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

Lucrările
celei de-a XXVIII-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
2024

Coperta:
Valentin MAGRAON

Colegiul de redacție:

Directorul Muzeului Național al Marinei Române
Comandor dr. 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: Tania MĂNDILĂ

Responsabili de număr:
dr. Dan-Dragoș SICHIGEA
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.*

Redacţia: 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
Considerații asupra confruntării romano-bizantino-ostrogote de la Dunărea de Jos din anul 386.....9

Comandor (r) dr. Ioan DAMASCHIN
Mari domnitori români, ctitori de mănăstiri la Sfântul Munte Athos – Petru Rareș.....26

Drd. Dragoș Dumitru DRAGOMIR
Evoluția comunei urbane Hârșova după 1878.....32

Drd. Cristina Maria CÎMPIANU
Un cutremur în Marea Neagră (1901), într-o însemnare pe un octoih din județul Vaslui.....46

Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU
O idolatrie efemeră. Cazul comandorului Demetriade.....54

Dr. Delia BĂLĂICAN
Școala – un „proces social extrem de interesant" la Sulina – Europolis. Semnalare dintr-o scrisoare, din anul 1909, păstrată în colecțiile Bibliotecii Academiei Române, semnată de căpitanul Portului, Eugeniu Botez – scriitorul Jean Bart.....65

Dr. Marian BOZA
Scurtă clasificare a navelor militare antebelice.....80

Colonel (r) prof. univ. dr. Petre OTU
Școala geopolitică românească din *prima jumătate a secolului al XX-lea despre rolul binomului munte-mare în istoria națională. Studiul de caz Gheorghe I. Brătianu*.....93

Dr. Constantin CHERAMIDOGLU
Portul Constanța în perioada neutralității (1914-1916).....106

Dr. Luminița GIURGIU
Dobrogea anului 1916 în notele zilnice ale lui Nicolae Iorga.....118

Dr. Constantin CORNEANU
Cooperarea militară româno-rusă pe frontul din Dobrogea (1916).....125

Colonel conf. univ. dr. Daniel-Cornel ȘTEFĂNESCU, dr. Alina PAPOI
Operațiunile de pe frontul Dunării – pivotul manevrei de pe Argeș (noiembrie 1916).....136

Dr. Doina ANGHEL, Mihai TALAȘMAN
Căpitanul Radu Gherghe prizonier în Bulgaria în Primul Război Mondial.....143

Oana GRIGORUȚĂ
Soarta vasului comercial „Jiul" în Primul Război Mondial.....164

Plutonier-adjutant șef (r) Eugen-Dorin SPĂTARU
Ofițeri din marina rusă și marina austro-ungară intrați în serviciul marinei române după anul 1918.....171

Dr. Ion RÎȘNOVEANU
Capturarea tunului de 420 mm din orașul Gyor de către Regimentul 7 Vânători în timpul Campaniei din Ungaria din 1919.....197

Dr. Lavinia DUMITRAȘCU
Profesori uitați ai Constanței interbelice.....205

Colonel (r) Remus MACOVEI
Cimitirul de onoare al eroilor români din Sofia.....219

Dr. Elena ZÎRNĂ
Bricul „Mircea" în contabilitate.....225

Dr. Iulian Stelian BOȚOGHINĂ
Imboldul câtorva scrisori de dragoste pentru reconstituirea biografiei locotenent-colonelului Alexandru D. Petcu, fost ofițer de marină (II).....235

Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA
Crearea Statului Major al Marinei – 1940.....247

Dr. Marian ZIDARU
Jurnalul de război al SOE. Anchetă privind activitățile SOE în perioada octombrie–decembrie 1940 în Balcani.....252

Dr. Alin SPÂNU
Orgolii și răzbunări la nivel înalt. Generalul Ion Antonescu versus *viceamiralul Petre Bărbuneanu (1940)*.....259

Dr. Ion GIURCĂ
Gheorghe Beller, comandantul cargoului „Mangalia” și al navei mixte „Suceava”, erou al celui de Al Doilea Război Mondial.....268

Dr. Daniel Silviu NICULAE
Dare de seamă asupra călătoriei executate pe frontul maritim din vest între 29 mai-7 iunie 1943 de către comandorul Nicolae Antonescu.....277

Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU
Știri de pe front: „Operațiunea 60.000” în presa epocii.....286

Colonel (r) dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU
O decorare sub semnele „incertitudinii” și ale așteptării.....302

Prof. univ. dr. Valentin CIORBEA
Cu privire la anchetarea contraamiralului Horia Macellariu pentru evenimentele din zilele de 23-26 august 1944 de la Constanța.....317

Dr. Teodora GIURGIU
Considerațiile secretarului de stat american Eduard Stettinius jr. cu privire la lucrările conferinței de la Dumbarton Oaks (1944).....332

Comandor dr. Marius-Laurențiu ROHART
Din elita Marinei Regale a României – contraamiral Alexandru Stoianovici.....343

Dr. Costin SCURTU
Aspecte din timpul celui de Al Doilea Război Mondial în Dobrogea.....349

Dr. Gabriel-Felician CROITORU
Vasele culturale și cinematografice de pe Dunăre – simboluri ale propagandei comuniste în realitatea anilor ’50.....355

Comandor dr. ing. Marian TĂNASE
Diplomație navală în Tratatul de la Varșovia (1955-1990).....391

Locotenent-colonel (r) dr. Petre OPRIȘ
Reținerea la sol a avioanelor Il-18 ale companiei „Tarom” și informațiile cunoscute de șeful legației S.U.A. de la București (ianuarie-martie 1963).....436

Conf. univ. dr. Mariana COJOC
Guvernanță subregională: procesul de cooperare dunăreană. Repere.....447

Dr. Carmen Irène ATANASIU
Sfârşitul unei istorii - vedetele torpiloare ale Marinei Militare Române.....453

Comandor dr. ing. Valentin MUNTEANU
Creşterea puterii navale a României – un posibil răspuns la „militarizarea" Mării Negre.....460

Dr. Angela-Anca DOBRE, dr. Luminița STELIAN
Imaginea comunităților etnice dobrogene în carte, presă şi documente de arhivă. Evreii.....470

Conf. univ. dr. Ștefan VODĂ
Unele aspecte de ordin semantic referitoare la terminologia de marină în limba română.....477

Dr. Silvia IONIȚĂ
Muzeul Național al Marinei Române în presa constănțeană.....486

Emil PĂUNESCU, Gelu BRÎNCOVEANU
Din istoria cooperării muzeelor din județele dunărene ale României pe plan național şi transfrontalier.....501

Restaurare-conservare:

Drd. Claudia LUPU
Repercusiunile degradării şi problematica restaurării la două documente din secolul al XIX-lea.....506

Alexandra CLINCI
Restaurarea unor ordine şi medalii din colecţia Muzeului Naţional al Marinei Române.....521

Dr. Alexandrina MUSTEA
Iconostasul bisericii mănăstirii Solca - starea de conservare.....528

Dr. Simona Violeta GHEORGHE
Ceramica de Oboga – simboluri şi forme regăsite prin restaurare –.....538

Semnal editorial:

Expert dr. Carmen-Irène ATANASIU.....545
Marius-Laurențiu Rohart, Andreea Atanasiu-Croitoru,
Dan-Dragoș Sichigea, Silvia Ioniță,
Cartea de Aur a Eroilor Forțelor Navale ale României,
Editura M.N.M.R. (Muzeul Național al Marinei Române), Constanța, 2024, 140 p.

Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU.....548
Vasile Mărculeț, Andreea Atanasiu-Croitoru, Ioan Mărculeț,
Componentele navală și terestră
în conflicte militare din spațiul est și sud-est european
(secolele IV-XV). Studii, Editura M.N.M.R. (Muzeul Național al Marinei Române), Constanța, 2024, 394 p.

CONSIDERAȚII ASUPRA CONFRUNTĂRII ROMANO-BIZANTINO-OSTROGOTE DE LA DUNĂREA DE JOS DIN ANUL 386

Dr. Vasile MĂRCULEȚ[*]

Pătrunderea violentă a hunilor în spațiul european, în 375-376, a provocat o masivă dislocare a triburilor gote, ale vizigoților și ostrogoților, din teritoriile locuite de aceștia în nordul Dunării de Jos și al Mării Negre.

O parte însemnată a vizigoților, secondați de câteva grupări ostrogote, s-au stabilit în sudul Dunării (376), unde abuzurile administrației imperiale a condus la izbucnirea unui violente conflict romano-bizantino-got (377-378). Un deceniu mai târziu, în 386, Imperiul Romano-Bizantin avea să se confrunte cu o nouă invazie a ostrogoților, zdrobită, însă, în urma unei violente confruntări combinate, desfășurate la trecerea fluviului, în zona Dunării de Jos.

Invazia ostrogotă din anul 386. În anul 386, Imperiul Romano-Bizantin se vedea confruntat cu o puternică invazie a ostrogoților de neam germanic. Informațiile referitoare la invazia ostrogoților din 386 se regăsesc, în primul rând, în *Historia nova* a lui Zosimos, redactată în secolul al V-lea, care conține cele mai numeroase și mai consistente informații cu privire desfășurarea evenimentelor din timpul ei. Cele mai vechi informații directe sunt cuprinse în panegiricul poetului contemporan, Claudius Claudianus, *De quarto consulatu Honorii Augusti Panegyris, et huius argumentum*, compusă la un deceniu după invazie, care, deși destul de succinte, le completează, într-o oarecare măsură, pe cele transmise de Zosimus. Alte informații sumare sau chiar referiri indirecte, pot fi întâlnite în *Chronica* lui Hydatius și în *Consularia Constantinopolitana*, realizate în secolul al V-lea sau în *Chronica* lui Marcellinus Comes din secolul al VI-lea. Asupra tuturor informațiilor cuprinse în aceste surse vom reveni pe parcursul demersului nostru.

Cu privire la debutul invaziei ostrogoților, Zosimus relatează că, în timp ce în *pars Occidentis* se desfășura uzurparea lui Magnus Maximus, *comes Britanniarum*, proclamat împărat (383-388), *„cam în aceeași perioadă a apărut dincolo de Dunăre un trib sciți, necunoscut tuturor celor care frecventau aceste zone. Barbarii din regiune se numeau grothinges* (greuthungi / ostrogoți, n.n.)*”*[1].

Ostrogoții erau departe de a fi atât de *„necunoscuți”* lumii romano-bizantine, după cum susține Zosimus. Cunoaștem din *Rerum Gestarum*, a lui Ammianus Marcellinus, autor de la sfârșitul secolului al IV-lea, că în urma distrugerii de către huni a Regatului Ostrogot din nordul Mării Negre (375), o serie de grupări ostrogote, conduse de regele Viderich și de consilierii lui, Alatheus,

---

[*] Cercetător independent, e-mail: vasilemarculet@gmail.com.

[1] Zosime, *Histoire nouvelle*, t. II, 2e partie (*Livre IV*). Texte établi et traduit par Fr. Paschoud, Paris, 1979, IV.XXXVIII.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *Storia nuova*, introduzione, traduzione e note di F. Conca. Testo greco a fronte, Milano, 2007, IV.38.1; Zosimus, *New History*. A Translated with Commentary by R.T. Ridley, Camberra, 1982, IV.38.1].

Saphrax și Farnobius, au trecut în sudul Dunării, în Imperiul Romano-Bizantin secondându-i apoi pe vizigoții revoltați în războiul împotriva imperiului[2].

În continuarea relatării lui, Zosimus afirmă că ostrogoții, conduși de regele Odotheus, *„fiind numeroși, echipați cu arme potrivite”* și, mai ales, fiind și *„foarte puternici”*, au fost capabili să facă *„repede și fără nicio dificultate o potecă printre barbarii stabiliți în calea lor”*, astfel că*, „au ajuns chiar pe malul Dunării”*[3]. Autorul romano-bizantin ne transmite, de asemenea, importanta știre potrivit căreia, în cursul marșului său spre Dunăre, Odotheus *„adunase forțe foarte considerabile”*, care fuseseră *nu numai dintre popoarele care locuiesc lângă Dunăre, ci și dintre neamurile necunoscute și foarte îndepărtate”*[4].

Informațiile transmise de Zosimus permit câteva constatări. În primul rând, deducem din ele că ostrogoții conduși de regele Odotheus nu erau riverani Dunării, ci că locurile lor de sălășluire se aflau în regiuni mult mai îndepărtate. Această constatare ne determină să nu excludem posibilitatea ca zonele lor de locuire să fi ocupat o parte din vechile teritorii ale fostului Regat Ostrogot, din nordul Mării Negre, distrus de huni cu un deceniu înainte, pe care aceștia nu le părăsiseră, ci rămăseseră să le locuiască în continuare[5]. Tot aici trebuie să se fi aflat și centrul de putere al regelui Odotheus[6]. O altă constatare este aceea că Odotheus conducea un conglomerat etnic format din ostrogoți, precum și din alte grupuri însemnate provenite din rândul populațiilor pe care aceștia le întâlniseră pe parcursul deplasării lor spre Dunăre, pe care aceștia, fie le-au supus prin forța armelor, fie li s-au alăturat de bună voie. Foarte probabil, în cadrul acestui conglomerat etnic de sub conducerea lui Odotheus, ostrogoții dețineau ponderea ce mai mare și rolul cel mai însemnat.

---

[2] Ammiano Marcellino, *Le storie*. A cura di A. Selem, Novara-Torino, 2013, XXXI.3.1-3, 4.12-13, 5.2; [a se vedea și edițiile: Ammianus Marcellinus, with an English Translation by, J.C. Rolfe, *In Three Volumes*, vol. III. *Books XXVII-XXXI, Excerpta Valesiana*, Cambridge, Massachusetts, London, MCMXXXIX, XXXI.3.1-3, 4.12-13, 5.2; Ammianus Marcellinus, *Istorie Romană*. Studiu introductiv, traducere, note și indice D. Popescu, București, 1982, XXXI.3.1-3, 4.12-13, 5.2].

[3] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIII.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.1].

[4] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXV.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.35.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.35.1].

[5] E. Stein, *Geschichte des spätrömischen Reiches / Histoire du Bas-Empire*. Neuausgabe, herausgegeben von Hartmut Leppin und Mischa Meier, Band 1. *Vom römischen zum byzantinischen Staate (284–476 n. Chr.)*. Mit einem Vorwort von Hartmut Leppin, Darmstadt, 2023, p. 300; L. Schmidt, *Die Ostgermanen*, Munchen, 1969, p. 263; T.S. Burns, *A History of the Ostrogoths*, Bloomington, 1984, p. 44; P. Heather, *The Huns and the End of the Roman Empire in Western Europe*, în „The English Historical Review”, CX, 1995, 435, p. 7; Idem, *Goths and Huns, c. 320-425*, în „The Cambridge Ancient History”, vol. XIII. „The Late Empire, A.D. 337-425”, Cambridge, 1998, p. 502; M. Zahariade, *Scythia Minor. A History of a Later Roman Province (284-681)*, Amsterdam, 2006, pp. 27-28.

[6] H. Wolfram, *History of the Goths*. Translated by Th. J. Dunlap, Berkeley, Los Angeles, London, 1988, pp. 254.

Un alt aspect, aflat în atenția istoricilor l-a constituit statutul politico-juridic al ostrogoților conduși de Odotheus și chiar al acestuia. Așa cum constata Peter Heather, opinie pe care o considerăm întemeiată și la care subscriem, pe care și-au asumat-o și alți istorici, de cele mai multe ori, Odotheus a fost prezentat de cercetătorii care au studiat acest aspect ca fiind un șef ostrogot care s-a sustras controlului exercitat de huni, statut contrazis însă de faptul că *„nicio sursă nu sugerează că era altceva decât un rege got independent”*[7].

Informațiile diverselor surse cu privire la invazia ostrogoților în Imperiul Romano-Bizantin conduc la concluzia că, cel puțin, în primul deceniu scurs de la pătrunderea hunilor în Europa, și-au conservat existența independentă o serie de centre de putere gote. Unul este cel ostrogot al lui Odotheus, din regiunile nordice ale Mării Negre. Un altul, a fost, după cum reiese din informațiile transmise de Ammianus Marcellinus, cel vizigot, condus de Athanarich, din Caucaland, până în 381, sau al regelui Arimerius, după 383, menționat în *Martyres Gothorum Ecclesiae*[8]. Totodată, angajarea unora dintre aceste centre de putere, din proprie inițiativă, în acțiuni militare împotriva Imperiului Romano-Bizantin, confirmă teoria istoricilor care susțin că în acest prim deceniu care a urmat pătrunderii hunilor în Europa, goții au continuat să rămână principalul pericol pentru Constantinopol, la Dunărea de Jos[9].

Sosiți pe malul fluviului, ostrogoții și aliații lor *„au cerut să li se permită să treacă fluviul”*[10]. Experiența tragică avută cu vizigoții cu un deceniu înainte, a determinat autoritățile constantinopolitane să fie circumspecte. În consecință, cererea ostrogoților de a fi primiți în imperiu a fost respinsă.

Forțele beligeranților. Refuzul autorităților romano-bizantine de a-l primi în imperiu, împreună cu oamenii lui, a constituit un *casus belli* pentru Odotheus. Acesta s-a decis să forțeze trecerea Dunării, să pătrundă în Imperiul Romano-Bizantin și să obțină prin forță, pe calea armelor, ceea ce nu obținuse prin tratative, pe cale diplomatică.

Comanda forțelor imperiale care urmau să opereze împotriva ostrogoților și a aliaților lor, a revenit generalului Flavius Promotus care, potrivit consemnării lui

---

[7] P. Heather, *Goths and Huns*, p. 502; Cf. Al. Madgearu, *Barbarian Invasions in Northern Scythia Minor During the 4th-5th Centuries*, în „Peuce”, s.n., VIII, 2010, p. 174; Cf. Idem, *Istoria militară a Daciei post-romane, 275-614*, Târgoviște, 2011, p. 104 (*Daciei post-romană, 275-614*); [a se vedea și ediția: Idem, *Istoria militară a Daciei post-romane, 376-614*, Târgoviște, 2010, p. 21 (*Daciei post-romană, 376-614*)].

[8] Ammiano Marcellino, *op. cit*., XXXI.4.13; [a se vedea și edițiile: Ammianus Marcellinus, with an English Translation, vol. III, XXXI.4.13; Ammianus Marcellinus, *Istorie Romană*, XXXI.4.13]; *Martyrs and Martyrologie*, în vol. „The Goths in the Fourth Century”. Translated by P. Heather and J. Matthews, Liverpool, 2004, p. 119 .

[9] P. Hehather, *The Huns*, p. 7; Idem, *Goths and Huns*, pp. 502-503.

[10] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIII.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.1].

Zosimus, *„era însărcinat cu comanda legiunilor din acest sector”*[11]. Generalul romano-bizantin exercita funcția de *magister peditum Thraciae*, respectiv comandantul trupelor de pedestrași dislocate în Dioceza Thracia. Pentru desfășurarea operațiunilor militare împotriva ostrogoților și aliaților lor, generalul romano-bizantin avea la dispoziție *„pedestrimea și vasele fluviale”* din respectiva unitate administrativ-teritorială, ne informează Zosimus[12].

Absența oricăror informații cu privire la unitățile militare aflate sub comanda generalului Promotus, ca și la efectivele acestora, face ca un răspuns cert să fie imposibil de dat acestor probleme. Prin recurgerea la informațiile transmise de registrul militar, cunoscut sub denumirea de *Notitia Dignitatum*, a cărui redactare s-a finalizat la sfârșitul secolului al IV-lea, sau la începutul secolului al V-lea, considerăm că un răspuns pertinent, chiar dacă numai aproximativ poate fi, totuși formulat. Potrivit înregistrărilor din *Notitia Dignitatum*, între unitățile militare aflate *„sub dispositione viri illustris magistri militum per Thracias”* se numărau și 20 de *legiones comitatenses*[13]. Potrivit organizării sistemului de comandă al imperiului, în subordinea acestuia se aflau *magister equitum*, comandantul trupelor de cavalerie, și *magister peditum*, comandantul trupelor de pedestrași, care în cazul nostru era generalul Flavius Promotus.

Sub comanda directă a generalului Promotus se aflau cele 20 de *legiones comitatenses*. Acestea aveau împreună un efectiv de 20.000 de militari. Dacă avem în vedere faptul că potrivit cutumei, cam 70% din efectivul unei unități participa la campaniile militare, restul de circa 30% rămânând în garnizoane pentru îndeplinirea altor misiuni, conchidem că în campania împotriva ostrogoților și a aliaților lor, generalul romano-bizantin avea la dispoziție aproximativ 14.000 de militari din *legiones comitatenses*.

Fără îndoială, în situația dată, la operațiunile militare participau și trupele de *limitanei* ale celor două provincii riverane Dunării, din Dioceza Thracia, anume Moesia Secunda și Scythia Minor. Tactica strict defensivă adoptată de comandantul imperial, ne determină să credem că și dintre trupele acestor provincii au fost angrenate în operațiunile militare tot unitățile de pedestrași, cu întregul lor efectiv. Acestea numărau două *legiones riparienses* și *șase auxilia*, în Scythia Minor, respectiv două *legiones riparienses* și opt *auxilia*, în Moesia Secunda[14]. Acestea însumau 11.000 de militari, din care 5.000 în Scythia Minor și 6.000 în Moesia Secunda. Dintre aceștia, circa 7.700, reprezentând, de asemenea, 70% din efectivul

---

[11] *Ibidem*, IV.XXXVIII.2; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.2; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.2].

[12] *Ibidem*, IV.XXXV.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.35.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.35.1].

[13] *Notitia Dignitatum accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Laterculi Prouinciarum*, edidit O. Seeck, Berolini, MDCCCLXXVI, Or. VIII.34-53; [a se vedea și ediția: *La Notitia Dignitatum: nueva edición crítica y comentario histórico*, por Conceptión Neira Faleiro, Tesis doctoral, Madrid, 1998, Or. VIII. 34-53].

[14] *Ibidem*, Or. XXXIX.22-27, 29-35, XL.19-21, 23-27, 30-36; [a se vedea și ediția: *La Notitia Dignitatum*, Or. XXXIX.22-27, 29-35, XL.19-21, 23-27, 30-35].

total se vor fi alăturat trupelor generalului. În temeiul acestor constatări, conchidem că pentru campania împotriva barbarilor conduşi de Odotheus, generalul Promotus avea sub comandă circa 21.700-22.000 de militari, toţi pedeştri. Restul au rămas în garnizoanele lor pentru a continua să asigure paza *limes*-ului.

Pentru aceeaşi campanie, sub comanda generalui Promotus se aflau şi flotele fluviale ale celor două provincii. Potrivit consemnărilor din *Notitia Dignitatum*, flota provinciei Scythia Minor era formată dintr-o unitate de *naves musculi Scythici*, şi de o flotilă (*classis)* de *naves plateypegiae*, iar cea a Moesiei Secunda de o unitate de *naves amnicae*[15].

Unităţile navale din cele două provincii erau încadrate cu luptători pedeştri. În Scythia Minor, *Notitia Dignitatum* înregistrează un *Milites nauclarii*, la Flaviana, un *Milites superventores*, la Axiopolis, precum şi o unitate de *musculorum Scythicorum*, iar în Moesia Secunda un *Milites tertii nauclarii*, la Appiaria, *Milites nauclarii Altinenses*, la Altinum, şi o unitate de militari pentru *naves amnicae*[16]. Aceste unităţi însumau câte 1.500 de militari în fiecare provincie, ceea ce însemna un total de 3.000 de militari.

Împreună cu aceştia, numărul total al luptătorilor aflaţi sub comanda generalului Promotus putea ajunge la circa 24.700-25.000 de oameni. Parcurgerea informaţiilor cuprinse în *Notitia Dignitatum* conduce la constatarea că în compunerea flotelor celor două provincii riverane Dunării, nu intrau nave mari de război, ci numai vase uşoare de patrulare. Informaţiile din acest registru militar vin, însă, în contradicţie cu ştirile transmise de Zosimus care menţionează, sub comanda generalului Promotus, şi a unor *„nave mari echipate cu armuri extrem de robuste şi durabile”*[17].

Cu privire la tipurile de vase din care făceau parte aceste *nave mari* este dificil să ne pronunţăm. Potrivit informaţiilor transmise de unele surse, la sfârşitul secolului al III-lea ar fi intrat în compunerea flotei imperiale de pe Dunăre un nou tip de vas de război, *navis lusoria*, care ar fi rămas în serviciu până la mijlocul al VI-lea[18]. Prezenţa acestui tip de vas de război pe Dunăre la sfârşitul secolului al IV-lea este semnalată şi în tratatul de artă militară contemporan, *Epitoma Rei Militaris*,

---

[15] *Ibidem*, Or. XXXIX.35, XL.36; [a se vedea şi ediţia: *La Notitia Dignitatum*, Or. XXXIX.35, XL.36].

[16] *Ibidem*, Or. XXXIX.20-21, 35, XL.22, 28, 36; [a se vedea şi ediţia: *La Notitia Dignitatum*, Or. XXXIX.20-21, 35, XL.22, 28, 36].

[17] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXIX.2; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.2; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.2].

[18] *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 şi ediţiile: *Scrittori della Storia Augusta*. A cura di L. Agnes, Torino, 1960, XXIX.XV; *Istoria Augustă*. Studiu introductiv: Vl. Iliescu. Partea I, traducere şi note: D. Popescu. Partea a II-a, traducere şi note: C. Drăgulescu, Bucureşti, 1971, Bonosus, XV]; Cf. C.G. Starr, *The Roman Imperial Navy, 31 B.C.-A.D. 324*, New York, 1941, pp. 151-152.

redactat de P. Vegetius Renatus prin anii 380[19]. Se pare că în epoca redactării tratatului, care corespunde celei în care s-au desfășurat evenimentele militare analizate 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 scurtă însemnare din tratatul militar contemporan, *Epitoma Rei Militaris*, redactat de Vegetius, care conține consemnarea semnificativă, că flota imperială avea în compunerea ei două tipuri de vase, *„unul al liburnelor, altul al lusoriilor (unum liburnarum, aliud lusoriarum)”*[20].

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 arătată de vechea tactică”*[21].

În acest punct al demersului nostru, facem precizarea că prima menționare certă a prezenței vaselor din tipul *lusoria* în compunerea flotelor provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor datează din 28 ianuarie 412.

La această dată, împăratul Theodosios II (408-450) 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”*[22].

Menționarea în edict a unor *naves lusoriae* vechi, care prin reparare reintrau în compunerea flotelor celor două provincii de la Dunărea de Jos, poate fi admisă drept o confirmare faptului că acest tip de vase se aflau în serviciu în aceste regiuni de la o dată anterioară. Nu putem preciza această dată, dar nu excludem posibilitatea ca ea să aparțină epocii analizate de noi.

Unii autori consideră că *navis lusoria* a fost, cel mai probabil, o navă ușoară de patrulare fluvială[23].

---

[19] M.D. Reeve, *Introduction*, la Vegetius, „Epitoma Rei Militaris”. Edited by M.D. Reeve, Oxford, New York, 2004, p. v, x.

[20] 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].

[21] *Ibidem*, 4.XLVI.9; [a se vedea și ediția: Vegetius, *Epitome*, IV.46].

[22] *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, 7.17.1; [a se vedea și ediția: *Imperatoris Theodosii Codex*, 7.16.2, pe http://ancientrome.ru/ius/library/codex/theod/public.htm, 7.17.1 (accesat: 14.07.2023)].

[23] R. D’Amato, *Imperial Roman Wardships 193-565*, Oxford, 2017, p. 28.

O serie descoperiri făcute pe Rhin, în zona orașului Mainz, vechiul Mogontiacum, au permis identificarea mai multor tipuri ale acestei nave. 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[24]. Dimensiunile vasului au fost estimate de Olaf Höckmann la c. 19,5-20 m lungime și c. 2,4-2,7 m lățime[25]. Potrivit estimărilor altor cercetători, *navis lusoria*, tipul A, avea o lungime de 21 m și o lățime de 2,7 m[26].

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[27].

În ceea ce-i privește pe ostrogoți și aliații lor, informațiile cu privire la numărul lor lipsesc. Într-un fragment din lucrarea lui, *De quarto consulatu Honorii Augusti Panegyris*, poetul roman contemporan, Claudius Claudianus, ne transmite știrea conform căreia pentru trecerea oamenilor săi pe malul drept al Dunării, Odotheus a folosit *„trei mii de bărci din lemn de arin”*[28].

Aceste *bărci din lemn* la care face referire Claudianus, nu sunt altceva decât *monoxile*, denumire cu care apar, de altfel, menționate de Zosimus, ambarcațiunile folosite de ostrogoți și aliații lor, pentru traversarea Dunării în anul 386[29]. Dimensiunile acestui tip de vas rudimentar, cioplit într-un singur trunchi de copac, au fost variabile, de la cele de dimensiuni reduse de 8-10 m lungime, până la cele de dimensiuni mari, care puteau atinge lungimea de 30 m. Nu credem că Odotheus a avut la dispoziție doar un singur tip din aceste vase, ci cu certitudine a avut din toate.

Cu privire la efectivele barbarilor conduși de Odotheus, Claudius Claudianus ne informează în continuare, că cei îmbarcați pe cele 3.000 de monoxile constituiau *„trupe monstruoase”*, adică erau războinici[30]. Dacă admitem ipotetic o medie de 10 persoane îmbarcate pe un astfel de vas, conform știrilor transmise de Claudianus, ar reieși că Odotheus ar fi avut sub comandă un număr de 30.000 de luptători.

---

[24] M. Pitassi, *The Roman Navy. Ships, Man and Warfare 350 BC-AD 475*, ediție digitală eBook, Barnsley, 2012, p. 61.

[25] Höckmann, O., *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), Oxford, 1988, p. 23.

[26] R. D’Amato, *op. cit.*, p. 26.

[27] J.G. Royal, *The Development and Utilization of Ship Technology in the Roman World in Late Antiquity: Third to Seventh Century AD*, The Office Graduate Studies of Texas A&M University, 2002, p. 40.

[28] Claudian, *Panegyric on Honorius’s Fourth Consulship*, în Idem, „The Complete Works of Claudian”. Translated with an Introduction and Notes N.W. Bernstein, London and New York, 2023, p. 145, v. 624.

[29] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIII.5, XXXIX.1,3; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.5, 39.1,3; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.5, 39.1,3].

[30] Claudian, *op. cit.*, p. 145, v. 625.

Din punctul nostru de vedere, asemenea cifre ale efectivelor luptătorilor de sub conducerea lui Odotheus sunt, fără îndoială, exagerate. Cei 30.000 de oameni, poate chiar ceva mai mulți, reprezintă, în opinia noastră, cel mai probabil, cifra totală a barbarilor, incluzând, atât combatanții, cât și necombatanții, respectiv, luptătorii, copiii, femeile și bătrânii, care, știm din lucrarea lui Zosimus, au solicitat autorităților romano-bizantine să fie primiți în imperiu[31].

Confruntarea romano-bizantino-ostrogotă. Obiectivul urmărit, de fiecare din cei doi comandanți a constituit factorul determinant în alegerea tacticii militare pe care urmau să o aplice în confruntarea cu adversarii.

Generalul Promotus, care urmărea împiedicarea ostrogoților să treacă Dunărea și să pătrundă pe teritoriul imperiului, intenționând a-i nimici fie în timpul traversării fluviului, fie în timpul debarcării acestora pe malul drept, a optat pentru o tactică strict defensivă. La polul opus, Odotheus, care urmărea forțarea Dunării, străpungerea dispozitivului defensiv al forțelor romano-bizantine, pătrunderea și stabilirea cu oamenii lui pe teritoriile imperiului a adoptat o tactică eminamente ofensivă.

Absența trupelor de cavalerie din rândul forțelor terestre romano-bizantine, destinate desfășurării operațiunilor militare împotriva ostrogoților, precum și participarea la acestea doar a trupelor de infanterie și a vaselor fluviale, probează, de asemenea, faptul că generalul imperial și comandamentul lui optaseră pentru o tactică strict defensivă. Opțiunea pentru asemenea tactică este confirmată inclusiv de dispunerea în teren, în dispozitivul de luptă, de către generalul Promotus, a forțelor de sub comanda lui. Din relatarea lui Zosimus aflăm că Promotus *„le-a desfășurat pe un front foarte întins de-a lungul malului râului”*, măsură prin care *„a blocat accesul dinspre barbari”*[32].

Concomitent cu pregătirile militare, Promotus a recurs și la o serie de acțiuni de *intelligence*, menite să contribuie la asigurarea succesului. Acestea au vizat, în primul rând, aflarea, în amănunt, a planului de operații al regelui ostrogot. În acest scop, relatează Zosimus într-un lung pasaj, pe care în pofida dimensiunii lui îl vom reda în întregime, generalul romano-bizantin *„a chemat pe câțiva bărbați care cunoșteau limba barbarilor și cărora hotărâse să le încredințeze de preferință o astfel de misiune și i-a făcut să răspândească planuri de trădare. Acești oameni au cerut o sumă considerabilă de bani pentru a-l preda pe generalul roman și armata sa. Chiar dacă barbarii au declarat că nu sunt în stare să plătească suma mare a acestei răsplăți, trimișii generalului, pentru a da crezare discursului lor, s-au ținut de ceea ce au fixat inițial fără să admită că profitul lor a fost într-un fel diminuat. Odată ce ambele părți au convenit asupra unei anumite sume, s-au încheiat angajamente secrete cu privire la trădare și s-a convenit ca trădătorii să obțină imediat o parte din răsplată, dar restul să fie păstrat pentru momentul victoriei.*

---

[31] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIII.5, XXXIX.4; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.5, 39.4; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.5, 39.4].

[32] *Ibidem*, IV.XXXVIII.2; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.2; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.2].

Când au stabilit şi modul în care trebuiau date semnalele şi momentul în care se cuvine să se efectueze manevrele de trădare, l-au avertizat pe general despre cele convenite: când se va lăsa noaptea, barbarii aveau să fie pe cale să se lanseze în operaţiunea lor şi să execute trecerea lor ofensivă împotriva armatei romane"[33].

Prin intermediul acestor aşa-zişi *trădători*, Promotus, afirmă Zosimus, a reuşit să afle, atât intenţiile, cât şi planul de operaţii militare al regelui ostrogot. El a fost, astfel, informat că Odotheus a optat pentru o ofensivă de noapte, derulată în trei valuri succesive de atac. Primul val urma să fie compus din elita luptătorilor regelui ostrogot, care *„a hotărât că ea va fi cea care va trece mai întâi şi va cădea asupra soldaţilor încă adormiţi"*[34].

În compunerea acestui prim val de asalt intrau, foarte probabil, majoritatea luptătorilor ostrogoţi. Al doilea val trebuia să fie format din cei *„a căror putere era mediocră"*, aceştia având misiunea *„să vină în ajutorul primilor care vor fi început deja atacul"*[35]. În sfârşit, al treilea val avea să-i cuprindă pe toţi cei care, din cauza vârstei, erau *„incapabili pentru luptă"*, aceştia urmând *„a-şi face simţită prezenţa când succesul ar fi fost deja repurtat"*, în urma atacului primelor două valuri[36].

Prin obţinerea informaţiilor referitoare la planul de operaţii conceput de Odotheus, Promotus şi-a asigurat un avantaj tactic decisiv asupra adversarului său. Informaţiile primite i-au permis să-şi definitiveze propriul dispozitiv defensiv în aşa fel încât să contracareze complet planul regelui ostrogot. În temeiul respectivelor informaţii, în acelaşi fel în care şi-a dispus forţele terestre, el a procedat şi cu vasele fluviale avute la dispoziţie. Ca urmare, *„a aşezat corăbiile în linie, prova contra prova, faţă în faţă"*, ceea ce i-a permis să constituie un dispozitiv defensiv pe apă format din *„trei rânduri de bastimente în adâncime"*, dar întrucât, în atenţia lui se afla, *„în primul rând, extinderea frontului, a ocupat malul fluviului pe douăzeci de stadii"*, astfel că *„a blocat trecerea adversarilor pe toată această lungime"*[37]. Dacă avem în vedere faptul că un *stadium* roman măsura aproximativ 185,4 m, putem conchide că lungimea frontului pe care au fost dispuşi militarii imperiali şi vasele fluviale atingea circa 3,7 km, poate chiar 4 km.

Concomitent cu operaţiunile defensive, consemnează Zosimus, o escadră formată de vase de război, respectiv din *„nave mari echipate cu armuri extrem de robuste şi durabile"*, comandată, se pare, de Promotus însuşi, a primit misiunea *„să*

---

[33] *Ibidem*, IV.XXXVIII.2-4; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.2-4; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.2-4].

[34] *Ibidem*, IV.XXXVIII.5; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.5; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.5].

[35] *Ibidem*, IV.XXXVIII.5; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.5; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.5].

[36] *Ibidem*, IV.XXXVIII.5; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.38.5; Zosimus, *op. cit.*, IV.38.5].

[37] *Ibidem*, IV.XXXVIX.1; [a se vedea şi ediţiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.1].

meargă la întâlnirea cu monoxilele care se angajau să treacă fluviul și să le scufunde pe cele pe care le întâlnea"[38].

Deducem din aceste informații că respectiva escadră primise cea mai însemnată misiune din cadrul planului de luptă conceput de generalul Promotus, aceea de a contraataca monoxilele încărcate cu luptători barbari în momentul în care acestea se vor fi angajat în acțiunea de forțare a Dunării, și de a le distruge înainte de a acosta pe malul drept al fluviului. Importanța misiunii acestei escadre rezidă, inclusiv, în faptul că generalul romano-bizantin însuși și-a asumat comanda ei.

Adoptarea unei asemenea tactici, bazată pe cooperarea forțelor navale cu cele terestre de pedestrași, evidențiază clar faptul că Promotus viza angajarea unei bătălii combinate pe apă și pe uscat cu trupele barbare. Prin punerea în aplicare a acestei tactici, generalul romano-bizantin urmărea nimicirea ostrogoților și a aliaților lor în timpul traversării fluviului. În cadrul ei, rolul determinant urma să revină componentei pe apă, celei terestre fiindu-i rezervat doar un rol secundar. Misiunea escadrei navale, comandate de Promotus însuși, constituie principalul argument în susținerea opiniei noastre.

Pentru punerea în aplicare a planului său de forțare a Dunării, Odotheus a ales o noapte fără lună. Lipsiți de informații cu privire la *„pregătirile romanilor"*, barbarii au declanșat operațiunea de forțare a fluviului, scop în care *„s-au îmbarcat pe monoxile într-o tăcere și calm depline"*, având falsa impresie *„că romanii nu erau pe deplin la curent cu planurile lor"*[39]. Generalul Promotus, în schimb, informat permanent asupra detaliilor operațiunii barbarilor de spionii romano-bizantini infiltrați ca „trădători" în tabăra acestora, *„și-a adaptat fiecare componentă a dispozitivului la pregătirile inamicului"*[40].

Angajarea monoxilelor, pe care se îmbarcaseră luptătorii barbari, în acțiunea de forțare a Dunării, a constituit semnalul trecerii la contraatac a escadrei romano-bizantine, formată din vase de război. Luptătorii de pe ele, menționează Zosimus, *„au pornit să atace la bordul unor nave mari echipate cu armuri extrem de robuste și durabile"*, scufundând toate monoxile întâlnite, *„fără ca vreunul dintre cei căzuți în apă să fie în stare să se salveze, din cauza greutății echipamentului"*[41]. În disperare de cauză, monoxile cu luptători barbari, care au scăpat din confruntarea cu vasele de război romano-bizantine, *„s-au aruncat apoi asupra bastimentelor dispuse în linie"*, dar au sfârșit prin a deveni *„țintă a tuturor proiectilelor și s-au scufundat*

---

[38] *Ibidem*, IV.XXXVIX.1-2; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.1-2; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.1-2].

[39] *Ibidem*, IV.XXXVIX.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.1].

[40] *Ibidem*, IV.XXXVIX.2; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.2; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.2].

[41] *Ibidem*, IV.XXXVIX.2; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.2; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.2].

cu propriile echipaje, fără ca vreuna să poată depăși obstacolul constituit de bastimentele romane"[42].

Pe fondul acestei înfruntări inegale, bătălia s-a transformat într-un masacru. Faptul este confirmat de contemporanul Claudius Claudianus care afirmă, în panegyricul său, că *„vasele scufundate au căzut. Peștii nordici nu s-au hrănit niciodată mai deplin cu corpuri plutitoare. Cadavrele copleșesc Insula Peuce. Curentul abia putea duce sângele barbar în timp ce curgea prin cele cinci guri ale Dunării"*[43].

În termeni asemănători redă imaginea masacrului produs în rândul ostrogoților și al aliaților lor, Zosimus. Acesta notează că *„a avut loc un mare masacru, cum nu se mai întâmplase până acum într-o bătălie navală"*, astfel că *„fluviul era plin de cadavre și de toate armele care erau capabile să plutească pe apă"*[44]. Aflăm, de asemenea, de la acest autor că *„cei care erau în stare să traverseze înot orice loc, dădeau peste pedestrașii, care se aflau de-a lungul malului fluviului, și erau masacrați"*[45]. Ca o concluzie, consemnează el, armata imperială *„a făcut un masacru încât că fluviul era plin de cadavre și nu era ușor să-i numere pe cei care acopereau pământul"*[46].

Regele ostrogot s-a numărat printre morți. Faptul este confirmat indirect, în termeni metaforici, de Claudianus care afirmă că în urma înfrângerii barbarilor, împăratul Theodosius I *„a adus înapoi prada bogată"* făcută de aceștia, dar și *„armura regelui Odotheus"*[47].

Zdrobirea forțelor barbare la trecerea Dunării a permis trupelor romano-bizantine să continue ofensiva și pe uscat. Cunoaștem din știrile transmise de Zosimus că după ce *„toată elita barbarilor a fost distrusă"*, soldații imperiali victorioși *„au mers să jefuiască și au luat copiii și femeile, după care au pus mâna pe bagaje"*[48].

Informațiile transmise de Zosimus ne permit concluzia, conform căreia după nimicirea forțelor ostrogoților și aliaților lor la trecerea Dunării, trupele imperiale au continuat contraofensiva împotriva resturilor barbarilor. În acest scop, ele au trecut pe maul stâng al Dunării și au atacat tabăra barbară în care nu mai rămăseseră decât cei inapți pentru luptă, precum femeile, copiii și bătrânii, cei care în viziunea lui

---

[42] *Ibidem*, IV.XXXVIX.3; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.3; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.3].
[43] Claudian, *op. cit.*, p. 145, v. 628-631.
[44] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIX.3; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.3; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.3].
[45] *Ibidem*, IV.XXXVIX.3; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.3; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.3].
[46] *Ibidem*, IV.XXXV.1; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.35.1; Zosimus, *op. cit.*, IV.35.1].
[47] Claudian, *op. cit.*, p. 145, v. 632-633.
[48] Zosime, *op. cit.*, IV.XXXVIX.4; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.3; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.3].

Odotheus ar fi trebuit să formeze, în caz de succes, al treilea val de debarcare pe malul drept al fluviului. Aceștia au fost capturați împreună cu toate bunurile lor.

Împăratul Theodosius I s-a arătat foarte clement cu prizonierii, manifestându-și intenția de a încadra o parte a lor în rândul armatei sale în perspectiva conflictului cu uzurpatorul din Apus, Magnus Maximus. Referind-se la aceste aspecte, Zosimus afirmă că *„după ce a cercetat mulțimea prinșilor și grămada de pradă”*, împăratul *„a lăsat prizonierii liberi și i-a răsplătit cu daruri”*, cu speranța ca prin *„această măsură de clemență”* va reuși să-i determine *„pe acești oameni să se încline și să-i îmbrățișeze cauza”* considerând că astfel *„i-ar fi de folos și în războiul împotriva lui Maximus”*[49].

Victoria romano-bizantină asupra ostrogoților din anul 386 este înregistrată succint, așa după cum am precizat deja, și de alte câteva surse din secolele V-VI. Spre exemplu, Hydatius, menționează extrem de laconic în *Chronica* lui că în anul 386, *„neamul greothingilor / creothingilor* (greuthungilor, n.n.) *a fost învins de Theodosius”*[50]. În lista de consuli, operă a mai multor autori anonimi, cunoscută drept *Consularia Constantinopolitana*, sub anul 386, este consemnat că *„neamul greothynigilor* (greuthungilor, n.n.) *a fost învins și cucerit și adus captiv în Romania de către împărații noștri, Theodosius și Arcadius”*[51]. În sfârșit, o trimitere indirectă la confruntarea dintre romano-bizantini și ostrogoți se regăsește în *Chronica* lui Marcellinus Comes, care menționează că în anul 386, *„împăratul Theodosius a recâștigat Thracia, care fusese invadată de inamic”*[52].

Ultimele două probleme asupra cărora ne oprim sunt reprezentate de datarea și localizarea confruntării dintre forțele romano-bizantine și cele ale ostrogoților și aliaților lor.

În ceea ce privește datarea, evenimentele legate de invazia ostrogoților au fost plasate de istoricul Ludwig Schmidt la *„începutul toamnei anului 386”*[53]. Cunoaștem însă din panegyricul lui Claudius Claudianus, din *Consularia Constantinopolitana* și din *Chronica* lui Marcellinus Comes, că ele s-au în timpul

---

[49] *Ibidem*, IV.XXXVIX.4; [a se vedea și edițiile: Zosimo, *op. cit.*, IV.39.3; Zosimus, *op. cit.*, IV.39.3].

[50] *Hydace*, *Chronique*, t. I. Introduction, texte critique, traduction par A. Tranoy, Paris, 1974, p. 108/109, § 13ª.VIII. a. 386; [a se vedea și ediția: Hydatius, *The Chronicle of Hydatius and the Consularia Constantinopolitana. Two Contemporary Accounts of the Final Years of the Roman Empire*. Edited with an English translation by R.W. Burgess, Oxford, 1993, p. 76/77, § 12.VIII, a.386].

[51] Anonymorum Complurium, *Consularia Constantinopolitana seu Descriptio Consulum*, în Hydatius, „The Chronicle of Hydatius and the Consularia Constantinopolitana. Two Contemporary Accounts of the Final Years of the Roman Empire”. Edited with an English translation by R.W. Burgess, Oxford, 1993, p. 242, § 1, a.386.

[52] Marcellinus, *The Chronicle of Marcellinus*. A Translation and Commentary (with a reproduction of Mommsen’s edition of the text) B. Croke, Sydney, 1995, p. 3, § XIV.1, a.386.

[53] L. Schmidt, *op. cit.*, p. 263.

primului consulat al lui Honorius, împreună cu Evodius[54]. Consulatul lui Honorius și Evodius a fost datat de Marcellinus Comes în indictionul XIV, respectiv între 1 septembrie 385 și 31 august 366[55].

Informațiile prezentate, ne permit să conchidem că datarea invaziei ostrogoților și a aliaților lor în Imperiul Romano-Bizantin la începutul toamnei anului 386, se justifică numai dacă ea s-a produs în ultimele zile ale lunii august și dacă autorul consideră aceste zile ca aparținând acestui anotimp. Ambele aspecte rămân fără răspuns. În ceea ce ne privește, în temeiul aceloraşi informații, considerăm că datarea invaziei barbare în Imperiul Romano-Bizantin, s-a produs la o dată imposibil de precizat la actualul stadiu de cercetare a problemei, cuprinsă între primăvara și 31 august 386.

Cu privire la localizarea bătăliei, aproape fără excepție, istoricii care s-au pronunțat asupra acestui aspect au propus localizarea în Scythia Minor, pe Dunăre. Spre exemplu, Ludwig Schmidt se pronunță pentru desfășurarea ei la gurile Dunării[56]. Thomas S. Burns, o localizează larg, în Dobrogea, la trecerea Dunării[57]. Mihail Zahariade nu exclude posibilitatea ca lupta să fi avut loc chiar la Noviodunum (Isaccea), localizare asumată și de Al. Madgearu[58].

Temeiul localizării confruntării din 386 în Scythia Minor l-a constituit afirmația din panegyricul lui Claudius Claudianus, aceea că după luptă, corpurile neînsuflețite ale barbarilor uciși *„copleșesc Insula Peuce”*[59]. A contribuit la această concluzie și localizarea *Insulei Peuce*, făcută de-a lungul timpului de o serie de geografi și istorici români, îndeosebi. Cu diferențe nesemnificative aceștia au localizat-o, fără excepție, în Delta Dunării[60].

În ceea ce ne privește, ne raliem concluziei formulate de autorii menționați care localizează bătălia în sectorul Dunării care constituia hotarul nordic al

---

[54] Claudian, *op. cit.*, p. 145, v. 620-633; Anonymorum Complurium, *Consularia Constantinopolitana*, p. 242, a. 386; Marcellinus, *op. cit.*, p. 3.
[55] Marcellinus, *op. cit.*, p. 3.
[56] L. Schmidt, *op. cit.*, p. 263.
[57] T.S. Burns, *op. cit.*, p. 44.
[58] M. Zahariade, *op. cit.*, p. 28; Cf. Al. Madgearu, *Barbarian Invasions*, p. 174; Cf. Idem, *Dacia post-romană, 275-614*, p. 104; [a se vedea și ediția: Idem, *Dacia post-romană, 376-614*, p. 21].
[59] Claudian, *op. cit.*, p. 145, v. 629-630.
[60] M.D. Ionescu, *Considerațiuni asupra cursului inferior al Dunării și formarea deltei*, f.l., f.a., pp. 23-24; G. Murgoci, *Studii de geografie fizică în Dobrogea de Nord (Recherches de Géographie physique dans la Dobrodgea du Nord)*, București, 1912, p. 23; Gr. Antipa, *Probleme științifice și economice privitoare la Delta Dunării*, în „Analele Academiei Române. Memoriile Secțiunii Științifice”, s. II, t. XXXVI, nr. 6, București, 1914, p. 91; O.C. Lecca, *Dicționar istoric, arheologic și geografic al României*, București, 1937, p. 401; M. Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa*, București, 1943, p. 461; M. Popescu-Spineni, *România în izvoare geografice și cartografice. Din antichitate până în pragul veacului nostru*, București, 1978, p. 17, n. 28.

provinciei romano-bizantine, Scythia Minor. Pentru a putea formula, însă, o opinie proprie cu privire la localizare, vom recurge la o asociere a informațiilor contemporane transmise de Claudius Claudianus, cu concluziile cercetărilor geofizice realizate la începutul secolului al XX-lea în Delta Dunării de savantul român, Grigore Antipa.

Potrivit cercetării realizate de Grigore Antipa, asociate cu cele transmise de Herodot în secolul al V-lea î.Hr., Insula Peuce s-ar fi constituit în spațiul cuprins între acele brațe ale fluviului rezultate în urma bifurcării din dreptul actualei localități Pătlăgeanca, județul Tulcea, Brațul Chilia, la nord, și Brațul Tulcea, la sud. Interpretând informațiile transmise de Herodat, savantul român conchidea că din relatarea acestuia reiese că *„Dunărea se vărsa atunci într-un mare golf al Mării Negre”* și că *„gura Dunării în acel golf era la promontoriul din josul Isaccesi actuale”*, concluzii confirmate de cercetările geofizice din epocă[61]. În continuarea deducțiilor sale, Grigore Antipa arată că *„pe vremea aceea fluviul avea numai începuturile de brațe de la Ceatalul Deltei sale”* în continuare fiind *„un mare golf al Mării Negre”*[62].

Potrivit concluziei sale, în timpul lui Herodot, *„fluviul probabil abia începuse umplerea părții din lac de la gura sa, așa că în diferiții autori greci de mai târziu vedem vorbindu-se de o insulă Peuce care nu poate fi alta decât prima mare insulă formată prin aluvionare în golf, adică primul început al deltei propriu-zise”*, care în epoca confruntării din 386 atinsese dimensiunile unei insule apreciabile[63].

Asocierea acestor informații de natură geografică cu cele transmise de Claudius Claudianus ne determină să conchidem că, cel mai probabil, bătălia dintre forțele romano-bizantine și barbare s-a desfășurat, ca loc, undeva de-a lungul distanței de 21 km dintre Noviodunum și prima bifurcație a Dunării din dreptul localității actuale, Pătlăgeanca. Raportând-ne la știrile transmise de Claudius Claudianus suntem de părere că, foarte posibil, confruntarea s-a produs într-un loc situat mai aproape de punctul de bifurcație a Dunării, decât de Noviodunum.

Considerații finale. În cursul anului 386, Odotheus, șeful unui centru de putere ostrogot din nordul Mării Negre, își croiește drum până la Dunăre, cu oamenii săi. Ostrogoților li se alătură și o parte din populațiile întâlnite în cale, astfel că este foarte posibil, după estimările noastre ca numărul barbarilor, sosiți pe malul stâng al Dunării de Jos, să se fi ridicat la aproximativ 30.000 de oameni, combatanți și necombatanți.

Respingerea de către autoritățile romano-bizantine a cererii lui Odotheus de a fi primit în imperiu, împreună cu oamenii lui s-a constituit într-un *casus belli* pentru șeful ostrogot. Ca urmare, acesta s-a decis să forțeze Dunărea și să pătrundă în teritoriile nord-balcanice ale imperiului.

---

[61] Gr. Antipa, *op. cit.*, p. 90.
[62] *Ibidem*.
[63] *Ibidem*, p. 91.

Însărcinat cu respingerea invaziei barbare a fost generalul Flavius Promotus, *magister paditum Thraciae*, care dispunea de circa 14.000 de militari, reprezentând circa 70% din efectivele celor 20 de *legiones comitateses* din Dioceza Thracia, aflate sub comanda lui directă. Acestora li se adăugau circa 7.700 de militari din trupele de *limitanei*, care reprezentau acelaşi procent din efectivele totale ale celor patru *legiones riparienses* şi 14 *auxilia*, care staţionau în cele două provincii riverane Dunării, din Dioceza Thracia, Moesia Secunda şi Scythia Minor, precum şi 3.000 de luptători pedeştri din unităţile care deserveau flotelor celor două provincii, puse, de asemenea, sub comanda directă a generalului Promotus, ceea ce ridica la circa 24.700-25.000 efectivul toatal al forţelor terestre şi navale, puse sub comanda generalului Promotus.

Prin intermediul unor „trădători", infiltraţi în rândul barbarilor, generalul romano-bizantin a aflat planul de luptă al lui Odotheus. Eminamente ofensiv, acesta viza forţarea Dunării, în timpul unei nopţi fără lună, urmând a-şi trimite oamenii, îmbarcaţi în monoxile, în trei valuri succesive de atac. Primul val urma să fie compus din elita luptătorilor săi, care urmau să dea lovitura decisivă forţelor imperiale, al doilea val avea să fie format din luptătorii de nivel mediocru, care urmau să sprijine operaţiunile primului val, iar cel de-al treilea, îi grupa pe toţi necombatanţii care urmau să treacă pe malul drept al fluviului când succesul era asigurat.

Informat în amănunt asupra planului de luptă al şefului ostrogot, generalul Promotus a optat pentru o tactică strict defensivă. El şi-a aşezat navele fluviale într-un dispozitiv defensiv pe trei linii, dispus de-a lungul malului drept pe o distanţă de 20 de stadii, respectiv aproximativ 3,7 km, poate chiar 4 km. Pe mal au fost aşezaţi în dispozitiv luptătorii tereştri.

O escadră formată din vase de război, probabil *naves lusoriae*, sub comanda directă a generalului, urma să contraatace şi să distrugă monoxilele cu luptători barbari, în momentul în care s-ar fi angajat în operaţiunea de forţare a Dunării. Monoxilele scăpate urmau să fie distruse de navele dispuse în sistemul defensiv, iar barbarii ajunşi pe mal, de soldaţii pedeştri.

Un asemenea plan evidenţia clar faptul că generalul imperial viza angajarea unei bătălii combinate, pe apă şi pe uscat, în cadrul căreia componentei pe apă urma să-i revină rolul esenţial.

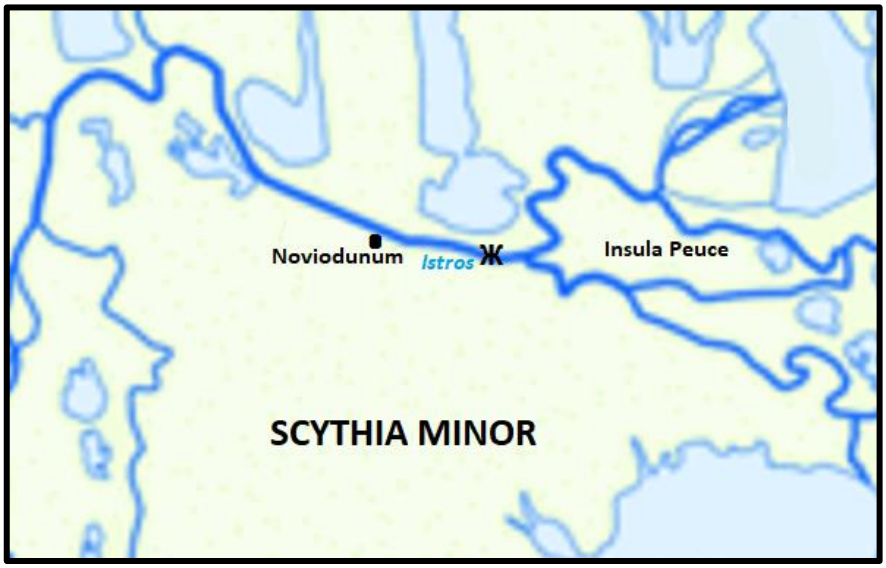
Operaţiunile militare s-au desfăşurat conform planului conceput de Promotus. Cea mai mare parte a barbarilor au fost nimicit în timpul tentativei de forţare a fluviului. Între morţi s-a numărat şi Odotheus însuşi.

După nimicirea luptătorilor barbari, forţele romano-bizantine au atacat şi ocupat tabăra acestora de pe malul stâng. Cu acest prilej, trupele imperiale au făcut un număr mare de prizonieri, mai ales, femei şi copii, precum şi toate bunurile şi prăzile barbarilor.

Împăratul Theodosius I s-a arătat clement cu prizonierii. Spera ca prin bunăvoinţa arătată să-i determine pe unii să se încadreze în rândurile armatei imperiale, având nevoie de militari pentru iminenta campanie din Apus, împotriva uzurpatorului Magnus Maximus.

În ceea ce privește datarea bătăliei, în temeiul unor informații transmise de *Consularia Constantinopolitana* și *Chronica* lui Marcellinus Comes, considerăm că ea s-a desfășurat la o dată imposibil de precizat cu exactitate, situată între primăvara și 31 august a anului 386.

Referitor la localizarea confruntării, considerăm că aceasta s-a desfășurat la hotarul nordic al Scythiei Minor, undeva de-a lungul distanței de 21 km care desparte Noviodunum de prima bifurcație a Dunării, din dreptul localității actuale, Pătlăgeanca. Raportând-ne la știrile transmise de Claudius Claudianus suntem de părere că, foarte posibil, bătălia s-a produs într-un loc situat mai aproape de punctul de bifurcație a Dunării, decât de Noviodunum.



Propunere de localizare a confruntării din anul 386
• Așezare; Ж Propunere de localizare a bătăliei

CONSIDERATIONS ON THE ROMAN-BYZANTINE-OSTROGOTH CONFRONTATION ON THE LOWER DANUBE IN 386

-abstract-

Key Words: Promotus, Odotheus, Ostrogoths, Roman-Byzantine, Scythia Minor, Noviodunum, Lower Danube

Sometime between spring and 31 August 386, the Roman-Byzantine Empire faced a powerful Barbarian invasion on the Lower Danube. Its protagonists were the Ostrogoths from the north of the Black Sea, led by King Odotheus, who were joined by other groups of barbarian populations. The confrontation between the Roman-Byzantine forces and the barbarian forces, which were trying to force the Danube,

took place at the northern border of the province of Scythia Minor, close to the point of the first bifurcation of the Danube, in the Chilia and Tulcea arms. In a combined night battle on water and land, the Roman-Byzantine forces, commanded by the Roman-Byzantine general, Flavius Promoteus, *magister peditum Thraciae*, destroyed the barbarian forces. A large number of the barbarians, including King Odotheus, lost their lives, and others were taken prisoners.

MARI DOMNITORI ROMÂNI, CTITORI DE MĂNĂSTIRI LA SFÂNTUL MUNTE ATHOS – PETRU RAREȘ

Comandor (r) dr. Ioan DAMASCHIN[*]

Sfântul Munte Athos, în fapt una din cele trei peninsule, care se desprind în Marea Egee din marea peninsulă Halkidiki, situată în partea de nord a Greciei, este cel mai sfânt și mai important loc pentru lumea creștină, îndeosebi cea ortodoxă, după Mormântul Domnului și Țara Sfântă. Are o lungime de 55 Km, o lățime cuprinsă între 10 și 15 Km și o înălțime de 2054 m – Vârful Aton.[1]

I se mai spune și Grădina Maicii Domnului. Tradiția spune că Maica Domnului, însoțită de Sf. Ioan se îndrepta spre Insula Rodos, locul în care Iisus Hristos i-l hărăzise pentru a-i propovădui învățăturile.

În Sf. Munte Athos se află 20 de mănăstiri, 12 de schituri și peste 200 de chilii, unde de mai bine de un mileniu, monahi – sfinți, cuvioși, sihaştri, rugători - au rezistat primejdiilor de tot felul, ori războaielor, smerindu-se și apărând dogmele credinței ortodoxe.

Ctitoriile domnitorilor români la Sf. Munte au constat în construcția sau refacerea de biserici, trapeze (săli pentru servitul mesei), bucătării, arsanale (porturi), turnuri de apărare, apeducte, alte anexe, ce erau absolut necesare monahilor, care se nevoiau și se rugau în aceste locuri sfinte. Contribuțiile și generoasele danii ale celor aproape o sută de domnitori din Țara Românească și Moldova, începând cu Basarab I, la anul 1350, dar și ale multor ierarhi, dregători ori mari boieri pământeni, în cele aproximativ cinci secole, au făcut ca mănăstirile să reziste vicisitudinilor vremii, care au bântuit de-a lungul unui mileniu Sfântul Munte: cotropitori, piraţi, răufăcători, calamităţi, uzura datorată timpului etc.

Cea mai mare calamitate s-a produs însă în anul 1424, când Imperiul otoman, în plină ascensiune și însetat de cuceriri, a preluat *manum militari* sub jurisdicţia sa Sfântul Munte. Înalta Poartă a impus grele biruri, drept condiţie a păstrării autonomiei Republicii monahale. Fără ajutorul venit din Principatele Române, în primele trei secole, la care s-a adăugat şi cel venit din imperiul pravoslavnic rus, începând cu Ecaterina cea Mare, cu siguranţă Mănăstirile din Sfântul Munte nu ar fi supravieţuit.

În afară de ctitorii la mănăstiri și schituri, foarte multe danii ale domnitorilor români, atestate prin Hrisoave domnești care constau în sume mari de bani, odoare de mare preț – relicvarii pentru sfinte moaște, epitrahile, icoane, odăjdii, toate ornate cu pietre sau metale prețioase, dar și alte obiecte bisericeşti de mare preț care, în cea mai mare parte, au rezistat vremurilor, se găsesc în biblioteci, în altare sau în alte locuri, spre cinstire și păstrare.

Toate aceste danii constând în sume mari de bani se făceau cu ocazia vizitelor unor monahi greci, de cele mai multe ori cu Sfinte Moaște, la Curțile celor

---

[*] Prim vicepreşedinte Liga Navală Română, filiala Constanța.

[1] Ieromonah Ștefan Nuțescu, Sfântul Munte Athos, Ed. Schitul Dimitrie Lacu, p. 5.

două Ţări Române, la care se adăugau *metocurile* a căror închinare era întărită de *hrisoave* domneşti.

Metocurile erau mănăstiri, biserici, sau grupuri de biserici, de pe teritoriul Ţărilor Române, închinate Mănăstirilor de la Sfântul Munte Athos care erau scutite, parţial sau total, de dări pentru domnie. Acestea, după ce-şi opreau cele necesare pentru propria întreţinere, trimiteau cea mai mare parte din uzufructul averilor lor – moşii, sate, livezi, locuri de prisacă, vii, case, oi, vite, etc. – către mănăstirile din străinătate, asigurând cele necesare vieţii monahale. Spre exemplu, Moldova avea închinate un total de 215 proprietăţi din care: Mănăstirilor de la Sfântul Mormânt – 101, de la Sfântul Munte – 87, Muntele Sinai – 12, Constantinopol – 5, Alexandria – 3, Antiohia – 2 şi Grecia – 5[1].

Constantin C. Giurescu afirmă, întemeiat pe statisticile oficiale, că în anii 1830, numai în Muntenia erau 202 mănăstiri, din care 133 erau închinate Locurilor Sfinte[2].

Pentru colectarea bunurilor din Ţările Române, provenite de la *metocurile* închinate, care plecau *„la Mănăstirile de Jos”,* s-au înfiinţat epitropii la Iaşi – mănăstirile Trei Ierarhi sau Sfântul Sava şi la Bucureşti – Mănăstirile Cotroceni sau Văcăreşti. Aceste epitropii erau compuse din delegaţi ai mănăstirilor de la Locurile sfinte: Sfântul Mormânt, Muntele Athos, Muntele Sinai, Patriarhia din Constantinopol, Patriarhia din Alexandria, Patriarhia din Antiohia, Biserica din Grecia[3].

În susţinerea celor de mai sus voi reda şi opiniile unor personaje avizate în legătură cu ctitoriile şi daniile domnitorilor români la Sfântul Munte Athos.

Porfirie Uspenski (+1885) – cercetătăor al Sfântului Munte Athos, scria: „*nici un alt popor pravoslavnic nu a făcut atâta bine pentru Athos, cât au făcut românii*[4].

Arhimandritul Efrem, egumenul Mănăstirii Vatopedu, declara la Universitatea din Bucureşti, în cadrul vizitei sale în România, din anul 2000: *„Noi, cei din Sfântul Munte, suntem datori în vecii vecilor Bisericii Ortodoxe Române! Nu uităm că domnitorii români, după împăraţii bizantini, sunt ctitorii celor mai multe mănăstiri aghiorite*[5].

Arhimandritul Ioanichie Bălan, în lucrarea *„Pelerinaj la Muntele Athos”* afirmă: *„Sunt cele mai substanţiale dintre toate daniile acordate de vreo ţară ortodoxă Muntelui Athos. Ajutoarele româneşti au fost generale, permanente şi constante pentru toate mănăstirile, timp de cinci secole în şir. Ele au fost făcute*

---

[1] Colecţia Revistei „Mănăstiri Ortodoxe”, nr. 29, pp. 10 – 11.

[2] Constantin C. Giurescu, „Principatele Române la începutul secolului XIX”, Ed. Ştiinţifică, Bucureşti, 1957, p. 138.

[3] Teodor Bodogae, preot dr., „Ajutoare Româneşti la Mănăstirile Sfântului Munte Athos” Chişinău, p. 91.

[4] Hristianskyi Vostok, Afon, Vol. II, p. 334.

[5] Vlad Mischevca, „Ştefan cel Mare şi Sfântul Munte Athos”, Revista Limba Română, nr. 4-6 anul XIV, 2004.

totdeauna dezinteresat, cu singura obligație de a fi pomeniți donatorii permanent la slujbe. Acest fenomen, fără egal în istoria lumii creștine, exprimă dărnicia, bunăstarea, filantropia și marea evlavie a poporului român într-o lungă și grea perioadă din trecutul neamului[6].

Domnitorul Petru Rareș – ctitor de mănăstiri în Moldova

Secolul al XVI-lea în care Petru Rareș a fost domnitorul Moldovei mai este cunoscut în Țările Române ca fiind secolul în care circula zicala: *„anul şi domnul”*. Zicala avea acoperire în faptul că încontinuu existau lupte între diverse grupuri de boieri, care sprijineau pe cei cu pretenții la ocuparea scaunului domnesc, a luptelor dintre acești pretendenți, adesea, fratricide și nu în ultimul rând, conta mărimea peșcheșurilor ce luau drumul către Înalta Poartă. Nu rareori, tronul era ocupat pe perioade foarte scurte, domnitorii alternând la tron doar câteva luni de zile sau chiar săptămâni.

Petru Rareș a rămas în istorie ca unul dintre marii domnitori ai Moldovei, urmându-i la tron lui Ștefăniță Vodă, nepot al lui Ștefan cel Mare. Născut în anul 1483, este fiul nelegitim al lui Ștefan cel Mare și al Mariei, descendentă a familiei de boieri Cernat, căsătorită anterior cu un boier din Hârlău, pe nume Rareș. Familia de boieri Rareș avea moșii întinse în zona Galațiului, care cuprindea și lacul Brateș, foarte bogat în pește.

Lui Petru Rareș i se mai spunea „Măjerul”, deoarece înainte de a fi domnitor fusese negustor de peşte pe care-l transporta cu carele, aşa zisele „măji”, trase de patru sau șase boi.

Petru Rareș a domnit în două perioade istorice: 1527 – 1538 și 1541 – 1546.

Predecesorul său, Ștefăniță Vodă (1517 – 1527), nepot al lui Ștefan cel Mare, a murit de tânăr, mai probabil otrăvit, dar înainte de a-și da duhul, cunoscând faptul că acesta era fiul lui Ștefan cel Mare, l-a recomandat dregătorilor și înalților ierarhi pentru a ocupa tronul. După discuții aprinse și verificarea înscrisului lăsat mamei lui, aceștia au hotărât înscăunarea lui Petru Rareș ca domn al Moldovei.

Cronicarul Grigore Ureche în *Letopisețul Țării Moldovei* spunea: *„fiindu Ștefan Vodă bolnav la Hotin, au lăsat cuvântu, ca de să va săvârşi el, să nu puie pe altul la domnie, ci pre Petru Măjerul, că l-au poreclit Rareș, dipre numele muierii ce au fostu după alt bărbat, târgoveț de Hârlău, de l-au chemat Rareș. Așa pre Pătru aflându-l și adeverindu-l că ieste de osul lui Ștefan Vodă, cu toții l-au ridicatu domnu, ghenuarie 20. Carile apucându-se de domnie, niminea de nădejde nu s-au scăpatu, că pace și odihnă era tuturora și ca un păstoriu bun și străjuiește turma sa, așa în toate părțile străjuia și priveghia și nevoia ca să lățască ce au apucat. Că nimica după ce au dobândit domniia n-au izbăvit, ci de războaie s-au apucat și la toate îi mergiia cu noroc”. (...).* Mai departe scria: „*Cu adevărat era ficior lui Ştefan Vodă cel Bun, că întru-totul semăna cu tătâne-său, că la războaie îi mergea cu noroc, că tot izbândea, lucruri bune făcea, ţara şi moşia sa ca un păstor bun o ocrotea, judecată pre dreptate făcea. Altmintrilea de stat era om cuvios şi la toate*

[6] Ioanichie Bălan, Arhimandrit, „Pelerinaj la Muntele Athos”,Ed. Mănăstirii Sihăstria, 2005.

lucrurile îndrăznețe şi la cuvântu gata, de-l cunoştea toţi că iaste harnic să domnească ţara”[7].

Un Tablou votiv, aflat la mănăstirea Moldovița, județul Suceava, îl prezintă pe domnitorul Petru Rareș, împreună cu Doamna Elena și copiii.

Petru Rareş a avut 3 soţii. Cu prima soție a avut două fete: Ana – căsătorită cu domnitorul valah Vlad Înecatul (domnitor care la înapoierea de la o mare petrecere, venind spre București s-a înecat, în timp ce traversa călare râul Dâmbovița) şi Maria, măritată cu Ioan Movilă, viitoarea mamă a voievozilor Ieremia şi Simeon Movilă.

Cu cea de a doua soţie, Maria, a avut doi copii: pe Bogdan şi pe Chiajna, viitoarea soție a lui Mircea Ciobanul.

Cu a treia soție, Elena Ekaterina Brancovici, care era nepoata Despinei Brancovici, soția lui Neagoe Basarab, a avut pe Iliaş, Ştefan, Constantin şi Ruxandra, viitoarea soţie a lui Alexandru Lăpuşneanu.

Apărând interesele Moldovei, Petru Rareș a intrat în diverse alianțe împotriva celor care-i amenințau țara. A luptat alături de Ferdinand de Habsburg, împotriva lui Ioan Zapolia, pe care l-a învins la Feldioara, la 22 iunie 1529, primind, în schimb, cetățile: Bistriţa (pe care nu a ocupat-o niciodată), Unguraşul, Ciceul şi Cetatea de Baltă.

În anul 1530 Petru Rareş a ocupat Pocuţia de la polonezi, dar a pierdut-o la 22 august 1531, fiind învins de Ioan Tarnovski la Obertyn. Iscusit conducător militar l-a învins pe Aloisio Gritti, trimis de Suleyman Magnificul să facă ordine în Transilvania. În realtate, sultanul dorea să îl instaleze guvernator al acestei provincii.

În toamna anului 1538, Suleyman Magnificul a început campania împotriva lui Petru Rareş, sosind în fruntea unei armate de 200.000 de oşteni, între care 3.000 de valahi ai lui Radu Paisie şi tătarii lui Sahib Ghirai. Deşi dispunea de o armată de 70.000 de moldoveni, Rareş s-a văzut nevoit să fugă, datorită trădării boierilor Trotuşanu, Mihu, Crasnăş şi Cozma, ale căror capete le va trimite sultanului, la revenirea sa pe tronul Moldovei, în 1541.

Soliman Magnificul a ocupat Cetatea Sucevei, fără luptă, când a şi prădat-o, luând inclusiv spada lui Ştefan cel Mare, care astăzi poate fi admirată într-o vitrină de la Muzeul Top Kapî din Istanbul.

Petru a fost nevoit să fugă cu familia în Ardeal, trecând graniţa, deghizat în pescar. Legenda spune că Petru Rareş, împreună cu Elena Doamna, cu copiii și câțiva boieri credincioşi a trebuit să treacă munţii în Ardeal, către cetatea lor de scăpare, numită a Ciceului. Ajunşi la poalele Muntelui Todirescului, Petru şi-a lăsat soţia şi pe prunci la loc ferit, lângă nişte stânci mari şi el a plecat mai departe, în căutare de oşteni credincioşi care să-l însoţească.

Rămasă şi cu grija copiilor, dar și a averii pe care-o purtau cu ei, Doamna Elena s-a ascuns de primejdia unui atac turcesc într-o peşteră, deoarece sultanul trimisese cete de ieniceri în urmărirea lor. Odoarele de mare preţ, avute cu ei, nu a mai apucat să le tăinuiască.

---

[7] Grigore Ureche „Letopisețul Țării Moldovei” Ed. Minerva, București, 1978, p. 99.

Înaintea năvălirii cetelor otomane însă, s-a auzit un tunet asurzitor şi o mare rostogolire de stânci care au acoperit intrarea în peşteră ascunzându-i de ochii osmanlâilor, dar au îngropat şi comoara domnească. *„Acesta era preţul salvării noastre”,* a rostit atunci despotiţa, mulţumind lui Dumnezeu pentru purtarea Lui de grijă. De atunci, Muntele Todirescului se cheamă Muntele „Rarău”, iar uriaşele stânci ce pot fi admirate azi, venind dinspre Suceava, se cheamă „Pietrele Doamnei”.

În Moldova, Petru Rareș are mai multe ctitorii printre care: Moldoviţa, Humor şi Pobrata (Probota). A reclădit Mănăstirea Bistriţa, ctitorie a lui Alexandru cel Bun şi biserica Căpriana (Republica Moldova).

Domnitorul Petru Rareș s-a distins nu numai prin construcția de biserici și mănăstiri dar și prin înfrumuseţarea acestora cu fresce care nu au egal în întreaga creştinătate, făcând astfel vestit geniul pictural moldovenesc în întreaga lume. A fost înmormântat la ctitoria sa, Mănăstirea Probota, județul Suceava.

După moartea lui Petru Rareş, fiica sa, Ruxandra, soția lui Alexandru Lăpușneanu va ctitori două biserici în Botoşani: „Sfântul Gheorghe” şi Uspenia, unde va fi botezat, în anul 1850, marele poet național Mihai Eminescu. Alături de Rareş, ea a reclădit ctitoriile voievodale Moldoviţa, în anul 1532 şi Bistriţa Neamţului, în anii 1541 – 1546.

Domnitorul Petru Rareș – ctitor al Mănăstirii Caracalu din Sfântul Munte Athos

Domnitorul Petru Rareș are mai multe ctitorii la mănăstirile din Sântul Munte Athos astfel: Caracalu, Dionisiu, Sfântu Pavel, Esfigmenu, Constamonitu.

Cele mai importante contribuții Sfântul Munte ale domnitorului moldovean le-a avut la Mănăstirea Caracalu. În anul 1535, în timpul primei sale domnii, începe reconstrucția *Katholikonului* (Biserica mare) şi a întregului ansamblu de chilii de la Mănăstire[8].

Lucrările au fost continuate apoi de ginerele său, Alexandru Lăpușneanu și de fiica sa, Ruxandra.

Tradiția spune că voievodul Petru Rareș l-a trimis pe marele spătar al său, pe nume Petru, cu mulți bani ca să înnoiască Mănăstirea Caracalu. Sosind la Sfântul Munte, acesta a fost convins de alți călugări că sunt nevoi mult mai mari și le-a dăruit o parte din bani. Din suma care i-a mai rămas a reușit să construiască doar zidul de apărare al turnului portului. Aflând acest lucru, domnitorul Petru Rareș s-a mâniat foarte tare și i-a spus să-și folosească banii proprii pentru a termina lucrările. În caz contrar îi va tăia capul. Marele spătar a venit în țară, și-a vândut moșiile și cu ajutorul unor boieri dintre rudele sale s-a înapoiat și a încheiat lucrările. În continuare a rămas la Sfântul Munte și s-a călugărit sub numele de Pahomie.

Turnul de la portul Mănăstirii este una dintre construcțiile cele mai frumoase de la Sfântul Munte și poate fi admirat din largul mării. A fost construit de Petru Rareș, în anul 1534 și are o înălțime de 21,60 metri. Inscripția pe o placă de marmură

[8] Anton Fabian, „O istorie cronologică a Sfântului Munte Athos”, Ed. Paralela 45, Piteşti, 2008, p. 42.

glăsuieşte: *„Eu, Petru Voievod / Ioasaf monahul ctitor / Siropulos Dionisos, hagiul şi mai marele meşterilor, anul 1534, s-a săvârşit turnul şi zidul de apărare”.*

Turiştii străini care-şi petrec sejurul în Grecia au ocazia de a efectua croaziere pe mare cu nave de pasageri ajungând astfel şi în apropierea Sfântului Munte (la o distanţă de cca 500 de matri). Au astfel ocazia să admire Turnul portului mănăstirii, construit de Petru Rareş.

Petru Rareş – ctitorii la alte mănăstiri din Sfântul Munte

Petru Rareş a realizat ctitorii şi la alte mănăstiri din Sfântul Munte Athos.

Între anii 1535 – 1538 a refăcut aripa de răsărit a *Katholikonului* (Biserica principală) Mănăstirii Dionisiu, distrusă în urma incendiului din 25 octombrie 1525. Împreună cu Doamna Elena, pe timpul celei de a doua domnii, în anul 1545, dăruieşte Mănăstirii un *epitrahil,* realizat la un atelier din Moldova, ţesut în fir de aur şi argint[9].

În anul 1545 a finalizat construcţia Turnului de apărare al Mănăstirii Sfântul Pavel, începută de Neagoe Basarab şi a donat mănăstirii o icoană reprezentându-l pe Sfântul Gheorghe[10].

Îa anul 1542 Petru Rareş acordă Mănăstirii Constamonitu o danie anuală de 6.000 de *aspri*[11].

În anul 1546 acordă o danie anuală Mănăstirii Esfigmenu[12].

GREAT ROMANIAN RULERS, FOUNDERS OF MONASTERIES AT THE HOLY MOUNT ATHOS, PETRU RARES

-abstract-

Key Words: Rareş, Athos, church, cells, Pavel Constamonitu

Petru Rareş, the illegitimate son of Stephen the Great, was one of the great Romanian rulers who contributed with the founders to the monasteries of Holy Mount Athos. His most important foundation was the Caracalu Monastery. Thus he founded the Church, the port, the monks' cells, the defense tower. He also founded the defense tower of the Saint Paul Monastery and made important monetary donations to the Constamonitu and Esfigmenu Monasteries.

[9] Anton Fabian, „O istorie cronologică a Sfântului Munte Athos”, Ed. Paralela 45, Piteşti, 2008, p. 44.

[10] „Treazures of Mount Athos” (Tezaurele Muntelui Athos), Tesaloniki, 1997, pp. 147 – 148.

[11] Anton Fabian, „O istorie cronologică a Sfântului Munte Athos”, Ed. Paralela 45, Piteşti, 2008, pp. 42 – 43.

[12] *Ibidem,* pp. 74 – 76.

EVOLUȚIA COMUNEI URBANE HÂRȘOVA DUPĂ 1878

Drd. Dragoș Dumitru DRAGOMIR[*]

Dobrogea a revenit la România în urma războiului de independență din 1877 - 1878 și a hotărârilor Congresului de pace de la Berlin (1 iunie - 1 iulie 1878). Articolul 46 al Tratatului de la Berlin consemna: „Insulele formate din Delta Dunării, precum și insula Șerpilor, sandgeacul Tulcei, cuprinzând districtele (cazale) Măcin, Babadag, Hârșova, Küstenge, Medgidia, se vor uni cu România. Principatul mai primesce apoi ținutul cuprins la sudul Dobrogei de linie care începe de la Silistra și se termină la sud de Mangalia pe Marea Neagră. Linia granițelor se va fixa de Comisiunea Europeană instituită pentru delimitarea Bulgariei”.[1]

În baza acestor decizii, la 23 noiembrie 1878 autorităţile române preiau administraţia Dobrogei, iar pe 14/26 noiembrie 1878 armata română a trecut Dunărea la Ghecet şi a pătruns în Dobrogea.[2] Înainte de trecerea Dunării, Carol I (având de la 9 septembrie 1878 titlul de Alteță Regală) a adresat o proclamație intitulată „Locuitorilor dobrogeni” (în care arăta că Dobrogea făcea parte din România și că drepturile și obiceiurile populației musulmane vor fi respectate) și a citit un ordin de zi către ostași, ambele scrise de Mihail Kogălniceanu cu data de 14 noiembrie 1878 și emise din Brăila.[3]

Intrată sub administrare românească, Dobrogea a fost împărţită în trei judeţe: Kiustenge, Tulcea şi Silistra Nouă. Judeţul Kiustenge cuprindea trei plăşi: Constanţa, Mangalia şi Hârşova; judeţul Tulcea cuprindea patru plăşi: Sulina, Măcin, Tulcea şi Babadag, iar judeţul Silistra Nouă, a cărui reşedinţă era la Raşova, avea două plăşi: Medgidia şi Silistra-Nouă. Acest judeţ a funcţionat puţin; la 1880, în urma raportului prefectului, generalul Tobias Gherghel, a fost desfiinţat şi încorporat la Constanţa formând două plăşi noi.[4]

---

[*] Profesor la Liceul Tehnologic „I.C.Brătianu” Nicolae Bălcescu

[1] „Tractatul de la Berlin urmat de protocoalele Congresului precum şi de charta Basarabiei române a Deltei Dunării și a Dobrogei (Traducțiunea Ministerului Afacerilor Străine)”, Imprimeria Statului, Bucuresci, 1878, p. 10; Apud Valentin Ciorbea, Cornel Țucă, *Dobrogea în anul 1878 după rapoartele Ștefan Fălcoianu și Ioan. I. Murgescu*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2020, p. 12.; Dumitru-Valentin Pătrașcu, *op. cit.*, p. 55.

[2] „În sunete de clopote, care pentru întâia oară acum își spuneau cântecul cu glas deschis și fără temere, vătășeii tuturor satelor din cuprinsul Dobrogei au dat de veste prin strigăte, în graiul celor care îi ascultau, la toată suflarea omenească, că pământul unde trăiesc se alipește pentru totdeauna la sânul României.” (V. Helgiu, *Școala primară din Dobrogea în curs de 40 de ani (1879-1919)*, în „Analele Dobrogei”, 1920, anul 1, nr. 2, p. 232.)

[3] Constantin P. Rotaru, *Reformele agrare din Dobrogea veche (1878-1930) (inclusiv istoria Dobrogei cu proprietatea ei până la 1878)*, 1930, p. 21.

[4] ***, *Anuarul General al Dobrogei, Călăuza Administrativă - Comercială - Industrială*, Ediția 1. Anul 1925, Direcția D-r Oct. Văleanu, Inspector Comercial, I. N. Ionescu, secretar general al Camerei de comerț Constanța, Str. Carol 4, p. XI.

Legea pentru organizarea Dobrogei din 9 martie 1880, modificată în 30 martie 1886, stabilea că fiecare județ avea un prefect, fiecare ocol un administrator, iar fiecare comună urbană sau rurală urma să aibă un primar asistat de un consiliu comunal. Administratorul unui ocol se afla sub ordinul direct al prefectului, iar primarii din ocolul respectiv sub ordinele administratorului, care putea suspenda un primar, dar măsura respectivă, pentru a deveni efectivă, trebuia să fie confirmată de prefect. Prefectul, acolo unde considera necesar, putea fixa numărul de consilieri în raport cu procentajul populației de altă etnie sau confesiune.[5]

Încă de pe 21 noiembrie 1878 fuseseră anunțați noii funcționari ai județului. La plasa Hârșova administrator era Michail Coiciu, fost președinte al consiliului general din Cahul, ajutorul său fiind Ion Muntenescu, fost procuror, iar registrator-arhivar era Petre Vasilianu.[6] La vama Hârșova fuseseră numiți, în posturile de impiegați la cancelarie clasa I, Constantin Drăgulinescu, Alexandru Bellianu, Eust. Constantinescu și Alexandru Capcea, toți având bacalaureatul în litere și științe.[7] În Dobrogea s-au deschis stații telegrafo-poștale la Babadag, Cernavodă, Hârșova, Isaccea, Kiustenge, Măcin, Mahmudia, Medgidie și Tulcea, „pentru telegrame și obiecte poștale presintate și cu destinațiune”, pentru care se percepeau taxele interne.[8] De la 1 aprilie 1880 A. Alexandrescu a ocupat postul de comisar polițienesc la Hârșova, „post creat din noŭ prin budgetul Primăriei acelui oraș pentru exercițiul 1882-1883.”[9]

Calitatea unor personaje din administrația publică dobrogeană reiese și din cele povestite în plângerea pe care Marița I. Nicolescu a adresat-o ministrului de interne, la început de veac XX: „D-lu Constantin Burele Sub - prefectul Plasei Hârșova Județul Constanța mi a lăsat în îngrijire pe fiica sa pentru a o alăpta cu condițiunea de a´mi plăti câte 20 lei lunar; mărindu-se însă copila D - sale a lăsat´o tot la mine, trimițându-mi la 2-3 luni câte 20 lei și aceasta a urmat un timp óre - care; în urmă a întrerupt trimiterea acestei sume ne reluând´o de cât în urma reclamațiunei ce am făcut´o tot D-os în anul 1896 - în urma căria s´a obligat a´mi trimite regulat această pensiune, care n´a durat însă de cât pénă în anul 1898 luna Ianuarie și aceasta tot în mod întrerupt când D-sa a găsit de cuviință să nu´mi mai trimită absolut nici un ban pénă în present cu tóte că lam amenințat prin o serie de peste 100 scrisori că iară´și l voi reclama și da în judecată.

Domnule Ministru, copila D-sale care acum are etatea de 14 ani póte să judece ori-care om că are nevoe de întreținere, îmbrăcăminte și instrucțiunea ne apărat indispensabile; care nu se pot pune la dispoșiție de cât cu bani și cum subsemnata nu´mi pot hrăni aprópe nici copii mei proprii care sunt în număr de 4,

---

[5] V. M. Kogălniceanu, *Dobrogea, drepturi politice fără libertăţi.1878-1909*, Constanţa, 1910, pp. 310-321.

[6] ***, *Numiri în funcțiuni în Dobrogea*, în „Telegraphul”, Seria 1, An VIII, nr. 1979, 21 noiembrie 1878, p. 3.

[7] ***, *Decisiuni*, în „Telegraphul”, Seria 1, An VIII, nr. 1994, 10 decembrie 1878, p. 2.

[8] ***, *Sciri din țéră*, în „Telegraphul”, Seria 1, An VIII, nr. 1989, 3 decembrie 1878, p. 2.

[9] A.N.R.-A.I.C., *Fond Ministerul de Interne*, dos. 209/1882, f. 28.

avându-se în vedere că bărbatul meu este infirm, cred și mă simt îndreptățită a vă reclama cele ce preced, rugându-vă să bine voiți a lua măsuri ca numitul să fie obligat a tranșa la un fel cu această nenorocită copilă."[10]

Deși încorporată definitiv României printr-un amendament constituțional din 1884, Dobrogea a fost supusă unei organizări administrative separate între 1878 și 1913. Sub acest regim dobrogenii dispuneau doar de o cetățenie locală care nu le dădea dreptul de a participa la viața politică a țării și să cumpere pământ în afara provinciei.[11]

Nu avem date statistice exacte privind populaţia în preajma războiului de independenţă, dar o situaţie interesantă o transmite transilvăneanul Nifon Bălăşescu, personaj interesant al vremii, fost participant la revoluţia paşoptistă, fost monah la Căldăruşani, autor de dicționare și manuale școlare. Câștigând bunăvoința mutașerifului de Tulcea, a obținut funcția de director al şcolilor româneşti din Dobrogea, calitate în care a realizat în 1871 un raport care cuprindea o statistică pe sate a românilor dobrogeni. Bălăşescu aprecia că atunci se aflau în provincia dintre Dunăre şi Marea Neagră 8.000 de familii româneşti, numărând „minimum 60.000 de suflete", răspândite în 72 de localități.[12] Conform altor mărturii, se pare că în 1880 românii erau 43.671 din totalul de 139.669 de suflete cât aveau atunci județele Constanța și Tulcea.[13]

Imediat după războiul de independență, aflat într-o călătorie de afaceri, baronul D'Hogguer s-a văzut obligat să petreacă o iarnă întreagă într-o localitate dobrogeană (foarte posibil, Medgidia) prilej cu care a luat o serie de notițe pe care, la insistențele prietenilor, le-a publicat ulterior. În conformitate cu datele oferite de documentele rusești populația se prezenta astfel în „arondismentul Cernavoda Hîrșova": bulgari - 440, „români carí recunosc religia greacă" - 6.028, ruși ortodocși - 16, ruși lipoveni - 280, greci - 136, tătari - 180, turci - 264. Totalul locuitorilor - 13.964. Spre deosebire de arondismentele Tulcei și Babadagului, aici nu existau „români carí recunosc religia bulgară" (?), armeni, israeliți, germani, țigani și supuși străini. „Este aprópe imposibil a ne folosi de însemnările dobândite de la autoritățile române, în ceea ce privește populația Dobrogeí. Aceste documente sunt încă incomplecte."[14]

La 1878, conform raportului Fălcoinau, în Hârșova existau 267 de case în care își duceau existența 1.127 de suflete de musulmani, respectiv 122 case cu 419 nemusulmani (total: 389 case cuprinzând 1.546 suflete). Dările se plăteau astfel:

---

[10] Arhivele Naționale ale României – Arhivele Istorice Centrale (ANR-AIC), *Fond Ministerul de Interne,* dos. 487/1901, f. 3.

[11] Constantin Iordachi, *Constanța, prima regiune colectivizată*…, în Dorin Dobrincu, Constantin Iordachi (editori), *Țărănimea și puterea. Procesul de colectivizare a agriculturii în România (1949-1962)*, Polirom, 2005, p. 180.

[12] Tudor Mateescu, *Permanenţa şi continuitatea românilor în Dobrogea*, Bucureşti, 1979, p. 70.

[13] Ioan N. Roman, *Studiu asupra proprietăţii rurale din Dobrogea*, Constanţa, 1907, p. 79.

[14] Baron D'Hogguer, *Informațiuni asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi, resursele și viitorul ei*, Bucuresci, Editura Librăriei Socec &Comp., 1879, pp. 42, 45.

musulmanii - 2.560 lei; nemusulmanii - 1.514 lei; dijma: 3.486 lei; total exonerări: 984 lei (total: 8.544 lei).[15] Pământul împărțit locuitorilor și bisericilor din orașul Hârșova era de 44.600 kilometri pătrați cultivabili și 4.000 kilometri pătrați necultivabili.[16] În ținutul Hârșovei, până la 1 august 1878 se întorseseră 25 de turci.[17]

La 1880 plasa Hârșova cuprindea comuna urbană Hîrșova și comunele rurale Topolog, Urumbei, Calfa, Ostrov, Dăeni, Gârliciu, Groapa ciobanului, Saraiu, Șiriu, Ghisdăresci și Topal. În Hârșova și Cernavoda erau majoritari românii și mahomedanii, existând și un mic procentaj de greci și bulgari. Plasa Silistra nouă cuprindea cea mai numeroasă populație românească, urmată de plășile Hârșova și Medgidia. Tătarii găseau în număr relativ mic în plășile Hârșova și Silistra nouă, în timp ce „în plășile Megidie și Hîrșova populațiunea turcă a preferat orașele."[18]

În 1882 în județul Constanța se găseau 7 comune urbane și 73 de comune rurale, cu 103 cătune. Județul era împărțit în cinci arondismente: Constanța, cu 11.839 locuitori, Mangalia - 12.433, Hârșova - 8.825, Medgidia - 11.503 și Silistra Nouă - 20.312. Fiecare arondisment se afla sub jurisdicția unui administrator și fiecare comună sub aceea a unui primar, cu un consiliu comunal. La reședințele de arondisment erau stabilite și câte un tribunal de ocol, compus de un judecător, un supleant și un substituit de procuror.[19]

O listă „de alegători Camerei de Comerciu" de la 1895, din urbea Hârșova, oferea următoarele nume: Alecsandru Diamandescu (65 ani), doctor, Ahmet Hagi Ali (49 ani), Ioan N. Muntianu (41 ani), Mehmet Sali (31 ani), Memet Efendi Ahmet (55 ani), Petrache Costovici (57 ani) bogasieri[20], Apostol Constantin (41 ani) Gheorghe Flamaropol (43 ani) și Alecsie A. Verzea (31 ani), Ioachim Nica (55 ani), Panait Ion (54 ani) crâșmari, Constantin Oancea (41 ani), Ion Oancea (47 ani), Luca Oancea (37 ani), Gheorghe Belu (38 ani), Ioan Belu (36 ani), cereale, Costache Ionescu (33 ani), Devlet Gazi (61 ani), Ghenu Dumitrof (53 ani), Ioniță Vasile (37 ani), Nicolae Lambrino (39 ani), Salim Memet (53 ani), Stoian Bricof (47 ani), Stelian Nițu (35 ani), Tahir Hagi Estem (45 ani), Vasile Țanef (41 ani) băcani, Dumitru Tudor (43 ani) fabricant de căruțe, Hagi Suliman (55 ani), Ismail M. Carfală (52 ani) ceaprazari, Hagi Hamdi (55 ani), Salim Bovoglu (53 ani), Schender Osman (46 ani) cherestegii, Ionus Ismail (54 ani) brutar, Petrea Caratanasie (59 ani)

---

[15] Valentin Ciorbea, Cornel Țucă, *Dobrogea în anul 1878 după rapoartele Ștefan Fălcoianu și Ioan I. Murgescu*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2020, p. 79.

[16] *Ibidem*, p. 102.

[17] *Ibidem*, pp. 130-131.

[18] Remus Opreanu, *Espunere generală a situațiunei județiului Constanța*, în „Farul Constanței", An II, no. 37, 25 ianuarie 1881, pp. 1-3.

[19] I. A. Nazarettean, *Notițe istorice și geografice asupra provinciei Dobrogea,* Tipografia "Româna" B. Silbermann, Tulcea, 1882, p. 34.

[20] BOGASIÉR, *bogasieri*, s. m. (Înv.) Negustor de articole de manufactură, în special de pânzeturi fine pentru căptușeli de haine. (https://dexonline.ro/definitie/bogasier)

cărămidar.[21] În 1895 plasa Hârșova număra 9.986 bărbați din care știau a scrie 2.020.[22]

O problemă de distribuție a presei locale ne ajută să aflăm numele a două persoane marcante din Hârșova sfârșitului de veac XIX: „Mai mulți locuitori notabili din județ, între care d-nii Stoica Belu din Cara-murat, Ion Tomoșoiu și Nicolae Roșculeț din Hârșova, Ion și Voicu Moțoiu din plasa Medgidie au refuzat pe anul al 5-lea, ce a început acum, primirea *Gazetei Dobrogei* și cu toate aceste onor redacție urmează a'l trimite cu poșta. *Zorlan ghiuzelic olanos*, onorabililor."[23]

Volumul al III-lea al lucrării fundamentale, „Marele Dicționar Geografic al României", apărea la 1900. Era tipărit sub egida Societății Geografice Române, fundate la 15 iunie 1875, recunoscută drept instituție de utilitate publică prin legea din 20 februarie 1897.

Conform acestei surse, populațiunea orașului Hîrșova este de 614 familii, sau 2718 suflete : 1412 bărbați si 1306 femei; 1496 necásátoriți, 1076 casátoriți, 138 văduvi, 8 divorțați ; 2477 cetățeni Romîni, 213 supuși străini, 28 nesupusă nici unei protecțiuni; 1767 creștini ortodoxi, 36 creștini catolici, 879 mahomedani, 36 mozaici; 280 agricultori, 87 industriași, 101 comercianți, 93 cu alte profesiuni. Știu carte 645 persoane. Contribuabili sunt 561.[24]

Hârșova avea 3.097 locuitori în 1899, 3.567 în 1910[25] și 4.139 în 1915.[26]

În pragul veacului al XX-lea, populația orașului Hârșova se ridica la numărul de 3.088 locuitori, din care 1640 români, 117 greci, 216 bulgari, 14 armeni, 638 turci, 224 tătari, 29 italieni, 13 germani, 32 unguri, 16 ruși, 44 evrei, 45 alte nații, nici un sârb, francez sau lipovean. Orașul era lipsit de întăriri, dar ruinele zidurilor înconjurătoare și a cetăților mărginașe încă se mai vedeau. Hârșova pierduse caracterul oriental și tindea, cu fiecare zi ce trecea, să devină mai românesc. Străzile erau largi, binișor întreținute și iluminate. Pe malul Dunării exista o grădină publică destul de bine aranjată. Construcțiile începuseră a se ridica din nou pe ruinele fostelor bordeie turcești. Totul reînvia în orașul așezat pe o înălțime ce domina Dunărea. În oraș erau 1.073 case, din care 86 bordeie.[27]

„Memoriul delegațiunei Consiliului general al județului Constanța asupra situațiunei acestui județ presentat M. Sale Regelui", prezentat de „d-nii Colonel

---

[21] Servicul Județean Constanța al Arhivelor Naționale, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 16/1895, f. 17.

[22] ***, *Cerem Drepturile Politice. Cultura în Dobrogea*, în „Constanța", An III, No. 144, 12 noiembrie 1895, p. 1.

[23] ***, *Informațiuni*, în „Constanța", An II, No. 42, 5 decembrie 1893, p. 3.

[24] George Ioan Lahovari, General C.I. Brătianu, Grigore G. Tocilescu, *Marele Dicționar Geografic al Romîniei*, volumul III, București, Stab. Grafic J.V.Socecŭ, 1900, pp. 716 -718.

[25] Ministerul Industriei și Comerțului, Direcțiunea Comerțului, Biuroul Statistic, *Anuarul Statistic al României*, Imprimeria Statului, București, 1912, p.18.

[26] Ministerul Industriei și Comerțului. Institutul de Statistică Generală a Statului, *Anuarul Statistic al României. 1925*, Institutul de Arte Grafice „Eminescu", 1926, p. 18 .

[27] M. D. Ionescu, *Dobrogea în pragul veacul XX. Geografia matematică, fisică, politică economică și militară,* Artele Grafice I. V. Socecŭ, București, 1904, pp. 417, 422.

Vasilescu preşedintele consiliului judeţian înpreună cu d-nii consilieri Ali Cadir, Octavian Şeitan şi Luca Oancea”[28] cuprindea, printre alte cerinţe, şi pe aceea a realizării unei căi ferate pe ruta Constanţa - Tulcea, de care ar fi beneficiat şi economia oraşului Hârşova. „Pentru dezvoltarea comerţului de cereale, de îndelungată vreme se resimte necesitatea unui drum de fier care să lege judeţul Tulcea cu portul Constanţa. Toată regiunea de la gurile Dunării, Măcin - Hârşova, şi în linei dreaptă până la Mare, pe o întindere de vreo 10.000 kilometri pătraţi nu are nici un debuşeu pentru cerealele ei timp de patru luni pe fiecare an, când încetează navigaţia, adică tocmai în timpul când se determină şi încep tranzacţiile comerciale. Un drum de fier de la Tulcea - Constanţa ar înviora o întreagă regiune, ar chema la viaţă o populaţie de peste 120.000 locuitori.”[29]

Posibil şi în urma unor asemenea luări de poziţie, în primăvara anului 1899 era proiectată a începe construirea şoselei judeţene Constanţa - Hârşova. Antreprenorul, inginerul Frangulea, cumpărase deja 8.000 metri cubi piatră din carierele statului de la Siu-Orman, în aproprierea satului Palazul mic din plasa Constanţa şi 10.000 metri cubi din cariera de la Carol I, concesionată de stat lui Bănescu.[30] În primăvara anului 1902 presa locală scria despre faptul că atât şoseaua judeţeană Constanţa - Hârşova cât şi toate celelalte drumuri vicinale sau comunale, în rază de cel puţin 30 de kilometri au fost realizate cu piatră extrasă din cariera de la Canara.[31]

În toamna anului 1899, Consiliul judeţean a respins bâlciul anual cerut de primăria Hârşova. „A făcut foarte bine onor. consiliu; bâlciurile, negustoria ambulantă, trebuiesc desfiinţate, nu înmulţite.”[32]

Situaţia avea să se schimbe, în timp. Pe 15 iulie 1915, primarul N. Radu şi secretarul I. Burnescu semnau următoarea „publicaţiune”: „Se publică spre cunoştinţa generală, că bâlciul anual de mărfuri şi vite al acestei Comuni, se va ţine de la 20 Septembrie până la 1 Octombrie a. c. Conform regulamentului. Comercianţii care voiesc a participa la acest bâlci, sunt încunoştiinţaţi, că locurile se închiriază prin licitaţie publică, la oficiul Primăriei în zilele de la 10 până la 18 Septembrie a. c. între orele 2-6 p. m. Amatorii se pot adresa înscris sau verbal la Secretariatul Primăriei pentru orice informaţiuni. Comercianţii şi proprietarii care vor aduce vite spre vânzare la acest bâlci, pe lângă biletele de proprietate trebue să posede şi Certificate de provenienţă şi sănătate conform dispoziţiunilor legei de poliţie sanitară veterinară şi regulamentul ei. Este oprit intrarea la bâlci a vitelor provenite din

---

[28] ***, *Informaţiuni*, în, „Constanţa”, An II, No. 37, 31 Octombrie 1893, p. 3.

[29] ***, *Memoriul delegaţiunei Consiliului general al judeţului Constanţa asupra situaţiunei acestui judeţ presentat M. Sale Regelui*, în „Constanţa”, An II, No. 41, 28 noiembrie 1893, p. 2.

[30] ***, *Informaţiuni*, în „Constanţa”, An IX, No. 290, 7 martie 1899, p. 2.

[31] P. Grigorescu, *Plevna constanţiană*, în „Constanţa”, An XI, No. 389, 17 martie 1902, p. 2.

[32] ***, *Informaţiuni*, în, „Constanţa”, An IX, No.310, 23 octombrie 1899, p. 4.

localitățile contaminate de boli molipsitoare. Toate regulamentele comunale relative la higienă, salubritate și siguranța publică sunt aplicabile pentru acest bâlci."[33]

Serviciul Veterinar al Circumscripției Hârșova, prin persoana medicului veterinar al circumscripției Hârșova, Alexandru Ionescu, și prin adresa nr. 628 din 22 septembrie 1915, impunea câteva condiții pentru buna desfășurare a târgului:

„1. Oborul de vite trebuie bine împrejmuit și împărțit în compartimente pe specii (armăsari, cai, boi, oi și porci). Unul din compartimente va servi pentru animalele constatate suspecte. Împrejmuirea va trebui să fie de așa natură ca să împiedice intrările sau ieșirile clandestine.

2. Oborul va avea o singură intrare, care va fi în legătură cu aleea din care vor porni compartimentele.

3. Toate animalele care vin pentru vânzare la acest târg trebuie să fie introduse în oborul de vite, iar nu să staționeze ca acum în jurul oborului la olaltă și unde dealtminteri se fac și vânzările. Acest sistem e dăunător și pentru comună și poliției sanitare veterinare."

Avertismentul din finalul adresei era neechivoc: „în caz de neconformare voi fi silit să opresc ținerea oborului și să anunț autoritățile superioare."[34]

Serviciul Județean al Prefecturii Județului Constanța, sub semnătura secretarului A. Roșca, înștiința primăria Hârșova, prin adresa nr. 002316 din 25 februarie 1915, relativ „la majorarea taxelor pentru carele și căruțele încărcate cu cereale cari staționează în oborul de cereale, vă comunic că Delegația Județeană, în ședința de la 23 Februarie curent, pe temeiul art. 4 din legea asupra maximului taxelor și contribuțiilor comunale, prin decizia No. 7, a aprobat majorarea acelor taxe."[35]

George I. Stratulat, avocat, scriitor și traducător, care și-a petrecut în Hârșova primii săi ani de magistratură, evocă imaginea Dobrogei de după Războiul de Independență și potențialul său încă neexploatat. „Începutul carierii de magistrat l'am făcut în Dobrogea într'un orășel mic bătut de vremi și distrus de urgia răsboiului, în care unul din predecesorii mei a fost însuși Duiliu Zamfirescu. Plecând în Hârșova – așa cum se numea orașul – Ministrul mi-a spus: «te trimit într'un loc de cinste, în Dobrogea». Orașul avea toată lipsa de confort a sărăciei, dar era loc de cinste. Loc de cinste a fost Dobrogea nu numai pentru veteranii dela 1877, ci pentru orice funcționar «regățean» cinstit."[36]

În anul 1902 s-au construit în județul Constanța, din inițiativa și la stăruința prefectului Scarlat Vârnav, un număr de 8 școli rurale și una urbană în orașul Hârșova. Aceste școli s-au construit fără nici un ajutor din partea statului, județului

---

[33] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 24/1915, f. 2.
[34] *Ibidem*, f. 13.
[35] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 11/1915, f. 36.
[36] George I. Stratulat, *Dobrogea și Ardealul*, în „Cele trei Crișuri", Oradea, An IX, sept.-oct.1928, p. 152, Apud https://www.ziuaconstanta.ro/fondul-documentar-dobrogea-de-ieri-si-de-azi/articol/dobrogeadigitala-te-trimit-intr-un-loc-de-cinste-in-dobrogea-3654.html, 01.04.2021, 19.38.

sau a Casei şcolilor, ci numai din economiile bugetelor comunale şi din subscripţiile voluntare ale locuitorilor. Localurile erau de piatră sau de cărămidă cu soclu de piatră, pardosite cu lemn şi acoperite cu ţigle.[37] Şcoala primară urbană din Hârşova purta numele „Dimitrie A. Sturdza", pentru ridicarea căreia se cheltuiseră 76.000 lei[38], dispunea de 10 săli de clasă.[39]

În anii Primului Război Mondial localul şcolii de băieţi şi fete din Hârşova, clădire cu două etaje, „situat în strada 10 Maiú", construit din cărămidă şi acoperit cu ţiglă, a fost incendiat, distrugându-se şi „mobilierul necesar la 8 clase cum bănci, mese, table". Grădiniţa, situată lângă şcoală, o clădire cu patru camere, construită din cărămidă nearsă şi piatră, acoperită cu olane, a fost devastată. Au avut de suferit şi localul şcolii din suburbia Varoş, compus din nouă camere, construit din cărămidă nearsă piatră, acoperit cu olane, precum şi două latrine şi un şopron.[40]

Dacă în anul 1854 se găseau în Hârşova doar 16 familii de creştini ortodocşi, numărul lor a sporit cu alte 35 de familii venite aici, din Transilvania, între anii 1855-1857. Aceste familii s-au stabilit pe locul ce purta, atunci ca şi acum, numele „Varoş" şi este locuit numai de români. Ardeleanu Nicolae Ţârca, venit în Hârşova în 1856, a sprijinit comunitatea românească pentru ridicarea unei biserici Astfel, în 1857, s-a zidit din chirpici şi s-a acoperit cu stuf prima biserică românească, cu hramul „Sf. Nicolae". Şeful Marelui Stat Major al Armatei Române de Operaţii Ştefan Fălcoianu a găsit la Hârşova, în 1878, două biserici: una românească şi una bulgărească, ambele deservite de un preot român. În 1903, biserica românească deja se găsea în „stare mediocră". [41]

În 1898 presa locală informa că „duminica trecută, 24 Maiŭ, d-nu Luca Ionescu prefectul judeţului Constanţa, însoţit de d-nu Preşedinte al tribunalului, de d-nu Medic primar şi de d-nu Inginer-şef ai judeţului Constanţa, au luat parte la balul cu tombolă ce s´a dat la Hârşova, pentru sporirea fondului necesar construirei unei biserici în acel oraş. Balul a reuşit pedeplin, producênd un venit net de 5.000 lei. Au luat parte mai multe persóne din Constanţa şi din împrejurimi. În curênd vom face o dare de sémă amănunţită a acelui bal." [42]

Ziarul „Constanţa" informa că „duminică, 2 iunie 1902, a fost serbare câmpenească la Hârşova, în folosul clădirii unei biserici. Nefiind-ne trimis programul serbării, regretăm a nu fi putut face nici o dare de seamă asupra scopului urmărit. Serbarea a fost reuşită, pe cât auzim, încasându-se o sumă de bani destul de frumoasă."[43] Până în toamna anului 1903 locuitorii Hârşovei reuşiseră să strângă

---

[37] ***, *Informaţiuni*, în „Constanţa", An XII, No. 432, 15 iunie 1903, p. 4.
[38] ***, *Din Constanţa*, în „Constanţa", An XII, No. 435, 14 septembrie 1903, p. 3.
[39] *Tablou de construcţiunile şcolare executate s'au puse în lucru în comunele urbane şi rurale din judeţul Constanţa în anii 1902 şi 1903*, în „Constanţa", An XII, No.443, 30 noiembrie 1903, p. 4.
[40] SJCAN, *Fond Primăria Hârşova*, dos. 41/1919, f. 9.
[41] https://www.harsova.ro/biserica-sf-constantin-si-elena/
[42] ***, *Informaţiuni*, în „Centrul Dobrogei", An I, No. 1-2, luni 8 iunie 1898, p. 3.
[43] ***, *Informaţiuni*, în „Constanţa", An XI, No. 399, 16 iunie 1902, p. 4.

120.000 de lei pentru ridicarea unei biserici, iar licitația pentru construcție urma a se desfășura în luna septembrie a acelui an.[44]

„Biserica de la Hârșova este cel mai măreț edificiu religios creștinesc din câte s-au clădit în județul Constanța. Așezată într-o poziție minunată, pe o stâncă de domină Dunărea, ea se poate vedea la depărtări cât de mari. Această clădire e o vie dovadă a generoasei inițiative și a marilor jertfe de care sunt capabili locuitorii orașului Hârșova.

Începută în luna aprilie 1904, după planurile d-lor D. Bănescu - inginer și D. Renard arhitect, această biserică este isprăvită, rămânând numai a fi pictată și împrejmuită; costul construcției a fost de 114 mii lei, în cea mai mare parte adunați de la locuitori. Se știe că o parte din suma care fusese înscrisă în budgetul județului nostru pentru a veni în ajutorul acestei construcțiuni, a fost ștearsă de C. Pariano și de actualul Consiliu Județean când cu rectificarea acelui budget.

Cedând insistențelor comitetului instituit pentru ridicarea acestui templu de o rară frumusețe, dl. Scarlat Vârnav, în mod cu totul excepțional, a primit titlul onorific de președinte al acestui comitet, care e compus din următoarele persoane: dl. Luca Oancea, președinte activ, dl. Vasile Cotovu - vicepreședinte, dl. Neculai Lambiri - casier, dl. N. Varabief - secretar..."[45]

Antreprenor a fost Francisc Lescovar, care „a construit biserica din Hârșova, care este foarte frumoasă și de o soliditate neîntrecută, ca și celelalte lucrări ale sale", câștigate prin licitație la stat, precum și la unele societăți petroliere.[46]

„Marți 8 Sept. 1909 a avut loc la Hârșova sfințirea Catedralei clădită de curând. Luni la orele 4 p.m. a sosit în localitate I.S.S. Episcopul Nifon al Dunării de Jos. Marți dimineața, cu iahtul *Domnița Florica* au sosit d-nii Spiru Haret, ministrul instrucțiunii, Sc. Vârnav, prefectul județului și alte persoane de vază. Serviciul divin s-a ținut înainte de amiază și după sfârșirea lui a avut loc un banchet."[47]

Cu hramul Sf. Împărați Constantin și Elena și număr sporit de turle-șapte, a căror înălțime egalează și chiar depășește corpul clădirii, biserica, vizibilă de departe, este construită într-o viziune monumentală asumată (raportul pare a fi invers proporțională cu importanța de atunci a sitului), fără obișnuitele referințe la o tradiție locală, altminteri greu de identificat, cu forme pregnant conturate și amintiri clasicizate (atât în exteriorul, cât și în interiorul bisericii), modenatură (cu unele citate recogniscibile) atent acordată la monocromia și expresivitatea formei exterioare.[48]

---

[44] ***, *Din Constanța*, în „Constanța", An XII, No. 435, 14 septembrie 1903, p. 3.

[45] ***, *Mândre amintiri. Biserica din Hârșova*, în „Cuvântul", I, nr. 7, Constanța, 29 ianuarie 1906, p. 3.

[46] ***, *Franz Lescovar*, în „Viitorul Dobrogei", II, nr. 37, 18 oct. 1909, p. 2.

[47] ***, *Informațiuni*, în „Conservatorul Constanței", I, nr. 20, 13 sept. 1909, p. 2.

[48] Doina Păuleanu, *Cazinoul din Constanța. Boemă, loisir și patrimoniu european la Marea Neagră*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2011, p. 233.

În 1913 sunt menționați, la Dișmahala - Ismail Suliman, hatip (predicator), la Hârșova - Hazis Mustafa Memet Hogea, hoge, iar la Varoș - Ioan Claru, Vasile Vasilescu (preoți), Teodor Ghimpu și Vasile S. Vasile (clerici).[49]

Muzeul de la Hârșova a fost inaugurat la 1 mai 1904, în prezența regelui Carol și a reginei Elisabeta, a principilor regali moștenitori ai tronului Ferdinand și Maria, a principilor regali Carol și Elisabeta, a primului ministru D. A. Sturdza și a ministrului Lucrărilor Publice Anghel Saligny. Evenimentul s-a înscris în cadrul vizitei familiei regale, pe Dunăre, în Dobrogea. Cu această ocazie, la Hârșova, a fost inaugurată școala nouă, care adăpostea atât biblioteca, cu peste 5000 volume, cât și muzeul.[50]

Existența muzeului de la Hârșova era semnalată de Apostol D. Culea, într-un articol publicat la 1911 în „Dobrogea Jună", în cuprinsul căruia era lăudat „domnul Vasile Cotovu directorul școlii primare din Hârșova" care „a deșteptat gustul pentru colectare și locuitorilor, copiilor chiar. Să-i vezi cum pe întrecute cu câte o ghiulea veche, un cuțit, o oală, ca să fie scrişi în cartea de pomenire a muzăului. În neîncăpătoarea sală a muzăului se poate vedea o însemnată colecție arheologică, alta etnografică, o rară colecție geologică, apoi una zoologică și botanică, toate din regiunea dobrogeană. Colecția de tablouri și fotografii, copii și gravuri adaogă la frumusețea artistică a muzăului. În mijlocul sălii, ca un simbol e așezată miniatura monumentului de la Adam-Clisi. Alături, într-o sală deosebită, e biblioteca muzăului înființată tot de d-l Cotovu. Muzăul e în creștere și tinde să devie aceia ce trebue să fie un muzău al întregii Dobroge. Dacă statul ar sări în ajutor, dacă învățătorii și toți oamenii cu înțelegere ar contribui cu darul și stăruința lor, am vedea visul realizat în cel mai scurt timp. Și e păcat ca buna voință a domnului Cotovu să nu fie sprijinită cu toată căldura.

Străbătând tăcutul și singuraticul orășel al Hârșovei, cu multe clădiri vechi și posomorâte scăpate încă de pe vremea prefacerilor, printre șirul de case noi, ce se ridică biruitoare, clădirea școalei cu muzăul predomină triumfătoare până departe, ca un semn al viitorului. Vizitând-o, pe lângă mulțumirea noastră proprie, ne facem o datorie și totodată aducem prinosul nostru de laudă și îndemn omului rar, care fără nici un sprijin de nicăeri a făcut mult față de cei ce au mijloace dela Stat, dar de pe urma cărora nu se vede mai nimic pentru cunoașterea bogățiilor dobrogene."[51]

---

[49] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 5/1913, ff. 36-43.

[50] Constantin Nicolae, *Un document istoric inedit: Cartea de Aur a Muzeului de la Hârșova*, în „Analele Dobrogei", serie nouă, X-XIII, 2009-2012, pp. 343-344.

[51] Ap. D. Culea, *Muzăul dobrogean din Hârșova*, în „Dobrogea Jună", Nr. 3, 1 august 1911 Apud Gelu Culicea, Alina Sin (Ivanovici), Iuliana David, *Dobrogea Jună. Caleidoscop*, Ex-Ponto, Constanța, 2017, pp. 59-62; Dr. Lavinia-Dacia Gheorghe, *Contribuții la istoria învățământului din Hârșova 1890-1930. Învățătorul, directorul școlii din Hârșova și ctitorul de muzeu, Vasile Cotovu, în lumina unor documente de arhivă*, în „Colegium mediense I. Comunicări științifice X", Mediaș, 2011, p. 135.

În anul 1913, în cartierul Varoș locuia o întreagă pleiadă de viorişti: Ion Mihalache Stoica, Ilie M. Stoica, Mihalache Stoica, Mihalache Dumitru, Nae Vasilescu, Radu Moțăescu, Radu Dinu și Filipache Guță.[52]

În 1913, în domeniul juridic la Hârșova activau Alexandru Crăescu, Dumitru C. Eftimie (avocați), Camil Ionescu, mutat; Regulus Vălenescu, (magistrați), iar în Noul Quartier, Neculai Radu, avocat.[53] În domeniul sanitar activau Mihail C. Isăcescu și Sigmun Rosenthal, zis Siegfried, doctori, Alexandru Ionescu, medic veterinar, Hacă Memet, dentist, Titus Appel, farmacist, iar la Varoș Ion Gh. Ronciu, subhirurg (n.a. hirug-chirurg).[54]

Secția Constanța a Direcțiunii Muzeului Național de Antichități, sub semnăturile directorului Ghibănescu și ale secretarului Zaharia Șerban, se adresa primarului Hârșovei, prin adresa nr. 42 din 22 Februarie 1915: „În vedere că legea Monumentelor Istorice vă dă dreptul și datoria de a fi reprezentantul Onor Comisiuni a Monumentelor Istorice în orașul și plasa Domniei - Voastre, am onoare a vă ruga să binevoiți a ne da concursul Domniei - Voastre prețios, atât în ceia ce privește supravegherea obiectelor antice, cât și în respectul și atenția ce se cuvine să dăm trecutului nostru îndepărtat. Drept aceia e în interesul suprem al științei în general și al neamului în special, să facem cât mai multe progrese pe acest drum, spre a dovedi că înțelegem să ne întemeiem drepturile noastre istorice în acest ținut și pe calea științei.

Pentru ca reușita noastră să aibă mai mulți sorți de izbândă, vă rugăm să binevoiți a interveni către Onor Consiliu să prevadă un fond în bugetul anului 1915/916, cu care fond să preîntâmpinăm primele cheltuieli ale lucrărilor arheologice, ca săpături, transporturi, etc.

Nu ne îndoim, Domnule Primar, că propunerea noastră va găsi în Domnia - Voastră un cald și convins apărător.”[55]

Consiliul Comunal al comunei urbane Constanța stabilise, în ședința din 4 noiembrie 1914, să acorde suma de 60.000 lei „pentru ridicarea unui Monument Majestății Sale Regelui Carol I reprezentând reîntregirea și realipirea provinciei Dobrogea la Patria mumă.” Pe „lista de numele persoanelor ce formează comitetul de acțiune pentru ridicarea Monumentului M. S. Regelui Carol I în Constanța”, care cuprindea 32 de nume, figura, ca membru, Luca Oancea „Fost Prefect, mare proprietar, Șeful grupărei Național - Liberale” .

Lista era o anexă la adresa nr. 161/31 ianuarie 1915 trimisă de „Comitetul pentru ridicarea unui monument al M. S. Regelui Carol I în Constanța” primarului orașului Hârșova, în care spuneau „facem un călduros apel la sentimentele de iubire și adâncă admirație către Marele dispărut, rugându-vă să binevoiți a prevede în bugetul Comunei Dumneavoastră suma ce veți crede de cuviință, - care sumă să fie prevăzută în budgetele pe trei ani consecutivi. Facem încă o dată stăruitorul nostru

---

[52] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 5/1913, ff. 36-43.
[53] S.J.C.A.N., *Fond Primăria Hârșova*, dos. 5/1913, ff. 36-43.
[54] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 5/1913, ff. 36-43
[55] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 11/1915 , f. 35.

apel şi vă solicităm un răspuns la această intervenţie.” Pe scrisoare, nota de mână a primarului N. Radu, din 10 februarie 1915. „Se va dispune discuţiunii Consiliului Comunal, bugetul fiind alcătuit.”

Demn de remarcat este că preşedintele comitetului era G. Georgescu, general de Divizie, comandantul Corpului V Armată, vice-preşedinţi erau avocatul Gh. Mumuianu, prefectul judeţului Constanţa şi preşedintele Curţii de Apel, D. Istrate, iar secretar, primarul oraşului Constanţa, Virgil Andronescu.[56]

Statul de lefuri pe exercițiul financiar 1914 - 1915 cuprindea ca retribuții lunare: secretarul primăriei - 200 lei, inspectorul comunal însărcinat și cu serviciul de constatare - 150 lei, ajutorul de secretar însărcinat cu oficiul stării civile - 120 lei, registratorul - arhivar și copist - 100 lei, camerierul – 50 lei, șeful de pompieri și serviciului de curățirea orașului – 120 lei, opt pompieri însărcinați cu curățenia orașului – 70 lei fiecare, casierul perceptor – 200 lei, agent de urmărire – 80 lei, agent supraveghetor la hală și abator – 70 lei, agent încasator la oborul de cereale – 70 lei.[57]

În vara anului 1917, primarul localității Hârșova primea un salariu lunar de 125 lei, secretarul - 75 lei, agentul încasator - 60 lei, cei trei polițiști șefi - câte 50 de lei, cei 14 polițiști - câte 40 de lei. În bugetul primăriei era prevăzută și o sumă de 4.245 de lei pentru spital și „diferite speze ce se va face cu plata oamenilor și femeilor care va lucra la Comandatură.”[58]

Proaspăt licenţiat al Facultăţii de Drept din Bucureşti, viitorul scriitor Duiliu Zamfirescu a fost numit la supleant la Tribunalul de ocol Hârşova pe data de 13 septembrie 1880. Acestei întâmplări datorăm existenţa unui izvor memorialistic despre oraş, respectiv nuvela „Noapte bună”, apărută în „Convorbiri literare” din ianuarie 1886. „Hârşova se odihnea, cu casele sale albe, în malul Dunării, ca un pelican de baltă în stuf, de marginea lacului. În răsăritul lunei, minarele subţiratice îşi întindeau gâturile peste acoperişuri, cătând parcă să se uite în umbra uliţelor înguste. Prin târg nu se mai zărea nimeni”.[59] Călător pe meleaguri dobrogene la începutul secolului XX, Nicolae Iorga, amintind de Hârşova, scrie despre „târguşorul cu străzile largi, abia semănate cu case în stil dobrogean, de veche datină balcanică, mari risipiri de piatră şi gropi adânci arată redutele turcilor.”[60] Aceste mărturii literare demonstrează faptul că, dincolo de oameni, locuri, probleme de natură diversă, Hârşova devenise şi o stare de spirit.

---

[56] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 11/1915, ff. 168 – 171.

[57] ANR-AIC, *Fond Ministerul Cultelor și Instrucțiunii Publice. Direcția Contabilității*, dos. 824/1914, f. 30.

[58] SJCAN, *Fond Primăria Hârșova*, dos. 37/1917, f. 114.

[59] Ioan Adam, *Duiliu Zamfirescu la Hârșova*, în „Datina”, s.n., an 2, nr. 18, septembrie 2015, pp. 11-13; Idem, *Duiliu Zamfirescu: La Hârșova. Un episod de tinerețe*, în Idem, s.n., an 6, nr. 71, martie 2020, pp. 16-18.

[60] Nicolae Iorga, *Privelişti din ţară*, cuvânt înainte de Zoe Dumitrescu-Buşulenga, ediție îngrijită, note, glosar, indice și tabel biobibliografic de Victoria Nedel, Editura pentru turism, 1974, p. 152.

THE EVOLUTION OF THE URBAN MUNICIPALITY OF HĀRSOVA AFTER 1878

-abstract-

Key Words: Hârșova, evolution, demography, statistics, trades

The information contained in this article provides a true picture of what Hârșova meant, from several points of view (number of inhabitants, economic situation, houses and land, occupations, marital status, salaries, religion, ethnicity) and the problems with which the locality faced in the period 1878-1915.

BIBLIOGRAFIE

a) Arhive

Arhivele Naționale ale României – Arhivele Istorice Centrale, *Fond Ministerul de Interne; Fond Ministerul Cultelor și Instrucțiunii Publice. Direcția Contabilității*;

Serviciul Județean Constanța a Arhivelor Naționale, *Fond Primăria Hârșova*.

b) Documente edite

***, *Anuarul General al Dobrogei, Călăuza Administrativă - Comercială - Industrială*, Ediția 1. Anul 1925, Direcția D-r Oct. Văleanu, Inspector Comercial, I. N. Ionescu, secretar general al Camerei de comerț Constanța, Str. Carol 4;

Ministerul Industriei și Comerțului, Direcțiunea Comerțului, Biuroul Statistic, *Anuarul Statistic al României*, Imprimeria Statului, București, 1912;

Ministerul Industriei și Comerțului. Institutul de Statistică Generală a Statului, *Anuarul Statistic al României. 1925*, Institutul de Arte Grafice „Eminescu”, 1926.

c) Dicționare

Lahovari, George Ioan, Brătianu, C. I., General, Tocilescu, Grigore G., *Marele Dicționar Geografic al Romîniei*, volumul III, București, Stab. Grafic J. V. Socecŭ, 1900.

d) Presă

„Analele Dobrogei” (1920), „Constanța” (1893, 1895, 1899, 1902, 1903), „Datina” (2015; 2020), „Farul Constanței” (1881), „Telegraphul” (1878).

e) Lucrări

Ciorbea, Valentin, Țucă, Cornel, *Dobrogea în anul 1878 după rapoartele Ștefan Fălcoianu și Ioan. I. Murgescu*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2020;

D’Hogguer, Baron, *Informațiuni asupra Dobrogei. Starea ei de astăzi, resursele și viitorul ei*, Bucuresci, Editura Librăriei Socec &Comp.,1879;

Dobrincu, Dorin, Iordachi, Constantin (editori), *Țărănimea și puterea. Procesul de colectivizare a agriculturii în România (1949-1962)*, Editura Polirom, 2005;

Ionescu, M. D., *Dobrogea în pragul veacul XX. Geografia matematică, fisică, politică economică și militară*, Artele Grafice I. V. Socecŭ, București, 1904;

Kogălniceanu, V. M., *Dobrogea, drepturi politice fără libertăţi.1878-1909*, Constanţa, 1910;

Mateescu, Tudor, *Permanenţa şi continuitatea românilor în Dobrogea*, București, 1979;

Nazarettean, I. A., *Notițe istorice și geografice asupra provinciei Dobrogea*, Tipografia "Romăna" B. Silbermann, Tulcea, 1882;

Pătrașcu, Dumitru-Valentin, *Dobrogea. Evoluția administrativă (1878-1913)*, Prefață de Corneliu Mihail Lungu, Cuvânt-înainte de Sorin Liviu Damean, Institutul European, 2014;

Roman, Ioan N., *Studiu asupra proprietății rurale din Dobrogea*, Constanţa, 1907;

Rotaru, Constantin P., *Reformele agrare din Dobrogea veche (1878-1930) (inclusiv istoria Dobrogei cu proprietatea ei până la 1878)*, 1930.

f) Surse on-line

https://dexonline.ro/

UN CUTREMUR ÎN MAREA NEAGRĂ (1901), ÎNTR-O ÎNSEMNARE PE UN OCTOIH DIN JUDEȚUL VASLUI

Drd. Cristina Maria CÎMPIANU[*]

Cutremurul este unul dintre fenomenele geologice ce produce în rândul oamenilor și a viețuitoarelor cea mai mare spaimă. Teritoriul românesc se află pe una din zonele seismice ale Pământului. Aceasta a făcut ca de-a lungul timpului populația spațiului locuit de români să fi suferit mult de pe urma cutremurelor de pământ. Știri certe despre aceste mișcări tectonice din Țările Române avem din a doua jumătate a secolului al XV-lea, începând cu cutremurele din Moldova. În 1471 s-a prăbușit unul din turnurile de apărare ale cetății Suceava, iar în 1472 s-au produs pagube însemnate mănăstirii Neamț. Între 1500 și 1900 avem numeroase ştiri despre diverse cutremure în spațiul românesc, de o mai mică sau mai mare intensitate[1].

În letopisețele slavo-române din secolele XV-XVI, cărturari precum Grigore Ureche, Ioan Neculce și alții, au scris despre mișcările seismice. Dar cele mai multe consemnări despre seismele ce au avut loc în Principatele Române aparțin cititorilor, diecilor, clericilor și logofeților care au consemnat pe manuscrise sau tipărituri vechi impresiile lor, despre aceste fenomene în calitate de martori oculari[2]. Cutremurele din țara noastră sunt de natură tectonică, cele mai multe, în special cele din Moldova au sursa de producere la Curbura Carpaților, în zona Vrancei, la adâncimi cuprinse între 60 și 300 km, numite intermediare. Pe lângă acestea mai există o categorie, cea a cutremurelor superficiale sau normale, cu focarul până la 60 km adâncime, care se manifestă în mai multe zone ale spațiului românesc. Prin urmare, activitatea seismică din Vrancea este sursa principală a cutremurelor de pe teritoriul românesc și, uneori, din regiunile învecinate[3].

Cutremurul, cutremuratul sau *tremuratul pământului* se datorează mai multor împrejurări. Credințele producerii acestuia sunt din cele mai diverse: prin Bucovina se zice că pământul se cutremură atunci când scorpia legată cu lanț de stâlpul pământului, se scarpină de acest stâlp, în timp ce prin alte părţi, în loc de scorpie este întâlnită zgripțuroaica, care roade mereu stâlpii, iar când îi roade, pământul se mișcă. Se spune că această zgripțuroaică se hrăneşte cu mălai și apă: mălaiul este acela pe care îl scutură femeia de pe sită după ce a cernut făina, iar apa e aceea pe care o varsă femeile la fântână, când toarnă mai întâi puțină apă ca să-și

---

[*] Expert restaurator carte, document, Muzeul Național al Țăranului Român; doctorand, Universitatea „Ștefan cel Mare” din Suceava.

[1] Florian Dudaș, *Însemnări pe bătrâne cărți de cult,* București, Editura Albatros, 1992, p. 113.

[2] Paul Cernovodeanu, Paul Binder, *Cavalerii apocalipsului. Calamitățile naturale din trecutul României (până la 1800)*, București, Editura Silex, 1993, p. 209.

[139] *Ibidem*, p. 208.

clătească cofa[4]. „*Spaima ce ne cuprinde în momentul cutremurului de pământ este profundă: ceea ce ne înspăimântă nu este numai amintirea marilor pustiiri ce au produs, nici icoana catastrofelor a căror memorie le-a păstrat istoria şi pe care imaginațiunea noastră ne-o pune înaintea ochilor; ceea ce ne cuprinde este că pierdem încrederea înăscută în noi despre stabilitatea solului. Din copilărie eram deprinși cu contrastul mobilităţii apei şi cu imobilațiunea pământului; toate probele simțurilor ne întărise liniștea noastră. Tremură solul! Acest moment este destul pentru ca să se sfărâme experienţa vieţii întregi. Se poate cineva depărtă de un vulcan, poate să se ferească de un curent de lavă, dar când pământul tremură, unde să fugi? Pretutindeni crezi că umbli pe un cuptor de distrucțiune; atunci fiecare sgomot, fiecare adiere de vânt excită atențiunea. Se teme cineva mai cu seamă de pământul pe care calcă!*”[5]

Dacă pe oameni îi înspăimântă nenorocirile aduse de producerea cutremurelor, în acelaşi mod îi înspăimântă şi întâmplările rele care vor veni, deoarece cutremurul a fost dintotdeauna socotit ca un prevestitor de lucruri rele. În credința populară se spune că un cutremur prevestește rele precum războiul, foametea, seceta și boli, cum ar fi ciuma și holera. Se credea că nenorocirile vor fi cu atâta mai mari cu cât cutremurul va fi mai groaznic sau cu cât cutremurele vor veni mai multe unele după altele. Cele mai mari nenorociri erau considerate a fi mai întâi războiul, iar apoi sfârşitul lumii. Se întâlnesc totuși și credinţe care sunt de părere că uneori cutremurile pot fi și bune, nu doar rele. Cutremurele care prevestesc binele sunt cele ce se întâmplă după masă, când vestesc belşugul, deoarece după masă oamenii sunt sătui, în timp ce dacă se cutremură înainte de masă când omul este flămând, atunci prevestește seceta și lipsurile. După alte credinţe cutremurul ce se întâmplă noaptea prevestește belșug, pe când cel de zi prevestește sărăcia şi foametea[6].

Cărțile vechi sunt martori fideli ai acestor spaime și suferințe trăite de oameni de-a lungul timpului, iar pe cărțile de la Muzeul Eparhial Huși au putut fi identificate nu mai puțin de 20 de cutremure ce s-au produs în secolele XVIII-XIX în aria geografică a actualei Episcopii a Hușilor și nu numai.

Un cutremur ce a avut loc la 31 mai 1738, a avut urmări nedorite, aşa cum spune însemnarea de pe un *Minei pe luna lui mai*, Buzău, 1698[7] „*să se știe de când s-au cutremurat pământul de au crăpat mănăstirea și clopotnița în zâlele lui Grigorie vodă în domnie al doile întru anii trecuți 7246 (1738) maiu 31 în pol dnă*”. Cutremurul mare, petrecut în mijlocul zilei, a crăpat mănăstirea Florești și clopotnița

---

[4] Tudor Pamfile, Povestea lumii de demult după credințele poporului roman, Ediție îngrijită și cuvânt înainte de Antoaneta Olteanu, București, Editura Paideia, 2002, p. 245.
[5] *Ibidem*, p. 247.
[6] *Ibidem*, pp. 248-249.
[7] Muzeul Eparhial Huși (în continuare MEH), nr. inv. 2160. Însemnarea a fost editată și în: Iacov Antonovici, *Mănăstirea Florești din plasa Simila, judeţul Tutova,* București, Atelierele grafice Socec&Co., 1916, p. 107; idem, *Documente bârlădene*, vol. I, Bârlad, Tipografia Neculai P. Peiu, 1911, p. 333.

acesteia, semănând groază printre oameni. Că a fost un cutremur mare, avem multe date certe astăzi. Știm că a avut o magnitudine de 7,7 pe scara Richter cu epicentrul în Vrancea, fiind simțit în toată țara[8]. Însemnările de pe cărțile vechi, publicate până acum, abundă în informații despre acest cutremur. În Moldova situația a fost dezastruoasă, căzând multe clădiri, dar mai ales se știe că atunci a căzut mănăstirea Golia, în Brașov, a fost distrusă, de asemenea, poarta cetății dinspre Șchei și mai multe clădiri, la Prejmer s-a dărâmat o porțiune din zidul de deasupra intrării în biserica-cetate. La Mediaș au căzut țiglele de pe turnul bisericii, iar la Sibiu, turnul Sfatului s-a clătinat atât de tare, încât unul din clopotele mici a început să sune singur. În sud-estul Transilvaniei cutremurul a făcut să sune clopotele bisericilor din Lețfalău (Covasna), iar pământul s-a crăpat și de-a lungul cursurilor de apă a țâșnit de un cot un lichid amestecat cu nămol albăstrui[9]. Cutremurul a fost însoțit de două replici mai mici, care au determinat în București pagube însemnate, crăpând multe mănăstiri și bolte ale acestora. A fost însoțit și de crăparea pământului, ca și în Moldova, din care a ieșit apă „*cu miros de iarbă de pușcă și de pucioasă*”. Dintr-o altă însemnare aflăm că tot în Țara Românească, „*în urma cutremu(ru)lui au mai trecut o săptămână și au început a muri oamenii de ciumă prea foarte groaznec*”[10]. Găsim aici transpusă credința oamenilor că un cutremur mare urmat de altele mai mici este vestitor de nenorociri și aducerea de boli, în cazul de față ciuma. Evident că cele două evenimente nu sunt în relație de cauză-efect, dar ideea juxtapunerii celor două, era adânc înrădăcinată în mentalul colectiv medieval[11]. La 14 octombrie 1802, de ziua cuvioasei Paraschiva, are loc cel mai mare cutremur cunoscut din istoria României. A fost un cutremur catastrofal, cu o magnitudine cuprinsă între 7.9 - 8.2 grade pe scara Richter, cu epicentrul în Vrancea, fiind cel mai puternic cutremur vrâncean ce s-a resimțit în toată Europa. Se pare că a avut o durată de 2 minute și 30 secunde[12].

Cărțile de la Muzeul Eparhial Huși conțin nu mai puțin de zece însemnări cercetate *de visu* legate de acest mare eveniment ce a îngrozit populația tuturor provinciilor locuite de români și nu numai. Din aceste însemnări putem culege date exacte despre acest eveniment, care a avut loc „*în zilili pre luminatului şi pre înălţatului domnu Alixandru Constantin Moruz Vodă*”, la 14 octombrie 1802, „*în ziua de vinera mare la şase ceasuri*”. A fost numit „*cutremuru cel mare*”, semănând groaza printre oameni atât datorită intensității, dar și a duratei mari. Acest „*cutremur forti mari şi groznic cari până astăzi nu s-au mai întâmplat asămine cutremur*”

[8] https://ro.wikipedia.org/wiki/List%C4%83_de_cutremure_%C3%AEn_Rom%C3%A2nia, accesat la 16.07.2023.
[9] Paul Cernovedeanu, Paul Binder, *op. cit*., p. 221.
[10] *Ibidem*, p. 241.
[11] *Ibidem*, p. 223.
[12]https://ro.wikipedia.org/wiki/List%C4%83_de_cutremure_%C3%AEn_Rom%C3%A2nia , accesat la 16.07.2023.

(*Biblia*, Blaj, 1795[13]) a avut loc „*al doilea rând după ci s-au dus moscalii din Moldova în ziua di vinire mari ziua după amiazi*" (*Penticostar*, Iași, 1753[14]). A fost soldat cu multe pagube materiale, dar și cu victime omenești: „*Să să ştii de când cutremuru cel mare de s-au desfăcut pământul de aici şi-s păcură şi sânge şi au omorâtu şi au ghiţitu omeni de vie care aşa cutremur n-au mai fostu mai înainte ca acesta*" (*Cazanie*, Râmnic, 1792[15]);

În urma acestui cutremur a fost afectată catapeteasma catedralei episcopale de la Huși, dar cel mai important este că acest cutremur a fost urmat și de alte replici, așa cum era de așteptat, având în vedere intensitatea lui. Tot atunci „*s-au risăpit Mănăstiria lui Adam*"[16], care aparținea de Episcopia Huşilor, iar la Bârlad a fost afectată biserica domnească și biserica Vovidenia[17].

Pagubele au fost la fel de mari pe tot cuprinsul Moldovei, la Iași a căzut „*turnul din mijloc de la Sfântu Sp(i)redon şi Vovidenii şi Sfânta Varvara, di la Sfântu Niculai cel Mare şi alte multe zâdiri s-au strâcat*"[18], „*au picat besărica Ducăi, şi Domneasca sau strâcat*"[19], „*atât s-au cutremurat, încât în Ieşi n-au rămas nici un zidiu nesurpat. Mănăstiri(lor) le-au căzut turnurili şi au rămas sparti*"[20]. Știm, de asemeni, că și „*la Suceava au crăpat turla la Biserica Arminiască, care au fost nădită*"[21], „*zid(u1) mănăstirii Sf. Ion din Focşani au căzut, cu multe odăi, turnurile bisericii, bolt(a), zidiri alte multe s-au dărăpănat*"[22] iar la Galaţi, bisericii Sfinţii Arhangheli i-a „*crăpat zidul cu totul şi s-au răspândit*"[23].

În Țara Românească cutremurul a avut aceleași efecte distructive, semănând multă panică și disperare în rândul populației. „*Au căzut multe biserici i Colțea alte mănastiri mari și foișorul mic*"[24] „*cât și tâmpla sfintei mănăstiri Aninoasei s-au ruptu de amândoo părțile cât băgai mâna*"[25]. „*Au căzut biserici multe și case, crăpat pământul și au ișit apă i păcură, în zilile lui Ipsilantu vodă*"[26].

---

[13] MEH, nr. inv. 1905. Însemnarea a fost editată și în: Olimpia Mitric, *Fondul de carte veche bisericească de la complexul muzeistic Huşi (Prezentare generală*), în „Cronica Episcopiei Romanului şi Huşilor" III, Bacău, 1991, p. 220.
[14] MEH, nr. inv. 2302.
[15] MEH, nr. inv. 2571.
[16] I. Caproșu, E. Chiaburu (ed.), *Însemnări de pe manuscrise şi cărţi vechi din Ţara Moldovei,* vol. III (1796-1828), Iași, Casa Editorială Demiurg, 2009, p. 276.
[17] Ioan Opriș, *Comisiunea Monumentelor Istorice*, București, Editura Enciclopedică, 1994. p. 102.
[18] *Ibidem*, p. 144.
[19] *Ibidem*, p. 143.
[20] *Ibidem*, p. 141.
[21] Ilie Corfus, *Însemnări de demult,* Iași, Editura Junimea, 1975, p. 253; I. Caproșu, E. Chiaburu (ed.), *Însemnări* ... vol. III ..., p. 145.
[22] *Ibidem*, p. 249.
[23] Ioan Opriș, *op. cit.*, p. 102.
[24] Ilie Corfus, *op. cit.*, p. 247.
[25] *Ibidem*, p. 250.
[26] Ilie Corfus, *op. cit.*, p. 247.

Seismul a fost resimțit și în Brașov - „*cutremurul cel mai puternic ce s-a simțit în acest oraș*” - a provocat, de asemeni, ruinarea unor clădiri în Sibiu, Făgăraș, Gherla, Deva și alte localități. Ca semn prevestitor de nenorociri, Nicolae Seichel din Comana amintea că atunci „*s-a aprins și candela la mănăstirea Făgărașului fără mână de om și a ars de sara până dimineața*”[27].

Considerat cel mai puternic cutremur petrecut pe teritorul României și unul din cele mai mari din Europa, seismul a avut loc în ziua de 26 octombrie 1802 (14 octombrie, stil vechi), la ora 12:55, într-o zi de marți, de Sfânta Parascheva, la adâncimea de 150 km, având o intensitate maximă estimată de IX pe scara MSK-64[28]. În însemnările de pe cărți sistemul de exprimare al orei era diferit de cel actual, așadar știm că marele cutremur a avut loc la anul „*1802, octomvrie 14, la ciasu 7 turcești, iar nemțăști la ciasu 12, s-au cutremurat pământo foarte tare, în zio prepodobnei Paraschiv(ei)*”[29].

Deși numărul victimelor a fost mic comparativ cu alte seisme, efectele cutremurului au fost fără precedent: în București și în alte zone din țară s-au produs numeroase incendii (probabil din cauza răsturnării sobelor) și fenomene geomorfologice la nivelul solului, s-au format crăpături în teren „*au eşit năsăp pi la locuri au eşit şi păcură”*. Este posibil că motivul principal pentru care s-au înregistrat puține pierderi de vieți omenești să fie modul de construire al caselor la acea vreme, care, datorită distanței mari dintre acestea, nu a permis ca vibrațiile clădirilor să se propage. Un factor important al numărului redus de victime este momentul producerii cutremurului, adică ora 12:55, oră la care mulți oameni ieșiseră din biserică, slujba deja terminându-se, altfel efectele cutremurului ar fi fost mult mai dramatice dacă avem în vedere câte biserici au căzut în timpul seismului. Caracteristic acestui cutremur este aria macroseismică afectată, care a fost mai mare de două milioane de km², seismul provocând efecte și în țările vecine. Elipsa intensităților cutremurului a fost orientată N-S și a fost simțit la Varna, Vidin, Moscova, St. Petersburg, Leningrad, Varșovia, Istanbul și Atena[30]. După cutremurul cel mare din 1802, un nou mare cutremur zguduie întreaga țară în 1838, având magnitudinea 7,5 grade pe scara Richter cu epicentrul în Vrancea. Acesta a avut loc la ora 20:45, în ziua de 23 ianuarie (stil nou) / 11 ianuarie (stil vechi). Cutremurul a fost urmat de trei șocuri puternice, conform lui Schuller (geologul în serviciul Ducelui de Saxonia). La Galați, una din urmări a constat în producerea fenomenului

---

[27] Florian Dudaș, *Catastrofe naturale în Transilvania,* Timișoara, Editura de Vest, 2006, pp. 87-88.

[28] 219 ani de la „Marele Cutremur” din 1802 – 7.9 Mw, zona Vrancea, https://www.facebook.com/179844055382811/posts/4817069531660217/, accesat la 17.07.2023.

[29] Ilie Corfus, *op. cit.*, p. 247.

[30] 219 ani de la „Marele Cutremur” din 1802 – 7.9 Mw, zona Vrancea, https://www.facebook.com/179844055382811/posts/4817069531660217/, accesat la 17.07.2023.

de lichefiere a solului[31]. Însemnările de pe cărțile vechi de la MEH cu privire la acest mare cutremur sunt numeroase și ne oferă destul de multe date interesante legate de acest eveniment teluric. Seismul s-a produs în noaptea de marți spre miercuri, când era sărbătoarea cuviosului Teodosie cel Mare, începătorul vieții de obște, la 11 ianuarie. Se pare că în urma acestui cutremur s-a format lacul Roșu, prin prăbușirea masivă de roci care a blocat râul Bicaz spre Transilvania[32].

Ultimul cutremur, din punct de vedere cronologic, despre care se face vorbire pe una din cărțile vechi de la Muzeul Eparhial Huși, este descris într-o notă simplă, care putea să fie ușor trecută cu vederea. Fiind scrisă cu creion chimic și litere latine, nu prezenta, în aparență, același interes precum însemnările scrise cu slove chirilice. Însemnarea: „*În ziua de 18 martie 1901 s-a cutremurat pământul fiind noi în biserică. Cam pe la orele 9 ½ ante meridian, cântăreţ ss*”, ce se găsește pe un *Octoih* tipărit la Blaj în 1792 (nr. inv. 3774, MEH), prezintă totuși un interes aparte. La prima vedere însemnarea de față nu ne dezvăluie nicidecum un eveniment ieșit din comun sau vreun cutremur catastrofic soldat cu pagube materiale și pierderi de vieți omenești. Totuși, acest seism resimțit slab în sudul Moldovei, ba chiar până în comuna Boțești, ce se află în partea de nord-est a județului Vaslui, de unde provine acest *Octoih*, a avut epicentrul în Marea Neagră.

În literatura de specialitate este cunoscut drept cutremurul de la 31 martie 1901 (stil nou) / 18 martie (stil vechi), cel mai puternic cutremur înregistrat vreodată în Marea Neagră, având o magnitudine de 7,2 grade pe scara Richter și care a generat un tsunami de 4 metri[33].

Dislocările subterane ce au la bază cauze tectonice, provoacă puternicele cutremure pontice ce sunt asociate faliilor de mare extindere orizontală. Pot fi atinse adâncimi de zeci de kilometri, astfel încât, cu cât se produc mai în profunzime, cu atât cutremurele generate sunt mai puternice. Cutremurul produs la 31 martie 1901 a avut hipocentrul la 30 km adâncime[34]. Acesta este cel mai puternic dintre cutremurele pontice înregistrate în sudul Dobrogei, ce a fost urmat de un număr impresionant de replici: 37 de replici s-au produs în același an, 13 replici în anul 1902, șapte replici în 1903 şi patru replici în anul 1904. Cutremurul a avut epicentrul în zona Şabla-Cavarna ruinând satele de pe malul Mării Negre. A depăşit gradul VIII, propagându-se spre nord, spre Mangalia şi Constanța, unde a fost resimțit cu gradul VII-VIII, apoi spre Jurilovca şi Babadag având gradul VII, ca să ajungă la Tulcea cu gradul VI-VII. Se spune că în apropiere de Balcic ar fi fost dislocat un bot

---

[31]wikipedia.org/wiki/Cutremurul_din_1838_(Rom%C3%A2nia)#:~:text=Cutremurul%20din%201838%20a%20fost,%C3%AEn%20serviciul%20Ducelui%20de%20Saxonia).

[32] Emanuel Bălan, *Cutremurele de pământ în spațiul Moldovei în perioada secolelor XV-XX,* în „Carpica”, XLIX, Bacău, Editura Magic Print Oneşti, 2020, pp. 167-168.

[33]https://ro.wikipedia.org/wiki/List%C4%83_de_cutremure_%C3%AEn_Rom%C3%A2nia, accesat la 16.07.2023.

[34] Petre Alexandrescu, A. Baltreş, Cutremure în Dobrogea, în Pontica, XL, 2007, p. 77.

de deal[35]. Cutremurul s-a simțit, pe lângă zonele menționate și în Bulgaria, Oltenia și Muntenia.

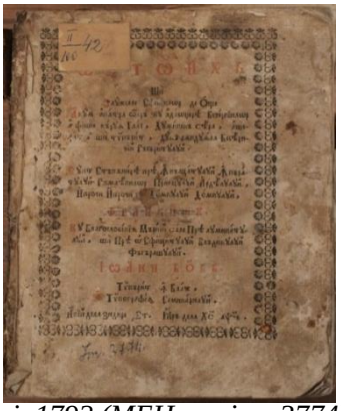


Fig. 1. Octoih, Blaj, 1792 (MEH, nr. inv. 3774) – pagina de titlu.

Fig. 2. Octoih, Blaj, 1792 (MEH, nr. inv. 3774) – însemnarea despre cutremurul din 1901

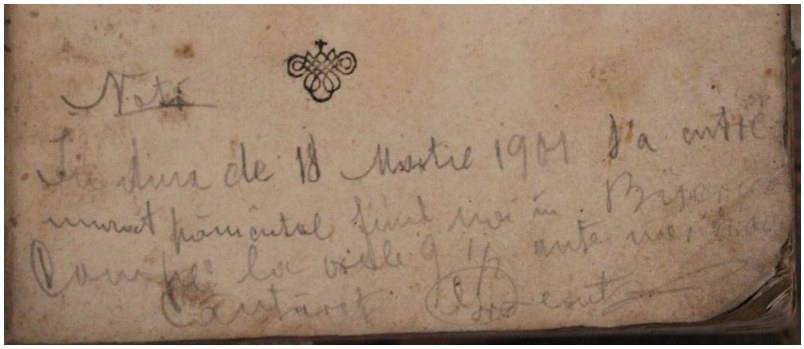


Fig. 3. Octoih, Blaj, 1792 (MEH, nr. inv. 3774) – însemnarea despre cutremurul din 1901 (detaliu)

[35] *Ibidem*, p. 76.

AN EARTHQUAKE IN THE BLACK SEA (1901), IN A MARGINAL NOTE ON AN OCTOIH FROM VASLUI COUNTY

-abstract-

Key Words: earthquake, Old books, marginal notes, Black Sea, Husi Diocesan Museum

Old books are faithful witnesses of the fears and sufferings experienced by people throughout time. The earthquake is one of the geological phenomena that causes the greatest fear among people and animals, the Romanian territory being one of the Earth's seismic zones. This meant that, over time, the area's population inhabited by Romanians suffered greatly from earthquakes. Although the first records about these extreme phenomena were recorded in Slavic-Romanian chronicles from the XV-XVI centuries, most records about the earthquakes that took place in the Romanian Principalities belong to the founders, deacons, and clerics who wrote, from the perspective of eyewitnesses, on old manuscripts or printed books their impressions of these undesirable events. On the old books from the Husi Diocesan Museum, it was possible to identify no less than 20 earthquakes that occurred between the 18th and 19th centuries in the geographical area of the current Diocese of Husi and beyond. These events came especially with material damage and a lot of fear among the population, regardless of their social categories. Among the earthquakes reported in the old books from Huși, there is a short but valuable mention of a strong earthquake that occurred in the Black Sea in 1901.

O IDOLATRIE EFEMERĂ.
CAZUL COMANDORULUI DEMETRIADE

Comandor (r) dr. Marian MOŞNEAGU[*]

O veste tristă a făcut înconjurul țării la începutul lunii decembrie 1907: „*Maria P. Demetriade, soție, Lucia P. Demetriade, fiică, Lucia G. Demetriade, mamă, profesor dr. C. Severeanu, Elena dr. C. Severeanu, socri, maior C.G. Demetriade cu familia, profesor dr. G. Demetriade cu familia, locotenent-colonel Scarlat G. Demetriade cu familia, inginer P.G. Demetriade cu familia, frați, doctor și Elisa N. Racoviceanu-Pitești cu copiii, doctor G. Severeanu, domnișoara Margareta Severeanu, și familiile General Brătianu, Paianu, Pleșoianu, Djuvara, Savopol, Maimarolu, Mileticiu, Călinescu etc, au durerea să vă facă cunoscut pierderea Locotenent-comandorului Petre G. Demetriade, directorul Marinei din Ministerul de Război, în etate de 40 de ani.*

Comandor al Ordinelor „Coroana Prusiei", „Frantz Josef", „Sfântul Stanislas", „Mauriciu și Lazăr",

Ofițer al Ordinelor „Coroana României" și Legiunea de Onoare,

Cavaler al Ordinelor „Steaua României" și „Takovo", și medaliat cu Medaliile „Jubiliară", „de 25 de ani de serviciu" și pentru „Bărbăție și Credință"[1]*,*

Decedat după o scurtă suferință la 29 noiembrie, ora 12 din zi.

Înmormântarea va avea loc la 1 decembrie, ora 2 p.m. Convoiul va porni de la Biserica Albă (Calea Victoriei) la Cimitirul Bellu.

Rudele, camarazii și prietenii sunt rugați să considere aceasta ca invitație."[2].

Și urmarea: „*Ieri după amiază s-a făcut înmormântarea mult regretatului locotenent-comandor Petre Demetriade, din Marina Militară.*

Cortegiul a plecat de la Biserica Albă iar înmormântarea s-a făcut la Cimitirul Bellu.

Defunctul a fost condus până la groapă de dl. general Averescu, ministrul de Război, de secretarul general al ministerului, de ofițerii generali și superiori din București, precum și de aproape toți ofițerii din Marina Militară.

Carul funebru a fost acoperit de numeroase și bogate coroane.

---

[*] Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu"

[1] Mai exact, este vorba despre Ordinul german „Coroana Prusiei" clasa a III-a (1899), Ordinul „Coroana României" în grad de Cavaler (1900), Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa a II-a (1902, cu prilejul vizitei efectuate de escadra rusă din Marea Neagră la Constanța), Ordinul „Steaua României" în grad de Cavaler, Ordinul „Coroana României" în grad de Ofițer, Ordinul italian „Sf. Maurizio și Lazarro" în grad de Comandor, Ordinul austro-ungar „Francis Iosef" în grad de Comandor, Ordinul francez „Legiunea de Onoare" în grad de Ofițer și „Semnul onorific de aur" pentru 25 ani de serviciu.

[2] „Adevărul", sâmbătă, 1 decembrie 1907, p. 3.

Onorurile au fost date de o companie din Marină, o companie de infanterie şi un escadron de cavalerie.

La biserică au rostit cuvântări mişcătoare episcopul Pimen al Dunării de Jos, dl. locotenent-comandor [Vasile] Pantazi şi dl. căpitan [Eugeniu] Botez, iar la cimitir dl. căpitan Zaharia Dan.

Rareori s-a văzut o înmormântare mai înduioşătoare ca a ofiţerului distins care a fost condus ieri la locaşul de veci."[3].

Un ofiţer de elită al Flotilei Române

Fiul Luţei şi al lui Gheorghe Demetriade, Petre Demetriade s-a născut la 18 februarie 1868, la Craiova.

După absolvirea Şcolii Fiilor de Militari din Craiova (1885), a fost admis să urmeze cursurile Şcolii de Ofiţeri de Infanterie din Bucureşti, pe care a absolvit-o în anul 1887, cu gradul de sublocotenent.

Urmând Şcoala Politehnică în Franţa, a efectuat două campanii de navigaţie în Extremul Orient şi o alta cu Escadra de Nord, pe navele franceze `Iphigenie", „Caledonia", „Marengo" şi „Biên-Hòa".

Pe „Marengo" s-a bucurat de încrederea comandantului şi a dat dovadă de mult tact în îndeplinirea misiunilor încredinţate. În urma călătoriei de instrucţie întreprinse în anul 1890, contraamiralul francez Gervais îl aprecia: „*El nu merită decât laude şi acest tânăr va îndeplini cu siguranţă tot ceea ce promite*."

În 1891 s-a ambarcat pe nava „Biên-Hòa", ca ajutor al ofiţerului secund.

La 10 mai 1891 a fost înaintat în gradul de locotenent.

În anul 1892 a urmat cursurile Observatorului Astronomic „Montsouris" din Paris, unde a executat lucrări de specialitate sub conducerea viceamiralului francez Mouchez, distingându-se mai ales prin determinările magnetice realizate sub direcţia fizicianului francez Mouveanu de la Observatorul din Saint-Maur.

A activat la Depozitul Flotilei, în Administraţia Centrală a Războiului (de la 30 august 1893), unde a efectuat determinări astronomice în cadrul Inspectoratului Geografic al Armatei. În acelaşi an i s-a încredinţat comanda canonierei „Rahova".

La 1 iunie 1894 a fost repartizat la Diviziunea Echipajelor Flotilei. Până în anul 1902 s-a aflat la comanda şalupei „Opanez", torpilorului „Zmeul", puitorului de mine „Alexandru cel Bun", canonierei „Fulgerul", navei „România" şi canonierei „Grivița".

La 1 ianuarie 1895 a fost avansat la gradul de căpitan, în perioada 6/18 aprilie - 30 septembrie 1895 participând ca ofiţer cu navigaţia la voiajul crucişătorului „Elisabeta" la Kiel[4].

În anul 1896 a fost repartizat la Divizia de Dunăre, fiind numit comandantul companiei şi al navei „România".

---

[3] D., „*Înmormântarea locotenent-comandorului Demetriade*", în „*Dimineața*", Anul IV, nr. 1809, luni, 3 decembrie 1907, p. 1.

[4] Marian Moşneagu, „*Crucişătorul «Elisabeta» în campanie*", Editura Militară, Bucureşti, 2012, pp. 43-51.

La 1 aprilie 1897 a fost transferat în cadrul Diviziei de Mare, din luna octombrie fiind mutat la Inspectoratul Porturilor.

La 1 octombrie 1898 a fost numit şef de stat-major al Diviziei de Mare, iar de la 1 iulie 1899 a fost mutat în cadrul Comandamentului Marinei Militare.

După o scurtă perioadă petrecută la Administraţia Centrală a Războiului, în anul 1901 a revenit în Divizia de Mare, unde a îndeplinit simultan funcţia de comandant al canonierei „Grivița”, comandantul Companiei Sulina şi comisar maritim al portului Sulina.

În prima parte a anului 1903 a revenit în Comandamentul Marinei Militare, în luna octombrie fiind detaşat de aici la Serviciul Maritim Român (S.M.R.) în funcţia de comandant al cargoului „Constanța”, cu care a navigat pe linia Galaţi-Rotterdam.

„*În scurtul timp de un an şi jumătate cât a fost detaşat la S.M.R.* – avea să constate locotenent-comandorul Ion Coandă – *locotenent-comandorul Petre Demetriade, prin modul inteligent şi superior cum şi-a îndeplinit datoria, şi-a atras stima şi iubirea fără rezervă a superiorilor, camarazilor şi a inferiorilor săi.*

Am avut fericirea să-l cunosc mai de aproape, căci, pe lângă funcţia de comandant al vaporului «Constanța», el devine colaboratorul meu în opera de propăşire a S.M.R., fiind dotat pe lângă calităţile ofiţerului de marină cu sentimentul de bun patriot şi dibaci organizator.”.

La 28 noiembrie 1903 a fost avansat la gradul de locotenent-comandor.

La 1 aprilie 1905 a revenit în cadrul Administraţiei Centrale a Războiului, fiind numit director al Marinei în Ministerul de Război.

În această funcţie a reuşit să obţină un credit de 12,5 milioane lei, destinat construcţiei a patru monitoare şi opt vedete torpiloare, care au alcătuit **prima escadră românească** la Dunăre.

Deşi a fost rechemat în cadrele Marinei Militare, a fost promotorul primei Legi de organizare a marinei comerciale române, promulgată la 12 februarie 1907.

Este considerat întemeietorul Flotilei de Dunăre.

Este autorul unui studiu intitulat „Marina Română de la 1866 la 1906”, rămas nepublicat[5].

Omagiul postum al camarazilor

Un comitet alcătuit din contraamiralul Sebastian Eustațiu - preşedinte, locotenent-colonelul Dumitru Iliescu, căpitan-comandorul Cezar Boerescu, inginerul şef Aurel Cupşa, locotenent-comandorul Vasile Iorgulescu și căpitanul Mihail Theodorescu - membri și locotenent-comandorul Constantin Niculescu-Rizea, ca secretar și casier, s-a întrunit pe 12 februarie 1908, stabilind modalitățile de strângere a sumei de 7000 lei pentru comandarea bustului făuritorului Flotilei de Dunăre.

[5] Marian Moşneagu, „*Dicționarul marinarilor români*”, Editura Militară, Bucureşti, 2008, pp. 138-139.

Lucrarea a fost încredințată sculptorului austriac Hans Schüffer din Viena[6].

La 25 octombrie 1909 pe platoul cazarmei de la Ţiglina-Galaţi s-a ridicat un bust de bronz în memoria celui „*care* – sublinia comandorul Sebastian Eustaţiu – *cu caracterul său independent, cu inteligenţa sa vie, cu inima sa curată şi deschisă, cu cultura sa generală, la înălţimea cerinţelor de astăzi a armatelor, a lucrat, a luptat, pot zice, numai pentru mărirea Marinei, pentru regenerarea ei*.”.

„Azi dimineață a avut loc în fața cazărmii de marină dezvelirea bustului regretatului locotenent-comandor Demetriade Petre.

Bustul, în bronz, este așezat pe un soclu de marmură, iar jos stau încrucișate o pușcă, o ancoră și un drapel, deasupra cărora un vultur se sprijină pe o roată.

Au asistat toți domnii ofițeri din Marină și domnii ofițeri superiori din garnizoană.

S-au depus coroane din partea Arsenalului Marinei, a Comandamentului Marinei și Diviziei de Mare, a Depozitului de Echipaje și a Diviziei de Dunăre.

S-a mai depus o frumoasă coroană de bronz din partea soției regretatului locotenent-comandor, a membrilor familiei și a locotenent-comandorului Pantazi.

Pe lângă doamna Demetriade, soția regretatului, au mai asistat la solemnitate și frații defunctului, dl. dr. Severeanu și fiii domniei sale.

După oficierea serviciului divin, după ce bustul a fost dezvelit, domnul contraamiral Eustațiu a rostit o mișcătoare cuvântare prin care a arătat că locotenent-comandorul Demetriade a trăit o viață lungă – nu ca durată – dar lungă și nemuritoare prin faptele sale. Spune că nu e trebuință să descrie calitățile deosebite ale regretatului, serviciile însemnate ce a adus Marinei și regenerării Marinei – și în această luptă a murit.

Numai astfel de oameni au dreptul la viață eternă și este de datoria noastră să lăsăm în viață generațiilor viitoare pe acești oameni însemnați.

După ce aduce mulțumiri tuturor acelora care au contribuit la ridicarea monumentului, după ce adresează cuvinte de mângâiere și respectuoase omagii familiei Demetriade, domnul contraamiral încredințează Marinei paza acestui monument care va servi de pildă generațiilor viitoare.

Răspunde domnul comandor Iorgulescu, directorul Depozitului General al Echipajelor Marinei, care spune că va păzi monumentul cu sfințenie și va căuta a insufla tinerilor ofițeri marinari nemărginită dragoste pentru Marină, de care a fost stăpânit totdeauna locotenent-comandorul Demetriade.

Apoi domnul comandor Bălescu dă citire unei telegrame din partea domnului general Manu prin care domnia sa se asociază din toată inima la ceremonia de astăzi.

---

[6] Comitetul de inițiativă, „*Dare de seamă asupra ridicării bustului regretatului locotenent-comandor Demetriade Petre cu Notița biografică a defunctului și cuvântările rostite la înmormântare și la dezvelirea bustului*”, Tipografia Dimitrie Nicolaescu, Constanța, 1910, 36 pagini. Broșura a fost donată de căpitanul Ioan Bălănescu, viitor viceamiral și se află în Fondul documentar al Bibliotecii Muzeului Național al Marinei Române.

Cel din urmă a vorbit domnul colonel Cocorăscu, șeful statului major, care după ce aduce părerile de rău ale domnului general Wartiadi că nu a putut participa, spune că cea mai vie dorință a domniei sale este ca să ajungem cât mai curând ziua când cele două armate, de uscat și de apă vor ști să coopereze la ridicarea și menținerea neamului românesc."[7].

Sub titlul „Dezvelirea bustului locotenent-comandorului Demetriade", ziarul „Universul" consemna: „Dezvelirea bustului locotenent-comandorului Demetriade, care a fost unul dintre cei mai distinși și mai vrednici ofițeri din Marina noastră Militară, s-a făcut azi dimineață cu deosebită solemnitate în curtea cazărmii Depozitelor Generale ale Echipajelor Marinei de la Țiglina.

La cazarma de la Țiglina

Dimineața la 9 și-au dat întâlnire în sala de recepție a cazărmii un mare număr de ofițeri și civili, printre care am remarcat pe domnii Alex Gussi, prefectul județului, P.D. Petrovici, primarul orașului, comandor Constantin Bălescu, comandantul Diviziei de Dunăre, colonelul Cocorăscu, șeful statului major al Corpului III de Armată, Al. Ignat și T. Tenea, deputați, Alfons d All Orso, Gr. Ciuntu, N. Ștefănescu, directorul Navigației Fluviale Române, căpitan-comandorii Negru, Iorgulescu, Cupșa, colonel Deșliu, locotenent-colonel Rovinaru, Popovăț, locotenent-comandor Constantin Niculescu-Rizea, directorul Marinei din Ministerul de Război, Gavrilescu, Grecescu, Frunzianescu, precum și un mare număr de ofițeri de marină și din celelalte arme, și alte persoane civile.

La ora 9 jumătate sosește doamna Demetriade, văduva locotenent-comandorului, dr. Severeanu din București, socrul decedatului, Severeanu fiul, dr. Demetriade, fratele defunctului, care sunt primiți în mod cordial de corpul ofițerilor de marină.

La ora 10 gorniștii anunță sosirea domnului contraamiral Sebastian Eustațiu, comandantul Marinei Militare. Muzica intonează primirea generalului, după care contraamiralul intră în sala de recepție, de unde cu asistența se duse în mijlocul grădinii Depozitului, unde e așezat bustul.

Serviciul divin

Se oficiază un serviciu divin de preotul C. Sfat, confesorul garnizoanei, asistat de preoții Gâdei și Cihan.

După sfințirea apei, pânza de pe bust e ridicată iar figura de bronz a distinsului ofițer apare vederii asistenței.

Preotul stropește bustul cu agheasmă iar muzica intonează „O rugăciune".

Monumentul

Bustul locotenent-comandorul Demetriade – reprezentat în ținută de ceremonie – bust care e de o asemănare perfectă – este opera sculptorului Collins

---

[7] Val, „*Solemnitatea dezvăluirii bustului locotenent-comandorului Demetriad*", în „*Dimineața*", marți, 29 octombrie 1909, p. 6.

din localitate şi e aşezat pe un soclu de marmură. Pe prima faţă a soclului e aplicată o machetă de bronz reprezentând un marinar care de pe ţărmul mării contemplează în zare apariţia unui monitor. Dedesuptul machetei se află inscripţia «Locotenent-comandor Petre Demetriad 1868-1907».

Pe faţa din dreapta e scris: «Recunoştinţă muncii depuse pentru propăşirea Marinei». Pe faţa din stânga «Ad perpetuam personae memoriae».

Pe partea din dos se află aplicată o machetă din bronz reprezentând un monitor cu inscripţia «Camarazii şi prietenii».

La baza monumentului în faţă se află stindardul şi armele ţării, asupra cărora veghează un vultur.

Împrejurul monumentului sunt depuse coroane din partea soţiei decedatului, a ofiţerilor Diviziei de Dunăre, ofiţerilor Comandamentului Marinei Militare, Diviziei de Mare, ofiţerilor Depozitului General de Echipaje, Arsenalului Marinei şi locotenent-comandorului Vasile Pantazi.

Cuvântările

Domnul contraamiral Sebastian Eustaţiu ia cel dintâi cuvântul. Domnia sa arată că imediat după moartea iubitului camarad Petre Demetriade, ofiţerii de marină au decis să ridice un monument care să eternizeze memoria acestui distins camarad, să servească de pildă de muncă fără preget şi devotament armatei şi ţării.

Spune că e o onoare fără margini ce se revarsă asupra întregii armate şi ţării când cei în viaţă ştiu să cinstească pe acei care au murit luptând.

Compară moartea locotenent-comandorului Petre Demetriade cu cea a ostaşului mort pe câmpul de luptă.

Continuând, zice că războaiele sunt rare, iar viaţa normală a militarului este starea de pace. Dar în schimb, în această viaţă câte lupte nu duc aceia care luptă pentru un ideal! Ca exemplu, dă pe decedatul locotenent-comandor Petre Demetriade, care a murit luptând pentru un ideal şi acel ideal a fost Marina şi regenerarea ei.

Desigur, într-un eventual război, când forţele Marinei, azi bine constituite, îşi vor găsi întrebuinţare alături de luptătorul care la va conduce cu succes în foc, se va afla sufletul bravului pierdut.

El va fi învingătorul, a lui va fi victoria, lui deci i se cuvine mărire.

Faţă de acest monument, care reprezintă figura iubitului camarad, jalea cauzată de moartea lui trebuie să dispară, luându-i locul mulţumirea sufletească.

În numele Comitetului de iniţiativă, domnul contraaamiral Sebastian Eustaţiu aduce mulţumiri tuturor acelora care au contribuit la ridicarea monumentului. Mulţumeşte domnului ministru de Război, care înţelegând scopul înalt al ridicării acestui monument, a permis ca bustul să fie ridicat în acest loc al Marinei. De asemenea, mulţumeşte şi domnului Wartiade, comandantul Corpului III, care a contribuit prin opinia sa favorabilă la aşezarea monumentului pe teritoriul cazarmei de la Ţiglina.

Termină zicând: «Ultimele noastre cuvinte să fie de mângâiere și respectuoase omagii la adresa familiei Demetriade, care pot să privească viața iubitului pierdut așa cum o înțelegem noi în acest moment».

Adresându-se domnului căpitan-comandor Iorgulescu, comandantul Depozitelor Generale ale Echipajelor Marinei, îi încredințează în pază bustul locotenent-comandorului Demetriade.

Domnul căpitan-comandor Iorgulescu spune că se simte fericit că în timpul când se află în fruntea Depozitelor Echipajelor Marinei, în această frumoasă zi, a putut să se împlinească o sinceră și îndreptățită dorință a tuturor ofițerilor de marină, prin ridicarea unui bust care să eternizeze figura neuitatului și distinsului ofițer locotenent-comandor Petre Demetriade.

Zice că însărcinarea care i se dă îi e scumpă, căci bustul acesta va fi o pildă de modul cum Marina știe să răsplătească faptele celor care au luptat pentru ea.

Domnul comandor Bălescu citește o telegramă din partea domnului general Manu, în care domnia sa arată că participă din toată inima la această ceremonie.

Urmează cuvântarea domnului colonel Cocorăscu.

Domnia sa vorbește din partea domnului general Wartiade, arătând regretele acestuia că nu a putut fi prezent.

Vorbește despre cooperarea armatei de apă cu cea de uscat.

Arată necesitatea perfecționării flotei noastre de mare, spunând că aceasta e cerută de împrejurări de ordin național și politic. Termină, felicitând pe ofițerii de marină pentru inițiativa lor.

În urmă, asistența și membrii familiei se apropie de monument spre a-l examina. A fost un moment mișcător când soția decedatului, condusă de domnul locotenent-comandor Constantin Niculescu-Rizea, apropiindu-se de bustul decedatului ei soț și îngenunchind, izbucnește în lacrimi.

Cu această ocazie, domnul contraamiral Eustațiu, în numele ofițerilor de marină, a adresat M.S. Regelui următoarea telegramă: «Ofițerii de marină, întruniți pentru ceremonia dezvelirii monumentului mult regretatului lor camarad locotenent-comandor Petre Demetriade, au gândul și inima lor îndreptate către Majestatea Voastră, care ați pus bazele pe care se clădește Marina de Război.

Să trăiți, Majestate, cu întreaga dinastie!

Comandantul Marinei, contraamiral Sebastian Eustațiu».

Ceremonia s-a terminat la ora 11 jumătate.”[8].

În timpul Primului Război Mondial monumentul a fost îngropat în pământ, pentru a nu fi distrus, fiind reinstalat, la 17 mai 1925, în cazarma Marinei de la Țiglina[9].

---

[8] „*Dezvelirea bustului locotenent-comandor Demetriade*”, în „*Universul*”, marți, 27 octombrie 1909, p. 8.

[9] Paul Păltănea, „*Istoria oraşului Galaţi de la origini până la 1918”*, partea a II-a, Ediția a II-a, Editura Partener, Galaţi, 2008, citat de Valentin Bodea, în „*Cultura în orașul Galați (1981-1948)*”, articol publicat în „Danubius XXXVII”, pp. 198, 199.

Duminică, 17 mai 1925 pe colina Țiglinei, în parcul Depozitelor Generale ale Marinei Militare, a avut loc solemnitatea reinstalării bustului de bronz al locotenent-comandorului Petre Demetriade.

La această sărbătoare solemnă ce a înscris ieri în istoricul Marinei noastre de luptă cea mai emoționantă pagină, au venit să ia parte întregul corp ofițeresc al garnizoanei Galați, în frunte cu generalul de divizie Marin Ionescu, generalii de brigadă Godeanu și Sachelarie, amiralii Sebastian Eustațiu și Mihail Gavrilescu, autoritățile civile ale orașului și un public distins și extrem de numeros.

Cuvântarea domnului comandor Bălănescu

Cel dintâi ofițer care a luat cuvântul cu ocazia acestei solemnități a fost comandorul Ioan Bălănescu, un distins și valoros ofițer, comandantul Forțelor Navale Fluviale, care a rostit următoarea cuvântare: «Cu cât ne depărtăm mai mult în timp, cu cât apreciem mai bine valoarea combativă a monitoarelor noastre, cu atât figura locotenent-comandorului Demetriade ne apare mai luminoasă, mai scumpă inimilor noastre.

Creația unităților moderne de Dunăre în anul 1906 este adevărata renaștere a rolului tactic al Marinei de Dunăre, și această concepție nouă a impunătoarelor noastre unități cuirasate de fluviu se datorează spiritului superior al lui Demetriade.

Întemeiat pe munca înaintașilor lui care plantaseră în sufletul românesc iubirea și priceperea meseriei de marinar, el, prin inteligența sa vie, servită de un fond de cunoștințe tehnice solide și animat de o energie fără seamăn, în calitate de director al Marinei, pregătește studiile tehnice necesare și convinge pe ministrul de Război, generalul Manu, ca să ceară și să obțină de la guvern creditul construcției unităților de Dunăre. Astfel iau ființă în ordinea de bătaie a Marinei Române cele patru monitoare tip „Brătianu” și opt vedete torpiloare tip „Maior Șonțu”, cărora țara le încredințaseră paza granițelor de Dunăre și apărarea gurilor fluviului.

Această Escadră de Dunăre este opera lui Demetriade. Ea ne-a protejat imensul parc de vase în evacuarea lui sub focul inamicului – monitoarele ne-au dus faima țării pe Dunăre până la Viena.

Datori suntem să ne înălțăm inimile înaintea bronzului său – datori suntem să-i reînnoim, ori de câte ori se va ivi prilejul, via și eterna noastră recunoștință.

De la el să păstrăm adevărul că numai prin iubirea armei, cultul profesiei și armonia sufletelor vom putea ridica prestigiul Marinei, numai prin devotamentul nețărmurit și instrucție tehnică desăvârșită vom impune Marina atât în apele noastre cât și în cele străine, numai atunci vom face din ea o forță de temut pe mare și pe Dunăre.

Chipul de bronz al lui Demetriade de pe această colină în apropierea undelor Dunării ne dă nădejdi în viitor.

În fața lui fiecare își va revizui conștiința și se va întreba dacă și-a dat toată puterea de muncă pe care o datorează Marinei în momentele de clătinare sufletească sau de rătăcire în idei – căci acest chip de bronz va fi judecătorul spiritual care ne va mustra dacă vom lăsa în paragină frumoasa lui moștenire de oțel.

Fie ca sufletul, munca și priceperea puse de acest ofițer distins în slujba Marinei Românești să rămână pildă vie generațiilor de marinari prezente și viitoare.

Au mai vorbit în urmă amiralul Eustațiu, generalul de divizie Marin Ionescu și amiralul Gavrilescu, care de asemenea au preamărit memoria locotenent-comandorului Demetriade, scoțând în relief marea lui operă."[10].

Duminică, 4 decembrie 1932, locotenent-comandorul Petre Demetriade a fost omagiat la împlinirea 25 de ani de la trecerea sa la cele veșnice.

„Comandamentul Diviziei de Dunăre a Marinei Militare a comemorat duminică dimineața, printr-un parastas, împlinirea a 25 de ani de la săvârșirea din viață a locotenent-comandorului Demetriade Petre, unul dintre precursorii organizării flotei de război românești.

În jurul bustului, așezat în curtea cazărmii de la Țiglina, se aflau adunați ofițerii superiori și inferiori ai Diviziei de Dunăre și trupa, în frunte cu domnul amiral Petre Bărbuneanu, comandantul Diviziei.

Sunt, de asemeni, de față ofițerii superiori din toate armele din garnizoana Galați, precum și delegați ai autorităților civile din localitate.

La picioarele monumentului ce reprezintă chipul locotenent-comandorului Demetriade Petre s-au depus numeroase jerbe de flori.

Preotul căpitan Marian, confesorul garnizoanei, a oficiat slujba religioasă pentru odihna sufletului celui comemorat.

Apoi, trupa înșiruită în curtea cazărmii, în frunte cu muzica și drapelul Marinei Militare, a dat onorurile cuvenite.

Cuvântarea d-lui amiral Bărbuneanu

Domnul amiral Petre Bărbuneanu, luând cuvântul, a scos în evidență personalitatea comandorului Demetriade.

Născut la 18 februarie 1868, la Craiova, a făcut Școala Militară din acest oraș și apoi Școala de Ofițeri din București. De aici, unde s-a remarcat ca un element foarte bun, a fost trimis să urmeze cursurile Școlii Politehnice din Paris.

Fiind încă în Franța, a fost avansat sublocotenent în 1887. A întreprins frumoase călătorii de studii și perfecționare cu fregata școlii „Iphigenie", cu vasul de transport „Caledonie", apoi cu „Marengo" și „Biên-Hòa".

Fiind tot în străinătate, a fost avansat locotenent.

Între 1889-1892 a urmat cursurile Observatorului Astronomic din Montsouris, distingându-se la lucrările întreprinse pentru determinările magnetice.

În 1893 s-a întors în țară. A fost repartizat la Institutul Geografic al Armatei, pentru observări și determinări de puncte astronomice.

În 1895 a fost avansat căpitan și a luat parte la călătoria pe care crucișătorul „Elisabeta" a făcut-o de la Galați la Kiel.

Apoi a comandat pe rând șalupa „Opanez", torpilorul „Smeul", canonierele „Alexandru cel Bun", „Fulgerul", „Grivița" și avizoul „România".

---

[10] Vladall, „*Solemnitatea de la Țiglina. Reinstalarea bustului locotenent-comandorului Petre Demetriade*", în „*Viitorul*", Anul XVIII, sâmbătă, 23 mai 1925, p. 4.

În 1900 a trecut cu succes examenul de ofițer superior. A întreprins lungi călătorii și după ce a fost avansat locotenent-comandor a luptat cu râvnă pentru întărirea Marinei noastre Militare. Marina noastră avea nevoie pe atunci de un om energic și insistent, care să convingă autoritățile superioare de necesitatea unei forțe fluviale pentru apărarea noastră națională.

Omul căutat era la postul său. Locotenent-comandorul Demetraide a obținut fondurile necesare pentru construirea a patru monitoare și opt vedete, apoi alte patru monitoare tip „Brătianu" și opt vedete, al căror botez a avut loc la Galați.

Cu aceste unități, Marina noastră a făcut un pas înainte în realizarea programului ei.

Locotenent-comandorul Demetriade, lovit însă de o nemiloasă boală, este răpus în plină activitate, la vârsta de numai 40 de ani. El moare la 29 noiembrie 1907, regretat de toți prietenii și camarazii lui.

Pentru toate înfăptuirile care poartă pecetea dragostei lui pentru Marină și muncii lui fără preget, se cuvine să-i păstrăm vie amintirea" – a încheiat dl. amiral Bărbuneanu pioasa sa cuvântare.

A urmat trecerea în revistă a trupei, care a defilat în fața domnului amiral Bărbuneanu, după care s-a servit asistenței o gustare.

Cu aceasta a luat sfârșit comemorarea a 25 de ani de la moartea acestui precursor al Marinei Militare românești."[11].

Și la împlinirea a 30 de ani de la trecerea sa la cele veșnice, familia, împreună cu un grup de amirali și comandori seniori din rezerva Marinei Regale, i-au adus un pios omagiu în micuța biserică „Stejarul" din Capitală.

Cu acest prilej, a fost evocată figura emblematică a celui care „*a purtat în suflet un cald ideal pentru înălțarea Marinei Regale și acest ideal curat ni l-a transmis nouă, care mai târziu, inspirați la școala lui, am mers pe drumurile deschise de el și am luptat din răsputeri pentru continuarea operei lui*."[12].

La 14 septembrie 1944, soldaţii sovietici care locuiau în pavilionul de trupă C1 din cazarma Ţiglina au devastat fostul pavilion de administraţie, Comandor Petre Demetriade", demontând tocurile de la uşi şi ferestre şi parchetul. Este posibil ca în aceste împrejurări, şi bustul locotenent-comandorului Petre Demetriade să fi fost demolat și preluat de către sovietici[13].

Cert este faptul că, în urma investigațiilor pe care le-am întreprins recent, nici o autoritate sau cercetător în domeniu nu cunoaște soarta monumentului. Și nici fotografii ale acestuia nu am identificat până în prezent.

---

[11] C. Zil., „*Comemorarea unui precursor al Marinei Militare Române. 25 de ani de la moartea locotenent-comandorului Petre Demetriade. Solemnitatea de la Divizia de Dunăre din Galați*", în „*Dimineața*", miercuri, 7 decembrie 1932, p. 7.

[12]Viceamiral Ioan Bălănescu, „*Un pios omagiu pentru locotenent-comandorul Petre Demetriade*", "*Marea Noastră*", nr. 12, decembrie 1937, pp. 313-314.

[13] Marian Moșneagu, „*Politica navală postbelică a României (1944-1958)*", Editura „Mica Valahie", București, 2006, p. 116.

Drept pentru care, apelez și pe această cale la bunăvoința istoricilor și cercetătorilor avizați cu rugămintea de a-mi semnala orice informație de presă sau document iconografic referitoare la bustul locotenent-comandorului Petre Demetriade, a cărui memorie ar trebui evocată și perpetuată și prin acordarea numelui său unei nave de luptă sau unități militare de marină din garnizoana Galați, acolo unde a militat pentru propășirea Marinei Române.

MOARTEA

locotenentului-comandor Demetriade Petre

Ieri, la orele 12 zua, a încetat din viață, la locuința soacrei sale d. Ghiorghe Ghiorghiu din str. Ion Ghica No. 27, locot.-comandor Demetriade, Petre, directorul marinei de război, din minister, care acum o lună a obținut un concediu pentru cură.

Locot.-comandor Demetriade suferea de cel mult timp de o boală de inteștine.

Locot.-comandor Demetriade Petre era în etate de 39 de ani și lasă în urma sa o văduvă și o fetiță.

La 1886 a intrat ca elev la școala de ofițeri de unde la 1892 a ieșit subofițer de marină. La 1894 a fost numit la Galați spre a-și completa studiile de marină. La 1897 a fost numit locotenent, la 1898 căpitan, la 1900, Octombrie, a fost detașat la Ministerul de Război, la Marina, a fost numit locot.-comandor. Pe rând detașat și din cadre, iar la 1905 Aprilie 1 a fost reînscris în cadre și numit director al marinei, de până la ultimul moment, când a trecut pașa la ultimul moment.

Locot.-comandor Demetriade a depus multă muncă pentru dezvoltarea marinei de război. El este unul din cei ce au pus bazele flotilei noastre de la Galați; în timpul luptelor de la Grivița, în care a asistat Familia Regală și Prințesa Maria, Cazacu fost și Stănescu, 1-2 căpitani de marină, au fost trimiși de ministrul, tocmai pentru cadrarea lui.

A fost distins cu mai multe decorații străine, între care comandor „Franz-Iosif", „Sfântul Stanislas și Maurizio și Lazăr", ofițer al ordinelor „Coroana Românei" și „Legiunea de onoare", cavaler al ordinelor „Sfântul Sava" și „Steaua Românei", medalii cu medalii și 25 ani de ani de servicii, „Medalia jubilară", și „Răsplata și Credința".

Eri după amiază s-a făcut înhumarea, mortea fiind [illegible]

Anunțul decesului locotenent-comandorului Petre Demetriade în ziarul „Universul" 1907

Locotenent-comandorul Petre Demetriade

AN EPHEMERAL IDOLATRY. THE CASE OF LIEUTENANT-COMMANDER PETRE DEMETRIADE

-abstract-

Key Words: Petre Demetriade, lieutenant-commander, the founder of the Danube Flotilla of Romania, In memoriam

The bust of Lieutenant-Commander Petre Demetriade (1868-1907), the founder of the Danube Flotilla, who died prematurely at only 39 years old, disappeared following the Soviet occupation in the fall of 1944, deserves and must be replaced in Galați, where it had been unveiled by his comrades, on October 25, 1909, as an eternal and pious tribute of admiration and gratitude.

ȘCOALA – UN „PROCES SOCIAL EXTREM DE INTERESANT” LA SULINA –EUROPOLIS. SEMNALARE DINTR-O SCRISOARE, DIN ANUL 1909, PĂSTRATĂ ÎN COLECȚIILE BIBLIOTECII ACADEMIEI ROMÂNE, SEMNATĂ DE CĂPITANUL PORTULUI, EUGENIU BOTEZ – SCRIITORUL JEAN BART

Dr. Delia BĂLĂICAN[*]

Cunoscut mai degrabă sub pseudonimul literar, Jean Bart – Eugeniu Botez (1877 - 1933) ofițerul de marină, a fost omul care a avut forța să schimbe realitățile lumii sale, iar memoria colectivă a reținut implicarea sa, cinstindu-i-o peste timp.

Astfel, Școala primară de băieți din Sulina, inaugurată la data de 29 septembrie 1909[1] – el însuși fiind unul dintre luptătorii aprigi pentru deschiderea școlii românești la Sulina – se va numi «Școala primară de băieți „Jean Bart”», din 22 iulie 1933, puțin timp după moartea sa[2].

Sulina a fost locul care i-a prilejuit celebritatea literară prin metamorfozarea în romanul *Europolis* a experiențelor trăite între anii 1909-1913 și 1915-1918[3].

Dincolo de firul narativ, tablourile încăpute în carte, documentează artistic dinamica lumii portuare de la granița țării, marcată de evoluțiile specifice politice și administrative, determinate de funcționarea Comisiei Europene a Dunării (1856 - 1930), statutul de «porto-franco» al Sulinei și recunoașterea Independenței de Stat a României (1878)[4]. Demersul de față propune și o reconsiderare a raportului biografie – operă literară, respectiv operă literară – realitate istorică, prin selectarea caracteristicilor de fond, istorice și culturale, care permit cercetării istorice să descopere părți ale realității improprii instrumentelor sale, apoi prin dubla operație de extragere din context și de recontextualizare, literatura prin excelență, pretându-se la decontextualizare structurală și la situarea sociologică a realității[5], aduce acuratețe în cunoașterea subiectului[6].

---

[*] Biblioteca Academiei Române.

[1] „Adevărul”, Anul 22, Nr. 7211, 2 octombrie 1909, p. 3.

[2] „Monitorul Oficial”, Partea I, Nr. 178, sâmbătă 5 august 1933, p. 5124.

[3] Constantin Mohanu, *Jean Bart (Eugeniu Botez). Viața și opera*, Editura Biblioteca Bucureștilor, 2001, p. 119 - 154; Lăcrămioara Manea, Mădălina Ciocoiu, Iuliana Costea, *Europolis. Destinul unui oraș – titlul unui roman*, Brăila, Editura Istros, 2013, pp. 66 - 67.

[4] Constantin Mohanu, *op. cit.*, p. 266.

[5] „Mulți istorici folosesc ca surse texte literare. […] Dar această sursă nu devine niciodată obiectul principal al interogatoriului. Pentru literatură, dimpotrivă, valoarea ei de utilizare nu dispare; este ceea ce oprește privirea și provoacă întrebări. Iată de ce istoricul literar nu separă lucrările de contextualizarea lor: ele sunt două fețe ale aceleiași monede, cea care definește însăși disciplina sa.” Paul Aron, (Re) faire de l’histoire littéraire. Discipline, objets, indiscipline, Paris, Anibwe, coll. Liziba, 2017, pp. 127 - 128.

[6] Guillaume Bridet, *Ce que les sciences humaines font aux études littéraires (et ce que la littérature fait aux sciences humaines)*, in „Fabula-LhT”, n° 8, Dossier, May 2011, DOI: https://doi.org/10.58282/lht.228, https://www.fabula.org/lht/8/bridet.html.

O scrisoare inedită, datată 12 septembrie 1909, semnată de către căpitanul portului, Eugeniu Botez, păstrată în Colecțiile de Manuscrise ale Bibliotecii Academiei Române, se prezintă precum o schiță a atmosferei dezvoltată în romanul *Europolis*, numind însă tranșant în paginile sale problemele sociale și politice complicate ale micii, dar cosmopolitei comunități de la marginea estică a țării, unde autoritățile centrale ajungeau mai greu, cu prilejul diverselor festivități.

Eugeniu Botez atrage atenția, prin corespondența sa, asupra unui un „proces social extrem de interesant", existent la Sulina, prin prevalența greacă: „grecii aici ne desnaționalizează"[7].

Din perspectiva funcționarului statului român, cu limba română – limbă oficială, era neconform că limba greacă să fie vorbită în administrație, pe stradă, în familiile mixte, în port etc. Din această cauză nu a considerat oportună deschiderea altei școli grecești în Sulina, ci dimpotrivă a văzut necesitatea de a sesiza autoritățile centrale și a le cere înființarea de școli românești, pentru restabilirea raportului.

Chiar dacă invocă autocenzura impusă de cariera militară în numirea chestiunilor politice complicate, comparativ cu romanul, corespondența privată este spațiul unde își exprimă propriile idei referitoare la mediul în care trăiește și la a cărui organizare participă, din perspectiva funcției.

În legătură cu înființarea școlilor în Sulina, devenit „oraș pur grecesc"[8] are o opinie extrem de tranșantă, când se pune problema redeschiderii, sub alt nume, a unei școli grecești: „Pentru numele Domnului și a tuturor sfinților, să nu faceți greșeala de a o aproba! Toată suflarea romînească de aici, cît a mai rămas la Gura Dunării, v-ar blăstăma"[9]. Opinia sa despre grecii preponderenți la Sulina ar putea fi tratată drept xenofobie. Apelând la un episod al vieții sale private, faptul că cea de-a doua soție a fost evreică[10], realizăm că rațiunea sa a fost diferită. Deși pare desuet, resortul declarațiilor sale este patriotismul, iar poziția de ofițer al armatei române impunea atitudinea fidelă, conformă cu politica statală de „românizare" a Dobrogei. Constantin Moisil caracteriza astfel situația din regiune: „Un haos de ambițiuni și de rivalități, de conflicte și de lupte pe terenul politic, economic și cultural, la care se mai adăugau nesfârșite ațâțări și ingerințe din afară, iată ce era Dobrogea în primii ani după anexare"[11].

În romanul *Europolis*, regăsim pasaje extinse de antropologie socială și culturală. Opera este totodată o scenă de exprimare a ideologiei timpului, prin intermediul personajelor, care uneori alunecau în extremism, de la xenofobie la misoginism, însă autorul își pune la punct protagoniștii, căutând echilibrul social. Grecii din *Europolis* sunt văzuți după stereotipurile vremii: Logaridis era „cel mai

---

[7] Biblioteca Academiei Române, Manuscrise, Fond Spiru Haret, S55/ DXCVII, 114, Emitent: Eugen Botez, căpitan; Destinatar: Spiru [Haret], Sulina,12 septembrie 1909.
[8] *Ibidem*.
[9] *Ibidem*.
[10] „Monitorul Oficial", Nr 149, 11 iulie 1924, p. 7974, în 1916 se căsătorește cu Maria Goldman.
[11] Constantin Moisil, „Din istoria culturii românești în Dobrogea", p. 1110.

erudit şi înţelept bătrân al portului”[12], însă altădată se pune în discuţie puterea grecilor în „România noastră săracă”[13], cu o retorică problematică: „Este sau nu grecul cea mai oaţă naţie din lume?”[14]. În legătură cu afacerile, mai ales evreii nu scapă de dezaprobarea personajelor romanului[15]. Personajul „Bădiţa Traian”, avocat-apărător îşi câştigase un titlu de glorie prin introducerea limbii române în Primărie, unde şedinţele Consiliului comunal se făcuseră în greceşte şi turceşte[16].

Jean Bart a fost considerat de critică, „prin problemele pe care le pune şi prin felul cum priveşte şi zugrăveşte viaţa”, un scriitor „occidental”[17], după publicarea primelor sale cărţi.

Garabet Ibrăileanu motiva această deschidere prin faptul că Jean Bart era o persoană care călătorea mult, în ţară şi străinătate, în diverse medii sociale, fiind şi o persoană educată.

Criticul, la rândul său atras de ideile socialiste, nota despre Jean Bart: „A doua cauză căreia îi datoreşte el diferenţierea sa în literatura romînă, este educaţia acelui manunchiu din generaţia lui, care a format vechiul socialism romîn”[18]. Tot Garabet Ibrăileanu precizează: „Jean Bart n-a făcut politică socialistă militantă”[19]. Dar, această viziune de tinereţe, l-a făcut să privească astfel toată viaţa[20].

Cum subiectul marin era inedit în literatura română, cronicile dedicate romanului *Europolis*, apărut în anul 1933, puţin înainte de moartea sa, au reţinut atmosfera specială din Sulina şi modul cum scriitorul a surprins-o. În cotidianul „Adevărul”, articolul *Istoria pasională a Sulinei. Europolis - Noul roman al lui Jean Bart*, semnat Dr. Ygrec descoperă mentalităţile oamenilor, particularităţile locului, dar remarcă şi stilul scriitorului, într-o perioadă de maximă dezvoltare a romanului românesc:

> „Era şi firesc ca după ce ne-a delectat zeci de ani cu delicioase povestiri scurte, sub formă de nuvele, în care domină totdeauna descrierea vieţii din porturile noastre ca şi aceea din porturile oceanelor, – Jean Bart să dăruiască literaturii româneşti, acum în vremea superbei înfloriri a romanului românesc, o operă epică în care să palpite puternic viaţa patetică şi pitorească a celor care trăiesc în porturile noastre din comerţul pe apă. E o amplă şi nuanţată zugrăvire de caractere şi temperamente, care rezumă viaţa unei întregi şi complexe colectivităţi”[21].

---

[12] Jean Bart (Eug. Botez), *Europolis*, Ediţia a II-a, cu Prefaţă de G. Călinescu, Bucureşti, Editura Adevărul, p. 11.
[13] *Ibidem*, p. 12.
[14] *Ibidem*, p. 22.
[15] *Ibidem*, p. 70.
[16] *Ibidem*, p. 235.
[17] Garabet Ibrăileanu, *Note şi impresii*, Iaşi, Editura Viaţa Românească, 1920, cap. „Jean Bart”, pp. 190 – 192.
[18] *Ibidem*.
[19] *Ibidem*.
[20] *Ibidem*.
[21] „Adevărul”, Anul 47, Nr. 15116, 13 aprilie 1933, pp. 1 - 2.

Pe drept cuvânt, cronicarul consideră că: „niciunul din scriitorii români nu cunoaște mai bine ca Jean Bart viața acelor suflete complexe, a acelor imaginații aprinse ale meridionalilor, care se agită în porturile noastre; fiindcă acolo, în porturi, dar și-n largul mărilor și ocenelor, și-a trăit el însuși viața închinată binelui și frumosului”[22]. Mai este remarcat încă un aspect esențial al romanului: „eroul central, personajul principal, e parcă însăși Sulina”; (…) „*Europolis* nu e un roman «de analiză», ci mai degrabă un tablou de moravuri dintr-un centru unic la noi, prin exotismul și originalitatea lui”[23]. Continuă, delimitând coordonatele operei: „E o lume nouă, aceea a porturilor românești ce-și face acum intrarea în literatura noastră”[24]. Semnatarul cronicii se oprește pentru ilustrarea stilului scriitorului Jean Bart la un citat de la începutul cărții, unde este descris personajul principal – Sulina, după care prezintă intriga, sosirea unei scrisori din America, care a răvășit portul.

> „Ziua și noaptea se lucra la încărcarea vapoarelor. Numai în miezul zilei portul era mort. Sub ploaia de aur a soarelui de vară natura întreagă dormea moleșită. Nici o adiere, nici un semn de viață. Pământul și apa, oameni și animale cădeau parcă deodată într-o adâncă letargie. Nici o viețuitoare nu mai mișca pe cheiurile înfierbântate. Când soarele ajungea la zenit, portul mut, poleit într-o lumina orbitoare, părea în arșița zilei un oraș mort, adormit printr-o vrajă, pietrificat de veacuri, – un oraș fantomă”[25].

Transferând lectura de la roman la corespondența particulară, notele distinctive ale locului răzbat și mai puternic. Ofițer fiind, lui Eugeniu Botez – Jean Bart, nu-i era permis să activeze în domeniul politic, însă observa cu acuitate oamenii și funcționarea instituțiilor, era un patriot pătimaș și o persoană ce-și îndrepta atenția spre deznădăjduiții sorții. Nu în ultimă instanță, s-a implicat, cu toată forța lui, în schimbarea benefică a societății în care a trăit.

Revenind, prezentăm în continuare, documentul de la care acest demers istoriografic a pornit:

„**Cabinetul Comisarului Maritim Sulina**, 12 septembrie 1909, 2 octombrie 1909.

Dragă Domnule Spiridon[26],

Nu mai știu nimic, ce faci? Și cum o duci? Pe tânărul Cole l-am văzut când s-a dus la Rotterdam cu Ionescu. Eu mă aflu în Sulina căpitan de port, într-o slujbă în care mai găsesc timp să-mi reiau vechea ocupație de scriitor literar, după cum vei fi văzut în „Viața Romînească”.

Dar nu despre asta voi să vorbesc.

---

[22] *Ibidem*.

[23] *Ibidem*.

[24] *Ibidem*.

[25] Jean Bart (Eug. Botez), *Europolis*, Ediția a II-a, cu Prefață de G. Călinescu, București, Editura Adevărul, p. 7.

[26] Posibil să fie vorba despre scriitorul Spiridon Popescu (1864 – 1933).

După cum ştii în Sulina şcoala grecească e închisă, nu ştiu dacă v-a parvenit o cerere de deschidere a şcolei sub o nouă etichetă.
Pentru numele Domnului şi a tuturor sfinţilor, să nu faceţi greşeala de a o aproba!
Toată suflarea romînească de aici, cît a mai rămas la Gura Dunării, v-ar blăstăma.
Nu poţi înţelege lucrul decît dacă ai trăit aici, ca să cunoşti Sulina.
Un oraş pur grecesc, până acum 6 ani şedinţele Consiliului comunal se ţineau în greceşte, afişele pe stradă se publică în 2 limbi (greceşte şi romîneşte).
La mine, la lucru vin greci stabiliţi de 40 de ani şi nu cunosc absolut niciun cuvînt romînesc.
Ca în coloniile franceze fac cercetările şi judecăţile cu interpreţi.
Crede-mă că grecii aici ne desnaţionalizează.
Nu rîde! ... Ascultă.
Copiii de romîn învaţă greceşte, ruşii cari sunt mulţi aci ştiu greceşte fără a şti romîneşte.
Dacă unul din părinţi e grec şi celălalt rus, romîn, neamţ, copilul iasă grec. Postaşii romîni vorbesc greceşte, vardiştii, negustorii, ambulanţii strigă pe greceşte. Funcţionarii de la Comisia Europeană, de toate naţionalităţile, nu vorbesc romîneşte, dar vorbesc greceşte cu toţi lucrătorii lor din port. Eu aş scrie în chestia asta lucruri pe care nimeni nu le-a relevat, dar în slujba în care sunt nu-mi dă mîna.
Am fost la recrutare, ar fi trebuit Sulina să dea vreo 400 tineri, ştii cîţi s-au ales?
Numai 2.
Toţi ceilalţi declarau că fac armata.
Zoso! (Jos în Grecia)
După 2 luni vin înapoi din Grecia cu acte în regulă.
E un proces social extrem de interesant de cari nimeni nu s-a interesat. Dar cum spun nu-mi dă mîna să scriu, strîng note şi cîndva o să lucrez.
Grecii de aici au recurs la un truc cu care vor să ne prindă:
Au adus un grec din insula Cipru, colonie engleză şi deci profesor englez, deşi e grec curat din Levant.
Se laudă că va avea sprijinul consulatului englez.
Şcoala vor s-o pue sub direcţia unui grecoman macedonian.
Unul dintre acei fraţi arumîni pentru care naţionalitatea e o profesie rentabilă. Dacă e plătit de romîn e romîn, dacă de greci e grec şi dacă de bulgari e bulgar. Acest individ a fost agent sanitar în Sulina. Dat afară s-a făcut grec şi sub forma de romîn avea să ia direcţia şcoalei greceşti.
E aci o întreagă înjghebare deghizată pentru care grecii de aici au strâns bani mulţi.
Vă fac atenţi. În octombrie cică vine Haret aci pentru piatra fundamentală a bisericii şi şcolei. Vino atunci în Sulina, e interesant.

Salutări!
Eug. Botez, căpitan”[27].

[27] Biblioteca Academiei Române, *op. cit.*

Căpitanul Eugeniu Botez – scriitorul Jean Bart la Sulina

În momentul trimiterii scrisorii acesteia, Eugeniu Botez – Jean Bart se afla la Sulina, de aproximativ jumătate de an. O mică ştire din ziarul „Universul”, din 17 aprilie 1909, făcea cunoscute înlocuirile pe care Ministerul de Război le comunica Ministerului Lucrărilor Publice în privinţa ofiţerilor din serviciul porturilor, rechemaţi printre cadre, spre a-şi face stagiul, din porturile de la Galaţi, Constanţa, Sulina şi Calafat. La Sulina, căpitanul Eugeniu Botez l-a schimbat pe locotonent-comandorul C. Focşa[28]. În cadrul mutărilor, căpitanul Botez Eugeniu era transferat de la divizia de Dunăre la inspectoratul navigaţiei porturilor[29].

Abia în aprilie 1911 a fost numit titular în funcţia de „căpitan principal”, cu 550 lei salariu şi 100 lei diurnă, prin Înaltul Decret nr. 1420/1 aprilie 1911[30].

În 29 ianuarie 1912, în ziarul „Dimineaţa” a apărut ştirea, conform căreia, locotenent-comandorul Theodorescu Mihail şi căpitanul Botez P. Eugeniu, au fost confirmaţi, cel dintâi căpitan de port principal la Brăila, iar cel de al doilea căpitan de port principal şi comisar maritim al portului Sulina[31].

Apoi, prins într-un conflict diplomatic, i-a fost aprobată demisia din cadrele active ale armatei, trecând ca ofiţer în rezervă şi rămânând în acelaşi post la Sulina, până în noiembrie 1913[32].

Conform profilului său ideologic, la sfârşitul lunii martie 1913, îl regăsim pe Eugeniu Botez – Jean Bart prezidând, în calitate de comisar maritim al portului, „Bursa muncei”, muncitorilor din port, pentru stabilirea delegaţilor pe anul 1913 - 1914. Lista în frunte cu Anton Mocanu a reuşit, iar cea a sindicaliştilor la căzut[33].

În vara lui 1913, în viaţa privată a lui Eugeniu Botez se petrece drama de a-şi fi pierdut soţia, pe Marioara Botez, care s-a stins din viaţă, în ziua de 22 iunie 1913, la vârsta de 30 de ani, lăsând în urmă doi fii, Călin şi Stroe[34].

Apoi, în septembrie 1913, căpitanul în rezervă Eugeniu Botez, comisar maritim al portului Sulina, a fost numit căpitan de port principal al portului Constanţa, în locul lui căpitanului Troescu Vasile, chemat, în cadrele marinei militare[35]. Presa mai preciza despre căpitanul comandor Vasile Troescu, căpitan principal al portului Constanţa, faptul de se fi menţinut în serviciul inspectoratului general al navigaţiunei şi porturilor în gradul de comisar al portului maritim Sulina, în locul căpitanului de rezervă Botez Eugeniu, numit căpitan principal al portului Constanţa[36].

---

[28] „Universul”, Anul 27, Nr. 102, 17 aprilie 1909, p. 3.
[29] „Dimineaţa”, Anul 6, Nr. 1850, 16 aprilie 1909, p. 2.
[30] Constantin Mohanu, *op. cit.*, p. 119.
[31] „Dimineaţa”, Anul 9, Nr. 2837, 29 ianuarie 1912, p. 2.
[32] Constantin Mohanu, *op. cit.*, 135.
[33] „Universul”, Anul 31, Nr. 85, 28 martie 1913, p. 3.
[34] „Universul”, Anul 31, Nr. 178, 1 iulie 1913, p. 3.
[35] „Adevărul”, Anul 26, Nr. 8626, 17 septembrie 1913, p. 2.
[36] Idem, Anul 26, Nr. 8635, 26 septembrie 1913, p. 2.

Ziarul „Dimineața” aducea precizarea că transferul intra în vigoare cu data de 1 octombrie 1913[37].

Căpitanul în rezervă Eugeniu Botez, căpitan de port principal la portul Constanța, la 1 iunie 1915, a fost detașat provizoriu în postul de comisar maritim la portul Sulina în locul căpitanului de rezervă Mihuță Triadanfil, care trece la portul Constanța[38]. Informația apare și în Monitorul Oficial, trecerea de la divizia Dunăre, la aceeași divizie, adăugându-se și avansarea în gradul de locotenent-comandor în rezervă a căpitanului în rezervă Botez Eugeniu, în noiembrie 1915[39].

În mijlocul unui conflict diplomatic

Pe când Eugeniu Botez / Jean Bart era comandantul portului Sulina, ceea ce însemna că era suveran pe orice mișcare din port, a ancorat un mare vas britanic, rămânând acolo pentru câteva zile. La plecare, comandantul vasului englez nu s-a conformat regulilor protocolare prevăzute prin statut și regulamente, încercând să părăsească portul fără să încheie nicio formalitate.

Comandorul Eugeniu Botez care veghea la respectarea cu strictețe a legilor și regulamentelor s-a împotrivit și a somat regulamentar vasul britanic, dând ordine militare în consecință. Comandantul vasului englez nu s-a supus, refuzând să execute riguroasa disciplină dintr-un port mic. Întors în patria sa, a făcut plângere autorităților britanice, care a supus cazul guvernului român.

Al. A. Bădărău, ministrul Lucrărilor Publice, în perioada 1911-1915, „probabil, speriat de eventualitatea unui conflict diplomatic între România și Anglia” a dispus fără alte investigații revocarea lui Eugeniu Botez din calitate de comandant al portului Sulina. După ce chestiunea a fost supusă prim-ministrului Titu Maiorescu, acesta a recunoscut că „toată dreptatea” a fost de partea lui Eugeniu Botez. De asemenea, chestiunea a fost supusă și în Parlamentul englez, unde un membru a făcut o interpelare. Lordul Asquith a explicat cum au decurs faptele, argumentând că măsura comandantului român a fost „pe deplin” în spiritul legilor și regulamentelor dunărene.

Ziaristul de la „Adevărul” evocând epilogul, a menționat că în același an, Barbu Ștefănescu Delavrancea și Alexandru Vlahuță au vizitat portul Sulina, dezbătând împreună cu Eugeniu Botez / Jean Bart problema dunăreană[40].

După ceva timp, printr-o remaniere guvernamentală, Titu Maiorescu s-a menținut în funcția de premier, portofoliul ocupat de Al. Bădărău fiindu-i încredințat lui Barbu Ștefănescu Delavrancea, iar Eugeniu Botez, în calitate de ministru delegat, a participat, în anul 1912, în America, la Conferința Internațională de Marină, comandantul portului Sulina fiind singurul reprezentat al României la eveniment. În

[37] „Dimineața”, Anul 10, Nr. 3440, 30 septembrie 1913, p. 4.
[38] „Românul”, Anul 46, Nr. 388, 1 iunie 1915, p. 2.
[39] „Monitorul Oficial”, Nr. 180, 10 noiembrie 1915, p. 7515.
[40] „Adevărul”, Anul 47, Nr. 15208, 4 august 1933, p. 2.

presă apare ca evenimentul să fi avut loc de la New York[41], iar biograful Constantin Mohanu afirmă că s-a desfăşurat la Philadelphia[42].

Reabilitarea/ renumirea

În intervalul 20 iunie - noiembrie 1913, în timpul crizei balcanice, a fost mobilizat şi numit comandant al garnizoanei Sulina, îndeplinind simultan şi funcţia de comisar maritim. În calitate de comandant al garnizoanei, i s-au încredinţat trupele de uscat şi un ponton de torpile de baraj, având misiunea ca, împreună cu crucişătorul „Elisabeta", să asigure apărarea gurii Sulina.

În octombrie 1913, a fost numit căpitan de port la Constanţa.

A revinit la Sulina, în 28 mai 1915, ocupând funcţia de comisar maritim, la cererea Statului Major General al Armatei.

În noiembrie 1915 a fost ridicat la gradul de locotenent-comandor.

Pe 14 ianuarie 1916 a fost numit comandant militar al portului Sulina, cu misiunea de a apăra Gurile Dunării.

În perioada 1 septembrie 1916 - 31 mai 1918, în timpul Primului Război Mondial, Eugeniu Botez a avut o dublă calitate, îndeplinind funcţiile de comandant militar al portului Sulina şi căpitan de port din partea Comisiei Europene a Dunării. Prin măsurile luate, a căutat să demonstreze reprezentanţilor Comisiei Europene a Dunării că statul român poate asigura la fel de bine supravegherea navigaţiei.

La 1 septembrie 1917, pentru activitatea depusă, a fost avansat la rangul de căpitan-comandor. După o vreme de peste opt ani comisar maritim la Sulina (1909-1913, 1915-1918), Eugeniu Botez a părăsit localitatea, în decembrie 1918, iar din 1921 s-a stabilit definitiv în Bucureşti[43].

Politica statală în Dobrogea

Statisticile confirmă observația căpitanului portului în privința prevalenței grecilor la Sulina în perioada 1904 -1920. Cosmopolitismul se datora prezenței acolo a Comisiei Europene a Dunării. O anumită presiune și concurență referitoare la autoritate a intervenit după recunoașterea internațională a Independenței de Stat a României.

Autoritățile românești au dus o politică de „românizare" a Dobrogei prin: transferul de populație, clădirea de biserici, înființarea de școli, crearea infrastucturii și dezvoltarea economiei. Subiectul a suscitat adevărate campanii de presă.

Politica statală pentru Dobrogea în perioada ce a urmat după cucerirea Independenței de Stat a României s-a axat pe „stabilirea în mod definitiv a culturii românești", în condițiile în care „un număr de naționalități deosebite, și ca rasă, și ca religiune, și ca aspirațiuni și dintre care niciuna nu avea preponderență numerică sau

[41] Idem, Anul 47, Nr. 15209, 5 august 1933, p. 2.

[42] Constantin Mohanu, *op. cit.*, p. 138.

[43] Lăcrămioara Manea, Mădălina Ciocoiu, Iuliana Costea, *Europolis. Destinul unui oraș – titlul unui roman*, Brăila, Editura Istros, 2013, pp. 66 - 67.

culturală, se certau pe întâietate”[44]. Un rol însemnat în această acțiune l-a avut Spiru Haret, în contextul social tulbure al epocii.

Pentru consolidarea statului național unitar român, în Dobrogea, precum și în Basarabia și Transilvania s-au luat măsuri de înmulțire a școlilor și bisericilor. În Dobrogea, au venit învățători din țară sau din Ardeal, iar conducerea învățământului din satele mai mari a fost adusă de la orașe. Copiii sătenilor erau îndrumați să învețe meșteșugurile sau negustoria. Cum obținerea Dobrogei a fost rezultatul unui dureros schimb teritorial, prin pierderea Basarabiei, inițial politicile publice au fost incoerente, făcându-se doar administrație, neglijându-se interesele superioare ale statului, nerealizându-se studii referitoare la raporturile dintre locuitori, situația economică, gradul de cultură a fiecărei naționalități etc. Continuându-se raționamentul, se acreditase ideea că „Dobrogea este o țară străină, în care elementul românesc nu contează decât foarte puțin atât ca număr cât și din punctul de vedere cultural”[45].

O sinteză a politicii de stat referitoare la Dobrogea o face prefectul județului Tulcea, Ion C. Atanasiu, în 22 septembrie 1910, cu prilejul sosirii prim-ministrului Ion I. C. Brătianu, pentru o serie de „punere a pietrelor fundamentale” la lucrările pentru apă, palatul de justiție, clădiri școlare. La discursurile de la banchetul dat în onoarea premierului, prefectul subliniază declasarea Tulcei în comparație cu Constanța, în distribuirea fondurilor de investiții, considerată justă, având în vedere importanța strategică[46].

Grecii din Sulina – elementul etnic predominant

La Sulina trăiau greci, ucrainieni, ruși, armeni, bulgari, germani, italieni, englezi, polonezi, francezi, sârbi, evrei, albanezi și români. La începutul secolului al XX-lea grecii erau majoritari.

Statistica Primăriei Sulina privind situaţia etniilor, în anul 1904, a înregistrat o populaţie de 4 913 locuitori, din care 1 211 bărbaţi, 986 femei, iar restul copii.

Grecii, cei mai numeroși, erau 2 056, în timp ce românii numărau de 803 persoane. Statistica mai semnala alte 18 etnii: ruşi (ucraineni) 594, armeni 444, turci 268, austro-ungari 211, evrei 173, albanezi 117, germani 49, italieni 45, bulgari 35, englezi 24, tătari 22, muntenegreni 22, polonezi 17, francezi 11, lipoveni 7, danezi 6, găgăuzi 5 şi indieni 45[47]. În urma recensământului populaţiei din decembrie 1912 - ianuarie 1913, la Sulina erau în jur de 7 500 de locuitori, din care: 2 977 greci (39,9%); 1 785 români (23,9%); 1 060 ruşi (14,2%); 311 turci şi tătari (4,1 %); 288 evrei (3,8%); alții (14, 1 %)[48].

---

[44] Constantin Moisil, „Din istoria culturii românești în Dobrogea”, în *Lui Spiru C. Haret «ale tale dintru ale tale» la împlinirea celor șeasezeci ani*, București, Institutul de Arte Grafice Carol Göbl, Ssor. Ion St. Rasidescu, p. 1109.

[45] *Ibidem*, p. 1111.

[46] „Viitorul”, Anul 4, Nr. 1005, joi, 23 septembrie 1910, p. 2.

[47] Lăcrămioara Manea, Mădălina Ciocoiu, Iuliana Costea, *op. cit*.

[48] *Ibidem*.

Pentru anul 1922, un tablou al populaţiei oraşului Sulina pe naţionalităţi şi profesii, întocmit până la 1 ianuarie 1923 şi certificat de Biroul populaţiei din cadrul Primăriei, confirmă un total 3 920 locuitori dintre care, pe naţionalităţi şi pe sexe - români: 2 112 (588 bărbaţi, 557 femei, 488 băieţi, 479 fete); greci 1 280 (425 bărbaţi, 429 femei, 221 băieţi, 205 fete); sârbi - 143 (58 bărbaţi , 49 femei, 3 băieţi, 33 fete); ruşi - 102 (35 bărbaţi, 42 femei , 3 băieţi, 22 fete); otomani - 76 (26 bărbaţi, 29 femei, 21 fete); italieni - 68 (30 bărbaţi, 23 femei, 7 băieţi, 8 fete); armeni - 3 7 (16 bărbaţi , 9 femei, 9 băieţi, 3 fete); cehoslovaci - 31 (12 bărbaţi, 14 femei, 15 fete); englezi - 24 (10 bărbaţi , 8 femei, 4 băieţi , 2 fete); polonezi - 15 (2 bărbaţi, 6 femei, 4 băieţi, 3 fete); albanezi - 11 (3 bărbaţi, 4 femei, 4 fete); unguri - 6 (2 bărbaţi , 4 femei); bulgari - 5 (un bărbat, o femeie, 2 băieţi, o fată); danezi – 5 (un bărbat, 3 femei, o fată); francezi - 3 (un bărbat şi 2 femei); persani - 2 bărbaţi[49].

La Sulina existau consulate generale ale Angliei, Austro-Ungariei, Franţei, Italiei, Greciei, Ţărilor de Jos, Rusiei, Belgiei, Turciei.

Pe lângă bisericile şi comunităţile din oraş s-au înfiinţat şcoli cu predare în câteva limbi majoritare atunci, agreate de legile româneşti, fiecare finanţată de comunitatea respectivă, şcoli care au funcţionat şi în prima parte a sec. XX.

Conform statisticilor, s-a constatat că populaţia românească s-a dublat în perioada 1905-1912 (de la 824 la 1785), însă abia spre anul 1920, elementul românesc la Sulina a devenit preponderent, iar din 1923 populaţia românească a reprezentat aproape dublul grecilor: 2112 de români şi 1280 de greci. Acest aspect este reflectat, cu predilecţie, în rândul naşterilor înregistrate la Sulina: în anul 1910, din 244 de copii născuţi, 75 erau români şi restul de 169 erau de alte etnii; în anul 1921, din 126 de copii născuţi, 41 erau români şi restul, de 85 erau de alte etnii[50].

Școala din Sulina

Atent observator, patriot, a acționat încercând să echilibreze derapajele, atât cât natura funcției i-o permitea, cu riscul producerii un conflict diplomatic, la un moment dat[51]. A pledat pentru preponderența limbii române în administrație, aflată în poziție inferioară comparativ cu limba greacă. Prin natura funcției militare și talentul scriitoricesc a reușit să se afle în preajma decidenților, de la autorități locale, până la miniștri și Rege. Putem să intuim că de câte ori a avut ocazia și-a exprimat punctele de vedere și a influențat cât a putut luarea unor decizii importante de la cel mai înalt nivel.

În dimineața de 29 septembrie 1909, la ora 4, din Tulcea, plecau spre Sulina, cu 2 vapoare, autorități politice centrale și locale. La ora 6 au ajuns la Sulina, cu vaporul „Principele Nicolae”, miniștrii Spiru Haret, Anton Carp, precum și Grigore Antipa, secretar general al Ministerului Domeniilor Publice. Pe vasul „Domnița Florica” au venit Ioan Atanasiu, prefectul județului, protoereul județului – Niculescu, revizorul școlar Gheorghiu și inginerul Penescu. La debarcader au fost așteptați de către subprefectul Oardă, de căpitanul portului Eugeniu Botez, de primarul comunei

---

[49] *Ibidem*, pp. 20 - 23.
[50] *Ibidem*.
[51] „Adevărul”, Anul 25, Nr. 8109, 11 aprilie 1912, p. 2.

– Strat, de parohul Gheorghiu, de membrii Consiliului comunal, de corpul didactic, de către poliţaiul oraşului, de şefii de servicii şi un numeros public. La ora 7, miniştrii au coborât de pe vapor şi împreună cu cei prezenţi au vizitat locul unde urma să se clădească noua catedrală a oraşului. De acolo, „au făcut o plimbare până în apropiere de intrarea portului, unde căpitanul Eugen Botez le-a dat amănunue despre lucrările Comisiunii europene", se relatează în presa vremii[52]. După tonul scrisorii redactate cu doar două săptămâni înainte, este de greu de crezut, dincolo de eticheta militară, că Eugeniu Botez nu a găsit formula să-şi exprime faţă de ministrul învăţământului poziţia referitoare la poziţia inferioară a şcolii româneşti şi a limbii române.

Revenind la desfăşurarea evenimentului pe care presa vremii l-a relatat, aflăm că înalţii oaspeţi, la ora 8, s-au dus la biserică, unde parohul Gheorghiu a ţinut o cuvântare abordând chestiunea bisericilor şi a şcolilor din Dobrogea, arătând necesitatea clădirii catedralei din Sulina.

În răspunsul său, ministrul Spiru Haret s-a arătat mulţumit că într-una dintre părţile cele mai importante ale Dobrogei există „preoţi şi învăţători care lucrează pentru binele comun"[53].

A urmat un moment foarte important al vizitei, punerea pietrei fundamentale a Şcolii primare Nr. 2 din Sulina. S-a oficiat serviciul divin de către protoereul judeţului şi de către clerul din localitate. În tot timpul serviciului corul bisericesc a intonat cântece religioase. „Elevii şi elevele şcoalei primare, cât şi micii copii de la şcoala froebeliană au fost de faţă, îmbrăcaţi în costume naţionale. D. ministru s-a întreţinut şi cu micii elevi"[54].

Inevitabil, au urmat discursuri. Revizorul şcolar Gheorghiu a făcut o dare de seamă a tuturor şcolilor din Dobrogea, subliniind şi faptul că urmau să se clădească 28 de localuri noi.

Ministrul Spiru Haret în răspunsul său a mulţumit prefectului Atanasiu pentru munca din acest domeniu al şcolilor, după care a făcut o comparaţie cu situaţia din urmă cu 30 de ani, remarcând că igiena din şcoli contribuie mult la rata lor de frecventare.

În acel cadru solemn, directorul şcolii – Arjoca a citit *Actul de fundaţie* al şcolii, care a fost semnat de către miniştrii şi oficialităţile prezente. Documentul a fost emis în dublu exemplar, unul fiind depus la temelia şcolii, iar cel de-al doilea, dat spre păstrare, în arhivă[55].

După eveniment, miniştrii au plecat cu trăsurile, în vizită la farul Comisiei Europene a Dunării. Când s-au înapoiat, au luat parte la banchetul dat în onoarea domniilor lor, la Cercul Militar din localitate.

---

[52] Idem, Anul 22, Nr. 7211, 2 octombrie 1909, p. 3.
[53] *Ibidem*.
[54] *Ibidem*.
[55] *Ibidem*.

Și la banchet s-au rostit mai multe discursuri. Printre subiectele abordate, Ministrul Anton Carp a promis că se va interesa mai de aproape de starea materială a veteranilor din județul Tulcea, recunoscând că starea lor lăsa mult de dorit[56].

La ora 12 și jumătate miniștrii și întreaga delegație au plecat spre Tulcea, cu aceleași vapoare[57].

Discursurile au fost susținute de către primarul Niculescu și ministrul Haret. În ziua următoare, Spiru Haret mergea să inaugureze o școală din Chilia, iar ministrul Anton Carp urma să plece la București[58].

Miniștrii Spiru Haret și Anton Carp se aflau în circuit de punere a pietrelor de temelie ale școlilor dobrogene. În aceeași zi, de 29 septembrie 1909, au pus piatra fundamentală la școala din piața Sfântul Gheorghe, din Tulcea[59]. Vizita lor fusese anunțată din timp. Pentru data de 28 septembrie fusese planificată inaugurarea școlii din satul „Regele Carol"[60].

Școala din Sulina s-a înființat, într-adevăr, inaugurarea având loc pe 21 octombrie 1910. Pe cea de-a doua pagină a ziarului „Viitorul", din 30 octombrie, un titlu mare consemna: *Un monument de cultură la Gurile Dunărei. Inaugurarea marelui local de școală din Sulina. Solemnitatea. Cuvântările d-lui primar D. Strat, revizor școlar T. Gheorghiu, diriginte Arjoca. Discursul d-lui prefect I. C. Atanasiu*[61].

Inaugurarea noii școli primare de băieți s-a organizat la ora 6 p.m, iar prefectul județului Tulcea, I. C. Atanasiu venise special spre a prezida evenimentul. Se mai aflau cu acea ocazie la Sulina: subprefectul plășii Sulina – C. Oardă, primarul orașului – D. Strat, revizorul şcolar al județului Tulcea – T. Gheorghiu, inginerul arhitect al Ministerului Cultelor și instrucțiunii publice – M. Fakler, ajutorul de primar – Iuliu Spătan, comandantul Jandarmeriei – căpitanul Schipor, consilierii comunali: At. Hagiopol, Ahmet Mehmet, I. Banu, comandantul crucișătorului „Elisabeta" – comandorul Negru și lt-comandor Focșa, cu întreg corpul ofițeresc de pe bastiment. Desigur, în rândul asistenței se regăsea și căpitanul Botez, comisar maritim. Ziaristul mai nota că au fost prezenți mulți „cetățeni fruntași" din Sulina, împreună cu soțiile și fiicele lor[62].

După oficierea serviciului divin de către Protoereul județului Tulcea – S. S. Bogatu, asistat de către preotul Dosoftei Crihană, Arhimandrit de la Biserica Sfântul Nicolae, din localitate, au urmat discursurile primarului, revizorului școlar și prefectului.

Primarul Dimitrie Strat a relevat că „este încă viu întipărită în mintea tuturora că abia de un an de zile s-a pus cu o deosebită solemnitate, în prezența d-lui

---

[56] *Ibidem*.
[57] *Ibidem*.
[58] „Universul", Anul 27, Nr. 269, 1 octombrie 1909, p. 3.
[59] *Ibidem*.
[60] „Universul", Anul 27, Nr. 245, 27 septembrie 1909, p. 3.
[61] „Viitorul", Anul 4, Nr. 1036, 30 octombrie 1910, p. 2.
[62] *Ibidem*.

ministru al Cultelor și Instrucțiunii publice Haret și a d-lui ministru, pe atunci, de Domenii A. Carp, piatra fundamentală a noului local de școală”[63]. Se amintea că aprobarea proiectului și acordarea sumelor necesar se datora ministrului Haret. S-a subliniat că școala din Sulina era a 36-a clădire inaugurată de către prefectul Atanasiu, în Dobrogea, în ultimii doi ani ai mandatului său. S-au mai adus mulțumiri inginerului comunal V. Niculescu, „pentru râvna și munca neclintită ce a depus-o în conducerea noii clădiri care îi este răsplătită astăzi prin reușita și trăinicia acelei clădiri”. În mod simbolic, la finalul discursului său, primarul a predat cheia noii școli revizorului școlar, acest fapt semnificând că „autoritățile comunale au știut să-și facă datoria față de învățământ, rămânând ca de acum înainte să și-o facă cei chemați a conduce și educa tinerele generațiuni ce vor colinda prin noua școală”[64].

La rândul său, revizorul școlar T. Gheorghiu a trecut în revistă activitatea extrașcolară a perioadei mandatului prefectului Atanasiu, subliniind „starea deplorabilă” în care se găseau școlile existente în județ și din Deltă, plus câteva localități unde „nu existau de fel localuri de școală”, din 1883, nemaifăcându-se niciun progres în domeniu. Pentru reparații și construcții, în ultimii doi ani, fusese repartizată suma de 800 000 lei. Apoi, revizorul a predat cheia directorului școlii, urându-i „să își facă datoria de bun dascăl și de aci înainte și să se producă de astăzi înainte buni Români în noua școală”[65]. Formularea „buni români” se încadrează politicii centrale de „românizare” a Dobrogei.

În cuvântarea sa, dirigintele Arjoca al Școlii primare de băieți a făcut istoricul școlilor primare din Sulina, începând cu 1883 și prima școală primară. Numărul copiilor a fost mereu în creștere, conform recensămintelor școlare, iar o nouă clădire pentru școală fusese necesară. Directorul afirma că eforturile comunei trebuiau continuate, cu completarea localurilor pentru acoperirea nevoilor școlare. Directorul școlii a adus omagii ministrului Spiru Haret „pentru progresul și avântul ce a știut să dea instituțiunilor școlare din țară de când se află d-sa la departamentul instrucțiunii publice”[66].

Prefectul I. C. Atanasiu, în încheierea seriei discursurilor, la rândul său, a întors laudele și mulțumirile primarului D. Strat, precum și consiliului comunal pentru „râvna și munca ce au depus-o cu această ocazie”. A enumerat toate realizările ultimilor ani, din Sulina: străzile noi, asanarile, construcția abatorului, instalația luminii electrice, ridicarea noului și frumosului local de școală, urmând noua și impozanta catedrală. Efortul urbanistic avea totodată un rol strategic în imaginea țării, Sulina era primul port al țării unde intrau străinii, fiind important ca aceștia să realizeze că ajungeau într-o țară civilizată. Politicianul și-a continuat discursul accentuând că întreg guvernul și el personal și-au îndreptat atenția în paralel asupra modernizării orașului, dar „nu s-a uitat cultul de care este strict legat Statul român în toate manifestațiile sale”. Făcea referire la faptul că se începuse construirea

[63] *Ibidem*.
[64] *Ibidem*.
[65] *Ibidem*.
[66] *Ibidem*.

catedralei din Sulina, „măreț monument religios ca să dovedească tuturor veniți de peste 9 mări și 9 țări acordul, concordia și civilizația ce domnește în această parte a orientului Europei”[67].

Observăm diferențe de nuanțe și abordare între discursurile politicianiste și termenii realității exprimați în scrisoarea căpitanului de port, evocați însă și acolo în mod controlat. În ambele cazuri se vorbea despre patriotism, însă în mod diferit. Eugeniu Botez atragea atenția asupra deznaționalizării și un fenomen demografic persistent, respectiv preponderența grecilor, prefectul Atanasiu prezenta realizările regale și mândria în fața străinilor.

Prefectul a elogiat guvernul și mai presus de oricine, pe Rege, care a știut să conducă oștirile și țara spre obținerea Independenței statale:

> „Încheind, spune că peste toate și în toate, trebuie să nu uităm pe acela care cu brațul său vânjos a știut să conducă oștirile noastre pe câmpia de luptă, redobândind independența noastră, iar cu ochiul său ager și veșnic neadormit a știut să facă din România un puternic Regat și să conducă țara la gradul de civilizațiune și de mărire care uimește pe străini. Termină rostind: «Trăiască M. S. Regele Iubitul nostru Suveran, Trăiască M. S. Regina precum și întreaga Dinastie!»”. Cei prezenți au izbucnit în urale. S-a băut șampanie, Primăria a oferit buchete de flori doamnelor prezente. Prefectul a vizitat școala, iar la ora 8 seara, a părăsit localul „lăsând în sufletul tuturor o neștearsă amintire de cele câteva clipe duioase petrecute împreună la această frumoasă manifestare a sentimentului național de înfrățire românească”[68].

Beneficiind de perspectiva retrosectivă am putea considera că un set de mulțumiri pentru realizarea școlii s-ar fi cuvenit lui Jean Bart, care fără îndoială, dusese tratative de câte ori avusese ocazia, pentru această înfăptuire.

Având în vedere faptul că din 1933 Școala primară de băieți a purtat nume „Jean Bart” și niciun alt nume dintre cele invocate mai sus, rezultă că în memoria colectivă a localnicilor și a contemporanilor, în general, prieteni ori politicieni, s-a știut despre eforturile sale personale pentru înființarea unei școli românești.

Astfel, la câteva luni de la moartea sa, Ministerul Instrucțiunii, al Cultelor și Artelor, făcea cunoscut, prin intermediul Monitorului Oficial, din 5 august 1933, că școala primară de băieți din Sulina se va numi «Școala primară de băieți „Jean Bart”», conform Decretului Regal Nr. 2165, din 22 iulie 1933[69].

---

[67] *Ibidem.*
[68] *Ibidem.*
[69] „Monitorul Oficial”, Partea I, Nr. 178, sâmbătă 5 august 1933, p. 5124.

SCHOOL – A „HIGHLY INTERESTING SOCIAL PROCESS" AT SULINA – EUROPOLIS. A NOTE FROM A LETTER, DATED 1909, STORED IN THE COLLECTIONS OF THE ROMANIAN ACADEMY LIBRARY, SIGNED BY THE HARBORMASTER, EUGENIU BOTEZ - THE WRITER JEAN BART

-abstract-

Key Words: Sulina, Jean Bart, *Europolis*, school, multiculturalism, school, harbor, letter, Romanian Academy Library

This article also proposes a reconsideration of the relationship between biography - literary work, respectively literary work - historical reality, by selecting the substantive, historical and cultural characteristics, that allow historical research to discover parts of reality unfit for its instruments, then by the double operation of extraction from context and recontextualization, literature bringing accuracy to the knowledge of the subject. More commonly known by his pen name, Jean Bart - Eugeniu Botez (1877 - 1933) the naval officer, was the man who had the strength to change the realities of his world, and the collective memory has remembered his involvement, honoring him over time.

Thus, a few months after his death, the Ministry of Instruction, Cults and Arts, announced, through the Official Gazette of August 5, 1933, that the primary school for boys in Sulina, inaugurated on September 29, 1909, will be called "Primary School for Boys "Jean Bart"", according to Royal Decree No. 2165 of July 22, 1933. A unique letter, dated September 12, 1909, signed by the harbormaster, Eugeniu Botez, preserved in the Manuscript Collections of the Romanian Academy Library, is presented as a sketch of the atmosphere developed in the novel *Europolis*, but it is trenchant in its pages, naming the complicated social and political problems of the small but cosmopolitan community on the outer eastern edge of teh country, where the central authorities were getting harder to reach on the occasion of various festivities.

The author requests the establishment of Romanian schools in Sulina where the Romanian language, although the official language of the Romanian state, was not spoken in public institutions. Sulina was the place that brought Jean Bart literary fame by metamorphosing lived experiences between 1909-1913 and 1915-1918 in the novel *Europolis.*

Beyond the narrative, the scenes described artistically document the dynamics of the port world at the border of the country marked by specific political and administrative developments, determined by the functioning of the European Danube Commission (1856 - 1930), status of «porto-franco» of Sulina and recognition of the State Independence of Romania (1878).

SCURTĂ CLASIFICARE A NAVELOR MILITARE ANTEBELICE

*Dr. Marian BOZA**

Acest subiect a apărut în urma preocupării mele pentru domeniul naval de până în 1914, când descopeream în lucrările de specialitate contemporane o clasificare a tipurilor de nave de luptă mult simplificată şi care suferea, de multe ori de confuzii involuntare. Este clar, o astfel de temă nu este prea populară chiar şi în rândul istoricilor, de aceea ea nu se vrea decât un simplu îndreptar sau instrument de lucru pentru cei care studiază sau vor studia componenta militară a ţărilor cu flote importante în acea perioadă, 1887-1914. Este mult mai atrăgător şi interesant să analizăm o bătălie navală decât să vorbim despre drumul pe care l-au parcurs protagonistele unei dispute militare. Aceste nave militare au ajuns la punctul conflictului după o lungă evoluţie, în perioada de dinainte de 1914, când au încercat să beneficieze de toate descoperirile ştiinţifice ale vremurilor şi uneori să devină rapid inutile în urma apariţiei unei arme revoluţionare sau din cauza schimbării doctrinei navale.

Declicul sau impulsul declanşator l-a reprezentat o lectură a unei cărţi apărută în 1916, lucrurile fiind aproape identice şi atunci, când autorul consemna: „Omul de pe stradă ... numeşte fiecare navă de război, de la un superdreadnought la un submarin, ca fiind un *cuirasat*, la fel cum el identifică orice tip de maşină aeriană ca fiind un *dirijabil* şi fiecare tânăr ofițer pe care îl întâlnește *locotenent*”[1].

În perioada războielor din perioada velierelor avem o situaţie simplă şi foarte clară. Toate flotele principale, în jurul anului 1770 și-au clasificat navele de război în 6 clase, clasificare care se baza pe numărul de tunuri. Navele de prim rang aveau peste 100 de tunuri, navele de rang secund erau dotate cu între 80 și 98 de tunuri. Acestea primele două tipuri erau nave cu trei punți. Navele din clasa a treia aveau între 74 și 80 de tunuri, pe două punți. Deja standardizatul în marina franceză, celebrul „74”, ca *Généreux* din Franța și *Bellona* din Anglia, va reprezenta modelul celui mai întâlnit vas de luptă al marilor puteri marine. Primele trei clase formează ceea ce numim de obicei vase de linie. Celelalte trei clase vor forma grupul navelor de recunoaștere axat în principal pe ultimele două clase: nave cu o singură punte, celebrele fregate. Dar marinele vor folosi şi mai mult pe scară largă nave mai uşoare, care se aflau în afara clasificării, cum ar fi corveta, o reducere reală a fregatei cu cele trei catarge ale ei și bricul, echipat cu două catarge (trinchet şi arbore mare) şi cu greement pătrat. În sfârșit misiunile de legătură și patrulare, sunt asigurate de cutere, nave cu o singură velă pătrată, dar abundent echipate cu brigantine și focuri[2].

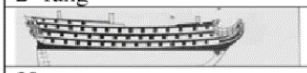
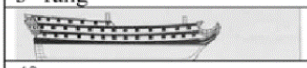
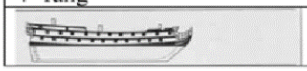
---

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

[1] Thomas Drayton Parker, *Naval Handbook* as *Bearing on National Defense and the European War*, JOHN J. NEWBEGIN, San Francisco, 1916, p. 1.

[2] Smaïl Aït-El-Hadj, „Caractéristiques de la guerre navale, XVIIIe et XIXe siècles”, în *Innovations*, 2013/3 (n° 42), pp. 240-241, https://www.cairn.info/revue-innovations-2013-3-page-237.htm&wt.src=pdf, accesat la 14 aprilie 2023.

Tabel cu cele 6 clase de nave de luptă:
Navele de linie

Schéma et rang	Nbre de ponts	Nbre de canons	Tonnage (tonnes)	Équipage (hommes)
1° rang				
	3	> 100	> 2 000	> 900
2° rang				
	3	84-100	1600-2000	700-900
3° rang				
	2	70-84	1400-1800	500-700
4° rang				
	2	50-70	1000-1500	300-500

Fregatele

Schéma et rang	Nbre de ponts	Nbre de canons	Tonnage (tonnes)	Équipage (hommes)
5° rang				
	1	32-50	800-1 400	200-300
6° rang				
	1	22-32	450-650	120-200

În ceea ce privește construcțiile navale, secolul al XIX-lea apare ca o perioadă de ruptură între o veche ordine, nava de lemn cu pânze, și o modernitate din metal și fum, ceea ce justifică de ce mulți autori califică această perioadă drept „revoluție maritimă”. Este de netăgăduit că în acest secol, marina militară se confruntă cu profunde răsturnări. Ca și conceptul de revoluție industrială, și cel de revoluție maritimă beneficiază de a fi pus sub semnul întrebării, în special în ceea ce privește limitele sale cronologice și relația sa cu inovația, și pus în context cu dimensiunile sale politice, economice, sociale, tehnice și militare. Se va prefera așadar termenul de tranziție. Vom vedea că termenul de „tranziție” a fost folosit încă din secolul al XIX-lea, în special în expresia „flotă de tranziție” care desemnează navele mixte din anii 1850[3].

Contemporanii au numărat patru repere marine pentru acest secol: vela, roata, elicea și cuirasatul; submarinul prindea contur și el în anii 1880, însă este dificil de calificat sau datat tranziția în această succesiune de modele și programe, care erau adesea învechite înainte de a fi finalizate. Între 1820 și 1840, infrastructura

[3] Géraldine Barron, „Les transitions techniques dans la marine militaire au XIXe siècle”, în *Revue d’histoire maritime*, n° 27 «Mer et techniques», 2020, pp. 1-2, https://hal.science/hal-03048275/document, accesat la 4 august 2022.

a fost pusă treptat în funcțiune în ceea ce privește construcția navală și întreținerea bastimentelor; este nevoie de încă douăzeci de ani și trecerea la elice pentru a vedea progrese în organizarea și pregătirea personalului. Pentru construcțiile navale, ca și în multe alte domenii, secolul al XIX-lea a deschis așadar o multitudine de căi, nu toate urmate, experimentate și criticate constant, într-un amestec care poate constituie principala sa caracteristică[4].

Această jumătate de secol a văzut începutul unui ritm din ce în ce mai accelerat în proiectarea, construcția, propulsia, armamentul și protecția navelor de luptă, care continuă și astăzi în această eră a turbinelor cu gaz și a rachetelor. Acum, marinele sunt obișnuite cu schimbări radicale, dar abia în 1860 a devenit realitate nava de război maritimă cu coca de fier, propulsată cu abur, apărând pentru prima dată în Franța, după secole cu predecesori ai navigației cu cocă de lemn. Deși blindate, aceste noi nave au păstrat tunurile montate pe lateral, care trăgeau prin saborduri, iar cele mai multe erau complet echipate cu catarge și velatură, indiferent dacă puteau naviga sau nu - o garanție considerată necesară atunci când motoarele navale erau încă considerate nesigure, consumul de cărbune era mare, iar instalațiile de alimentare cu cărbune se află la distanță sau inexistente în mările îndepărtate.

În următorii treizeci de ani au fost făcute experimente sălbatice în proiectarea navelor de război; în loc ca dimensiunea, armamentul și instalația navelor de război să fie supuse dezvoltării treptate, multe au fost depășite aproape înainte de așezarea chilei. Îmbunătățirile aduse armelor, blindajului, dimensiunilor, motoarelor și vitezei au evoluat atât de repede, fiecare dezvoltare interacționând cu restul designului și toate marinele la fel de ignorante în ceea ce privește cel mai bun design pentru o navă de război cu sarcini speciale, încât flotele majore au devenit o colecție curioasă de tipuri foarte diferite. În cele din urmă au apărut tipuri definite, dar dezvoltarea rapidă a continuat[5].

Cele două carene monumentale, HMS Warrior în 1861 și HMS Inconstant în 1866, au terminat impulsul final al conceptului de crucișătoare moderne. Stimulat de crucișătoarele franceze, nave bine blindate și înarmate, HMS Warrior era lansat ca una dintre cele mai puternice nave de război britanice de la acea vreme, capabilă să ajungă și să lupte cu navele similare străine și să depășească orice cuirasat mai vechi. Însă, în ciuda puterii sale superioare de foc și de apărare, are doar o singură punte închisă de tunuri și, prin urmare, din punct de vedere tehnic ar trebui să fie considerată o fregata. Mai multă confuzie a sosit în 1866 cu HMS Inconstant, o navă cu o punte deschisă cu tunuri, care o făcea strict vorbind, o corvetă, chiar dacă nava era la fel de mare și de puternică precum orice navă capitală. Aceste nave au fost construite conform nevoii tot mai mari de a avea nave de război tot mai rapide și mai puternice, dar care nu se mai încadrau în sistemul de clasificare existent. A început să se vorbească despre o categorie nou-nouță reprezentată de aceste nave de război puternice deţinute doar de către cele mai avansate imperii și, în cele din urmă, în

---

[4] *Ibidem*, pp. 11-12.

[5] John Leather, *World warships in review, 1860-1906*, Macdonald and Jane's, London, 1976, p. 7.

1887, cel mai revoluţionar sistem de clasificare a fost aprobat de amiralitate: navele capitale acum au obţinut oficial numele de *Battleships* şi toate noile modele inovatoare dintre ele şi micile sloopuri au fost oficializate ca noi „Cruisers”.[6]

Se susţine că reclasificarea flotei în octombrie 1887 a fost un eveniment mult mai semnificativ decât o simplificare a nomenclaturii serviciilor, reflectând în realitate schimbarea condiţiilor materiale şi strategice şi tranziţia serviciului de la unul dominat în mare parte de atacul de coastă la unul mai clasic, având modelul flotei de luptă de „blue-wather” asemănător cu cel al erei navigaţiei cu vele. Accentul flotei s-a îndreptat din nou către blocaj ca mijloc principal de apărare a comerţului, împreună cu un sistem de apărare a zonei focale stabilit pentru prima dată de Alexander Milne în anii 1870, care este, de asemenea, evaluat.[7]

Aproape în acelaşi timp, trei tipuri importante de nave de război au ajuns la maturitate: distrugătorul de torpiloare, submarinul şi crucişătorul blindat. Crucişătorul blindat – definit de obicei ca un crucişător mare, rapid, cu o centură de blindaj – s-a dovedit a fi cel mai important pentru Marină, deşi poate, în mod paradoxal, era de fapt cel mai vechi dintre cei trei[8].

Trecerea de la lemn la fier ca material de construcţie a carenei; îmbunătăţirile rapide ale puterii de pătrundere a armelor şi distructivitatea proiectilelor acestora, împreună cu introducerea armurii de fier, au condus la dezvoltarea unor nave care nu puteau fi aduse sub vechile sisteme de clasificare sau, într-adevăr, sub orice altele simple sau un sistem în general inteligibil. În 1872, după numai treisprezece ani de construcţii navale cu vase de fier, când problema clasificării era mult mai simplă decât a devenit de atunci, Sir N. Barnaby a propus la Royal United Service Institution următoarea formulă pentru a determina eficienţa comparativă a navei de război[9]:

$$\frac{A \times G \times H \times V}{L \times 100}$$

---

[6] Yiding Liu, „A Brief History of Cruisers, Witnesses of the Colonial Imperialism”, în *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, volume 497, Proceedings of the 2nd International Conference on Literature, Art and Human Development (ICLAHD 2020), pp. 687-688, https://www.atlantis-press.com/proceedings/iclahd-20/articles, acesat la 12 aprilie 2023.

[7] Scott M. Lindgren, *The Genesis of a Cruiser Navy: British First-Class Cruiser Development 1884 – 1909*, PhD Thesis, University of Salford, 2013, p. xxii, https://salford-repository.worktribe.com/output/1429758/the-genesis-of-a-cruiser-navy-british-first-class-cruiser-development-1884-1909, accesat la 17 mai 2021.

[8] Christopher M. Buckey, *Forging the Shaft of the Spear of Victory: The Creation and Evolution of the Home Fleet.*
in the Prewar Era, 1900-1914, (Ph.D_Thesis), University of Salford, 2014, p. 38, https://salford-repository.worktribe.com/output/1429145/forging-the-shaft-of-the-spear-of-victory-the-creation-and-evolution-of-the-home-fleet-in-the-prewar-era-1900-1914, accesat la 17 februarie 2023.

[9] Francis Elgar, “The classification and relative power of warships”, în *Transactions of the Royal Institution of Naval Architects*, Volume XXXVIII, 1897, London, p. 66.

Unde A este greutatea blindajului pe tona de navă,
Unde G este greutatea protecţiei armelor şi a muniţiei,
Unde H este înălţimea pragurilor bateriei deasupra liniei de plutire,
Unde V este viteza în noduri la încercarea cu mile măsurate,
Unde L este lungimea navei.

Această formulă a dat o măsură a eficienței luptei pentru principalele cuirasate ale zilei, a căror valoare depindea de acuratețea acestor ipoteze, dar era departe de a oferi un sistem de clasificare a navelor militare.

Contemporanii afirmau la sfârşit de secol al XIX-lea că asistau la imposibilitatea atribuirii unor valori definite diferitelor elemente de putere recunoscute pe diferite nave și determinarea importanței relative a fiecăreia față de celelalte, astfel încât să le exprime totul în termenii oricăruia, și să le reprezinte astfel în sistemele de clasificare din marinele moderne, care sunt rezultatul unor opinii și idei diferite cu privire la această chestiune. Astfel, trecând peste schimbările care au avut loc din când în când de la introducerea navelor blindate și a armamentului îmbunătățit, clasificarea de atunci în Royal Navy este următoarea[10]:

Nave blindate _____	Cuirasat clasa I
	Cuirasat clasa a II-a
	Cuirasat clasa a III-a
	Navă de apărare costieră
	Crucişător clasa I
Nave protejate _____	Crucişător clasa I
	Crucişător clasa a II-a
	Crucişător clasa a III-a
Nave parțial protejate _____	Crucişător clasa a II-a
	Crucişător clasa a III-a
Nave fără blindaj _____	Crucişător clasa a II-a
	Crucişător clasa a III-a

Clasificarea de mai sus cuprinde toate navele de luptă, cu excepția sloop-urilor, canonierelor și a altor ambarcațiuni mici. Cuirasatele de primă clasă includ clasele *Magnificent* (1895), *Royal Sovereign* (1892-1894), *Centurion* (1894), *Trafalgar* (1890-1891), *Admiral* (1887-1888). Cuirasatele de clasa a II-a cuprindeau pe *Colossus* (1886-1887), *Ajax* (1883), *Devastation* (1873 și 1877). Cuirasatele de clasa a III-a cuprindea 2 nave mici din clasa *Hero* (1888), vechile blindate *Swiftsure* (1872), *Audacious* (1870).

În marinele americane și italiene se urmează un sistem opus. Navele sunt clasificate în listele oficiale în ordinea deplasamentului, indiferent de tip sau calitățile de luptă. Navele de luptă ale Marinei Americane, excluzând doar torpiloarele, remorcherele, navele cu vele și navele de primire, sunt împărțite în patru „clase”. Prima clasă cuprinde toate navele cu deplasamentul de peste 5.000 de tone, a doua pe cele cuprinse între 3.000-5.000 tone deplasament, iar a treia pe cele între 3.000-1.000 tone, iar a patra pe cele sub 1.000 tone. Diferitele tipuri care se găsesc

[10] *Ibidem*, pp. 67-68.

în clasele respective sunt: în prima clasă, nave de luptă de clasa întâi și a doua, crucișătoare blindate și crucișătoare protejate; în clasa secundă, crucișătoarele protejate și parțial protejate, monitoarele mai mari, și un crucișător din lemn de 3.250 tone deplasament și 733 C.P., în a treia clasă, monitoarele cu o singură turelă, crucișătoare, canoniere, o navă de apărare a portului și o barcă de expediție; iar în cea de-a patra clasă, crucișătoare, canoniere, o navă cu tunuri cu dinamită, o navă de transport și o navă de antrenament pentru cadeți. Navele de luptă ale marinei italiene sunt împărțite în șapte clase în ordinea deplasamentului lor. Prima clasă include toate navele cu deplasament de peste 9.000 de tone; clasa a doua, toate între 6.000 și 9.000 de tone; clasa a treia, toate între 4.000 și 6.000 de tone; clasa a patra, toate între 3.000 şi 4.000 de tone, clasa a cincea, toate între 2.000 şi 3.000 de tone; clasa a șasea, toate între 500 și 2.000 de tone; clasa a șaptea, toate care au un deplasament sub 500 de tone.

Flotila de torpiloare este, de asemenea, împărțită în patru clase: prima clasă cuprinde toate cele peste 100 de tone de deplasament; a doua, toate între 60 şi 100 de tone; a treia, toate între 30 și 60 de tone; iar a patra, toate sub 30 de tone[11].

Sistemul german de clasificare ilustrează un compromis între cel al Royal Navy, care se bazează pe o luare în considerare generală a tipurilor și calităților de luptă, fără referire la nicio bază sau condiții numerice, și cel al Marinei SUA și Italiei, care este cel pur numeric de clasificare raportat la deplasament. Navele de luptă ale Marinei Germane sunt grupate în primul rând sub principalele tipuri, adică: nave blindate, canoniere blindate, crucișătoare și canoniere; iar aceste tipuri sunt subdivizate după cum urmează. Navele blindate sunt împărţite în patru clase: prima clasă cu peste 10.000 tone, a doua cu 7.500-10.000 tone, a treia cu 5.000-7.500 tone şi a patra clasă cu 3.000-5.000 tone. Primele trei clase sunt denumite de „navigație maritimă”, iar a patra „costieră“.

Canonierele blindate cu un deplasament mai mic de 3.000 de tone sunt, de asemenea, denumite „costiere”. Crucișătoarele sunt de patru clase. Prima clasă constă din tunuri care au un calibru de cel puțin 21 cm; clasa a II-a, a navelor cu blindaj de punte, al căror armament principal este format din tunuri de cel puțin 15 cm calibru; clasa a treia, a navelor cu blindaj de punte, al căror armament principal constă din tunuri cu un calibru mai mic de 15 cm, iar clasa a patra, a navelor cu un deplasament de cel puțin 1.000 de tone, fără blindaj de punte şi al căror armament principal constă din tunuri cu un calibru mai mic de 15 cm. Alte nave de luptă, nu torpiloare, al căror deplasament este mai mic de 1.000 de tone sunt clasificate ca şi canoniere[12].

În 1914 avem o clasificare finală. Navele din care este compusă Royal Navy pot să fie împărțite în trei clase generale, afirma Percival A. Hislam[13]. Prima constă din cuirasate și crucișătoare de luptă, care sunt frecvent clasificate împreună ca „nave capitale”.

---

[11] *Ibidem* pp. 69-70.
[12] *Ibidem*, p. 70.
[13] Percival A. Hislam, *The Navy of To-day*, T. C. & E. C. JACK, London, 1914, p. 16.

A doua este formată din crucișătoare de diferite tipuri, iar a treia din torpiloare. Atunci, marina britanică cuprindea 62 de cuirasate și 10 crucișătoare de luptă. Pasiunea populară pentru etichete a dus la împărțirea navelor de luptă în trei sau chiar patru grupuri. În primul rând, sunt cele mai vechi nave, caracterizate prin montarea a trei tipuri de tunuri, unul pentru lupta cu alte cuirasate la distanță lungă, altul de un calibru mai mic pentru asistarea tunurilor principale împotriva navelor de luptă la distanțe mai scurte, iar un al treilea destinat să fie folosit împotriva torpiloarelor. Navele care le transportau pe toate trei tipuri de tunuri sunt denumite „pre-Dreadnoughts".

Aceasta înseamnă, desigur, că au fost construite înainte de Dreadnought, în care caracteristica principală a fost eliminarea armamentului secundar. Ce trebuie să remarcăm aici este că termenul generic „Dreadnought" este aplicat acelor cuirasate și crucișătoare de luptă care, fără armament secundar, aveau tunuri de 12 inci (fie opt, fie zece) în bateriile lor principale. În mai puţin de patru ani de la lansarea acestui tip de vas, apar altele care, în timp ce întruchipează aceleași principii, aveau tunuri de 13,5 inci (care trag proiectile de 1250-lb.) față de proiectilele de 12-inci de doar 850-lb., iar pentru a indica acest avans astfel de vase sunt cunoscute sub numele de „super-Dreadnoughts". Următoarele nave capitale adăugate Marinei vor fi înarmate cu tunuri de 15 inci care trag cu proiectile de 1950-lb., de două ori mai grele decât cele trase de Dreadnought-ul original. Pentru aceste vase lordul Haldane a inventat greoiul, dar expresivul titlu de „hiper-super-Dreadnoughts"[14].

Până în epoca Dreadnought-ului, distrugătorul cu tunurile și torpilele sale înlocuise în întregime torpilorul pentru serviciul flotei. Distrugătoarele au devenit mai mari și mai stabile, copiind teuga ridicată de la clasa USS „Bainbridge"[15], intrat în serviciu în 1902.

În locul torpilorului, distrugătorul de torpiloare urma să apară ca nemesisul navei mai mici. În 1893, cei doi șefi constructori britanici de torpiloare (care sugerau o astfel de dezvoltare de ceva timp), sub conducerea amiralului Sir John Fisher (pe atunci controlorul marinei), au produs proiectele pentru primele TBD-uri (titlul a fost scurtat în curând la „distrugător"). Thornycroft (al cărui rol a fost de obicei neglijat) și Yarrow au construit fiecare o pereche de nave noi după propriile lor proiecte, urmate rapid de alte două construite de Laird[16].

În sistemul din 1887, crucișătoarele neprotejate de clasa a 3-a aveau misiuni de poliție navală în apele coloniale, dar crucișătoarele din primă clasă s-au alăturat unei rapide curse navale după anii 1890. Crucișătoare blindate ruseşti și franceze, armate cu blindaj lateral în stil cuirasat, au devenit o vizibilă amenințare pentru navigația britanică și s-a susținut cu ardoare de către strategii navali ca Marder să construiască o flotă de crucișătoare adecvată pentru a le contracara. Royal Navy și-

---

[14] *Ibidem*, pp. 16-17.

[15] Spencer C. Tucker, *Handbook of 19th Century Naval Warfare*, Sutton Publishing, 2000, p. 232.

[16] David Lyon, *Steam, steel and torpedoes: the warship in the nineteenth century*, H.M. Stationery Office, 1980, p. 54.

a lansat propriile programe pentru construirea de crucișătoare de protecție comercială, care la rândul lor au stimulat pe francezi, ruși și mai târziu pe americani să construiască și crucișătoare și mai mari pentru a contracara flota britanică.

Crucișătoarele au devenit astfel capabile și importante preluând tot mai multe sarcini în cadrul flotelor. Strategii americani au recunoscut repede această posibilitate și în clasa *Tennessee* de crucișătoare blindate lansate în 1906 au fost descoperite o mare asemănare cu navele de luptă mai mici de clasa a doua: ele au fost înarmate cu 2 turele duble de tunuri de 10 inci, ca majoritatea cuirasatelor de la acea vreme, şi cu un număr terifiant de 16 tunuri secundare de 6 inci, depășind multe nave de luptă mai mici, și a ajuns la un deplasament de peste 14.000 de tone, în timp ce își menținea viteza de 22 de noduri ca un crucișător propriu-zis. Vickers a fost contractat să construiască crucișătorul blindat Rurik pentru Marina Rusă în 1905. Rurik a ajuns la un nivel similar de armament și de apărare al unei nave capitale, operând la fel ca alte nave de luptă majore din flotă.[17]

Între 1904 şi 1914 un nou tip de navă, crucișătorul uşor, este introdus în Royal Navy. Denumirea apare însă abia în clasificarea adoptată pentru prima dată oficial de către Amiralitate în 1913, pentru a cuprinde navele de cercetare anterioare, crucișătoare de clasa a doua și a treia ale flotei.[18]

Pentru a arăta şi alte sisteme de clasificare, prezentăm o comparație a principalelor puteri navale, făcută în Senatul american și realizată la 1 noiembrie 1904[19], din care am extras din cele 8 flote consemnate pe cea a SUA:

	Număr	Tone
Cuirasate (10.000 t şi peste)	24	317.529
Cuirasat de apărare costieră	12	47.445
Crucișătoare blindate	10	129.215
Crucișătoare de peste 6.000 t	5	43.550
Crucișătoare 3.000-6.000 t	17	61.379
Crucișătoare 1.000-3000 t	23	31.667
Distrugătoare	16	6.695
Torpiloare	32	5.300
Submarine	8	913
	147	643.693

[17] Yiding Liu, *op. cit.*, p. 688.

[18] Timothy John Dougall, *The significance of Royal Navy cruiser procurement for British naval policy, 1904-1914*, PhD Thesis, King's College London, 2021, p. 1, https://kclpure.kcl.ac.uk/ws/portalfiles/portal/156682779/2021_Dougall_Timothy_1727108_ethesis.pdf, accesat la 12 august 2023.

[19] *United States Navy. Information (in tabular form) relating to vessels, the personnel of and appropriations for the Navy, and the comparative strength of the great naval powers,* S. Doc. 58-117, Compiled by Pitman Pulsifer, Clerk to the Committee on Naval Affairs, United States Senate. January 25, 1905. Presented by Mr. Hale, p. 24-25, https://www.govinfo.gov/content/pkg/SERIALSET-04765_00_00-016-0117-0000/pdf/SERIALSET-04765_00_00-016-0117-0000.pdf, accesat la 12 februarie 2023.

Mai mult decât alte nave, crucișătorul de luptă putem spune că are un tată. Amestecul special de viteză mare, putere de foc mare și armură ușoară era viziunea amiralul britanic John „Jacky" Fisher care, în 1904, s-a prezentat la Primul Lord al Amiralității cu o schemă de reformă navală, inclusiv specificații pentru un nou tip de crucișător, „HMS Inabordabil", menit să exploateze „primul deziderat" al luptei navale, „viteza". După 1905, această schiță a stat la baza primului crucișător de luptă, „HMS Invincible", mai rapid decât orice navă de luptă capitală existentă, cu o baterie uniformă de tunuri grele și o armură destul de subțire. Între anii 1904 și 1922, Regatul Unit, Germania și Japonia au construit douăzeci și șapte de astfel de noi nave[20].

Schimbarea clasificării crucişătoarelor,[21] o vedem la 31 mai 1913, când prin Navy Order 57/1913 se hotăra:

1. Schimbarea denumirii de „Crucişător blindat", „Crucişător protejat de clasa I", „Crucişător protejat de clasa a II-a", „Crucişător protejat de clasa a III-a", „Crucişător neblindat" şi „Crucişător de cercetare".
2. Pe viitor denumirea de crucişător se împarte oficial în 3 clase: „Crucişător de luptă", „Crucişător" şi „Crucişător uşor".
3. Termenul de „Crucişător" va fi utilizat pentru a desemna toate vasele care astăzi sunt denumite ca „Crucişător blindat", „Crucişător protejat de clasa I".
4. Termenul de „Crucişător uşor" va fi utilizat pentru toate celelalte crucişătoare.

În continuare sunt prezentate denumirile sub care diferitele tipuri de crucișătoare au fost construite și data lansării lor[22]:

1. Crucişătoare blindate (34), lansate între 1899-1907,
2. Crucişătoare protejate, clasa I (10), lansate între 1890-98,
3. Crucişătoare protejate, clasa a II-a (38), lansate între 1891-1913,
4. Crucişătoare protejate, clasa a III-a (11), lansate între 1890-1904,
5. Crucişătoare neblindate (7), lansate între 1908-12,
6. Crucişătoare de cercetare (8), lansate între 1904-5,
7. Cruicişătoare blindate uşoare (20 construite şi aflate în construcţie), primul lansat în 1913.

Lipsa unui sistem general de clasificare a tipurilor de nave militare era evidenţiată mai ales în cazul realizărilor de comparaţii între puterile navale ale momentului. Voi recurge la câteva astfel de comparaţii, din ani diferiţi, utilizând informaţii şi denumiri contemporane analizei.

---

[20] Ryan Alexander Peeks: „The Cavalry of the Fleet:" Organization, Doctrine, and Battlecruisers in the United States and the United Kingdom, 1904-22, 2015, p. 1, https://core.ac.uk/download/pdf/210600522.pdf, accesat la 24 martie 2022.

[21] *INDEX TO NAVY ORDERS, 1913*, Navy Office Library, pp. 4-5, https://seapower.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Commonwealth_Naval_Orders_1913.pdf, accesat la 12 ianuarie 2024.

[22] Percival A. Hislam, *op.cit.*, p. 29.

Raport prezentat îm parlamentul britanic în iulie 1898[23]

	Anglia	Franța	Rusia	Germania	Italia	SUA	Japonia
Cuirasate	52	27	12	9	15	5	3
Crucişătoare blindate	18	9	10	3	3	2	1
Crucişătoare protejate	95	30	3	7	15	14	10
Crucişătoare neprotejate	16	16	3	21	1	10	8
Nave de apărare costieră	15	14	15	19	-	20	3
Torpiloare mari	35	13	17	2	15	-	1
Nave pentru sarcini speciale	3	1	5	1	2	1	-
Distrugătoare de torpiloare	50	-	1	-	-	-	-
Torpiloare mici	98	211	114	113	142	8	44

Nave construite la 1 decembrie 1911[24]

	Cuirasate, *Dreadnought* tip[1]		Cuirasate[2]	Crucişătoare blindate, *Invicible* tip[3]	Crucişătoare blindate	Crucişătoare[4]	Distrugătoare	Torpiloare	Submarine	Nave de apărare costieră[5]
Anglia	12		42	5	34	79	192	59	65	-
Germania	7		21	2	9	39	109	22	14	5

[23] *Notes on naval progress*, Office of Naval Intelligence, Washington, Government Printing Office, 1899, p. 8.

[24] *Information Concerning Some of the Principal Navies of the World: A Series of Tables Compiled to Answer Popular Inquiry*, Office of Naval Intelligence, Washington, Government Printing Office, 1912, p. 7

SUA	6		25	-	12	30	36	28	20	4
Franţa	-		20	-	22	10	72	200	66	2
Japonia	-		13	2	11	15	58	59	10	2
Rusia	-		9	-	6	11	95	29	31	2
Italia	-		8	-	10	6	22	46	9	-
Austria	-		6	-	3	6	14	43	6	6

1 Cuirasate care au o baterie principală cu toate tunurile mari (280 mm şi mai mult),
2 Cuirasate de clasa I, sunt cele de (aproximativ) 10.000 t sau mai mult,
3 Crucişătoare blindate care au tunurile mari într-o singură baterie şi sunt capabile să-şi ocupe locul în linia de luptă cu cuirasatele. Au o creştere a vitezei în detrimentul a mai puține tunuri în bateria principală și o scădere a protecției armurii; sunt numite și crucișătoare de luptă.
4 Includ toate crucişătoarele neblindate cu un deplasament de peste 1.000 t,
5 Includ cuirasatele mici şi monitoarele.

Încercând o recapitulare a tipurilor importante de cuirasate, facem o scurtă prezentare:

Predreadnought-urile, comandate între 1892 și 1910 și a căror artilerie consta din:

a) O baterie principală de până la patru tunuri de mare calibru, dispuse în două turele duble instalate pe axa liniei centrale, unul pe sectorul prova și celălalt în pupa, cu sectoare de tragere mai mari de 240º;

b) O baterie intermediară cu un număr invariabil mai mare de tunuri de calibru mediu, dispuse mai ales pe laterale; unele nave aveau o a doua baterie intermediară de calibru diferit, dar aceasta a fost întotdeauna medie;

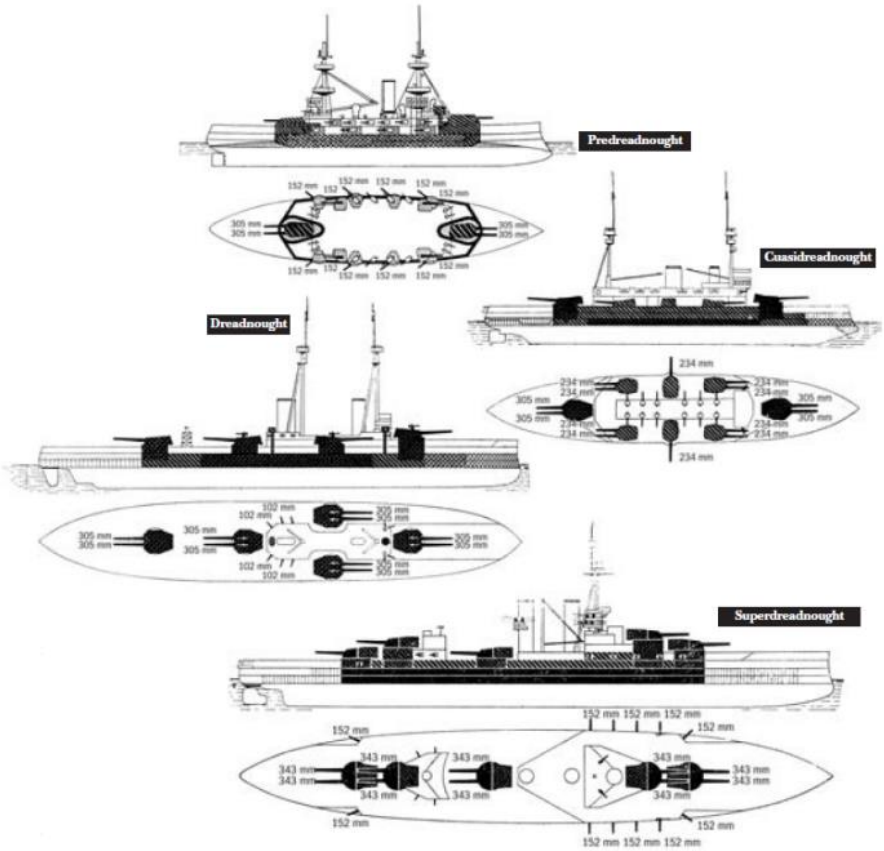
c) mai multe baterii anti-torpilă, cu un număr chiar mai mare de tunuri decât bateriile intermediare, întotdeauna de calibru mic. Din aceste motive se mai numesc „cuirasate cu baterii intermediare” sau cuirasate „policalibru” sau „multicalibru”. Aceste nave au dat o viteză maximă de aproximativ 18 noduri.

Quasidreadnought-ul sau **Semidreadnought**-ul, intrate în serviciu între 1905 și 1911, aveau artileria împărțită ca Predreadnought-urile dar cu diferența importantă că bateria sa intermediară, sau una dintre ele dacă erau două, era întotdeauna de calibru greu, deși mai mic decât cel al bateriei principale. La fel ca Predreadnought-urile, se numesc de asemenea, „cuirasate cu baterii intermediare” sau cuirasate „policalibru” sau „multicalibru”. Aceste nave au o viteză maximă de aproximativ 18 noduri.

Dreadnought-ul, care a răspuns la liniile generale de proiectare ale celui de-al doilea cuirasat britanic cu acest nume, care avea o baterie principală de opt sau mai

multe tunuri de calibru greu de 280 sau 305 mm și nu aveau baterii intermediare (deși unele marine le-au reținut o vreme, fără a reduce numărul de tunuri al bateriei principale). Din acest motiv, ele sunt numite și „cuirasate monocalibru”. Aceste nave aveau o viteză maximă cuprinsă între 21 și 23 de noduri.

Superdreadnought-ul, pe care unii l-au numit și „postdreadnought”, care erau nave de luptă derivate din Dreadnought și înarmate cu tunuri de calibrul 343 mm sau mai mare; primele dintre acestea au fost navele de luptă britanice clasa Orion, care au intrat în serviciu în 1912. La acea vreme aceste nave aveau o viteză maximă între 21 si 23 de noduri[25].



[25]Juan Antonio Imperiale, “LA EVOLUCIÓN DEL ACORAZADO”, PARTE III: PREDREADNOUGHTS. Y CUASIDREADNOUGHTS, în *Boletín del Centro Naval*, Número 808, Mayo/agosto de 2004, pp. 251-252, https://www.centronaval.org.ar/boletin/BCN808/808imperiale.pdf, accesat la 12 mai 2022.

Vorbind despre concluzii, împărtășesc opiniile prezentate de David Lyon[26], care afirmă că într-un fel, situația de la începutul secolului al XX-lea seamănă cu cea cu 100 de ani înainte. În ambele cazuri a existat o ierarhie ferm stabilită a tipurilor de nave de război, deoarece tulburările confuze ale experimentului și scopul nesigur din ultimii 50 de ani au produs în sfârșit tipurile clar separate de cuirasat, crucișător (mare și mic) și distrugător. Cu toate acestea, începutul secolului al XX-lea avea să vadă ritmul de dezvoltare crescut la un nivel chiar mai ridicat decât înainte. Începea marea mărire a navei de luptă a erei Dreadnought.

Dacă în perioada velierelor asistăm la o clasificare simplă pe tipuri de nave, în perioada 1887-1914 lucrurile au stat total diferit. Lucrarea de față încearcă să facă puţină lumină în diversitatea extraordinară de nave de luptă de atunci, unele având o existenţă efemeră, crucişătorul torpilor de exemplu sau cuirasatul costier, acesta supravieţuind în cadrul flotelor mici scandinave. Chiar dacă elementele de bază în sistemele de clasificare ale perioadei, pentru că au existat mai multe, chiar dacă modelul britanic avea întâietate, au rămas puterea de foc, blindajul şi viteza oricărei nave, vom observa că doctrinele navale şi-au avut rolul lor, pendulând între crucişător şi cuirasat ca navă capitală.

Recurgând ca surse la lucrări apărute până în 1914, am căutat să evidenţiez dificultatea realizării unui astfel de sistem de clasificare de către flotele momentului şi că totul a început să fie mai simplu şi mai clar după apariţia navei de tip Dreadnought, în 1906.

BRIEF CLASSIFICATION OF PRE-WAR MILITARY SHIPS

-abstract-

Key Words: ships, classification by types of ships, battleship, cruiser, Dreadnought type ship, 1887-1914, 1906, 1913, torpedo-boat, big guns

If during the period of sailing ships we witness a simple classification by types of ships, between 1887-1914 things were totally different. The present work tries to shed some light on the extraordinary diversity of battleships of that period, some of which had an ephemeral existence, the torpedo cruiser for example. Even if the basic elements in the classification systems of the period, because there were several, the British model taking precedence, the firepower, armor and speed of any ship remain relevant, we will note that naval doctrines had their role, with a pendulum between cruiser and battleship as a capital ship.

Relying on works published up to 1914 as sources, I sought to highlight the difficulty of achieving such a classification system by the fleets of the time and that everything began to be simpler and clearer after the appearance of the Dreadnought type ship, in 1906.

[26] David Lyon, *op. cit.*, p. 55.

ŞCOALA GEOPOLITICĂ ROMÂNEASCĂ DIN PRIMA JUMĂTATE A SECOLULUI AL XX-LEA DESPRE ROLUL BINOMULUI MUNTE-MARE ÎN ISTORIA NAȚIONALĂ. STUDIUL DE CAZ GHEORGHE I. BRĂTIANU

Colonel (r) prof. univ. dr. Petre OTU[*]

Introducere

Încă din zorii istoriei, oamenii au observat existența unei legături intrinseci între modul lor de viață și spațiul geografic în care ei trăiesc. Pe cale de consecință, mulți gânditori au formulat de-a lungul timpului diverse teorii asupra acestei relații prin care au încercat să o explice, să sintetizeze consecințele, să imagineze diverse scenarii pentru comunitățile din care proveneau etc. În cadrul restrâns al acestui studiu, nu este nici posibil și nici util un inventar, o enumerare a ideilor exprimate. Menționăm doar faptul că în secolul al XIX-lea, conex celei de-a doua revoluții industriale, cu descoperiri epocale în multe domenii, geografia, una dintre cele mai vechi științe din lume, cunoaște o adevărată explozie. Planeta încetează să mai aibă pete albe, iar studiile geografice înregistrează un progres remarcabil grație unor savanți renumiți, adevărați titani, cum ar fi Alexander von Humboldt (1769-1859), considerat un Aristotel și Columb al epocii sale, Karl Ritter (1779-1859), părinte al geografiei moderne și cel ce a pus bazele geografiei politice, Élisée Reclus (1830-1905), geograf, anarhist, scriitor, filosof al naturii, autor al monumentalei lucrări *Noua Geografie Universală* (19 volume), dar și a altor volume de mare întindere.

Aceste imense acumulări științifice, dublate de intrarea omenirii într-o nouă fază, cea oceanică, după cea maritimă, urmată apoi de cea atmosferică, a generat apariția unei noi discipline, după unii știință, cu caracter interdisciplinar. Bazele ei au fost puse, așa cum se cunoaște foarte bine de către Friedrich Ratzel (1844-1904) sub numele de antropogeografie, pentru ca suedezul Rudolf Kjellen (1864-1922) să consacre sintagma de geopolitică, sub care s-a generalizat în toată lumea. „Fiică a geografiei", dar și a științelor despre stat, geopolitica a cunoscut o evoluție spectaculoasă în prima jumătate a secolului al XX-lea, astfel că s-au creat veritabile școli- germană, franceză, anglo-saxonă, rusă/sovietică, italiană, japoneză, chineză[1]. A urmat, din cauze diverse, un declin accentuat în perioada postbelică,

---

[*] Preşedintele Comisiei Române de istorie Militară; Universitatea de Ştiinţă şi Tehnologie Politehnica Bucureşti. Centrul Universitar Piteşti.

[1] Pentru evoluția acestor școli a se vedea, între altele, Emil I. Emandi, Gh Buzatu, Vasile Cucu, (editori), *Geopolitica*, vol 1, Editura „Glasul Bucovinei", Iaşi, 1994; Ionel-Nicu Sava, *Şcoala geopolitică germană*, Editura Info-Team, Bucureşti, 1995; Tămaş, Sergiu, *Geopolitica - o abordare prospectivă*, Editura Noua Alternativă, Bucureşti, 1995; *The Geopolitics Reader*, edited bydited by Gearóid Ó Tuathail, Simon Dalby and Paul Rouledge, London and New York, First published 1998 by Routledge, pp. 15-47; Paul, Claval, *Geopolitică şi Geostrategie.Gândirea politică, spaţiul şi teritoriul în secolul al XX-lea*, traducere: Elisabeta Maria Popescu, prefaţă: Octavian Mândruţ, Editura Corint, Bucureşti, 2001; Paul Dobrescu, *Geopolitica*, Comunicare.ro, Bucureşti, 2003; Constantin Hlihor,

pentru ca, începând cu anii ‘80 ai secolului trecut, studiile geopolitice să cunoască un reviriment, iar astăzi, ele să aibă o foarte mare circulație în mediile academice, politice, militare, ziaristice etc.

Considerații privind școala românească de geopolitică

S-ar crede din această enumerare că geopolitica este un apanaj al marilor puteri, al marilor imperialiste, dar, în realitate, perspectivele generate de noua disciplină sunt indispensabile și actorilor mijlocii sau mici.

Este și cazul României, care a beneficiat în prima jumătate a secolului al XX-lea de o școală geopolitică de înaltă clasă[2]. Ea se remarcă prin câteva trăsături distincte cum ar fi:

-şcoala geopolitică românească nu s-a cristalizat în jurul unei personalităţi fondatoare, cum a fost cazul în Germania, Franţa, SUA, Marea Britanie.

-ea a cuprins o serie de intelectuali de diferite orientări. Se pot deosebi mai multe filoane: geografic: Simion Mehedinţi, George Vâlsan, Vintilă Mihăilescu, Ion Conea ș.a.; sociologic-Dimitrie Gusti, Anton Golopenţia, Mircea Vulcănescu, Traian Herseni ş.a.; demografic - Sabin Mănuilă; istoric: N. Iorga, Gheorghe I. Brătianu ș.a.; militar: Mircea Tomescu ș.a.

-modernitatea multor idei şi teorii referitoare la noua disciplină, susţinute de intelectualii români;

-integrarea în fluxul internațional de idei, cercetătorii români fiind buni cunoscători ai dezbaterilor internaţionale în problemele geopolitice. De altfel, elita intelectuală autohtonă, formată în marea ei majoritatea la şcoli din vestul Europei, a cunoscut temeinic teoriile şi doctrinele geopolitice germane, franceze, anglo-saxone etc

-originalitatea; cercetătorii români au adus viziunea unei ţări mici asupra acestei discipline care părea să fie apanajul marilor puteri, fapt ce s-a concretizat într-o serie de contribuţii semnificative.

Contribuțiile cercetătorilor români se regăsesc în sinteze de sine stătătoare, în capitole de introducere geografică ale unor lucrări istorice de mare întindere, în volume speciale consacrate problematicii noii discipline. Discursul şi cercetările geopolitice s-au regăsit şi în studii de mai mare sau mai mică întindere, publicate în reviste generale sau de specialitate cum ar fi: „Convorbiri Literare”, Revista Fundațiilor Regale”, „Gândirea”, „ Affaires Danubiennes”, „Sociologia Românească ”, „Buletinul Societăţii Regale de Geografie” etc.

---

*Geopolitica și geostrategia în analiza relațiilor internaționale contemporane: Considerații teoretice și metodologic*e, Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I, București, 2005; pp. 40-68; Gérard Dussouy, *Les théories géopolitiques. Traité de Relations internationales (I)*, L ‘Harmattan, Paris, 2006, pp. 115-207; Dragoş Frăsineanu, *Geopolitica*, ediția a II-a revăzută și adăugită, Editura Fundației România de Mâine, București, 2007; Frédéric Lasserre, Emmanuel Gonon, *Manuel de géopolitique. Enjeux de pouvoir sur des territoires*, Armand Colin, Paris, 2008; Gheorghe Văduva, *Geopolitica. Teorii. Areale. Falii. Confluențe, excurs geopolitic*, București, 2013 etc.

[2] Detalii în Petre Otu**,** *L' école roumaine de géopolitique, în ACTA.XXVII th International Congress of Military History,* Athens, 19-25 august 2001, pp. 131-142.

În 1941 a apărut revista „Geopolitica şi Geoistoria. Revistă Română pentru Sud-Estul European". A avut o apariţie neregulată până în 1944[3]. Comitetul de redacţie a fost format din Gheorghe I. Brătianu, Ion Conea, Anton Golopenţia, Sabin Mănuilă şi Mircea Vulcănescu. Sumarul acesteia era divers şi reflecta cu deosebire perioada prin care trecea statul român în acel moment.

Semnificative sunt şi cursurile susţinute de unii savanţi, cum ar fi Simion Mehedinţi, N. Iorga[4], Gheorghe I. Brătianu[5] ş.a,. susţinute la Şcoala Superioară de Război din Bucureşti, cea mai înaltă instituţie a învăţământului superior românesc.[6]

Problematica analizată de savanţii români în lucrările şi studiile publicate a fost largă, vizind principalele aspecte ale disciplinei dezbătute pe plan european. Dintre subiectele care au reţinut atenţia menţionăm: profilul şi obiectul de studiu al disciplinei; direcţiile ei de cercetare; caracteristice investigaţiei geopolitice; controversele pe care ea le-a generat în mediile academice şi politice internaţionale; necesitatea studiilor de acest gen pentru ţările mai mici, în primul rând pentru România; poziţia geopolitică şi geostrategică a naţiunii române şi statului înainte şi după 1918; măsurile ce se impun a fi întreprinse pentru apărarea integrităţii teritoriale sau refacerea ei după dezastrul din anul 1940 etc.

Semnificaţia binomului munte - mare în istoria românilor

Una dintre cele mai importante probleme care a reţinut atenţia geopoliticienilor români a fost cea a relaţiei dintre munte şi mare în istoria naţională. Ea face parte din chestiunea fundamentală a geopoliticii, respectiv cea a raporturilor dintre puterile terestre (telurocratice) şi maritime (tasalocratice). Marea şi uscatul s-au aflat de-a lungul istoriei într-o permanentă competiţie, ce porneşte, dacă este să

---

[3] „Geopolitica şi Geoistoria. Revistă Română pentru Sud-Estul European", I., Societatea Română de Statistică, Bucureşti 1941; II, 1942; III, martie - aprilie 1944.

[4] Nicolae Iorga, *Chestiunea Rinului. Istorie a Europei apusene în legătură cu această chestie. Lecţii ţinute la Şcoala de Războiu*. Tipărite după notele stenografice ale d-lui H. Stahl pentru folosul elevilor săi de..., Editura Societăţii „Neamul Românesc", Vălenii de Munte, 191; Idem, *Chestiunea Dunării. Istorie a Europei răsăritene în legătură cu această chestie*. Lecţii ţinute la Şcoala de Războiu. Tipărite după notele stenografice ale d-lui H. Stahl pentru folosul elevilor săi de..., Editura Societăţii „Neamul Românesc", Vălenii de Munte, 1913; Idem, *Chestiunea Mării Mediterane. Istorie a Europei de Miazăzi în legătură cu această chestie*. Lecţii ţinute la Şcoala de Războiu. Tipărite după notele stenografice ale d-lui H. Stahl pentru folosul elevilor săi de..., Editura Societăţii „Neamul Românesc", Vălenii de Munte, 1914; Idem, *Chestia Oceanelor. Lecţii făcute la Şcoala de Războiu*, Tipografia „Cultura Neamului Românesc", Bucureşti, 1919:

[5] Gheorghe I. Brătianu, *Originile şi formarea unităţii româneşti. Prelegeri ţinute la Şcoala Superioară de Război*, ediţia a doua, Ediţie îngrijită, note, postfaţă, repere cronologice şi addenda de Aurel Pentelescu şi Petre Otu, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1994.

[6] Pentru evoluţia instituţiei a se vedea: *Istoricul Şcoalei Superioare de Războiu, 1889-1939*, Bucureşti, 1939; General maior Mircea Agapie, maior Constantin Hlihor, Maior Ion Emil, *De la Şcoala Superioară de Război la Academia de Înalte Studii Militare. Comandanţi. Profesori. Absolvenţi (1889-1995*), Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1995.

facem o retrospectivă, de la războaiele medice, dintre Imperiul ahamenid și polisurile grecești și continuă până la Războiul Rece și chiar în zilele noastre[7]. Aș face observația că rivalitatea dintre SUA și China de astăzi este relativ similară cu cea dintre Imperiul britanic și cel wilhemian de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea. După cum se cunoaște ea a reprezentat una dintre cele mai importante cauze al declanșării „Marelui Război" din anii 1914-1918. Cel mai adesea, dar fără a absolutiza acest lucru, puterile tasalocratice au deținut hegemonia mondială.

Cercetările autohtone în domeniul geopoliticii au început înainte de Primul Război Mondial, putând fi menţionate contribuţiile geografului **Simion Mehedinţi** (1868-1962) şi istoricului N. Iorga (1871-1940).

Primul şi-a făcut studiile la București apoi în Franța și Germania fiind elev al lui celebrului F. Ratzel[8]. A fost profesor la Universitatea din București la prima catedră de geografie din țară (1900-1938), membru titular al Academiei Române din anul 1915, director al „Anuarului de geografie și antropgeografie (1910-1914), președinte al comitetului de redacție al „Buletinului Societății Regale Române de Geografie" (1921-1942)[9]. A fost scriitor și eseist, director al revistei „Convorbiri Literare" (1907-1923).

Creator al școlii române de geografie, Simion Mehedinţi a avut un rol important și în dezvoltarea gândirii geopolitice în România . S-a preocupat de stabilirea obiectului de studiu, de precizarea locului ei în sistemul ştiinţelor, de determinarea legilor şi categoriilor geopolitice, a metodelor de cercetare în geopolitică, de rolul factorului geografic în evoluția istorică a românilor, etc. Principala lucrare este *Terra - introducere în geografia ca ştiinţă*, două volume, apărută în 1931, în cadrul căreia a elaborat un sistem propriu de gândire geografică.

S-a pronunțat constant pentru ca analiza istorică să cuprindă imperios și perspectiva geografică, întrucât oamenii și comunitățile au o legătură indestructibilă cu spațiul pe care îl ocupă. În acest sens, îl critica pe N. Iorga care a scris *Istoria Românilor*, operă monumentală a istoriografiei românești, dar cele zece volume ale polihistorului nu conțin nici o hartă. De aceea, pe lângă activitatea sa didactică și științifică desfășurată în învățământul superior, S. Mehedinți s-a preocupat de difuziunea cunoștințelor de istorie și geopolitică în învățământul gimnazial și secundar. Iată, de exemplu, în anul 1924, a redactat manualul „Antropogeografie" pentru clasa a VI-a, unde s-a pronunţat în favoarea individualizării direcţiei geografiei umane. „Antropogeografia sau Geografia omului, sublinia Mehedinţi,

---

[7] Această rivalitate este amplu dezbătută în istoriografia de profil. A se vedea pentru o imagine sintetică Carl Schmitt, *Terre et Mer: un point de vue sur l'histoire*, introduction Alain de Benoist, postface Julien Freund, La Nouvelle Librairie, Paris, 2022.

[8] La moartea acestuia (1904), Simion Mehedinți l-a evocat în broșura: *Antropogeografia și întemeietorul ei Fr. Ratzel* de S. Mehedinți, Atelierele Grafice I. V. Socecu, București, 1904.

[9] Dorina N. Rusu, *Membrii Academiei Române. Dicționar. 1866 - 2016 Dicționar Partea a II-a,(M-Z)*, ediția a V-a, revăzută și adăugită, cuvânt înainte de acad Ionel - Valentin Vlad, președintele Academiei Române, Editura Academiei Române, București, 2016, pp. 86-87.

este ramura geografiei care cercetează legăturile dintre om şi Pământ, adică influenţa planetei asupra omului şi reacţia omului asupra planetei”[10].

Preocupările de geopolitică ale savantului se manifestă înainte de Primul Război Mondial, mai întâi prin studiul *Unirea principatelor din punct de vedere geografic*, publicat în „Convorbiri Literare”[11], urmat apoi de *Chestia orientală* din 1914[12]. Au continuat apoi prin alte lucrări şi studii, astfel că se poate vorbi de o concepţie geopolitică asupra lumii și a românilor.

De o atenție deosebită s-a bucurat muntele și marea. „*Viața popurului nostru, constată Mehedinți, a avut și are două coordonate-: de o parte Muntele și Codru, de altă parte Dunărea și Marea”*[13]. În studiul *Legăturile noastre cu Dunărea și Marea*, el porneşte de la sintagma lui Herder potrivit căreia „istoria este o geografie în mişcare” şi demonstrează că fluxurile şi refluxurile evoluţiei românilor au fost determinate de statutul marelui fluviu și ale Pontului Euxin și de accesul la ele.

După opinia sa, Dunărea este cel mai istoric râu al Europei. „Într-o vreme când Rinul și alte mari ape ale continentului curgeau prin păduri neumblate și se vărsau la mare prin mlaştini locuite de păsări sălbatice, preciza sanvantul, la gurile Dunării se ridica Istros și alte câteva porturi vestite în tot în tot răsăritul Mediteranei/.../Cum sunt astăzi pentru Englezi și alte puteri maritime, coloniile de peste ocean, așa erau pentru vechii Elini, factoriile din Pontul Euxin”. Iar concluzia lui Mehedinți merită să fie reținută: „Așa se explică de ce din tot pământul românesc de azi, cel dintâi colț, luminat de razele istoriei, e cel de lângă mare”[14].

Dar, treptat, Marea Neagră, este exclusă de la comerțul mondial, odată cu intrarea omenirii în faza oceanică și cu ascensiunea otomanilor. „Cuprinsă de Tătari care se întind în nordul Mării Negre prin Basarabia (Bugeac) până în Dobrogea, marea cea ospitalieră sub Greci și Italieni, ajunge o mare neagră, Kara Tengis, scrie Mehedinți. Și astfel, continuă el, renașterea politică de sub Mircea și Ștefan corespunde cu declinul mării vecine, isvorul cel mai bogat pentru viața și cultura oricărui Stat”[15] .

Consecința este îndreptarea comerțului spre munți și spre Polonia, marea devenind un fel hinterland al împărăției otomane. În plus, pentru sporirea controlului

---

[10] Simion Mehedinți, *Antropogeografie*, Bucureşti, 1924, p. 25.

[11] Idem, *Unirea principatelor din punct de vedere geografic, „*Convorbiri Literare*”*, Anul XLIII, nr 1, Bucureşti, ianuarie 1909, pp. 75-81.

[12] Idem, *Chestia orientală din punct de vedere geografic și etnografic*, „Buletinul Societății Regale Române de Geografie”, Tomul XXXV, 1914, pp. 169 - 181. Studiul este reluat în S. Mehedinți, *Opere complete, vol I. Geographica*, partea a doua, Biblioteca Enciclopedică, Fundația Regală pentru Literatură și Artă, București, 1943, pp. 87-98, sub titlul: *România la marginea continentului. O problemă geopolitică românească și europeană*.

[13] S. Mehedinți, *Opere complete, vol I. Geographica*, partea a doua, Biblioteca Enciclopedică, Fundația Regală pentru Literatură și Artă, București, 1943, p. 150.

[14] *Ibidem*, p.70.

[15] *Ibidem* , p. 75.

principatelor, Imperiul otoman înfiinţează la nordul Dunării raiale - la gura Oltului, Giurgiu, Brăila, Hotin, vechea Basarabie devenind un ţinut tătăresc.

Treptat, din veacul al XVIII-lea, dar cu mai multă vigoare în prima jumătate a secolului următor, Dunărea începe să aibă un rol european, recăpătarea gurilor marelui fluviu şi înfrângerea Imperiului rus în războiul Crimeei contribuind decisiv la Unirea din 1859. Ea apare, astfel, ca o „fatalitate geografică", dublată de remarcabilă activitate pe plan intern şi extern al liderilor politici de atunci. Ulterior, deşi statul român a pierdut cele trei judeţe, Basarabia istorică, a intrat în posesia Dobrogei, el având deschidere la mare. „Din punct de vedere geografic, istoric, etnografic şi antropogeometric, scrie savantul, fâşia de pământ între Dunăre şi mare este faţada naturală a Statului Român spre calea liberă a Oceanului"[16]. Şi ca o prelungire a acestei constatări „Constanţa modernă e o creaţie a României moderne şi s-ar putea zice: România viitoare va atârna în mare parte de soarta Constanţei secolelor viitoare"[17].

După episodul dureros al păcii de la Bucureşti (24 aprilie/7 mai 1918), când s-a pierdut, practic, coroana carpatică şi accesul la mare a urmat întregirea din 1918, când, pe lângă Dunăre şi Mare, s-a evidenţiat şi rolul munţilor, întrucât cine spune Carpaţi, se referă implicit şi la Podişul Transilvan şi Munţii Apuseni cu faţada spre Câmpia Tisei. Referitor la Transilvania, ca „inimă" a neamului românesc, Simion Mehedinţi are o opinie demnă de luat în seamă. „În adevăr, cine cercetează mai de aproape scoarţa pământului, clima, râurile vegetaţia, rasa oamenilor, geografia politică şi istoria îşi dă seama că adevăratul hotar între Europa şi Asia nu se află la munţii Urali, ci pe istmul dintre Marea Neagră şi Baltica"[18]. Transilvania ca sâmbure al cetăţii carpatice şi ca aşezare geografică formează cu adevărat ultimul bastion al Europei în faţa „Marii Siberii".

Concluzia sa este că de la 1829, de la tratatul de Adrianopol până în 1918, timp de 90 de ani întregirea teritoriului românesc a stat în legătură intimă cu Dunărea şi Marea la care s-a adăugat, în momentul decisiv, şi muntele, cealaltă coordonată geografică esenţială.

Preocupările geopolitice ale lui Simion Mehedinţi îmbracă o paletă mult mai largă de aspecte, dar am ţinut să reliefez doar pe cele legate de rolul muntelui şi al mării, aceasta din urmă conexată cu fluviul Dunărea. Savantul a elaborat o teorie geopolitică completă cu privire la România, respectiv *teoria statului naţional unitar organic*[19].

Un alt savant care a abordat cu multă pătrundere problemele geopoliticii aflate în vogă în anii interbelici, inclusiv raporturile dintre munte şi mare este **Ion Conea** (1902-1974). Este o personalitate plurivalentă- geograf, toponimist, întemeitor al toponimiei româneşti, etnograf, istoric, profesor la Universitatea din

---

[16] I*bidem*, p. 109 (Studiul „*Observări asupra Dobrogei")*

[17] *Ibidem*, p. 59.

[18] S. Mehedinţi, *Ce este Transilvania*, Bucureşti, 1940, p. 3.

[19] A se vedea lucrarea: Marius Cristian Neacşu, *Simion Mehedinţi şi geopolitica românească*, C.D. Press, Bucureşti, 2018.

Bucureşti[20] şi la clasa palatină, creată de regele Carol al II-lea pentru fiul său Mihai[21], ataşat cultural al legației române de la Berlin etc.. Bibliografia este vastă, cuprinzând monografii şi studii în diverse publicații: „Sociologia Românească", „Arhivele Olteniei", „Buletinul Societății Regale Române de Geografie", „Convorbiri Literare" etc.

Ion Conea a fost preocupat, aşa cum spuneam, şi de geopolitică, domeniu aflat pe val în perioada interbelică[22]. El o plasează în domeniul vast al relațiilor internaționale anticipând importanța pe care o va avea aceasta în studiul relațiilor. „Geopolitica, scrie Conea, apare ca ştiinţa atmosferei sau a stării politice planetare. Ea trebuie să ne prezinte şi să ne explice harta politică. Această hartă - înţelegerea şi prezentarea ei - formează sau ar trebui să formeze obiectul ei"[23]. Pornind de aici, geopolitica este ştiința mediului politic planetar, ştiinţa atmosferei sau a stării politice planetare. Ea trebuie să ne prezinte şi să ne explice harta politică. Această hartă - înţelegerea şi prezentarea ei - formează sau ar trebui să formeze obiectul ei[24].

Înțelegând semnificațiile științifice şi practice ale noii discipline, deschiderile oferite spre înțelegerea lumii, aflată într-un proces de globalizare, Ion Conea s-a aplecat cu multă minuțiozitate asupra caracteristicilor spațiului geografic locuit de români, subliniind cu rigoare valențele lui geopolitice, cu alte cuvinte însemnătatea în istoria europeană.

Pe linia lui R. Kjellen şi a lui Simion Mehedinți, Ion Conea face distincția dintre poziția geografică a unui stat şi poziția geopolitică a acestuia. Prima ține de elemente fizice bine determinate, iar a doua are în vedere, în primul rând, raporturile cu vecinii. Astfel că în ceea ce priveşte noțiunea de poziție, motto-ul ar fi cel din Scriptură: „E mai de preț vecinul apropiat decât ruda îndepărtată"[25].

Dar nu numai atât poziția geopolitică a unui stat este și o expresie a jocurilor de putere de pe harta lumii, față cu punctele sau regiunile de fricțiune ale planetei „Nu suntem vecini numai cu vecinii geografici imediați, ci şi cu acele câteva Mari Puteri care constituiesc un fel de «aristocrație în lumea statelor»[26] .

---

[20] În tinerețe fusese asistent al profesorului Simion Mehedinți și din 1938 al lui N. Iorga.

[21] Această poziție a deținut-o în anii 1932-1940. Detalii în Ion Conea, *Cum învață a-și cunoaște țara Măria Sa Mihai*, Scrisul Românesc S.A, Craiova, 1936; *Idem, Un prinț prin țara lui*. Scrisul Românesc S.A, Craiova, 1940; Tudor Vişan-Miu, *La școală cu Regele Mihai. Povestea clasei palatine*, prefață Filip-Lucian Iorga, Corint Books, București, 2016.

[22] Ștefan Ștefănescu, *Ion Conea (1902-1974) un constructor al geoistoriei și geopoliticii românești*, „Academica", An 13, nr 9 (decembrie), 2002, pp. 44-46; Marius-Cristian Neacșu, *Ideilel lui Ion Conea asupra geopoliticii*, „Terra", 1-2, 2019, Anul L (LXX), București, 2019, pp.39-63, etc.

[23] Ion Conea, *GEOPOLITICA – o știință nouă*, București, 1938 (extras din „Sociologia Românească", anul II, septembrie-octombrie 1937), p. 30.

[24] *Ibidem*, p. 29.

[25] Ion Conea, *O poziție geopolitică*, „Geopolitica şi Geoistoria. Revistă Română pentru Sud-Estul European", III, martie - aprilie 1944, Societatea Română de Statistică, București, p. 65.

[26] *Ibidem.*

Pornind de aici, poziția geopolitică a României este una foarte delicată, ea fiind parte a frontierei geopolitice a continentului dintre Occident și Rusia. Statul român este situat într-o zonă de puternică fricțiune politică în istmul ponto-baltic, un vast teritoriu tampon[27], care în decursul secolelor a suferit modificări politico-teritoriale însemnate.

„România are norocul – și primejdia, natural – de a sta la o astfel de răspântie geopolitică. Suntem ceea ce Nicolae Iorga numea: un stat de necesitate europeană. Răzimată pe cetatea carpatică și veghind asupra gurilor Dunării, străjuind aici în numele și interesul întregii Europe din spatele ei – ba încă și peste – se cheamă că România noastră trăiește și vorbește aicea nu numai pentru dânsa singură. Statul nostru este, deci, în atenția estului și vestului, nordului și sudului..."[28]. Este o poziție cheie, dar ea subsumează concomitent, atât oportunități, cât și mari pericole.

Elementele geografice fundamentale care au plămădit ființa istorică a românilor sunt, și după opinia lui Ion Conea, ca și a multor geografi, călători și istorici din țară și străinătate, muntele și marea. Ne răzimă pe Carpați și veghem în numele și în interesul Europei asupra gurilor Dunării, una din marile artere economice ale Europei și a lumii"[29]- notează savantul.

La fel ca mulți alți antecesori (I. Moda, Laurian Someșan, Romulus Seișanu, Tiberiu Morariu ș.a), Ion Conea a dedicat Transilvaniei o parte a eforturilor sale de cercetare și pe care o considera *Inima pământului și statului românesc*, într-un studiu publicat în primul număr al revistei Geopolitica și Geoistoria[30]. A reluat problematica și în următorul număr al publicației, sub titlul: *Tota Transilvania ad nos venit* [31]. Deși analiza are un caracter polemic cu geografi maghiari ai epocii, reflecțiile sale cu un larg orizont ideatic și argumentativ se înscriu pe linia unei continuități care urcă din antichitate și care subliniază unitatea armonică a spațiului locuit de români.

Dacă Transilvania este inima pământului și statului românesc, Carpații sunt coloana vertebrală după cum, sublinia într-un studiu publicat în reista „Rânduiala" și reluat apoi într-un volum ce conținea analize geografice, geopolitice și toponimice[32]. Pornind de la afirmația lui Vidal de la Blache, fondatorul școlii geopolitice franceze, potrivit căreia munții sunt nu numai evocatori, dar și păstrători

---

[27] *Ibidem*, pp. 65-66.

[28] Ion Conea, *Scurtă mărturisire a României*, „Revista Fundațiilor Regale", Anul X, nr 3, 1 martie 1943, p. 630.

[29] *Ibidem*, p. 628.

[30] Ion Conea, *Transilvania - inimă a pământului și statului românesc*, „Geopolitica și Geoistoria. Revistă Română pentru Sud-Estul European", I, 1941, Societatea Română de Statistică, București, pp. 18-34. Studiul avea la bază o conferință susținută la Școala Superioară de Război din București.

[31] Ion Conea, *Tota Transilvania ad nos venit. Sau cât valorează teoria lui Iancso Benedek,* „Geopolitica și Geoistoria. Revistă Română pentru Sud-Estul European", I, 1941, Societatea Română de Statistică, București, pp. 11-23.

[32] Ion Conea, *Destinul istoric al Carpaților*, „Geografie și istorie românească", Colecția „Luceafărul" 1944, pp. 83-110; A se vedea și Idem, Cultul Munților.

de populație, și de la constatarea că granițele naturale sunt mai mult teoretice, întrucât ca și fluviile, ele unesc nu despart, Conea demonstrează cu date statistice, etnografice și toponimice, faptul că românii se înscriu într-o paradigmă des întâlnită în istoria lumii cum ar masivele muntoase ale Abisiniei, Caucazului, Yemenului, Mexicului, Perului etc. Prin urmare, Carpații au fost de la începutul omenirii casă și adăpost pentru populații diverse, iar viața omenească n-a așteptat să vină ungurii în Europa ca după aceea să înceapă a se depăna[33]. La venirea ungurilor și ajungerea lor în Carpați românii erau demult prezenți prin forme de organizare politică și de civilizație. Incursiunea lui Conea în istoria medievală românească vine să ateste încă o dată rolul Carpaților, de coloană vertebrală a pământului românesc. El compară rolul Carpaților pentru români cu rolul Apeninilor pentru italieni. Și unii și alții ei au fost și sunt osatura statelor și popoarelor român și italian. Istoria Italiei este istoria unor state mai întâi și mai apoi a unui stat, încălecat pe Apenini. Istoria românilor este identică. Istoria lor este tot a unor state și ulteorior a unui stat[34].

Concluzia savantului sună astfel: „Pământul, istoria, poporul, statul românesc - sunt, deopotrivă toate carpatice; toate au pornit și au crescut din Carpați spre margine. Axa istoriei românești este în munți; poporul românesc este un popor de munte. Statul românesc este un stat carpatic - după cum l-a denumit Emm. de Martonne. Muntele e adevărata patrie românească”[35].

Ion Conea a continuat activitatea în domeniul geopoliticii inițiată de Simion Mehedinți și de N. Iorga, contribuția acestuia din urmă fiind mult mai bine cercetată și cunoscută de specialiști și marele public. El s-a înscris în pleiada cercetătorilor ce au abordat acest domeniu nou al cunoașterii fiind, alături de Anton Golopenția[36], unul dintre cei care au ridicat, la un nivel științific înalt, de talie internațională, ștacheta investigației geopolitice românești.

La rândul său, **Gheorghe I. Brătianu** (1898-1953), unul dintre cei mai mari istorici români, s-a aplecat în vasta sa operă și asupra geopoliticii, domeniu care l-a preocupat de timpuriu[37]. Cercetările sale în această direcție se regăsesc în marile sale sinteze, cum ar fi: *Originile și formarea unității românești*[38]; *Marea Neagră de*

---

[33] *Ibidem*, p. 92.
[34] *Ibidem*, p. 103.
[35] *Ibidem*, p. 105.
[36] Detalii în Anton Golopenția, *Opere complete*, vol 1-3, 5, studiu introductiv de prof. dr. Ștefan Costea, introducere și evocare de acad. prof. Valdimir Trebici, ediție alcătuită și adnotată de prof dr. Sanda Golopenția, Editura Enciclopedică, București, 1999-2009.
[37] A se vedea contribuția savantului în acest domeniu în lucrarea: Petre Otu, Aurel Pentelescu, *Gheorghe I. Brătianu, Istorie şi politică*, Corint, Bucureşti, 2003.
[38] Gheorghe I. Brătianu, *Originile şi formarea unităţii româneşti*, traducere de Maria Pavel, ediţie, studiu introductiv şi note de Ion Toderaşcu, Editura Universităţii „Alexandru Ioan Cuza", Iaşi, 1998.

la origini la cuceritrea otomană[39]; *O enigmă și un miracol istoric: poporul român*[40], *Basarabia. Drepturi naţionale şi istorice*[41]; *La Moldavie et ses frontiéres historiques*[42]; *Chestiunea Mării Negre*[43], în studii de sine stătătoare sau în prelegerile susținute la Școala Superioară de Război din București[44].

Binomul munte-mare ocupă un loc special în activitatea de cercetare a savantului. Continuând o tradiție istoriografică, Gheorghe I. Brătianu apreciază că muntele a reprezentat elementul central pentru cristalizarea oricărei forme de organizare politică, fie că s-a numit geto-dacă, romană sau română. Statele româneşti s-au născut, la începutul evului mediu, în jurul muntelui, dar ele „nu pot să trăiască şi să se dezvolte liber decât în funcţie de mare”[45].

În sprijinul afirmaţiei sale, savantul subliniază deplasarea constantă a reşedinţelor celor două principate spre est şi spre sud pe măsură ce teritoriul lor se întindea spre Dunăre sau spre mare. De altfel, statele româneşti şi-au definitivat structura teritorială şi politică doar în momentul când au ajuns la „Marea cea Mare”.

Gheorghe I. Brătianu a subliniat importanţa deschiderii maritime pentru domnitorii români, un exemplu edificator fiind Ștefan cel Mare care a cucerit cetatea Chilia din mâinile garnizoanei maghiare, și, împreună cu Cetatea Albă, au constituit în timpul domniei sale „adevăratul zid de apărare a Moldovei, aşa cum Moldova însăşi, cu aceste două cetăţi constituie un zid de apărare pentru Polonia, Ungaria şi întreaga creştinătate”[46].

Pentru apărarea acestora în faţa ofensivei otomane, Ștefan cel Mare a desfăşurat o intensă activitate, încercând să sensibilizeze Occidentul catolic pentru a-i acorda sprijin. Pierderea celor două cetăţi în 1484 a fost o lovitură foarte grea pentru Moldova şi a reflectat dorinţa otomanilor de a-şi institui dominaţia asupra bazinului pontic.

Referitor la acest fapt, Gheorghe I. Brătianu aduce în discuţie o altă constantă istorică şi anume că orice cucerire din sud a avut ca prim drept obiectiv controlul Dunării inferioare şi a litoralului vest-pontic. Aşa s-a întâmplat în timpul

---

[39] Idem, *Marea Neagră. De la origini la cucerirea otomană*, vol. I-II, traducere de Michaela Spinei, ediţie îngrijită, studiu introductiv, note şi bibliografie de Victor Spinei, Editura Meridiane, Bucureşti, 1988.

[40] *Idem, O enigmă și un miracol istoric: poporul român*, Fundația pentru Literatură și artă „Regele Carol al II-lea”, București, 1940.

[41] Idem, *Basarabia. Drepturi naţionale şi istorice*, ediţie îngrijită şi note de Florin Rotaru, traducere de: Ecaterina Holban, Editura Semne, Bucureşti, 1995.

[42] Idem, *La Moldavie et ses frontiéres historiques*, édition augmentée par Florin Rotaru, Imprimerie Semne, Bucarest, 1995.

[43] Idem, *Chestiunea Mării Negre*, ediție îngrijită de Victor Spinei, Ionel Cândea, Editura Litera, București, 2022.

[44] Idem, *Originile şi formarea unităţii româneşti*. *Prelegeri ţinute la Şcoala Superioară de Război*, ediţie îngrijită, note, postfaţă addenda, repere cronologice Aurel Pentelescu, Petre Otu, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1995.

[45] Idem, *op. cit.*, p. 26.

[46] *Ibidem*.

Romei antice a cărei expansiune s-a îndreptat mai întâi pe litoralul vest-pontic, teritoriul dintre Dunăre şi Mare fiind integrat în anul 46 d. Hr. provinciei Moesia, iar în timpul lui Domițian (81-96 d. Hr. provinciei Moesia Inferior). Dar stăpânirea mării nu putea fi deplină decât prin controlul asupra muntelui. În viziunea lui Gheorghe I. Brătianu, în consecinţă, la începutul secolului II-lea d. Hr. Imperiul roman a cucerit regatul dacic al lui Decebal, întemeind provincia Dacia.

În aceiaşi manieră au procedat şi otomanii. La începutul secolului al XV-lea ei şi-au instituit dominaţia asupra ţinutului dintre Dunăre şi Mare, iar în a doua jumătate a secolului au nimicit formaţiunile creştine din Crimeea şi au cucerit apoi cele două „porţi" ale Moldovei – Chilia şi Cetatea Albă. Stăpânirea mării a cerut controlul muntelui, ceea ce s-a realizat în etape succesive în perioada următoare. Mai întâi, în 1526, Imperiul Otoman a distrus regatul maghiar, iar apoi în 1541 şi-a instituit suzeranitatea asupra Transilvaniei, devenită principat autonom[47]. Aşa cum am precizat, la sfârşitul domniei lui Petru Rareş, ţinutul de la nordul Dunării, denumit şi Bugeac a fost încorporat de otomani. Tăierea legăturii cu marea şi controlul asupra munţilor s-a făcut relativ concomitent, iar această situaţie a permis instituirea a ceea ce istoricii au numit „dominaţia otomană" asupra principatelor române.

Meritul lui Gheorghe I. Brătianu este de a fi constatat aceeaşi interdependenţă munte-mare şi în epoca modernă a românilor. În 1829, prin tratatul de la Adrianopol, monopolul otoman era desfiinţat, fapt ce a oferit principatelor posibilitatea de a comunica din nou liber cu întrega Europă şi de a-şi asigura o organizare modernă-economică, apoi politică şi administrativă.

Congresul de la Paris, din 1856 a consfinţit o tendinţă firească spre unitate, înăbuşită de mult timp, dar a recunoscut noului stat ce urma să se creeze la 1859 şi un rol european la gurile Dunării, judeţele Cahul, Bolgrad şi Ismail fiind restituite Moldovei. Rusia îndepărtată de la gurile Dunării, a căutat cu obstinaţie să redevină o putere dunăreană şi să instituie dominaţia absolută ăn Marea Neagră, fapt ce i-a reuşit la Congresul de Pace de la Berlin (1878). Deşi Imperiul rus a re-anexat cele trei judeţe, România şi-a păstrat deschiderea spre mare, deoarece Dobrogea a intrat în componenţa sa după 1878.

Prin pacea de la Bucureşti (24 aprilie/7 mai 1918), Puterile Centrale, temporar victorioase, au considerat că pot „pedepsi' România prin deposedarea de cele două poziţii cheie – muntele, prin preluarea crestelor carpatine şi marea prin îngrădirea accesului la ea. Cum lovitura de stat bolşevică de la Petrograd (25 octombrie/7 noiembrie 1917) a dus la dezmembrarea Imperiului rus, s-a creat posibilitatea unirii Basarabiei cu România, iar România a putut fi legată, în continuare, de mare. La sfârşitul anului 1918, în condiţiile dezmembrării imperiului austro-ungar, lupta românilor pentru unitate s-a finalizat, Bucovina şi Transilvania revenind la patria mamă. Odată cu aceasta, Carpaţii au revenit statului român. Realizarea unităţii naţionale, în 1918, a însemnat în fapt recâştigarea controlului asupra acestor doi factori importanţi – muntele şi marea.

---

[47] *Ibidem*, p. 27.

În vara anului 1940, loviturile primite de România s-au dat tot în acest scop: răpirea munţilor şi a mării. Ocuparea Basarabiei de către Uniunea Sovietică şi a Cadrilaterului, de către Bulgaria a dus la restrângerea deschiderii la mare, iar impunerea Dictatului de la Viena, de către Germania şi Italia, prin care nord-vestul Transilvaniei a fost oferit Ungariei, a generat pierderea controlului asupra podişului transilvan şi a Carpaţilor Orientali.

În prelegerile ţinute la Școala Superioară de Război şi apoi în cursul despre Marea Neagră de la Universitate, Gheorghe I. Brătianu aprecia că prin acţiunile armatei române în 1941, s-au recuperat poziţiile de la Marea Neagră, urmând ca pe latura de vest acest fapt să se producă în viitor[48].

Pe baza acestor consideraţii savantul, Gheorghe I. Brătianu, a stabilit o constantă geopolitică pentru evoluţia poporului român „În istoria noastră, munţii ocupaţi şi marea închisă ne sugrumă libertatea şi viaţa naţională. E deci, o concluzie logică: marea liberă şi munţii în mâinele noastre sunt pentru noi nu numai spaţiul vital, dar condiţiuni vitale, sau mai bine zis însăşi elementele existenţei noastre”[49].

Concluzii

România a avut în prima parte a secolului al XX-lea o şcoală de geopolitică remarcabilă. O trăsătură a acesteia a fost diversitatea componenţilor săi, din ea făcând parte intelectuali cu pregătire și orientări diferite. Şcoala geopolitică românească s-a remarcat și prin modernitatea abordărilor, prin echilibrul contribuţiilor şi al concluziilor, prin deschiderea largă către mişcarea de idei europeană. Apariția și evoluția școlii geopolitice românești se impune a fi plasată în contextul epocii. Întregirea națională din anul de grație 1918 a reprezentat, după expresia lui Simion Mehedinți, o „adunare a bucăților împrăștiate”, o revanșă a geografiei față de o istorie nedreaptă, care a făcut ca neamul românesc să trăiască despărțit timp de secole. Prin urmare, cercetările geopolitice românești s-au intensificat, ele fiind stimulate și de avântul foarte mare al noii discipline pe plan internațional. Din această perspectivă, ele aveau și scopul de a combate cu argumente pertinente alegațiile revizioniste venite din partea celor care se considerau nedreptățiti de noua ordine politico-teritorială stabilită la Conferința de pace de la Paris din 1919.

În acest cadru analiza celor două coordonate geografice fundamentale, muntele și marea, considerate cu argumente irefutabile de Simion Mehedinți, Ion Conea, Gheorghe I. Brătianu și alți intelectuali remarcabili, drept osatura istoriei românești, avea și scopul de a prezerva unitatea națională, apoi după anul 1940, a o reface integral.

Se impune precizarea că după Al Doilea Război Mondial cercetările în domeniul geopoliticii au fost părăsite în totalitate, disciplina însăși fiind considerată „reacționară”, „retrogradă”„ fascistă” etc. Intelectualii care s-au aplecat asupra ei, fie

[48] *Ibidem*, p. 23.

[49] Serviciul Arhivelor Naționale Istorice Centrale, fond Familia Brătianu, dosar nr. 546, f. 13.

au fost marginalizați, fie au murit în închisoare (Gheorghe I. Brătianu, Anton Golopenția).

Disciplina astăzi este, din nou, la mare vogă, atât în România, cât și pe plan internațional. Discursul geopolitic nu este, însă, unitar, cercetătorii desprinzând cel puţin trei categorii: *discursul formal* utilizat în studiile strategice, analizele birocraţiilor, doctrinele politice etc; *discursul practic* concretizat în cuvântările (declaraţiile) politice, practicile diplomatice, acţiunile statelor etc: *discursul popular* vehiculat de mass-media, de opinia publică. Deși există unele suprapuneri, ele rămân distincte.

Desigur că tradiția din acest domeniu nu trebuie luată *tale quale*, dar după opinia noastră ea reprezintă concomitent o moștenire prețioasă, cât și un îndreptar pentru ca investigațiile de astăzi să aibă o armătură științifică solidă, în așa fel încât ele să servească nemijlocit la o proiecție corectă a României într-o lume în plină schimbare sistemică. Să nu uităm cele spuse de Nicolae Iorga că generațiile se perindă unele după altele, așezămintele politico-teritoriale se schimbă, percepțiile oamenilor evoluează, tehnologia aduce schimbări ce par, câteodată, esențiale, dar problemele regionale rămân aceleași. Uneori și soluțiile!

THE ROMANIAN GEOPOLITIC SCHOOL FROM THE FIRST HALF OF THE 20TH CENTURY ON THE ROLE OF THE MOUNTAIN-SEA BINOM IN NATIONAL HISTORY. CASE STUDY GHEORGHE I. BRĂTIANU

-abstract-

Key Words: geopolitics, Romanian geopolitical school, Simion Mehedinti, Ion Conea, Gheorghe I. Brătianu

The study analyzes, in a first stage, how geopolitics was received, a discipline with a sonorous name, appeared at the end of the nineteenth century by the Romanian intellectual elite. It showed a particular receptivity to this new field of knowledge of the relations between the geographical factor, understood as the totality of natural conditions and the nature of domestic and international political power. As a consequence, in the first half of the twentieth century, a true Romanian school of geopolitics of high scientific level was established. It included personalities of various orientations, with beneficial effects on the quality of the analysis undertaken and conclusions. In the second sequence, the study focuses on the contribution of scholars Simion Mehedinti, Ion Conea and Gheorghe Brătianu on the role of the mountain-sea binomial in national history. The conclusion is that the chain of the Carpathian Mountains and the Black Sea, the latter also subsuming the Danube River, represent the bone of the historical evolution of the Romanian nation.

PORTUL CONSTANŢA ÎN PERIOADA NEUTRALITĂŢII (1914 - 1916)

Dr. Constantin CHERAMIDOGLU[*]

Perioada neutralităţii a afectat puternic viaţa economică a României şi implicit a diminuat traficul portului Constanţa. Activitatea principalului port maritim al României este documentată mai mult de presa vremii, cu limitările evidente, arhiva instituţiilor portuare din anii 1914-1916 lipsind aproape în totalitate. Vom încerca însă să evidenţiem realitatea portului din acei ani, pe baza surselor la care am avut acces.

Serviciul Maritim Român a decis în august 1914 să-şi întrerupă cursele pe mare, în faţa pericolelor existente atât la strâmtori cât şi pe Marea Neagră. Ştirea a fost criticată în presă, după cum vedem în continuare: „este o măsură de neînţeles. Într-adevăr, ce a putut hotărî direcţia S.M.R. să renunţe de a mai face curse pe mare tocmai acum când ar fi avut prilejul să-şi acopere o parte din deficit? Mai mult ca oricând, traficul de pasageri pe mare este în creştere, tocmai din cauza evenimentelor care au prilejuit suspendarea curselor S.M.R. Nenumăraţi români se întorc în ţară pe calea străbătută până acum şi de vapoarele nostre. De la Pireu majoritatea călătorilor ar prefera să-şi urmeze drumul până la Constanţa pe vapoarele S.M.R., care sunt mai comode şi mai curate decât acelea pe care au fost siliţi să călătorească plecând din porturi îndepărtate. Ba, ceva mai mult, vapoarele noastre ar fi putut continua cursele până la Odesa, transportând şi călătorii ruşi care se reîntorc acum în număr mare în patrie”[1].

Revenirea asupra deciziei nu a fost însă de bun augur, vasele româneşti întâmpinând dificultăţi la strâmtori. Aşa a fost cazul cu vasul „Regel Carol”, care la 26 septembrie 1914 s-a reîntors în portul Constanţa, de unde plecase spre Constantinopol cu 277 de pasageri la bord. Aceasta pentru că autorităţile turceşti au refuzat să-i pună la dispoziţie un vas spre a-l pilota la intrarea în port. Nedorind să pună în pericol vasul şi pasagerii, la trecerea printre minele amplasate la intrarea în port, comandantul a întors vaporul la Constanţa. Ca urmare cursele vapoarelor S.M.R. au fost din nou suspendate, cu excepţia celor ce legau portul Constanţa de Balcic[2].

Despre problemele întâmpinate în porturile din Turcia de vasele româneşti scria şi ziarul „Dimineaţa” în august 1914: „Cu toate că numai în urma insistenţelor guvernului otoman, ministerul de lucrări publice a consimţit să se reia cursele de vapoare între Constanţa-Constantinopol, ni se face cunoscut că vasele noastre ce sosesc în Constantinopol, sunt expuse la cele mai mari mizerii din partea autorităţilor turceşti din port. Zilele acestea unul din comandanţi vaselor noastre, a fost nevoit să intervină prin ministrul nostru pe lângă guvernul otoman, fiindcă autorităţile din port

---

* Cercetător independent.

[1] „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9867 din 31 august 1914, p. 1.

[2] „Adevărul”, an XXVIII, nr. 9894 din 27 august 1914, p. 3.

au îndrăznit să se urce pe bord şi să ridice un post de telegrafie fără fir. Aceleaşi neajunsuri le suferă comandanţii vaselor şi la sosirea lor la Kavak. Sunt siliţi să aştepte în port ceasuri întregi până la sosirea vasului pilot, deşi vasele româneşti care sosesc la Constantinopol aduc în Turcia pe ofiţerii şi rezerviştii turci din Europa, precum şi produse alimentare ca făină şi alte coloniale de a căror lipsă populaţia turcă suferă”[3].

În acest context cursele dintre portul Constanţa şi cel de la Constantinopol au fost preluate treptat de vase sub alt pavilion. Aflăm astfel din ziarul „Universul”, că vineri 22 august 1914 „a sosit în portul nostru vaporul de pasageri rusesc <<Regina Olga>> al societăţii de navigaţiune rusă din Odesa, care va face curse regulate de pasageri şi mărfuri între Odesa-Constanţa-Varna-Constantinopol. Cu înfiinţarea acestor curse se vor completa cursele reduse de serviciul nostru maritim, căci numai vapoarele <<Principesa Maria>> şi <<Dacia>> ale S.M.R. fac curse de două ori pe săptămână Constanţa-Constantinopol”[4]. La jumătatea lunii noiembrie a anului 1914 presa anunţa că „societatea bulgară de navigaţiune a decis să deschidă noi linii de navigaţiune între Varna, Constanţa şi Odesa. Itinerariul noilor linii este întocmit, iar primul vapor va pleca în cursul săptămânii acesteia la Constanţa”[5].

Situaţia de la strâmtori fiind confuză, ştirile despre cursele de vase spre Constaninopol sunt uneori contradictorii. Astfel, la 17 martie 1915 presa anunţa că „din cauza bombardării Bosforului de către flota rusă, vasele neutre care mai făceau o cursă pe săptămână la Constantinopol le-au suspendat cu desăvârşire, astfel că şi ultima comunicaţie cu Orientul este întreruptă”[6]. Apoi însă, la 19 martie 1915 corespondentul de la Constanţa al ziarului „Dimineaţa” nota: „ieri au sosit în portul nostru, venind din Constatinopol, vasele <<Bulgaria>> şi <<Boris>>, ambele sub paviion bulgar, iar azi a plecat spre Constantinopole vasul <<Neapole>> sub pavilion italian”. Adăuga apoi: „mai mulţi pasageri de pe cele două vase bulgare ne-au comunicat ca în drumul lor spre Constanţa, au întâlnit flota rusă, fapt care ne este confirmat şi de unii pasageri de pe vasul <<Durostor>> care vine de la Balcic, adăugând că flota rusă se afla între Balcic şi Varna”[7].

Ştirile din presa centrală despre portul Constanţa sunt laconice, după cum şi activitatea era destul de redusă. Astfel la 6 decembrie 1915 se menţiona: „Portul Constanţa continuă să fie vizitat foarte rar de mici vase străine, sub pavilion grec sau persan, care transportă produse din orient, de pe coasta Anatoliei”[8].

Un reportaj publicat tot în decembrie 1915 de cotidianul „Viitorul”, scris de Ion Minulescu, prezenta într-o manieră literară situaţia tristă a portului de la malul mării. Redăm în continuare frazele care ni se par reprezentative pentru realitatea portului la acea dată. Imaginea portului este redată astfel: „Nu mai soseşte nimeni şi

---

[3] „Dimineaţa”, an XI, nr. 3751 din 13 august 1914, p. 4.
[4] „Universul”, an XXXII, nr. 233 din 25 august 1914, p. 3.
[5] „Universul”, an XXXII, nr. 326 din 26 noiembrie 1914, p. 3.
[6] „Universul”, an XXXIII, nr. 78 din 20 martie 1915, p. 5.
[7] „Dimineaţa”, an XII, nr. 3968 din 21 martie 1915, p. 8.
[8] „Viitorul”, an IX, nr. 2810 din 6 decembrie 1915, p. 4.

nu mai pleacă nimeni. O mână misterioasă parcă ar fi oprit orice mişcare în afară de aceea a valurilor. O voinţă supranaturală a poruncit vapoarelor să-şi schimbe drumul şi portul şi-a îngropat într-o linişte de mausoleu tot fastul trecutului său, de furnicar omenesc, de zgomote nesfârşite născute din dezacordul glasului de ape şi fiare ruginite, şi de ecouri ale îndepărtatelor ţărmuri de pe aiurea, cărora noile vapoare le aduceau mărturia existenţei şi înfrăţirii lor cu ţărmul de aici". În liniştea copleşitoare ziaristul aude însă „un şuerat prelung" ce „reînvie pentru o clipă trecutul portului somnolent" şi îi face pe toţi să privească spre mare: „Un vapor, un vapor enorm, un vapor gigantic ale cărui proporţii cresc parcă pe măsură ce el se desluşeşte din ceaţă, se apropie de intrarea portului, aruncând în urma lui valuri de fum din mijlocul cărora apare fluturând mândru pavilionul român. De atâta vreme de când nu s-a mai văzut intrând în port vapoare, sosirea neaşteptată a vaporului <<Carpaţi>> pare o pagină dintr-o poveste orientală. Vaporul românesc aduce cărbuni din Rusia şi odată cu cărbunii, speranţa unor zile mai bune şi mângâierea miilor de muncitori din port care de luni de zile fac pe lazaronii fără să vrea. Cât ai clipi din ochi, portul îşi recapătă viaţa, muncitorii în mare parte turci, umplu cheiul la care vaporul trebuie să acosteze, sirenele încep să şuiere şi curiozitatea populară dă năvală ca şi la sosirea oficială a unui Suveran străin"[9].

Din Rusia se contractaseră de către ministerul de finanţe 5.000 de vagoane, adică 50.000 tone de cărbuni; de fapt era vorba de antracit (o treime din această cantitate) şi cărbuni (restul de două treimi). Antracitul urma să se distribuie direct populaţiei, pe când cărbunii urmau să fie arşi în uzina de la Bucureşti, pentru a se extrage gazul din ei şi apoi urma să fie distribuiţi populaţiei sub formă de coks[10]. Alt ziar adăuga că „în vederea aceasta 5 vapoare româneşti se află în portul rus Mariampol, unde urmează să se facă încărcarea. Dar deocamdată în acest port rusesc nu se află decât 17.000 tone. Vapoarele noastre vor aştepta alte transporturi de cărbuni ca toate să fie încărcate şi să plece în grup. Vapoarele noastre vor fi descărcate la Constanţa, unde sunt mai lesnicioase mijlocele de manipulaţie"[11].

La începutul anului 1916 presa anunţa că ministerul de finanţe eliberase până atunci bonuri de cărbuni pentru public în cantitate de 70 de mii de tone, iar în cursul lunii ianuarie se aştepta ca în portul Constanţa să sosească noi cantităţi de cărbuni din Rusia[12]. Iar ştirile despre aceste transporturi sunt frecvente în presa vremii. Iată un exemplu din februarie 1916: „în portul Constanţa descarcă cărbuni vapoarele <<Carpaţi>>, <<Severin>> şi <<Constanţa>>, cu cărbuni din Marianopol. Vaporul <<Iaşi>> a plecat de câteva zile din portul Constanţa, la Mariampol, pentru a încărca un nou transport de cărbuni pentru România"[13]. Acelaşi ziar informa publicul câteva zile mai târziu, că vasul „Iaşi" se întorsese cu ultimul transport de cărbuni, adăugând că „graţie măsurilor înţelepte luate de către d. comandor Popovăţ, directorul

[9] „Viitorul", an IX, nr. 2818 din 14 decembrie 1915, p. 1.
[10] „Viitorul", an IX, nr 2813 din 9 decembrie 1915, p. 3.
[11] „Universul", an XXXIII, nr. 334 din 3 decembrie 1915, p. 1.
[12] „Universul", an XXXIV, nr. 8 din 9 ianuarie 1916, p. 3.
[13] „Viitorul", an IX, nr. 2866 din 3 februarie 1916, p. 2.

serviciului maritim, transporturile s-au efectuat în cele mai bune condiţiuni, iar vapoarele care le-au executat nu au avut să sufere niciun incident”[14].

Cursele în Rusia se reiau însă, iar presa anunţa periodic sosirea lor la Constanţa: „Cargobotul <<Turnu-Severin>>, al serviciului maritim român, venind din Mariampol (marea de Azov) cu 3000 tone de cărbuni de pământ, a sosit ieri la Constanţa. Celelalte două cargoboturi sunt aşteptate zilele acestea, unul cu 6000 tone şi altul cu 3000 tone de cărbuni de pamânt”[15]. Iar în luna iulie 1916 se vorbea de continuarea importurilor de cărbuni: „Ministerul industriei şi comerţului a luat toate măsurile în vederea importării unei cât mai mari cantităţi de cărbuni şi de coks necesar industriei şi consumului particular. Pe lângă cele 122.000 tone de carbuni care au fost aduşi din Rusia la Constanţa de vapoarele serviciului nostru maritim, 38.000 tone vor mai fi aduse din Rusia îndată ce împrejurările vor îngădui”[16].

În ceea ce priveşte exportul spre Turcia, el se rezuma în fapt la petrol, făină şi alte alimente. Le vom analiza pe rând. Exportul de produse petroliere spre Turcia apare în statistici din anul 1910, când s-au expediat 71 de tone de astfel de produse (petrol distilat, uleiuri minerale şi petrol brut, conform tarifului vamal). Anii următori înregistrează creşteri treptate: în 1911 s-au exportat 11.859 tone, în anul 1912, 14.415 tone, (o altă sursă indica 18.269 tone[17]), iar în 1913 s-a ajuns la 28.196 tone, aproape dublul cantităţii exportate în anii anteriori. Începerea războiului în anul 1914 a afectat puternic relaţiile economice, iar închiderea strâmtorii Dardanele a făcut ca în ultimele cinci luni ale acelui an exportul de petrol românesc, pe mare, să înceteze practic. Aşa se explică şi scăderea cantităţii de petrol importat de Turcia din România, la 15.802 tone. Cea mai mare pondere în această cantitate a avut-o petrolul rafinat, urmat apoi de reziduurile petroliere (păcura) uleiurile minerale, etc. Desigur toate datele de mai sus se referă doar la exportul realizat prin portul Constanţa, pe vase maritime şi nu cuprinde alte cantităţi ce circulau cu vagoane cisternă, prin Bulgaria[18].

La împlinirea unui an de la începerea Primului Război Mondial, revista de specialitate a industriei româneşti de petrol făcea o analiză a situaţiei grave a exportului de petrol şi implicit a întregii industrii petroliere. Reţinem câteva rânduri din această analiză; „industria noastră de petrol nu a suferit pe urma războiului, numai din cauză că, cu închiderea Daradanelelor, căile normale de scurgere a mărfurilor se închiseseră; nu a suferit numai pentru că nici ea, nici căile noastre ferate, nu erau organizate pentru a face faţă pe uscat nevoilor exportului, care se făcea la vreo nouăzeci la sută pe apă. Mai grav a fost pentru industria de petrol, că prin înlesnirea sau împiedicarea exportului produselor ei, se credea că se pot atinge

[14] „Viitorul”, an IX, nr. 2874 din 11 februarie 1916, p. 2.
[15] „Viitorul”, an X, nr. 3005 din 23 iunie 1916, p. 3.
[16] „Dimineaţa”, an XIII, nr. 4443 din 15 iulie 1916, p. 4.
[17] „Correspondance d’Orient, nr. 108 din 15 martie 1913, p. 281.
[18] „Moniteur du pétrole roumain”, No.7/1915, pp. 323, 324.

sau zădărnici scopuri politice; mai grav, că, de pildă, exportul benzinei, păcurei au fost prohibite, fiind considerate ca contrabandă de război”[19].

Astfel, pentru a stopa orice încercare a inamicilor săi de a obţine petrol din România, în toamna anului 1914 Rusia a anunţat guvernul român că va considera drept contrabandă de razboi exportul de produse petroliere spre ţările beligerante”[20]. În septembrie 1914 exportul de păcură era prohibit, dar creşterea productiei la societăţile petroliere din ţară a dus la presiuni asupra guvernului. Răspunzând unor întrebări în acest sens ale ziarelor, ministerul industriei şi comerţului a comunicat următoarele: „Societăţile ne-au cerut să restabilim numărul trenurilor pentru transportul combustibilului lichid la Constanţa, număr care fusese micşorat din pricina împrejurărilor de azi. Am pus imediat aceste trenuri la dispoziţia petroliştilor pentru transportul păcurii la Constanţa. Umplându-se toate rezervoarele de petrol, s-ar opri activitatea petrolieră dacă nu s-ar găsi mijloace pentru ca producţiunea disponibilă să iasă din ţară. Este deci foarte posibil ca guvernul să permită, în mod excepţional, nu să se ridice prohibiţiunea exportului, dar să se dea voie ca prisosul acestei producţiuni să iasă din ţară. Aceasta se poate întâmpla fără ca să fie nevoie de trimişi speciali pentru luarea unor astfel de măsuri, ci pur şi simplu numai ca o nevoie economică a momentului actual”[21].

În faţa criticilor adresate României ce continua să facă export în ţările beligerante, Grigore Filipescu, fiul marelui om politic, reacţiona printr-o scrisoare deschisă, publicată de cotidianul francez „Le Figaro” la 13 mai 1915. El căuta să explice pe aceasta cale, de ce România era nevoită să exporte o parte din producţia sa de petrol, chiar în aceste condiţii de neutralitate. „Este adevărat – scria el – că România nu a interzis exportul de petrol rafinat, aşa cum a făcut-o în cazul benzinei, considerată ca un motor al războiului, putând favoriza operaţiunile militare ale austro-germanilor (…). Ea nu a interzis exportul deoarece îi era practic imposibil de a face altfel şi iată de ce: căile ferate, ca mai toată industria ţării noastre, au ca principal combustibil reziduurile de petrol. Or pentru a obţine aceste reziduuri este necesar să producem o mare proporţie de petrol rafinat, care au umplut în aşa măsură rezervoarele din ţară, după închiderea Dardanelelor, încât ne întrebăm cu nelinişte ce se va întâmpla când toate aceste rezervoare vor fi pline”[22].

Chiar şi atunci când exportul de petrol era interzis în mod oficial, se găseau portiţe de către comercianţi spre a eluda restricţiile. Un caz interesant era relatat de corespondentul de la Constanţa al ziarului „Dimineaţa” în iulie 1915: „Astă-noapte pe la orele 11 jum., a părăsit portul nostru vasul <<Anton>> sub pavilion român, cu destinaţia pentru Burgas (Bulgaria), având o încărcătură de 700 tone de petrol în bidoane, exportat de societatea <<Steaua Română>>. După cum se ştie, acum câtva timp, guvernul român, pentru a pune capăt contrabandei de benzină, ce se practica pe o scară întinsă, odată cu transporturile de petrol, a prohibit exportul acestui articol,

---

[19] *Ibidem*, No. 14/1915, p. 631.
[20] „Le Temps”, nr. 19482, din 8 noiembrie 1914, p. 2.
[21] „Universul”, an XXXII, nr. 265 din 26 septembrie 1914, p. 2.
[22] „Le Figaro” nr. 133 din 13 mai 1915, p. 3.

atât pentru Turcia cât şi pentru Bulgaria. Nu se poate şti, prin ce intervenţii, probabil prin emisari turci, s-a putut obţine un permis de export pentru Bulgaria. Transportul de petrol a ieşit din ţară astă noapte cu vaporul <<Anton>>. De fapt însă, sunt pozitiv informat, că acest petrol deşi are destinaţia pentru Bulgaria, ajungând în portul bulgăresc Burgas, se va încărca în corăbii şi se va expedia la Constantinopol, unde se simte mare lipsă de petrol"[23]. Ca urmare a acestor dezvăluiri, confirmate apoi şi din alte surse, se dispunea în august ridicarea dreptului vasului „Anton" de a mai arbora pavilionul român[24].

Totuşi, la 26 august 1915 ziarul local „Dacia", preluat de presa centrală, anunţa continuarea acestui gen de export: „Ministerul de finanţe a dat autorizaţie societăţii petroliere <<Steaua Română>>, pentru exportarea în Constatinopol, următoarelor cantităţi de petrol: 740.000 kg petrol rafinat în 50.000 bidoane, 200.000 kg petrol rafinat în 1000 butoaie, 96.000 kg ulei mineral brut în 6000 bidoane şi 200.000 kg ulei mineral brut în 1000 butoaie de stejar. Este cert că în Constantinopol şi în întreaga Turcie, este mare lipsă de petrol şi ulei, mai cu seamă pentru operaţiunile militare, lipsă de combustibil ce a exasperat pe conducătorii imperiului turcesc, care se văd reduşi la neputinţa de a mai continua războiul. Din această cauză emisarii turco-germani, aflaţi la noi în ţară, fac sforţări disperate pentru a înlesni exportul petrolului şi derivatelor pentru Turcia. Pentru exportarea acestei cantităţi de petrol, se aşteaptă sosirea vaporului <<Anton>>, de astă dată sub pavilion persan, care are specialitatea transporturilor de contrabandă, fiind condus de ofiţeri germani. Numai dacă flota rusă i-ar lăsa în pace!"[25].

Conform unei ştiri din presă, vaporul „Kech-Han" sub pavilion persan plecase în cursul lunii noiembrie a anului 1915 încărcat cu petrol spre Constatinopol[26].

Flota rusească prezentă în Marea Neagră a supravegheat îndeaproape activitatea portului Constanţa şi a atacat şi scufundat multe vase ce plecau încărcate spre Turcia sau Bulgaria. Cea mai mare parte a acestor vase erau corăbii mici, cu pânze, venite din Turcia. Vom prezenta în continuare câteva informaţii din presa vremii despre aceste evenimente.

O ştire venită din Balcic la 24 iunie 1915: „în ziua de marţi 16 c., la orele 6 seara a fost adusă în port de o barcă de pescari o corabie găsită părăsită în mare. Vasul avea parte din pânze rupte, iar în partea stângă, către mijloc, pe o adâncime de 2,50 metri două spărturi făcute de prora unui vas spre a fi scufundat. Din cauză însă că corabia era plină de petrol în tinichele, acestea au ţinut-o la suprafaţă. Căpitanul portului, după ce a acoperit spărturile provizor cu o muşama, a procedat la descărcarea petrolului şi scoaterea apei din magazii. Timp de trei zile, cu toată marea rea ce a fost, petrolul a fost descărcat, iar vasul care la început era aproape în întregime sub apă, astăzi pluteşte în siguranţă. (...) După informaţiunile culese,

[23] „Dimineaţa", an XII, nr. 4098 din 31 iulie 1915, p. 3.
[24] „Dimineaţa", an XII, nr. 4102 din 4 august 1915, p. 3.
[25] „Dimineaţa", an XII, nr. 4126 din 28 august 1915, p. 3.
[26] „Universul", an XXXIII, nr. 324 din 23 noiembrie 1915, p. 2.

această corabie cu numele <<Derviş>> a încărcat petrol de la societatea <<Astra Română>> din Constanţa pentru Burgas. Întâlnită de torpiloarele ruseşti în apropiere de Caliacra, poate chiar în apele române, a fost abordată, ca să se scufunde, după ce au fost ridicaţi căpitanul şi oamenii de echipaj împreună cu actele de bord, din care nu s-a găsit niciunul. Vasul n-a fost bombardat, ci abordat, desigur pentru că se găsea în apele româneşti”[27].

O ştire din ziarul „Universul” din 22 iulie 1915, menţiona prezenţa flotei ruse: „Azi dimineaţă, pe la orele 4 jum., au apărut la orizont şase vase de război ruseşti, care au putut fi văzute de la Cazinou; după o jumătate de oră, ale au dispărut, luând direcţia Odesa. De mai mult timp avem vizite aproape regulate, la intervale mici, din partea flotei ruse, care supraveghează a nu se face transporturi de muniţiuni pentru Turcia”[28].

În altă ştire era vorba de capturarea unei corăbii turceşti aflată în drum spre Constanţa; iată ce relata corespondentul de la Constanţa la 4 septembrie 1915: „Astăzi a sosit din Mangalia în portul nostru o corabie sub pavilion turcesc, încărcată cu grâu pentru Banca Generală Română. Căpitanul corabiei ne-a declarat următoarele: <<Am plecat din Mangalia două corăbii încărcate cu grâu. După două mile de călătorie spre Constanţa a apărut la orizont un torpilor rusesc îndreptându-se spre noi. Eu eram înainte şi strecurându-mă pe lângă mal am scăpat; dar cealaltă corabie văzând că nu mai poate scăpa, echipajul s-a coborât în bărci şi a debarcat la mal, în apropierea Mangaliei. Torpilorul rusesc a remorcat corabia capturată, dispărând”[29].

La 1 martie 1916 corespondentul de la Constanţa al cotidianului „Universul” nota: „Poliţia pe care flota rusească o execută pe Marea Neagră încă de la începutul războiului, a devenit în ultimul timp şi mai strictă. Astfel, spre a împiedica transporturile de diferite articole alimentare care se transportă cu corăbii ce pot naviga mai aproape de ţărm, ruşii au ataşat pe lângă vasele mari de război şalupe care pot urmări aceste corăbii. Acum câteva zile două corăbii sub pavilion otoman, plecând din Constanţa cu o încărcătură de vreo 40 tone fasole şi făină, au fost surprinse de ruşi în dreptul Varnei, cam la 5 mile şi în urma somaţiunilor, pe care corăbierii nu le-au ţinut în seamă, au fost scufundate, iar echipajele făcute prizonieri. În portul nostru se află astăzi un mare număr de corăbii, care însă nu îndrăznesc să rişte aceste voiajuri, mai ales că societăţile de asigurare nu fac asigurări”[30].

Mişcare portului Constanţa era prezentată într-o corespondenţă de la 1 aprilie 1916, astfel: „Marţi dimineaţa au sosit în portul nostru 3 vase sub pavilion turcesc şi anume: <<Resan>> şi <<Itihat>> ale societăţii <<Serket Hairic>> şi vasul <<Nev Sechir>> al societăţii <<Serket Mahsuse>> spre a încărca alimente cu destinaţia Constantinopol. (...) Vasele <<Altai>> şi <<Hitme>>, ambele sub pavilion turcesc, încărcate cu fasole, făină şi petrol, vor părăsi portul nostru astăzi dimineaţă,

[27] „Universul”, an XXXIII, nr. 173 din 25 iunie 1915, p. 4.
[28] „Universul”, an XXXIII, nr. 203 din 25 iulie 1915, p. 1.
[29] „Universul”, an XXXIII, nr. 246 din 6 septembrie 1915, p. 5.
[30] „Universul”, an XXXIV, nr. 62 din 3 martie 1916, p. 1.

plecând la Constantinopol. Tot astăzi vor pleca din port alte 6 corăbii încărcate cu alimente”[31]. În corespondenţa de a doua zi se spunea: „Miercuri au părăsit portul nostru 70 de corăbii turceşti, încărcate cu făină, fasole şi grâu, cu destinaţie pentru Constatinopol. Zilele acestea vor pleca un alt număr de 60-70 corăbii şi 3 vase mari încărcate tot cu alimente având aceeaşi destinaţie”[32].

După cum spuneam mai sus, exportul portului Constanţa în acei ani se reducea la petrol, făină, diverse legume şi cereale. Iată un exemplu, din presă: în zilele de 8 şi 9 februarie 1916 se încărcaseră 156 tone de făină de grâu, 45 tone de fasole, 8,5 tone de sare şi 48 tone de petrol[33]. În zilele de 22 şi 23 februarie s-au exportat prin portul Constanţa 39,5 tone de făină de grâu şi 9 tone de petrol[34], iar în primele două zile din martie 1916 s-au încărcat pe vasele aflate în port 32 tone de orz, 213 tone făină de grâu şi 30 tone de fasole[35].

În ceea ce priveşte exportul de făină prin portul Constanţa, acesta era criticat în presa vremii pe considerente legate de securitatea aprovizionării cu prioritate a oraşelor de la noi cu pâine, dar şi pentru specula ce se făcea cu un aliment de bază. Iată de exemplu ce scria corespondentul de la Constanţa al ziarului „Universul” la 31 august 1914: „Agitaţiunea populaţiei oraşului nostru, cu drept îngrijorată din cauza scumpirii pâinii provocată de exportul făinii în Turcia, continuă. Se aşteaptă peste câteva zile o întrunire de protestare, când se va interveni pe lângă guvern spre a opri exportul. Samsarii mişună în oraşul nostru fără ca să se ia vreo măsură contra lor, iar preţurile ce aceşti samsari oferă pentru făina chiar de calitate inferioară, sunt fabuloase. Cum calitatea grâului din recolta nouă este inferioară celei din anul trecut, iar brutarii sunt nevoiţi a cumpăra făina cu preţuri prea ridicate, urcarea preţului pâinii devine fatal necesară; populaţiunea, majoritatea lucrători, mulţi rămaşi fără lucru din cauza evenimentelor, va suferi prin urmare. Spre a pune capăt acestei stări de lucruri, care mai ales în momentele prin care trecem e mai mult decât dăunătoare, prohibirea exportului atât pentru făină cât şi pentru celelalte alimente: brânză, etc., se impune cât mai neîntârziat”[36].

Lucrurile nu se schimbă însă, astfel că la începutul anului 1916 se vorbea iar de specula cu făina. Concret, presa scria: „Toţi brutarii din Constanţa s-au întrunit şi au făcut o plângere primăriei contra fabricanţilor de făină, arătând că aceştia le refuză vânzarea făinii necesare la fabricarea pâinii. Deşi s-au fixat de către ministerul de comerţ preţuri maximale pe baza cărora şi primăria locală a fixat preţul pâinii, totuşi fabricanţii de făină, în special fabrica de făina de la Constanţa şi cea de la Bazargic, care au câte un depozit în Constanţa, găsind un debuşeu în exportarea făinii, prin vânzarea la vasele şi caicele din port, unde li se plătesc între 54-60 lei suta de kg.,

[31] „Universul”, an XXXIV, nr. 91 din 1 aprilie 1916, p. 3.
[32] „Universul”, an XXXIV, nr. 92 din 2 aprilie 1916, p. 3.
[33] „Viitorul”, an IX, nr. 2876 din 13 februarie 1916, p. 2.
[34] „Viitorul”, an IX, nr. 2890 din 27 februarie 1916, p. 2.
[35] „Viitorul”, an X, nr. 2898 din 6 martie 1916, p. 2.
[36] „Universul”, an XXXII, nr. 242 din 3 septembrie 1914, p. 2.

refuză a vinde făina brutarilor, aşa că brutarii nemaivând de unde şă-şi procure făina necesară fabricării pâinii, populaţia e ameninţată să ducă lipsa acestui aliment”[37].

Acuzele apărute în ziarul „Argus” în primăvara anului 1916 erau preluate şi de alte ziare: „Primăria Capitalei se aprovizionează, ca mai toate din ţară, cu o cantitate însemnată de făină, pentru ca în momente critice, Bucureştii să fie la adăpostul unei crize. O parte din această cantitate a cumpărat-o Turcia prin Fuad-Bey şi se exportă prin Constanţa...(...) E de presupus că administraţia noastră comunală trebuie să fi asigurat aprovizionarea Capitalei regatului şi a împrejurimilor sale într-o măsură foarte largă, pentru a se fi putut hotărî să vândă pentru export rezervele comunei”[38].

De la Constanţa, corespondentul ziarului „Universul” transmitea tot în acele zile următoarea ştire: „În portul nostru se găsesc peste 100 corăbii cu pânză turceşti şi zilnic sosesc altele în număr mare. Asemenea sunt şi câteva vapoare, toate venite ca să încarce alimente. În ultimul timp însă a sosit un ordin autorităţilor în drept, de a nu se mai permite încărcarea niciunui fel de aliment. La primirea ordinului se găseau încărcate doua vapoare şi câteva corăbii, care au fost băgate în bazinul docurilor şi păzite de grăniceri spre a nu fugi, după cum au făcut şi altele. Faptul acesta îngrijorează mult pe comandanţii vapoarelor şi corăbiilor, care au intervenit pentru liberarea vaselor. Prin oraş circulă ştirea ca guvernul e hotărât sau să rechiziţioneze acele vase sau să le invite să părăsească portul”[39]. Iar fenomenul continua să se amplifice, pe măsură ce criza alimentelor pe piaţa Turciei se agrava; la 18 aprilie 1916 acelaşi ziar nota: „Ieri a sosit în port vaporul <<Isac>>, sub pavilion turcesc, spre a încărca cereale. În port se mai găsesc 200 vase cu pânză, venite să încarce diferite mărfuri”[40]. Totuşi guvernul a intervenit, iar la 27 aprilie 1916 ziarele anunţau că „exportul de făină se face deocamdată numai pentru depozitele pentru care morarii au avut angajamente anterioare. Prin Constanţa nu se mai înregistrează de câteva zile atari exporturi”[41].

E drept că mai rar, soseau şi vase cu marfă pentru portul Constanţa. Astfel, în ianuarie 1915 se afla în portul Constanţa vaporul „Janna” care „a descărcat între alte mărfuri 1000 de lăzi cu tablă de tinichea pentru o societate petrolieră”[42]. Altă ştire scurtă informa publicul la 17 iulie 1915 că „a sosit în portul nostru vaporul <<Sofia>> venind din Varna, încărcat cu diferite mărfuri”[43].

La începutul lunii aprilie sosea un vas sub pavilion otoman cu 200 butoaie cu untdelemn, în compensaţie[44]. Despre acest gen de comerţ aflăm tot din presă, care anunţa că în luna februarie a anului 1916: „s-au dat autorizaţii de a se exporta 90

---

[37] „Universul”, an XXXIV, nr. 12 din 13 ianuarie 1916, p. 2.
[38] „Adevărul”, an XXIX, nr. 10423 din 17 martie 1916, p. 3.
[39] „Universul”, an XXXIV, nr. 75 din 16 martie 1916, p. 4.
[40] „Universul”, an XXXIV, nr. 109 din 21 aprilie 1916, p. 3.
[41] „Universul”, an XXXIV, nr. 115 din 27 aprilie 1916, p. 5.
[42] „Universul”, an XXXIII, nr. 16 din 17 ianuarie 1915, p. 4.
[43] „Universul”, an XXXIII, nr. 195 din 17 iulie 1915, p. 2.
[44] „Universul”, an XXXIV, nr. 94 din 4 aprilie 1916, p. 3.

vagoane benzină în Turcia, importându-se în compensaţie 30 vagoane untdelemn, 7300 kg lână pentru Germania, din Constanţa”[45]. În iulie 1916 mai soseau în port „trei corăbii sub pavilion turcesc, încărcate cu ghindă şi butoaie goale”[46].

Portul Constanţa avea în vremuri normale şi un trafic de tranzit important, dar după declanşarea războiului şi închiderea strâmtorilor acesta a fost redus la minimum. Astfel în decembrie 1915 presa anunţa că „La Constanţa au fost aduse din Constantinopol 48 mii kg. de ţesături de lână spre a fi tranzitate în Germania”[47]. În aprilie 1916 se anunţa autorizarea tranzitului unui lot de chibrituri din Austro-Ungaria pentru Turcia, prin Constanţa, ca şi a unuia de instrumente chirurgicale din Germania tot pentru Turcia[48]. În iulie 1916 se aproba un transport de 50 de tone sodă caustică din Austro-Ungaria pentru Turcia, prin portul Constanţa[49].

Pentru a evita pericolul reprezentat de flota rusă ce supraveghea portul Constanţa, vasele turceşti plecau mai ales noaptea, după cum vedem din ştirea următoare: „Ni se anunţă din Constanţa că noaptea trecută pe un întuneric de nepătruns, două vapoare turceşti, care se aflau în port încărcate cu făină şi petrol, au plecat spre Constantinopol”[50].

Greutăţile navigaţiei prin strâmtori şi în general pe Marea Neagră au determinat de multe ori comandanţii de vase să se refugieze pentru o perioadă în portul Constanţa. Spicuim câteva exemple în acest sens, preluate din presa vremii. La 1 octombrie 1914 corespondentul de la Constanţa al ziarului „Universul” scria: „Aseară s-au înapoiat în portul nostru, venind din Constantinopol, trei vase de comerţ greceşti care acum câteva zile au părăsit porturile noastre dunărene cu o încărcătură însemnată de cereale pentru Franţa. Interesându-mă de cauza înapoierii, căpitanii vaselor mi-au declarat că autorităţile turceşti le-au pretins, sub ameninţări, descărcarea cerealelor la Constantinopol. În urma instrucţiunilor primite de la legaţiunile greacă şi franceză din Constatinopol, de a se opune şi a nu descărca sub niciun motiv cerealele la Constantinopol, vasele greceşti s-au reîntors la Constanţa, unde aşteaptă noi instrucţiuni”[51].

Un alt caz era cel al vasului grecesc „Princesse Giovana” ce fusese sechestrat de turci la Constantinopol şi trimis spre un port din Asia Mică spre a aduce de acolo cărbuni la Constantinopol. Conform ziarului citat, „ieşind din Bosfor comandantul şi echipajul vasului au refuzat să se mai puie în serviciul Turciei şi au îndreptat vasul spre Constanţa”[52].

Despre navigatorii ce se străduiau să aprovizioneze piaţa turcească în acei ani cu mărfuri din portul Constanţa, se exprima foarte bine corespondentul de la

---

[45] „Universul”, an XXXIV, nr. 51 din 21 februarie 1916, p. 2.
[46] „Universul”, an XXXIV, nr. 201 din 22 iulie 1916, p. 4.
[47] „Universul”, an XXXIII, nr. 355 din 24 decembrie 1915, p. 3.
[48] „Universul”, an XXXIV, nr. 94 din 4 aprilie 1916, p. 5.
[49] „Universul”, an XXXIV, nr. 202 din 23 iulie 1916, p. 3.
[50] „Adevărul”, an XXIX, nr. 10435 din 29 martie 1916, p. 4.
[51] „Universul”, an XXXII, nr. 273 din 4 octombrie 1914, p. 4.
[52] „Universul”, an XXXII, nr. 327 din 27 noiembrie 1914, p. 5.

Balcic al ziarului „Universul”, când la începutul anului 1916 nota: „În prezent Marea Neagră e parcursă pe lângă ţărmuri de singurii temerari navigatori, un fel de corsari mai bine zis, care cu riscul vieţii lor, al încărcăturii şi al micei lor bărci cu pânze, aprovizionează cu gaz Ţarigradul, iar la înapoiere aduc la Constanţa articole de consumaţie ca: măsline, lămâi, castane, smochine, etc., de care noi avem atâta nevoie în timpul de faţă. Bineînţeles că speculaţiunea lor este foarte rentabilă – când gazul are un preţ fabulos la Constantinopol – câştigând într-un singur mers mii de lei, dar şi prea expusă le e întreprinderea, când se întâlnesc în drum cu vreun vas rusesc. Experienţa însă e mama prevederii. Aceşti navigatori – originale figuri asiatice – la eventuala apariţie a duşmanului lor, îşi iuţesc pe cât posibil vasul lor spre nisipul ţarmului, scot un dop mare de lemn aşezat anume în pereţii vasului spre proră, sub linia de plutire; barca se scufundă cu pupa până la jumătate prin intrarea repede a apei întrânsa, dându-i astfel aparenţă de naufragiu. Prin acest truc, de multe ori şi-au găsit scăparea, ferindu-se în acest chip de bombardarea şi goana vapoarelor ruseşti. Când pericolul se îndepărta, scoteau apa, aplicau la loc dopul, iar nava îşi lua iarăşi drumul”[53].

Multe vase însă nu au avut noroc şi au fost confiscate de flota rusă sau chiar scufundate. Presa vremii menţinează mai multe asemenea ştiri. Vasul „Amalia”, sub pavilion italian, ce plecase încărcat din portul Constanţa cu fasole, caşcaval, făină şi petrol spre Constantinopol, a fost capturat de flota rusă şi dus la Sevastopol, iar echipajul şi pasagerii arestaţi[54]. La 15 iunie 1915 patru contratorpiloare ruseşti au întâlnit lângă Emine-Bourun câteva vase turceşti care veneau de la Constanţa; bănuind că acestea transportau muniţii, ruşii le-au incendiat, dar echipajele au fost salvate[55]. La 20 iunie 1915 vama din Balcic anunţa că în caicurile înecate de flota rusă în apropierea acelui port „s-ar fi găsit pe lângă încărcătura de petrol şi cantităţi enorme de făină şi fasole strecurate în mod fraudulos la încărcare vaselor în portul Constanţa”[56].

Prezentând poziţia oficială a guvernului român, „L’Independance Roumaine” scria la începutul lunii septembrie a anului 1915: „Aflăm că două mari vase cu pânze au fost surprinse şi urmărite nu departe de Constanţa, de un torpilor rus. Cele două corăbii au trebuit să se refugieze în bazinul de la Tuzla, unde au ancorat la 150 metri de mal. Torpilorul rus le supraveghează din depărtare, aşa că vasele nu-şi pot urma calea. Guvernul român a intervenit pe lângă guvernul rus, cerând ca vasul de război să părăsească apele teritoriale române”[57]. Două zile mai târziu se anunţa că „torpilorul rus care exercita supravegherea în apropierea portului Constanţa a primit ordin să părăsească apele româneşti şi s-a îndepărtat în largul mării”[58].

---

[53] „Universul”, an XXXIV, nr. 8 din 9 ianuarie 1916, p. 1.
[54] „Dimineaţa”, an XII, nr. 4006 din 30 aprilie 1915, p. 1.
[55] „Dimineaţa”, an XII, nr. 4055 din 18 iunie 1915, p. 3.
[56] „Dimineaţa”, an XII, nr. 4059 din 22 iunie 1915, p. 6.
[57] Citat de „Dimineaţa”, an XII, nr. 4135 din 6 septembrie 1915, p. 1.
[58] „Universul”, an XXXIII, nr. 248 din 8 septembrie 1915, p. 4.

Agenţia rusă de presă relata despre acţiunea unor torpiloare ruseşti pe coasta bulgară, la finalul căreia, se menţiona că au fost scufundate şi „două vase cu pânze turceşti care mergeau spre Constanţa spre a lua benzină. Echipajele au fost făcute prizoniere” mai adăuga ştirea citată[59].

Altă ştire din 12 martie 1916 afirma că „de la Balcic s-a putut vedea cu ochii liberi cum un contratorpilor trăgea asupra unor corăbii care venea dinspre Constanţa”[60].

Concluzionând, putem spune că în perioada neutralităţii (1914-1916) portul Constanţa a avut o activitate redusă a cărei principală cauză a fost închiderea strâmtorilor; se dovedea încă o dată că Marea Neagră era o mare închisă practic, iar ţările riverane erau la discreţia Turciei, care putea să controleze traficul prin strâmtori. Problema aceasta a fost dezbătută în toată perioada interbelică şi are influenţe puternice şi asupra traficului de astăzi din Marea Neagră. Inevitabil, comerţul maritim s-a desfăşurat doar cu ţările riverane, Turcia, Rusia şi Bulgaria, el fiind redus la câteva mărfuri esenţiale: cărbune, petrol, făină şi alte alimente. Flota românească de comerţ şi-a redus drastic activitatea din aceleaşi motive de mai sus. Insecuritatea traficului pe mare a sporit prin prezenţa şi acţiunile flotei de război a Rusiei, care a supravegheat strict circulaţia vaselor şi a mărfurilor, încercând să stopeze practic comerţul cu Turcia şi Germania, ţări inamice ei.

Un rol important în traficul portului Constanţa l-au jucat micile corăbii cu pânze ce au reuşit să se strecoare prin cabotaj, scăpând de urmărirea flotei ruseşti, dar cu multe sacrificii.

CONSTANŢA PORT DURING THE PERIOD OF NEUTRALITY (1914-1916)

-abstract-

Key Words: Constantza harbour, import, export, 1914, 1915, 1916

In the years 1914-1916, Romania remained neutral, but the Black Sea straits being closed, commercial traffic was drastically reduced. The activity of the port of Constanța was also reduced, to the import of coal from Russia and the export of oil and food goods to Turkey and Bulgaria. The import was reduced to a minimum, being composed only of some food goods brought from Turkey. Traffic on the Black Sea took place in difficult conditions, because the Russian war fleet oversaw the departure of ships from the port of Constanţa, many vessels being sunk on the grounds that they were smuggling food. Since the archive of the port of Constanţa from those years was lost during the war, the documentation for this article was made mainly on the basis of the news that appeared in the newspapers of that time.

[59] „Universul”, an XXXIII, nr. 343 din 12 decembrie 1915, p. 1.
[60] „Adevărul”, an XXIX, nr. 10421 din 15 martie 1916, p. 2.

DOBROGEA ANULUI 1916 ÎN NOTELE ZILNICE ALE LUI NICOLAE IORGA

Dr. Luminița GIURGIU[*]

Notele zilnice din Marele Război, îi oferă prilejul lui Nicolae Iorga să consemneze atât propriile impresii, cât și ale politicienilor și ale opiniei publice. Cum bătălia de la Turtucaia și consecințele ei au suscitat interes atât în epocă, cât mai ales în anii de omagiere a Marelui Război și a Unirii celei Mari, considerăm de interes să readucem în memorie judecățile lui Nicolae Iorga.

Se impune reamintirea câtorva repere ale luptelor purtate în zona noastră de interes: 18/31 august – trupele bulgare atacă elementele înaintate ale armatei române; 19 august/1 septembrie – 24 august/6 septembrie – bătălia de la Turtucaia; armata română este înfrântă cu consecințe dramatice pentru evoluția ulterioară a războiului; 22 august/4 septembrie – bătălia de la Bazargic; 26 august/5 septembrie – evacuarea Silistrei; 1/14 septembrie – retragerea armatei române pe aliniamentul Rasova – Cobadin – Tuzla; 3/16 septembrie – bătălia de la Rasova – Cobadin – Tuzla; 18 septembrie/1 octombrie - 22 septembrie/5 octombrie – contraofensiva română în Dobrogea (Manevra de la Flămânda); 6/9 octombrie - 8/21 octombrie – ofensiva germano-bulgară în Dobrogea; frontul româno-rus este străpuns; 9/22 octombrie – trupele germano-bulgare ocupă Constanța.

Dobrogei, din anul 1916, îi sunt consacrate patru consemnări: „Lupta de la Turtucaia” din 1 septembrie, „Dobrogea” din 11 octombrie, „Constanța” din 13 octombrie și „Ce trebuie să fie Dobrogea după război” din 27 octombrie.

Făcând referire la presa timpului și la opinia publică, Iorga constată că, deși armata română a fost înfrântă, mesajul transmis este de optimism și încredere în acei soldați, „incapabili de a scrie o frază”, care au probat eroismul lor. Înfrângerile suferite „cheamă la răzbunare”, pentru că nu s-a „putut câștiga pretutindeni, cu aceiași vitejie și putere de sacrificiu, aceiași victorie”.

Iorga consideră că războiul este cel mai mare și mai greu examen pe care îl poate da un stat, pierderea lui putând duce chiar la dispariția sa. El izbucnește atunci când „lumea nu mai poate sta pe temelia ei de până atunci”, atunci când o putere caută să-și depășească granițele, iar alta nu mai are putere să și le apere.

În opinia istoricului, campania din 1913 a fost „o nenorocire”, pentru că nu a fost urmată și de o evaluare corectă a stării armatei, inamicul nefiind învins, ci silit la pace.

Înfrângerile suferite de armată în Transilvania, îl fac „să urască” ca și această luptă să aibă același sfârșit ca cea purtată în Dobrogea. Acest teritoriu dintre Dunăre și Mare este „pentru existența economică și politică a țării noastre o necesitate”, luptele purtate aici fiind o plată, în fața acțiunilor iredentei bulgărești, impunându-se și obținerea ulterioară a unor garanții militare. „Și atunci și din partea aceasta vom

[*] Comisia Română de Istorie Militară.

avea linişte. În ţărâna Dobrogei am coborât mii din ai noştri, naţionalizând-o pentru totdeauna. Şi ruşii îşi vor aduce aminte veşnic de ce au căzut aicea atâţia din soldaţii lor, ucişi de cele mai ingrate arme", iar bulgarii şi aliaţii lor îşi vor fi îngropat „ambiţiile nedrepte" şi „o nebună lăcomie".

Nicolae Iorga consideră că oraşul Constanţa este o creaţie românească. „Am găsit un biet târg turcesc, unde se opreau câteva luntre fără adăpost şi în mai bine de jumătate de veac, cu bani grei din sărăcia noastră, am făcut un centru înfloritor, un mare port, în care unii vedeau o viitoare rivală a Odessei însăşi.

Istoricul este optimist. Recucerirea Dobrogei va avea un loc important „în marea operă de răsplătire pentru zdravănul ţăran ostaş", o garanţie socială, militară şi naţională.

Textul a fost redat cu respectarea normelor ortografice actuale. Sublinierile aparţin lui Nicolae Iorga.

„Lupta de la Turtucaia

În articole frumoase, pline de un sentiment de entuziasm real şi vibrant, ziarele, fără deosebire, vorbesc despre eroica luptă de la Turtucaia, despre puterea admirabilă a unor soldaţi care nu-şi citiseră şi nu-şi afişaseră patriotismul, care, incapabili de a scrie o frază, au dat ţării prin faptele lor cel mai zguduitor poem, despre buna frăţie dintre ei şi ofiţerii pe care şi noi îi cunoaştem şi-i iubim, încă de pe vremuri când alţii nu credeau întru-înşii. Ele pun în vedere o repede şi decisivă răzbunare pentru pierderea oraşului şi suferinţele oştirii noastre de acolo, atacată prin surprindere şi copleşită de număr. Şi adaugă sfaturi ca lumea să nu dispere, să nu se demobilizeze pentru că n-a putut câştiga pretutindeni, cu aceiaşi vitejie şi putere de sacrificiu, aceiaşi victorie.

Să nu ne întristăm prea mult, e astfel, concluzia. Noi spunem mai mult – căci mângâierile şi speranţele sunt lucru bun pentru sufletele slabe – *să ne bucurăm*.

Căci ce e un război? Un «Zece mai» în mult mai mare? O manevră mai grea? Desfăşurarea unei teme tactice mai complicate? Desigur nu, ci un lucru mare, mare şi greu, cel mai mare şi cel mai greu lucru ce se poate pentru o societate omenească întreagă, cercetare adâncă, până la cel mai neînsemnat factor care contează, şi el, a puterilor acelei societăţi, examenul integral, care atrage după sine pedeapsa umilinţei şi a decăderii, şi, de atâtea ori, pentru Stat, a desfiinţării chiar, deci a robiei politice pentru aceea care nu s-au ştiut lupta, fiecare la locul lui şi fiecare din toată conştiinţa şi energia lui.

Acesta este războiul. Uneori el se cere în adunări politice, el se urlă pe stradă. Toate acestea n-au a face. Nimic nu se determină prin manifestările prealabile, ci totul se hotărăşte prin ceia ce se poate da, la un moment decisiv, de toată lumea. Cu o singură rezervă care deschide şi după cele mai mari nenorociri, vaste perspective: de toată lumea întrucât organizaţia de mai înainte a pus pe fiecare la locul său.

Fiind aşa de greu şi aşa de mare, el e uimitor prin toate problemele, neştiute ori ascunse, pe care le descoperă şi le vădeşte, cum supremul avânt al unui trup omenesc scoate la iveală boli pe care cel mai iscusit medic nu le-ar fi putut găsi sau face să lucreze energii nebănuite pe care *organismul le ţinea anume pentru aceasta*, nevoind să le uzeze în proza leneşă a fiecărei zile. Ceva mai grozav, dar mai

mântuitor şi mai înnoitor pentru societăţile omeneşti, puse în faţa triumfului, de o parte, a morţii, de alta, nu se poate găsi.

Când el izbucneşte, prin voia unor puteri pe care credem că le-am trezit noi, pe când tocmai *pe noi ne-au trezit ele*, aceasta înseamnă că *lumea nu mai poate sta pe temelia ei de până atunci*. *Între ţări şi popoare lucrurile se cer a fi altfel de cum sunt*. Noi am scris câteva rânduri pe hârtie, deunăzi sau cu câţiva ani în urmă, le-am pecetluit, le-am publicat, potrivit cu ele am tras hotare şi am organizat ce se află între ele. Dar viaţa omenească e într-o veşnică mişcare. Haine de Stat pe vecie pentru un popor care necontenit creşte ori scade necontenit, nu se pot. Puterile zvâcnesc, de-o parte, căutând hotar nou, de alta, ele lâncezesc, ne mai putând umple cu vitalitatea lor vechi hotare. Şi atunci ciocnirea se produce, oricât am căuta să o zăbovim, cu oricâtă ştiinţă de Stat sau frică de stat.

Din acel moment nicio formă nu mai are valoare, ci singură realitatea severă, neîndurată, domneşte, peste toţi şi peste toate. Nimeni n-o poate ascunde, nimeni n-o poate înşela până la capăt.

Dar uneori ea *apare întreagă de la început*, altădată *zăboveşte*.

Nu poate fi mai mare primejdie decât aceasta din urmă. Criza trebuie provocată neapărat, cât mai iute, întreagă, îngrijorătoare, pentru a o cunoaşte deplin şi a o domina.

Ce nenorocire a fost pentru noi uşurinţa campaniei din 1913, bogatele daruri pe care ni le-a adus! În ceea ce ne priveşte pe noi, ea a întărit defecte care şi aşa erau ameninţătoare pentru viitorul nostru şi *nu ne-a smuls, din adâncul inimii, unde aşteptau, decât unele calităţi, prea puţine*. Ea ne-a zguduit, nu ne-a înnoit. Şi însăşi zguduirea superficială, n-a produs ce trebuia să producă *dacă ne-ar fi atins pe toţi în ce aveam mai scump şi în ce aveam mai sfânt*.

Iar, în ce priveşte pe duşman, el a fost silit la pace, dar nu s-a dovedit învins. S-a supus sorţii de atunci, aşteptând soarta zilei următoare. Nu s-a cântărit cu noi şi n-a ieşit încredinţat de inferioritatea lui *reală* şi permanentă. Ceea ce înseamnă că el se rezervă pentru mai târziu. Şi astfel cei 10.000 de soldaţi pe care i-am îngropat în pământul lui n-au plătit cu viaţa lor nimic.

Astăzi marile greutăţi răsar deodată cu toată ameninţarea ce cuprind în ele. Cu atât mai bine: *le salutăm cu bucuria pe care strămoşii noştri au resimţit-o faţă de greutăţi încă mai mari*. Noi n-avem însuşiri care au dat glorie popoarelor din Apus, dar avem o calitate care le biruieşte pe ale lor: când ni se pune deodată, crud, violent, sălbatic, întrebarea cea mai mare despre viaţa şi moartea noastră, găsim în adâncul unei fiinţe naţionale care a rezistat la toate furtunile vremurilor, puterea nebiruită care se cuprinde în aceste trei cuvinte: *Nu ne dăm*!

Şi înfrângerea presupune înainte de toate această condiţie: că te-ai dat. Tot sângele nostru însă refuză, absolut, aceasta!

1 septembrie 1916”[1].

„Dobrogea

Fiara bulgară n-a dormit. În timpul când germanii, protectorii tuturor civilizațiilor și apărătorii tuturor drepturilor, puneau în picioare pe ungur în Ardeal, celălalt dușman își strângea carnea de tun nouă, din satele lui pustiite de bărbați și din deosebite pustiuri turcești. Cum și ce fel s-au petrecut lucrurile, nu se știe și nu se poate spune azi, dar de două zile ni se vorbește în comunicatele Statului Major de o retragere nouă, întâi la aripa stânga a noastră, apoi la centru și la dreapta, în urma unor noi și furioase atacuri.

Urâm, firește, ca și această luptă să aibă același sfârșit ca aceia care a coborât în pământul dobrogean pe atâtea mii din năvălitorii lui. Nu e de crezut măcar că Rusia ar putea lasă să se deschidă o nouă și largă poartă spre teritoriul ei însăși. Sperăm, cu o nezguduită încredere, în veștile mai bune pe care va știi să ni le procure avântul soldaților noștri și vechea, marea experiență a vitejilor noștri aliați. Iar pe toți cei care au luptat până ce orice împotrivire a fost zadarnică pe locul unde și-au cheltuit atâtea silințe, îi cuprindem în recunoștința noastră veșnică.

Orice rău are însă și un bine.

În luptele din august și septembrie, ca și în cele noi, plătim încă o dată această Dobroge, care e pentru existența economică și politică a țării noastre o necesitate, o elementară și o absolută necesitate.

La 1878, când Congresul de la Berlin ne-a atribuit-o, sângele românesc cursese pentru înfrângerea Turciei și eliberarea acestei Bulgarii nesățioase. Nu primeam un dar, ci o răsplată cuvenită, și cum se știe o despăgubire pentru alte sacrificii ale noastre.

Bulgarii, care își croiseră o țară de la Marea Egee până la gurile Dunării, au potrivit însă această luare în stăpânire a unei provincii în care și atunci ei erau în minoritate și pe care la căderea statului bulgar, acum jumătate de mileniu, țarii lor n-o stăpâneau, ca o despoiere a lor. De aici continui intrigi și amenințări. Asigurările ce ni se dădeau când și când, în momente grele pentru dânșii – ele s-au dat, formal, regelui Carol, în 1913 – n-aveau nicio valoare de sinceritate. Dobrogea era cuprinsă în marginile hotărâte de iredenta bulgărească.

Față de astfel de vecini se impun garanții militare. Le-am luat în 1913, în altă parte a acestei Dobroge, unde, și acolo, elementul bulgăresc e în cea mai mare parte de colonizare nouă sau foarte nouă.

Furia bulgărească a crescut și mai mult, și azi, călare pe îndărătnicia germană, ea pleacă la «reocuparea» Dobrogei, a Dobrogelor amândouă, cu gândul de a da o raită, în stilul lui Asparuc[2] strămoșul, și pe la București.

---

[1] N. Iorga, *Războiul nostru în note zilnice. 1916-1917*, Volumul II, Editura „Ramuri”, Craiova, f.a., pp. 105 - 108.

[2]Asparuh (Isperih): han al bulgarilor (644-700 dH) de pe Volga și din regiunea Mării Azov, care au migrat spre Vest, trecând Dunărea și ocupând teritoriul Bulgariei de astăzi (678 dH). A întemeiat primul țarat bulgar recunoscut de bizantini în 681 dH.

Noi apărăm o provincie pe care Europa ne-a dat-o, acea Europă din care făcea parte și Germania și satelitul său austriac. Noi reclamăm și mai departe acele garanții teritoriale care ne sunt smulse în momentul de față, le reclamăm și mai tare decât în 1913, după ce s-a văzut încă odată ce vecini mincinoși și perfizi avem la hotarul nostru de Sud.

Vom ajunge la capăt, cu oricâte sforțări și peste oricâte suferințe. Planul de dominație universală al Germaniei nu va izbuti, pentru că lumea nu-l primește, nu-l *poate* primi, *n-are de ce* să-l primească. Și atunci ziua socotelilor va sosi. Dobânda se îngreunează și ea va fi strivitoare pentru cel care, la urmă, va fi silit să plătească.

Și atunci și din partea aceasta vom avea liniște. În țărâna Dobrogei am coborât mii din ai noștri, naționalizând-o pentru totdeauna. Și rușii își vor aduce aminte veșnic de ce au căzut aicea atâția din soldații lor, uciși de cele mai ingrate arme. Dar bulgarii, cu turcimea și nemțimea lor ajutătoare, își vor da seama că au îngropat în Dobrogea râvnită de ei cu patimă mai mult decât atâtea trupuri de soldați: că au îngropat o ambiție nedreaptă și o nebună lăcomie.

11 octombrie 1916”[3].

„Constanța

Nu e nimeni care să nu fi aflat cu durere pierderea, de sigur repede trecătoare, a Constanței.

Acest frumos oraș de pe malul Mării Negre era creația noastră. Am găsit un biet târg turcesc, unde se opreau câteva luntre fără adăpost și în mai bine de jumătate de veac, cu bani grei din sărăcia noastră, am făcut un centru înfloritor, un mare port, în care unii vedeau o viitoare rivală a Odessei însăși.

Astăzi printre ruinele făcute de luptă se poartă acolo hoarda bulgară ca să vadă ce n-a fost în stare să facă însăși pe tot țărmul care-i aparține și ce nu va fi în stare, cum îi e firea, să facă niciodată și nicăieri.

Ne-a supus soarta la o grea încercare. Dar ea, departe de a ne dispera, nu ne descurajează.

Au văzut alții, mai tari decât noi, lucruri mai grele pentru mândria și interesele lor. Franța și-a văzut uzinele confiscate, comorile de artă risipite, biserica de încoronare a vechilor ei regi sfârtecată și pângărită, mii de cetățeni mânați în robie și dezonoare.

Și ea rezistă și rezistă alții prin acel miraculos resort care e pentru om credința în dreptul lui nestrămutat.

Aliații noștri, feciorii marii Rusii, au avut o clipă neprielnică. Vor ști s-o răzbune și să stabilească din nou prestigiul Împărăției în acest Orient balcanic.

Și va veni în curând vremea când în această Constanță, eliberată și curățită, vom pune în umbra steagurilor umflate de victorie cununi pe mormintele celor care la 10 octombrie 1916 au sângerat fără a putea smulge victoria.

13 octombrie 1916”[4].

„Ce trebuie să fie Dobrogea după război

---

[3]Nicolae Iorga, *op. cit.*, pp. 203 - 205.
[4]*Ibidem*, p. 209.

De două zile comunicatele ne vorbesc de înaintarea trupelor ruso-române din Dobrogea și de retragerea unui dușman – să nu uităm – făcând ultima lui mișcare, disperată de ofensivă, se gândea, precum a și spus-o un critic francez, mai mult la pregătirea unei mai bune situații defensive pentru viitor.

În mișcarea lor spre Sud, gemano-bulgaro-turcii fac același lucru pe care l-au făcut și când, la începutul lui septembrie trecut, generalul Averescu a frânt atacul încrezător, hrănit de izbitoare succese, al lui Mackensen, «făcătorul de minuni». Ei ard satele.

Aceste sate, mai toate înfloritoare, cu mult superioare ca așezare, aspect și gospodărie, satelor bătrâne de dincoace de Dunăre, înfățișează munca noastră stăruitoare de jumătate de veac. Atâția, pe lângă miile de țărani păgubiți, își vor aduce aminte cu durere de frumoasele biserici încăpătoare, de școlile primitoare și binefăcătoare pentru toate națiile, ce se înfrățeau acolo, de solide case acoperite cu țiglă în care două generații strânseseră agoniseala lor.

Dar încercările de astăzi vor trece. Ne vom întoarce acolo și ne vom pune iarăși la lucru. Mai trainice și mai mândre se vor ridica locuințele dărâmate, dovedind astfel încă odată ce neam clăditor și orânduitor am fost totdeauna și suntem și acum.

Dar învățătura grozavă de azi va trebui să ne mai învețe un lucru: să fim și *colonizatori*.

Până acum n-am prea fost. Am intrat în vechea Dobroge turcească fără un caracter național răspicat. Am găsit-o prădată, cu populația împrăștiată, cu vechiul stăpân musulman plecat în lume și hotărât adesea să nu revină sub stăpânirea creștină. Condiții mai bune pentru naționalizarea *proprietății* măcar nici nu se puteau întâmpina.

Și noi ce am făcut? Dacă este azi o întinsă și înfloritoare, o superioară proprietate bulgărească, nouă ni se datorește în rândul întâi. Am tolerat așa de mult această vicleană infiltrație, cu scopuri evidente, încât am putea spune că am creat-o noi. Iar, fiindcă-i trebuiau și muncitori cu palmele și vecini săraci, prin care să-i crească mândria și conștiința de dominație, am introdus acolo, când și când, cum s-a întâmplat și fără a le mai purta grija, bieți veterani obosiți, dezgustați de viață și incapabili de muncă.

Atunci când actele oficiale vor ieși la iveală, se va vedea cum ne-au răsplătit acești *împroprietăriți* ai noștri, care sunt bulgarii dobrogeni, se va ști cu cât au contribuit ei la succesele dușmanului dorit în ascuns de inimile lor. La întoarcere va trebui să tragem concluziile. Actele de trădare vor lăsa, prin urmările lor, atâtea pământuri de răscumpărat. Nici cu un chip ele nu vor mai putea fi lăsate, la cea mai gingașă graniță, în mâna celor totdeauna dispuși să ne vândă.

În marea operă de răsplătire pentru zdravănul țăran ostaș, Dobrogea are un loc de frunte și cine-l va înțelege și va aduce la îndeplinire ceea ce trebuie făcut va fi dat României, totodată, o garanție socială, militară și națională.

27 octombrie 1916”[5].

---

[5]*Ibidem*, pp. 237 - 238.

DOBROGEA OF 1916 IN NICOLAE IORGA'S DAILY NOTES

-abstract-

Key Words: Nicolae Iorga, daily notes, Dobrogea, 1916, records

The daily notes from the Great War gave Nicolae Iorga the opportunity to write down his own impressions, as well as those of politicians and public opinion. The battle of Turtucaia and its consequences aroused interest both in the era and especially in the years of tribute to the Great War and the Great Union. The period from August 19/September 1, the beginning of the Battle of Turtucaia, until October 9/22, when the German-Bulgarian troops occupied Constanța, were in the spotlight and were annalyzed by Nicolae Iorga. Four records are dedicated to Dobrogea from the year 1916: "Battle of Turtucaia" from September 1, "Dobrogea" from October 11, "Constanța" from October 13 and "What should Dobrogea be after the war" from October 27.

COOPERAREA MILITARĂ ROMÂNO-RUSĂ PE FRONTUL DIN DOBROGEA (1916)

Dr. Constantin CORNEANU[*]

În sprijinul noului aliat român

Eforturile diplomatice ale Rusiei țariste se vor concretiza în Acordul bilateral Brătianu – Sazonov din 18 septembrie 1914, prin care se menționa faptul că **„***Rusia se angajează să se opună la orice atingere a statului quo teritorial al României în fruntariile actuale***"**[1]. Totodată, Rusia recunoștea dreptul României asupra Transilvaniei, precum și posibilitatea de-a participa la împărțirea Bucovinei, alături de Rusia, în baza principiului naționalităților care va servi drept bază în delimitarea teritoriului. *„România poate ocupa teritoriile mai sus menționate* (Transilvania și Bucovina – n. n.) *când va judeca mai bine. Rusia se obligă să facă să fie aprobate de către cabinetele din Londra și din Paris instrucțiile de mai sus"*[2], se menționa în Acordul româno-rus din 18 septembrie 1914. Cunoscând resentimentele românilor, rezultat al unei lungi şi dureroase experienţe, Serghei D. Sazonov, ministrul de Externe al Rusiei, era conştient de marile dificultăţi pe care le-ar întâmpina Rusia ca urmarea a aderării României la o alianţă politico-militară încheiată în vederea apărării împotriva Rusiei. **„***Una dintre primele probleme ce mi-au atras serios atenţia după ce am fost numit ministru al afacerilor externe, a fost aceea a relaţiilor noastre cu România*"[3], consemna Serghei D. Sazonov în memoriile sale.

În raportul înaintat țarului Nicolae al II-lea pe 11 iunie 1914, ministrul Serghei D. Sazonov va menționa faptul că a sesizat **„***dispoziția favorabilă pentru noi (rușilor – n. n.) a românilor"*[4] ceea ce permite *„a spera în dezvoltarea următoare a relațiilor noastre de bună vecinătate"*[5]. Vizita Țarului Nicolae al II-lea la Constanța pe 1 iunie 1914 avea să marcheze un nou început în această relație româno-rusă, extrem de tumultoasă, iar depășirea frontierei dintre România și Austro-Ungaria în zona Predeal, pe 3 iunie 1914, de către premierul Ion I. C. Brătianu și ministrul de externe Serghei D. Sazonov, va reprezenta un semnal politic aparte, cu valoare de simbol. *„Dacă Austro-Ungaria va fi agresivă împotriva Serbiei, atunci România nu va mai avea nicio obligație"*[6], va declara regele Carol I în fața țarului Nicolae al II-lea și-a suitei sale imperiale, la Constanța.

---

[*] Muzeul Județean „Teohari Antonescu" – Giurgiu.

[1] Vadin Guzun (editor), *Intrarea României în Primul Război Mondial: negocierile diplomatice în documente din arhivele ruse (1914 – 1916*), Cluj-Napoca, Editura Argonaut, 2016, p. 40.

[2] *Ibidem.*

[3] Pamfil Șeicaru, *România în Marele Război***,** Editura Mihai Eminescu, 1994, p. 54.

[4] Vadin Guzun, *op. cit.*, p. 36.

[5] *Ibidem*.

[6] *Ibidem*, p. 37.

Având în vedere evoluțiile politico-diplomatice de la București, uneori greu de anticipat și de determinat, Statul-Major al Regiunii Militare Odessa a luat în calcul, în toamna anului 1915, împreună cu reprezentanții Flotei Mării Negre, planificarea și pregătirea măsurilor pentru întărirea apărării litoralului în nord-vestul Mării Negre. Totodată, planificatorii militari ruși luau în calcul o posibilă ofensivă românească împotriva Rusiei, astfel încât au început organizarea unor linii de apărare pe Nistru și Bug. În sintezele informative trimise zilnic la Marele Cartier General al Armatei Imperiale Ruse (STAVKA), de către Secția Operații a Statului-Major al Flotei Mării Negre, informațiile despre România ocupau un loc important și aveau în vedere situația politică din țară, starea de spirit din societate, activitatea în transporturi, starea de pregătire a armatei, deplasările navelor militare și de transport și nu numai.

În octombrie 1915, Comandantul Flotei Mării Negre a Rusiei va ordona structurilor subordonate (*Comandantul Portului Nikolaev, Flotila de Transport* și *Detașamentul de nave de apărare din nord-vestul Mării Negre*) să pregătească operațiunea de evacuare a *„tuturor porturilor din nord-vestul Mării Negre, fără a crea panică și zvonuri alarmiste”*[7], iar toate lucrurile să se facă în mare secret. Totodată, Comandamentul Flotei Mării Negre a luat în calcul și problema executării unei operațiuni de desant la flancul și în spatele posibilei ofensive inamice (românești). Căpitanul de rangul 2 M. M. Holodovski, prim-ofițer pe cuirasatul *Sinop* staționat la Odessa, a fost împuternicit de către Statul-Major al Regiunii Militare Odessa să discute cu Armata toate amănuntele privind organizarea și pregătirea unei debarcări în spatele frontului românesc.

Începând din aprilie 1916, Statul-Major al Flotei Mării Negre a luat în calcul nevoile militare ale României, respectiv mobilizarea Flotei Mării Negre începând cu 12 august 1916, înainte de intrarea României în război, astfel încât *„flota imperială rusă să patruleze cu forțele necesare în vecinătatea apelor teritoriale ale României pentru a împiedica tragerile asupra Constanței, o posibilă debarcare sau un raid inamic pe Dunăre în amonte”*[8]. Trebuie menționat faptul că au existat neînțelegeri între Statul-Major al Flotei Mării Negre și Statul-Major al Marinei de la STAVKA, în frunte cu amiralul A. I. Rusin, referitor la modalitatea de cooperare cu Forțele Navale ale României, respectiv o subordonare totală a Marinei Române sau o cooperare punctuală cu omologii români. Pentru început, STAVKA și-a impus punctul de vedere și cooperarea româno-rusă urma să fie subordonată unui acord-cadru general. *Detașamentul de nave cu destinație specială*[9] al Flotei Mării Negre, desemnat pentru cooperarea cu România și comandat de contraamiralul Piotr I. Patton-Fanton de Verrayon, își va subordona, în cele din urmă, toată apărarea românească a litoralului

---

[7] Denis Kozlov, *Flota rusă în campania românească, 1916 – 1917*, București, Editura Mica Valahie, 2017, p. 14

[8] *Ibidem*, p. 16.

[9] În compunerea acestui *Detașament* intrau: cuirasatul de escadră *Rostislav*, submarinele *Karp* și *Karas*, *Detașamentul nr. 4 dragaj* (navele dragoare de mine de tip elpidifor nr. 241, 243, 244 și 245), un detașament de aviație maritimă, o baterie antiaeriană, 12 tunuri de câmp de 3,4 țoli, o barieră plutitoare pentru intrarea în port și 6.000 de mine marine.

Mării Negre, două companii de marinari și portul Constanța. După numeroase tratative cu cei de la Moghilev, punctul de vedere realist al Comandantului Flotei Mării Negre, viceamiralul Aleksandr V. Kolceak, avea să învingă la STAVKA. Totodată, căpitanul de rangul 1 A. S. Zarin, fost comandant al iahtului *Almaz*, a fost numit reprezentantul Marinei Militare Ruse pe lângă Marele Cartier General român, fiind subordonat, totodată, Șefului Statului-Major al Flotei Mării Negre și Comandantului Flotei Mării Negre. În primele ore ale intrării României în război, unități navale rusești din Flota Mării Negre[10] au executat *Operațiunea Varna*, sub comanda personală a viceamiralul Aleksandr V. Kolceak, respectiv bombardarea de către hidroavioanele rusești a porturilor Varna și Euxinograd.

Neînțelegeri și controverse în cadrul aliatului rus

Ion I. C. Brătianu va insista pe lângă autoritățile politice și militare ale Rusiei țariste ca importante forțe militare ruse, respectiv 200.000 de oameni, să vină în ajutorul militar al României la intrarea României în război. Generalul Mihail V. Alekseev, șeful statului-major al STAVKA, era convins că intrarea României în război va fi mai mult o povară decât un ajutor pentru Antantă. Însă, la presiunea Franței, STAVKA a fost de acord să trimită 50.000 de militari în sprijinul României, în timp ce Franța și Marea Britanie au promis că Armata Orientului a generalului Maurice Sarrail va începe ofensiva contra trupelor germano-bulgare. STAVKA a decis să trimită un corp de armată (Corpul 47 Armată) format din două divizii de infanterie și una de cavalerie (Divizia 3 cavalerie rusă). Divizia 61 infanterie rusă era o unitate de linia a doua, iar Divizia 1 Sârbă de Voluntari era o unitate nou înființată.

În cursul verii anului 1915 prizonierii sârbi din Rusia țaristă (cu precădere cei din Banat și din Bosnia) au declanșat o acțiune care avea drept scop organizarea unor formațiuni de voluntari care să sprijine pe frații din Serbia. Primele unități de voluntari sârbi au luptat în dramaticele lupte de apărare a Văii Moravei împotriva invaziei bulgare (octombrie 1915). După evacuarea Serbiei de către Armată, Parlament, Guvern și Curtea Regală, problema voluntarilor sârbi a intrat într-o nouă fază, respectiv cea a pregătirii și înzestrării Corpului de Voluntari sârbi de la Odessa. Pe 20 ianuarie 1916 se înființează Regimentul 1 infanterie de voluntari sârbi, avându-l în frunte pe maiorul Vladimir Kovačević, cu un efectiv inițial de 21 de ofițeri și 860 subofițeri și soldați. Prin Decretul din 11 februarie 1916, în fruntea Diviziei 1 Sârbe de Voluntari este numit colonelul de stat-major Stevan Hadžić, iar statul-major va fi format din ofițeri cu experiența războiului, a retragerii Armatei sârbe prin Albania în iarna 1915 – 1916. Pe 14 aprilie 1916 vor sosi la Odessa 130 de cadre ale Armatei sârbe care călătoriseră pe ruta Corfu – Italia – Franța – Marea Britanie – Marea Nordului – Norvegia – Suedia – Finlanda – Rusia. Divizia 1 Sârbă de Voluntari avea în compunere 272 de ofițeri și 9.733 de voluntari, formând, astfel, două regimente.

Generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski, comandantul Corpului 47 Armată rus, a protestat în modul cel mai tăios cu putință față de faptul că urma să preia

[10] La atac au participat hidroviatransportoarele *Imperator Nikolai I*, *Imperator Aleksandr I* și *Almaz* împreună cu două divizioane de distrugătoare.

comanda acestei mari unități rusești, îndoielnică în ceea ce privește experiența de luptă, omogenitatea și instrucția, precum și asupra faptului că urma să se subordoneze Marelui Cartier General Român și avea liniile de comunicație și logistică extrem de îndepărtate de Rusia. Pe 23 august 1916, generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski a înaintat un raport către șeful STAVKA, generalul Mihail V. Alekseev, menționând faptul că este o imensă eroare să fie introduși în luptă soldații din Divizia 1 Sârbă de Voluntari pe frontul din Dobrogea. *„Mai mult, argumenta Zaioncikovski, introducerea sârbilor în regiune, chiar și sub drapel rusesc, îi va îndepărta pe bulgarii rusofili, care erau numeroși, și exista riscul ca animozitatea dintre sârbi și bulgari să erupă în atrocități reciproce, subminându-se astfel interesele rusești"*[11], adnotează istoricul Michael B. Barrett. Generalul Mihail V. Alekseev a respins în mod ferm argumentele comandantului Corpului 47 Armată rus și i-a explicat că de tactul lui depindea rezolvarea unei situații aparent imposibilă. STAVKA considera că rușii nu pot interveni decât la extremitatea nordică a zonei de operații, în apropiere de Vatra Dornei și Târgu-Ocna, sau în Dobrogea, în condițiile în care românii acționau în Moldova și Transilvania.

Generalul Alfred Knox, șeful Misiunii Militare Britanice în Rusia, confirmă existența unei relații tensionate între generalii ruși în ceea ce privește prezența Armatei Imperiale Ruse pe frontul românesc. În timpul discuțiilor cu generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski, șeful STAVKA a declarat: *„M-am opus intervenției României, dar am fost forțat să accept acest lucru prin presiunea Franței și Angliei. Acum că principiul a fost acceptat, dacă Împăratul îmi ordonă să trimit acolo cinsprezece răniți ruși, nu aș trimite în niciun caz șaisprezece"*[12]. În condițiile în care generalii de la STAVKA nu au agreat modul în care au fost duse tratativele politico-diplomatice privind intrarea României în război, de către ministrul plenipotențiar Stanislav A. Poklevski-Koziell, mai ales cele referitoare la Bucovina, putem înțelege opțiunile militare ale generalilor ruși. Generalul Ianușkevici, șeful Statului-Major al STAVKA, considera că ministrul plenipotențiar Stanislav A. Poklevski-Koziell este *„un reprezentant nedem al Rusiei"*[13], iar Marele Duce Nikolai Nikolaevici, Comandantul Suprem al Forțelor Armate Ruse, considera că ministrul plenipotențiar de la București *„nu a realizat nimic în folosul Rusiei"*[14].

Referindu-se la eforturile care s-au făcut de către Rusia țaristă pentru a sprijini și determina intrarea României în război, un fin observator al evoluțiilor politico-diplomatice de la București, baronul Eugene de Schelking, menționa într-un memoriu înaintat țarului Nicolae al II-lea și generalului Mihail V. Alekseev, șeful STAVKA, la începutul lui septembrie 1916: *„În ceea ce privește România, oamenii de stat sârbi știau foarte bine poziția militară a acesteia și și-au dat seama că cedarea Banatului și*

---

[11] Michael B. Barret, *Preludiu la Blitzkrieg. Campania austro-germană în România – 1916*, București**,** Editura Militară, 2016, p. 87.

[12] Mihail E. Ionescu, *România și Revoluția din Rusia (1916 – 1919)*, București, Editura Militară, 2018, p. 40.

[13] Vadin Guzun, *op. cit.*, p. 59.

[14] *Ibidem.*

toate cererile românești nu erau în concordanță cu interesele practice ale Aliaților. După părerea mea, marea noastră deschidere față de România a fost datorată în întregime faptului că toți reprezentanții diplomatici ai Aliaților din România, cu excepția Italiei, nu au fost la curent cu adevărata situație. Ei nu au avut în vedere decât cariera lor personală și au urmat orbește conducerea domnului Brătianu, premierul României. Singurul lor obiectiv a fost participarea României la război, indiferent de consecințe"[15]. Memoriul baronului Eugene de Schelking se născuse ca urmare a gravelor acuzații aduse Rusiei pentru faptul că nu își îndeplinise promisiunile din *Convenția militară ruso-română încheiată pe 4 august 1916.* După dezastrul militar românesc de la Turtucaia (19 – 24 august 1916), eșecul de la Flămânda (18 septembrie – 1 octombrie 1916) și pierderea aliniamentului și a liniei de cale ferată Cernavodă - Medgidia – Constanța (22 octombrie 1916), acuzațiile la adresa comportamentului trupelor ruse în Dobrogea s-au amplificat foarte mult. Istoriografia românească continuă să le mențină și astăzi, amplificând, astfel, resentimentele istorice din relația bilaterală româno-rusă. Generalul Alfred Knox va adnota în memoriile sale, după vizita întreprinsă pe Frontul de Sud în vara anului 1916, *că „rușii au trimis în Dobrogea forța minimă cerută de convenția militară – două divizii de infanterie și o unitate de cavalerie – sub comanda generalului Zaioncikovski"*[16]. STAVKA era convinsă că bulgarii nu vor intra în luptă împotriva rușilor, însă prezența soldaților sârbi avea să stârnească furia bulgarilor și lipsa de respect a acestora față de inamicul ruso-român. *„În orice caz, detașamentul rusesc era prea mic"*[17], consemna generalul Alfred Knox.

„Agenda secretă" a elitelor militare ale Antantei

Dorința celor de la STAVKA ca România să intre în război, cât mai curând cu putință, a fost imensă. Generalii ruși i-au propus țarului Nicolae al II-lea să accepte ocuparea militară a sudului Bucovinei de către România, numai ca aceasta să intre în război. În aprilie 1915, Marele Duce Nikolai Nikolaevici considera că, totuși, România *„trebuia făcută să înțeleagă că intervenția sa poate fi acceptată, dar pretențiile ei sunt exagerate și inacceptabile"*[18]. Elitele militare ruse erau extrem de pătimașe în ceea ce privește viitorul Bucovinei și mergeau chiar pe ideea că putea să nu fie respectat ceea ce se promisese României pentru a-și păstra neutralitatea. Și totuși, în 1916 România trebuia să intre în război cu orice preț. Memorialiștii acelor clipe relevă faptul că STAVKA a premeditat, totuși, încă înainte de intrarea României în război, micșorarea frontului de sud în estul Europei, pe linia de front din sudul Moldovei pe care se aflau trupele româno-ruse în decembrie 1916.

Baronul Eugene de Schelking va consemna, la câteva zile după începerea ofensivei românești în Transilvania, că atașatul militar rus la București, colonelul A. Tatarinoff, îi va mărturisi că *„era necesar ca România să înceapă războiul și*

---

[15] Mihail E. Ionescu, *op. cit.*, pp. 34 – 35.
[16] *Ibidem*, p. 40.
[17] *Ibidem*.
[18] *Ibidem*, p. 60.

«mulțumim lui Dumnezeu că acest lucru s-a îndeplinit»"[19]. Ataşatul militar rus era convins că Bulgaria nu putea fi învinsă decât prin dislocarea a 500.000 de soldați ruși, ceea ce era imposibil în acele clipe, din motive strict obiective legate de nevoia de refacere a Armatei Imperiale Ruse. Scurtarea frontului românesc era o soluție imperativă pentru STAVKA, iar România era sacrificată, astfel, deliberat de către o parte din elitele militare ruse. Căpitanului de Malesseye, ofițer responsabil cu informațiile în cadrul Misiunii Militare Franceze din România, avea să înainteze un raport, la sfârșitul lunii martie 1917, cu referire la evenimentele de pe Frontul Românesc din toamna anului 1916. Raportul ofițerului de informații francez amplifică disputa în ceea ce privește strategia politico-militară a Rusiei în spațiul românesc. *„Practic, Rusia, sub ministerele germanofile, nu a dorit ca România să declare război și a preferat clar să vadă că regatul rămâne neutru, iar atunci când era oportun să vină și să-l susțină, așa cum frânghia susține omul spânzurat. (...) După primele lupte și înfrângeri, nemulțumirea rusească, care nu putea fi exprimată împotriva noastră [a francezilor – n. n.] a fost etalată față de români. Progermanii ruși au fost atunci puternici la curtea țaristă, Stürmer, Protopopov și alți lideri au avut putere, iar prin autoritatea lor și ordinele lor, armata rusă a fost atât de lentă în a ajuta armata română"*[20], raporta căpitanul de Malesseye din surse politico-diplomatice şi militare ruseşti. Menționăm faptul că la începutul lui noiembrie 1916, într-o ședință a Dumei de Stat, Pavel N. Miliukov, şeful Partidului Constituțional Democratic, a acuzat pe prim-ministrul Boris V. Stürmer de înaltă trădare, de faptul că ducea o politică germanofilă cu sprijinul țarinei Alexandra. Acuzaţiile lui erau nefondate, dar pasiunile stârnite de discursul lui au avut un rol hotărâtor în declanşarea Revoluţiei din Februarie 1917, în care presupusa trădare a Guvernului a constituit, iniţial, principala motivaţie a protestatarilor[21]. Pe 26 noiembrie 1916, Consiliul Imperiului - care juca rolul de Senat - avea să voteze o rezoluție de condamnare a amestecului *„forţelor misterioase şi iresponsabile"* în politica țării.

Erori și neînțelegeri interaliate

În paralel cu executarea *Operațiunii Varna,* Flota Rusă a Mării Negre a trecut și la executarea *Operațiunii România* care însemna dislocarea de forțe în apele românești și instalarea unui baraj de mine în fața portului Constanța. Contraamiralul Piotr I. Patton-Fanton de Verrayon a considerat că apărarea navală a portului Constanța este deplorabilă. Totodată, o stație radio românească a emis în eter un text clar în limba franceză: *„Către escadra rusă. La două mile de Constanța, vă întâmpină pilotul"*[22]. În opinia comandantului *Detașamentului de nave cu destinație specială* al Flotei Mării Negre, secretul operațiunii risca să fie compromis ca urmare a acestui mesaj în clar. În raportul înaintat Comandantului Flotei Ruse a Mării Negre, contraamiralul Piotr I.

---

[19] Mihail E. Ionescu, *op. cit.*, p. 41.
[20] *Ibidem*, p. 138.
[21] După război, aflat în emigrație, Pavel N. Miliukov a recunoscut că totul era o calomnie și și-a justificat acțiunea prin nevoia unor măsuri extreme, care ar fi permis *Blocului Progresist* să preia conducerea țării.
[22] Denis Kozlov, *op. cit.*, p. 35.

Patton-Fanton de Verrayon a raportat că *„bariera plutitoare instalată în gura portului era inutilă, artileria de coastă (trei baterii calibru mic, bătaie 15 cabluri) nu era bună de nimic, în oraș nu era organizat camuflajul, farurile nu se stingeau, apărarea antiaeriană lipsea cu desăvârșire”*[23]. Totodată, în portul Constanța era stocată o cantitate considerabilă de benzină și kerosen ceea ce amplifica pericolul unei explozii cu consecințe asupra orașului, portului și navelor staționate aici. Românii au fost acuzați de neglijență în instalarea barajelor de mine, iar ofițerul care coordona instalarea barajului s-a lovit de una din mine și s-a dus la fundul Mării Negre împreună cu toate planurile amplasării minelor. În primă urgență, contraamiralul Piotr I. Patton-Fanton de Verrayon a ordonat instalarea bateriei antiaeriene care a fost gata să dea replică aviației germano-bulgare în zorii zilei de 15 august 1916. Contraamiralul Piotr I. Patton-Fanton de Verrayon a cerut ca până la sosirea Detașamentului de Aviație la Constanța să fie trimis unul dintre hidroaviatransportoare (hidrocrucișătoare), însă amiralul Aleksandr V. Kolceak a refuzat. În condițiile executării mai multor raiduri ale aviației germane asupra orașului și portului Constanța, la sfârșitul lui august și începutul lui septembrie 1916, comandantul Flotei Ruse la Marea Neagră a ordonat ca un Detașament de Aviație Maritimă cu opt hidroavioane (patru de tip M-5 și patru de tip M-9) să amerizeze pe lacul Mangalia de unde urmau să atace Varna. Apărarea Constanței a fost întărită cu încă o baterie de tunuri antiaeroplan și cu Detașamentul 36 Aviației al Armatei. La sfârșitul lui septembrie 1916, Detașamentul 36 Aviație a intrat în compunerea Corpului 47 Armată rus și va participa la luptele din Dobrogea.

Comandantul Flotei Ruse a Mării Negre a decis efectuarea unor lucrări de adâncire a acvatoriului portului Constanța urmând a fi adusă spre staționare Brigada 2 nave de linie (cuirasatele *Evstafii*, *Ioan Zlatoust* și *Panteleimon*). Această mare unitate navală rusească urma să sprijine de pe mare flancul de litoral al trupelor de uscat româno-ruse. O primă neînțelegere româno-rusă a fost cauzată de problema păcurei care se potrivea pentru noile distrugătoare rusești cu cazane pe păcură. Păcura necesară era la Ploiești, însă amiralul Aleksandr V. Kolceak va raporta la STAVKA că aceasta *„nu este adusă la Constanța din cauza greutăților create de firmele românești și lipsei sprijinului guvernului român”*[24].

În contextul desfășurării operațiunilor trupelor de uscat româno-ruse, Forțele Navale ale Rusiei din Marea Neagră staționate în portul Constanța vor executa numeroase misiuni în care vor sprijini cu foc de artilerie operațiunile de pe coasta românească a Mării Negre. Istoriografia rusă consideră că, totuși, pe măsură ce disfuncționalitățile de cooperare româno-rusă se amplificau, generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski a cerut contraamiralul Piotr I. Patton-Fanton de Verrayon să nu mai trimită torpiloarele rusești pentru lovituri la litoral decât la ordinele sale directe. Trebuie menționat faptul că pe măsură ce ofensiva germano-bulgară-turcă avansa spre linia de cale ferată Cernavodă – Constanța, noul comandant al Armatei de Dobrogea, generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski, a cerut la STAVKA personal de stat-major, mai multe comandamente, unități de semnalizare, de recunoaștere aeriană, câteva

[23] *Ibidem*, p. 36.
[24] *Ibidem*, p. 39.

automobile și cel puțin o divizie de infanterie rusească. Generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski era profund nemulțumit de faptul că trebuia să lupte alături de diviziile românești pe care el le considera *„incompetente”* și considera că mai avea nevoie și de câțiva generali ruși, deoarece generalii români îi lăsaseră *„o impresie detestabilă”*[25].

În pofida faptului că Armata de Dobrogea urma să primească în sprijin Diviziile 2, 5, 12 și 15 infanterie românești care veneau de pe frontul din Transilvania, generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski a refuzat să fie mai ofensiv. *„Zaioncikovski își desfășurase forțele din Dobrogea într-un «V» puțin adânc, cu Divizia 9 română pe flancul drept, de-a lungul Dunării. În vârful «V»-ului orientat spre Bulgaria, la Negru Vodă, se aflau Diviziile 61 rusă și Divizia de Voluntari sârbi, iar Divizia 19 și Brigada 5 Cavalerie române erau dislocate pe coastă, în apropiere de Mangalia. Generalul rus a păstrat această desfășurare până la sfârșitul lunii. În timpul înaintării, spunea Zaioncikovski, centrul puternic va trage după sine unitățile «slabe din punct de vedere moral» de pe flancuri și, dacă bulgarii i-ar ataca pe români, va putea să îi lovească din flanc cu un contraatac puternic. Românii nu trebuiau decât să-și mențină pozițiile”*[26], consemna istoricul militar Michael B. Barret.

Nemulțumirile elitei militare românești se vor amplifica în relația cu aliatul rus având în vedere evoluțiile militare din Bătălia Dobrogei și din cea a Bucureștiului (17 – 23 noiembrie 1916). Totodată, se vor amplifica neînțelegerile dintre STAVKA și generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski în timpul desfășurării Bătăliei Dobrogei. Totuși, trebuie menționat faptul că generalul M. S. Pustovoitenko, adjunctul șefului de Stat-Major al STAVKA, a înțeles gravitatea evoluțiilor de pe frontul dobrogean astfel încât a rechemat Divizia 3 Pușcași de pe frontul transilvănean, a ordonat ca 6.000 de soldați ruși să treacă Dunărea și a dispus transferarea Corpului 4 Siberian în Dobrogea. O serie de incidente petrecute în retragerea haotică a unităților ruse din Armata de Dobrogea, respectiv comportamentul abuziv al trupelor ruse la Hârșova, alimentat și de consumul de alcool, au atras nemulțumirea și furia Marelui Cartier General Român și a STAVKĂI. *„Retragerea ta spre nord a dus la o situație foarte periculoasă în acest moment și în viitorul imediat... Nu pot decât să sper că această mișcare a fost efectuată sub constrângere”*[27], avea să-i telegrafieze generalul Mihail V. Alekseev comandantului Armatei de Dobrogea. Într-o a doua telegramă, șeful STAVKA scria: *„Ți s-a dat tot ce se putea da în circumstanțele actuale... așa că mi-e foarte greu să înțeleg dezordinea, conducerea haotică și ruperea contactului cu inamicul... Nu sunt necesare prea multe vorbe... pentru detalii evidente; criza cere acțiuni energice pentru a restabili ordinea”*[28]. Generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski a fost eliberat din funcție pe 30 octombrie 1916 și înlocuit cu generalul Vladimir V. Saharov.

---

[25] Michael B. Barret, *op. cit.*, p. 106.
[26] *Ibidem.*
[27] *Ibidem*, p. 167.
[28] *Ibidem.*

Contraatacul Armatei de Dunăre a dus la recucerirea Hârşovei şi stabilizarea liniei frontului[29].

Cooperare româno-rusă pe Dunăre

În conformitate cu *Convenția militară ruso-română încheiată pe 4 august 1916,* Rusia trebuia să trimită pe Dunăre, încă din prima zi a războiului, un detaşament de nave care să acţioneze în subordinea Flotei de Operaţiuni română pentru sprijinul trupelor de uscat care acţionau în Dobrogea. Detaşamentul de nave ruseşti era format din canonierele *Doneţ, Kubaneţ* şi *Tereţ*. Canonierele au ajuns în portul Reni, însă adâncimea mică la bară a apelor Dunării și faptul că aveau un pescaj relativ mare (3,5 – 3,7 m) nu le-a permis să părăsească portul şi să urce în amonte pe Dunăre, astfel că acestea au rămas mai multe zile blocate la Reni.

Din păcate, navele fluviale ruseşti nu au mai putut ajunge să se integreze dispozitivului militar din zona bătăliei de la Turtucaia, însă vor ajunge la Silistra şi vor intra sub comanda Flotilei de Operațiuni a României. Navele ruseşti vor participa alături de navele fluviale româneşti la bombardarea trupelor germano-bulgare, a oraşului și portului Silistra, precum și la protejarea retragerii Diviziei 9 infanterie din Silistra. În condițiile deplasării frontului din Dobrogea spre nord, flotilele fluviale unite au coborât spre Ostrov, ajungând la începutul lui septembrie la Oltina de unde vor sprijini cu foc trupele române de pe uscat. Monitoarele româneşti şi canonierele ruseşti vor executa foc de artilerie asupra trupelor bulgaro-germane care se deplasau pe şoselele din apropierea malului drept al Dunării, îngreunându-le marşul sau reușind dispersarea acestora.

În a doua jumătate a lunii septembrie şi prima jumătate a lunii octombrie 1916, frontul s-a stabilizat vremelnic pe aliniamentul Rasova – Tuzla. Forțele fluviale româno-ruse vor executa misiuni de recunoaștere și de sprijinire cu foc a trupelor de uscat în efortul lor de-a bloca ofensiva germano-bulgară - turcă din Dobrogea. Trebuie menționat faptul că pe măsură ce evoluția operațiunilor militare de pe uscat devenea nefavorabilă trupelor româno-ruse, forțele fluviale ruseşti au fost nevoite să acționeze în ape din ce în ce mai puțin adânci astfel încât, în a doua jumătate a lunii octombrie 1916, acestea s-au retras la Brăila. Până la sfârşitul campaniei anului 1916, monitoarele româneşti vor acționa în sprijinul trupelor de uscat la Cernavodă, Topalu - Hârşova, Brăila, Galaţi, Tulcea şi Chilia. După căderea Bucureştiului (23 noiembrie 1916) și stabilizarea frontului din Dobrogea, întreaga flotă ancorează la Piua Pietrii, de unde primeşte, mai apoi, ordinul de retragere în portul Sulina. Până la sfârşitul anului 1916, navele fluviale româneşti și ruseşti militare vor asigura retragerea pe braţul Chilia şi spre porturile de la Gurile Dunării

[29] În raportul înaintat șefului STAVKA, generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski și-a manifestat nemulțumirea pentru modul în care noul comandant al Armatei de Dunăre a caracterizat comportamentul trupelor ruse în luptele din Dobrogea. **„***Oamenii nu și-au economisit sudoarea și sângele pentru a lupta din greu pentru Majestatea Sa în Dobrogea. A fost dureros și nemeritat să aud că au fost acuzați de retragere de parcă ar fi un sport de alergare!”,* va scrie generalul-maior Andrei M. Zaioncikovski (Apud *Ibidem,* p. 168).

a convoaielor de vase şi şlepuri pentru a fi astfel salvate. În contextul insucceselor Armatei de Dobrogea şi-a evacuării Constanţei (23 octombrie 1916), *Detaşamentul de nave cu destinaţie specială* al Flotei Mării Negre a părăsit portul Constanţa. O parte din torpiloarele ruseşti se vor retrage la Sulina şi vor intra în compunerea *Detaşamentului de nave de apărare a Gurilor Dunării*, înfiinţat la Sulina.

Controversele istoriografice asupra existenţei/inexistenţei unei posibile *„agende secrete"* a elitei politico-militare ruseşti vor mai persista încă multă vreme, însă nici Aliaţii Occidentali nu şi-au îndeplinit promisiunile militare asumate pe 4 august 1916, respectiv începerea ofensivei de la Salonic. Istoricul David Dutton consideră că transformarea *Corpului Expediţionar din Orient* în *Corpul Expediţionar din Dardanele*, pe 7 octombrie 1915, şi formarea *Armatei Orientului*, sub comanda generalului Maurice Sarrail, relevă în mod evident faptul că Balcanii deveneau *„astfel expresia aspiraţiilor franceze «en Orient»"*[30]. În opinia istoricului britanic, *Armata Orientului* va deveni inevitabil *„un instrument al ambiţiilor politice şi diplomatice ale Franţei, precum şi al politicii sale militare"*[31].

Generalul Maurice Sarrail şi Armata Orientului au contribuit, discret şi în mod hotărâtor, la crearea unui spaţiu de influenţă politică, economică şi militară al Franţei în spaţiul Balcanilor, după război. *„Armata Orientului devenea expresia aspiraţiilor franceze. Valoarea sa se extindea astfel, mai presus de câştigarea războiului – care se dovedea de o importanţă limitată – la funcţia de a stabili ce fel de victorie putea obţine Franţa. Armata lui Sarrail era expresia hotărârii francezilor de a se asigura că stabilirea păcii va reprezenta nu doar înfrângerea Germaniei, ci şi victoria Franţei – victorie care ar fi exprimată în câştiguri palpabile de ordin teritorial, strategic, comercial şi politic"*[32], concluziona istoricul David Dutton.

Privind evoluţia evenimentelor din această perspectivă, putem înţelege astfel faptul că trupele franco-britanice din Armata Orientului nu au trecut la atac asupra germano-bulgarilor din Balcani înainte de 15 august 1916.

În urma eşecului campaniei militare a României din vara-toamna anului 1916, în parte şi datorită neintervenţiei în luptă, cu energie şi devotament, a trupelor ruse, frontul s-a stabilizat la porţile Moldovei.

La începutul anului 1917 se aflau pe teritoriul Moldovei peste 1.000.000 de soldaţi ruşi constituiţi în Armatele 4, 6 şi 9 ruse care împreună cu Armatele 1 şi 2 române, alături de Armata 8 rusă din Bucovina, formau *Frontul Românesc*. Izbucnirea Revoluţiei Ruse din Februarie 1917, urmată de abdicarea ţarului Nicolae al II-lea la 3 martie 1917, avea să pună în dificultate pe planificatorii campaniei militare a Antantei din vara anului 1917.

Reorganizarea Armatei Române cu sprijinul Misiunii Militare Franceze în iarna – primăvara anului 1917, încercările de alianţă dinastică cu familia Romanovilor, prin căsătoria principelui Carol cu prinţesa Olga, precum şi

---

[30] David Dutton, *Politica diplomaţiei. Marea Britanie şi Franţa în Balcani în timpul Primului Război Mondial,* Chişinău**,** Editura Museum, 2003, p. 174.
[31] *Ibidem***,** p. 177.
[32] *Ibidem,* p. 184.

planificările strategice interaliate pentru ofensivele anului 1917, au mai temperat din animozitățile româno-ruse după campania din toamna anului 1916.

ROMANIAN-RUSSIAN MILITARY COOPERATION
ON THE DOBROGEA FRONT (1916)
-abstract-

Key Words: Brătianu, Kolceak, Rusia, România, Dobrogea

In the interval 1914-1916, the pressures and concessions made by both belligerents (Central Powers and Entente) were multiple, and their intensity was generated by military developments on the Western and Eastern Front. The efforts of the belligerents in the First World War to attract Romania into battle, in one camp or another, allowed Ion I. C. Bratianu applying a diplomatic strategy that was to materialize, for the beginning, in a benevolent neutrality or „expectative army". Involvement of Russian troops in the 1916 campaign, their behavior in combat and the huge misunderstandings of the Romanian-Russian command were to be constituted in a deep military divergence with implications on political relations and strategic decisions interallied in 1916, as well as in the perspective of the 1917 Campaign of the Year.

OPERAȚIUNILE DE PE FRONTUL DUNĂRII – PIVOTUL MANEVREI DE PE ARGEȘ (NOIEMBRIE 1916)

*Colonel conf. univ. dr. Daniel-Cornel ȘTEFĂNESCU**
*Dr. Alina PAPOI***

Motto:
„Studiul războaielor este o bogată sursă de învățăminte în toate domeniile artei și științei militare.”
Locotenent-colonel Alexandru Ioanițiu[1]

Schimbările profunde care au avut loc în Europa secolului al XIX-lea au generat un nou context internațional, marcat de conflicte militare extinse și complexe, care au dezechilibrat ordinea europeană rezultată din Tratatul de la Viena (1815). Deși adesea blamat pentru conservatorismul său și pentru ignorarea drepturilor naționale ale unor popoare, acest acord internațional a contribuit totuși la menținerea păcii în Europa pentru aproape un secol.

Cadrul geopolitic și social al secolului al XIX-lea a fost definit de o serie de proteste și revolte care s-au desfășurat în Franța, în Principatele Române, în Crimeea, Italia și Germania și care au amprentat evoluția societății europene.

Ca atare, globalizarea conflictelor, atât a celor politice, cât și a celor economice, culminând cu criza balcanică (1912-1913), a continuat să se răspândească și să se amplifice, provocând clivaje irecuperabile în sistemul internațional. Consecința acestor manifestări a fost izbucnirea Primului Război Mondial (1914-1919), la 15/28 iulie 1914[2].

Istoricul A.D. Xenopol ilustra acest tablou sumbru prin imaginea unei *„Europe și, prin ea, a omenirii întregi, care trece printr-o clipă din cele mai grave ale existenței ei secular. Popoarele și statele se prăbușesc unele asupra celorlalte, toate trag sabia, toate încarcă tunurile, toate fac chemarea la puterile distrugerii; pare că s-ar grăbi să răstoarne, în puțin timp, toată clădirea ridicată cu încetul prin lungi veacuri de muncă”.*[3]

---

* Academia Forțelor Aeriene *„Henri Condă”*, Brașov, Prodecanul Facultății de Securitate Aeriană (pentru Cercetare).
** Statul Major al Apărării, revista *„Gândirea militară românească”*.

[1] Locotenent-colonel Alexandru Ioanițiu, *Războiul României (1916-1918)*, vol. I, București, Tipografia Geniului (Cotroceni), f.a., p. 3, accesat pdf online, Biblioteca Centrală Universitară din Cluj-Napoca, 10.06.2024, 12.02.

[2] Ion Giurcă, Maria Georgescu, *Statul Major General Român (1859-1950). Organizare și atribuții funcționale*, București, Editura Militară, 2012, p. 102.

[3] *Ibidem*.

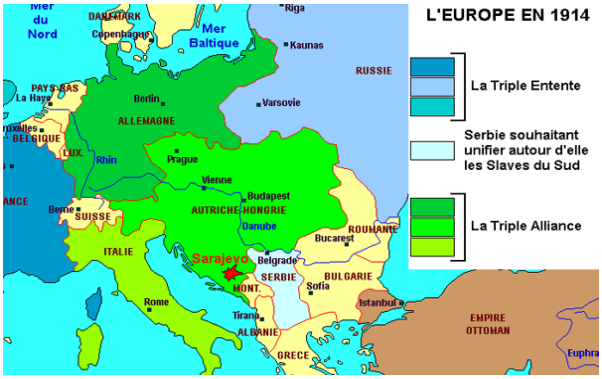


Fig. 1. Europa în Primul Război Mondial[4]

După declararea războiului, Austro-Ungaria a trecut la presiuni diplomatice asupra guvernului român, pentru a determina România să intre în război alături de Puterile Centrale / Tripla Alianță (Germania, Austro-Ungaria), conform Tratatului de Alianță din 1883. România aderase la acest tratat *„din considerente pragmatice – asigurarea securității și apărării față de atitudinea neprietenoasă a Rusiei țariste”*[5], iar obligația României de a intra în război alături de aliații săi putea să fie materializată numai în cazul în care aceștia ar fi fost atacați, ceea ce nu era cazul acum.

Timp de doi ani, între 1914 și 1916, în încercarea de a obține avantaje teritoriale și politice, România și-a păstrat o politică de neutralitate. În toată această perioadă, au existat ample dezbateri asupra celor două puteri politico-militare dintre care România trebuia să aleagă: Antanta sau Puterile Centrale. În august 1916, România a intrat în război, alăturându-se Antantei / Tripla Înțelegere (Marea Britanie, Franța, Rusia), după ce a primit promisiuni de teritorii și de unire cu Transilvania și Basarabia. Această schimbare a taberei marilor puteri a avut consecințe semnificative pentru istoria și evoluția țării, inclusiv importante pierderi teritoriale după Tratatul de pace de la Versailles (28 iunie 1919).

Intrarea României în Primul Război Mondial la 4/17 august 1916[6] a fost o decizie la care au contribuit atât situația tensionată din regiune, cât și promisiunile de teritorii făcute de către Antantă în schimbul intrării în război împotriva Puterilor Centrale. Situația de pe frontul european evolua însă în defavoarea Antantei. Istoricul Florin Constantiniu sublinia, într-o exprimare cât se poate de sugestivă și pertinentă, că *„izbucnirea Primului Război Mondial a găsit România într-o situaţie ambiguă: aliată cu Puterile Centrale – Germania şi Austro-Ungaria (cărora, din 1888, li se alăturase şi Italia) –, dar cu opinia publică, în majoritate, ostilă Austro-Ungariei”*.[7] În acest context, guvernul român, condus de Ion I.C. Brătianu, a semnat un tratat

[4]https://www.herodote.net/La_Grande_Guerre_ou_Premiere_Guerre_mondiale-synthese-60.php, accesat la 12.06.2024, 19.23.
[5] *Ibidem*, p. 104.
[6] Alexandru Ioaniţiu, *op. cit.*, p. 11.
[7] Florin Constantiniu, *O istorie sinceră a poporului român*, Bucureşti, Editura Univers enciclopedic, 2002, p. 23.

politic și o convenție militară cu Rusia, Franța, Anglia și Italia[8], prin care acestea recunoșteau dreptul României de a-și anexa teritoriile românești din Austro-Ungaria (Transilvania, Banatul, Crișana, Maramureșul și Bucovina), precum și modalitățile concrete de colaborare și de sprijinire materială a Armatei Române, *„bucurându-se de aceleași drepturi cu aliații în ceea ce privește preliminariile și tratativele de pace”*.[9] România, intrând de partea Antantei, spera să recupereze Transilvania de la austro-ungari.

Fig. 2. Intrarea României în Primul Război Mondial[10]

La intrarea în război, au fost mobilizați *„833.601 de oameni, din care 658.088 pentru armata de operații și 145.513 pentru partea sedentară și întreprinderile industriale militare”*.[11]

Cifrele pot părea semnificative, însă existau numeroase vulnerabilități în cadrul organizării, al dotării și instruirii armatei române, în cadrul trupelor de infanterie, de artilerie, de geniu și cavalerie, în domeniul fortificațiilor, aeronauticii și marinei militare.

Operațiunile de pe frontul Dunării desfășurate de Armata României în campania anului 1916 au avut o importanță majoră în contextul Primului Război Mondial. Principalele obiective ale Armatei Române au fost: apărarea teritoriului, asigurarea unui front solid în sudul țării pentru a putea colabora eficient cu forțele aliate și asigurarea libertății de acțiune a forțelor române pe frontul din Transilvania, prin apărarea aliniamentului fluviului Dunărea și desfășurarea unei acțiuni ofensive cu caracter limitat pentru atingerea aliniamentului Rusciuk – Șumla – Varna.

Aceste operațiuni militare au început în septembrie 1916, odată cu intrarea României în război. Armata Română a fost implicată în lupte intense împotriva trupelor Puterilor Centrale, în special a armatei bulgare, care a reușit să invadeze

---

[8] Alexandru Ioanițiu, *op. cit., ib.*

[9] *Ibidem.*

[10]https://m.defenseromania.ro/primul-razboi-mondial-in-cifre-datele-inspaimantatoare-ale-marelui-razboi_594604.html, accesat la 12.06.2024, 21.05.

[11] Ion Giurcă, Maria Georgescu, *op. cit.*, p. 114, în vol. *România în anii Primului Război Mondial*, vol. I, București, Editura Militară, 1987.

teritoriul românesc în timpul campaniei. Operațiunile au început cu o ofensivă în Transilvania, însă Puterile Centrale au ripostat, în septembrie 1916, cu un contraatac, declanșând așa-numitul dezastru de la Turtucaia, în urma căruia trupele bulgare au cucerit orașul și au cauzat importante pierderi Armatei Române.

În luna noiembrie 1916, operațiunile pe fluviul Dunărea au culminat cu operațiunea Flămânzi, unde germanii au înfrânt apărarea românească, și operațiunea Tecuci, de asemenea, unde germanii au atacat forțele românești de pe malul Dunării. Aceste operațiuni militare au avut un impact semnificativ asupra evoluției conflictului din zonă și au marcat o perioadă importantă a războiului de pe Dunăre din Primul Război Mondial.

Operațiunile de pe frontul Dunării din noiembrie 1916, în special *„pivotul manevrelor”* de pe Argeș, au fost o parte crucială a strategiei militare din timpul Primului Război Mondial. Regiunea Argeș a servit drept punct-cheie în manevrarea trupelor și resurselor, permițând mișcări strategice și angajamente.

Acest moment esențial a jucat un rol semnificativ în modelarea rezultatului conflictului, fiind apreciat ca un efort strategic al Armatei Române de a opri înaintarea trupelor Puterilor Centrale, în special a celor germane, care doreau să captureze Bucureștiul și să controleze sudul țării.

Generalul Constantin Prezan (1861-1943), comandantul Corpului 4 Armată, *„una dintre figurile militare româneşti cele mai cunoscute în acele vremuri şi elogios apreciate pentru pregătirea sa tactică şi strategică”*[12], a condus această manevră complexă de pe Argeș. Tacticile sale au inclus regruparea forțelor românești, folosirea terenului în favoarea lor și lansarea unor contraatacuri bine coordonate pentru a ține inamicul în expectativă.

Manevra de pe Argeș a contribuit la eliberarea Bucureștiului de sub ocupația Puterilor Centrale. Aceasta manevră a avut un impact semnificativ asupra desfășurării operațiunilor militare de pe Dunăre, deoarece a creat oportunități strategice pentru armata română de a se implica mai eficient în luptele de pe frontul dunărean împotriva Puterilor Centrale. Astfel, manevra de pe Argeș a avut un rol important în coordonarea și succesul operațiunilor militare de pe Dunăre din acea perioadă.

Pivotul manevrei de pe Argeș a fost un element esențial în strategia defensivă a Armatei Române. În context militar, termenul *„pivot”* se referă la un punct fix în jurul căruia se organizează sau se mișcă trupele pentru a realiza o anumită manevră, *„un punct de reper în raport cu care se execută deplasarea unei formații”*[13].

În cazul manevrei de pe Argeș, pivotul a reprezentat partea centrală și cea mai puternică a liniei de apărare românești, în jurul căreia s-au realizat regruparea și

---

[12] *Mari comandanți români în Primul Război Mondial*, pdf, p. 380, https://biblioteca-digitala.ro, accesat la 11.06.2024, 22.07.

[13]*Glosar de termeni militari*, https://ro.wikipedia.org/wiki/Glosar_de_termeni_militari#Pa_-_Po, accesat la 12 .06.2024, 10.33.

coordonarea forțelor. În mod specific, pivotul a fost localizat în zona dintre Pitești și București, pe râurile Argeș și Neajlov, unde trupele române au încercat să stabilească o barieră defensivă puternică.

Acest punct central a servit drept bază de operațiuni pentru contraatacurile desfășurate împotriva trupelor germane și austro-ungare care înaintau spre București. Obiectivul principal al utilizării pivotului era de a câștiga timp și de a dezorganiza atacurile inamice, permițând, astfel, trupelor române să se regrupeze și să organizeze o apărare mai eficientă.

De asemenea, pivotul a facilitat coordonarea între diferitele unități militare românești și aliate, creând un punct central de rezistență în fața înaintării inamice.

Deși, în final, trupele Puterilor Centrale au reușit să străpungă liniile de apărare și să ocupe temporar Bucureștiul, pivotul manevrei de pe Argeș a demonstrat hotărârea și curajul Armatei Române în încercarea de a-și apăra teritoriul. A fost, de asemenea, un exemplu de tactică militară complexă și de adaptare în fața unor condiții extrem de dificile.

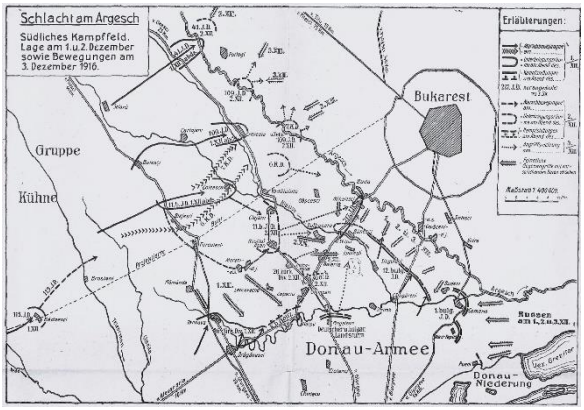


Fig. 3. Manevra de pe Argeș[14]

Pivotul manevrei de pe Argeș a reprezentat punctul central sau cheia strategică a acelei operațiuni militare. În cazul manevrei de pe Argeș, pivotul a fost reprezentat de mișcarea rapidă și coordonată a trupelor române pentru a elibera Bucureștiul de sub ocupația inamicului.

Acest pivot a fost crucial pentru reușita întregii operațiuni și a avut un impact semnificativ asupra desfășurării ulterioare a operațiunilor militare de pe Dunăre. Manevra de pe Argeș din noiembrie 1916 a avut loc în mai multe localități din zona Argeșului, inclusiv Pitești, Curtea de Argeș și Câmpulung.

[14] Walther Vogel, *Die Befreiung Siebenbürgens und die Schlachten bei Targu Jiu und am Argesch*, 1918, Stalling, Oldenburg, Germania, https://digi.landesbibliothek.at/viewer/fullscreen/AC06549580/5/, accesat la 11.06.2024, 18.34.

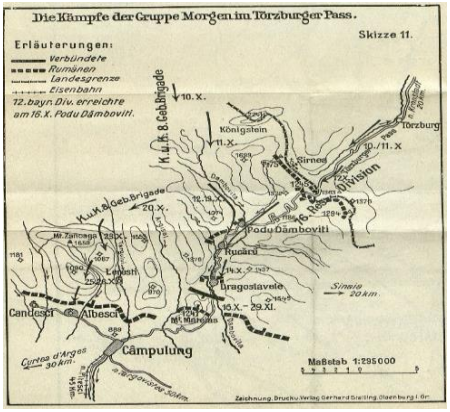


Fig. 4. Grupul Morgen[15]

Armata Română, sub comanda generalului Constantin Prezan, a încercat să oprească înaintarea trupelor germane conduse de generalul Erich von Falkenhayn, printr-o serie de contraatacuri și manevre defensive. În ciuda curajului și a determinării soldaților români, superioritatea numerică și cea tehnică ale inamicului, precum și lipsa unei coordonări eficiente au dus la pierderea bătăliei și, ulterior, la ocuparea Bucureștiului de către trupele Puterilor Centrale. Cu toate acestea, rezistența forțelor armate nu s-a estompat. Armata Română s-a retras în Moldova și, alături de forțele ruse, a continuat lupta, reușind să se reorganizeze și să reziste atacurilor, păstrându-și, astfel suveranitatea în partea de est a țării până la sfârșitul războiului.

Chiar dacă manevra nu a avut succesul dorit, a demonstrat ingeniozitatea și determinarea soldaților români în fața unor forțe superioare numeric și logistic. După acest episod, România a semnat armistițiul cu Puterile Centrale, în decembrie 1917, și a ieșit temporar din război, dar a revenit, alături de Aliați, în noiembrie 1918, odată cu prăbușirea Puterilor Centrale.

Operațiunile de pe frontul Dunării din campania anului 1916 au fost decisive pentru evoluția războiului în estul Europei și au avut un impact semnificativ asupra evoluției ulterioare a evenimentelor în regiune.

---

[15] Generalul Curt von Morgen (1858-1928) a îndeplinit funcția de comandant al Corpului I Rezervă între anii 1916 și 1917. Din septembrie 1916, Corpul I Rezervă a participat la campania împotriva României, în compunerea Armatei 9, condusă de generalul Erich von Falkenhayn. Acesta a sprijinit acțiunile de luptă ale Armatei 1 austro-ungare în luptele din bazinul mijlociu al Mureșului, în Bătălia de la Brașov, din 7-9 octombrie 1916, Bătălia de pe Valea Prahovei și în Bătălia din zona Bran-Câmpulung. La sfârșitul lunii noiembrie 1916, trupele sale au trecut Carpații în zona culoarului Rucăr-Bran, au ocupat orașul Câmpulung (vezi fig. 4), continuând înaintarea spre spre sud, ajungând, la începutul lunii decembrie 1916, la Ploiești, https://ro.wikipedia.org/wiki/Curt_von_Morgen, accesat la 12.06.2024, 17.22; foto - Vogel, *op. cit.*, p. 147.

THE OPERATIONS ON THE DANUBE FRONT
– THE PIVOT OF THE ARGEȘ MANEUVER (NOVEMBER 1916) –
-abstract-

Key Words: World War I, military strategy, operations, human resources, the Argeș manuever

The operations on the Danube front during November 1916, specifically the „pivot of the manoeuvre" on Argeș, were a crucial part of the military strategy during World War I. The Argeș region served as a key point in the maneuvering of troops and resources, allowing for strategic movements and engagements. This pivotal moment played a significant role in shaping the outcome of the conflict in that area.

Thus, the operations on the Danube front in the 1916 campaign were decisive for the evolution of the war in Eastern Europe and had a significant impact on the subsequent evolution of events in the region.

CĂPITANUL RADU GHERGHE
PRIZONIER ÎN BULGARIA ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

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

Radu Gherghe s-a născut la 19 septembrie 1886, în localitatea Tichileşti, plasa Silistraru, judeţul Brăila, fiul lui Ioan V. Gheorghe şi al Mariei. După cele patru clase primare şi opt clase liceale, a absolvit Şcoala militară de ofiţeri activi de infanterie din Bucureşti[1].La 1 iulie 1909 a primit gradul de sublocotenent şi a fost repartizat la Regimentul 34 Infanterie Constanţa[2].

Colonelul Drăgotescu, comandantul Regimentului 34 Infanterie Constanţa îi semna prima foaie calificativă din dosar, consemnând: „*I. APTITUDINI FIZICE: „Se prezintă bine. Ţinuta regulamentară şi îngrijită. Aspectul fizic plăcut. Starea de sănătate bună. Are rezistenţă de campanie, călăreşte binişor. Scrima şi tragerile cu arma, bine.*

II. CAPACITATE: Inteligent. Judecată satisfăcătoare. Are bun simţ. Are spirit de ordine suficient, de metodă mai puţin. Are spirit de observare. Cultură generală necompletă. Instrucţia militară aceea căpătată la Şcoala de Infanterie, pe care a absolvit-o cu succes, printre cei dintâi la clasificaţie. Instrucţia armei, se ocupă a şi-o completa. Are aplecare la studii. Joc de război şi teme tactice pe hartă şi pe teren nu a practicat, dar se apleacă serios acest an, la toate exerciţiile ce se fac în corp şi promite a căpăta bune cunoştinţe. Conferinţe militare şi convorbiri nu a avut nici ocazie să ţie. Conduită prea bună.

III. APTITUDINI MILITARE: Ochiul câmpului neformat, fiind prea tânăr, concepţiunea, iniţiativa, prevederea, hotărârea, voinţa, fiind abia ieşit din şcoală, nu se pot cunoaşte în mod hotărât, dar se vede a fi bine înzestrat. Este foarte stăruitor la serviciu, şi cu energie suficientă. Temperament mai mult liniştit. Comandă şi conduce bine plutonul său de recruţi la instrucţie şi obţine rezultate apreciabile.

---

[*]Expert arhivist, Arhivele Militare Naţionale Române – Depozitul Central de Arhivă „Grigore Constandache" Piteşti.
[**]Student, Universitatea Naţională de Ştiinţă şi Tehnologie Politehnica Bucureşti, Facultatea de istorie, Piteşti.

[1] Depozitul Central de Arhivă Piteşti (în continuare se va cita Dp.C.A.), fond *Centrul Militar al Oraşului Bucureşti*, generali, litera G, dosar nr. 79, f. 1.
[2] *Ibidem*, f. 3.

Judecat după aptitudinile militare ce se pot constata până acum, pare a fi bine înzestrat şi promite a deveni un bun ofiţer în viitor.

IV EDUCAȚIA MILITARĂ: Este foarte disciplinat şi are sentimentul datoriei deplin. Pune destul tact şi autoritate în comanda inferiorilor. Este bun camarad. Are sentimentul onoarei de militar bine plasat şi solid. Curajul militar şi acel de răspundere nehotărâte. Are bun spirit militar. Este devotat. Ieşit şi înaintat sublocotenent din şcoala de infanterie la iulie a.c., nu cred că umblă după solicitări. Este demn, moral şi integru. Conduită prea bună. Posedă bune calităţi de educaţiune militară, care-i permite a deveni, dacă va progresa, un bun ofiţer în viitor.

V. ÎNDEPLINIREA SERVICIULUI: Este activ şi munceşte îndeajuns. Instrucţia, disciplina şi educaţia plutonului său de recruţi şi oameni vechi este cât se poate de satisfăcătoare. Îi place a se îngriji de soldat şi material"[3].

Generalul Boerescu, comandantul Brigăzii 17 Infanterie consemna în aceeaşi foaie calificativă: „*Sublocotenentul Gherghe Radu este de un aspect foarte plăcut şi apreciat deşi înalt şi subţire este însă robust şi rezistent. Capacitatea sa este în formaţie. Cultura generală destul de bună. Instrucţia militară generală şi cea specială au nevoie de a se completa. Ofiţerul posedă însă calităţi excelente pentru a şi le desăvârşi în timpul cel mai scurt fiind studios şi absolvind Şcoala de Infanterie printre cei dintâi. Aptitudinile sale militare sunt foarte mulţumitoare, avându-se în vedere tinereţea lui şi că este ofiţer nou, abia ieşit din şcoală. Educaţia sa militară destul de bună şi în plin progres. Ofiţerul este foarte disciplinat şi purtarea excelentă. Îşi face serviciul foarte bine*"[4].

La 11 octombrie 1911 a început cursurile Şcolii Speciale de Infanterie, pe care a absolvit-o pe locul 15 din 223 de elevi, la 3 octombrie 1912, cu media 8,03, primind şi gradul de locotenent[5].

La 1 aprilie 1913 a fost mutat la Regimentul 25 Infanterie, fiind detaşat şi la Şcoala de subofiţeri. Maiorul G. Ionescu, Comandantul Batalionului III din Regimentul 25 Infanterie îl nota astfel pe anul 1913: „*Sănătos şi rezistent. Inteligent, cu o judecată dreaptă, posedă cunoştinţe generale. Destoinic pentru orice serviciu militar, energic şi cu multă iniţiativă. Posedă o educaţie militară distinsă. Îndeplineşte foarte bine serviciile ce i se încredinţează. Fiind detaşat la Şcoala de subofiţeri, a făcut serviciul efectiv în acest batalion, numai pe timpul campaniei din acest an în calitate de comandant de companie, pe care a condus-o foarte bine, cu mult tact şi autoritate. Este foarte îndemânatic pentru conducerea companiei, notează drept pe subalterni. Merită a înainta, în mod excepţional, la gradul de căpitan. Îl propun pentru decorarea cu ordinul «Coroana României» în gradul de cavaler*"[6].

În primăvara anului 1913, se destrăma vechea alianţă balcanică, apare alta nouă, România fiind curtată şi de Grecia şi de Serbia în vederea încheierii unei

---

[3] *Ibidem*, f. 9.
[4] *Ibidem*.
[5] *Ibidem*, f. 13.
[6] Idem, fond *Memorii Bătrâni*, generali, litera G, dosar nr. 11, f. 14.

alianţe, însă s-a declarat neutră. Ulterior, s-a implicat în război, unul dintre motivele majore fiind problema Cadrilaterului. Căpitanul Radu Gherghe a fost mobilizat în perioada 25 aprilie 1913 – 1 august 1913[7].

La 1 noiembrie 1913 a fost detaşat la Şcoala Militară de Infanterie şi Administraţie, fiind mutat definitiv la data de 1 aprilie 1914[8]. Colonelul Sturdza, comandantul Şcolii Militare de Infanterie, îl caracteriza astfel în anul 1915: „*Locotenentul Gherghe este foarte zelos, câteodată chiar până la fanatism. şefii săi imediaţi sunt foarte mulţumiţi cu dânsul ca instructor, educator şi profesor. Referindu-mă la notele calificative din trecut, îl trec din nou în categoria acelora care vor putea fi înaintaţi excepţional când le va veni rândul*”[9].

Evenimentele premergătoare declanşării Primului Război Mondial au evidenţiat agravarea contradicţiilor dintre Marile Puteri, dar şi scopurile urmărite de fiecare în parte. Declanşarea neaşteptată a Primului Război Mondial l-a adus pe Carol I în imposibilitatea de a-şi pune în aplicare dezideratul participării României la conflict alături de Puterile Centrale.

Organizarea armatei române în momentul declanşării operaţiunilor militare era următoarea: Marele Cartier General, patru comandamente de armată, şase comandamente de corp de armată, două divizii de cavalerie, 20 de divizii de infanterie, o brigadă de grăniceri, cinci brigăzi de călăraşi, două brigăzi de artilerie grea, un regiment şi un divizion artilerie de munte; artileria antiaeriană care dispunea de 113 tunuri; trupele de geniu, un regiment de pontonieri; aviaţia avea patru escadrile (28 de avioane). La toate acestea se mai adăugau marina militară şi corpul automobilelor[10].

Radu Gherghe a fost repartizat pentru mobilizare, la 30 august 1916, la Regimentul 64 Infanterie, iar la 1 noiembrie 1916 a fost avansat la gradul de căpitan[11].

Maiorul Marcovici, comandantul Regimentului 40 Călugăreni consemna în foaia calificativă pentru perioada 31 octombrie 1916 – 20 noiembrie 1916 următoarele: „*Căpitanul activ Gherghe Radu a venit către sfârşitul lunii octombrie 1916 din Batalionul 4/64, care a intrat în formaţia Regimentului 40 Călugăreni pe timpul refacerii sale din Dobrogea (Satul Nou).*

Ofiţer activ cu o distinsă personalitate de militar; energic, pătruns de un înalt simţ al datoriei şi de o educaţiune aleasă. Cu multă iniţiativă şi curaj al opiniunilor sale.

A comandat compania 1 cu destoinicie şi s-a ocupat îndeaproape de oamenii săi, de care a ştiut să se facă repede iubit şi respectat.

---

[7] *Ibidem*, f. 2.
[8] *Ibidem*, f. 14.
[9] *Ibidem*, f. 17.
[10] *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. 349.
[11] Dp.C.A., fond *Memorii Bătrâni*, generali, litera G, dosar nr. 11, f. 2.

Pe câmpul de luptă s-a distins ca un conducător dibaci de oameni şi prin exemplul său a ştiut să însufleţească şi să îmbărbăteze întotdeauna unitatea.

A luptat în atacul de noapte de la Bălăria (18 noiembrie 1916), fiind în fruntea batalionului său şi străpunzând satul (ocupat de trupe bavareze) la baionetă printre cei dintâi. În zilele de 19 şi 20 noiembrie 1916, Batalionul său (I) a luptat la Stâlpul şi Epureşti, fiind detaşat din regiment pe lângă Regimentul 9 Vânători şi Detaşamentul colonel Poetaş.

Nu cunosc împrejurările în care a căzut prizonier, însă pot afirma că cu siguranţă a căzut ca un brav. Îl propun stăruitor a fi decorat cu ordinul «Steaua României» în gradul de cavaler"[12].

Generalul Poetaş consemna după doi ani, la 19 august 1918, în aceeaşi foaie calificativă, detaliile privind căderea în prizonierat a căpitanului Radu Gherghe: „*Menţin în totul notele şefului său. În regiment fiind un element de valoare, care în luptele de la Videle Cartojani, de la Bălăria-Stâlpul şi Epureşti şi-a făcut pe deplin datoria, dând probe de un priceput comandant de unitate.*

A căzut prizonier în ziua de 20 noiembrie 1916 împreună cu alte trupe şi nu din rea voinţă, ci din cauza situaţiunii defavorabile în care s-a găsit la un moment dat prin fuga neaşteptată a D.2/5 de pe linia de luptă.

Merită a înainta la gradul pe care-l au camarazii din promoţia sa şi a fi decorat cu «Steaua României» cu spade în gradul de cavaler"[13].

Maiorul Staia, comandantul Batalioanelor 4/64, 24, 12 şi 52 din cadrul Brigăzii 6 Mixte, descria astfel activitatea căpitanului Radu Gherghe: „*Venirea căpitanului Gherghe Radu în Batalionul 4/64 a ridicat moralul trupei şi ofiţerilor, zdruncinat la Carapelit-Cocunar (24 iulie 1916). Toţi aveau privirile îndreptate asupra lui şi se supuneau orbeşte acestui distins ofiţer al Şcolii Militare de Infanterie. I-am încredinţat Compania a 3-a şi imediat această companie de rezervişti s-a înălţat la nivelul unei companii de elită, graţie personalităţii noului comandant. Nădejdea pusă de toţi în căpitanul Gherghe a fost cu prisosinţă confirmată prin următoarele strălucite fapte de arme:*

1. La 5 septembrie 1916 a executat o ieşire din tranşeele de la Urluchioi, alungând pe o adâncime de 4 km toate recunoaşterile şi fracţiunile de cavalerie bulgară. La înapoiere şi-a evacuat toţi răniţii.

2. La 8 septembrie 1916, când Divizia 19 a executat o recunoaştere ofensivă. Căpitanul Gherghe a condus capul avangardei Detaşamentului Chiriaţescu şi pe tot drumul, de la Muratan la Azaplar, a avut de luptat cu numeroase detaşamente, respingându-le pe toate şi punând pe goană, către seară, pe inamicul ce rezistă cu încăpăţânare la Azaplar. La căderea nopţii, primind de la Detaşament un ordin greşit scris (Carlichioi în loc de Carachioi), prin propria sa iniţiativă şi pricepere a evitat greşeala, menţinându-se noaptea între Carachioi şi Geringec. Executând ad litteram printr-o retragere către Carlichioi, ar fi expus stânga Diviziei. În această împrejurare, a luat sub comanda sa şi companiile vecine (1 şi 4) şi a doua zi a

---

[12] *Ibidem*, f. 18.

[13] Dp.C.A., fond *Centrul Militar al Oraşului Bucureşti*, generali, litera G, dosar nr. 79, f. 21.

organizat retragerea către Topraisar, salvând întregul tren regimentar şi de luptă al detaşamentului. Pentru acest fapt a fost decorat cu «Coroana României».

3. La 10 septembrie 1916 a organizat sectorul întregului batalion între Perveli şi Tatlageac.

4. De la 18-21 septembrie 1916, în luptele de la Amzacea a fixat cel dintâi cu compania sa linia de luptă a detaşamentului Chiriaţescu, iar când s-a început ofensiva la 20 noiembrie 1916, compania 3 a fost baza materială şi morală a unităţilor vecine, căci numai exemplul personal al căpitanului Gheorghe a făcut posibilă trecerea nesfârşitelor baraje. În 21 septembrie 1916, având sub comanda sa încă două companii din IV/64 şi o companie din Regimentul 39 Infanterie a condus cu cea mai mare energie dreapta atacului coloanei lt.col. Vlădescu, iar când în sectorul Poetaş s-a produs retragerea, el a fixat pe inamic cu batalionul ce comanda şi a evitat astfel dezastrul de la dreapta.

5. La 22 septembrie 1916, tot el a fost sufletul înaintării de la tranşeele principale până la linia înaintată din faţa Movilei Caraink cu tot focul violent de artilerie. Aici a trasat personal, sub focul infanteriei, lucrările de întărire de batalion pe care le-a desăvârşit în mai multe nopţi de-a rândul. Tot timpul până la 5 octombrie 1916, a fost neobosit în culegerea ştirilor şi conducerea serviciului în tranşee şi a îngrijit cu devotament oamenii.

6. La 6 octombrie 1916, când batalionul a primit ordin să ocupe tranşeele între Topraisar şi Masurat, numai energia şi curajul căpitanului Gherghe a asigurat străbaterea celui mai violent baraj, în care eu am căzut rănit. Acest ofiţer care nu ştie ce e frica, nici oboseala, pe care niciodată nu l-am văzut culcat sub focul inamicului, pentru modul cum a condus în timpul războiului de întregirea neamului, bine merită de la Patrie toată recunoştinţa”[14].

La acestea, generalul Scărişoreanu, fost comandant al Diviziei 19 Infanterie a adăugat, la 5 aprilie 1919: „*Menţin notele date de maiorul Staia, cu adăugirea că în lupta de pe Neajlov, în seara de 18/19 noiembrie 1916, Regimentul 40 Infanterie, prin atacul de noapte ce a dat, a avut succes strălucit, iar a doua zi, împreună cu Regimentul 9 Vânători şi 23/63 Infanterie a completat succesul prin victoriile de la Stâlpu şi Epureşti.*

Dacă această mare victorie de o zi repurtată de trupele Diviziei 9/19 n-a avut urmări fericite, cauza nu poate fi imputată vitejilor ofiţeri şi soldaţi care au luptat aici.Cum căpitanul Gherghe a luat parte şi la această luptă, meritul revine şi lui ca şi tuturor ofiţerilor ce au participat acolo”[15].

Conform ordinului circular nr. 2543 din 26 martie 1918 al Marelui Cartier General, la înapoierea din prizonierat, căpitanul Radu Gherghe a întocmit memoriul privind condiţiile din prizonierat, pe care îl redăm integral:

---

[14] *Ibidem*, f. 22.
[15] *Ibidem*.

„MEMORIU
asupra nelegiuirilor săvârşite de autorităţile bulgare faţă de prizonierii români (ofiţeri şi trupă) pe timpul cât am fost captiv în Bulgaria (26 noiembrie 1916 - 27 mai 1918)

1. *Expunerea ofiţerilor români prizonieri pe străzile Rusciucului la batjocura populaţiei bulgare.*

La începutul captivităţii, cât am fost ţinuţi în carantină la Rusciuc (de la 26 noiembrie 1916 până la 2 decembrie 1916), întregul grup de prizonieri de la Neajlov (120 la număr[*]*), am fost expuşi de trei ori pe străzile principale ale oraşului, sub pretext că suntem conduşi la dezinfectare şi la baie, fără a executa niciuna din acestea. În acest timp, toată populaţia civilă, începând de la copilul de 5 ani şi până la baba încovoiată de bătrâneţe, şi-a revărsat asupra noastră toate insultele pornite dintr-o duşmănie încarnată: «Ţigani! Mămăligari! Tache Ivănescu! Filipescu! Cocoski!». Până şi un popă bulgar ne-a înjurat chiar în momentul intrării în oraş.*

2. *Reaua locuinţă, lipsa de alimentaţie, de foc şi de îngrijire medicală în lagărul Haskovo (2 decembrie 1916 - 25 martie 1917) şi în lagărul Sliven (25 martie 1917 - 26 mai 1918).*

Locuinţa. În primul lagăr de internare, Haskovo, locuinţa noastră consta dintr-o baracă cu pereţii de scânduri aşa de rău construită, încât între scânduri exista un gol de 1 cm în cele mai multe părţi, prin care pătrundea viscolul celei mai grele ierni de la 1917. Ferestrele lipseau, iar în locul lor era detaşată din însuşi peretele barăcii cât o bucată de scândură.

Până în momentul sosirii noastre în lagăr, această baracă fusese locuită de ostatici sârbi internaţi încă din 1915 şi noi am fost închişi într-însa fără nicio curăţenie prealabilă, astfel că am găsit-o încărcată cu insecte de tot felul. Patru săptămâni am dormit pe scândura goală, fără niciun pai pe jos, iar când s-au adus paie, ele au fost aşa de puţine, încât formau un strat gros numai de 2 cm şi lat de 60 cm.

Nici un fel de învelitoare şi nici un fel de aşternut. Salvarea noastră în contra gerului a fost înghesuiala, căci într-adevăr eram aşa de înghesuiţi, încât nu puteam dormi decât pe o latură, spaţiul individual fiind de cel mult 35 cm. În aceste condiţii, numărul păduchilor a crescut atât de mult, încât la o şedinţă de despăduchere (care avea loc de 2 ori pe zi: dimineaţa şi seara) un camarad a atins recordul de 70 de victime. Este adevărat că pături şi saltele ni s-au dat, însă tocmai în luna martie, după ce suferisem de frig iarna întreagă.

Încălzitul. Într-o astfel de baracă cu pereţii ciuruiţi au fost instalate de abia în ianuarie 2 sobe, dintre care numai una singură funcţiona, distribuindu-se un braţ de lemne, nu în fiecare zi, ci la două sau trei zile odată.

---

[*] În luptele de pe Neajlov, trupele bulgare n-au făcut decât 8 ofițeri români prizonieri. Cu toate acestea, pentru a-și satisface setea de răzbunare împotriva românilor, ei au cerut Comandamentului Makensen să le predea lor pe toți ofițerii români căzuți prizonieri la Neajlov. Dorința lor le-a fost satisfăcută, predându-li-se 180 de ofițeri români.

Mai multe vagoane de lemne trimise în lagărul Sliven în iarna 1917-1918 de către Crucea Roşie, pentru prizonierii români, au fost întrebuinţate de către administraţia lagărului în folosul bulgarilor (comandant al lagărului fiind sublocotenenul Manef), afară de vreo 50 de bucăţi, date ofiţerilor români.

Pentru soldaţii români, administraţia bulgară n-a distribuit nicio surcea în amândouă iernile de captivitate, din care cauză muream îngheţaţi de frig cu sutele.

Hrana. Pentru prizonieri era stabilit un regim special: pâine rea (de mălai tătăresc, adesea acru) şi puţină (300 gr pe zi).

Aceeaşi mâncare, în acelaşi cazan, ca şi soldaţii şi internaţii civili (greci şi sârbi) şi anume:

a) Bulgur (grâu pisat fiert) foarte subţire. Când, în timpul distribuţiei se prevedea că nu se va ajunge, mai turna în acelaşi cazan câteva căldări cu apă sau câteva lopeţi cu zăpadă adunată din curtea lagărului şi continua apoi distribuţia.

b) Cruşki (un fel de pere sălbatice) fără nicio substanţă nutritivă.

c) Năut fiert, de asemenea foarte diluat.

d) Praz gol fiert în apă goală.

De multe ori nu ni se dădea nici un fel de mâncare. În februarie 1917, 22 de zile de-a rândul nu s-a distribuit nimic. În schimb, ni s-a oprit în întregime pe tot timpul costul mesei.

La 25 martie 1917 am fost mutaţi 150 de ofiţeri în lagărul Sliven, unde ni s-a dat voie să înfiinţăm o popotă, fără însă a lăsa pe vreun ofiţer sau vreun delegat al ofiţerilor ca să facă cumpărături, pentru ca astfel să fim exploataţi în modul cel mai neomenos de către intermediarii bulgari.

Îngrijirea medicală. Pentru cazuri de boală nu se dădea niciun ajutor medical, afară de cazurile cu temperatură.

3. Oprirea de a participa la înmormântarea camarazilor noştri. Scrupuloasa înregistrare a morţilor în scopul de a cere despăgubiri de la statul român pentru cheltuielile de înmormântare.

În ianuarie 1917 a murit în spitalul din Haskovo sublocotenentul de rezervă Constantinescu I. din Regimentul 63 Infanterie, iar ofiţerii români n-au putut afla despre această moarte decât după înmormântare.

În lagărul Sliven au murit de inaniţie şi de tifos exantematic 15 ofiţeri din 150; la înmormântarea lor, autoritatea bulgară nu lăsa să asiste decât 10 ofiţeri. Coşciugele erau confecţionate din bani colectaţi de la ofiţeri. Pentru soldaţii morţi nu s-a făcut nici un fel de cheltuială, căci ei erau duşi la cimitir pe nişte tărgi în pielea goală. În schimb, autoritatea bulgară dresa acte complete pentru fiecare caz în parte, în vederea despăgubirilor ce urma să pretindă statului român.

Pentru a ne amărî sufletele, bulgarii aşezau în fiecare dimineaţă tărgile cu morţi (care variau între 20-60 pe zi), călare pe poteca pe care noi mergeam la şanţurile de comoditate.

4. Refuzul comandanţilor de lagăr de a primi reclamaţiuni de la ofiţerii prizonieri.

În lagărul Sliven au fost 3 comandanţi: lt. Ciciu, sublocot. Savof şi Manef. Niciunul dintre ei nu primea reclamaţiuni din partea ofiţerilor sau soldaţilor noştri, oricât ar fi fost de întemeiate aceste reclamaţiuni. Dacă în mod cu totul excepţional asculta vreo reclamaţie, această ascultare nu avea numai caracterul unei amăgiri, căci la urmă încheierea era: «Nu se poate!» (Ne moje!). Dar purtarea cea mai înverşunată a avut-o însuşi comandantul diviziei (P.S.) din Sliven, de care depindea direct lagărul de prizonieri. Acesta era generalul bulgar Cantargief (geograf cunoscut), al cărui frate este şef de secţie la Tribunalul de Ilfov (dl. Vasile Cantargief). De câte ori vizita lagărul, ocolea pe români ca şi cum ar fi fost ciumaţi şi întotdeauna în urma vizitelor lui regimul se înrăutăţea mai rău.

5. *Fraudele şi neomeniile săvârşite la distribuţia coletelor trimise ofiţerilor de către «Crucea Roşie».*

Pentru percheziţia coletelor, Comandamentul lagărului, însoţit de agenţii săi, despuia pachetul într-o cameră închisă, în care nu avea voie să intre ofiţerul român şi să asiste la desfacerea pachetului său. După ce oprea cea ce voia din pachet, trimitea printr-un soldat conţinutul pachetului spre a-l da ofiţerului destinatar.

Când s-a trimis de către Comitetul din Geneva pentru asistenţa prizonierilor români colete cu alimente, autoritatea bulgară a mers până acolo cu neomenia, încât a deschis toate cutiile de conserve din pachetele a 150 de ofiţeri şi 40 de plutonieri (fiecare pachet conţinea 7 cutii).

Ceea ce a determinat pe bulgari la o astfel de procedare a fost - pe lângă alte consideraţiuni pornite toate din răutate - dorinţa de a vedea alimentele românilor stricându-se prin scoaterea lor din cutiile de conserve precum şi setea de câştig, căci cutiile goale le-au vândut fabricilor lor.

Din alimentele trimise pentru trupă au sustras cât au vrut, pentru că niciodată nu au arătat unui român scrisoarea de trimitere. Fac această afirmaţiune cu toată siguranţa, căci nici ofiţerilor n-a voit să le arate scrisoarea de trimitere; iar când ofiţerii au cerut-o, li s-a răspuns printr-o pedeapsă, care a constat în amânarea distribuţiei coletelor pentru 2 săptămâni.

De asemenea, am fost forţaţi să semnăm în alb tablourile de distribuţie.

Am convingerea că o anchetă ar putea descoperi toate furturile săvârşite de autoritatea bulgărească în dauna prizonierilor români, asupra alimentelor şi efectelor de îmbrăcăminte şi lenjerie trimise de «Crucea Roşie».

6. *Bătaia şi insultele.*

Înjurăturile de tot felul, proferate de către soldaţii bulgari la adresa ofiţerilor români erau la ordinea zilei; lovirea însă, o aplicau numai noaptea – în mod hoţesc – pe când ofiţerii trebuiau să iasă din barăci – izolaţi câte unul pentru necesităţi. De multe ori, când se aplica prizonierilor români sau sârbi bătaia, în piaţa lagărului, ofiţerii români trebuiau să ocupe una din laturile careului, format în jurul acestui spectacol sălbatic. Bătaia consta în 25-50 de lovituri cu băţul, aplicate la partea dorsală pe pielea goală. Aveau bătăuş de meserie, care purta numele de «Ceauş», el era voinic şi crud, căci punea atâta pofta în executarea criminalului rol, încât bătea dezbrăcat şi cu mânecile suflecate. Pecetea celei mai

necunoscute barbarii o punea un cornist, care suna pe timpul bătăii un marş bulgăresc. În vara anului 1917 am văzut murind în piaţa lagărului 2 sârbi sub greutatea şi durerea loviturilor.

7. Robie, nu captivitate.

La intrarea în lagărul Haskovo (începutul lui decembrie 1916) ni s-a făcut cunoscut că am fost trimişi cu ordin de la Sofia în acel lagăr de pedeapsă, care era populat numai cu recidivişti şi că noi suntem consideraţi robi, nu prizonieri. Iar în Februarie 1917 ni s-a comunicat în mod oficial, în faţa frontului, că robia noastră – conform ordinului venit de la Sofia – încetează şi că la acea dată vom fi consideraţi şi trataţi ca prizonieri. De fapt însă, n-a avut loc nicio schimbare în tratament de la acea dată, căci pentru români şi sârbi s-a aplicat tot timpul un regim special de distrugere.

Cpt. Gherghe R.

De la Inspectoratul General al Infanteriei, fost în Regimentul Călugăreni nr. 40, la data căderii în captivitate

20 decembrie 1918"[16].

La înapoierea din captivitate, a primit gradul de maior, de la data de 1 septembrie 1917 şi începând cu 15 iunie 1918 a fost mutat la Divizia 1 Infanterie[17].

Locotenent-colonelul Rădulescu, directorul Infanteriei îl caracteriza astfel: „*Foarte bun şi conştiincios comandant, s-a distins în luptele de la Bălăria, Stâlpu şi Epureşti, unde a căzut în captivitate din cauza îndârjirii şi a tenacităţii cu care apăra pământul ţării noastre.*

La Direcţia Infanteriei este şeful biroului instrucţiei şi lucrează la proiectele de regulamente noi, directive şi programe privitoare la instrucţia şi pregătirea de război a infanteriei. A dovedit cu această ocazie că este foarte conştiincios şi priceput. Este foarte muncitor, are curajul răspunderii personale foarte dezvoltat. Este un element de încredere şi se poate conta pe el în orice împrejurare.

A comandat în lupte o companie din Regimentul 40 Infanterie. A instruit şi pregătit de război o companie din Regimentul 4/64 Infanterie. Comandanţii săi îl apreciază foarte bine şi mă unesc şi eu la aceste aprecieri.

Este pregătit pentru gradul superior, poate comanda un batalion şi, eventual, o unitate superioară batalionului"[18].

La 16 aprilie 1919 a fost mutat la Comandamentul Trupelor de Transilvania[19], desfăşurându-şi activitatea, în perioada 19 aprilie - 2 septembrie la Biroul operaţii. Sarcinile în cadrul acestui birou erau, după cum el însuşi consemna într-un memoriu:

„*a) Ţinerea la curent, pe hartă, a situaţiei de dislocare şi de grupare a Armatei la operaţiuni în Transilvania.*

b) Redactarea rapoartelor operative zilnice, către Marele Cartier General.

---

[16] Dp.C.A., fond *Ministerul de Război, Serviciul Statistic*, dosar nr. 2482, ff. 412-418.
[17] Idem, fond *Memorii Bătrâni*, generali, litera G, dosar nr. 11, f. 2.
[18] *Ibidem*, f. 21.
[19] *Ibidem*, f. 2.

c) Redactarea rapoartelor de pierderi şi trofee.

d) Redactarea rapoartelor de dislocare şi de grupare a forţelor.

e)Primirea şi strângerea rapoartelor operative de la Comandamentele în subordine şi menţinerea legăturilor.

În perioada de acalmie, între 1 iunie 1919 şi 20 iulie 1919, am urmărit, în parte, mersul instrucţiei trupelor la Centrele de instrucţie.

Am lucrat, de asemenea, într-o oarecare măsură, la corespondenţa operativă a biroului"[20].

La 2 septembrie 1919 a preluat Biroul evacuărilor, unde se ocupa cu raportările către Marele Cartier General privind stadiul evacuărilor, urmărirea modului de desfăşurare a evacuărilor în regiunea de la vest de Tisa şi cu corespondenţa.

Locotenent-colonelul Vasilescu, subşeful Statului Major operativ al Comandamentului Trupelor din Transilvania semna un „*Raport special de modul cum s-a comportat maiorul Gherghe Radu de la întoarcerea din captivitate (1 iunie 1918) şi până la 10 octombrie 1919, întocmit în conformitate cu ordinul Marelui Cartier General nr. 14970*", în care consemna:

„*Maiorul Gherghe Radu, căzut prizonier în luptele de la Neajlov din anul 1916, a fost internat în lagărele din Bulgaria, de unde s-a înapoiat în anul 1918, luna iunie, ziua 1. Din cauza suferinţelor morale şi fizice îndurate în timpul captivităţii, i s-a dat un concediu.*

La 1 iulie 1918, a început serviciul la Ministerul de Război, fiind repartizat la Inspectoratul General al Infanteriei. De la început a putut scoate în evidenţă toate calităţile cu care este înzestrat şi pe care şi le întrebuinţează în modul cel mai fericit. Cu toată slăbiciunea fizică în care se găsea, maiorul Gherghe s-a înhămat de la început la o muncă foarte grea şi anume alcătuirea Directivelor de instrucţie ale infanteriei şi programul general de instrucţie al acestei arme. Datorită pregătirii profesionale cum rar se întâlneşte la ofiţerii noştri şi a capacităţii extraordinare, munca sa a fost încununată de succes, căci lucrarea sa a fost aprobată de minister şi tipărită în broşuri. Meritul cel mare al maiorului Gherghe constă în aceea că, deşi prizonier, venit de numai o lună în ţară, a căutat de s-a pus la curent cu toate modificările introduse în timpul campaniei şi a putut să alcătuiască deci un mănunchi de directive şi un program de instrucţie care să cuprindă toate modificările introduse în regulamentele noastre. În tot timpul cât a fost la Minister, a dat dovadă de un militar de valoare şi cu un viitor frumos.

La 26 aprilie 1919, înainte cu câteva zile de prima ofensivă în Ungaria, maiorul Gherghe a fost detaşat la Comandamentul Trupelor din Transilvania şi repartizat Biroului operaţii ca ajutor al şefului de birou. Din prima zi a venirii la serviciu a fost un ajutor de nepreţuit şefului de Birou, iar de a doua zi a fost la curent cu toate lucrările Biroului şi a început a ţine la curent următoarele lucrări cu caracter permanent:

a) rapoartele operative zilnice către M.C.G.

---

[20] *Ibidem*, f. 23.

b) rapoartele de grupare a forţelor din Transilvania.

c) Rapoartele de pierderi şi capturări.

d) Ţinerea la curent pe hartă a dislocării trupelor din Transilvania.

În timpul ofensivei din lunile aprilie-mai, maiorul Gherghe a dat dovadă de o vie inteligenţă şi de putere de muncă inepuizabilă. Datorită interesului depus de maiorul Gherghe, Comandamentul a putut avea la timp toate ştirile de la Comandamentele în subordine şi ţinut la curent M.C.G. cu tot ceea ce se petrecea pe teatrul de operaţiuni. Neglijându-se complet pe sine şi neţinând seama de grad, maiorul Gherghe n-avea altă ţintă decât să ducă la bun sfârşit însărcinarea ce avea. A izbutit să ajungă la acest frumos rezultat datorită abnegaţiei sale şi prin munca sa era un imbold şi pentru ceilalţi camarazi de Birou mai mici în grad şi pe care îi avea sub ordinele sale. Prin felul său blând cu cei mai mici a putut câştiga dragostea lor şi a putut obţine de la ei rezultate şi ajutoare foarte preţioase. Activitatea sa în această perioadă de ofensivă a fost foarte mult preţuită de Şefii săi şi şi-a putut câştiga încrederea şi dragostea lor.

În timpul de acalmie (iunie-iulie) maiorul Gherghe s-a interesat de instrucţia trupelor de sub ordinele acestui Comandament şi mai ales de aceea a noilor divizii ardelene. Un cunoscător profund al regulamentelor noastre militare şi complet asimilate toate noile schimbări introduse în timpul campaniei, maiorul Gherghe a fost cel care alcătuia programele de instrucţie adoptând întotdeauna metodele care duceau la rezultatul cel mai bun şi sigur.

În timpul ofensivei din lunile iulie august, în Ungaria, a dovedit cu prisosinţă că aprecierile din luna aprilie se adevereau şi mai mult prin noile dovezi de devotament, abnegaţie, conştiinciozitate, capacitate şi că posedă o prea solidă şi vastă cultură militară. Calmul, care este o calitate pentru ofiţerii de stat major, cu care este înzestrat, încununează şi completează bunele sale însuşiri de militar.

Afară de toate calităţile militare, maior Gherghe Radu are o vastă cultură generală. Un om cu frumoase calităţi sufleteşti, cu un spirit de camaraderie şi demnitate dezvoltat, face din maiorul Gherghe un foarte bun camarad şi un om de societate.

Prin venirea Comandamentului la Budapesta, fiind nevoie de sistematizarea lucrărilor de evacuare de materiale capturate de la inamic, s-a înfiinţat Biroul evacuărilor. S-a numit şef al acestui birou maiorul Gherghe. Datorită spiritului de organizare a putut de la înfiinţarea biroului să prezinte chestiunile cu cea mai mare siguranţă, încât M.C.G. a putut fi ţinut la curent cu tot ceea ce se evacua. În acest serviciu, a dat dovadă de cinste exemplară şi de o scrupulozitate extraordinară. Un om stăpân pe convingerile sale, prezintă toate chestiunile cu o imparţialitate model.

În general, maiorul Gherghe Radu face parte dintre cei mai capabili şi merituoşi ofiţeri. Bine apreciat întotdeauna de şefii săi, a fost propus la avansare în mod excepţional la gradul de locotenent-colonel"[21].

---

[21] *Ibidem*, ff. 24-25.

La 1 decembrie 1919 a început cursurile la Şcoala Superioară de Război, pe care a absolvit-o la 15 octombrie 1921, pe locul şase din 72 de elevi, fiind trimis „*la stagiu în serviciul de Stat Major*”[22].

La Marele Stat Major a fost repartizat la Secţia instrucţie, Biroul regulamentelor. Locotenent-colonelul Bădescu, şeful Secţiei III Instrucţie din Marele Stat Major şi al Biroului regulamente îl caracteriza astfel: „*Însărcinarea avută la biroul regulamentelor a fost ca pe lângă practica serviciului de Stat Major, să ajute pe şeful Biroului şi Secţiei la studiul şi rezolvarea în bune condiţiuni a tuturor chestiunilor în legătură cu infanteria[...].*

Deşi tânăr şi ieşit abia din şcoala de război, a fost ales ca profesor stagiar la cursul de tactică a infanteriei, de la această şcoală, funcţiune în care, după câte ştiu, s-a comportat în toate ocaziunile în condiţiuni demne de toată lauda, promiţând a deveni un profesor de seamă.

La Biroul regulamentelor, printr-o muncă conştiincioasă şi fără preget, a contribuit în largă măsură cu competenţa sa în punerea de acord a principiilor generale a regulamentelor elaborate de inspectoratele armelor după război.

Cu ocazia imprimării noilor regulamente asupra Serviciului Interior, Serviciului de garnizoană şi conducerea marilor unităţi, a dezvoltat o activitate remarcabilă, având chiar direcţiunea acestor lucrări şi de care s-a achitat în mod ireproşabil.

Prin referate şi concluzii judicioase a înlesnit şefului secţiei aprecierea justă a diferitelor lucrări prezentate spre aprobare. În definitiv, maiorul Gherghe este un ofiţer eminent din toate punctele de vedere. A dat probe concrete că posedă toate calităţile necesare unui eminent ofiţer de stat major”[23].

La 1 octombrie 1922 a fost mutat la Şcoala Militară de Infanterie nr. 1, numit comandant al unui batalion de elevi şi profesor de tactică militară, până la data de 11 aprilie 1924, plecarea sa înapoi la Marele Stat Major determinându-l pe colonelul Miltiade, comandantul Şcolii de Infanterie nr. 1 să consemneze: „*Plecarea sa de la şcoală în serviciul de stat major a lăsat regrete. Urma sa la şcoală va rămâne, fiindcă a pus bazele schimbării metodelor de instrucţie după noile procedee.*

Am fost ajutat de acest distins ofiţer în îndrumarea spre o cât mai bună educaţiune şi instruire a elevilor şi ofiţerilor instructori.

Calea înaintării acestui distins ofiţer va fi numai excepţiunea, atât în serviciul frontului, cât şi în serviciul de stat major”[24].

La Marele Stat Major, a fost repartizat la Secţia 8 Istoric, unde a primit însărcinarea să întocmească istoricul campaniei din Transilvania şi Ungaria în perioada 1918-1920, alături de doi maiori de stat major şi de cinci căpitani de infanterie detaşaţi de la regimentele din Bucureşti. Până la 31 octombrie 1925 reuşiseră să redacteze istoricul cerut, până la evacuarea Ungariei, lucrarea fiind continuată în anul următor.

---

[22] *Ibidem*, f. 27.
[23] *Ibidem*, f. 28.
[24] *Ibidem*, f. 31.

La 15 februarie 1925 a fost avansat la gradul de locotenent-colonel[25], iar la 16 aprilie 1925, prin ordinul Ministerului de Război nr. 591 a fost trimis, împreună cu maiorul Voinescu, în fața Consiliului de Onoare, cercetați fiind pentru „*chestiunea unei cumpărări de păduri şi furnituri de lemne*”, generalul Bârzotescu, şeful Secţiei 8 din Marele Stat Major remarcând faptul că acest lucru i-a afectat „firea şi moralul”[26].

Cercetările au durat o vreme, în dosarul personal nu este consemnat nimic clar cu privire la finalizarea cercetării, însă, la 29 mai 1928, locotenent-colonelul Radu Gherghe era pedepsit, de generalul Samsonovici, subşef al Marelui Stat Major, la 10 zile de arest, „*pentru raport necuviincios*”[27].

Generalul Grigore Constandache, şeful Serviciul Istoric din Marele Stat Major, nota în foaia calificativă întocmită la 1 iulie 1928 următoarele: „*Din puţinul timp cât am stat cu lt.col. Gherghe am putut constata că posedă însuşirile unei personalităţi de muncă şi voinţă, hotărât că munca sa o desăvârşeşte complet, că nu se mulţumeşte cu cercetări superficiale.*

Lucrările ofiţerului erau lucrări desăvârşite şi prea bine prezentate.

Împrejurările au făcut să capete o pedeapsă dată de dl. subşef al Marelui Stat Major, pedeapsă datorită unei stări sufleteşti; stăpânit de credinţa că unui ofiţer al datoriei ca dânsul nu putea să i se pună la îndoială buna sa credinţă.

În astfel de condiţiuni, lt.col. Gherghe, a făcut un raport în care cerea revizuirea chestiunii sale, raport pentru care dl Subşef al M.St. Major a propus ofiţerului să-l retragă, fiind găsit neconvenabil. Lt.col. Gherghe n-a renunţat, fapt ce i-a adus pedeapsa.

Credinţa mea este că munca şi priceperea ofiţerului pot folosi mult oricărei întrebuinţări ce i s-ar da”[28].

Generalul Jujescu, şeful Diviziei 1 a Marelui Stat Major completa „*Menţin notele date de şeful Serviciului istoric. Lt.col. Gherghe Radu este un ofiţer de valoare şi susceptibil de carieră deosebită.*

Gestul pe care l-a făcut cu raportul ce conţinea expresiuni şi afirmaţiuni improprii – raport care i-a atras pedepsirea şi mutarea din M.St. Major – trebuie considerat ca o greşeală singulară şi fără să mai aibă alte consecinţe decât cele avute.

Lt. colonel Gherghe este un prea bun ofiţer şi are toate însuşirile de putere de muncă şi destoinicie profesională ca să instruiască, să administreze şi să comande cu destoinicie.

La Marele Stat Major, Serviciul Istoric, a avut o muncă rodnică şi pricepută. Este ofiţer distins din toate punctele de vedere”[29].

---

[25] *Ibidem*, f. 2.
[26] *Ibidem*, ff. 33-34.
[27] *Ibidem*, f. 36.
[28] *Ibidem*.
[29] *Ibidem*.

Începând cu 1 iulie 1928 a fost mutat la Ploieşti, la Regimentul Prahova nr. 7, conform ordinului Ministerului de Război nr. 23295 din 11 iulie 1928[30]. S-a prezentat la Regimentul 7 Infanterie în data de 10 septembrie 1928, unde „*a îndeplinit funcţia de ajutor tactic. […] L-am întrebuinţat la şcoala batalionului ca director de exerciţiu şi am constatat că are cunoştinţe solide profesionale*”.

Generalul adjutant Gheorghe Manu, comandantul Diviziei 13 Infanterie, a cerut lămuriri cu privire la incidentul petrecut la Marele Stat Major întrucât din memoriul ofiţerului nu reieşea care fusese hotărârea Consiliului de Onoare în chestiunea în care lt.col. Gherghe fusese anchetat, argumentând că acest lucru „*trebuie clarificat pentru a se putea avea o imagine completă asupra personalităţii acestui ofiţer, care, din toate notele sale, reiese ca un element de valoare deosebită*”[31].

La 23 decembrie 1929 au ajuns la Divizia 13 Infanterie documentele solicitate de generalul Manu, „*din care se vede că prin referatul cu care se înaintează procesul verbal al Consiliului de Onoare, domnul general şef al M.St.M. arată că «Greşeala care a comis-o nu are un caracter de defect permanent etc.», iar domnul ministru a aşezat pe acest referat rezoluţia: «11 mai 1926. Aprob referatul M.St.M. privitor la lt.col. Gherghe Radu. Aplicarea art. 50 pe anul 1925/1926/1927» (amânarea avansării în grad - n.n.)*”[32] Colonelul Ionescu Ştefan, comandantul Brigăzii 13 Infanterie, concluziona: „*Având în vedere:*

a) aprecierile elogioase de capacitate şi muncă ce-i fac lt.col. Gherghe Radu toţi şefii ierarhici,
b) aptitudinile deosebite dovedite la trupă ca instructor şi comandant,
c) faptul că greşeala pentru care a fost trimis înaintea Consiliului de Onoare a fost cunoscută ca ceva trecător şi sancţionată prin aplicarea art. 50 în anul 1927 şi 1928, executându-se astfel rezoluţia ministerială din 1926,

Menţin propunerea de înaintare la alegere (art. 7 şi 8 din Legea înaintărilor în armată), fiind foarte pregătit a comanda un regiment”[33].

În perioada 1 octombrie 1930 – 1 iunie 1931 a fost mutat la Centrul de Instrucţie al Infanteriei, apoi a preluat comanda Regimentului 89 Infanterie[34].

O apreciere interesantă este făcută, în anul 1932, de comandantul Corpului 5 Armată, generalul Olteanu: „*L-aş dori mai comunicativ, mai expansiv, mai deschis. Puţină veselie completează calităţile bunului comandant, care trebuie să fie sociabil şi optimist, spre a nu ajunge la tiranie*”[35].

---

[30] *Ibidem*, f. 2.
[31] *Ibidem*, f. 37.
[32] *Ibidem*, f. 38.
[33] *Ibidem*.
[34] *Ibidem*, f. 42.
[35] *Ibidem*, f. 43.

A primit gradul de colonel la 1 aprilie 1932[36] şi pe cel de general de brigadă la 1 noiembrie 1937, fiind „*adus la Direcţia Personalului din M.A.N. pentru a pune ordine în această direcţie, de a cărei conştiinciozitate, cinste şi dreptate depinde moralul corpului ofiţeresc şi subofiţeresc.*

Graţie spiritului său de lucru metodic, a dreptei sale judecăţi şi a caracterului său ferm, în timpul cel mai scurt a reuşit să schimbe această direcţie şi să o ridice la nivelul unei instituţii de înaltă ţinută morală”[37], consemna şeful Direcţiei Personal.

În perioada 1 aprilie – 31 octombrie 1938, a fost numit la comanda Brigăzii 13 Infanterie, dovedind în continuare că a meritat toate caracterizările elogioase obţinute de-a lungul timpului.

După ocuparea Poloniei în septembrie 1939, în presa sovietică începuseră să apară din ce în ce mai mult discuţii despre Basarabia. Acordul neaşteptat dintre Rusia şi Germania a provocat îngrijorări ţărilor aflate între cele două Mari Puteri. Pactul de la 23 august 1939, care parafase cea mai sinistră alianţă diplomatică a secolului al XX-lea, a ridicat U.R.S.S.-ul la rang de putere continentală şi, în perspectivă, mondială. În acest context, România a fost nevoită să ia măsuri urgente pentru a evita o lovitură surprinzătoare la Nistru şi pentru lămurirea situaţiei.

Politica României s-a remarcat prin atitudinea adoptată faţă de Polonia. Astfel, preocupat de o posibilă transgresare a graniţei polono-române de către *Wehrmacht*-ul nazist, la 11 septembrie 1939, Statul Major român a mobilizat în partea de nord a ţării „Gruparea de Arme Est” a generalului Motaş[38].

Generalul Radu Gherghe a primit comanda Diviziei 27 Infanterie, înfiinţată la 4 septembrie 1939, conform Ordinului nr. 11000/1939 al Marelui Stat Major[39], „*cu ocazia luării fiinţei Frontului de Est. Sub mâna acestui reputat ofiţer, divizia a ieşit ca din pământ. Când am văzut-o prima dată după un timp relativ scurt, am fost adevărat impresionat de realizarea obţinută*”, scria generalul Ilasievici la 31 octombrie 1939, încheind: „*Aş fi vrut să văd în armata noastră cât de mulţi şefi, de talia acestui distins general, care lucrează numai pentru a obţine o divizie frumoasă, care lucrează cu un devotament pasionat. Generalul Gherghe este comandantul care merită a urca piramida oştirii până în vârful ei*”[40].

Comandamentul Diviziei 27 Infanterie era la Sibiu, în locul Diviziei 18 Infanterie[41]. Prin Ordinul nr. 5960 din 29 septembrie 1939, Marele Stat Major a dispus deplasarea Diviziei 27 Infanterie în zona Vultur – Muchea – Ciorăşti – Râmnicu Sărat, cu excepţia regimentelor de artilerie care se găseau la Sibiu şi Târgu

---

[36] Dp.C.A., fond *Centrul Militar al Oraşului Bucureşti*, generali, litera G, dosar nr. 79,f. 3.
[37] *Ibidem*, f. 168.
[38] Ioan Scurtu, Gheorghe Buzatu, *Istoria românilor în secolul XX (1918-1948)*, Editura Paideia, Bucureşti, p. 368.
[39] Dp.C.A., fond *Divizia 27 Infanterie*, dosar nr. 48, f. 1.
[40] Idem, fond *Centrul Militar al Oraşului Bucureşti*, generali, litera G, dosar nr. 79, f. 172.
[41] Idem, fond *Divizia 27 Infanterie*, dosar nr. 14, f. 9.

Jiu. După terminarea operaţiunii de deplasare, Divizia 18 a intrat sub ordinele Corpului 11 Armată[42].

În primăvara anului 1940, de la 31 martie, Divizia 27 Infanterie a primit ordin de deplasare în Basarabia, unde a stat până la 28 iunie 1940, când Marele Stat Major a ordonat părăsirea Basarabiei, stabilind ca zonă de dislocare Iaşi-Grajduri[43].

Comandantul Corpului 11 Armată descria astfel activitatea desfăşurată de generalul de brigadă Radu Gherghe la comanda Diviziei 27 Infanterie în perioada 1 februarie – 8 iulie 1940:

„*I. Pe timpul lunilor de iarnă, în regiunea Focşani-Mărăşeşti:*

a) Veşnic neobosit, în mijlocul unităţilor sale, a organizat, condus şi supravegheat cu un dinamism neîntrecut instalarea în cantonamente a regimentelor sale.[...] Era o adevărată plăcere vizitarea acestor cantonamente ca organizare, curăţenie, metodă şi estetică. Măsurile administrative ce a luat în divizie, cu pricepere şi simţ de prevedere neîntrecute, au făcut ca unităţile sale să nu simtă nici un moment cea mai mică lipsă.[...]

b) Cu aceeaşi pricepere, pregătire profesională dintre cele mai temeinice şi control neobosit a organizat şi condus lucrările de apărare pe Siret.

II. Din luna martie – sfârşitul lunii iunie (când corpul de armată a fost dislocat în Basarabia pentru organizarea apărării pe Prut şi Bucovăţ) a acţionat, de asemenea, cu aceleaşi calităţi neîntrecute la instalarea unităţilor sale în cantonamente şi bivuacuri, precum şi la lucrările de apărare în sectorul afectat (masivul Corneşti).

III. Sfârşitul lui iunie – începutul lui iulie 1940 (operaţiunile de evacuare a Basarabiei).

În aceste operaţiuni, generalul Gherghe şi-a dezvăluit, pe lângă calităţile sale intelectuale, şi întreg caracterul său de comandant ferm, liniştit şi cu grijă fără pereche de toate unităţile sale. La dânsul am văzut, odată mai mult legătura trainică sufletească între comandant şi cei din subordine (unităţi şi servicii).

Neobosit la datorie, nemâncat şi nedormit – aşa cum cerea situaţia – nu a stat liniştit până nu şi-a văzut ultima unitate şi ultimul om evacuat.

La podul de la Ungheni, mi-a fost un ajutor de netăgăduit. Aici am cunoscut pe generalul Gherghe, un colaborator cum n-am mai avut, pe cât de bine pregătit, pe atât de hotărât, drept şi cinstit sufleteşte.

Când subsemnatul am fost destinat să merg împreună cu Comandamentul în Transilvania, regretul meu cel mai mare a fost despărţirea de acest comandant de divizie distins şi de colaborarea sa”[44].

În iulie 1940, Divizia 27 Infanterie intra sub ordinele Corpului 3 Armată, pentru ca la 29 iulie 1940 să se instaleze în apărare în zona Vlădeşti – Tuluceşti, încadrată fiind la sud de Divizia 32 Infanterie şi la nord de Divizia 2 Infanterie[45].

---

[42] *Ibidem*, dosar nr. 48, f. 4, 5.
[43] *Ibidem*, ff. 32-47.
[44] Dp.C.A., fond *Centrul Militar al Oraşului Bucureşti*, generali, litera G, dosar nr. 79, f. 175.
[45] *Ibidem*, ff. 32-62.

Acţiunile desfăşurate în această zonă în perioada 6 iulie – 22 august 1940 l-au determinat pe generalul Nicolae Ciupercă, comandantul Corpului IV Armată, să declare: „Am, rămas de fiecare dată cu impresia că Divizia 27 este cea mai solidă divizie pe care Armata o are sub comandă”[46].

În perioada 2 februarie 1941 – 31 octombrie 1941, generalul Radu Gherghe a fost numit prefect al Poliţiei capitalei[47].

A fost avansat la gradul de general de divizie şi la 10 ianuarie 1942 a primit comanda Diviziei 1 Blindată, din compunerea Corpului V Armată[48], în perioada 6-31 octombrie 1942 intrând în rezerva Grupului de Armate B.

În perioada 1 noiembrie 1942 – 7 aprilie 1943, Divizia 1 Blindată, sub comanda generalului de divizie Radu Gherghe a executat următoarele operaţiuni, descrise de generalul Şteflea, şeful Marelui Stat Major:

„- de la 1-19 noiembrie 1942 a continuat pregătirile intervenţiei diviziei pe frontul Armatei a 3-a;

- *de la 20-26 noiembrie 1942 a condus Divizia 1 Blindată în luptele de la Sud de Don (Văile Ţariţa – Ţuţkan), în cele mai grele lupte, la care au participat până la acea dată trupele române. În acele lupte, Divizia 1 Blindată făcând corp de armată, sub comandă germană, cu Divizia 22 blindată germană, a fost puternic atacată şi încercuită de două corpuri de armată blindate inamice. Încercuirea a fost cauzată de faptul că Divizia 1 blindată română a înaintat în dispozitivul inamic, conform ordinelor primite, iar Divizia 22 blindată germană, oprită de inamic, n-a putut urma şi nici măcar n-a putut păstra legătura. Datorită energiei excepţionale şi priceperii generalului Radu Gherghe şi datorită bravurii trupelor din această splendidă unitate, încercuirea a fost ruptă, în lupte extrem de grele, cu mari pierderi în oameni şi material. În ziua de 26 martie 1942, am ajuns cu avionul în dispozitivul diviziei şi am văzut pe generalul Gherghe, comandantul Diviziei, şi o parte din unităţi, cum înfruntau cu bravură atacurile inamicului pe un ger de -25°C.*
- *de la 26 noiembrie – 22 decembrie 1942 a comandat în apărare pe Tschir (sectorul Tschernitschewskaia – Archanovsky) la început Divizia 1 Blindată şi Divizia 7 Cavalerie (ce mai rămăsese după bătălia de pe Don). Am inspectat şi în această situaţie grea (front mare – forţe puţine) Divizia 1 Blindată şi am găsit-o cu moralul în mare parte refăcut, după grelele pierderi suferite.*
- *de la 23-30 decembrie 1942 a comandat, în retragerea de pe Tschir pe valea Grylaia, la început grupul de divizii: Divizia 1 Blindată, Divizia 1 Cavalerie şi Divizia 14 Infanterie române, Divizia 294 infanterie şi Divizia 22 blindată germane, iar la sfârşit numai Divizia 1 Blindată română şi Divizia 7 Cavalerie română.*

---

[46] *Ibidem*, f. 176.
[47] *Ibidem*, f. 178.
[48] *Ibidem*, f. 179.

- *de la 31 decembrie 1942 – 7 aprilie 1943 a condus Divizia 1 Blindată în ţară şi s-a ocupat de reorganizarea ei.*

De la 8 aprilie 1943 – 31 octombrie 1943, generalul Radu Gherghe a îndeplinit funcţia de director al Învăţământului Militar Superior. În această calitate:

- *a contribuit şi îndrumat instituţia prin directive şi inspecţii la şcolile de ofiţeri şi subofiţeri activi şi de rezervă, precum şi la centrele de instrucţie a armelor;*
- *a contribuit la întocmirea directivelor de instrucţie în şcolile de ofiţeri şi subofiţeri activi şi de rezervă pe anul 1943-1944;*
- *a condus direcţia Cursului de Informare pentru comandanţi la centrele de instrucţie ale armelor;*
- *a avut Direcţia aplicaţiunilor demonstrative, cu arme combinate, la tabăra din Cincul Mare;*
- *a prezidat comisia de examinare a căpitanilor pentru gradul de maior.*

Marea experienţă căpătată pe câmpul de luptă, în lupte extrem de grele, a pus-o din plin în folosul şcolilor şi centrelor de instrucţie, contribuind astfel, într-o mare măsură la perfecţionarea instrucţiei în armată.

Ansamblul activităţii desfăşurată pe front şi în zona interioară, ca şi întreg trecutul lui, mă îndreptăţesc să-l caracterizez: general de foarte mare valoare, care merită să fie înaintat la gradul de general de corp de armată[49].

În timpul carierei, a fost distins cu următoarele medalii şi decoraţii: Medalia Jubiliară „Carol I" (1908), Medalia „Avântul Ţării" (1913), Medalia „Victoria" a războiului pentru civilizaţie 1914-1918 (1921), „Crucea Comemorativă" a războiului 1916-1918. Ordinul „Coroana României" în grad de ofiţer (1922), Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1928), Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler cu spade, Semnul onorific de aur pentru 25 de ani serviţi în armată (1928)[50].

În cele două dosare personale aflate în fondurile de arhivă ale Depozitului central de arhivă „Grigore Constandache" din Piteşti, consemnările privind activitatea generalului Radu Gherghe se opresc la foaia calificativă pe anul 1943. În schimb, alte surse relatează despre activitatea generalului Radu Gherghe după anul 1938, când a fost avansat la gradul de general de brigadă[51].

Mai apar referiri privind cariera generalului Radu Gherghe în lucrările istoricilor de renume. Prof. univ. dr. Alesandru Duţu relata despre faptul că în perioada aplicării Convenţiei de armistiţiu, generalul Gheorghe Mihail îi ceruse mareşalului Malinovski cedarea unităţilor capturate de ruşi după 23 august 1944. Generalul Radu Gheorghe îl informase că la Bacău, într-un mare lagăr, existau „mii şi mii de prizonieri români capturaţi de ruşi"[52].

---

[49] *Ibidem*, ff. 182-183.

[50] Dp.C.A., fond *Memorii Bătrâni*, generali, litera G, dosar nr. 11, f. 2.

[51] https://ro.wikipedia.org/wiki/Radu_Gherghe, accesat la 10.05.2024.

[52] Col. (rz.) prof. univ. dr. Alesandru Duţu, *Protocolul militar româno-sovietic din 26 octombrie 1944 (1)*, disponibil la https://www.art-emis.ro/istorie/protocolul-militar-romano-sovietic-din-26-octombrie-1944-1, accesat la 10.05.2024.

La 11 octombrie 1944, Biroul Contrainformaţii din Secţia a II-a a Marelui Stat Major informa Secţia a IX-a că unii ofiţeri erau impresionaţi de faptul că în lagărele din Moldova se găseau încă internaţi ofiţeri români capturaţi „după data încetării ostilităţilor contra armatei sovietice”[53]. În consecinţă, Marele Stat Major depunea toate eforturile pentru a recupera atât ofiţerii, cât şi soldaţii care se găseau în Moldova „în situaţia de dezarmaţi după 23 august şi menţinuţi de sovietici în mod arbitrar”. Întrucât fusese stabilit un acord între Marele Stat Major şi Frontul 2 Ucrainean, prin care se hotărâse restituirea prizonierilor români, „Marele Stat Major a trimis o delegaţie sub conducerea domnului general Gherghe Radu pentru a urgenta înapoierea ofiţerilor şi ostaşilor români, precum şi restituirea materialului luat de sovietici după data de 23 august 1944”[54].

Din păcate, delegaţia condusă de generalul Gherghe a ajuns la Bacău prea târziu, prizonierii fiind transportaţi de ruşi dincolo de Nistru, în lagărele sovietice. „a) Au transportat la est de Prut, cu o destinaţie necunoscută, pe toţi prizonierii români din lagărele de concentrare Roman şi Iaşi; b) Au evacuat, prin staţia Paşcani, tot cu o destinaţie necunoscută, majoritatea armamentului şi materialelor”[55].

Pe frontul din Moldova, generalul Gherghe a condus Corpul 1 Armată în sectorul dintre râul Siret şi Târgu Neamţ. După ruperea frontului, s-a retras, între 24 şi 26 august 1944, pe direcţia Roznov-Tazlău-Oneşti, unde trupele sale au fost dezarmate şi internate de către forţele sovietice, deşi încetaseră luptele. Generalul Radu Gherghe a fost reţinut, în perioada 2-16 septembrie 1944 la Comandamentul Frontului 2 Ucrainean[56].

În ansamblul celui de Al Doilea Război Mondial, Uniunea Sovietică a practicat supremaţia partenerului puternic, care a reuşit să impună condiţii, să-şi exercite controlul asupra partenerului mai slab. Deseori s-a ajuns la situaţii în care interesele româneşti au fost neglijate, ignorate sau prejudiciate, ceea ce a condus la apariţia nenumăratelor neînţelegeri, tensiuni şi chiar conflicte, soluţionate în cele mai multe cazuri prin compromisuri.

Cele mai mari deziluzii, atât pentru poporul român, cât şi pentru armată, au apărut la scurt timp după 23 august 1944, determinate fiind de modul de comportare a noului aliat sovietic, de felul în care Comisia Aliată de Control (partea sovietică) a impus executarea Convenţiei de Armistiţiu, încheiată la 12 septembrie 1944, precum şi de atitudinea expectativă a Statelor Unite ale Americii şi Marii Britanii, cu toate că România pusese la dispoziţia Naţiunilor Unite cu mult peste cele 12 divizii prevăzute în articolul 1 al Convenţiei de Armistiţiu. În acest context, cu toată

---

[53] Dp.C.A., fond *Marele Stat Major, Secţia Propagandă*, dosar nr. 255, f. 67.

[54] *Ibidem*.

[55] Ioan Lăcustă, *23 August 1944. În Moldova, pe urmele prizonierilor români*, în „Magazin istoric”, Anul XXX, serie nouă, nr. 5 (350), mai 1996, p. 14.

[56] Alesandru Duţu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *Armata română în Al Doilea Război Mondial (1941-1945). Dicţionar enciclopedic*, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1999, p.227; Alesandru Duţu, *Generali români prizonieri în război (1941-1945)*, 17 septembrie 2023, disponibil la https://alesandrudutu.wordpress.com/2023/09/, accesat la 10.05.2024.

rezistenţa Marelui Stat Major, sovieticii au reuşit să-şi impună punctele de vedere, obligându-l pe generalul Nicolae Rădescu să semneze Protocolul militar din 26 octombrie 1944, prin care au fost desfiinţate, până la 1 decembrie 1944, un comandament de armată, patru comandamente de corp de armată, 14 divizii şi alte mari unităţi române[57].

Odată cu venirea guvernului dr. Petru Groza la putere, au continuat acţiunile de epurare şi arestările începute înainte de terminarea războiului, generalul Radu Gherghe fiind una dintre victime[58].

În acest fel, corpul de comandă al armatei române a suferit o adevărată dramă, cu atât mai mult cu cât celor mai mulţi generali nici nu le-au fost comunicare motivele privării de libertate, care, în unele cazuri, nu erau cunoscute nici de cei care erau puşi să-i judece.

Neacordarea calităţii de cobeligeranţă şi semnarea Tratatului de pace la 10 februarie 1947 ca un stat învins în război, în ciuda contribuţiei pe care România a avut-o după 23 august 1944 la scurtarea războiului, a fost o altă mare deziluzie a poporului român. Această mare injustiţie a avut consecinţe negative asupra evoluţiei ulterioare a ţării noastre, nu a putut schimba adevărul privind importantul efort militar şi economico-financiar în războiul dus alături de Naţiunile Unite după 23 august 1944.

[57] *Ibidem*, p. 12.

[58] https://adevarul.ro/stiri-locale/constanta/cum-si-a-batut-joc-romania-de-generalii-care-au-1962517.html, accesat la 10.05.2024.

CAPTAIN RADU GHERGHE
PRISONER IN BULGARIA DURING THE FIRST WORLD WAR
-abstract-

Key Words: First World War, prisoner, camps in Bulgaria, World War II

General Radu Gherghe is best known for his career after receiving the rank of general, when he was appointed commander of the 1st Armoured Division and later participated in the fighting of World War II.

Thanks to his two personal files and documents in the military archives, we have been able to reconstruct the entire career of General Radu Gherghe, starting with the rank of second lieutenant. He took part in the First World War and fell prisoner in the battles of Neajlov, being interned in camps in Bulgaria for a year and a half. On his return, he wrote a memoir describing how Romanian officers were treated in Bulgarian camps. It gives detailed accounts of how the Bulgarian camps were organized and how Romanian officers and soldiers were treated there.

On his return from imprisonment, he received the rank corresponding to his seniority and continued his military career, fulfilling his duties with flying colours, reaching the rank of general. Unfortunately, he was one of the thousands of victims of the purges in the army, a consequence of the system established on 6 March 1945.

SOARTA VASULUI COMERCIAL „JIUL” ÎN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL

*Oana GRIGORUȚĂ**

Declanşarea Primului Război Mondial a avut consecințe negative imediate asupra comerțului maritim internațional. Practica impusă de acorduri, tratate sau cutume, s-a schimbat substanțial, căci realitățile impuneau aplicarea unor reguli menite să apere interesele fiecărei entități statale în parte. Astfel, vasele comerciale și încărcătura lor au făcut obiectul unei legislații speciale, particulară statelor, dar ghidată după o serie de norme acceptate de majoritatea lor în cadrul Conferinței de la Londra din 1909. Este vorba, desigur, despre instituția prizei maritime, definită în a doua jumătate a secolului al XIX-lea ca fiind acţiunea prin care proprietatea inamică aflată pe mare, fie că ea consta în nave sau bunuri, era luată prin autoritatea unei puteri beligerante cu scopul de a o stăpâni total sau parţial şi cu intenţia de a o apropia[1].

Având în vedere faptul că aceste norme speciale intrau în vigoare odată cu declararea oficială a conflictelor armate, iar lipsa sistemelor de comunicație în timp real de la bordul navelor întârzia transmiterea informațiilor, părțile implicate în comerțul maritim și fluvial au suferit pierderi imense. Astfel de situații specifice războiului modern reies și din analiza cazului navei românești „Jiul”, al cărui dosar diplomatic se găsește în arhivele Ministerului Afacerilor Externe de la București, în cadrul Fondului 71/1014, E.1.i. Capturi vase, 1914-1924, vol. 126. Coroborând informațiile din acesta cu cele publicate în presa vremii și în alte lucrări de specialitate, putem reconstitui tabloul unor evenimente care, în contextul dat, a fost similar pentru multe alte cazuri de nave comerciale.

Vaporul „Jiul” a fost construit în anul 1913 în șantierele Sunderland din Marea Britanie, la comanda armatorului Jean G. Matzoukis din Brăila. Sub pavilion elen, vasul se numea „Ecaterini Matzouki” și a fost înregistrat pentru prima dată în portul Argostoli[2]. Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „România” a cumpărat vasul contra sumei de 39000 de lire sterline și a intrat în posesia lui în data de 2/15 iulie 1914. Primind numele de „Jiul”, vaporul a fost înscris în registrele

*Muzeograf, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța; grigoruta_oana@yahoo.es.

[1] David Roberts, *A Treatise on Admiralty and Prize: Together With Some Suggestions for the Guide and Government of United States Naval Commanders in Maritime Wars*, Ed. Hurd and Houghton, New York, 1869, p. 460.

[2] Vaporul cu aburi avea lungimea de 108,8 m și lățimea de 14,6 m. A fost construit de John Priestman & Co. în șantierul naval nr. 231, Southwick, Sunderland și lansat la apă în data de 7 iulie 1913. Nava era propulsată de o singură elice, iar motorul avea următoarele caracteristici: T3cyl (23.5, 39 & 64 x 42 in), 302 nhp, în Eds. Reginald Wm. James, A.M.I.C.E., M.I.M.E. ș.a., *The Marine Engineer And Naval Architect*, vol. XXXVI, Londra, 1914, p. 101 și în http://sunderlandships.com/view.php?ref=103238 accesat la 14 iulie 2024.

Căpităniei Portului Brăila a doua zi[3]. Arborarea pavilionului românesc s-a realizat tot în data de 3/16 iulie, echipajul grec fiind înlocuit cu cel român, care a început imediat încărcarea materialelor pentru Rotterdam. În ziua de 9/21 iulie, vasul s-a îndreptat spre portul Galați, unde s-au preluat porumbul, mazărea, tărâțele, secara, orzul și cheresteaua[4], iar pe 17/30 iulie, cu o încărcătură la bord de 5250 de tone, a pornit spre Sulina. Aici, vasul a fost aprovizionat cu 120 tone de cărbune, combustibil necesar drumului, pentru ca în dimineața zilei de 19 iulie/1 august să înceapă călătoria către Rotterdam[5].

Conform polițelor de încărcare, vaporul era liber să facă escală în orice port pentru a completa rezerva de cărbuni. În acest scop, pe 27 iulie/9 august, nava a fost nevoită să oprească la Alger, unde echipajul a primit informația despre starea de război declarată între Franța și Germania și despre imposibilitatea de a achiziționa cărbune, deoarece fusese sechestrat. Deși situația era cunoscută de armator cu câteva zile înainte, vasul deja trecuse de strâmtoarea Dardanele, iar lipsa sistemelor de telecomunicație de la bordul vasului nu a permis anunțarea în timp util a căpitanului. Abia când a ajuns în port, acesta a fost informat prin intermediul Agenției Serviciului Maritim Român de la Alger despre faptul că exista o dispoziție conform căreia vapoarele ce trecuseră de Dardanele trebuiau să se îndrepte către portul neutru Messina pentru a se aproviziona cu combustibil. Oricum, cantitatea de cărbune rămasă la bordul „Jiului" era insuficientă pentru călătoria către portul indicat[6].

Armatorul vasului „Jiul", Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „România", presat de necesitatea de a grăbi plecarea lui din cauza riscului de fermentare a cerealelor, a contactat firma Malta e figli de la Napoli, cerând expedierea cărbunelui necesar la Alger. Totodată, a transferat telegrafic 7000 de franci, contravaloarea a 200 tone de cărbune. Căpitanul Bruno Asingher a raportat însă că autorizația de plată nu a fost emisă de Casa W. H. Müller & Co, astfel încât nu putea intra în posesia banilor. În contextul în care armatorul fusese înștiințat pe 6/19 august despre închiderea trecătorilor Mării Nordului cu mine submarine la ordinul guvernului Țărilor de Jos, urmând să se procedeze în mod similar cu toate trecătorile olandeze, iar refuzul Casei W. H. Müller & Co impunea trimiterea unui curier pentru transportul banilor necesari achiziționării combustibilului necesar, vasul „Jiul" a primit comanda de a aștepta în portul Alger[7].

Curierul trimis era Gheorghe Simatu, căpitanul vaporului „Oltul", care a ajuns la Alger abia pe 24/6 septembrie. Pe lângă suma de bani, acesta avea dispoziție să transmită și noile instrucțiuni: căpitanul vasului „Jiul" trebuia să se conformeze poliței de încărcare și, dacă nu putea să ajungă la Rotterdam, urma să descarce în cel mai apropiat port. Proprietarii cerealelor erau de acord ca, în acest caz, descărcarea

---

[3] Arhiva diplomatică a Ministerului Afacerilor Externe, Fond 71/1914, E.1.i. Capturi vase 1914-1924, Vol. 126, dosar *Jiul*, ff. 211, 214.
[4] *Ibidem*, f. 193.
[5] *Ibidem*, f. 214.
[6] *Ibidem*.
[7] *Ibidem*, f. 214v.

să se realizeze în portul Bristol. În schimb, deținătorii cherestelei considerau că vasul va putea ajunge la Rotterdam și insistau în acest sens[8].

Concomitent, armatorul primea informații contradictorii cu privire la accesul în Marea Nordului, ceea ce l-a determinat să se adreseze reprezentantului Olandei aflat la Sinaia, care i-a răspuns telegrafic că navele comerciale aveau libertatea de a se deplasa zi și noapte pe ruta de interes. Armatorul a comunicat agenților săi veștile primite, confirmate și de informația acostării vasului „București" la Rotterdam. Astfel, era clar că, imediat după achiziționarea cărbunelui, „Jiul" putea să se îndrepte către aceeași destinație[9].

Situația a luat o întorsătură neașteptată odată cu intervenția autorităților franceze, care, profitând de faptul că vasul nu putea pleca din port și sub motivul riscului de fermentare a cerealelor, a prelevat eșantioane cu scopul de a le rechiziționa. Armatorul s-a opus acțiunii și a insistat ca vasul să-și continue deplasarea, în contextul în care curierul trimis cu suma necesară completării combustibilului se afla pe drum[10].

În ziua de 20 august/2 septembrie, armatorul a primit de la Alger vestea că autoritățile franceze au aplicat sechestru pe cereale sub pretextul contrabandei de război condiționale (bunuri care nu erau folosite exclusiv pentru purtarea unui război), în ciuda protestelor agenților săi și ale căpitanului[11]. Surprins de această măsură, acesta s-a adresat Ministerului de Externe, care i-a comunicat faptul că vaporul a fost sechestrat pentru transport de contrabandă condiționată și, conform Declarațiunii de la Londra din 1909, dosarul se afla pe rolul Consiliului de prize, instanță îndreptățită să dispună asupra vasului și a încărcăturii[12]. Din acel moment, reprezentanții diplomatici ai României la Bordeaux, prin intermediul Ministerului Afacerilor Străine, au menținut permanent legătura cu armatorul, intervenind, în nenumărate rânduri, pe lângă autoritățile franceze.

Într-una dintre informările adresate ministerului amintit sunt detaliate măsurile care au dus la sechestrarea vasului, prin reproducerea unor fragmente din documentele oficiale încheiate cu această ocazie[13]. Astfel, aflăm că persoana desemnată de contraamiral să se ocupe de caz, Millet Stanislas-Joseph-Emile-Albert, a întocmit un proces-verbal de constatare a rechiziționării mărfurilor considerate contrabandă de război condiționată. Acesta nu a putut vizita bunurile[14], luând decizia în urma studierii manifestului încărcăturii și a conosamentelor. Imposibilitatea verificării fizice a mărfurilor era cauzată de acoperirea accesului cu cherestea. Abia după o inspecție mai amănunțită a documentației de bord, agentul a putut determina

---

[8] *Ibidem*, f. 215.
[9] *Ibidem*.
[10] *Ibidem*, f. 215 și verso.
[11] *Ibidem*, ff. 193, 210, 215v.
[12] *Ibidem*, ff. 198, 215v.
[13] *Ibidem*, f. 272.
[14] Vizita maritimă era prima operațiune care trebuia îndeplinită în vederea capturării unui vas sau a unei încărcături. Aceasta se realiza prin verificarea în amănunt a documentației de bord, iar agentul captor putea inspecta fizic încărcătura și interiorul navei, dacă considera necesar.

faptul că bunurile care constituiau contrabandă de război condiţională depăşeau jumătate din greutatea încărcăturii.

După rechiziţionare, deoarece Alger nu dispunea de condiţiile necesare, autorităţile franceze au fost nevoite să ordone descărcarea mărfurilor la Marsilia, port care deţinea suficiente docuri şi hangare, precum şi posibilitatea de a aerisi cerealele după descărcare. Cu 115 tone de combustibil la bord, vasul s-a putut deplasa până în portul stabilit, unde o parte din mărfuri s-a vândut[15]. Astfel, obiectul tranzacţiilor l-a reprezentat doar cerealele, deoarece pentru cherestea nu au existat oferte de cumpărare la faţa locului. Deşi vasul nu era capturat şi avea libertatea de a părăsi portul[16], tergiversarea tuturor operaţiunilor şi necesitatea aşteptării deciziei instanţei de prize maritime franceze a determinat staţionarea în port. Armatorul aprecia că, din momentul sechestrului realizat în Alger, pagubele cauzate de întârziere se ridicau la 1500 lei/zi. În plus, având în vedere faptul că cerealele se aflau depozitate sub cherestea, aceasta a trebuit descărcată şi reîncărcată, deteriorarea ei fiind inevitabilă[17].

Cu sprijinul consulului român de la Marsilia, armatorul a intervenit din nou pe lângă Ministerul de Externe al României pentru a demonstra ilegalitatea acţiunii statului francez[18], deoarece vasul plecase dintr-un port neutru, către alt port neutru, înaintea începerii ostilităţilor, iar mărfurile transportate nu apăreau pe listele ce constituiau contrabandă de război condiţională în articolele Declaraţiei de la Londra din 1909. Totodată, lipsa unui conosament de la bordul navei, motiv invocat de autorităţile franceze pentru a dovedi suspiciunea de contrabandă, era explicată prin depozitarea acestuia într-o bancă din străinătate[19].

Între timp, vestea capturării vasului „Jiul” a ajuns în presa română. Ziarul „Tribuna” scria, în ediţia din 16 septembrie, despre originea germană a vasului aflat sub pavilion român. Spre corectarea acestor informaţii eronate şi pentru a lămuri orice neclaritate, armatorul a reacţionat imediat, transmiţând diplomaţilor francezi din România istoricul vasului[20]. Aceleaşi date au fost transmise şi presei române. Astfel, în data de 18 septembrie 1914, ziarul „Dimineaţa” a corectat articolul din „Tribuna” arătând că vasul era românesc[21]. A doua zi, a apărut un articol mai cuprinzător în ziarul „Adevărul”, care prezenta pe scurt istoricul vasului şi ideea că sechestrarea lui s-a realizat sub suspiciunea arborării unui pavilion românesc fals. Conform acestei surse, autorităţile franceze au bănuit că vasul ar fi avut pavilion german în realitate, lucru dovedit de numele căpitanului, Bruno Aschinger, deşi el

---

[15] *Ibidem*, f. 215v.
[16] *Ibidem*, f. 206.
[17] *Ibidem*, f. 211.
[18] *Ibidem*, ff. 193-194, 201, 210, 215v, 216, 254v.
[19] *Ibidem*, f. 202.
[20] *Ibidem*, f. 216.
[21] „Dimineaţa”, an XI, nr. 3787 din 18 septembrie 1914, p. 1.

avea naționalitate română[22]. Ştirea a fost preluată mai târziu şi de ziarul „Românul”[23].

Contextul internațional incert i-a determinat pe unii colaboratori ai armatorului să recomande vinderea lemnului tot la Marsilia, pentru a evita drumul către Rotterdam[24]. Acesta însă a stăruit în decizia sa, deoarece, după cum am menționat anterior, proprietarii cherestelei insistau ca vaporul să își continue drumul.

Decizia armatorului avea să se schimbe odată cu publicarea în presă a tragediei vasului „Selby”, în data de 21/4 octombrie, care a plecat din Hartlepool spre Anvers cu 3000 de tone de cărbuni şi s-a scufundat după contactul cu o mină submarină. Astfel, consulul român de la Marsilia a fost anunțat că marfa rămasă putea fi descărcată în oricare port aflat la intrarea în Canalul Mânecii, iar apoi vasul urma să se îndrepte spre Cardiff. Această măsură se putea aplica doar în situația în care căpitanul ar fi considerat că era periculoasă navigarea prin Marea Nordului către Rotterdam[25].

Judecarea capturii cerealelor de Consiliul de prize francez a întârziat câteva luni. Abia în 27 ianuarie 1915 Ministerul Afacerilor Străine a informat armatorul şi proprietarii mărfurilor că instanța a convocat părțile prejudiciate să prezinte dovezile pe care şi-au întemeiat reclamațiile. Aceste dovezi urmau a fi prezentate într-un raport detaliat, care să conțină şi suma corespunzătoare despăgubirilor solicitate statului francez[26].

Decizia Consiliului de prize din 18 martie 1915[27] nu a fost însă una satisfăcătoare pentru părțile prejudiciate. Deşi a respins caracterul ilicit al transportului şi mărfurilor şi a stabilit dreptul proprietarilor de a li se restitui contravaloarea produselor vândute, instanța a considerat că sechestrarea mărfurilor s-a realizat din motive întemeiate, iar operațiunile procedurale următoare au fost conforme normelor în vigoare.

În acest context, o parte a despăgubirilor solicitate de părți nu era fondată, iar cealaltă parte nu cădea în competența Consiliului de prize. Astfel, statul francez era obligat să restituie sumele obținute din vânzarea cerealelor, fără a acoperi cheltuielile cu taxele de timbru şi înregistrare, dar nici contravaloarea daunelor

---

[22] „Adevărul”, an XXVII, nr. 9886 din 19 septembrie 1914, p. 2.

[23] „Românul”, an IV, nr. 222 din 9/22 octombrie 1914, p. 2.

[24] Dosar *Jiul*, f. 216.

[25] Conosamentul prevedea că „*în caz de blocadă sau interdicție a portului de descărcare, sau dacă intrarea ori descărcarea în port vor fi considerate de căpitan ca nesigure din motive de tulburări de război sau gheață, căpitanul poate să descarce mărfurile la cel mai apropiat, sigur şi convenient port, pe cheltuiala şi riscul proprietarilor mărfurilor, iar responsabilitatea vaporului va înceta când mărfurile sunt astfel descărcate în păstrare potrivită şi sigură, comandantul dând imediat notă de acestea cosemnatarilor mărfurilor, dacă pot fi cunoscuți*.” , *ibidem*, f. 216 verso.

[26] *Ibidem*, f. 238 şi verso.

[27] Paul Fauchille, *Jurisprudence Française en Matière de Prises Maritimes (Guerre de 1914)*, f.l., f.a., p. 26-32, consultat online în 10 iulie 2024, accesând https://archive.org,

constatate, deoarece vasul nu fusese capturat, putând continua deplasarea după descărcarea cerealelor.

Prima Societate Națională de Navigație Maritimă „România” a făcut recurs împotriva deciziei Consiliului de prize. În documentul aflat la dosarul cazului se găsesc argumentele avocatului Lalande[28], care justifică pretenția armatorului și comercianților de a primi despăgubiri pentru pagubele create de întârzierea vasului și oprirea mărfurilor, respingând teoria lipsei competenței instanței de a hotărî asupra acestora.

Nu cunoaștem efectul recursului. Știm însă că, deși procesul la Consiliul de prize s-a prelungit, faptul că nava nu a fost capturată a permis Primei Societăți Naționale de Navigație Maritimă „România” să o pună destul de repede în circuitul comercial.

Aflându-se în imposibilitatea de a reveni în apele românești, în următorii ani ai războiului vasul „Jiul” a alternat cursele spre porturile europene cu cele transatlantice. Astfel, presa semnala prezența navei pe coasta Braziliei, la Rio de Janeiro, în data de 13 august 1915[29], iar într-o telegramă din 18 noiembrie/1 decembrie 1915 reprezentanții diplomatici de la Londra informau Ministerul Afacerilor Străine că vaporul „Jiul” a pornit spre portul Genova cu o încărcătură de cărbuni[30].

Deși nu mai avea acces în apele Mării Negre, vaporul „Jiul”, la fel ca navele „Bistrița” și„București”, a fost utilizat intens pentru aprovizionarea statului român cu materialele necesare participării la „Marele Război”. În luna mai a anului 1916, când țara noastră se pregătea să iasă din neutralitate, acesta se afla în portul Bordeaux, disponibil pentru a transporta armament (muniție, arme, explozibil, mașini ș.a.), iar la 10 iulie se îndrepta spre portul Arhanghelsk, de unde, cu concursul autorităților rusești, muniția urma să ajungă pe calea feroviară în România[31].

Cazul navei „Jiul” a fost unul comun în istoria Primului Război Mondial. Intrarea în vigoare a legislației referitoare la prizele maritime în momentul declanșării oficiale a ostilităților a surprins navele comerciale în porturi care au dobândit în doar câteva ore caracter neutru sau beligerant.

Rechiziționarea mărfurilor de la bordul acestor vase putea fi evitată dacă ar fi fost dotate cu sisteme de telecomunicație ce le-ar fi permis să primească noutățile în timp real. Având experiența anului 1914, transportatorul român și-a adaptat strategia la realitățile războiului, evitând ca nava să mai cadă sub jurisdicția vreunei instanțe de prize maritime.

---

[28] Dosar *Jiul*, f. 271 și urm.

[29] „Universul”, an XXXIII, nr. 338 din 7/20 decembrie 1915, p. 2.

[30] Dosar *Jiul*, f. 281.

[31] Hadrian Gorun, *Relațiile româno-franceze în anii neutralității României (1914-1916),* ed. Universitaria, Craiova 2006, pp. 189, 190, 205, în https://www.academia.edu. consultat online la 14 iulie 2024.

THE FATE OF THE COMMERCIAL VESSEL "JIUL"
IN THE FIRST WORLD WAR
-abstract-

Key Words: ship, "Jiul", First World War, maritime prize law, conditional contraband

The outbreak of the First World War forced the states to adopt or adapt a special legislation on maritime prizes, according to the principles outlined by the London Naval Conference, 1908-1909. However, this measure could not prevent abuses because each state acted according to its own interests.

An example in this regard is the case of the commercial ship "Jiul", which, flying the flag of a neutral state (Romania), left a neutral port (Sulina) for another neutral port (Rotterdam), loaded with goods that did not constitute conditional contraband. However, when it arrived in the port of Algiers to refuel, the ship was seized by the French authorities.

The series of events presented reflects the realities faced at that time by numerous ship owners and merchants, limited in their actions, among other things, by legislation, state interests and the level of development of communication systems.

OFIȚERI DIN MARINA RUSĂ ȘI MARINA AUSTRO-UNGARĂ INTRAȚI ÎN SERVICIUL MARINEI ROMÂNE DUPĂ ANUL 1918

Plutonier-adjutant șef (r) Eugen-Dorin SPĂTARU[*]

Evenimentele din anul 1918 au avut o însemnătate deosebită asupra sistemului militar românesc. Unirea succesivă a Basarabiei, Bucovinei și Transilvaniei cu România a făcut ca pe lângă creșterea teritorială și de populație, să aibă loc și o întărire a organismului militar prin intrarea în rândul Armatei Române a unui număr considerabil de militari, ofițeri și trupă, basarabeni, bucovineni și transilvăneni, dar și de alte etnii ce locuiau pe teritoriile reunite și chiar din alte teritorii a fostelor imperii ce se destrămau, țarist și austro-ungar. Aceștia veneau cu o experiență îndelungată de front, unii chiar cu patru ani de război sau chiar mai mare. Încet-încet, sub drapelul românesc s-au strâns militari ce au luptat în armata țaristă, din Extremul Orient, până în Galiția și pe frontul românesc, iar din armata austro-ungară, militari ce au ajuns din Siberia până în Serbia și Italia, și chiar în acțiunile desfășurate pe Dunăre.

Primirea în armata română s-a făcut începând cu 1 iulie 1918, pentru cei proveniți din armata rusă, mai întâi, și din 18 noiembrie 1918 și pentru cei din armata austro-ungară, iar într-un ritm mai alert începând din 17 iulie 1919 și a continuat în serii cu un număr invariabil, de la un ofițer la câteva sute odată. Aceștia au fost primiți în rândul ofițerilor activi sau de rezervă, iar unii având încă calitatea de elev în școlile militare.

Totuși, este de menționat că au existat anumite probleme în ceea ce privește încadrarea tuturor acestor ofițeri, cu referire la:

-deosebirile în ceea ce privește ierarhiile din cele trei flote (română, rusă și austro-ungară)[1], grade diferite, stagiile în grad și vechimi diferite în anumite grade, astfel că numeroși ofițeri au fost primiți în marina română cu grade mai mari decât cele echivalente din marina rusă, respectiv austro-ungară, unde stagiile în grad erau mult mai mari decât în cea română, iar ulterior, avansarea acestora la o vechime anterioară, pentru a fi intercalați în anuare în funcție de promoția din care făceau parte și omologii români;

-pregătirea superioară a celor din marina austro-ungară a făcut ca aceștia să fie așezați în ordinea anuarului, chiar înaintea celor români, ceea ce a creat anumite animozități, pe moment;

---

[*] Cercetător independent, Arad.

[1] Gradele din marină română și echivalența cu cele din flotele rusă și austro-ungară: fără echivalent în marina română/praporcic/cadet clasa a II-a (inginer provizoriu clasa a III-a), sublocotenent/miciman/cadet clasa I (inginer clasa a III-a), locotenent/locotenent/locotenent de fregată (inginer clasa a II-a),, căpitan/locotenent-major/locotenent de vas (inginer clasa I),, locotenent-comandor/căpitan-locotenent/căpitan de corvetă (inginer șef clasa a III-a), căpitan-comandor/căpitan de rangul 2/căpitan de fregată (inginer șef clasa a II-a), comandor/căpitan de rangul 1/căpitan de vas (inginer șef clasa I).

-o problemă o constituia necunoașterea sau cunoașterea insuficientă a limbii române, în special de ofițerii de marină din armata austro-ungară, proveniți din rândul altor naționalități din Transilvania sau Bucovina, dar mai ales din celelalte foste provincii ale imperiului. Dând dovadă de seriozitate și implicare, unii au reușit ca într-un răstimp extrem de scurt să stăpânească în condițiuni foarte bune limba română.

Intrarea acestor ofițeri și maiștri militari în marina militară a fost extrem de benefică, din mai multe motive:

-pregătirea de specialitate era net superioară multora dintre ofițerii de marină români, mai ales în cazul celor proveniți din marina austro-ungară pregătiți la una dintre cele mai reprezentative academii navale din lume la acea dată, cea de la Fiume, alături de cele de la Brest, Livorno, Kiel, St. Petersburg, Sevastopol, precum și prin specializarea ulterioară a acestor ofițeri prin cursurile în domeniile artileriei navale, mine și torpile, telegrafiei, dar mai ales în cel al submarinelor;

-mulți dintre ofițeri aveau experiența navigării pe distanțe foarte mari, în cadrul unor forțe expediționare, cum ar fi cea de la începutul secolului, desfășurată până în sudul Chinei, cu ocazia „răscoalei boxerilor”, pe mări și oceane nestrăbute de marinarii români;

-ofițerii din cele două marine au avut ocazia să fie ambarcați pe nave de diferite tipuri și dimensiuni, pe care marina română nu le avea în dotare sau erau în număr extrem de mic și destul de vechi. Iar experiența unor ofițeri la bordul submarinelor era demnă de luat în seamă.

-experiența luptelor pe mare, în special în Marea Adriatică, Marea Mediterană și Marea Neagră era covârșitoare în ceea ce-i privește pe marinarii din cele două flote de război, marinarii români ducând acțiuni de luptă doar pe Dunăre.

Toate acestea aducând un plus de valoare și experiență, inclusiv prin creșterea numărului de cadre de marină bine pregătite.

Ofițerii din marina rusă

Până în anul 1916, relațiile între marina română și rusă nu s-au aflat pe coordonate de cooperare, personalul flotei române neexecutând stagii de formare sau pregătire în cadrul marinei ruse. Trebuie amintit că până în acel an, România și Rusia nu s-au aflat în situația de aliați, de-abia după declararea neutralității în anul 1914, s-a avut în vedere și o potențială cooperare militară. Singurele contacte, s-au regăsit doar în acțiunile mai degrabă de protocol cu ocazia unor vizite oficiale, în special, a Țarului Rusiei în România, sau în rezolvarea cu tact și diplomației a situației generate de răscoala marinarilor de pe Crucișătorul „Kneaz Potemkin Tavricevski” și Torpilorul 267 din Flota Mării Negre, în anul 1905.

Ulterior, după intrarea României în război, cooperarea navală româno-rusă s-a situat pe alte planuri: la Dunăre în cadrul Flotei de operațiuni româno-ruse acționa Divizia 3 Canoniere rusă, iar la Apărarea sub Apă un detașament de mineri-torpilori ruși. În schimb, la Marea Neagră, Flota rusă, extrem de puternică, deținea controlul, ducând greul acțiunilor pe mare, împotriva flotelor germană, turcă și bulgară, prima fiind cea mai numeroasă și mai bine înzestrată. Acțiunile marinei au fost sporadice, de semnalat pe cea a Torpilorului „Zmeul”, și asta, din cauza dotării insuficiente cu nave, mai ales de tipul crucișătoarelor și distrugătoarelor. Singurul crucișător

românesc „Elisabeta” a fost dezarmat și asigura doar misiunea de supraveghere a canalului Sulina.

După proclamarea autonomiei Basarabiei în cadrul Rusiei Democratice, odată cu înființarea Sfatului Țării s-a luat și decizia înființării Armatei Republicii Democratice Moldovenești. În cadrul noii armate s-au regăsit un număr mare de ofițeri activi și rezervă, și elevi, până la gradul de colonel din toate armele care au format primele unități moldovenești. Armata avea o Direcție a Marinei, încadrată, ce-i drept, cu un număr redus de personal, care nu se va regăsi în totalitate, în marina română, retrăgându-se sau alegând alte oportunități. Ofițerii din armata rusă, care vor fi primiți în armata română și repartizați în unități în funcție de nevoile de moment ale armatei române. În cea mai mare parte au fost români, dar a existat un număr relativ mare de ruși, în special, din cei care erau cantonați în Basarabia sau unii căsătoriți cu basarabence.

Documentele timpului fac trimitere atunci când vorbesc despre primirea în armată a acestor ofițeri, fie de români basarabeni, fie de ofițeri din fosta armată regulată rusă.

Primii ofițeri activi basarabeni din fosta armată rusă au fost primiți, pe ziua de 1 iulie 1918, în cadrele active ale armatei române, prin Î.D.R. nr. 3227 din 1 noiembrie 1918[2]. În cadrul marinei au fost primiți, după cum urmează:

-locotenent Mârza Simion, cu vechimea de la 8 ianuarie 1918, în Arsenalul Marinei;

-sublocotenent Ghilcu Nicolae, cu vechimea de la 16 iunie 1917, la Comandamentul Marinei;

-ajutor de sublocotenent Brânză Teodor, cu vechimea de la 8 septembrie 1917, în Arsenalul Marinei.

Deși în decret se face referire la trei ofițeri de marină, în fapt, doar doi ofițeri vor fi primiți în cadrele active ale marinei militare, sublocotenentul Ghilcu Nicolae fiind primit în cadrele de rezervă ale marinei în anul 1923.

Prin Î.D.R. nr. 4415 din 18 octombrie 1919[3], următorul ofițer activ din fosta marină rusă a fost primit, pe ziua de 1 august 1918, în cadrele active ale marinei române, astfel:

-sublocotenent Volovei Vladimir, cu vechimea de la 1 ianuarie 1919, la Escadra de Dunăre.

Acesta a fost ofițer în Armata Republicii Democratice Moldovești.

Prin Î.D.R. nr. 118 din 15 ianuarie 1920[4], următorii ofițeri se avansează pe data de 1 octombrie 1919, astfel:

-la gradul de ofițer mecanic clasa I: ofițerul mecanic clasa a II-a, Mârza Simion, vechimea de la 8 ianuarie 1916, de la Arsenalul Marinei;

-la gradul de ofițer mecanic clasa a III-a, ofițerul mecanic ajutor de sublocotenent Brânză Teodor, vechimea de la 8 septembrie 1917, de la Arsenalul Marinei.

---

[2] „Monitorul Oficial” nr. 82 din 4/17 noiembrie 1918.

[3] „Monitorul Oficial” nr. 151 din 23 octombrie 1919.

[4] „Monitorul Oficial” nr. 215 din 18 ianuarie 1920.

Prin Î.D.R. nr. 818 bis din 28 februarie 1920[5], următorul ofițer de rezervă din fosta marină rusă a fost primit, pe 28 februarie 1920, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:
-locotenent Grigore Turcuman, cu vechimea de la 25 decembrie 1917, în Divizia de Mare.

Acesta a fost ofițer în Armata Republicii Democratice Moldovești.

În baza Î.D.R. nr. 3195 din 29 iulie 1920[6], au fost primiți, pe data de 1 ianuarie 1920, în cadrele de rezervă ale marinei militare, următorii ofițeri din fosta marină militară rusă, cu gradele, vechimea și corpurile (unitățile-n.n.) specificate:
-Zagarianski Chizel V. Victor, căpitan de la 1 aprilie 1918, la Divizia de Dunăre;
-Andronovici D. Ilie, locotenent de la 26 septembrie 1917, la Divizia de Mare;
-Zanga A. Valerian, locotenent de la 1 octombrie 1917, la Divizia de Mare;
-Spinei I. Chiril, sublocotenent de la 23 februarie 1913, la Divizia de Dunăre;
-Dragomir E. Tihon, sublocotenent de la 1 ianuarie 1919, la Depozitele Generale ale Marinei.

Toți aceștia au fost și ofițeri ai Armatei Republicii Democratice Moldovești.

Prin Î.D.R. nr. 1245 din 31 mart. 1921[7], sublocotenentul de rezervă Ratei (Răţoi) Ilie, a fost primit în cadrele de rezervă, pe 1 octombrie 1920, cu vechimea în grad de la 1 ianuarie 1919, la Divizia de Dunăre.

Prin Î.D.R. nr. 3786 din 6 octombrie 1921[8], locotenentul Vasile Volovei trece în rezervă prin demisie, la 1 septembrie 1921.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 5358 din 21 decembrie 1921[9], pe data de 1 ianuarie 1921, a fost primit în cadrele de rezervă ale armatei române, din armata regulată rusă, sublocotenentul Corpusov P. Agapie, vechimea în grad de la 5 octombrie 1917, la Regimentul de Specialităţi. Ulterior, acest decret a fost rectificat, în sensul că ofițerul a fost chemat în cadrele de rezervă ale Marinei. În baza Î.D.R. nr. 4713 din 10 noiembrie 1922[10], ofițerul mecanic clasa I Mârza Simion, a trecut în rezervă, prin demisie, la 31 octombrie 1922, fiind repartizat ca ofițer de rezervă la Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 2123 din 7 mai 1923[11], sublocotenentul de rezervă Zapolschi-Bușilă Sergiu din armata rusă a fost primit cu gradul de sublocotenent de rezervă în marina militară, pe data de 1 mai 1923, cu vechimea în grad de la 27 martie 1918. Prin Î.D.R. nr. 2777 din 5 iunie 1923[12], următorul ofițer de rezervă din fosta marină rusă a fost primit, pe 1 aprilie 1923, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:

---

[5] „Monitorul Oficial” nr. 271 din 28 martie 1920.
[6] „Monitorul Oficial” nr. 174 din 10 noiembrie 1920.
[7] „Monitorul Oastei” nr. 18 din 10 aprilie 1921.
[8] „Monitorul Oastei” nr. 18 octombrie 1921
[9] „Monitorul Oficial” nr. 230 din 11 ianuarie 1922.
[10] „Monitorul Oastei” nr. 55 din 12 noiembrie 1922.
[11] „Moniforul Oastei nr. 27 din 10 mai 1923
[12] „Monitorul Oficial” nr. 126 din 7 septembrie 1923.

-sublocotenent Vladimir Leskov, cu vechimea 12 septembrie 1917, la Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 3746 din 25 iulie 1923[13], au fost primiți în cadrele de rezervă pe 1 aprilie 1923, din fosta marină rusă, astfel:

-locotenent Anatolie S. Semionov, vechimea în grad de la 6 decembrie 1915, la Divizia de Dunăre;

-sublocotenent Mihail A. Caciulov, vechimea în grad de la 25 noiembrie 1915, la Divizia de Mare;

-sublocotenent Nicolae V. Ghilcu, vechimea în grad de la 27 martie 1917, la Divizia de Dunăre;

-sublocotenent Vasile Gh. Vârnov, vechimea în grad de la 8 mai 1917, la Divizia de Mare, și

-sublocotenent Vasile I. Palamaru, vechimea în grad de la 27 martie 1918, la Divizia de Dunăre.

Prin Î.D.R. nr. 4443 din 25 septembrie 1923[14], următorul ofițer de rezervă din fosta marină rusă a fost primit, pe 1 iunie 1923, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:

-locotenent Nicolae Maximovici, pe data de 6 decembrie 1908, la Divizia de Dunăre.

Prin Î.D.R. nr. 992 din 13 martie 1924[15], următorii ofițeri de rezervă din fosta marină rusă au fost primiți, pe 1 martie 1924, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:

-comandor Nicolae Sablin, cu vechimea de la 6 decembrie 1913, în Divizia de Dunăre;

-sublocotenent Mihai Gheidendreich, cu vechimea de la 5 octombrie 1912, la Divizia de Dunăre.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1781 din 6 iunie 1924[16], ofițerul inginer clasa a II-a Nicolae Necleevici, din fosta armată rusă, a fost chemat temporar în serviciu pe durată de un an, începând cu 1 iunie 1924. Prin Î.D.R. nr. 3328 din 7 octombrie 1924[17], ofițerul inginer clasa a II-a Nicolae Necleevici, neprezentându-se la serviciu, îi încetează chemarea temporară în activitate pe data de 1 iunie 1924. În conformitate cu Î.D.R. nr. 2079 din 24 iunie 1924[18], locotenentul de rezervă Semionov S. Antoche (vechimea în grad de la 6 decembrie 1915), din Divizia de Dunăre, a fost avansat la gradul de căpitan în rezervă pe 1 iulie 1924.

În baza Î.D.R. nr, 3001 din 9 septembrie 1924[19], sublocotenentul de rezervă Zapolschi-Buşilă Sergiu a fost primit în cadrele active pe data de 14 iunie 1924 cu vechimea de la 27 martie 1918, fiind repartizat la Divizia de Mare. Prin Î.D.R. nr.

---

[13] „Monitorul Oastei” nr. 42 din 1 august 1923.
[14] „Monitorul Oficial” nr. 165 din 24 octombrie 1923.
[15] „Monitorul Oficial” nr. 92 din 25 aprilie 1924.
[16] „Monitorul Oastei” nr. 35 din 21 iunie 1924.
[17] „Monitorul Oastei” nr. 60 din 18 octombrie 1924.
[18] „Monitorul Oastei” nr. 39 din 3 iulie 1924.
[19] „Monitorul Oastei” nr. 51 din 17 septembrie 1924.

3235 din 23 septembrie 1924, următorii ofițeri de rezervă din fosta marină rusă au fost primiți, pe 1 august 1924, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:
-sublocotenent Ioan Cobălianschi, cu vechimea de la 1 ianuarie 1920, la Divizia de Dunăre;
-sublocotenent Mihail Ghițescu, cu vechimea de la 1 ianuarie 1920, la Divizia de Dunăre;
-sublocotenent Feofan Ursu, cu vechimea de la 1 ianuarie 1920, la Divizia de Dunăre.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2767 din 3 noiembrie 1928[20], următorii ofițeri de rezervă, au fost chemați temporar în activitate, în perioada 1 aprilie - 31 decembrie 1928, la următoarele unități:
-ofițer mecanic clasa I Mârza Simion, la Arsenalul Marinei, și
-sublocotenent Leskov Vladimir, la Divizia de Mare.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1454 din 7 mai 1929[21], următorii ofițeri din marina rusă, au fost primiți ca ofițeri de rezervă în marina militară, cu gradele, vechimea în grad și repartizați, după cum urmează:
-locotenent-comandor Bălaș Alexandru, vechimea de la 26 martie 1917, la dispoziția Inspectoratului General al Marinei;
-sublocotenent Tzamutale Gheorghe, vechimea în grad de la 10 decembrie 1917, la Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 90 din 14 ianuarie 1930[22], următorii ofițeri de rezervă din fosta marină rusă au fost primiți, pe 1 decembrie 1929, în cadrele de rezervă ale marinei române, astfel:
-locotenent-comandor Vasile Mociulschi, cu vechimea 14 martie 1913, la Divizia de Mare:
-ofițer inginer clasa a II-a Nicolae Necleevici, cu vechimea 6 iunie 1924, la Arsenalul Marinei.

În această perioadă, au intrat în rândurile marinei militare române un număr de 4 ofițeri activi și 24 de ofițeri de rezervă, ulterior, din rândul acestora din urmă, un ofițer a fost chemat în activitate.

Dintre ofițerii care au activat în marina militară și care au activat în calitate de ofițeri activi în marina militară română îi amintim pe:

Locotenent-comandor mecanic Simion Mârza s-a născut la 27 apr. 1879. Grade: miciman (sublocotenent), primit în armata română la 1 nov. 1918 cu gradul de locotenent de la 1 iul. 1918 cu vechimea de la 8 ian. 1918, ofițer mecanic clasa I (1 oct. 1919 cu vechimea rectificată la 1 sept. 1917), echivalat căpitan mecanic cu vechimea de la 1 sept. 1917, a trecut în rezervă la 31 oct. 1922, chemat temporar în activitate la 20 sept. 1927, a trecut în retragere la 1 ian. 1935, demisionat la 30 apr. 1937, locotenent-comandor mecanic (rtg) (15 aug. 1938). Funcții îndeplinite: Șef Secție tehnică în Serviciul Maritim și în Direcția Maritimă a Directoriatului Militar

[20] „Monitorul Oastei” nr. 47 din 12 noiembrie 1928.
[21] „Monitorul Oficial” nr. 112 din 27 mai 1929.
[22] „Monitorul Oficial” nr. 17 din 22 ianuarie 1930.

al Republicii Democratice Moldovenești (1918), ofițer la Arsenalul Marinei (1 iul. 1918-31 oct. 1922), ofițer mecanic pe Distrugătorul „Mărăști” (1 apr. 1921), ofițer de rezervă la Divizia de Mare (31 oct. 1922-), ofițer de rezervă Divizia de Dunăre, ofițer de rezervă la Arsenalul Marinei, activat constructor la Arsenalul Marinei (20 sept. 1927-1 ian. 1930), constructor naval clasa I la Arsenalul Marinei (1 ian. 1930-30 apr. 1937), profesor ajutor la Școala Navală-Secția mecanici.(22 oct. 1930), mecanic șef pe Cargobotul „Sadu” (ian.-dec. 1939) Decorații: Ordinul „Coroana României” în grad de Cavaler (Î.D.R. nr. 4404 din 29 dec. 1929).

Ambarcat pe Cargobotul „Sadu” care făcea transport de cereale spre Palestina, a decedat în urma unui naufragiu pe Marea Neagră, în apropierea litoralului bulgăresc, la est de Varna, din cauza unei puternice furtuni, la 7 dec. 1939.

Locotenent-comandor Alexandru Bălaș s-a născut la 6 nov. 1883. Studii: Școala de Marină. Grade: căpitan de rangul 3 (26 aug. 1917), primit în cadrele de rezervă la marinei pe data de 10 mai 1929 cu vechimea de la 26 aug. 1917. Funcții îndeplinite: la dispoziția Inspectoratului General al Marinei (10 mai 1929), ofițer de port clasa a II-a, ofițer de port clasa I (1 iun. 1936), căpitan de port clasa a III-a, căpitan de port clasa a II-a (1 oct. 1937), căpitan de port clasa I (15 iun. 1941), căpitanul Portului Cetatea Albă (1937-1 apr. 1938), căpitanul Portului Tulcea (1 apr. 1938-1 iun. 1940), în Direcția Marinei Comerciale (1 apr. 1940). A fost concentrat și mobilizat la 22 iun. 1941, fiind solicitat pentru redarea în funcțiune a Portului Odesa, grav avariat în urma luptelor pentru cucerirea orașului. A căzut la datorie la 22 oct. 1941, în urma aruncării în aer a clădirii Comandamentului Militar din Odesa. A fost înmormântat în Parcul Șevcenko din Odesa.

Locotenent-comandor Vasile Mociulschi s-a născut la 6 apr. 1882. Studii: Școala de Marină. Grade: locotenent-major/căpitan (13 mart. 1913), primit din marina rusă în armata română la 1 dec. 1929 cu gradul de locotenent-comandor și vechimea de la 14 mart. 1913, trecut în retragere la 26 iun. 1940, pensionat la 6 apr. 1942. Funcții îndeplinite: președinte al Comisiei de primire a bunurilor materiale maritime din Armata Republicii Democratice Moldovenești (1918), ofițer de rezervă în Divizia de Mare (1 dec. 1929-), ofițer la Căpitănia Porului Constanța (1 ian. 1929-aug. 1930), căpitanul Portului Varna (aug. 1930), administrator al Palatului Regal de la Balcic, ofițer de rezervă la Comandamentul Litoralului Maritim (-26 iun. 1940), căpitanul Portului Calafat (1940-1942), Ofițer de port clasa I la Inspectorarul General al Navigației și Porturilor din Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicații pe Apă (1 ian. 1929-), căpitan de port clasa a III-a, căpitan de port clasa a II-a (1 oct. 1937), căpitan de port clasa I în Direcția Marinei Comerciale (15 iun. 1941), trecut în retragere provizorie (22 ian.-6 apr. 1942)

Căpitan Serghei Zapolschi-Bușilă s-a născut la 26 sept. 1896. Studii: Școala de Marină (22 iun. 1915-27 mart. 1918), stagiu în Aeronautica italiană la Taranto (1 iun.-1 nov. 1931) și Școala de observatori aerieni (Brevet nr. 650 din 1 iun. 1932). Grade: sublocotenent (rz) (27 mart. 1918), primit în cadrele de rezervă ale marinei române la 1 mai 1923 cu vechimea 27 mart. 1918, chemat temporar în activitate (1 iun. 1923), trecut în cadrele active pe data de 14 iun. 1924 cu vechimea 27 mart. 1918, locotenent (28 sept. 1926), căpitan (1 apr. 1932). Funcții îndeplinite:

ofițer de rezervă în Marina Militară (1 mai 1923-14 iun. 1924), ofițer pe Distrugătorul „Mărășești” din Forța Navală Maritimă (14 iun.-1 oct. 1924), Apărarea Fixă Maritimă (1 oct. 1924-1 apr. 1925), ofițer pe Nava Școală „Mircea” (1 apr. 1925), Torpilorul „Smeul” (1 oct. 1925), Baza Navală Maritimă (1 apr. 1925-1 apr. 1926), ofițer în Baza Navală Fluvială (1 apr. 1926-1 apr. 1927), Corpul Echipajelor Fluviale (1 apr. 1927-1 apr. 1928), profesor suplinitor de fizică și chimie la Școala de maeștri mecanici și electricieni (nov. 1927), comandantul Vedetei nr. 3 (1 apr. 1928), Apărarea Fixă Fluvială, comandantul Stațiunii Sulina (15 apr.-1 nov. 1934), Comandamentul Litoralului Maritim. Decorații: Ordinul „Coroana României” în grad de Cavaler (Î.D.R. nr. 2252 din 14 oct. 1936), Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur, post-mortem (Î.D.R. nr. 3690 din 27 oct. 1938). A publicat numeroase studii și articole de specialitate**: *Posibilitățile punerii minelor de bara cu hidroaviație*[23]*, Hidroaviație. Misiuni de emiterea perdelelor de fum*[24]*, Apărarea antiaeriană a unei forțe navale*[25]*.***

Deși urmase studii de aeronautică în Italia și a fost brevetat observator aerian, nu a dorit mutarea în cadrul Aeronauticii, rămânând ofițer al marinei militare. A decedat la 23 oct. 1938, în calitate de observator, într-un accident de hidroavion pe Lacul Siutghiol[26]. A fost înmormântat la Beiuș.

Căpitanul mecanic Teodor Brânză s-a născut la 16. apr. 1890. Studii: Școala de Marină din Sevastopol. Grade: soldat voluntar (1 nov. 1911), ajutor de sublocotenent (8 sept. 1917), primit în armata română la 1 nov. 1918 cu gradul de ajutor de sublocotenent de la 1 iul. 1918 cu vechimea de la 8 sept. 1917, ofițer mecanic clasa a III-a (1 oct. 1919 cu vechimea rectificată la 1 sept. 1917), ofițer mecanic clasa a II-a (1 ian. 1921 cu vechimea de la 1 apr. 1920), ofițer mecanic clasa I/căpitan mecanic (1 iul. 1927), a trecut în rezervă la 1 nov. 1937. Funcții îndeplinite: Arsenalul Marinei (1 iul. 1918), ofițer mecanic la Grupul de Monitoare (1920-1 oct. 1921), profesor la Institutul Maritim și comandantul Școlii de mecanici și electrieni (1 oct. 1921), profesor la Școala de Mecanici și Electricieni a Marinei (1924), ofițer mecanic pe Distrugătorul „Mărășești” în Forța Navală Maritimă (1 apr. 1924-1 apr. 1926), ofițer mecanic la Arsenalul Marinei (1 apr. 1926-1 oct. 1927), ofițer mecanic pe Distrugătorul „Mărășești” în Corpul Echipajelor Martime (1 oct. 1927-1 apr. 1928), prodesor de motoare și turbine la Școala Specială a Marinei-Secția Ofițeri Mecanic (18 oct. 1927) și profesor de motoare și termodinamică la Secția T.F.S. din Institutul Maritim (17 ian. 1928), ajutor șef Serviciu Tehnic la Divizia de Mare (1 apr. 1928), ofițer în Corpul Echipajelor Fluviale și Arsenalul Marinei.

Din rândul ofițerilor de rezervă primiți în marina română și cu un destin tragic s-a remarcat:

---

[23] „Revista Aeronauticii și Marinei” nr. 8 din 1 aug. 1938

[24] „Revista Aeronauticii și Marinei” nr. 9 din 1 sept. 1938

[25] „Revista Aeronauticii și Marinei” nr. 11 din 1 nov. 1938

[26] În accident și-au mai pierdut viața comandorul av. Constantin Negru - comandantul Flotilei de Hidroaviație, iar șa 29 oct. 1938, va deceda și pilotul, adjutant-major av. Ilie Halaliuc.

Comandor Nicolae Sablin s-a născut la 12 oct. 1880 la St. Petersburg. Studii: Academia de Marină din St. Petersburg**.** Grade: cadet (1898), căpitan de rangul 3 (6 dec. 1913), primit în cadrele de rezervă ale armatei române la 1 mart. 1924 cu gradul de comandor și vechimea de la 6 dec. 1913, rectificată vechimea în grad la 5 dec. 1931 pe data de 10 mai 1928. A trecut în retragere la 1 ian. 1944. Funcții îndeplinite: ofițer pe Cuirasatul „Retvizan" (1904-1906), ofițer pe Yachtul imperial „Standard", comandantul navei „Pelpus", șeful Serviciului Cifrului Flotei Ruse din Baltica, arestat (aug. 1917-1919), ofițer de rezervă în Divizia de Mare (1 mart. 1924-). A participat la războiul ruso-japonez din 1905-1906, nava pe care a fost îmbarcat fiind scufundată de japonezi. S-a căsătorit cu o basarabeancă, iar după 1919 s-a stabilit în România, În perioada interbelică a fost reprezentant în România al Agenției de navigație „William Walford" România, directorul ziarului „Golos Buharesta" și directorul Editurii „Litera"[27]. A fost arestat de autoritățile sovietice și trimis în U.R.S.S. (1944-1955), repatriat și ulterior arestat de autoriții române (18 mart. 1958 - 20 ian. 1962). A decedat la 20 ian. 1962 în Penitenciarul Dej.

Ofițerii din marina austro-ungară

O primă prezență a unui transilvănean în marina română, este consemnată în anul 1892, când, prin Î.D.R. nr. 2507 din 15 iulie 1892, sublocotenentul Victor Vlad, absolvent al Școlii Militare de Artilerie, Geniu și Marină, este repartizat la Inspectoratul Porturilor[28].

Primul ofițer din marina austro-ungară primit în marina română a fost locotenentul Angelo Frunzărescu (Frunzaniescu), la 1 octombrie 1897, prin Î.D.R. nr. 2957 din 27 septembrie 1897, în Inspectoratul Navigației și Porturilor cu gradul de căpitan de port clasa a II-a, și vechimea în grad de la 19 aprilie 1893[29].

---

[27] Pe larg, în Vadim Guzun, Comandorul Sablin: liderul monarhiștilor ruși urmărit de Siguranță și de Securitate 1926-1959, Editura Argonaut, București, 2014.

[28] Victor Vlad s-a născut la 31 aug. 1870 în loc. Satul Mic, jud. Timiș. Semibursier la Școala Fiilor de Militari de la Craiova (1886-1890). Avansat locotenent la 8 apr. 1895. A activat în porturile Sulina și Galați, pe vasul "Bistrița" și Crucișătorul "Elisabeta". Bolnav, a plecat la tratament în Germania, dar a revenit în Banatul natal, unde a decedat la 15 mai 1896. A scris numeroase poezii în frumosul grai bănățean, fiind cunoscut și cu pseudonimul Victor Vlad-Delamarina.

[29] Comandorul Angelo Frunzaniescu s-a născut la 27 oct. 1870 la Viena. Studii: Academia Navală Fiume (1890-1893) și curs ofițeri cu toripele la Școala de Artilerie și torpile Pola (14 sept. 1893-1894). Grade: cadet clasa a II-a (31 aug. 1891), cadet clasa I (26 sept. 1892), sublocotenent (1 mai 1893), demisionat din marina austro-ungară și primit în marina română la 1 oct. 1897 cu gradul de locotenent și vechimea de la 19 mart. 1894, căpitan (10 mai 1898), locotenent-comandor (10 mai 1906), căpitan-comandor (1 apr. 1911), comandor (1 apr. 1917). Funcții îndeplinite: ofițer pe „Saida" (26 aug. 1890-23 dec. 1891), „Albatros" (23 dec. 1891-1 iul. 1892), „Kaiser Franz Iosif I" (1 iul.-26 sept. 1892), „Habsburg" (26 sept. 1892-1 mai 1893), ofițer în Serviciul inspecții al Arsenalului Naval (1 mai 1893-30 apr. 1894), secund pe Torpilorul „Sperber" (30 apr.-10 aug. 1894), ofițer la Compania Trupei (10 aug. 1894-5 mart. 1895), personal pentru completarea Flotei (5 mart.-16 sept. 1895), ofițer în Serviciul de Inspecție din Departamentul militar al Comandamentul Districtului Naval Trieste (16 sept. 1895-), ofițer pe „Taurus" (26 aug. 1896-10 aug. 1897), personal pentru

Ulterior, până la terminarea Primului Război Mondial și destructurarea Imperiului austro-ungar și a marinei militare, niciun român transilvănean sau bucovinean nu a mai intrat în marina română. În schimb, numeroși elevi români au fost trimiși la studii în Academia Navală din Fiume (ulterior orașul aparținând Italiei, pentru ca, astăzi, orașul Rijeka să aparțină Croației)[30] sau la alte stagii sau forme de pregătire, cum ar fi Școala de Artilerie și Torpile de la Pola (astăzi tot în Croația).

Destrămarea statului austro-ungar în mai multe state a făcut ca locuitorii fostelor provincii ale imperiului să revină pe meleagurile natale și să devină cetățeni ai noilor state. În cazul celor de pe teritoriile provinciilor Transilvania și Bucovina, vor deveni cetățeni ai Românii întregite, iar cei care au slujit în fosta armata austro-ungară, să pună bazele unităților și marilor unități nou constituite și care vor fi încadrați în armata română, ca militari activi sau de rezervă. Alături de români, vor fi primiți și locuitorii de origine germană, în special, dar și de alte etnii, chiar din alte provincii ale imperiului, care nu vor face parte din viitorul stat român. O execpție au constituit-o ofițerii de origine maghiară, nefiind primit niciun ofițer activ, doar după 1923, fiind primiți ofițerii de rezervă proveniți din școlile de ofițeri de rezervă și care nu activaseră în calitate de ofițeri activi.

---

completarea Flotei (10 aug. 1897), căpitan de port clasa a II-a la Inspectoratul Navigației și Porturilor (1 oct. 1897-10 mai 1898), Depozitele Echipajelor Flotilei (10 mai 1898-1 apr. 1899), ofițer pe Crucișătorul „Elisabeta” (1 apr. 1899-1 apr. 1900), comandantul Canonierei „Alexandru cel Bun” (1 apr. 1900-1 apr. 1903) și comandantul Companiei școală torpile la Apărarea Fixă, ofițer în Administrația Războiului (1 apr. 1903-), comandantul Portului Brăila și inspector portuar la Inspectoratul General al Porturilor (1 apr. 1906-1 apr. 1908) și membru în Comisia de recepționare a monitoarelor (oct. 1906-mart. 1907), șeful Serviciului Apărării Fluviale la Divizia de Dunăre (1 apr. 1908-1 apr. 1911), comandantul Monitorului „Catargiu” (1 apr. 1909), comandant al Punctelor de Sprijin și Informații al Diviziei de Dunăre (1 apr. 1911-1 apr. 1912), subdirectorul Arsenalului Marinei (1 apr. 1912-1 apr. 1913), comandantul Regiunii Dunărea de Sus din Divizia de Dunăre (1 apr. 1913-1 oct. 1914), comandantul Școlilor și Depozitelor la Divizia de Mare (1 oct. 1914-aug. 1918), comandantul Sectorului 1 Maritim și comandantul Apărarea Maritimă Port Constanța (14 aug.-24 oct. 1916), subdirectorul Arsenalului Marinei (24 oct. 1916-1 ian. 1917), Depozitelele Generale ale Marinei (1 ian. 1917), Divizia de Dunăre (15 aug. 1918-iun. 1920), director superior al Arsenalului Marinei (iun. 1920-1 nov. 1923) și inspector de specialitate pentru navigație, hidrografie, timonerie, manevre și matelonaj (1 apr.-1 nov. 1923). Decorații: Medalia „Jubileul a 50 de ani de domnie” austro-ungară (1899), Medalia jubiliară „Carol I” (10 mai 1906 în baza Î.D.R. nr. 5384 din 28 dec. 1905), Semnul onorifoc pentru 25 de ani în armată (1910), Ordinul „Steaua României” în grad de Cavaler (Î.D.R. nr. 3650 din 8 mai 1913), Medalia „Avântul Țării” (în baza Î.D.R. nr. 6247 din 7 nov. 1913), Medalia „Crucea Comemorativă a războiului 1916-1918” (Î.D.R. nr. 1744 din 8 iul. 1918), Medalia ”Victoria în Marele Război pentru civilizație 1916-1920” (în baza Î.D.R. nr. 3390 din 20 iulie 1921), Ordinul „Sf. Sava” în grad de Mare Ofițer, iugoslav (Raport C.O. nr. 49.908 din 16 oct. 1924). A decedat la 1 nov. 1923 la Galați.

[30] Au urmat cursurile acestei prestigioase academii: amiralul Petre Bărbuneanu (1897-1902), viceamiralul Alexandru Gheorghiu și contraamiralul Gheorghe Constantinescu (1905-1909) și viceamiralul Ioan Georgescu și contraamiralul Gheorghe Pantelli (1906-1910).

Ofițerii din fostă armata austro-ungară au constituit unități distincte, având chiar o coordonare a Secției Organizare a Corpurilor VI-VII. Ofițerii de marină din armata austro-ungară, vor rămâne într-o lungă așteptare pentru a-și hotărî soarta, parte din ei fiind membri în Comisia de lichidare de la Viena. După o lungă așteptare, în urma anunțului Consiliului Dirigent, o bună parte vor face cererile de încadrare în marina militară română.

Primul ofițer primit în cadrele active ale armatei române, din marina austro-ungară, în baza Î.D.R. nr. 2771 din 3 iulie 1919, pe data de 1 iulie 1919, a fost locotenent Ricardo (Richard) Righetti, cu vechimea de la 1 noiembrie 1918, și repartizat la dispoziția Ministerului de Război.

Prin Î.D.R. nr. 4021 din 12 septembrie 1919[31], următorii ofițeri de marină transilvăneni din fosta marină austro-ungară au fost primiți în marina militară română, începând cu 1 septembrie 1919, astfel:

-cu gradul de căpitan-comandor: locotenent-comandorul Urban Passerar;
-cu gradul de locotenent-comandor: locotenent-comandor Armin de Baussnern,
-cu gradul de locotenent-comandor: căpitan Victor Schmidt,
-cu gradul de locotenent-comandor: căpitan Oreste Cavaler de Zopa, și
-cu gradul de locotenent-comandor: căpitan Guido Fritsch.
-cu gradul de căpitan: locotenent Arnold Greiss Gerhardt.
-cu gradul de maestru militar clasa I: maestrul torpilor clasa I Fischer Klemens.

Prin același decret, au fost primiți, pe datele specificate, următorii ofițeri:

-cu gradul de căpitan: locotenent Victor Mihu, pe 21 mai 1919;
-cu gradul de sublocotenent: aspirant Carol Prossinag pe 23 mai 1919, și
-cu gradul de sublocotenent: aspirant Hans Karl Kloess pe 23 mai 1919,
-cu gradul de sublocotenent: aspirant Vincentziu Georg de Dokonal pe 10 august 1919
-cu gradul de sublocotenent: cadet Virgil Nedelcu pe 2 iulie 1919.

Prin Î.D.R. nr. 168 din 21 ianuarie 1920[32], locotenentul Ricardo Righeti, a trecut în rezervă pe data de 1 ianuarie 1920.

Prin Î.D.R. nr. 169 din 21 ianuarie 1920[33], căpitanul Victor Mihu, a trecut în rezervă pe data de 1 ianuarie 1920.

Prin Î.D.R. nr. 172 din 21 ianuarie 1920[34], sublocotenentul Hans Karl Kloess, a trecut în rezervă pe data de 1 ianuarie 1920.

Prin Î.D.R. nr. 485 din 11 februarie 1920[35], aspirantul Carol Lindner din marina austro-ungară se primește în marina română pe data de 1 noiembrie 1919, în Divizia de Dunăre.

---

[31] „Monitorul Oficial” nr. 125 din 21 septembrie 1919.
[32] „Monitorul Oastei” nr. 11 din 8 martie 1920.
[33] *Ibidem.*
[34] *Ibidem.*
[35] „Monitorul Oastei” nr. 13 din 18 martie 1920.

În baza Î.D.R. nr. 2498 din 10 iunie 1920[36], căpitanul Greiss Arnold a demisionat pe data de 16 mai 1920, trecând în cadrele de rezervă ale marinei.

Prin Î.D.R. nr. 2719 din 28 iunie 1920[37], căpitanul Camillo Eisenbeisser din fosta marină austro-ungară se primeşte în marina română cu gradul de locotenent-comandor şi vechimea în grad de la 1 aprilie 1920.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 3421 din 14 august 1920[38], inginerul şef clasa a II-a de artilerie marină Eugen Muntean, din fosta marină austro-ungară, a fost primit în cadrele de rezervă ale armatei române, pe data de 1 decembrie 1919, cu gradul de locotenent-colonel de artilerie şi vechimea în grad de la 1 noiembrie 1917 şi repartizat ca ofiţer de rezervă la Corpul 7 Armată.

În baza Î.D.R. nr. 3560 din 25 august 1920[39], aspirantul Helmut Nechay se primeşte în marina română pe 1 august 1920, cu gradul de sublocotenent şi vechimea de la 1 iulie 1919.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 3561 din 25 august 1920[40], maestrul militar clasa a III-a Sozanisky Vladimir din fosta marină austro-ungară se primeşte în marina militară română pe 15 mai 1920, în Divizia de Dunăre, iar prin Î.D.R. nr. 1028 din 24 martie 1921[41], acesta se înaintează la gradul de maestru militar clasa a II-a pe 1 octombrie 1919.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 3809 din 17 septembrie 1920[42], locotenent-comandorul Aichelburg Arnold, din fosta marină austro-ungară, se primeşte definitiv în marina militară română pe ziua de 1 iunie 1920, repartizându-se la Divizia de Mare (Apărările Regionale).

În conformitate cu Î.D.R. nr. 3914 din 24 septembrie 1920[43], locotenent-comandorul Armin de Baussnern din marina militară demisionează pe data de 4 mai 1920, fără a mai face parte din vreun element al armatei române, ştergându-se din controalele ofiţerilor activi ai marinei militare, numitul renunţând în scris la cetăţenia română.

Prin Î.D.R. nr. 1029 din 24 martie 1921[44], maestrul Mitlohrer Ioan din fosta marina austro-ungară se primeşte definitiv în marina militară cu gradul de maestru militar stagiar şi vechimea de la 1 octombrie 1920.

Prin Î.D.R. nr. 1197 din 31 martie 1921[45], următorii ofiţeri de rezervă din fosta marină austro-ungară, au fost primiţi, pe 1 aprilie 1921, în cadrele de rezervă ale marinei militare, cu gradul, vechimea în grad specificată şi repartizarea la unităţi, astfel:

---

[36] „Monitorul Oficial” nr.60 din 18 iunie 1920.
[37] „Monitorul Oficial” nr. 72 din 2 iulie 1920.
[38] „Monitorul Oficial” nr. 111 din 21 august 1920.
[39] „Monitorul Oficial” nr. 148 din 7 octombrie 1920
[40] „Monitoul Oficial nr. 148 din 7 octombrie 1920.
[41] „Monitorul Oastei” nr. 15 din 6 aprilie 1921.
[42] „Monitorul Oficial” nr. 137 din 23 septembrie 1920.
[43] „Monitorul Oficial” nr. 143 din 1 octombrie 1920.
[44] „Monitorul Oastei” nr. 15 din 6 aprilie 1921.
[45] „Monitorul Oficial” nr. 66 din 28 iunie 1921.

-comandor Gustav Stummer, vechimea 1 august 1918, la Divizia de Dunăre;
-locotenent Eduard Dahinten, vechimea 1 noiembrie 1918, la Divizia de Mare,
-sublocotenent Eduard Gayer, vechimea de la 1 ianuarie 1917, la Divizia de Dunăre, și
-sublocotenent Iosif Sava, vechimea 1 mai 1918, la Arsenalul Marinei.

Prin Î.D.R. nr. 1499 din 6 aprilie 1921, pe data de 1 aprilie 1921, au fost numiți în funcție, astfel:
-Grupul de șlepuri armate -căpitan-comandor Urban Passerar
-Grupul de mine și torpile - locotenent-comandor Camilo Eisenbeisser
-Tunurile de coastă - locotenent-comandor Arnold Aichelburg
-Grupul canonierelor de dragaj - căpitan-comandor Victor Schmidt
-Școala Navală - locotenent-comandor Oreste Zopa .

În baza Î.D.R. nr. 5213 din 8 decembrie 1921, au fost primiți în cadrele de rezervă ale marinei, pe data de 1 decembrie 1921, cu vechimea în grad specificată, următorii ofițeri de rezervă din armata austro-ungară:
-căpitan (rz) Herzberg Kurt, cu vechimea în grad de la 1 mai 1918, la Divizia de Dunăre;
-sublocotenennt (rz) Geza Ludvig, cu vechimea în grad de la 1 ianuarie 1918, la Arsenalul Marinei;
-sublocotenent (rz) Klosz Ioan, cu vechimea în grad de la 1 septembrie 1918, la Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 5214 din 8 decembrie 1921[46], maestrul militar stagiar Sozanschi Ioan, din fosta marină austro-ungară, a fost primit în armata română pe data de 1 noiembrie 1921, cu vechimea în grad de la 1 noiembrie 1920.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2463 din 4 iunie 1922[47], locotenent-comandorul Oreste Zopa din Divizia de Mare, a fost trecut în retragere pe ziua de 31 martie 1922, pentru boală contractată în serviciul militar, în război.

În baza Î.D.R. nr. 3230 din 20 iulie 1922[48], maestrul militar clasa a II-a Vladimir Sozanschi, a trecut în rezervă, prin demisie, la 31 iulie 1922, iar în baza Î.D.R. nr. 3843 din 8 septembrie 1922[49], maestrul militar principal Klemens Fischer, a trecut în rezervă, tot prin demisie, la 15 septembrie 1922.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2740 din 4 mai 1923[50], sublocotenentul Nechay Henri, din Divizia de Dunăre, a fost condamnat la 5 ani muncă silnică și degradare militară prin Sentința nr. 430 din 4 mai 1923 a Consiliului de Război al Corpului 3 Armată pentru necredință în serviciu și administrație militară, a fost șters din controalele armatei pe data de 4 mai 1923.

---

[46] „Monitorul Oastei” nr. 82 din 15 decembrie 1921.
[47] „Monitorul Oficial” nr. 71 din 2 iulie 1922.
[48] „Monitorul Oastei” nr. 38 din 30 august 1922.
[49] „Monitorul Oastei” nr. 43 din 10 septembrie 1922.
[50] „Monitorul Oastei” nr. 33 din 7 mai 1923.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 5276 din 31 octombrie 1923[51], sublocotenentului Lindner Carol din Forța Navală Fluvială i s-a ridicat gradul și șters din controalele armatei, pe data decretului, fiind reformat de Consiliul de reformă al Corpului 3 Armată, prin Procesul-verbal din 10 septembrie 1923.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 5578 din 23 noiembrie 1923[52], căpitan-comandorul Urban Passerar a fost decorat cu Ordinul „Steaua României" în grad de Ofițer, în calitate de comandant superior la Yachtului „Ștefan cel Mare".

Prin Î.D.R. nr. 6141 din 25 decembrie 1923[53], următorii au fost primiți în cadrele de rezervă ale marinei române, cu gradul și vechimea specificate:
-comandor Fiebiger Veber Hugo, comandor dela 1 mai 1913, la Divizia de Mare.
-locotenent-comandor Cattarinich Carmino, de la 1 noiembrie 1917, la Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 698 din 18 februarie 1924[54], locotenentul Tőrők Petru, din fosta marină austro-ungară, a fost primit în cadrele de rezervă ale marinei militare, pe data de 1 decembrie 1923 cu vechimea în grad de la 1 noiembrie 1918 și repartizat în Divizia de Mare.

Prin Î.D.R. nr. 6142 din 25 decembrie 1924[55], au fost primiți în cadrele de rezervă, pe data de 1 decembrie 1923, astfel:
-căpitan Andrei Korparici, vechimea în grad de la 1 mai 1916, la Divizia de Mare, și
-căpitan Eduard Korparici, vechimea în grad de la 1 mai 1918, la Divizia de Dunăre.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1454 din 7 mai 1929[56], următorul ofițer din marina austro-ungară, a fost primit ca ofițer de rezervă în marina militară, după cum urmează:
- inginer provizoiu de artilerie marină clasa a II-a Trâmbiționi Traian, cu gradul de locotenent și vechimea în grad de la 1 martie 1917, la Divizia de Dunăre;

Prin Î.D.R. nr. 1972 din 21 iunie 1929[57], se aprobă un concediu de 7 luni, în țară și străinătate, pentru interese personale, începând cu 10 iunie 1929, căpitanului Virgil Nedelcu din Corpul Echipajelor Maritime, fiind trecut în disponibilitate pe aceeași zi. În baza Î.D.R. nr. 1928 din 6 iunie 1931[58], căpitanul Virgil Nedelcu, aflat în disponibilitate, a trecut din oficiu în rezervă pe data de 10 iunie 1931.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 4266 din 21 decembrie 1929[59], au fost primiți în cadrele de rezervă ale marinei militare, pe data de 1 decembrie 1929, astfel:
-locotenent Artur Stossel, vechimea în grad de la 1 august 1918, la dispoziția Direcției Marinei;

---

[51] „Monitorul Oficial" nr. 197 din 2 decembrie 1923.
[52] „Monitorul Oficial" nr. 177 din 15 august 1924.
[53] „Monitorul Oastei" nr. 71 din 26 decembrie 1923.
[54] „Monitorul Oficial" nr. 85 din 17 aprilie 1924.
[55] „Monitorul Oficial" nr. 1 din 1 ianuarie 1924.
[56] „Monitorul Oficial" nr. 112 din 27 mai 1929.
[57] „Monitorul Oastei" nr. 28 din 1 iulie 1929.
[58] „Monitorul Oficial" nr. 133 din 12 iunie 1931.
[59] „Monitorul Oficial" nr. 1 din 1 ianuarie 1930.

-sublocotenent Ernest Lukacs, vechimea în grad de la 1 ianuarie 1917, la dispoziția Direcției Marinei, și
-sublocotenent Eugen Csomos, vechimea în grad de la 1 mai 1918, la dispoziția Direcției Marinei.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2607 din 26 august 1932[60], sublocotenentul (rz) Glasser C. Friedrich a fost trecut în retragere, pe ziua de 31 iulie 1932, pentru infirmitate.

După intrarea în marina română, foștii ofițeri din marina rusă și austro-ungară au făcut obiectul unor acte normative comune (Decrete Regale) în ceea ce privește mutațiile, înaintările în grad, trecerile în rezervă, rectificările de vechime.

Astfel, în conformitate cu Î.D.R. nr. 4201 din 19 octombrie 1920[61], se rectifică vechimea pe datele arătate și se înscriu în Anuarul Marinei, următorii ofițeri de marină primiți din marina austro-ungară și rusă, după cum urmează:

-Passerar Urban, căpitan-comandor de la 1 ianuarie 1918;
-Schmidt Victor, locotenent-comandor de la 1 aprilie 1917;
-Zopa Oreste, locotenent-comandor de la 1 septembrie 1917;
-Fritsch Guido, locotenent-comandor de la 1 septembrie 1917;
-Aichelburg Arnold, locotenent-comandor de la 1 noiembrie 1917;
-Eisenbeisser Camillo, locotenent-comandor de la 1 aprilie 1920;
-Mârza Simion, ofițer mecanic clasa I de la 1 septembrie 1917;
-Nedelcu Virgil, sublocotenent de la 1 iulie 1917,
-Prossinag Carol, sublocotenent de la 1 ianuarie 1918;
-Volovei Vasile, sublocotenent de la 9 martie 1918;
-Nechay Helmut, sublocotenent de la 1 iunie 1919;
-Lindner Carol, sublocotenent de la 1 iulie 1919;
-Brânză Teodor, ofițer mecanic clasa a III-a de la 1 septembrie 1917.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 589 din 24 februarie 1921[62], au fost avansați în grad, pe data de 1 ianuarie 1921 cu vechimea de la 1 aprilie 1920, după cum urmează:

la gradul de locotenentent:
-Virgil Nedelcu, sublocotenent de la 1 iulie 1917, din Divizionul de Canoniere;
-Carol Prossinag, sublocotenent de la 1 ianuarie 1918, din Divizionul de Canoniere, și
-Vasile Volovei, sublocotenent de la 9 martie 1918, din Divizionul de Canoniere.

La gradul de ofițer mecanic clasa a II-a:
-Brânză Teodor, ofițer mecanic clasa a III-a de la 1 septembrie 1917, din Escadra de Dunăre.

De interes sunt și comisiile de verificare a actelor ofițerilor proveniți din armata rusă, respectiv armata austro-ungară, instituite prin Deciziile Ministeriale nr. 495 și 496 din 28 mai 1930[63].

---

[60] „Monitorul Oficial” nr. 207 din 5 septembrie 1932.
[61] „Monitorul Oficial” nr. 199 din 10 decembrie 1920.
[62] „Monitorul Oficial” nr. 258 din 26 februarie 1921.
[63] „Monitorul Oastei” nr. 22 din 10 iunie 1930.

În urma acestor verificări, s-au constatat anumite neconcordanțe, procedându-se la cuvenitele rectificări. Astfel, în baza Î.D.R. nr. 3957 din 5 decembrie 1931[64], se rectifică vechimea în grad, respectiv denumirea gradului militar, a următorilor ofițeri, astfel:
-comandor în rezervă Șablin Nicolae, de la 6 decembrie 1913 la 10 mai 1928, iar
-comandor în rezervă Fiebiger Weber Hugo, se primește în cadrele de rezervă cu gradul de ofițer inginer șef clasa I de rezervă, pe data de 1 mai 1913.

În această perioadă, au fost primiți în cadrele marinei militare, 17 ofițeri activi (din care patru vor fi ștersi din controalele marinei, din care doi prin renunțarea la cetățenia română, iar alți doi pentru fapte incompatibile cu calitatea de ofițer), 17 ofițeri de rezervă, unul fiind primit ulterior în activitate, și 4 maeștri militari de marină activi. Dintre aceștia, doar trei ofițeri activi și trei ofițeri de rezervă au fost de naționalitate română (Eugen Muntean, Traian Trâmbițoni, Petru Torok și Eugen Csomoș, ultimii doi cu nume de familie maghiarizate)[65]. Unul a fost slovac (Urban Passerar), doi bosnieci (Andrei și Eduard Korparici), un austriac (Armin de Baussnern), iar ceilalți germani născuți în Transilvania sau Bucovina.

Dintre ofițerii de marină proveniți din armata austro-ungară și care au desfășurat o activitate deosebită în cadrul marinei militare și civile române, îi amintim pe:

Contraamiralul Victor Schmidt s-a născut la 6 oct. 1882 la Brașov. Studii: cursul de cadeți de marină, Academia Navală din Fiume (1904-1908) și cursul de specializare în mine marine (12 sept. 1905-1906) și cursul de telegrafie. Grade: cadet clasa a II-a (28 iun. 1901), cadet clasa I (1 iul. 1903), locotenent de fregată/locotenent (1 mai 1906), locotenent de vas/căpitan (1 mai 1911), primit în marina română la 1 sept. 1919 cu gradul de locotenent-comandor și vechimea rectificată la 1 apr. 1917, căpitan-comandor (1 ian. 1921 cu vechimea de la 1 apr. 1920), comandor (28 sept. 1926), contraamiral (24 ian. 1937), a trecut în rezervă la 6 oct. 1939. Funcții îndeplinite: ofițer pe navele „Monarch" (1901-9 sept. 1902), „Custozza" (15 sept.

---

[64] „Monitorul Oficial" nr. 295 din 17 decembrie 1931.

[65] În marina militară austro-ungară a mai activat și un alt ofițer de origine română. Căpitan de fregată Virgil Șandor de Vist Născut la 1874 la Oarda de Jos, jud. Alba de Jos (Alba). Studii: Academia Navală Fiume (1889-1893), cursul de ofițer cu torpilele (30 sept. 1903-1904) și curs de ofițeri cu artileria (1 oct. 1910-15 mart. 1911). Grade: cadet clasa I (1 iul. 1893), locotenent de fregată (1 nov. 1897), locotenent de vas (1 mai 1904), căpitan de corvetă (1 mai 1913), căpitan de fregată (1 aug. 1917). Funcții îndeplinite: ofițer pe "Fasana" (20 aug. 1893), "Kaiserin vu, Konigin Maria Theresa" (26 sept. 1894), "Habsburg" (4 mai 1896), "Zrinyi" (18 ian. 1897), "Habsburg" (24 sept. 1897), ofițer la Serviciul Hidrografic (1 mart. 1898), ofițer pe "Donau" (25 apr. 1900), ofițer în personalul de completare al Flotei (19 sept. 1901), ofițer pe "Dalmat" (4 mai 1902), comandantul Remorcherului "Hippo" (28 mai 1903), profesor de navigație și relații sociale la Academia Navală Fiume (18 mai 1904-19 aug. 1907), personalul de completare al Flotei (19 aug. 1907), ofițer pe "Erzherzog Friedrich" (16 sept. 1908), comandantul Torpilorului "Phonix" (8 sept. 1909), ofițer pe "St. Georg" (22 mai 1911), Departamentul 3 al Comitetului Tehnic al Marinei (15 aug. 1912-), ... A decedat la 28 apr. 1918.

1902), „Aspern” (8 sept. 1903), „Togetthoff” (28 ian. 1905), „Erzherzog Friedrich” (10 oct. 1906), „Gamma” (16 sept. 1908), ofițer cu telegraful (transmisiunile-n.n.) pe „Kronprinz Erzherzog Rudolf” (3 sept. 1910), ofițer în comandamentul Distrinctului Naval Trieste, ofițer pe „Viribus Unitis” (9 aug. 1912), comandant de Grup de dragaj maritim din Flotila de Dunăre K.u.K. (mart. 1918), ofițer în Divizia de Mare (1 sept. 1919-), ofițer în Divizia de Dunăre (-1 oct. 1921), comandantul Grupului Canonierelor de dragaj din Forța Navală Maritimă (1 oct. 1921-1 apr. 1923), Baza Navală Maritimă (1 apr. 1923-1 apr. 1926), șef de stat major al Diviziei de Mare (1 apr.-1 oct. 1926), comandantul Corpului Echipajelor și Navelor la Baza Navală Maritimă (1 oct. 1926-1 apr. 1927), șef de stat major al Diviziei de Mare (1 apr. 1927-1 apr. 1929), comandantul Apărării Fixe Maritime (1 apr. 1929-1 oct. 1930), comandantul Corpului Depozitelor Maritime (1 oct. 1930 - 1 oct. 1931), comandantul Escadrilei de Distrugătoare și Distrugătorului „Mărășești” (1 oct. 1931 - 1 mai 1932), comandantul Bazei Navale Fluviale (1 mai 1932 - 1 apr. 1934), directorul Direcției Serviciilor Marinei Galați (1 apr. 1934 - 1 oct. 1935), comandantul Școlilor Marinei (1 oct. 1935 - 1 dec. 1936) și comandantul Forțelor Navale Maritime/Litoralului Maritim (1 dec. 1936 - 6 oct. 1939)[66].

Contraamiral Carol Prossinag s-a născut la 23 nov. 1898 la Sibiu. Studii: cursul de cadeți (9 sept. 1916-4 mai 1917), curs de observatori aerieni în marina austro-ungară (1918), Școala de Aplicație a Marinei (15 oct. 1921-15 mai 1922) și Școala de observatori aerieni de la Centrul de Instrucție al Aeronauticii (Brevet nr. 889 din 31 iul. 1936). Grade: elev (9 dec. 1916), cadet clasa a II-a/aspirant, primit în armata română la 23 mai 1919 cu gradul de sublocotenent și vechimea 1 ian. 1918, locotenent (1 ian. 1921 cu vechimea de la 1 apr. 1920), căpitan (1 iul. 1927), locotenent-comandor (1 ian. 1937), demisionat la 30 nov. 1940 și șters din controalele armatei române, încadrat în armata germană cu gradul de căpitan de fregată (3 apr. 1941), căpitan de vas (12 ian. 1944), contraamiral (11 dec. 1944). Funcții îndeplinite: voluntar în Regimentul 8 Infanterie honvezi (11 mai-9 sept. 1916), cadet pe navele „Delta” (6 mai 1917), „Viribus Unitis”, la Comandamentul Flotei (31 iul. 1917-4 sept. 1918), pe nava „Habsburg”, observator aerian la Baza de Hidroaviație (sept.-nov. 1918), ofițer pe Monitorul „Kogălniceanu” (mai 1919-ian. 1920), ofițer secund pe Canoniera C (15 ian. 1920-), profesor de regulamentul serviciului de bord (4 sept. 1923) și profesor suplinitor de navigație la Școala Navală (dec. 1923), ofițer în Forța Navală Maritimă (-1 apr. 1925), comandant al Navei „Maican” din Apărarea Fixă Maritimă (1 apr. 1925-1 apr. 1927) ofițer la Centrul de Instrucție pentru Tunari și Torpilori din Corpul Echipajelor Maritime (1 apr. 1927-1 oct. 1929), ofițer pe Distrugătorul „Mărăști” (1 oct. 1927) și Canoniera „Dumitrescu” (1 aug.-31 oct. 1928), Apărarea Fixă Maritimă (1 oct. 1929-) și ofițer cu artileria pe Distrugătorul „Mărășești” (1 nov. 1929-15 oct. 1930), profesor de artilerie la secția T.T.R. (1930), director de studii (1 sept. 1931-1 apr. 1932) și N.M.S. „Constanța” (1

[66] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1901-1918, Vezi și Marian Moșneagu, *Dicționarul Marinarilor Români*, Editura Militară, București, 2008, p. 429.

apr.-1 oct. 1932) și profesor de tactică navală la Școala Navală (din 1936), Flotila de Hidroaviație, profesor de tactica generală, tactica aplicată a forțelor de suprafață și cinamatica navală (1937), comandant al Navei „Luceafărul" (1 aug. 1938-1939) și ofițer la Depozitele Maritime de Echipaje și Materiale (până la 30 nov. 1940).

Ofițer (3 apr.-mai 1942), ofițer 1 (mai 1942 - ian. 1944) și șef al Comandamentului de Marină German „Sud" (ian.-nov. 1944), șef de stat major al Comandamentului de Marină „Baltica" (nov. 1944-apr. 1945), comandantul militar al Portului Copenhaga (apr.-mai 1945), prizonier în Marea Britanie (mai 1945-mart. 1946). Decorații: Ordinul „Coroana României" clasa a V-a (1922), Medalia Aeronautică clasa a III-a, *fost observator aerian în marina austro-ungară. A luat parte la raidul Constanța-Atena ca navigator, dând dovadă de solide cunoștințe și o frumoasă experiență de navigație aeriană, asigurând orientarea, contribuind astfel la reușita acestui raid.* (Î.D.R. nr. 2487 din 7 iun. 1937), Ordinul „Coroana României" în grad de Ofițer (Î.D.R. nr. 1554 din 10 mai 1940), Virtutea Maritimă-navigant clasa a III-a, *pentru rodnica activitate depusă în calitate de profesor de navigație și artilerie la Școala Navală.* (Î.D.R. nr. 2947 din 14 aug. 1937), Virtutea Maritimă clasa a II-a navigant, *în calitate de comandant al N.M.S. „Luceafărul", a depus a muncă intensă pentru ducerea la bun sfârșit a misiunii încredințate.* (Î.D.R. nr. 2724 din 14 aug. 1940). A decedat la 2 iul. 1961 la Viena[67].

Comandor Urban Passerar (Păsărariu) s-a născut la 25 mai 1878 la Bratislava-Slovacia[68]. Studii: Academia Navală de la Fiume (1893-1897), curs de ofițeri torpilori (30 sept. 1905), cursul de specializare submarine, cursul de ofițeri de artilerie (22 sept.-22 dec. 1912). Grade: cadet marină (1 iul. 1897), locotenent de fregată (1 ian. 1901), locotenent de vas (1 iul. 1907), căpitan de corvetă (1 nov. 1917), a fost primit în armata română la 1 dec. 1919 cu gradul de căpitan-comandor și vechimea rectificată la 1 ian. 1918, comandor (31 mart. 1923). A trecut în rezervă la 25 mai 1934 și în retragere la 1 ian. 1942. Funcții îndeplinite: cadet pe navele „Donau" (26 sept. 1897), „Budapest" (3 oct. 1898), „Kaiserin und Konigin Maria Theresia" (13 ian. 1899), „Kerka" (29 aug. 1899), la dispoziție pentru completarea Flotei (3 febr. 1900), „ofițer pe vavele Tegetthoff" (1900), „Kaiserin Elisabeth" (19 iul. 1900), „Kaiserin und Konigin Maria Theresia" (20 apr. 1901), Detașamentul de Gardă din Tschili (26 apr. 1902), la dispoziție pentru completarea Flotei (18 nov. 1903), ofițer la Companie în Corpul Marinarilor (8 iun. 1904), adjutant comandant Depozit (8 iun. 1904), comandant secund pe Torpilorul „XXXIII" (1906), ofițer instructor pe Nava-școală torpilor „Alpha" (17 sept. 1906), comandant secund al Torpilorului „Bussard" (31 mai 1907), ofițer instructor curs pe Nava-școală torpilor „Alpha" (30 sept. 1907), ofițer la Biroul Militar al Comandamentului Flotei de la Pola (25 nov. 1907), ofițer la Academia Navală din Fiume pentru submarinele aflate în construcție (17 nov. 1908), ofițer la Baza de submarine Pola (18 aug. 1909), comandantul Submarinului „V" (1 apr. 1910), ofițer cu artileria pe Crucișătorul „Aspern" (4 aug. 1914-3 aug. 1915), comandantul Submarinului „VI" (3-29 aug.

[67] Marian Moșneagu, *op.cit.*, pp. 398-401.
[68] Alte surse dau ca loc al nașterii, localitatea Pozsony-Ungaria.

1915), ofițer cu artileria pe Crucișătorul „Szigetvar” (29 aug. 1915-), adjutant al comandantului Flotilei de Submarine (10 febr. 1917-nov. 1918). Ofițer la Serviciul Artilerie și șef Serviciu Artilerie din Comandamentul Marinei (1 dec. 1919-1 apr. 1921), comandantul Grupului de șlepuri armate din Forța Navală Fluvială (1 apr. 1921-1 apr. 1923), șef de stat major al Diviziei de Dunăre (1 apr. 1923-1 mai 1924) și comandant superior al Yachtului „Ștefan cel Mare”, comandantul Bazei Navale Fluviale (1 mai 1924-1 apr. 1925), comandantul Arsenalului Marinei (1 apr. 1925-1 apr. 1927), comandantul Grupului de Distrugătoare și comandantul Distrugătorului „Mărășești” din Corpul Echipajelor Maritime (1 apr. 1927-1 apr. 1929), ofițer în comandamentul Diviziei de Mare (1 apr.-1 oct. 1929), în Direcția Marinei din Ministerul de Război (1 oct. 1929-1 febr. 1931), șef de stat major al Diviziei de Mare (1 febr. 1931-1 nov. 1933), Comandamentul Școlilor Marinei (1 nov. 1933-25 mai 1934). A îndeplinit și alte funcții, printre care: membru al Tribunalului Maritim Galați (1 iun. 1924-1 iun. 1927), președinte al Comisiei de recepție a Distrugătoarelor tip R și Navei-Baza „Constanța” (24 sept. 1930), membru al Comitetului Consultativ al Marinei (15 nov. 1933), președintele Consiliului de Administrație a Întreprinderilor Metalurgice „O. Muștad Fii” S.A.R. (26 mai 1944). Decorații: Medalia comemorativă a Jubileului Forțelor Armate, de bronz (1898), Medalia de război (1900), Medalia „Meritul Militar” pe panglică roșie (1908), Crucea Jubileului de 60 de ani (1908), Crucea pentru amintirea campaniei 1912-1913 (1913), Medalia „Meritul Militar” de Argint cu panglica Crucii de Merit Militar (1916), Crucea de Fier clasa a II-a (1916), Crucea de Război (1917), Crucea „Meritul Militar” clasa a III-a cu însemne de război (1918), Ordinul „Coroana României” în grad de Ofițer (Î.D.R. nr. 4768 din 14 nov. 1922), Ordinul „Steaua României” în grad de Ofițer (Î.D.R. nr. 3782 din 13 nov. 1924) și Ordinul „Steaua României” în grad de Comandor.

Deși slovac, neavând posibilitatea să activeze în domeniu în țara sa de origine, și fără să cunoască limba română, a solicitat încadrarea în marina română, dând dovadă de profesionalism și obiectivate, mai ales în calitate de președinte a unor comisii de urmărirea a construcțiilor sau de recepție a diferitelor tipuri de nave[69].

Comandor Oreste Cavaler de Zopa s-a născut la 20 nov. 1886 la Cernăuți Studii: Academia Navală (1902-1906), curs de cadeți de marină (15 sept. 1907-15 mai 1908), curs de instruire militară de gimnastică și scrimă (19 sept. 1909-1 sept. 1910), curs de ofițeri torpilori la Școala de Torpile (ian.-iun. 1911), curs de instruire pe submarine (1915). Grade: cadet de marină clasa a II-a (14 iun. 1906), cadet clasa I (1 iul. 1908), locotenent de fregată (1 mai 1910), locotenent de vas (1 mai 1914), primit în armata română la 1 sept. 1919 și gradul de locotenent-comandor și vechimea rectificată la 1 sept. 1917, a trecut în retragere la 31 mart. 1922, căpitan-comandor (rtg) (15 aug. 1938), comandor (rtg) (3 aug. 1945). Funcții îndeplinite: ofițer pe Crucișătorul „Sankt Georg” (20 sept. 1906-), „Monarch” (10 iun. 1907-), Crucișătorul „Leopard” (1 iul. 1908-), „Arpad” (6 apr. 1909-), profesor de

[69] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1893-1918.

gimnastică, scrimă și înot la Academia Navală din Fiume (1 sept. 1910), Crucișătorul ușor „Kaiserin Elisabeth” (30 nov. 1911), Torpilorul „Streiter” (10 mai 1912), Cuirasatul „Erzherzog Ferdinand Max” (1912), rezervă ofițer secund pe Submarinele U-1 și U-2 (2 mai 1914-18 nov. 1915), comandantul Submarinului U-16 (18 nov. 1915-16 oct. 1916), prizonier de război în Italia (18 oct. 1916-15 iun. 1918), la dispoziția Flotei (15 aug.-31 oct. 1918), șef resortului marinei din Comisia de lichidare de la Viena (1 dec. 1918-1 sept. 1919). Ofițer în Divizia de Mare (1 sept. 1919-1 apr. 1920), șeful Biroului 2 din Direcția a V-a Marină din Ministerul de Război (1 apr.-1 iul. 1920), profesor de oceanografie, hidrografie și meteorologie și de submarine (construcție și întrebuințare tactică) la Școala Pregătitoare de Marină (21 sept. 1920-) și comandantul Școlii Navale/Institutului Maritim (1 iul.-1 oct. 1921), ofițer la comandamentul Diviziei de Mare (1 oct. 1921-31 mart. 1922). Cenzor la Societatea Anonimă Minieră pe Acțiuni „Montania” (15 sept. 1927), consilier municipal la Cernăuți. Decorații: Crucea Memorială a anilor 1912-1913 (1913), Crucea de Merit Militar clasa a III-a cu însemne de război (24 dec. 1915), Ordinul „Coroanei de Fier” clasa a III-a cu spade și însemne de război (15 aug. 1918).

S-a născut într-o familie de intelectuali, înnobilată pentru activitatea desfășurată pe tărâm cultural, primind rangul de Ritter (Cavaler). Din păcate, în urma relelor condiții în care a fost supus în captivitatea italiană, s-a îmbolnăvit de tuberculoză, boala neputând fi tratată, acest lucru ducând la trecerea în retragere, pentru infirmități incurabile. Până în anul 1941, a fost singurul ofițer de marină care a reușit torpilarea unei nave inamice[70].

Căpitan-comandor Arnold Freiherr Aichelburg s-a născut la 5 oct. 1879 la Sibiu**.** Studii: Academia Navală din Fiume (23 sept. 1898-) și cursul de mine (30 sept. 1904-mai 1905)**.** Grade: cadet clasa a II-a (1 febr. 1900), cadet clasa I (9 sept. 1902), locotenent de fregată (1 mai 1905), locotenent de vas (1 nov. 1909), căpitan de fregată (1918), a fost primit în marină română la 1 iun. 1920 cu gradul de locotenent-comandor și vechimea de la 1 nov. 1918, ulterior cu vechimea rectificată la 1 nov. 1917 și rectificată la 1 apr. 1917, căpitan-comandor (1 apr. 1923 cu vechimea de la 1 apr. 1920), a trecut în rezervă la 5 oct. 1933, a trecut în retragere la 1 ian. 1941. Funcții îndeplinite: ofițer pe navele „Kaiserin und Konigin Maria Theresia” (23 iun. 1900), „Budapest” (1 mai 1902), personal pentru completarea Flotei (9 sept. 1902), ofițer pe „Monarch” (18 dec. 1903-sept. 1904), Comandant provizoriu al Comandamentul Portului Ragusa (mai 1905), „Erzherzog Karl” (9 dec. 1905), comandant de companie în Corpul de matrozi (15 sept. 1907), „Kaiser Karl VI” (1 mai 1908), „Erzherzog Ferdinand Max” (15 sept. 1908), comandant de companie în Corpul de matrozi (27 sept. 1909), „Kaiser Karl VI” (28 ian. 1911), „Erzherzog Ferdinand Max” (31 aug. 1911), „Kaiser Max” (15 aug. 1912-), detașat ofițer cu detaliu la Arsenalul Marinei-Stațiunea Maritimă Teodo, ofițer la Divizia de Mare-Apărările Fixe Regionale (1 iun. 1920-1 apr. 1921) comandantul Bateriilor de coastă din Apărarea Fixă Fluvială (1 apr.-1 oct. 1921), ajutorul comandantului Forței

[70] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1906-1918.

Navale Fluviale (1 oct. 1921), comandantul Monitorului „Brătianu” (1 mai 1924) și șef de stat major la Forța Navală Fluvială (1924-1 apr. 1925), comandant al Apărării Fixe Fluviale (1 apr. 1925-1 oct. 1927), comandantul Corpului Echipajelor Maritime (1 oct. 1927-1 apr. 1932) și ajutorul comandantului Bazei Navale Maritime (1 apr. 1932-5 oct. 1933)[71].

Provenea dintr-o familie nobiliară, având titlul de Freiherr (Baron).

Căpitan-comandor Camillo Eisenbeisser s-a născut la 8 febr. 1890 în loc. Suceava. Studii: Academia Navală din Fiume (1904-1908) și cursul de mine (1 oct. 1912-15 mai 1913). Grade: cadet clasa a II-a (16 iun. 1908), cadet de marină clasa I (1 iul. 1910), locotenent de fregată (1 mai 1911), locotenent de vas (1 nov. 1915), primit în marina română la 28 iun. 1920 cu gradul de locotenent-comandor și vechimea de la 1 apr. 1920, căpitan-comandor (31 mart. 1929), a trecut în rezervă la 31 oct. 1937, șters din controalele marinei militare la 17 nov. 1941. Funcții îndeplinite: ofițer pe Crucișătorul blindat „Sankt George” (14 aug. 1908), ofițer pe Crucișătorul blindat „Kaiser Karl VI” (17 dec. 1908), pe Crucișătorul „Zenta” (14 iul. 1910), Crucișătorul „Sankt George” (22 mai 1911), ofițer la Comandantul Apărării sub Apă din Divizia de Dunăre (28 iun. 1920-1 apr. 1921) și comandantul Grupului Mine și Torpile la Apărarea Fixă Fluvială (1 apr.-1 oct. 1921), ofițer în Forța Navală Maritimă (1 oct. 1921-dec. 1923), îmbarcat comandant Canonieră „Slt. Ghiculescu” (1 oct. 1921-iun. 1923), comandantul Grupului Navelor Dezarmate din Baza Navală Maritimă (dec. 1923-1 apr. 1924), profesor de de geografie maritimă și oceanografie, hidrografie, topografie și meteorolgie la Școala Navală (4 sept. 1923), ajutor administrativ al Forței Navale Maritime (1 apr. 1924-1 apr. 1925), comandantul Apărării Fixe Maritime (1 apr. 1925-1 oct. 1927), comandantul Apărării Fixe Fluviale (1 oct. 1927-15 mai 1931), omandantul Grupului de Instrucție și Luptă din Divizia de Dunăre și comandantul Monitorului „Lahovary” (15 mai 1931-1 oct. 1933), Comandamentul Forțelor Fluviale (1 oct. 1933-1 apr. 1934), comandantul Distrugătorului „Regina Maria” și comandantul Distrugătorului „Mărăști”, comandantul Grupului 2 Distrugătoare (16 apr.-1 nov. 1934) și comandantul Grupului Navelor Dezarmate din Divizia de Mare (1 apr. 1934-1 oct. 1936), comandantul Bazei Navale Fluviale (1 oct.-1 dec. 1936) și comandantul Depozitelor Fluviale de Echipaje și Materiale (1 dec. 1936-31 oct. 1937)[72].

Locotenent-comandor Armin de Baussnern (Bausznern) s-a născut în 16 nov. 1881 la Budapesta. Studii: Academia Navală din Fiume (1897-1901), cursul de ofițeri de semnalizare și telegrafie (15 sept. 1902), curs de mine marine (1 oct. 1908-20 mai 1909), curs de ofițeri de artilerie. Grade: cadet clasa a II-a (28 iun. 1901/1 iul. 1901), cadet clasa I (1 iul. 1903), locotenent de fregată (1 nov. 1906), locotenent de linie (1 mai 1911), a fost primit în armata română pe data de 1 sept. 1919 cu gradul de locotenent-comandor, a trecut în rezervă la 4 mai 1920. Funcții îndeplinite: ofițer

[71] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1900-1918, vezi și Marian Moșneagu, *op.cit.*, p. 15.

[72] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1908-1918, vezi și Marian Moșneagu, op.cit., p. 165.

pe navele „Wien” (7 oct. 1901), „Kaiser Franz Joseph I” (iun. 1902), „Arpad” (23 mai 1903), „Kaiserin Elisabeth” (27 dec. 1903), „Tegetthoff” (10 dec. 1905), ofițer secund pe „Gigant” (4 mai 1906), ofițer în Corpul Marinarilor (sept. 1906), „Babenberg” (28 dec. 1906), la dispoziția Flotei, pentru încadrare (21 dec. 1907), ofițer Nava Școala „Schwarzenberg” detașat la „Nautilus” (3 apr. 1908), secund pe Monitorul „Koros” (8 oct. 1908), ofițer pe „Tegetthoff” (21 apr. 1909), Torpilorul „Satellit” (mai 1910), ofițer instructor de explozivi la Școala de mine marine pe nava „Gamma” (30 sept. 1910), secund pe Torpilorul „Ulan” (1 sept. 1911), detașat la Batalionul 1 Pionieri Pozsony (3 ian. 1912), ofițer pe „Erzherzog Ferdinand Max” (15 aug. 1912), ofițer în Flotila de Dunăre. Ofițer în unitatea de nave de război a Armatei Roșii maghiare (1918–1919), reprezentant în Comisiei de repatriere a materialului de la Viena (aug. 1919–iun.1920).

A fost primul ofițer din marina militară care a părăsit „corabia”, revenind în țara natală, și activând în cadrul flotilei comerciale maghiare, în cea mai mare parte din activitate. A fost funcționar al Companiei de transport maritim „Oceania” (1922–1929), căpitan clasa a II-a al Gărzii Fluviale (din 1929). comandant al Regimentului „Sajkás” (1934–1937), comandant adjunct (1 mai–25 iun. 1937), comandant al Gărzii Fluviale (25 iun. 1937–15 ian.1939). consilier pentru pază fluvială al comandantului șef al forțelor armate (1 febr. 1938–1 febr.1940). Pensionat (1 mai 1940). A decedat la 29 mai 1960 la Pecs-Ungaria[73].

Locotenent-comandor Guido Fritsch s-a născut la 27 sept. 1888 la Reghinul Săsesc[74]. Studii: Academia Navală din Fiume (1905-1908), cursul de cadeți (15 sept. 1909-30 iun. 1910) și cursul de torpile. Grade: cadet clasa a II-a (16 iun. 1908), cadet clasa I (1 iul. 1910), locotenent de fregată (1 mai 1911), locotenent de vas (1 nov. 1915), primit în armata română la 1 sept. 1919 cu gradul de locotenent-comandor și cu vechimea rectificată la 1 sept. 1917, a trecut în rezervă la 1 mart. 1926. Funcții îndeplinite: ofițer pe Crucișătorul „Saint Georg” (14 aug. 1908), Crucișătorul „Kaiser Karl VI” (17 dec. 1908), „Arpad” (1 apr.-29 sept. 1909, 14 iul. 1910-31 mart. 1911), „Albatros” (31 mart. 1911), „Bellona” (31 iul 1911), detașat la Școala recruților din Corpul matrozilor (16 aug. 1912), ofițer secund pe Contratorpilorul B din Divizionul de Contratorpiloare (1 iul. 1920-1 iun. 1921), șeful artileriei Diviziei de Mare (1 apr.-1 oct. 1921), ofițer secund pe Distrugătorul (1 oct. 1921-), ofițer în statul major al marinei atașat pe lângă A.S.R. Principele Carol-inspector general al Marinei (1 dec. 1921-1922), comandantul Torpilorului „Fulgerul” și șef Serviciu Artilerie și Torpile în Divizia de Mare (1 iul. 1922-1 apr. 1923), comandant Apărarea Fixă Maritimă (1 apr. 1923-1 apr. 1925) și profesor de construcții navale la Școala Navală (10 dec. 1923-1924), comandant al Grupului 1 Monitoare și comandant al Monitorului „Kogălniceanu”din Forța Navală Fluvială (1 apr. 1925-1 mart. 1926), ofițer de rezervă la Divizia de Dunăre (1 mart. 1926). Decorații: Medalia „Maritimă” clasa a III-a (Î.D.R. nr, 2252 din 18 aug. 1943),

[73] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1901-1918.
[74] Alte documente dau ca loc al nașterii localitatea Bistrița.

Ordinul „Coroana României” cu spade în grad de Ofițer (Î.D.R. nr. 3272 din 29 dec. 1943).

A fost implicat într-un grav incident maritim, la 8 februarie 1922, soldat cu pierderea Torpilorului „Fulgerul” la a cărui comandă se afla, și care a eșuat la 3 km vest de Kilios, la ieșirea din Bosfor, în condițiile unui timp extrem de nefavorabil. Deși comisia nominalizată pentru cercetarea evenimentului nu l-a găsit vinovat, cariera acestuia a avut de suferit, demisionând din cadrele marinei[75].

Căpitan Victor Mihu s-a născut la 16 febr. 1895 în loc. Cacovița (azi Dumbrava), jud. Alba. Studii: Academia Navală la Fiume (1914-1915) și cursul de cadeți la Pola (1915-1916). Grade: cadet de marină (1 iul. 1914), locotenent de fregată (1 nov. 1916), încadrat în marina română la 1 sept. 1919 cu gradul de căpitan pe data de 21 mai 1919 în Divizia de Mare, a trecut în rezervă la 1 ian. 1920, brevet de căpitan de cursă lungă (1931). Funcții îndeplinite: ofițer provizoiu (1 febr. 1920), ofițer (1 apr. 1920), ofițer principal (1 apr. 1923), căpitan maritim 3 (1 apr. 1936), căpitan maritim 2 (1 apr. 1937), căpitan maritim (15 aug. 1939), căpitan principal maritim 1 în Serviciul Maritim Român (1 mai 1941), comandantul Cargoului „Sulina” (iun. 1939). Decorații: „Medalia Maritimă”, clasa a III-a, navigant, *pentru devotamentul și priceperea depusă în tot lungul carierii în conducerea vasului în înălțarea prestigiului Pavilionului Național.* (Î.D.R. nr. 2947 din 14 aug. 1937) și Ordinul „Steaua României” cu spade în grad de Ofițer (Î.D.R. nr. 2169 din 21 iul. 1942)

Căpitan Virgil Nedelcu s-a născut la 1 sept. 1899**.** Studii: cursul de cadeți de la Pola (14 febr. 1916-1918) și Școala de Aplicație a Marinei (15 oct. 1921-mai 1922). Grade: cadet (1917), primit în cadrele active ale marinei române cu gradul de sublocotenent la 2 iul. 1919 și vechimea rectificată de la 1 iul. 1917, locotenent (1 ian. 1921 cu vechimea de la 1 apr. 1920), căpitan (1 oct. 1928), trecut în rezervă la 10 iun. 1931. Funcții îndeplinite: ofițer în Divizionul de Canoniere (1919-1923), ofițer secund pe Torpilorul „Năluca” (1 apr. 1923), ofițer secund pe Torpilorul „Sborul” (1 apr. 1925-1 apr. 1926), comandant Companie Pază la Grupul Navelor Dezarmate (1 apr.-1 oct. 1926), ofițer pe Distrugătorul „Mărăști” din Baza Navală Maritimă (1 oct. 1926-1 apr. 1927), ofițer în Corpul Echipajelor Maritime (1 apr. 1927-1 apr. 1928), ajutor la Apărarea Fixă Maritimă (1 apr.-1 oct. 1928), comandant Companie Pază la Grupul Navelor Dezarmate (1 oct. 1928-10 iun. 1929), ofițer în Corpul Echipajelor Maritime, trecut în disponibilitate (10 iun. 1929-10 iun. 1931), concentrat comandantul Cargoului „Oltul” din Serviciul Maritim Român.

Dintre ofițerii din marina austro-ungară primiți în cadrele de rezervă ai marinei române, îi amintim pe:

Comandor Gustav Stummer s-a născut la 23 mai 1871. Studii: Academia Navală Fiume, curs pentru ofițeri mine marine și telegraf (15 sept. 1896), curs de ofițeri cu torpilele (1 oct. 1901), curs superior de ofițeri de artilerie (1 oct. 1907-15 apr. 1908). Grade: cadet clasa a II- (1 oct. 1890), cadet de marină clasa I (4 mart. 1892), locotenent de fregată (8 mai 1895), locotenent de vas (1 nov. 1901/13 sept.

[75] *Ibidem*, vezi și Marian Moșneagu, *op.cit.*, p. 219.

1903), căpitan de corvetă (1 nov. 1912), căpitan de fregată (1 mai 1916), primit în armata română cu gradul de comandor la 1 apr. 1921 și vechimea de la 1 aug. 1918 rectificată la 1 iun. 1918, fiind trecut în retragere la 1 ian. 1935. Funcții îndeplinite: ofițer pe Nava școală de artilerie „Novara" (oct. 1890-1891), „Erzherzog Friedrich" (23 sept. 1891-1892), „Custozza" (21 apr.-12 sept. 1892), „Frundsberg" (12 sept. 1892), „Kaiser Franz Joseph I" (30 oct. 1893), „Habsburg" (15 aug. 1894), comandant de pluton în Corpul Trupei (11 apr. 1895), ofițer pe navele „Schwarzenberg" (28 mart. 1897), „Leopold" (25 aug. 1899), „Zrinyi" (25 sept. 1900), Torpilorul „Cobra" (17 mai 1902-8 iun. 1903), „Arpad" (8 iun.-1 oct. 1903), ofițer cu pregătirea specială la Universitatea Tehnică din Viena (1 oct. 1903), ofițer pe nva „Habsburg" (15 sept. 1905), ofițer în Direcția a 6-a (20 sept. 1906-sept. 1907) și Direcția a 5-a din Comitetul Tehnic al Marinei (sept. 1907-), „Habsburg" (16 mart.-31 iul. 1909), ofițer la Cabinetul șefului Secției Marine din Ministerul de Război (31 iul. 1909-1912), ofițer secund pe „Aspern" (1 apr.-31 aug. 1912), ofițer cu detaliile pe nava „Adria" la Școala de Artilerie și Torpile de la Pola (31 aug. 1912-), ofițer de rezervă în Divizia de Dunăre (1 apr. 1921-1 ian. 1935)[76].

Comandor Weber Hugo Fiebiger s-a născut la 20 nov. 1871 la Sibiu**.** Studii: cursul de cadeți de marină și Academia Tehnică Militară Viena. Grade: cadet (11 apr. 1893), inginer provizoriu clasa a III-a (1 sept. 1895), inginer clasa a III-a artilerie marină (8 mart. 1899), inginer clasa a II-a (1 mai 1900), inginer clasa I (1 mai 1902), inginer șef clasa a III-a (1 nov. 1907), inginer șef clasa a II-a (1 nov. 1910), inginer șef clasa I (1 mai 1913), primit în armata română pe 1 decembrie 1923 cu gradul de comandor în rezervă și vechimea de la 1 mai 1913, la 5 dec. 1931 rectificat gradul de ofițer inginer șef clasa I de rezervă pe 1 mai 1913, trecut în retragere la 1 ian. 1935. Funcții îndeplinite: inginer și șef atelier în Direcția Artileriei (20 iun. 1900-febr. 1903), director adjunct (13 febr. 1903) și directorul Depozitului de Muniții al Marinei (ian. 1909-27 dec. 1910), directorul Direcției Artileriei (27 dec. 1910-), inginer artilerie navală la Comandamentul Marinei, ofițer de rezervă în Divizia de Mare (1 dec. 1923), procurist.

S-a remarcat ca fiind unul dintre cei mai buni specialiști în artileria navală și de coastă din marina austro-ungară[77].

Locotenent-colonel inginer Eugen Muntean s-a născut la 7 iul. 1878 în loc. Oravița, jud. Caraș. Studii: Politehnica din Viena-Secția electromecanică (1895-1901), inginer (1 febr. 1902), cursul de ofițeri de artilerie (30 sept. 1903-15 apr. 1904) și cursul de ofițeri cu mine (30 sept. 1904-mart. 1905). Grade: cadet (7 iul. 1899), inginer provizoriu clasa a III-a (1 iul. 1902), inginer clasa a III-a (1 aug. 1904), inginer clasa a II-a (1 nai 1908), inginer clasa I (1 mai 1908), inginer șef clasa a III-a (1 ian. 1914), inginer șef clasa a II-a (1 nov. 1917), primit în armata română la 14 aug. 1920 pe data de 1 dec. 1919 cu gradul de locotenent-colonel de artilerie și vechimea de la 1 nov. 1917, a trecut în retragere la 1 ian. 1940. Funcții îndeplinite: inginer în Direcția Artileriei din cadrul Flotei de Război (1 febr. 1902-30 sept. 1903,

[76] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1890-1918.
[77] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1893-1918.

15 apr.-30 sept. 1904), ofițer pe nava „Gamma” (31 mart. 1905), inginer în Direcția Artileriei (16 mai 1907), profesor de artilerie și mecanică la Academia Navală din Fiume (8 sept. 1911), șef Atelier Reparații armament artilerie (1914-1918), Șeful Resortului Industriei în Consiliul Dirigent, deputat (1919), inginer la Serviciul Tehnic al Consiliului Comunal Timișoara, director la Fabrica de candelabre electrice Timișoara, director general al Uzinelor Electrice Comunale din Cluj (1927), președinte al Camerei de Comerț și Industrie Cluj. Decorații: Medalia „Ferdinand” cu spade pe panglică (Î.D.R. nr. 1625 din 11 mai 1932 pe 8 iun. 1932)[78].

A fost unul din organizatorii răscoalei marinarilor de la Pola (oct.-nov. 1918) și membru al Marelui Sfat Național Român de la Alba Iulia (1 dec. 1918)

Căpitan-comandor mecanic Eduard Dahinten s-a născut la 2 iun. 1892 la Sibiu. Studii: Școala Navală - secția mecanici (17 sept. 1910). Grade: ajutor mecanic (1 mai 1916), cadet clasa I (1 mai 1918), primit în armata română la 1 apr. 1921 cu gradul de locotenent de rezervă și vechimea de la 1 nov. 1918, trecut în corpul ofițerilor mecanici cu gradul de ofițer mecanic clasa a II-a (rz) (3 dec. 1929 cu vechimea în grad de la 1 nov. 1918), ofițer mecanic clasa I (10 mai 1930), chemat temporar în activitate la 1 iul. 1930, chemat în activitate cu gradul de căpitan mecanic la 1 iul. 1931 cu vechimea de la 1 iul. 1930, locotenent-comandor mecanic (15 aug. 1938), a trecut în rezervă la 2 iun. 1941, căpitan-comandor mecanic (rz) (20 mart. 1943). Funcții îndeplinite: subofițer în Compania 12 mașini și utilaje navale, ofițer de rezervă în Divizia de Mare (1 apr. 1921-1 iul. 1930), Arsenalul Marinei, mecanic șef pe Ditrugătorul „Mărășești” (1 apr. 1932), Baza Navală Maritimă, Depozitele Maritime de Echipaje și Materiale. Decorații: Ordinul „Virtutea Maritimă” clasa a III-a navigant (Î.D.R. nr. 2430 din 19 aug. 1942).

Se poate afirma că, primirea în rândurile marinei române a unui număr însemnat de ofițeri activi și de rezervă din marina rusă, respectiv marina austro-ungară, cu o pregătirea marinărească deosebită, cu o bogată experiență la bordul navelor de luptă de diferite tipuri, de la cuirasate și submarine, la monitoare și nave de dimensiuni mai mici, și cu experiența luptelor pe mare și pe fluviu, a fost un lucru pozitiv și a adus un plus de valoare corpului de cadre de marină, cu rezultate dintre cele mai bune și care a contribuit la pregătirea noilor generații de ofițeri, maeștri militari și trupă din marina română, militară și civilă, ridicând prestigiul acesteia în perioada interbelică și, mai cu seamă, pe perioada desfășurării acțiunilor navale în cel de Al Doilea Război Mondial.

Marina austro-ungară a „contribuit” și la dezvoltarea parcului de nave militare al marinei române, prin transferarea către aceasta din urmă a unor nave ce deveniseră pradă de război. E adevărat, marile puteri învingătoare își luaseră navele de dimensiuni mari, marina română primind un număr redus de nave fluviale (monitoare) și maritime (torpiloare), precum și un număr redus de hidroavioane.

De menționat că, pe timpul operațiunilor armatei române în Ungaria, în anul 1919, au fost capturate un număr de 12 hidroavioane austro-ungare tip Hansa Brandemburg W-12 și UTZI care, după reparații și verificări, au intrat în dotarea

[78] Österreichisches Staatsarchiv/Rang und Einteilungsliste Marine 1902-1918.

Aeronauticii Române. Astfel, în conformitate cu Î.D.R. nr. 2256 bis din 15 mai 1920[79], a fost înființată Escadrila de Hydroplane sub comanda căpitanului de marină av. Constantin Negru.

De asemenea, în urma negocierilor, Conferința ambasadorilor a repartizat țării noastre, în anul 1920, trei monitoare din fosta flotă austro-ungară: „Inn", „Temeș" și „Sava", și care au intrat în reparație generală în țară, precum și șapte torpiloare, construite la Fiume și Trieste, și care au fost primite la Veneția de delegații marinei române și intrate în reparația generală a Arsenalul Marinei italiene. Ele au fost rebotezate astfel: Monitorul „Inn" – Monitorul „Basarabia", Monitorul „Sava" – Monitorul „Bucovina", Monitorul „Temeș" – Monitorul „Ardeal", Torpilorul 74 – „Viforul", Torpilorul 75 – „Vârtejul", Torpilorul 80 – „Vijelia", Torpilorul 81 – „Sborul", Torpilorul 82 – „Năluca", Torpilorul 83 – „Zmeul", și Torpilorul 84 – „Fulgerul".

Toate aceste nave, au întărit forța combativă a marinei române ce avea un parc de nave diminuat în urma războiului, foarte învechit, uzat și care nu mai făcea față noilor realități, inclusiv geografice, prin mărirea litoralului maritim și controlul exclusiv asupra Deltei Dunării.

În concluzie, schimbările survenite după 1918 în ceea ce privește înzestrarea cu un număr de nave, chiar dacă unele făcuseră campania, dar și încadrarea de cadre cu experiență, a făcut ca marina militară, dar și cea comercială, să-și revină într-o oarecare măsură, după pierderile materiale și mai ales umane din perioada războiului, sperându-se într-o dezvoltare corespunzătoare a acestei categorii de forțe.

OFFICERS OF THE RUSSIAN NAVY AND AUSTRO-HUNGARIAN NAVY ENTER THE SERVICE OF THE ROMANIAN NAVY AFTER 1918

-abstract-

Key Words: active officers, reserve officers, Romanian navy, Russian navy, Austro-Hungarian Navy

The reception in the ranks of the Romanian Navy of a significant number of active and reserve officers from the Russian Navy, respectively the Austro-Hungarian Navy, with special naval training, with rich experience aboard combat ships of various types, from battleships and submarines, in monitors and smaller ships, and with the experience of sea and river battles, it was a positive thing and added value to the naval cadre corps, with results among the best and which contributed to the training of new generations of officers, military masters and troops from the Romanian navy, military and civil, raising its prestige in the interwar period and, especially, during the period of the naval actions in the Second World War.

[79] „Monitorul Oficial" nr. 60 din 18 iunie 1920.

CAPTURAREA TUNULUI DE 420 MM DIN ORAȘUL GYOR DE CĂTRE REGIMENTUL 7 VÂNĂTORI ÎN TIMPUL CAMPANIEI DIN UNGARIA DIN 1919

Dr. Ion RÎȘNOVEANU[*]

Victoria Armatei Române de la sfârșitul lunii iunie 1919 asupra trupelor loiale guvernului Garbai-Kun nu a reprezentat punctul final al operațiilor militare românești desfășurate la vest de Tisza. Principalul motiv a fost acela că decidenții politici maghiari continuau să nu recunoască, în mod explicit, hotărârea Marii Adunări Naționale de la Alba-Iulia, din 1 Decembrie 1918. Mai mult, puterea politică de la Budapesta recurgea la puterea armelor pentru a se opune împlinirii deciziei luate, în mod democratic, de către cei 1228 de deputați[1].

În aceste condiții, Marele Cartier General a emis *Ordinul de operații nr. 85 din 26 iulie 1919* prin care se ordona ca *inamicul retras în completă dezordine la vest de Tisa să fie urmărit până la completa lui distrugere*[2].

Primind acest ordin, trupele române și-au continuat înaintarea pe direcția generală Budapesta, pe care au atins-o în cursul zilei de 3 august 1919. Astfel, trei escadroane din Brigada 4 Roșiori, însoțite de două grupe de mitraliere din Regimentul 6 Roșiori și o secție de artilerie călăreață, aflate sub comanda generalului de brigadă Gheorghe Rusescu[3], au ajuns la bariera de est a Budapestei. Aici, pe o ploaie torențială, generalul român a fost întâmpinat de o delegație a noului guvern care i-a solicitat ca trupele române să nu pătrundă în oraș. Răspunsul generalului român, unul dintre cei mai importanți comandanți militari ai Armatei Române în timpul Primului Război Mondial, a fost pe măsură. Acesta a ordonat ca gurile de foc ale tunurilor să fie îndreptate spre Budapesta, amenințând chiar, că va face uz de forță dacă ar fi împiedicat să intre în Capitală.

În aceste condiții, în seara zilei de 3 august 1919, trupele române au pătruns în Budapesta, fiind cartiruite în cazarma *Arhiducele Joseph*[4].

---

[*] Cercetător științific III, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”.

[1] Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *În apărarea României Mari,* București, Editura Enciclopedică, 1994, p. 280.

[2] Apud, *Ibidem*, p. 280. Pe baza instrucțiunilor operative date de Marele Cartier General, Comandamentul Trupelor din Transilvania a redactat *Ordinul de operații nr. 20 din 27 iulie 1919* care prevedea, ca misiune principală, *urmărirea inamicului la vest de Tisa până la completa lui distrugere*.

[3] Generalul de divizie Gheorghe Rusescu s-a născut la 9 septembrie 1867. La 1 iulie 1888 a absolvit Școala de Ofițeri de Cavalerie și Infanterie din București, fiind avansat la gradul de sublocotenent și repartizat la Regimentul 3 Roșiori. Grade militare: locotenent (30 august 1892), căpitan (10 mai 1892), maior (25 iunie 1906), locotenent-colonel (1 aprilie 1913), colonel (1 aprilie 1916), general de brigadă (1 septembrie 1917), general de divizie (1931). Vezi și Ministerul de Răsboi, *Anuarul Armatei Române pe anul 1916*, București, Editura „Universala” Iancu Ionescu, 1916, p. 586.

[4] Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *op. cit.*, p. 290.

La 4 august, la ora 18.00, generalul Gheorghe Mărdărescu[5], comandantul Comandamentului Trupelor din Transilvania, a primit, pe bulevardul Andrássy, defilarea unui bloc de paradă alcătuit din efective ale Regimentului 4 Vânători, un divizion din organica Regimentului 6 Roșiori și un escadron din compunerea Regimentului 23 Artilerie[6].

În aceste condiții, patru zile mai târziu, mai exact la 6 august, efective ale Regimentului 7 Vânători afluiau prin bariera de est a orașului. Însă, după numai două săptămâni, Comandamentul Trupelor din Transilvania a ordonat deplasarea și redislocarea acestei unități în orașul Györ în vederea lichidării oricărui punct de rezistență bolșevic care acționa în zonă.

De aici, începe aventura povestită de sublocotenentul Ioan N. Popa[7] despre capturarea obuzierului de 420 mm de la Fabrica de muniție din acest oraș de către Regimentul 7 Vânători în timpul Campaniei din Ungaria din anul 1919.

Vă prezentăm, în continuare, *Memoriul* întocmit, în anii '70, de colonelul (rtg.) Ioan N. Popa, participant direct la aceste evenimente. Menționăm că am păstrat grafia folosită de autor, tocmai pentru a sublinia autenticitatea acestui document care prezintă relațiile dintre trupele române și populația civilă maghiară.

MEMORIU
asupra
capturărei și evacuărei tunului de calibru 420 mm din orașul Györ (Ungaria) în campania din anul 1919

În ziua de 6 august 1919, dimineața cam pe la ora 5, Regimentul 7 Vânători a intrat în Buda-Pesta pe strada Andrasi (Andrasy utca). După ce-am parcurs în această stradă cca. 500-600 m, regimentul s-a oprit; apoi a mai parcurs cca. 300-400 m și a intrat în cazarma „Maria Terezia", cazarmă care se afla pe partea stânga a străzei Andrasy, unde a cantonat.

---

[5] Generalul de corp de armată Gheorghe Mărdărescu s-a născut la 16 august 1866, la Iași. La 1 iulie 1888 a absolvit Școala de Ofițeri de Cavalerie și Infanterie din București, fiind avansat la gradul de sublocotenent și repartizat la Regimentul 3 Infanterie de Line. Grade militare: locotenent (1 august 1891), căpitan (8 aprilie 1896), maior (10 mai 1906), locotenent-colonel (10 mai 1910), colonel (1 aprilie 1913), general de brigadă (10 mai 1916), general de divizie (10 mai 1918), general de corp de armată (17 iunie 1927). Arhivele Militare Naționale Române, fond Direcția Cadre Învățământ, Memorii Bătrâni, Registru foi matricole ofițeri activi de infanterie, dosar nr. 3. Vezi și Valeriu Avram, Lucian Drăghici, Gabriel-George Pătrașcu, Ion Rîșnoveanu, *Războiul de Întregire (1916-1919). Comandanți militari români*, București, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, 2016, pp. 115-117.

[6] Dumitru Preda, Vasile Alexandrescu, Costică Prodan, *op. cit.*, p. 290.

[7] Locotenentul Ioan N. Popa s-a născut la 9 ianuarie 1897. A fost înaintat la gradul de sublocotenent în rezervă la 1 iulie 1917, apoi locotenent la 1 octombrie 1919. Ministerul de Răsboi, *Anuarul Armatei Române pe anul 1920*, București, Atelierele Grafice SOCEC, 1920, p. 191.

În noaptea zilei de 10 sau 11 august, din ordin, R.7.V. a părăsit cazarma „Maria Terezia” și s-a instalat în cazarma „Petöfi”, din Buda, cazarmă care se află imediat la stânga după ce treci podul „Margareta”, lăsând în urmă, pe dreapta, insula cu același nume.

În această cazarmă a cantonat până în noaptea zilei de 17 august. În acea noapte, 17 august 1919, R.7.V. s-a îmbarcat în două trenuri și a plecat cu destinația Györ (Raab), localitate care se află la cca. 130-140 km către Viena. După câte îmi amintesc, am trecut prin stațiile c.f.: Tatabania-Tatatovaras-Kumarno-Komaron, o veche cetate pe Dunăre și un centru economic de frontieră cu republica Ceho-Slovacia, și pe la orele 9 sau 10 am oprit în stația Györ-Szt.-Ivan, stație care se află la 9-10 km depărtare de Györ, unde am debarcat.

Țin să reamintesc că în această stație a fost ucis sublocotenentul de rezervă Ioniță de către doi muncitori maghiari, care treerau la o mașină grâu.

În această stație - Györ-Szt.-Ivan - regimentul a debarcat, a luat masa, și-a pus ținuta în ordine, iar la orele 15 s-a pus în marș către Györ (Raab).

Cînd am ajuns la marginea orașului Györ, regimentul a fost întâmpinat de autoritățile orașului, între care se afla multă miliție. Primarul orașului, printr-un tălmaciu, un român ardelean aflat în poliția orașului, a spus:

„- Orașul se predă. Nu veți întâmpina aici nici o rezistență. Avem cazarmă pentru cazarea trupei, iar pentru domnii ofițeri avem bilete de cartiruire și vor fi conduși de către poliție. În limitele posibilităților, vă vom satisface cererile dv. de hrană”.

Colonelul Corijescu, comandantul R.7V, prin Locot. Barbu, fost ofițer în armata maghiară și prizonier în Rusia, a răspuns:

„- Vă mulțumim. Avem convingerea că nu se va întâmpla nici un incident”.

La orele 18, în ziua de 18 august 1919, Regimentul 7 Vânători, în frunte cu Colonelul Corijescu Victor, comandantul Regimentului și urmat de subsemnatul, Sublocotenent Popa N. Ioan, în calitate de ofițer informator și cu batalioanele la distanță, am intrat în orașul Györ.

Regimentul era precedat de două automobile în care se afla șeful poliției și vre-o opt polițai, care ne-au călăuzit până la cazarma vânătorilor, vadász kaszárnya, cazarmă situată la cca. 1500 m S-W orașul Györ.

În timpul marșului, colonelul Corijescu, printr-un semn, mă cheamă la el și-mi spuse:

„- Să-mi amintești că ofițerii vor dormi în cazarmă în această noapte și că o companie, întărită cu două plutoane mitraliere, va face siguranța regimentului. Ai înțeles?”. După ce am răspuns „am înțeles”, am rămas la locul meu.

Se înțelege de la sine că regimentul a ocupat cazarma luând toate măsurile de siguranță. Ofițerii au dormit în noaptea de 18-19 august în cazarmă.

La cererea șefului de poliție, regimentul a dispus formarea unui pluton înarmat, din ordonanțele ofițerilor, sub comanda unui locotenent și, împreună cu cei opt polițai, au plecat în oraș unde li s-au arătat locurile de încartiruire și postul de comandă. P.C.R. (Postul de Comandă al Regimentului) a fost fixat la primăria din Györ, nu departe de gara Györ, peste c.f. pe dreapta, privind de pe pod, către Viena.

Țin să menționez că atât timp cât am mărșăluit prin orașul Györ către cazarma vânătorilor în seara zilei de 18 august, n-am văzut pe străzi și n-am întâlnit nici o ființă omenească. Orașul părea pustiu!

În ziua de 19 august, cam pe la ora 10, după ce ne-am instalat și organizat, colonelul comandant m-a chemat și mi-a ordonat:

„- Pe lângă serviciul de informator pe care-l ai, vei îndeplini și serviciul cu evacuarea; deci vei evacua totul ce voi ordona eu. Pentru a ști ce materiale urmează a fi evacuate, până în ziua de 23 august, ora 8, îmi vei prezenta inventare, în dublu, de materialele fasonate sau în curs de fasonare, care se găsesc în fabrici. Deocamdată, atât. Poți pleca”.

Eu, la acea oră, habar n-aveam ce fabrici sunt și câte sunt, anume în orașul Györ.

După o chibzuință mai îndelungată, m-am hotărât să folosesc următoarea stratagemă: Prin poliția orașului voi chema mâine dimineață, 21 august, ora 7, pe toți directorii de fabrici și le voi spune:

„- Statul român va evacua toate obiectele fasonate sau nefasonate. Tot ce se va evacua se va plăti. Bazat pe această hotărâre, dumneavoastră ne veți întocmi inventare în triplu exemplar, astfel că îmbarcarea în vagoane să corespundă exact cu inventarul. Care dintre dumneavoastră va trece mai puțin va trage consecințele. Mâine seară, 22 august ora 19, veți fi cu două exemplare din aceste inventare aici și le veți preda mie”. Zis și făcut.

În ziua de 21 august ora 7, s-au prezentat la postul de comandă, primăria din Györ directorii fabricilor: de tunuri, de hamuri, de ciocolată, de bocanci, de curele transmisiuni, de binocluri, de cărămidă și fabrica de zahăr.

După ce s-a făcut apelul după tabelul trimis de poliție, li s-au expus de către subsemnatul în limba română și de caporalul Ianău, un ceangău din Călugăra Mare, jud. Bacău, în limba maghiară problema inventarelor, le-am ordonat ca în ziua de 22 august ora 19, să fie predate la comandamentul român.

Când în ziua de 22 august ora 19, s-au prezentat toți cu inventarele, s-a făcut verificarea și traducerea lor, în românește. Cu facerea acestor operații s-a constatat că toate fabricile au stocuri apreciabile de obiecte fasonate în afară de fabrica de tunuri care, afară de câteva „țevi” de calibru 37 și 75 și câteva „afete”, în reparație, nu prevedea nimic, dar absolut... nimic!

În acel timp, societatea maghiară din Györ era împărțită în două clase:

- Clasa „albă”, ...necomuniștii și

- Clasa „roșie”, ...comuniștii.

Între aceste clase era o ură de nedescris, o luptă acerbă.

Cât timp Bella Kun (Bèla Kun - n.a.)*, secretarul P.C.M. din acea vreme, a fost la putere, „roșii” au umplut pușcăria, o închisoare mare cu subsoluri (beciuri) și etaje, cu albi! Când, însă, amiralul Horty Miklos* (Miklós Horthy - n.a.) *reușise să-și formeze un corp de armată (trei divizii) în regiunea Șopron și mai ales când s-a aflat că elemente ale armatei române vor sosi din momemt în moment, în Györ, clasa „albă” a prins curaj și prin măsuri rapide în eliberează, din pușcărie, pe „albi” și o umple, până la refuz, cu „roșii”.*

Eu n-am ocupat cantonamentul repartizat de poliție pentru că era departe; m-am instalat la un cizmar, vis-a-vis de comandament, la cca. 3 minute de marș, până la birou.

Ori de câte ori mă duceam acasă, găseam pe proprietăreasă plângând. Am chemat pe caporalul Ianău și am întreprins o discuție cu proprietăreasa, soția cizmarului, și din cele discutate au reeșit cele de mai jos:

Că toți roșii, precum și cei bănuiți că simpatizează cu comuniștii, au fost închiși în pușcăria orașului;

- că și bărbatul ei este închis și este și bolnav;

- că toți cei închiși sunt schingiuiți și bătuți groaznic;

- că la cei închiși nu li se dă mâncare și

- că nu-i scoate la W.C.

Aceste informații m-au determinat, ca a doua zi, disdedimineață, cu plutonul 1 din compania 7-a, pluton pe care-l comandam eu, să mă duc la închisoarea orașului.

Ajungând la închisoare, după ce am dezarmat garda închisorii, însoțit de o grupă din plutonul meu și de un gardian, am inspectat o bună parte din celule și am constatat că informațiile date de proprietăreasă sunt adevărate. Ce am văzut și ce mi s-a adus la cunoștință m-au determinat și mă determină și astăzi să afirm:

„- Să te ferească Cel de Sus de răzbunarea maghiară”.

Cu aceste informații verificate, m-am prezentat comandantului de regiment și i-am raportat aceste informații în lumina adevărului.

Colonelul Corijescu V., comandantul Regimentului 7 Vânători de câmp, când a auzit grozăviile care se petrec, a ordonat:

„- Dai imediat un ordin în care să precizezi că, comandantul român nu tolerează asemenea fapte. Toți cei care vor săvârși asemenea fapte, vor fi trași la răspundere. Vei scrie ordinul și în limba maghiară. Așa să faci nene și să de duci D-ta cu ordinul”.

Zis și făcut. A doua zi s-a răspândit vestea că, Comandamentul Român nu mai tolerează tratamentul neuman aplicat celor închiși în închisoare, iar gazda mea a încetat plânsul și jalea.

La vre-o zi interval, am mai avut cu gazda mea, soția cizmarului, o convorbire care s-a încheiat cu următoarea promisiune-angajament:

„- Pot să scot din închisoare și să-i redau libertatea, pe orișicare om care ne spune unde sunt ascunse tunuri, mitraliere, aruncătoare etc, etc. Pe cei care ne vor da aceste informații îi vom trimite în Ardeal și-i vom scăpa astfel de teroarea maghiară”.

În aceiași zi, cam pe la orele 15-16, gazda plecă de-acasă. După ea, eșii și eu; în curte mă întâlnii cu caporalul Ianău care îmi șopti:

„- Gazda Dv. mi-a spus că diseară va aduce, la Dv., pe nașul ei, care-i maistru la fabrica de tunuri și acel om știe multe”.

În seara aceleiași zile, cam pe la orele 22-23, intră în cameră introdus de Ianău un om de statură mijlocie, bine făcut și destul de îngrijit îmbrăcat, care prin Ianău, mi-a spus:

„- Eu sunt naşul, de cununie, al gazdei, al cărei soţ este în puşcărie; mi-i şi rudă. Fină mea, gazda Dv., mi-a spus că acela din puşcăriaşi care vă spune unde sunt ascunse mitraliere sau tunurile din fabrica de tunuri, îl scoateţi din puşcărie şi-l trimiteţi în Ardeal. Este adevărat?”.

Eu i-am răspuns:

„- Da, aşa este. Îl scot din puşcărie şi-l trimit în Ardeal. Îl trimit numai, dacă el voeşte să se ducă!”.

„- Atunci, vă rog, ascultaţi-mă. Eu vin pentru finul meu, şoţul gazdei, care-i în puşcărie şi vă dau următoarea informaţie: În fabrica de tunuri de aici, se află un tun de calibru 420 mm; un tun mare! Cu aceste tunuri au distrus germanii forturile „Liège” şi „Namür”. Le-au trimis aci germanii, ca model, să fabricăm şi noi vre-o şase bucăţi. Tunul acesta este aici, la noi, nu se vede pentru că este demontat şi e împrăştiat piesă cu piesă. Numai directorul ştie unde sunt ascunse piesele. Are vagonul lui. Se transportă numai pe vagonul lui, pe calea ferată. Aşa a sosit aici, pe vagonul lui”. După o pauză, zise: „- Ceea ce v-am spus este adevărat”.

După o pauză mă întrebă: „- Dacă scoateţi tunul, îl scoateţi din închisoare pe finul meu?”. Eu i-am răspuns: „- Fii sigur că-l scot şi dacă va voi... îl voi trimite în Ardeal”.

A doua zi, să fi fost 24-25 august 1919, pe la ora 7, însoţit de caporalul Ianău şi un sergent ne găseam la poarta fabricei de tunuri unde am fost primiţi de garda română şi al cărei comandant ne informă că directorul fabricii este la domiciliul situat în incinta fabricii.

Scăpasem din vedere să spun că, la fiecare fabrică, încă din 19 august, se instalaseră gărzi româneşti, cu consemnul: „de a le păzi de incendii şi a nu permite să se scoată nici un obiect afară din fabrici”.

După ce primi raportul comand. de gardă, am intrat în curte şi apoi am trimis, pe caporalul Ianău însoţit de caporalul de schimb, la director şi să-i spună aşa: „Domnule Director! Un domn ofiţer de la comandamentul român vă poftеşte în curte”.

Caporalul Ianău s-a înapoiat cu răspunsul: „- Vine imediat”. Şi, într-adevăr, veni imediat. După prezentări, prin Ianău, i-am spus: „- Tunul cal. 420 mm, pe care l-aţi demontat acum câteva zile, să-l montaţi în 24 ore, gata de plecare. Să nu-i lipsească vreo piesă. Dumneavostră răspundeţi. Bună ziua”.

Înainte de plecarea mea la postul de comandă al regimentului, am dat ordin sergentului comandant de gardă să supravegheze, îndeaproape, pe director, să nu-i permită să părăsească fabrica şi să-i taie legătura telefonică.

Când după 24 ore m-am dus să văd unde a ajuns cu montarea tunului, am primit răspunsul: „- În fabrică nu-i nici un tun de 420 mm”.

Pentru a-l aduce la realitate, a spune adevărul, l-am despărţit de familie, dându-i domiciliu la subsol, unde pentru odihnă îl aştepta un pat de scânduri, iar ca mâncare i se servea, de către un soldat român, un singur fel şi acela... odată pe zi.

După vreo două zile, cam în 29 august, determinat de aerul rece din cameră care-i pătrunsese în corp, de „tăria” scândurilor de la pat şi mai ales de

mâncarea foarte, foarte puțin nutritivă, prin soldatul care-l păzea, m-a chemat și mi-a spus:

„- Vă predau tunul dar pentru a avea o motivare față de „cei din Buda-Pesta”, să simulați că voiți să mă spânzurați”. I-am răspuns:

„- Aceasta nu pot s-o fac! Românii nu spânzură oameni! Îi destul că le vei spune că te-am ținut la răcoare. Până mâine tunul să fie montat, gata de plecare. Bagă de seamă!”.

Cam în ziua de 30 august pe la orele 11, când m-am dus la fabrică, colosul tun de 420 mm. era montat pe vagonetele speciale, gata de plecare.

Îmi amintesc că eu am dispus să se pună „unsoare” în cutiuțele de la osii.

Adoua zi, pe la orele 9, după ce a fost văzut de comandantul regimentului, vagoanele cu colosul „Beretta”, sub pază, a luat drumul către România.

Din cele spuse, conchidem că:

„- Tunul obuzier de 420 mm., care se află în parcul „Națiunei” și cu care calibru germanii au distrus forturile „Liège” și „Namür” în anul 1914, a fost capturat, de la unguri, în anul 1919, de către Regimentul 7 Vânători de câmp prin sublocotenentul Popa N. Ioan”.

Afară de acest tun, prin serviciul de informații, R.7V. de câmp a mai capturat și evacuat în țară:

- 4-5 obuziere noi cal. 150 mm. descoperite într-o pădure situată la 7-8 km. N. orașul Györ;

- 11 (unsprezece) tunuri de tranșee, descoperite în fundul unui beciu, proprietatea protopopiatului catolic, tocmai la Nyulfalva, localitate situată la cca. 25-30 km. W. de orașul Györ;

- Idem s-a mai capturat 10 (zece) mitraliere și vreo câteva vagoane pline cu curele de transmisiuni.

Memoriu întocmit de colonel în retr. Popa N. Ioan, fost sublocotenent în acea vreme.

În concluzie, efectivele Armatei Române, aflate în compunerea Comandamentului Trupelor din Transilvania, care au acționat în Campania din Transilvania și Ungaria în 1919, au avut ca misiune principală alungarea de la putere a Sfatului Sovietelor din Ungaria condus de Bèla Kun, precum și anihilarea oricărui pericol militar care ar fi periclitat hotărârea celor 1228 de deputați care, în cadrul Marii Adunări Naționale de la Alba-Iulia, au hotărât Unirea Transilvaniei, Banatului, Maramureșului și Crișanei cu Vechiul Regat.

CAPTURE OF THE 420 MM CANNON IN THE CITY OF GYOR
BY THE 7TH HUNTERS REGIMENT
DURING THE HUNGARY CAMPAIGN OF 1919
-abstract-

Key Words: The Great Headquarters, Romanian Army, World War I, Order of Operations, Memorandum

The forces of the Romanian Army, in the composition of the Transylvanian Troops Command, which acted in the Transylvanian and Hungarian Campaign in 1919, had as their main mission the expulsion from power of the Council of Soviets in Hungary led by Bèla Kun, as well as the annihilation of any military danger that would have jeopardized the decision of the 1228 deputies who, within the Great National Assembly from Alba-Iulia, decided on the Union of Transylvania, Banat, Maramureş and Crişana with the Old Kingdom.

PROFESORI UITAȚI AI CONSTANȚEI INTERBELICE

Dr. Lavinia DUMITRAȘCU[*]

Şi azi, când vorbeşti despre învăţământul constănţean, te referi, în primul rând, la Colegiul Național „Mircea cel Bătrân”. Nu doar pentru că este cel mai vechi gimnaziu/liceu/colegiu din orașul de pe malul mării, ci și pentru că, de-a lungul timpului, de pe băncile lui s-au ridicat nume de prestigiu pe plan național și internațional (jurnalistul și omul politic George Beza, comandorul Constantin Copaciu, actorul Hamdi Cerchez, generalul Ion Eremia, matematicianul, statisticianul, pedagogul și economistul Nicolae Georgescu-Roegen, inginerul chimist Petre Frangopol, fizicianul Musa Geavit, biologul și oceanologul Mircea Traian Gomoiu, regizorul Stere Gulea, scriitorul Corneliu Leu, medicul Alexandru Pesamosca etc.) şi pentru că elevii au obținut rezultate deosebite la concursuri naționale și internaționale. Aceasta s-a datorat profesorilor foarte bine pregătiți, personalități de marcă ale culturii locale, regionale, naționale și chiar internaționale.

Aplecarea mea spre profesorii de la „Mircea” s-a datorat „descoperirii” unor „state de serviciu” ale unor „dascăli” interbelici și imediat postbelici de la Liceul „Mircea cel Bătrân” în Depozitul de Istorie Modernă-Contemporană a Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța. Între acestea, profesori despre care nu auzisem prea multe. Mă voi opri la doar cinci dintre aceștia, pe nedrept uitați: Jules Berbier, Gheorghe Toma, Nicon Turtureanu, Petru Ionescu, Stavru Tarasov.

JULES BERBIER, profesor de limba franceză, s-a născut pe 18 august 1873, în București.[1] Provine dintr-o familie de francezi românizați[2], având naționalitate română și religie catolică.

S-a căsătorit în 1898 și, până la data completării „Statului personal” – 1921 -, nu avea copii.

Era *„ieșit din rândurile armatei*”, deși fusese înregimentat în Regimentul 7 Racova nr. 25 Vaslui.

Și-a luat bacalaureat în București, și este licențiat în Litere – filologie modernă –, la Universitatea din Iași (octombrie 1904).

A predat limba franceză, fiind profesor suplinitor din septembrie 1895, profesor provizoriu din septembrie 1909 și profesor definitiv din iunie 1913.

Jules Berbier a predat la gimnaziul Vaslui (1 septembrie 1895-15 septembrie 1902), la gimnaziul din Dorohoi (15 septembrie 1902-15 ianuarie 1905), la

---

[*] Cercetător științific III, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța.

[1] Depozitul de Istorie Modernă-Contemporană al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța (în continuare MINAC), inv. 1111 – *Stat personal Jules Berbier*, 31 august 1921; *Aniversarea a 25 de ani a Liceului „Mircea cel Bătrân” din Constanța. Anuar anul școlar 1921-1922, Constanța, Institutul de Arte Grafice și Editură „Constanța”*, 1923, p. 77 dă ca an de ștere 1875, dar considerăm anul 1873, „statul personal” fiind completat de Jules Berbier.

[2] Ion Faiter, *Monografia Colegiului Național „Mircea cel Bătrân” Constanța*, Ed. Muntenia, Constanța, 2004, p. 49.

gimnaziul din Călărași (1 martie 1905-1 septembrie 1905), din nou la gimnaziul din Dorohoi (1 septembrie 1905-1 septembrie 1906, 1 martie 1907-1 septembrie 1912).[3]

În februarie 1904, Jules Berbier a fost numit supraveghetor de ordine la gimnaziul din Dorohoi[4], în iunie 1905 este membru în comisia examenului de absolvire la gimnaziul din Călărași[5] și în iulie 1909, la gimnaziul din Dorohoi.[6]

În iunie 1906, profesorul de franceză organizează, cu elevii clasei a IV-a a Gimnaziului „Grigore Ghica" din Dorohoi, o excursie științifică în Bucovina.[7]

La Liceul „Mircea cel Bătrân" din Constanța, acesta a predat de pe 1 septembrie 1912 și lucra la data completării „Statului personal" - 31 august 1921, fiind profesor, în același timp, și la Școala comercială Constanța.[8]

În perioada 1912-1916, Jules Berbier conduce Institutul particular „Profesorii asociați", o „prelungire" a liceului „Mircea cel Bătrân" - în contextul creșterii accentuate a numărului de elevi și a lipsei de spațiu -, continuând să fie profesor la liceul constănțean.[9] A fost „statornic membru" al comitetului școlar, ținând și contabilitatea.[10]

În anul școlar 1922-1923, însoțește elevi ai școlii în excursie la Cernavoda.[11]

Pe 1 septembrie 1924, profesorul definitiv de limbă franceză Jules Berbier *„s-a permutat la Liceul din Râmnicul Sărat. D-sa a funcționat la liceul din Constanța neîntrerupt timp de 12 ani.*

Bucurându-se de o reputație didactică eminentă și desvoltând o activitate intensă ca membru al comitetului școlar încă de la înființarea acestei instituțiuni, prin munca și capacitatea dovedită a fost unul dintre susținătorii școalei noastre. De aceea plecarea d-sale a lăsat un gol greu de împlinit și a fost viu regretată de colegi și de toți prietenii liceului. Recunoștința atâtor serii de elevi va fi cea mai adevărată recunoaștere a meritelor distinsului profesor".[12]

---

[3] MINAC, inv. 1111.

[4] „Evenimentul", XII, nr. 9, 21 februarie 1904, p. 9.

[5] *Comisiunile examinatoare a absolvenților de gimnazii și licee*, în „Universul", XXIII, nr. 158, 12 iunie 1905.

[6] *Examenele de absolvire la școalele secundare. Comisiunile examinatoare*, în „Dimineața", VI, nr. 1911, 17 iulie 1909, p. 5.

[7] *Dorohoiu - Excursiune școlară*, în „Universul", XXIV, nr. 162, 16 iunie 1906, p. 2.

[8] MINAC, inv. 1111.

[9] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 45; *Aniversarea a 25 de ani a Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța…*, p. 56.

[10] *Aniversarea de 40 de ani a Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța. Anuarul - volumul al X-lea pe anii școlari 1934-1935 și 1935-1936*, Institutul de Arte Grafice „Albania", Constanța, 1937, p. 20; *Anuarul Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța publicat de direcțiunea școalei,* Constanța, Tipografia „Victoria" George I. Georgescu, 1924.

[11] *Anuarul Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța publicat de direcțiunea școalei…*, 1924.

[12] *Transferarea D-lui Profesor Jules Berbier*, în „Anuarul Liceului «Mircea cel Bătrân» din Constanța pe anul școlar 1923-1924 publicat de direcțiunea școalei, Constanța, Tipografia Comercială „La lucrătorii Asociați", 1924, p. 76.

După terminarea Primului Război Mondial, intelectualitatea Constanței începe lupta pentru ridicarea unei clădiri a Liceului. Din comitetul școlar implicat, din partea corpului didactic, face parte și J. Berbier.[13]

În iunie 1934, este numit profesor definitiv la Școala comercială elementară și superioară Buzău[14] și, peste doi ani, este transferat la Școala comercială superioară „Bălăcescu" din București.[15] În monografia Liceului „Mircea cel Bătrân" este înregistrat ca profesor între 1906-1924[16] dar, fără îndoială, cu pauzele în care a predat la alte instituții de învățământ din țară.

Jules Berbier este prezent și în publicistica vremii, traducând lucrări despre arheologia dobrogeană.

Un fost elev al său de la liceul constănțean, Sorin Dimitriu, afirmă că acesta era *„pretențios, dar sever și bun pedagog"*.[17]

O atitudine critică o are fostul său elev Mihail Dida, care povestește despre fostul său profesor de franceză: *„Scurt, gras, cu capul sprijinit pe dreapta de o gâlcă cât pumnul, moș Berbier, un «bonhomme», indiferent și plictisit. Nu ne-a explicat niciodată nimic. Nu ne-a citit niciodată, măcar de leac, un rând în franțuzește. Ne punea să citim, să traducem și ne corecta greșelile. Atât! Ne vorbea, când ne vorbea, și asta foarte rar, în românește. Mi-am dat seama cam târziu că moșul ne cunoștea ce ne poate pielea așa cum își cunoștea propriul buzunar."* După o pățanie legată de copiere la teză, acesta concluzionează: *„moș Berbier ne-a dovedit că citind la catedră ziarul «Universul», el tot ne prindea când copiam. Tot anul nu ne-a scos din patru sau cinci (...). Dar Berbier nu a lăsat pe nimeni corigent. Deși francez, el nu ne-a învățat cu nimic mai multă franceză decât profesorii din anii precedenți"*.[18]

Într-o poezie dedicată profesorilor lui, elevul Grigore Sălceanu, viitorul poet, îl amintea și pe profesorul său de franceză: *„Berbier, cu glasu-i dulce, ca un murmur diafan,/Cu suavități de înger și parfum verlainian"*.[19]

Jules Berbier a primit „Medalia Jubiliară" și este cavaler al Ordinului „Coroana României"[20]

GHEORGHE TOMA, profesor de limba latină și limba franceză, s-a născut pe 10/22 septembrie 1891, la București. De naționalitate română și de religie creștin-ortodoxă.

Din punct de vedere al stării civile, pe 22 septembrie 1923, s-a căsătorit cu Ana, casnică, cu care, la data completării „statului de serviciu" - 1935 -, nu avea copii.

---

[13] *Ibidem*, pp. 82-83.
[14] „Monitorul Oficial", nr. 141, 22 iunie 1934.
[15] *Transferuri în învățământul secundar,* în „Dimineața", XXXII, nr. 10588, 16 iunie 1936, p. 12.
[16] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 398.
[17] *Ibidem*, pp. 49-50.
[18] Mihail Dida, *La-nceput de secol XX*, Snagov, Editura Letras, 2020, pp. 70-71.
[19] Grigore Sălceanu, *Aere perennius*, în „România de la Mare", V, nr. 6, 1996, p. 37.
[20] MINAC, inv. 1111.

Gheorghe Toma a urmat Școala Primară a „Societății pentru învățătura poporului român” din București (23 iunie 1902), apoi Liceul „Matei Basarab” din capitală (1910). Peste trei ani, a devenit licențiat în Drept la București și, peste încă un an, licențiat în Filologie modernă - limba și literatura franceză. În 1916, a absolvit Seminarul Pedagogic București.

Serviciu militar și l-a făcut la Cercul de recrutare Tulcea, fiind plutonier în termen redus în rezervă, contingent 1913.

Între 9 aprilie - noiembrie 1912, a lucrat ca impiegat cl. II la Casa de Depuneri și Consemnațiuni din București.

Din 16 septembrie 1919, Gheorghe Toma a fost profesor provizoriu, pe baza examenului de capacitate din sesiunea extraordinară din mai 1919 București – specialitatea principală – limba latină, a reușit al doilea, cu media 9, clasificat al treilea specialitate secundară (dispensat). Materii de licență considerate ca specializări secundare: limba franceză și limba română. Din 28 februarie 1931, a fost numit profesor definitiv.

A predat la: Gimnaziul „Anastasie Panu” Huși, ca suplinitor (1 septembrie 1914 - 1 septembrie 1919), la Liceul „Cuza Vodă” Huși – titular provizoriu (1 septembrie 1919 - 1 septembrie 1920). A fost transferat la Liceul „Mircea cel Bătrân” Constanța (1 septembrie 1920 - 15 februarie 1926) și, de aici, din oficiul, la Liceul din Orhei (15 februarie 1926 - 1 mai 1926), de unde a fost demis din oficiu. A fost reintegrat la Liceul „Principele Carol” Tulcea (1 septembrie 1926 - 1 septembrie 1935).[21] În martie 1931, Gh. Toma obține titlul de profesor definitiv în învățământul secundar din orașul Tulcea, pentru specialitatea principală limba latină,.[22]

De pe 1 septembrie 1935, a fost transferat la Liceul „Mircea cel Bătrân” Constanța. În monografia liceului a profesorului Ion Faiter, este înregistrat ca făcând parte din corpul profesoral, predând româna, franceza, latina și filosofia, între 1921 - 1926, 1930 - 1943.[23] În anul școlar 1936 -1937, profesorul Gheorghe Toma făcea parte din Comitetul școlar al Liceului „Mircea”, din partea corpului didactic.[24] În perioada luptei pentru ridicarea noului local al liceului, este membru al comitetului școlar.[25]

De-a lungul activității sale la liceul constănțean, Gh. Toma a avut o bogată activitate: participă la șezătorile liceului, ținând conferințe (*Banghetul lui Platon – symposion*, cuvântare cu prilejul sărbătoririi patronului instituției de învățământ, Sf. Andrei; *O călătorie diplomatică acum 2000 de ani*; *Alte perspective în educație; Profesiunile libere la romani)*, lecturi și recitări, participând și în segmentul artistic

---

[21] MINAC, inv. 3789 - *Stat personal Gheorghe Toma*, 1 septembrie 1935.

[22] „Monitorul oficial”, partea 1, nr. 75, 31 martie 1931, p. 2943.

[23] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 407.

[24] I. Dobrogeanu, *Centenară conștiință a civilizației românești la marea cea mare, locaș al culturii și emblemă a învățământului național*, în „România de la Mare”, V, nr. 6, 1996, p. 19; *Aniversarea de 40 de ani…*, p. 21.

[25] Ion Faiter, *op. cit.*, pp. 83-84.

al șezătorii (în perioada 1920 - 1924).[26] În iarna lui 1937, șezătoarea s-a ținut pentru a aduna fonduri în vederea ridicării statuii reginei poete Carmen Sylva. Între conferențiari, și Gheorghe Toma, care vorbește despre *Cuza Vodă* și *Tricentenarul lui Boileau*.[27]

Profesorul Gheorghe Toma se implică și în organizarea de excursii: în anul școlar 1922 - 1923, face, cu 111 elevi, o excursie la Cernavoda, o alta la Hârșova și la ferma de la Hamangia[28]; pe 30 mai 1937, însoțește elevii de la „Mircea" în excursie în *„ținuturile secuiești",* împreună cu alți profesori, implicându-se și în programul artistic ce a fost prezentat de elevi, după donațiile pe care aceștia le-au făcut bisericii din localitatea Poiana, județul Trei Scaune.[29]

A fost director al Gimnaziului din Adamclisi (1924) și al Liceului „Principele Carol" din Tulcea (1927, 1933 - 1 august 1935).[30]

Gheorghe Toma este autor al volumului *Spice din Lanul Credinței* – mică antologie religioasă și articole de orientare filosofică în revista „Analele Dobrogei" și „Tomisul", ambele apărute la Constanța p. 114. Publică articole: *Judecata lui Socrate, Visul lui Scipo, Filosofia poetului Q. Horatius Flaccus. Un filosof poet în antichitate,Titus Lucretius Carus, Maxima la romani.* De asemenea, îl traduce din franceză pe Ernest Renan. Profesor, atâta timp la liceul de la malul mării, a scris și *Rolul Liceului „Mircea cel Bătrân" în cultura dobrogeană*.[31]

A fost membru activ al Societății Regale Române de Geografie.

În urma acestei activități, a fost recompensat cu Medalia „Răsplata muncii pentru Biserică" cl. I (1925)[32]

Elevii lui Gheorghe Toma își aduc aminte de vasta cultură a profesorului Gheorghe Toma, de biblioteca sa bogată și de modul în care implica elevii la predarea lecțiilor. Un fost elev își amintește despre dascălul lui de latină: „*Cunoscător adânc al gramaticii și literaturii latine. Excelent pedagog, îl consider unul dintre cei mai buni profesori pe care i-am avut…îi datorez adâncirea cunoștințelor de l. latină care mi-au folosit atât de mult pentru studiul Dreptului Roman și, la doctorat, în studierea textelor de l. latină ale unor cronicari"*[33].

---

[26] *Aniversarea a 25 de ani a Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța…*, pp. 75, 86, 87; *Anuarul Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța publicat de direcțiunea școalei…*; *Anuarul Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța 1923-1924 publicat de direcțiunea școalei,…*, pp. 78, 79; *La încheierea ciclului de șezători literar artistice ale Liceului „Mircea cel Bătrân"*, în „Marea neagră", I, nr. 182, 17 aprilie 1924, p. 2.

[27] *Șezătorile Liceului în iarna 1937,* în „România de la Mare", V, nr. 6, 1996, p. 20.

[28] *Anuarul Liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța publicat de direcțiunea școalei…*

[29] *O frumoasă manifestație românească a profesorilor și elevilor liceului „Mircea cel Bătrân" din Constanța în ținuturile secuești*, în „Viitorul", XXIX, nr. 8828, 18 iunie 1937, p. 2.

[30] MINAC, inv. 3789.

[31] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 114.

[32] MINAC, inv. 3789

[33] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 115.

Un alt elev: *„Un profesor deosebit, cu care nu am făcut latina, deși era un clasicist român, ci franceza, în cursul inferior. Nu pregeta să ne vorbească de latină și cultura greco-romană”*.[34]

Cum este de obicei, nu toți elevii au amintiri frumoase vis-a-vis de profesori. O amintire a fostului elev Mihail Dida: *„Lucrarea scrisă la limba română a fost o dictare citită cu iz moldovenesc, apăsat, cu o voce tulburătoare ce te scotea din călduri și te băga în răcori. Parcă-l aud și acum pe Gheorghe Toma, profesorul meu de mai târziu, în clasa a III-a la limba latină și într-a patra de franceză: «Vă dau o dictare! Scrieți titlul! Ma-ga-rul» Și toți am scris «magarul» cu a, fără semnul diacritic respectiv”.* Acesta făcuse franceza cu Jules Berbier și *„promovând într-a patra, unde am dat de Gheorghe Toma, cu toate eforturile mele am rămas corigent la franceză. Dând cu ochii de elevul cel mai bun la latină într-a III-a, i-a cășunat că trebuie – bietul de mine – să fiu și cel mai bun la franceză.* (…) *Foarte inegal în comportament, irascibil și capricios, trecea de la stări de un calm imperturbabil la furii demne de cămașa de forță. Ușor îi intrai în grații și tot așa erai dizgrațiat. Semăna izbitor cu Napoleon Bonaparte, până la amănuntul smocului de păr lăsat pe frunte.”*[35]

Poetul Grigore Sălceanu îi dedică fostului său profesor câteva versuri: *„Toma, tainică figură, din adâncul vremii zvon/Cu romantică privire, amintind pe lordul Byron,/Trist, pe țărmul lui Ovidiu, scandând versurile-i triste,/În frumoase, neuitate, dimineți de ametiste,/Ne-nțeles, purtând prin Tomis, în trecut cu mintea dus,/Pe Steluța lui iubită, mândră floare ce-a apus”*.[36]

NICON TURTUREANU a fost profesor de geografie și istorie. Un „statut personal” mai detaliat ni-l oferă profesorul Nicon Turtureanu.[37] De fapt, este vorba despre un dosar cu documente, a căror traducere din germană este autentificată. Vom oferi și amănunte, în speranța de a aduna mai multe informații.

Nicon Turtureanu s-a născut pe 4 martie 1888, în Suceava. Tatăl său este Ion Turturean din Suceava, iar mama – Profira, născută Ianovici.

A fost botezat în religia ortodoxă, pe 26 aprilie 1888 stil vechi, cu numele de Nicon. Numele nașilor de botez: Nicolai Ianovici – zugrav din Suceava - și Aglaia, *„soția lui Ilie Cernăuțean arm. țării”*. Moașă: Roza Cheti din Suceava. Preot: Casian Tușinevschi paroh Parohia „Sfântul Nicolae” din Suceava (Certificat de botez f. 2)

Pe 3 decembrie 1938, s-a căsătorit, în Constanța, cu Sultana, născută Turturică, de religie ortodoxă (Buletin de căsătorie f. 3).

Nicon Turtureanu a urmat, Liceul Superior greco-oriental Suceava, cu predare în limba germană (1902-1909) (cf. Certificatului de maturitate tradus legalizat din germană anexat la dosar - f. 4).

---

[34] *Ibidem*, 2004, p. 114.
[35] Mihail Dida, *op. cit.*, pp. 64-65, 21-22.
[36] Grigore Sălceanu, *op. cit.*, p. 37.
[37] MINAC., inv. 3884 - Suceava, septembrie 1925.

A absolvit Facultatea de Filozofie-Pedagogie a Universității din Cernăuți (1909-1913). În 1911, studentul Nicon Turtureanu era preşedintele Societății Academice Române „Dacia” din Cernăuți.[38]

Documentele din dosar explică problemele pe care le-a întâmpinat Nicon Turtureanu la examenul de capacitate pentru învățământul secundar: comisia l-a notat cu „suficient”, pe 22 iunie 1920 (Adeverință - *„Absolutoriu”* f. 5-6). Examenul de capacitate l-a dat la Istorie și Geografie, dar obținând, la istorie, doar suficient, candidatul s-a retras și a revenit, în sesiunea din martie 1922 – se trecuse la limba română de predare -, luând suficient la istorie, iar, în sesiunea din iunie 1923, același calificativ la geografie. Comisia examenelor de capacitate pentru învățământul secundar din Cernăuți, condusă de directorul Theofil Sauciuc-Săveanu, l-a declarat *„capabil de a preda istoria și geografia în toate clasele liceale în limba de predare română”* Cernăuți, 29 iunie 1923 („*Copie vidimvată”* f. 7).[39]

Nicon Turtureanu a predat, ca profesor suplinitor, la Liceul de băieți „Ștefan cel Mare” Suceava[40], la o catedră vacantă de istorie și geografie (10 octombrie 1913 - 1 septembrie 1915). În 1915, a fost mobilizat pe front. Situația sa militară este prezentată în dosarul amintit: *„certificăm prin prezenta declarație că Domnul profesor Nicon Turtureanu a servit în armată împreună cu noi, la regimentul 22 gloată (Landsturm) în timpul dela 1 Septembrie 1915 până la 31 Octombrie 1918, când a fost eliberat prin evenimentele care au contribuit la desfacerea împărăției austro-ungare.”* (*Declarație*, f. 9).

S-a reîntors la catedră pe 13 noiembrie 1918, funcționând la Liceul de băieți „Ștefan cel Mare” Suceava.[41] Pe 1 septembrie 1924, a devenit profesor provizoriu de istorie[42] și, din 1 martie 1928, a fost numit profesor titular definitiv (*Adresă*, f. 10, 11).[43] În 1926, era director al liceului. În această calitate, îl însoțește pe Erik Colban, secretarul general al Ligii Națiunilor și pe secretara sa în vizită în Bucovina.[44]

În 1926, Nicon Turtureanu este consilier județean de drept în Suceava ca reprezentant cel mai vechi în grad al învățământului secundar.[45] În același an, devine inspector școlar pentru școlile secundare din oraș.[46]

---

[38] „Gazeta Transilvaniei”, LXXIV, nr. 137, 23 iunie 1911, p. 3.
[39] *Loc. cit.*
[40] Azi, Colegiul Economic „Dimitrie Cantemir”.
[41] MINAC, inv. 3884.
[42] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 182, 22 august 1924, p. 9586; MINAC, inv. 3884.
[43] *Noui profesori și profesoafre cu cu titlul definitiv*, în „Universul”, XLVI, nr. 72, 26 martie 19128, p. 5.
[44] http://cedcsv.ro/cedc/index.php/informatii/istoric; „Dimineața”, XXII, nr. 7181, 23 noiembrie 1926, p. 4.
[45] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 159, 18 iulie 1926, p. 10954.
[46] „Dimineața”, XXII, nr. 6980, 3 mai 1926, p. 2.

Peste doi ani, este încadrat *„în învățământul secundar al băieților din orașul Suceava, pentru specialitățile: istoria și geografia ambele principale”*.[47] În 1930, face parte din comisia de bacalaureat la Liceul de băieți din Câmpulung.[48]

Profesorul Nicon Turtureanu făcea parte din comitetul de primire la Suceava a unei echipe de crainici din Italia, în august 1931.[49]

Pe 12 iunie 1930, mișcat de atitudinea *„spontană, sinceră și cu adevărat înțeleaptă manifestată cu ocazia urcării la tron a M.S. Regelui Carol II”* a lui Gheorghe Brătianu, Nicon Turtureanu, împreună cu alții, se alătură partidului acestuia.[50] Membru în Consiliul județean al partidului, va demisiona, în 1932, din organizația liberal-georgistă din Suceava.[51] Peste un an, acesta se înscrie în Partidul Național Agrar.[52]

Pe 1 septembrie 1933, fiind *„disponibil de la Suceava, liceu băieți, catedra istorie, se reîncadrează”* la Liceul de băieți din Oravița *„catedra geografie-drept”* (f. 13).[53] În 1934, Nicon Turtureanu era profesor la liceul din Suceava, și, pe 9 - 10 iulie, împreună cu prefectul județului, însoțește studenții Facultății de Litere de la București în excursie în Suceava.[54]

În iunie același an, acesta se transferă, la catedra de geografie de la Liceul de băieți Constanța[55]. Aici, fiind membru al comitetului școlar, se implică în ridicarea unei noi clădiri pentru instituția de învățământ, organizează excursii cu elevii – de exemplu, la București, în anul școlar 1934/1935, la expoziția industrială din Parcul Carol și muzeele din Capitală; o alta, pe 19 aprilie 1935, în Oltenia și, de aici, pe Dunăre, în Banat, iar, pe 26 mai, la Adamclisi și Cernavoda.[56]

Din 28 iulie 1937, Nicon Turtureanu, profesorul de geografie de la Liceul de băieți din Constanța, se transferă, din nou, de la 1 septembrie 1937, la Liceul de băieți „Ștefan cel Mare” Suceava (f. 14), unde a funcționat, tot ca profesor de geografie până la 1 septembrie 1938.[57] În 1938, era director al liceului sucevean.[58] De la 1 septembrie 1938, a fost transferat, din nou, la Liceul de băieți din Constanța

---

[47] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. nr. 82, 10 aprilie 1928, p. 3023.
[48] „Universul”, XLVIII, nr141, 24 iunie 1930, p. 6.
[49] *O distinsă vizită la Sucecava,* în „Glasul Bucovinei”, XIV, nr. 3586, 26 august 1931, p. 2.
[50] *Adeziuni din Suceava,* în „Curentul”, III, nr. 862, 18 iunie 1930, p. 5.
[51] *Organizația liberal-georgistă din Suceava părăsește partidul*, în „Calendarul”, I, nr. 96, 14 iulie 1932, p. 5.
[52] *Mișcarea partidului național-agrar din Caraș*, în „Țara Noastră”, XI, nr. 439, 24 octombrie 1933, p. 3.
[53] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 161, 17 iulie 1933, p. 4767; „Calendarul”, II, nr. 423, 19 iulie 1933, p. 5.
[54] „Dimineața”, XXX, nr. 9896, 17 iulie 1934, p. 2.
[55] MINAC, inv. 3884; „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 127, 5 iunie 1934, p. 3600; „Universul”, LI, nr. 152, 7 iunie 1934, p. 6; *Aniversarea de 40 de ani…*, p. 276.
[56] *Aniversarea de 40 de ani…*, pp. 21, 279, 281.
[57] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 129, 7 iunie 1937, p. 5255; „Dimineața, XXXIII, nr. 10941, 8 iunie 1937, p. 4.
[58] „Timpul”, nr. 366, 12 mai 1938, p. 1.

(f. 15) (*Certificat de serviciu* f. 8, 10), unde a predat istorie și geografie, între 1934 - 1937, 1938 -1948.[59]

Din mai 1940, Nifon Turtureanu era inspector ajutor administrativ la Inspectoratul școlar al Ținutului Marea.[60] Anul următor preia catedra pe care o ocupase Gheorghe Coriolan, care fusese pensionat.[61] În 1943, era președintele Comitetului Școlar al Liceului constănțean.[62] De pe 10 ianuarie 1944, locul lui Nicon Turtureanu, care „gera" liceul de băieți din Constanța și a cărui delegație expirase, a fost luat de N. Vasiliu.[63]

Din 18 august 1938, profesorul definitiv de la Liceul „Mircea cel Bătrân" este numit inspector pentru învățământul secundar, *„delegat ca inspector ajutor administrativ în locul rămas vacant la Regiunea școlară a ținutului Constanța", „ca ordonanțator secundar"* pentru regiunea amintită în timpul lipsei inspectorului general. În această calitate, era autorizat să aprobe cheltuieli, să emită și semneze mandate de plată, conform legii și în limita sumelor delegate de minister.[64] Din 1 octombrie 1943, Nicon Turtureanu demisionează din funcția de controlor, retrăgându-i-se delegația de inspecție, control și constatare la Legea nr. 282/1943.[65] Între 1938 - 1940, a fost numit inspector pentru învățământul secundar și delegat inspector ajutor administrativ la Inspectoratul școlar regional Constanța. Din acest ultim an, Inspectoratul a fost desființat (f. 17)[66], Nicon Turtureanu fiind rechemat la catedră din ianuarie 1941.[67]

Nicon Turtureanu directorul Liceului „Mircea cel Bătrân" între 1940 - 1942, perioadă în care a fost și membru al Căminului Cultural al municipiului Constanța.

Scriitorul Pavel Chihaia își amintește de el ca fiind *„masiv, greoi, șchiopătând puternic, fiind sistematic, la obiect și fără diversiuni umoristice sau brutale, din cele care dădeau culoare unor expuneri, echilibrat și înțelept"*

De la formația instituțiilor din Imperiul Habsburgic a păstrat meticulozitatea. Îi apropia pe copii de istorie, apropiind această materie de sufletul copiilor. Un fost elev, C. Vișan, își amintește despre lecțiile lui, *„într-o limbă*

---

[59] Monitorul Oficial", partea 1, nr. 305, 5 septembrie 1938, p. 4281; „România", I, nr. 12, 13 iunie 1938, p. 14; Ion Faiter, *op. cit.*, p. 407.

[60] „Monitorul Oficial", partea 1, nr. 115, 19 mai 1940, p. 2362; nr. 218, 19 septembrie 1940, p. 5464.

[61] *Loc. cit.*, nr. 205, 30 august 1941, p. 5102.

[62] *Loc. cit.*, partea 2, nr. 91, 20 aprilie 1942.

[63] „Universul", LXI, nr. 10, 11 ianuarie 1944, p. 3; „Curentul", XVII, nr. 5712, 12 ianuarie 1944; „Viața", IV, nr. 982, 10 ianuarie 1944, p. 4.

[64] „Monitorul Oficial", partea 1, anul 106, nr. 193, 22 august 1938, p. 4007; nr. 201, 31 august 1938, p. 4211; nr. 288, 10 decembrie 1938; „Glasul Bucovinei", XXI, nr. 5413, 24 august 1938, p. 2; „Viitorul", XXX, nr. 9188, 24 august 1938, p. 4; „Dreptatea", XII, nr. 3220, 23 august 1938, p. 1.

[65] „Monitorul Oficial", partea 1, nr. 260, 11 mai 1943, p. 10219.

[66] MINAC, inv. 3884.

[67] „Monitorul Oficial", partea 1, nr. 26, 31 ianuarie 1941, p. 478; „Curentul", XIV, nr. 4658, 3 februarie 1941, p. 4.

colorată, presărată la aproape fiecare frază cu expresii arhaice, regionalisme ori maxime celebre. Avea un incomparabil dar de povestitor, o prestață care mă îndemna să-l compar cu G. Șincai, M. Kogălniceanu."[68]

PETRU IONESCU, profesor de franceză, filozofie și drept, s-a născut pe 7 iulie 1903, la Constanța, fiind de naționalitate română, religie ortodoxă.[69] Fiul lui, Cristian P. Ionescu, mărturisește că tatăl provenea dintr-o familie de origine spaniolă, stabilită la Constanța.[70]

A urmat Școala Primară nr. 1 Constanța (1913) și a absolvit Liceul „Mircea cel Bătrân" Constanța (promoția 1922)[71].

Și-a luat licența în Litere și Filozofie la Universitatea din București, pe care a absolvit-o, în septembrie 1925, cu Magna cum Laude. Doctoratul, susținut la Universitatea București, a fost luat, de asemenea, cu aceeași apreciere (mai 1928). [72]

S-a căsătorit, pe 15 iulie 1937, cu Victoria Corodeanu, casnică. La data completării Statului personal, 16 ianuarie 1939, nu aveau copii.

Petru Ionescu și-a efectuat serviciul militar la Școala de Ofițeri în rezervă Pitești, ajungând la gradul de sergent al Regimentul VI Gardă „Mihai Viteazu" București, contingent 1931 - 1932.

A urcat treptele în carieră: profesor suplinitor (15 ianuarie 1928 - 1 septembrie 1929), titular provizoriu (1 septembrie 1929 - 1 septembrie 1931), profesor definitiv (1 mai 1937 - 16 ianuarie 1939).

Profesorul Petru Ionescu a predat la: Liceul „Aurel Vlaicu" Orăștie – suplinitor franceză, filosofie (15 ianuarie 1926 - 1 septembrie 1929); Gimnaziul „Principele Nicolae" Sinaia – titular provizoriu franceză (1 septembrie 1929 - 31 decembrie 1930); Liceul „Gheorghe Lazăr" București – filosofie, drept (1 ianuarie - 1 septembrie 1931); Seminarul „Kezarie" Buzău – franceză (1 septembrie 1931 - 1 septembrie 1936); Liceul „Mircea cel Bătrân" Constanța - transferat definitiv, filozofie, drept (1 septembrie 1936 până l-a dat asemănării statului).[73] Între 1944 - 1945, a predat la Liceul „Gheorghe Șincai" București.[74]

Vorbea fluent franceza și germana.[75] A fost muzeograf, bibliotecar, scriitor.[76]

A publicat lucrări literare și de filozofie: un roman autobiografic sub pseudonimul Vladimir Sergiu, *Jurnalul unui om inutil* – 1936, care a obținut Premiul Academiei; *Ontologia umană și cunoașterea,* Fundația pentru Literatură și Artă

---

[68] *Ion Faiter, op. cit.*, p. 115
[69] MINAC, inv. 4840 Stat personal Petru Ionescu - 16 ianuarie 1939.
[70] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 107.
[71] *Ibidem*, p. 419.
[72] Afirmația conform căreia și-a luat doctoratul în Franța (Ion Faiter, *op. cit.*, p. 107) este eronată, dovadă fiind Statul de personal completat chiar de acesta.
[73] MINAC, inv. 4840 Stat personal Petru Ionescu - 16 ianuarie 1939
[74] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 107.
[75] MINAC, inv. 4840.
[76] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 107.

„Regele Carol II” (1939), *Mișcare și repaus* (1942), *Muncitorul și soldatul* (1943), *Unitatea cunoașterii* (1944).

Petru Ionescu a colaborat la diferite reviste din țară și străinătate, folosind diferite pseudonime (Teofil Bartolomeu, Ion Petru Ionescu-Tomis, Petru-Tomis, Sergiu Vladimir): „Convorbiri literare”, „Gândirea”, „Pontice”, „Muncitorul român”, „Revista Fundațiilor Regale”, „Revista de filosofie”, „Revista de pedagogie”, „Revista de psihologie”, „Revue de methapysique et de morale” Paris. A fost director al Revistei „Pontice” a ținutului Marea.[77]

Ca profesor, a fost autor de manuale școlare (*Elemente de sociologie pentru uzul școlilor secunare de băieți și fete. Conform noilor programe analitice* (f.a) – reeditată de mai multe ori, *Psihologia comerțului și muncii: noțiuni de psihologie aplicată pentru uzul liceelor comerciale și industriale* – 1938 -). Este autorul imnului Liceului „Mirea cel Bătrân”.[78]

Un fost elev își amintea: *„profesor de elită...care, sinceri să fim, se cam plictisea, străduindu-se a coborî la nivelul nostru de cunoștințe, el simțind nevoia plutirii la altitudini mult mai mari”*.[79]

A decedat în 1979.

STAVRU TARASOV, profesor de desen și caligrafie, este considerat unul dintre marii artiști plastici ai Dobrogei și ai României. Despre această latură a lui Stavru Tarasov s-a scris mult.[80] Eu mă voi opri, însă, la profesor.

La data completării Statului personal - 12 decembrie 1938, era maestru la Gimnaziul Comercial de băieți din Constanța, cu completare la Liceul „Mircea cel Bătrân” din Constanța.

Născut pe 6 ianuarie 1883, în comuna C.A. Rosetti (Letea), județul Tulcea, Stavru Tarasov a fost de naționalitate și cetățenie română și religie creștin ortodoxă.

S-a căsătorit, pe 27 iunie 1920, cu Constanța Ionescu, casnică, cu care, la data completării documentului, avea o fiică, Zenovia-Maria, născută pe 22 septembrie 1921.

Din punctul de vedere al serviciului militar, avea gradul de sergent, contingentul 1905, la Regimentul 73 Infanterie Tulcea. A fost combatant în Primul Război Mondial.

Studiile primare le-a urmat la Școala primară Sulina (Certificatul nr. 61 din 4 iunie 1897), cele secundare la Școala Normală Galați (Certificatul nr. 54 din 18 iunie 1903). De asemenea, a urmat și Cursul Școlii de Arte Frumoase Iași (Certificatul nr. 41 din 20 iunie 1905).[81]

---

[77] MINAC, inv. 4840 Stat personal 16 ianuarie 1939; Ion Faiter, *Monografia Colegiului Național „Mircea cel Bătrân” Constanța,* Ed. Muntenia, Constanța, 2004, p. 107.

[78] Ion Faiter, *op. cit.*, pp. 107-108.

[79] *Ibidem.*

[80] Despre artistul Stavru Tarasov, vezi, de exemplu, Aurel Ifrim, *Oarece înfățișări din Viața și Zugrăvelile unui pictor cu Alăută - Stavru Tarasov (1883-1961)*, Constanța, Editura Ex Ponto, 2014.

[81] MINAC, inv. 1501 - Stat personal Stavru Tarasov, 12 decembrie 1938; *Examenele de la șc. de Belle-Arte*, în „Evenimentul”, XII, nr. 100, 15 iunie 1904, p. 2.

Considerat a avea un mare viitor ca violonist de Atanasie Teodorini, comisia formată din exigenți profesori universitari l-a acceptat direct în anul II la Disciplina Violină.[82] A preferat însă desenul. A intrat prin concurs la Academia Regală de Arte Plastice din München, pe care a absolvit-o în 1919 (Diploma nr. 59 din 16 ianuarie 1922).[83] Aici studiază cu mari personalități în domeniu. Fiind considerat unul dintre marii desenatori cunoscuți în această Academie, primește „Foaia de laudă Belobigung".[84] Între februarie - 1 iulie 1915, a lucrat ca desenator la Compania Electro-Mecanique din Paris.

Stavru Tarasov a urmat și cursuri de specialitate - cursul de Pedagogie practică, la Școala Normală Galați (Certificatul nr. 672 din 3 iunie 1919) - și a trecut cu brio examenele de abilitare (Desen – București, 1919; Caligrafie – București, 1919 – sesiune extraordinară a Ministerului Instrucțiunii Publice).

A parcurs treptele profesoratului: profesor suplinitor: 15 septembrie 1918 - 1 septembrie 1919, profesor titular: 1 noiembrie 1919 - 1 noiembrie 1927, profesor titular definitiv: 1 noiembrie 1927.[85]

Și-a început cariera didactică la școala primară comuna Periprava-Șfiștovca, județul Tulcea, ca învățător suplinitor de post vacant (1 septembrie 1915 - 1 septembrie 1916). Aici preda celor 7-8 copii care frecventau școala.

În august 1916, a fost chemat sub arme. Cum în zona Tulcei era încartiruită armată rusă, iar Tarasov vorbea fluent rusă, ucraineană, germană, franceză, greacă modernă, a fost mobilizat, ca translator, la Regimentul 73 din oraș. Însoțind trupele ruseşti în misiuni în Delta Dunării, i-a cucerit și pe ruși prin cântecele la chitară.[86]

Întors din război, a predat, între 15 septembrie 1918 - 1 noiembrie 1919, la Gimnaziul de băieți „Oituz" din Târgu Ocna. Aici a cunoscut-o pe Constanța Ionescu, cu care se va căsători în 1920 și vor avea o fată, Zenovia-Maria-Magdalena.[87]

A predat, apoi, la Școala Normală de Băieți „Ștefan cel Mare" din Bacău – ca profesor provizoriu - și, ca învățător, la Tecuci și Bârlad (1 noiembrie 1919 - 1 septembrie 1920).[88] Va reveni la Gimnaziul din Târgu Ocna – provizoriu (1 septembrie 1920 - 1 septembrie 1925). Este mutat, apoi, la Liceul de băieți Tecuci - provizoriu (1 septembrie 1925 - 1 septembrie 1926); Liceul de băieți Bârlad - provizoriu, profesor definitiv asimilat la 1 noiembrie 1927 (1 septembrie 1926 - 1

---

[82] Aurel Ifrim, *op. cit.*, pp. 8-9.
[83] MINAC, inv. 1501 .
[84] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 113.
[85] MINAC.
[86] Aurel Ifrim, *op. cit.*, p. 11; MINAC, inv. 1501.
[87] Constanța Ionescu, născută în 1888, la Turnu Severin. A făcut parte, în Primul Război Mondial, din Brigada Surori de Caritate a reginei Maria și a fost răsplătită cu decorații și medalii. Cf. Garabet Kumbetlian, *Amintiri și povestiri,* Constanța, Ed. Ex Ponto, 1918, p. 40.
[88] Aurel Ifrim, *op. cit.*, p. 12.

septembrie 1928)[89], cu completare la Școala Comercială; Școala Normală de băieți Constanța – profesor definitiv (1 septembrie 1928 - 1 septembrie 1930), cu completare la Liceul „Mircea cel Bătrân”[90]; Seminarul Teologic Constanța – încadrat prin desființarea Școlii Normale – profesor definitiv (1 septembrie 1930 - 1 ianuarie 1931)[91]; Seminarul Teologic Constanța (din 1 ianuarie 1931)[92]; Școala Comercială elementară Constanța (1 ianuarie 1931 până la data completării Statului), cu completare la școala Superioară de Fete, apoi la Liceul „Mircea cel Bătrân” și la Liceul Comercial. În 1939, Tarasov Stavru a fost mutat de la gimnaziul comercial Constanța la catedra de desen-caligrafie a liceului de băieți Constanța.[93]

A funcționat la Liceul „Mircea” între 1928 - 1929, 1933 - 1943.[94] În 1941, maestrul de desen și caligrafie de la liceul de băieți Constanța este pus provizoriu în retragere, pentru a-și aranja dosarul de pensie.[95] Se revine imediat însă, și Stavru Tarasov continuă să predea.[96]

Profesorul şi pictorul Stavro Tarasov nu a uitat însă de dragostea sa faţă de muzică: la șezătorile literare ale „Dobrogei literare”, cântă la vioară pentru invitați, mari scriitori și oameni de știință ai perioadei; după conferința Corporației ziariștilor români creștini, Stavru Tarasov va cânta la vioară, acompaniat la pian de prof. Pinellis.[97]

De-a lungul activității sale multilaterale, acesta a obținut: Bursa de studii a orașului Tulcea, Mențiunea și Medalia de bronz (clasa a II-a desen, Premiul pentru studii – desen - Munchen), medalia „Meritul Comercial și Industrial” cl. I.[98]

---

[89] Din 1927, a predat, ca maestru definitiv pentru specialitățile desen și caligrafie, la liceul din Brăila cf. „Monitorul Oficial”„ nr. 251, 12 noiembrie 1927, p. 1; *Noi profesori cu titlul definitiv*, în „Neamul Românesc”, XXII, nr. 167, 3 noiembrie 1927, p. 2.

[90] MINAC.

[91] „Adevărul”, XLIII, partea 1, nr. 14321, 4 septembrie 1930.

[92] Seminarul Teologic „Sfinții Constantin și Elena” se desființează pe 1 ianuarie, dar funcționează, pe cheltuială proprie, până pe 1 septembrie 1931. Despre istoria acestei instituții de învățământ, vezi Lavinia Gheorghe, *Seminarul Teologic „Sfinţii Împăraţi Constantin şi Elena” Constanţa,* în „Analele Dobrogei”, serie nouă, X-XIII, 2009-2012, pp. 293-316 .

[93] „Monitorul Oficial”„ partea 1, nr. 152, 5 iulie 1939, p. 4230; *Transferările aprobate în învățământul secundar*, în „România”, II, nr. 372, 14 iunie 1939, p. 10.

[94] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 107; *Noui reîncadrări în învățământul secundar*, în „Universul”, XVIX, nr. 232, 30 august 1931, p. 4; *Profesori utilizați*, în „Dimineața”, XXVII, nr. 8866, 31 august 1931, p. 7.

[95] „Monitorul Oficial”, nr. 196, 20 august 1941, p. 4873; *Profesori puși în retragere pentru regularea drepturilor la pensie*, în „Viața”, I, nr. 135, 14 august 1941, p. 5; *Profesoare și profesori puși provizoriu în retragere,* în „Universul- Capitala”, LVIII, nr. 218, 14 august 1941, p. 8.

[96] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 219, 16 septembrie 1941, p. 5519.

[97] Ion Faiter, *op. cit.*, p. 114; *O interesantă conferință*, în „Viitorul”, XXVIII, nr. 8445, 8 martie 1936, p. 4; *Cinstirea scriitorilor și artiștilor dobrogeni*, în „Universul – provincie”, LIX, nr. 320, 22 noiembrie 1942, p. 6.

[98] „Monitorul Oficial”, partea 1, nr. 33, 10 februarie 1937, p. 1154.

Din 1945, din cauza bolii fetei sale, este nevoit să părăsească orașul de la malul mării, pentru a se muta la Brașov.[99]

A murit în orașul de la poalele Tâmpei Brașov, pe 18 ianuarie 1961, fiind înmormântat la Biserica „Adormirea Maicii Domnului", alături de soția și fiica sa.[100]

Foștii săi elevi își amintesc: *„La orele sale, după lecțiile ispititoare de istoria artei, obișnuia să ne schițeze, uluitor de rapid, portretul, speculând fiecăruia trăsăturile caricaturale. Ironia lui mușcătoare se manifesta mai cu seamă, atunci când era vorba de propru-i chip"*.[101]

Viitorul poet Grigore Sălceanu, îi făcea profesorului său portretul în versuri: *„Și cu ochii adânci, cu barbă, palid, Stavru Tarasov,/Din paletă scoate delta, marea, liliacul mov"*.[102]

Aceștia sunt doar cinci dintre marii profesori ai Liceului/Colegiului „Mircea cel Bătrân" din Constanța. Dascăli care au modelat generații de tineri și care, azi, sunt, pe nedrept, uitați.

FORGOTTEN TEACHERS OF INTERWAR CONSTANȚA
-abstract-

Key Words: tribute, teachers, students, activity, remembrance

A tribute to some unjustly forgotten Constantinian teachers, teachers at the Mircea cel Bătrân" High School in Constanta: Jules Berbier, Gheorghe Toma, Nicon Turtureanu, Petru Ionescu, Stavru Tarasov. The article presents an interesting foray into their professional lives, but also captures how these teachers were perceived by their students.

[99] „Drum nou", XVIII, nr. 4997, 20 ianuarie 1961, p. 4; Aurel Ifrim, *op. cit.*, p. 15; Ion Faiter, *op. cit.*, p. 114.
[100] Aurel Ifrim, *op. cit.*, p.15.
[101] „România de la Mare", II, nr. 107, 16 decembrie 1935, p. 2.
[102] Grigore Sălceanu, *Aere perennius*, în „România de la Mare", V, nr. 6, 1996, p. 37.

CIMITIRUL DE ONOARE AL EROILOR ROMÂNI DIN SOFIA

*Colonel (r) Remus MACOVEI**

Calvarul prizonierilor români în Bulgaria (1916-1918)

Desfăşurarea nefavorabilă a campaniei Armatei Române în toamna anului 1916 pe frontul din sudul şi sud-estul României, în special în luptele pentru apărarea Dobrogei (august-noiembrie 1916) şi în timpul bătăliei Bucureştiului (noiembrie 1916), a dus la înregistrarea unui număr ridicat de morţi pe câmpurile de luptă. Concomitent zeci de mii de militari români au fost capturaţi, fiind internaţi în lagăre. Cel mai dureros episod îl reprezintă catastrofa de la Turtucaia, unde un număr record de 28.500 de militari au fost capturaţi şi internaţi în lagăre din toată Europa.

Istoricii români estimează că numărul prizonierilor români în Bulgaria a fost de 21.187, din care 998 ofiţeri şi 20.189 grade inferioare (subofiţeri, gradaţi şi soldaţi). Aceştia au fost internaţi în peste 160 de tabere şi lagăre pe teritoriul Bulgariei şi Traciei, mare parte dintre ei găsindu-şi moartea din cauza tratamentelor inumane la care au fost supuşi. Cele mai cunoscute astfel de locuri au fost: Razgrad, Sofia, Radomir, Tulov (Gorni Pancerevo), Kirdjali, Hascov şi Pirin-Planina.

Referitor la calvarul prizonierilor români din Bulgaria, presa românească relata: „*Dezbrăcaţi de însăşi aceia care trebuiau să le dea o haină în timpul gerurilor grozave, hrăniţi numai cu o pâine mizerabilă - una la 16 inşi - au fost puşi la cele mai grele şi umilitoare munci posibile. Însăşi ofiţerii au avut de îndurat aceiaşi soartă, fiind puşi la spart pietre şi, în caz de refuz, au fost maltrataţi sau ucişi.*”[1]

Pentru ca imaginea să fie completă ar mai fi de adăugat lipsa asistenţei medicale şi izolarea de lume.

La 23 martie 1918, între România, pe de o parte, şi Puterile Centrale, pe de altă parte, s-a încheiat o Convenţie privind obligaţia reciprocă de repatriere a prizonierilor. În temeiul acestei convenţii, întărită apoi prin Tratatul de Pace de la Buftea-Bucureşti (24 aprilie/7 mai 1918) a început, în primăvara anului 1918, repatrierea prizonierilor români din statele Puterilor Centrale, inclusiv din Bulgaria.[2]

Totalul prizonierilor de război români repatriaţi a fost de de 16.037, această acţiune fiind etapizată astfel:

---

* Preşedinte al Asociaţiei Naţionale Cultul Eroilor „Regina Maria” filiala judeţeană Constanţa.

[1] *Cinstirea morţilor pentru ţară*, ziarul „Patria”, Cluj, 11 august 1921, p. 1.

[2] Teofil Oroian, *Calvarul prizonierilor români în Bulgaria*, https://historia.ro.

- până la 1 iulie 1918, numărul prizonierilor români întorși din Bulgaria s-a ridicat la 10.574 (729 ofițeri și 9.845 subofițeri, gradați și soldați);
- până la sfârșitul anului 1920, când acțiunea de repatriere era practic încheiată, s-au mai întors în țară 5.663 prizonieri români din Bulgaria (240 ofițeri și 5.423 grade inferioare).

Analizând numărul militarilor români care s-a aflat în captivitate în Bulgaria și numărul celor care au fost repatriați, în perioada 1918-1920, constatăm o diferență de 4.950 de prizonieri, cel mai probabil aceștia fiind morți în captivitate**.**

Realizarea Cimitirului de onoare al eroilor

În anul 1922, la solicitarea coloniilor românești din Sofia și Djumala, „*Societatea Mormintele Eroilor Căzuți în Război*" a demarat acțiunea de amenajare a Cimitirului de Onoare a Eroilor Români, amplasat în Cimitirul Central din Sofia.

Inițial, în parcela, având o formă de careu, cu o suprafață de 1.000 m.p. au fost înhumați 1 ofițer și 190 de soldați decedați în lagărul de prizonieri din Sofia și spitalele aferente.

Parcela era delimitată pe cele două laturi din față printr-o împrejmuire din stâlpi de beton armat, legați cu lanțuri groase, iar pe celelalte două laturi, prin gard viu.

Intrarea în parcelă se făcea prin două porți de fier forjat, prinse în doi mari stâlpi de beton armat.

De jur împrejurul împrejmuirii exterioare s-au sădit brazi, la distanţă de 1,50 metri unul de altul.

În mijlocul careului s-a realizat un majestuos monument comemorativ, după planul domnului architect G. Ghiulamila, care în mod dezinteresat a condus și execuția lucrărilor.

Contribuția Coloniei române din Sofia la realizarea monumentului a fost de 20-30.000 de leva. [3]

Opera comemorativă de război a fost realizată dintr-un bloc masiv de piatră, având forma unui obelisc, iar în vârful acestuia a fost montat un vultur, care ține în ghiare o cunună de lauri. Pe corpul monumentului a fost realizată în relief Crucea Ordinului „*Mihai Viteazul*", având dedesubt următoarele înscrisuri*: „Eroilor Români morți pentru Patrie"*.

[3] „Cultul Eroilor Noștri", an 2, nr.12, ianuarie 1921, p. 24.

La dreapta şi stânga monumentului au fost amplasate două mari morminte comune, având fiecare câte o cruce de piatră, înaltă de 1,70 m, cu aceleaşi înscrisuri ca pe monument.

Lucrările au fost executate de „*Societatea Mormintele Eroilor Căzuți în Război*” prin delegatul său domnul colonel Filimon şi prin contribuția coloniilor româneşti din Sofia şi Djumala.

Ultimile amenajări şi aranjamentul estetic al parcelei, au fost realizate de către ataşatul militar român la Sofia domnul colonel Pastia.

Ulterior, în fața monumentului se va realiza o mică capelă cu un osuar, pentru glorificarea eroilor români.

În perioada 1941-1943, osemintele eroilor români înhumați pe teritoriul Bulgariei au fost centralizate în gropi comune în cadrul parcelei de onoare.

Conform evidenței nominale a morților de război români centralizați în cadrul Parcelei de Onoare din Sofia numărul total al militarilor identificați este de 791 de militari.[4]

Acțiuni desfăşurate pentru cinstirea memoriei eroilor români îngropați în Cimitirul de onoare din Sofia. Sărbătorirea Zilei Eroilor 1923

În anul 1923, ataşatul militar al României în Bulgaria, domnul colonel Pastia a organizat un ceremonial fastuos pentru sărbătorirea Zilei Eroilor Români.

La eveniment au participat: ministrul Langa Răşcanu cu personalul Ambasadeii: domnul consilier Trandafirescu, consul Mihăiescu, ataşatul militar, colonel Pastia, elevii Şcolii primare Sofia cu întreg corpul profesoral, precum şi foarte numeroşi membri ai Coloniei Române din Sofia cu familiile lor.

Serviciul religios a fost oficiat de către doi preoţi de la catedrala bulgară din localitate, răspunsurile fiind date de institutori şi de către corul şcolii româneşti, dirijat de domnul Gr. Tăutu directorul acestei instituţii.

După terminarea serviciului religios s-au ținut mai multe cuvântări.

Domnul ministru Langa Răşcanu a vorbit în numele guvernului, aducând prinosul de recunoştinţă eroilor români căzuți în Bulgaria.

Colonelul Pastia, într-o inimoasă cuvântare, a făcut apologia eroilor căzuți pretutindeni pentru apărarea drepturilor neamului românesc. Deasemenea acesta a făcut apel la Colonia Românească spre a avea grijă de mormintele din Sofia, ca unii ce sunt legați de ele trăind pe aceleaşi locuri. Colonelul Pastia a arătat corpului profesoral că acolo este locul unde se poate arunca sămânța care face să încolțească în sufletele tinerelor vlăstare cele mai nobile sentimente pentru dragostea de neam,

[4] ONCE - Lista morților de război.

În numele Ministerului de Război şi ca pioasă recunoştinţă a tuturor românilor domnia sa a depus două coroane de flori cu tricolorul român pe mormânt şi o coroană pe mormântul eroului colonel Naumescu. S-a mai depus pe mormânt o coroană din partea românilor macedoneni.

Au mai susținut alocuțiuni: domnul J. Ghiulamila, preşedintele Coloniei Române din Sofia, domnul Gr. Tatu, directorul şcolii românești şi un inimos tânăr macedonean, domnul Chiurcci, care în dialectul aromân adresându-se asistenței a arătat că „*eroii care odihnesc aici nu au avut parte ca să-i plângă nici mamele, nici surorile lor şi vá cerem ca voi, mamele si surorile noastre să veniți să plângeţi pe aceşti bravi cari s-au, sacrificat pentru binele neamului*".

La orele 12 fix, domnul colonel Pastia, prin comanda „Atenţiune!", a anunţat cele 2 minute de pioasă gândire pentru soldații necunoscuți, când întreaga asistență a păstrat o impunătoare tăcere.[5]

Sărbătorirea Zilei Eroilor - 2022

La 2 iunie 2022, Ziua Eroilor români s-a desfășurat în premieră, cu participarea autorităților bulgare și a reprezentanților mediului diplomatic.

Ambasada României la Sofia a organizat comemorarea Zilei Eroilor, prin desfășurarea unei ceremonii la monumentul eroilor români din Cimitirul Central Sofia.

În acest cadru, a fost organizată o slujbă de pomenire cu depunere de coroane și jerbe de flori.

Evenimentul, organizat de Ambasadă cu contribuția deosebită a Biroului atașatului apărarii, a reprezentat o premieră în Bulgaria, fiind prima dată când Ziua Eroilor români s-a sărbătorit cu invitaţi din rândul autorităților bulgare și din mediul diplomatic.

Alături de conducerea forțelor armate bulgare reprezentată de adjunctul șefului apărării și de oficiali ai ministerului de resort, la eveniment au mai participat ambasadori din state aliate, alți reprezentanți ai mediului diplomatic și autorităților locale, militarii români din cadrul structurilor NATO din Bulgaria, precum și studenții militari români aflați la studii la Academia Militară „G.S. Rakovski" Sofia, prin Programul „*Erasmus+*".

Serviciul religios a fost oficiat de către parohul Bisericii „*Sfânta Treime*" din Sofia, reprezentantul Patriarhiei Române în Bulgaria.

În discursul susținut în cadrul evenimentului, ambasadorul României a subliniat eroismul ostaşilor români căzuți pe teritoriul Bulgariei în decursul mai multor conflagrații, numărul acestora ridicându-se la peste 13.000. De asemenea, s-a evidențiat faptul că, anul acesta, se împlinesc 145 de ani de la declanşarea Războiului Ruso-Turc (1877-1878), în urma căruia România a obţinut independenţa, iar Bulgaria s-a eliberat de sub dominaţia otomană, soldații români și bulgari luptând umăr la umăr pentru statalitate și libertate.

[5] „Universul", 16 mai 1923, p. 4.

Slujba de pomenire a eroilor – 2023

Reprezentanți ai Asociației Naționale Cultul Eroilor „*Regina Maria*” filialele Constanța și Dolj, ai Academiei Daco-Române și ai Consiliul Mondial Român au participat la Maratonul Independenței.

În acest scop a fost organizată, în perioada 18-21 octombrie 2023, deplasarea pe un itinerar de 1400 de kilometri, având ca principal obiectiv vizitarea unor locuri și monumente, din județul Dolj și Bulgaria, care amintesc eroica participare a militarilor români la Campania 1877-1878.

Ziua de 20 octombrie a început cu vizitarea Bisericii ortodoxe române „*Sfânta Treime*”, singurul lăcaș ortodox român din Sofia.

Preotul Neluțu Oprea, preotul paroh al bisericii ne-a prezentat pe scurt istoricul acesteia.

Edificiul a fost proiectat de arhitectul sighișorean Friedrich Grünanger.

Biserica a fost construită de artistul bulgar Vasil Gligov, piatra de temelie fiind pusă pe 9 mai 1905. Cumpărarea terenului cât și construcția edificiului a fost începută cu banii comunității române (aromâne) și a unor bulgari. Deoarece această comunitate nu avea statut juridic cu „*drept de avere imobiliară*", cu ajutorul diplomatului Nicolae Mișu, a fost trecută pe numele Statului Român.

Biserica a fost finalizată în 1912, mulțumită susținerii generoase a statului român. Exploatarea acesteia a fost suspendată în timpul celor două războaie balcanice și a Primului Război Mondial. În martie 1918, statul bulgar a predat clădirea nouă bisericii greco-catolice din Sofia. După război, lăcașul de cult a fost returnat românilor.

Lăcașul de cult a fost inaugurat oficial pe 6 decembrie 1923. În timpul bombardamentului din martie 1944 bolta centrală și cupola au fost distruse. În 1948, cupola și biserica au fost restaurate.

Vizita s-a încheiat cu o slujbă religioasă oficiată de IPS Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului, însoțit de un sobor de preoți.

Apoi ne-am deplasat la Cimitirul Central din Sofia, unde sunt înhumați 475 de eroi români.

La Monumentul Eroilor din parcela dedicată militarilor români, s-a desfășurat o slujbă de pomenire a eroilor români, susținută de IPS Teodosie și soborul de preoți.

A urmat depunerea de coroane de flori de către: consulul României la Sofia, domnul Dan Mazilu, reprezentanții Asociației Naționale Cultul Eroilor „Regina Maria" filiala județeană Constanța, preşedintele Academiei Daco-Română, domnul Geo Stroe și preşedinetele Consiliului Mondial Român, domnul Nicușor Moise.

Deoarece parte din crucile și placa funerară nu sunt într-o stare de întreținere bună, reprezentanții Asociației Naționale Cultul Eroilor „Regina Maria" - filiala județeană Constanța, s-au angajat ca în primăvara anului 2024, să reabiliteze aceste elemente ale parcelei românești, până la Ziua Eroilor.

MILITARY CEMETERY IN SOFIA

-abstract-

Key Words: Cemetery, prisoners, captivity, prisonercamps, monument, religious service, embassy

Between 1916-1920 in the 160 prisoner camps in Bulgaria some 4950 Romanian prisoners lost their lives.

At the request of Sofia's community, "*The Society for the Fallen Heroes in the War"* founded in 1922 by own funds a Honour cemetery inside the Orthodox Cemetery in Sofia.

The amount of 20 000 leva offered by the Romanian community from Sofia served to raise a spectacular monument in the middle of the parcel following the plans of the architect G. Ghiulamila.

Every year on the occasion of Heroes Day, the Romanian Embassy in Sofia takes care to organize a ceremony to praise the memory of the Romanian heroes. The religious service is done by priest of the Romanian church in Sofia.

BRICUL „MIRCEA” ÎN CONTABILITATE

Dr. Elena ZÎRNĂ[*]

În anul 1926, respectiv în perioada 15 iunie – 17 septembrie 1926[1] s-a desfășurat binecunoscutul voiaj al bricului „Mircea”[2], cu plecarea din portul Constanța și sosirea la Veneția și retur.

S-a hotărât atunci înregistrarea pe peliculă cinematografică a întregii călătorii. Nu dorim a descrie călătoria, fiind deja publicate studii în acest sens, ci dorim a prezenta niște documente mai puțin cunoscute, care nu reprezintă nimic altceva decât bilanțul contabil al sumelor cheltuite pentru achiziționarea materialelor chimice, tehnice, electrice, necesare realizării filmului și fotografiilor care prezintă voiajul.

Realizarea filmului *Voiajul bricului „Mircea”* a fost necesară din mai multe motive. Pe de-o parte, în scop propagandistic, pe de altă parte, pentru a servi instrucției tehnico-tactice a militarilor din Marina Militară Română. Acest film a contribuit la îmbogățirea arhivei Serviciului Foto-Cinematografic al armatei române[3], fiind foarte valoros, solicitat de toate centrele de instrucție a militarilor din întreaga țară.

Pentru operațiunea de înregistrare pe peliculă cinematografică, alături de un un operator al Serviciului Foto-Cinematografic al armatei, pe vas a fost ambarcat (la

---

[*] Expert arhivist, Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Constandache”, Pitești, e-mail: azd1972@yahoo.com

[1] Valentin Ciorbea, *Istoricul bricului „Mircea”*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2014, pp. 166 și 183.

[2] Ion Ghica, ambasadorul României la Londra, a botezat nava cu numele de „*Mircea*” în amintirea marelui domnitor al Țării Românești, Mircea cel Bătrân (1386-1395; 1397-1418), întregitor al pământurilor românești.

[3] Serviciul Foto-Cinematografic al armatei române a fost înființat la 29 noiembrie 1916, la Iași, prin unirea într-un singur serviciu a secțiilor fotografice de la Regimentul de specialități și atașat Biroului informații al Marelui Cartier General. Fotografii în uniformă militară, înainte de război profesioniști ai celei de-a șaptea arte, trebuiau să realizeze imaginile astfel încât să fie interesante atât din punct de vedere al valorii propagandistice, istorice și artistice, cât și ca document militar cu valoare operativă. Acest organism al armatei române s-a dezvoltat mai ales după Primul Război Mondial și a funcționat ca un studio cinematografic. Aici au fost înregistrate filme istorice, de propagandă, moral-educative, precum și filme didactice de instrucție a militarilor, care aveau să alcătuiască arhiva filmică a armatei și care, de-a lungul timpului, au contribuit la propaganda prin imagini, atât în țară, cât și în străinătate.

10 iunie 1926[4]) și sublocotenentul, pe atunci, Ioan Mircescu (foto alăturat), el fiind cel autorizat să conducă operațiunea de cinematografiere a călătoriei și debarcat la 19 octombrie 1926[5].

Înainte de a prezenta documentele inedite de care am pomenit mai sus, consider necesar a puncta câteva repere ale carierei militare a sublocotenentului Ioan Mircescu. Practic, el a fost responsabil cu dirijarea operațiunii și observarea detaliilor de cinematografiere, precum și cu achiziționarea materialelor și aparaturii necesare realizării filmului.

Așadar, Ioan Mircescu s-a născut la 11 septembrie 1903, în Calafat, județul Dolj. După ce a absolvit Școala Navală Constanța, a dobândit primul grad de ofițer – sublocotenent – la 1 iulie 1924[6]. Pentru o lună de zile, respectiv până la 3 august 1924, a activat în Divizia de Dunăre, apoi a fost mutat la Baza Navală Maritimă[7]. La 1 aprilie 1925 a fost trimis la Școala de Gaze pentru perfecționare, iar începând cu 1 noiembrie 1925 a urmat cursurile de tip „aplicație" ale Școlii Navale Constanța. La 1 aprilie 1926 a fost mutat în comandamentul Diviziei de Mare, unitate care a hotărât ambarcarea lui pe nava-școală „Mircea", la 10 iunie 1926. Șeful său ierarhic, contraamiralul Gavrilescu, comandantul Diviziei de Mare, l-a apreciat astfel: «ambarcat pe „Mircea" în călătoria la Veneția s-a condus bine, și-a condus și executat cinematografierea călătoriei, care va servi mult pentru propaganda Marinei [...] sănătos, rezistent, se prezintă foarte bine, inteligent, ținută foarte îngrijită, a absolvit bine cursul Școalei de aplicație, inimos, cu multă inițiativă și cu multe resurse, iubind mult marina, promite a deveni un excelent oficer»[8].

La înapoierea din voiaj, care „a durat 3 luni și 9 zile"[9], a fost mutat la Inspectoratul General al Marinei, unde a activat ca sublocotenent. Imediat după sosirea în Inspectorat, a fost trimis la studii în Italia, timp de un an de zile, pentru a urma cursurile Școlii de aplicație a materialului electric și T.F.S. din cadrul Academiei Navale din Livorno. S-a înapoiat din Italia în data de 14 ianuarie 1929 și a fost avansat la gradul de locotenent[10].

---

[4] Depozitul Central de Arhivă „General Grigore Constandache" (în continuare Dp.C.A.), fond *Direcția Cadre și Învățământ, ofițeri născuți până-n 1910*, maiori, lit. „M", dosar 1477, f. 9.
[5] *Ibidem.*
[6] *Ibidem*, ff. 1-2.
[7] *Ibidem*.
[8] *Ibidem*, f. 9.
[9] *Ibidem*.
[10] *Ibidem*, f. 2.

După cum ușor putem observa, Ioan Mircescu a fost un ofițer cu merite și calități militare deosebite, care a îmbrățișat cu drag, responsabilitate și devotament marina militară.

Ne oprim aici cu reperele cronologice ale carierei sale militare, punctând doar, așa cum ne-am propus, momentul anului 1926, când, pe atunci, sublocotenentul Ioan Mircescu a fost detașat și ambarcat pe bricul „Mircea", ca „ofițer cu detaliu și cinematograful"[11].

Revenind la subiectul nostru, precizăm că efectuarea acestei călătorii a presupus mai multe etape de pregătire. În acest sens, încă de la 1 iunie 1926 s-au efectuat reparații la corpul navei, la aparatul motor și serviciul de electricitate, apoi s-au făcut probe. S-a ales echipajul care avea să urce la bordul navei-școală. Conform ordinului Inspectoratului General al Marinei, echipajul a fost format din 30 de elevi și 40 marinari – trupă, alături de alți 16 oameni care făceau parte din corpul de conducere[12].

Ziua plecării navei din țară a fost 15 iunie 1926. La bord au mai fost ambarcați «încă 3 sublocotenenți: la 13.06. subl-ți: Drinceanu Gabriel și Călărașu Petre, iar la 15.06. sublt. Mircescu Ioan care aduce în aceeași zi și autorizarea ca „Mircea" să cinematografieze voiajul. În acest scop se mai îmbarcă și un operator de cinematograf de la M.St.M. al Armatei, împreună cu aparatele respective»[13].

Așadar, călătoria a început la 15 iunie și s-a desfășurat pe traseul: Constanța –Piure – Taronto – Bari – Ancona – Veneția – Triest – Spalatto –Gravosa – Bocche di Cattaro – Corfu – Pireu – Constanța[14].

Înapoierea navei-școală a fost în ziua de 17 septembrie 1926, la ora 18.15, ora intrării în portul Constanța[15].

Toate aceste etape pregătitoare au fost la fel de importante ca și cele pentru înregistrarea pe peliculă a filmului care a prezentat voiajul. În acest sens, s-au cumpărat o serie de materiale (hârtie fotografică, diferite substanțe chimice, role de film) și echipamente electrice; a fost plătit personalul care a manevrat aparatele de cinematografiere, precum și cel care a realizat fotografiile. Pentru toate acestea, Marele Stat Major al armatei a aprobat suma de 200.000 lei, din bugetul pe anul 1926[16]. Banii au intrat în contabilitatea Direcției 4 Geniu, unitate care, la rândul ei, i-a direcționat către Regimentul de Transmisiuni, în subordinea căruia se afla Serviciul Foto-Cinematografic al armatei, realizatorul filmului.

Așa cum era și firesc, după realizarea fotografiilor și înregistrarea filmului, Inspectoratul General al Marinei a solicitat rolele (fiind o producție de mari dimensiuni, a fost înregistrat pe mai multe role) Direcției 4 Geniu, conform adresei

---

[11] Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p. 165.
[12] *Ibidem*, pp. 164-165.
[13] *Ibidem*, p. 164.
[14] *Ibidem*, p. 165.
[15] *Ibidem*, p. 183.
[16] Dp.C.A., fond *Direcția 4 Geniu*, dosar 1117, f. 89.

nr. 29 din 27 octombrie 1926[17]. Însă, solicitarea nu a putut fi onorată, deoarece, din contabilitate a reieșit că mai trebuiau făcute niște plăți către realizatorul filmului.

Astfel, cu raportul nr. 7878 din 18 noiembrie 1926, Direcția 4 Geniu a informat Marele Stat Major că suma alocată s-a cheltuit și, totodată, a solicitat aprobarea pentru încă 16.610 lei, care mai rămăseseră de achitat Serviciului Foto-Cinematografic al armatei[18].

Din cauza acestor obligații financiare între instituțiile militare implicate, filmul și fotografiile nu au putut fi „livrate", până nu s-au achitat integral banii.

Pentru a explica toate cheltuielile făcute și pentru a justifica necesitatea obținerii sumei de 16.610 lei, căpitanul Alexandru Dumitrescu, șeful Serviciului Foto-Cinematografic al armatei la acea vreme, a întocmit un referat, datat 18 noiembrie 1926, cu privire la „chestiunea cu filmul Insp.[ectoratului] Marinei"[19]. Referatul nu reprezintă nimic altceva decât un bilanț contabil cu sumele care au reieșit din așa-numitele *devize financiare*, prezentate de sublocotenentul Ioan Mircescu, responsabil cu achiziționarea și conducerea operațiunii de cinematografiere. Acest referat a fost necesar pentru a explica de unde au rezultat cei 16.610 lei, sumă ce mai trebuia achitată Serviciului Foto-Cinematografic al armatei, pentru ca acest serviciu să poată trimite filmul Inspectoratului General al Marinei.

De cele mai multe ori, aceste categorii de filme, realizate în mod oficial, între instituții militare, se efectuau cu un beneficiu de cheltuieli, numit în contabilitate „deducere", care, în cazul de față, ar fi fost de 20%. Cum însă, sublocotenentul Ioan Mircescu nu a prezentat la timp documentele justificative, conform cărora realizarea filmului să fie considerată „o lucrare oficială și deci nu i se va aplica cota ce se încasează de la lucrări cu totul particulare", această operațiune a fost „tratată ca orice lucrare particulară"[20]. Numai în cazul în care ar fi fost emise documentele oficiale, s-ar fi putut aplica deducerea de 20%, „rămânând ca să se achite acestui corp [Serviciului Foto-Cinematografic al armatei – n.n.] de cel ce ridică filmul, 16.610,30[21] lei [subliniat în text – n.n.] în loc de 21.349,85 lei"[22].

Vom vedeam în documentele prezentate că, din suma totală de 21.349, 85 lei (necesară pentru relizarea fotografiilor și filmului), s-au scăzut 4.739,55 lei, în urma aplicării deducerii de 20% și a rezultat suma de 16.610,30 lei, restanță de achitat realizatorului filmului.

Devizele financiare prezentate de sublocotenentul Ioan Mircescu au constituit documentele justificative, conform cărora ofițerul a procedat corect în achiziționarea materialelor necesare.

---

[17] *Ibidem*.
[18] *Ibidem*.
[19] *Ibidem*, f. 90.
[20] *Ibidem*, ff. 91-92.
[21] Până în acest moment, în documente a fost consemnată suma de 16.610 lei, sumă exactă, însă din simplul calcul matematic rezultă 16.610,30 lei, sumă care este consemnată în bilanțul contabil prezentat în continuare.
[22] Dp.C.A., fond *Direcția 4 Geniu*, dosar 1117, ff. 91-92.

În continuare, redăm integral documentele, pentru a înțelege mai bine desfășurarea operațiunilor financiare.

Documentul nr.1

„Ministerul de Războiu
Direcția [4 Geniu – n.n.]

7276/18.nov.1926
către
Marele Stat Major
Secția a III-a

Inspectoratul General al Marinei, cu nr. 29 din 27 oct. 926 către această Direcțiune cere să i se elibereze de la Regimentul de Transmisiuni filmul și fotografiile cu voiajul „Bricului Mircea" executat în atelierul armatei (Reg-tul de Transmisiuni). Întrucât suma de lei 200.000 dată de Marele St. Major pentru executarea acestui film s-a cheltuit complet, mai rămânând a se plăti Regimentului de Transmisiuni încă 16.610 lei.

Rugăm să binevoiți a aproba și dispune să se dea din fondurile dvs. și această sumă cheltuită mai mult de regimentul de Transmisiuni pentru a se putea elibera Inspectoratului Marinei filmul.

Direcțiunea Geniului nu are niciun fond disponibil în acest scop.

Direcțiunea G-lui
(ss) indescifrabil"[23]

Documentul nr.2

„Referat
de justificare sumele din devizele Slt. Mircescu
Fotografii (Deviz 338/1.X.926)

a) 506 Hârtie foto 18/24 a lei 7,10 foaia
din care au rezultat 210 foto 18/24
510 foto 13/18
b) Idem ..... 4 probe 18/24 a lei 7,10 foaia
c) Clișee pt. dublat ..... 4 a 18/24 mărime a lei 33,33 buc.
Prețul de cumpărare al categoriilor a), b) și c) este cel trecut în tabelul anexat, extras după facturile ultimelor luni de cumpărare.
d) Chimicale.
Developaj (Conform agendei „Lumière" și a uzului se developează 75 foi 18/24 la un litru de revelator sau 150 foi 13/18).
La 510 foi a 18/24 s-au întrebuințat 6,800 litri revelator.
La 1 litru de revelator avem rețeta:
5 gr.metal ..... a lei 1800 kg ..... = 9
15 gr.hidrocrimon ..... a lei 750 kg ..... = 11,25
75 gr.sulfit sodiu ..... a lei 45 kg ..... = 3,37
75 gr.carbonat sodiu ..... a lei 35 kg ..... = 2,63

[23] *Ibidem*, f. 89.

5 gr.brom.kaliu ..... a lei 350 kg ..... = 1,75

Lei 28,00

La 6,800 kg evelator a lei 28 kg costă 190,40

Fixaj. Rețetă oficioasă:

La un litru de fixaj:

Hiposulfit sodiu ..... 250 gr. Lei 21 = 5,25

Metabisulfit potasiu ..... 10 gr. Lei 40 kg = 0,40

5,65

Total de reportat Lei 3.944,72

Într-un litru de fixaj se fixează 50 foto 18/24 (a se vedea agenda „Lumière”)

510 foto 18/24 se fixează deci în 10,100 kg a 5,65 = 57,26

Urmare la chimicale și viraje.

În afară de 200 fotografii care au fost platinotip (negre) s-au făcut la restul viraje după cum urmează:

Carmin-brun-roșu:

Rețetă oficioasă la 1 litru apă: ..... Total 209,20

S-au virat în această culoare 105 a 18/24 +

100 a 13/18

Total 155 a 18/24

Într-un litru se virează 250 foi 18/24

155 foi s-au virat în 6,900 kg viraj a 2209,20 = 1297

În verde: s-a virat 100 foi 13/18

50 foi 18/24

Total 100 foi 18/24

Rețeta oficioasă: ..... Total lei 41,40

La 1 litru se virează 250 foi 18/24

100 foi 18/24 au fost virate în 4 litri a 41,40 = 165,6

În albastru: s-au virat 100 foi 13/18 și

50 foi 18/24

Total 100 foi 18/24

Rețeta oficioasă la 1 litru apă: ..... Total lei 47,10

Total de raportat Lei : 5464.

Se virează 250 foi 18/24 la litru

100 foi 18/24 s-au virat în 4 litri a ..... 47,10 .... = 188,40

În Sepia: s-au virat 100 foi 13/18 și

50 foi 18/24

Adică 100 foi 18/24

Rețeta oficioasă: la 1 litru apă .....Total lei 37 .... kg

Se virează 25 foi 18/24 la litru (agenda „Lumière”)

adică în total întrebuințat 4 litri a lei 37 = 148

Material retuș:

S-au consumat: 4 pensule retuș a 40 lei buc. = 160

3 penițe de ras a 3 lei buc. = 9

4 tuș culori a 11 lei buc. = 44

2 gume de retuș a 12 lei buc. = 24
2 creioane de retuș a 18 lei buc. = 36
1 grilă de ascuțit penițe a 80 lei buc. = 80
Total lei ..... 353 = 353.

Lumină:

Toate fotografiile au fost mărite după film negativ.
Durata de exponare a fost minimă 5 minute.
„ „ „ „ maximă 15 „
deci „ „ „ medie 10 „
La 725 fotografii s-a exponat 7250 minute sau 121 ore.
Becul aparatului de mărit are 500 W.
121 x 500 = 60.500 W sau 60,5 KW
Se plătește KW cu lei 10
60,5 x 10 = 605.
Au mai ars în aceste 121 ore:
1 bec roșu a 16 W în laborator = 121 x 16 = 1936
1 bec alb de 25 W în atelier = 121 x 25 = 3025
Total de raportat Lei 6758,82.
La pulturile de retușat au ars:
curs de 6 zile câte 10 ore = 60 ore
câte 2 becuri argintii .... = 120 ore
a câte 25 W ..... 3000 W
sau 8,061KW a lei 10 .....Lei 80,61
pe timpul lucrului s-a consumat 1 bec de 50 W care a fost plătit cu lei 80.

Apă:

În total la această lucrare s-a lucrat efectiv: 6 zile cu echipe de zi și noapte.
Cele 725 fotografii au suferit 3 spălări,
adică 1 de revelator
1 de fixaj
1 de viraj

Un robinet a curs în continuu adică 6 x 24 = 144 ore, robinetul are 3/8 tot cu debitul de 2,950 litri pe minut sau 177 litri pe oră.

În total a curs 25508 litri sau 19 metri cubi apă a lei 6-prețul pe metru cub, cât se plătește, apă ..... = lei 152,8
Total 7072,30.

Filme:

De la data de 9 Sept. a.c. până la 10 noiembrie a.c. au intrat în atelierul de filme următoarele cantități:

1700 m. negativ
1700 m. Pozitiv – din Deviz 13
342 m. negativ
339 m. Pozitiv – din Deviz 12
1700 m. Negativ - M. St. M.
16 m. negativ și pozitiv – Deviz 9

200 m. negativ
1981 m. Pozitiv – Deviz 10
7978 metrii (sic!)

În acest timp s-au liberat din depozit atelierului de filme următoarele chimicale:

Metal ..... 1,800 kg a lei 1800/kg = 3240
Hidrocrimon ..... 2,800 kg a lei 750/kg = 2100
Sulfit ..... 35 kg a lei 45/kg = 1575
Carbonat ..... 20 kg a lei 35/kg = 700
Bromcaliu ..... 0,500 kg a lei 350/kg = 175
Hiposulfit sodiu ..... 130 kg a lei 21/kg = 2730
Metabisulfit ..... 3 kg a lei 40/kg = 120
Aceton pur ..... 0,250 kg a lei 500/kg = 125
Amil acetic ..... 0,150 kg a lei 580/kg = 87

Din aceste chimicale s-au făcut 2 băi de revelator, 1 de fixaj, 1 întărire a revelatorului, 1 întărire a fixajului și montarea tuturor celor 7978 metrii (sic!) film.

Total de reportat Lei 10.852.

În afară de chimicale s-au mai eliberat atelierului de filme:

1 buc.piele de căprioară a 360 ..... lei 360
13 cutii pioneze a 15 ..... lei 195
25 kg hidrat de potasiu a 255 kg ..... lei 6375

Și în acest timp s-au consumat:

1 bec rubin a 120 lei 125
1 bec a 100 W a 140 lei 140
2 bec a 6V 4 a. a 110 lei 220
2 bec a 6W a 90 lei 180

Apă:

2 robinete cu un debit de 4,400 pe minut au curs în mediu 12 ore lucrative din zi pentru spălarea acestor filme pe timpul efectiv întrebuințat la developarea acestor 7978 metrii (sic!) film, care s-a efectuat în 39 zile cât s-a lucrat la aceste filme, restul timpului de la 39 zile la 57 zile câte sunt de la 14 sept. la 10 noemb.1926 nu s-a lucrat în ateliere din motive diferite (nu a fost curent electric, nu a curs apa, program suspendat, etc.)

12 x 39 = 468
468 x 60 minute = 28080
28080 x 4,400 litri/m = 123552 litri
123552 litri = 123,552 m^3
123,552 x 6 lei/m^3 ..... 741, 30
1,3 m^3 apă la chimicale a 60 lei .....8 .....

Total apă 749,30 Lei.

Lumina:

În 234 ore au ars: în atelier:
1 bec de 60 W alb
1 bec de 40 w roșu
(234 x 60 = 14040)+(234 x 40 = 9360) = 23040 W

Idem în 234 ore au ars:
În atelier: 3 becuri roșii a 40 W
40 x 3 = 120 W
120 x 234 = 28080
Total de reportat Lei 19191,30.
Au mai ars:
1 bec în camera tamburului:
2 ore pe zi în 57 zile = 114 ore
114 x 75 W = 8550
59670
wați de curent electric 59670 W.
Motorașe:
Motorașul tamburului de ¼ H p. = 736 W/4
736:4 = 184 W consumație pe oră.
Se usucă un tambur de 400 metri în 2 ore sau 200 metri pe oră:
7978 metri s-au uscat în 40 ore
184 x 40 ..... 7360 W
Motorașul mașinei de copiat a funcționat curs de 79,45 minute (se copiază 100 metri pe oră) și are 1/12 H p. ..... 736: 12 = 61,3 W/oră
61,3 x 79 ore și 45 minute = 4883 W.
În mașina de copiat a ars becul de copiat de 60 W, 40 ore utile
și 20 ore pregătire = 60 W ..... 3600 W
Total W ..... 75513 W
75,513 KW a 10 lei KW ..... Lei 755,10
Total la filme:
apa 749,30
curent electric..... 755,10
chimicale 18442
Lei 19.946,40
19.946: 7978 metri lucrați în acest timp = 2,51 pe metru:
Pentru Slt. Mircescu s-au lucrat:
2100 m.f.negativ + 1700 m.film pozitiv
3800 x 2,51 ..... 9538 lei

Recapitulație:
Total cost material foto 7072,30
Total cost materiale film 9538
16.610,30

La această sumă s-a adăogat 20% ca la orice lucrare particulară.

A fost socotită aceasta drept lucrare particulară fiindcă Reg. transmisiuni nu a primit de la nimeni absolut de la nimeni vreo adresă sau ordin că este în adevăr o lucrare oficială.

I s-a cerut de mine [căpitanul Alexandru Dumitrescu, șeful Serviciului Foto-Cinematografic – n.n.] un asemenea ordin Slt. Mircescu de mai multe ori și neaducându-l – am fost nevoit să închei devizele.

Această cotă se adaugă la orice lucrare particulară care trece la fondul atelierelor, pentru întreținerea, amortizarea cheltuielelor cu apa, regenerarea aparatelor, 5% la lucrători.

Încât la **16.610,30** cost de materiale adaugându-se cota de 20% revine la totalul de **21.349,85.**

Dacă se dă un ordin oficial, de o autoritate superioară, care ordin să se anexeze la deviz, spre a avea o descărcare la verificarea intendantului, atunci se poate deduce:

1177 lei de la fotografii și
3562,55 „ „ filme
4739,55 lei

În niciun caz sub 16.610,30 nu se mai poate reduce nimic, fiind cost de materiale plătite de Regiment.

Șeful Serv. Foto-Cinema
Căpitan
(ss) Dumitrescu”[24].

Documentele prezentate nu au făcut altceva decât să contureze imaginea reală a operațiunilor financiare, necesare pentru imortalizarea pe peliculă cinematografică a întregii călătorii a bricului „Mircea”, de la Constanța la Viena și retur.

Acest voiaj a durat 90 de zile, timp în care nava „a străbătut 5 mări, a vizitat 3 țări, arătând pavilionul țării noastre în 14 porturi. La catargul din pupa flutura flamura tricoloră lungă de 40 metri în amintirea și cinstirea celor 4235 mile marine parcurse”[25].

Călătoria a fost un succes atât din punct de vedere profesional, cât și propagandistic, servind generațiilor viitoare care s-au format la bordul acestei nave-școală.

THE BOAT „MIRCEA” IN ACCOUNTANCY

-abstract-

Key Words: the boat „Mircea”, trip, 1926, cinematography, accountancy

Between 15th of June and 17th of September 1926, the boat's journey took place, departing from the port of Constanta and arriving in Venice and back. It was decided that time to record the entire trip, on the one hand for propaganda purposes and on the other hand to serve the instruction pf the Romanian Navy.

With this report we want to present some less known documents, which represent nothing more than the accounting balance sheet of the amounts spent on the purchase of the chemical, technical and electrical materials, which were necessary to make the film and photos showing the trip.

[24] *Ibidem*, ff. 93-96.
[25] Valentin Ciorbea, *op.cit.*, p. 183.

IMBOLDUL CÂTORVA SCRISORI DE DRAGOSTE PENTRU RECONSTITUIREA BIOGRAFIEI LOCOTENENT-COLONELULUI ALEXANDRU D. PETCU, FOST OFIȚER DE MARINĂ (II)

Dr. Iulian Stelian BOȚOGHINĂ[*]

În introducere, printr-un necesar rezumat, doresc să reamintesc că această corespondență constituie temeiul explorărilor arhivistice întreprinse pentru identificarea personajelor și mai apoi reconstituirea biografiilor acestora, fapt expus în capitolul prezentat și publicat în anul 2022 tot aici, de către generoasele noastre gazde[1]. Tot atunci am remarcat că din corespondența care s-a mai păstrat, prima piesă este un plic din 24 mai 1929, fără conținut, ultima este scrisoarea datată 16 iunie 1939, totalizând 8 piese din anul 1929, 35 din anul 1930, alte 23 circulate în 1931 și câte o piesă din 1936, respectiv 1939.

Salvate de la risipire, valoarea celor 72 de documente (44 de scrisori olografe plasate în plicuri și alte 28 de plicuri corespondate, rămase fără conținut) a sporit exponențial când în arhivă a fost identificat dosarul personal al ofițerului de marină Alexandru Petcu, destinatarul scrisorilor, document pe seama căruia i-a fost reconstituită biografia și prezentată în primul capitol.

În acest context, reamintim că Alexandru Damian Petcu s-a născut la 18 ianuarie 1900, în București, fiind fiul generalului Damian Petcu și al Mariei, atunci locuind pe strada Zece Mese, nr. 8[2]. Familia a avut mai multe domicilii, precum cel de pe strada Costache Negri, la nr. 30, adresă care avea să fie notată și ca cel din urmă domiciliu al lui Alexandru[3].

Absolvent al cursurilor Școlii Navale în 1922, tânărul ofițer a fost îmbarcat pe mai multe nave ale Diviziei de Dunăre, precum Canoniera „Căpitan Dumitrescu”[4], Distrugătorul „Mărășești”[5], Canoniera „Locotenent-comandor Stihi”[6], Canoniera „Sublocotenent Ghiculescu”, apoi comandant al Vedetei Nr. 7, după care, pentru șapte luni a revenit în București, fiind mutat la Inspectoratul General al Marinei[7], apoi ambarcat comandant al Vedetei Nr. 7 „Locotenent Călinescu”[8].

---

[*] Expert arhivist, Arhivele Militare Naționale Române – Depozitul Central de Arhivă „Grigore Constandache” Piteşti.

[1] Iulian Stelian Boțoghină, *Imboldul câtorva scrisori de dragoste pentru reconstituirea biografiei locotenent-comandorului Alexandru D. Petcu*, în *Dunărea și Marea Neagră în spațiul euro-asiatic. Istorie, relații politice și diplomatice*, Editura Muzeului Național al Marinei Române, Constanța 2022, p. 74-84.

[2] Depozitul central de arhivă General Grigore Constandache” al Arhivelor militare naționale române, fond *Centrul Militar Oraș București*, locotenent-colonei, dosar 447/1, f. 1.

[3] *Ibidem*.

[4] *Ibidem*, f. 4.

[5] *Ibidem*.

[6] *Ibidem*, f. 11v.

[7] *Ibidem*, f. 4.

[8] *Ibidem*.

Pe timpul iernii anului 1929, locotenentul Petcu a fost detașat la Statul Major al Inspectoratului Marinei[9], iar de la 20 mai până la 15 octombrie 1930 a fost numit comandant de vedetă la Corpul Echipajelor Fluviale[10], după care a fost ambarcat ofițer cu torpilele la bordul Distrugătorului „Mărăști”[11], iar din 28 aprilie 1931 a fost comandant secund pe Torpilorul „Sborul”[12].

Din 16 mai 1932, locotenentul nostru a fost mutat la Direcția Marinei, unde a fost șef Serviciu adjutantură[13].

Începând cu 16 noiembrie 1933, locotenentul Alexandru Petcu a fost mutat la Institutul Geografic Militar, iar în 1934* s-a înscris și a frecventat timp de un an Institutul Universitar de Electrotehnică din București[14].

Între timp, în ziua de 11 decembrie 1932, Alexandru D. Petcu s-a căsătorit cu domnișoara Ana Constantinescu, serviciul religios fiind oficiat la Biserica Amzei[15].

De altfel, Ana Constantinescu este autoarea acestor scrisori rămase peste timp, scrise cu emoția dragostei nutrite pentru iubitul său „Sandu”, ambarcat pentru prea multe și îndelungate zile, pe navele fluviale cu care naviga în zona Gurilor Dunării.

Fapt care ne permite să afirmăm că lui Alexandru îi datorăm păstrarea corespondenței**, căruia Ana, măcinată de dorul depărtării, în numeroase rânduri i-a reproșat, cu tandrețe, lipsa afecțiunii tocmai pentru că nu-i răspundea cu aceeași frecvență la scrisorile expediate. Însă, iată cum cele 72 de documente care au trecut peste încercările vremurilor, vin să depună mărturie materială despre sentimentele tânărului ofițer. În următoarele rânduri, pentru a nu abuza de spațiul tipografic, ne propunem să oferim lecturii cele opt documente corespondate în anul 1929, respectiv trei plicuri fără conținut, francate la 24 mai, 10 august și 11 septembrie și cinci scrisori în plic, toate piesele expuse cronologic.

Provenind dintr-o familie de bucureşteni, educată şi cu resurse materiale, din scrisorile anului 1929 avem revelația unei domnișoare emancipată: Ana era studentă la filologie, marcată fiind de cursurile lui Ovid Densușianu, dovadă că printre rândurile amoroase, pomenește repetitiv de stăruința cu care învăța, mai cu seamă în sesiune, ceea ce nu a împiedicat-o să se gândească și la fițuici ca soluție pentru a trece examenul, de altfel o modă printre colegii săi, însă o ingenioasă cochetărie pentru a întreține dialogul și interesul persoanei iubite.

---

[9] *Ibidem*.
[10] *Ibidem*, f. 17.
[11] *Ibidem*, f. 4.
[12] *Ibidem*, f. 12.
[13] *Ibidem*, f. 18.
* în „Foaia matricolă” din dosarul personal constituit odată cu intrarea în armată este consemnat anul 1933, ca dată pentru înscrierea la facultate.
[14] *Ibidem*, f. 2.
[15] *Ibidem*, f. 1.
** de altfel, când m-a anunțat despre vânzarea acestor scrisori, Iulian Ginghină mi-a comunicat că în set mai fuseseră și câteva documente militare, însă care au fost primele achiziționate.

Mai mult decât atât, domnișoara studentă fuma și după cum descrie situația, gestul era de o banalitate comună, dovadă că nu a intrigat pe nimeni dintre cei din jur. Insistând cumva pe ideea cochetăriei feminine, exercițiu care nu-i era deloc străin personajului nostru și deopotrivă celorlalte prezențe feminine, care nu au ezitat să se manifeste în diferitele ocazii ivite, de la flirtul cu un cunoscut, eșuat încă din start, până la acceptul pentru a poza unui fotograf al uneia dintre revistele mondene aflate în vogă la acea vreme. De altfel, pentru familia și cercul de prieteni al Anei, fotografia era un loc comun al cotidianului, având funcția mondenă, după cum am tușat mai sus, dar mai cu seamă de liant sentimental, dovadă că după vizitele în studiourile fotografice la Capitalei, precum cel al consacratului Carol Barasch, pozele erau expediate ființei iubite, locotenentului Alexandru D. Petcu.

Totodată, scrisorile anului 1929 relevă două dintre diversele maniere în care bucureștenii acelor vremuri își petreceau timpul liber, socializând la întâlnirile consacrate cu denumirea „la ceai" în perioada cât rezidau în oraș sau pe litoralul Mării Negre, pe perioada verii, în diversele stațiuni aflate în plină dezvoltare, în cazul de față la Movilă.

Stațiune, mai bine cunoscută cu numele Techirghiol, care se afirma din ce în ce mai mult pentru resursele naturale panacee ale bolilor reumatismale, de care se pare că era afectată și corespondenta noastră. Acestea fiind spuse, în următoarele rânduri redăm ceea ce s-a mai păstrat din corespondența anului 1929.

Document 1

Document 2

„6 ~~Maiu~~ (tăiat – n.n.) Iunie 929
București

Sandul meu drag, am primit scrisoarea în plină învățătură. N-aş fi lăsat Psaltirea Hurmuzache din mână pentru nimic, în lume, căci mâine am examenul. M-am bucurat enorm că mai ai zile când ți-e dor mult de mine. Nu m-am gândit o clipă la vre-o răzbunare, vai de capul tău ce de coale scrise vei primi după ce termin. Dar tu ce crezi, nu-i de vină numai puştiul Arapului, care te face să întrebi dacă n-am murit?

Eri a fost faimosul ceai al Nedelcilor. Aproape n-am stat decât cu Marta, n-am băut decât trei păhărele de vin, şi regretam cu Gore şi Marta lipsa ta. Cred că am fi fost grupul cel mai vesel de acolo. Dar ce să faci? Marinarul s-a dus la „Sorioara" lui Vedetta.

De trei zile îți duc simțitor dorul. Sunt mulțumită însă că trebuie să învăț. Mă refac mult, încep să devin un om sănătos (nu vorbesc de reumatism, căci acela spune că nu-i atât de periculos). Dacă ne vom mai vedea vreodată, vei putea constata.

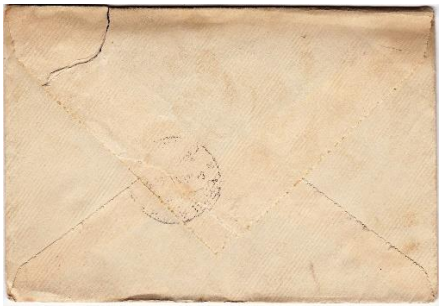
Te las, voi învăța mai cu poftă, sau s-ar putea să nu mai pot învăța, încep să fiu sigură că voiu fi mai distrată. Nu mai fi trist, Sandule drag, căci turcu se gândeşte numai la tine.

Îmi pare rău că n-am timp să-mi fac nişte fițuici, rezumate din curs, căci toată lumea va copia şi eu n-am după ce.

Nu ştiu dacă ai observat că scriu cu î din i *chiar în mijlocul cuvântului* (adăugat prin supratext – n.n.). te rog să faci acelaşi lucru, dacă nu vrei să pari arhaic. Ultima inovare morfologică.

Nici Gore nu te-a uitat şi învață cu mine, e cuminte".

Document 3



„Duminică 9 Iunie 1929
Bucureşti.
Moto: Je vis, en vous aimant…*

Zilele trecute, când am primit scrisoarea ta, Sandule, îți spuneam că după examen vom sta mai îndelung de vorbă. Cred că nu ți-ai schimbat părerile, adică sper că încă mai spui că în singurătatea de acolo, scrisorile mele îți fac plăcere, de aceea…

Examenul a fost scris. Ni s-au dat trei chestiuni, le ştiam pe toate, aşa că le-am făcut bine. Joia aceasta se dau rezultatele şi n-aş vrea decât bilă albă. Ambiții de

* „Trăiesc, iubindu-te…"

student redevenit silitor. De mâine mă apuc din nou de învățătură. Zile (sic!) acestea m-am odihnit. Nu era bine poate nici când învățam, dar mă plimb, să văd oameni, să vorbesc. N-am însă nici cea mai mică poftă. Voiu rămâne în casă, cu tot soarele de afară.

Ești cu mine, Sandule drag.

Pentru la vară n-am nici un proiect, când spun asta însemnează că nu i-e dor de nici un nou flirt, de nici o iubire nouă. Mă las să trăiesc, fără împotrivire, fără avânt.

Aștept să mai spui și tu ceva. turcu”.

Document 4

„13 Iunie 1929

Plecasem la facultate să văd rezultatul examenului lui Densușianu, și pe drum mi-am adus aminte că n-am brățara ta la mână, adică brățara cu ceas, albastră, cumpărată din Gara de Nord (o pun totdeauna când vreau să-mi reușească ceva). M-am întors, am luat-o și succesul a fost desăvârșit; bilă albă. Tu nu te bucuri? Eu da, dar acum mi-a mai trecut. De altfel era cel mai greu examen.

Scrisoarea de ieri (și ieri îți scrisesem) nu ți-am trimis-o, nu mă pot mulțumi vorbele fără sevă ce le spun. Aș fi vrut cele mai tandre cuvinte și nu le găseam. Iartă-mă, le am în suflet, pentru tine. Am fost fericită că ți-am putut da câteva clipe de mulțumire deplină (Dar ce, ai început să bei bere? Nu-i o băutură prea nobilă, nu găsești?).

Îmi pare rău de această paranteză – nu-i deloc în armonie cu ceea ce voiam să-ți mai spun. Foarte legată sufletește de tine – Sandule. Un îndemn. Datorită ție mi-am dat examenele – pentru că știam că te va bucura.

Poți să-mi trimiți fotografia, tu te ai destul. Cred că ar fi mai îngrijită la mine, va pleca în curând la soare și mare…

Ieri, grozav de prost dispusă scriam în journalul de bord: făcând bilanțul zilei notez plictiseală, nervi + câteva clipe de amăreală profundă. Istoria artelor destul de ușor de învățat. Zi noroasă, poate a fost și un pic de soare, nu știu bine. Nu m-am uitat la cutie să văd dacă n-am vreo scrisoare. Toată ziua am fumat fără poftă. Iar iau

Urodonal*. Aș vrea să scriu de dragoste, lui Sandu, cu multe, multe cuvinte dragi. Nu cred că aș izbuti _ o țigancă veritabilă mi-a ghicit în ghioc. Nu se puteau mai strașnice minciuni. I-am iertat _ pentru că era într-adevăr foarte frumoasă.

Aste toate erau ieri, Sandule. Azi mult mai bune mi se par toate. Per che la coza? Îți datoram să-ți povestesc întrevederea cu Nik. Te anunțasem că a fost foarte lungă, îmi va fi greu, în sfârșit. La ceaiul lui Gică, Nik de o extremă amabilitate cu mine, mi-a spus că regretă că nu-l consider prieten devotat. A te cunoaște de mult timp, nu însemnează să fii și bun prieten, i-am răspuns. Mi-a spus că nu-i place ca interesul lui să-l iau ca titlu de connaisance. Această introducere patetică era făcută numai pentru a afla ce este cu dragostea noastră, stadiul etc. … După o oră și jumătate, ne-am despărțit aproape supărați … m-a făcut râioasă. Que'est-ce que ça vent dire?*

Până la 20 iunie nu cred să mai am timp liber, voiu învăța enorm. Până atunci mai poartă-mi tu de grijă. Pentru rest mă oblig eu. Mâine mă duc la Marta la masă și avem de gând să facem fotografii amuzante. Gore te sărută – (a luat și ea tot bilă albă). Fac și eu ce face Gore, căci mi-a poftă. turcu!".

Nu trebuia să menționezi că versurile nu sunt copiate. M-am pamet cu Gore împreună de ele (nu te supăra că i le-am arătat), erau prea frumoase.

Să sperăm că și la Vâlcov vei fi drăguț și nu vei uita pe turcu!

Bdul. Ferdinand 138
Sect. IV".

Document 5

„Movila. 8 Iulie 1929
c'est que l'amour este
comme un arbre, il pousse
de lui méme, jette profun-
dément ses racines dans
toute notre ètre et continue
souvent de verdoyer sur
un coeur en ruines*.

---

* medicament folosit în tratarea infecțiilor tractului urinar.

* „Asta am spus?"

* „Dragostea este ca un copac, crește/ de la sine, își aruncă rădăcinile adânc în/ întreaga noastră ființă și deseori continuă/ să înverzească/ pe o inimă în ruine", Victor Hugo, *Notre-Damme de Paris*;

Stau pe o fereastră, cu picioarele, și ascult muzica, și-mi ascult sufletul și tot gândul meu cum te iubește. Sunt mulțumită, Sandule scump, de mare, de Movilă, de dans, de tot sunt mulțumită, de toate însă, numai pentru că te iubesc pe tine și numai pe tine. În trei zile, cât te-am văzut acum, am învățat să te iubesc mai mult decât un an întreg.

Când ne-am despărțit prima dată, aveam ferma impresie că nu te voi mai vedea. De aceea m-a surprins atât de mult revederea. Mi s-a părut cumva neîngăduit de bucuros.

Aș vrea să te iubesc mereu, Sandule drag, cum te iubesc în seara asta, zilele astea din urmă. Iartă-mă, te rog, dacă fac risipă de cuvântul iubire, dar când ești enorm de bogat, e prea mare păcatul să fi zgârcit**.

Vis-a-vis e Hotelul Virginia cu restaurant și țigani ce cântă aceleași refrenuri*** de cârciumi de București. Le iubesc atât de mult, pentru că mi-aduc aminte de cârciumile noastre, de grasa noastră…

Să-ți povestesc un pic cum ne-am instalat. Mama ne-a așteptat la gară, bucuroasă, extrem de fericită.

Toate le-am găsit frumoase, ordine perfectă. După masă am luat-o pe mama la Casino (la Popovici încă nu se dansează). Am dansat de câteva ori, lume multă, jazz-ul drăguț, un dansator negru. Am făcut senzație****. Ne-am dus cu rochiile cretonate (așa le spunem).

Astăzi de dimineață m-am deșteptat la 11. Pentru că era cam întunecos, mi-am închipuit că e șase și m-am culcat din nou. Pe la ora două (am reconstituit în urmă) am bătut la camera mamei, care mi-a spus că de trei ori a vrut să mă deștepte, că a fost imposibil. După masă iar m-am culcat. E prea tare aerul, sau aveam nevoie de refacere. Faleza, același aer. Lume cam anostă, ca de luna iulie. Țibică însă foarte drăguț, ne-a făcut un salut de o oră, ne-a spus „bine că ați mai venit și voi” în trecere. Nu m-am oprit. Copii mulți, Bic, Colette Pompilian, surorile Movilă, Frenkian. Ne-au rugat să venim mâine la cortul lor.

N-am avut încă ocazia să văd faimoasa buvette-ă, căci n-am fost la plaje.

Marea nu m-a emoționat chiar atât de mult, căci era prea calmă.

Ți-ai cumpărat bonetă americană de la Prager? Să sperăm că n-ai uitat. Eu trebuie imediat să-mi cumpăr un fes, toată lumea îmi spune „turcule” și … „Comme-çi, comme-ça” = vânzătorul de jurnale, le plus belle homme de Movila, a exclamat și el: „Ura, a venit Domnișoara, dar nu mai are fes”.

8 Iulie = data fericită a plimbărilor <u>fără ciorapi</u>.

Miercuri mă duc cu mama la Constanța, căci are treburi. Nu mi-e poftă, dar nu vrea să meargă fără mine.

Abia aștept luna august, adică pe tine.

** în text scris sgîrcit;

*** în text scris refrainuri;

**** în text scris sensație;

De mâine încep băile cu nămol. Pentru ca să le fac, mama mi-a făcut cadou un inel drăguț. Turcul din Movilă te sărută cu dor și ultimul lui gând, până să adoarmă, e Sandul din Arapou.

Gore și Puiu m-au rugat cu insistență să nu uit să-ți spun că le este dor de tine. Mary s-a mirat și s-a bucurat de Constanța mea. Eu nu mă mai mir, mă bucur numai.

P.S. Helicea se prezintă bine? Ți-am scris din tren, o scrisoare cu ilustrațiuni, ai primit-o? Până la urmă, doamna grasă cu caisele, ne-a oferit și nouă. Era cât pe aci să izbucnim în râs.

Mi-e poftă de beția teri-/bilă ce o plănuisem,/ sau mi-o promiseși tu/ pe când eram cam/ adormită, și pe care/ n-am înfăptuit-o, a/ cause*.

„Movila 9 Iulie 1929

Pentru că nu mă duc astăzi după-masă la falaise-ă, pentru că mi-e un dor nespus de tine, îți scriu.

Prima zi de plaje: rezultatul înroșirea pielii, o arsură plăcută, nu prea teribilă.

Un succes nemaipomenit pe plaje. nu te speria: un fotograf care ne-a rugat cu insistență să ne pozeze, așa pe gratis, pentru ca vrea să le trimită revistei noi ilustrate care a apărut acum. L-am trimis la alte cucoane frumoase, dar n-a vrut, a spus că nu-i plac costumele și bonetele. În sfârșit, ne-a fotografiat, când le vom avea îți trimit și ție. Interesează-te însă și de noua revistă. Mâine va aduce un aparat de filmat (pentru jurnalele de la cinematografe), a spus că știm să ne mișcăm frumos, dar am refuzat. Eu sunt capul bandei, bandă numai și numai de copii, mai mult fete, care sunt în căutarea amorului, flirturilor. Sunt mulțumită că n-am decât grija soarelui și a mării de aici. De altfel, toată lumea ascultă pe turc, nu se mișcă fără voia mea.

Dnul. Alecu Dumitrescu, cum m-a văzut mi-a spus: De ce te joci cu mine cu telefonul. Am făcut pe mirata, am spus că eu eram de mult la Constanța. Ca dovadă că nu mă crede și-a angajat cuvântul de onoare. Am fost silită să mi-l dau și eu, pentru prima dată neadevărat, asta pentru că tu nu trebuia să vorbești așa cu el. m-a rugat să-i dau în cărți, i-am promis peste câteva zile. Iartă-mă Sandule, dacă am făcut azi o baie de mare, era prea tentant, și te asigur că a fost singura și foarte scurtă.

Nu mai plec mâine la Constanța, tocmai săptămâna viitoare.

10 Iulie

Vântul jalnic de astăzi e aducător de fiori de dragoste. Inima mi se strânge, te chem, vreau să vii odată.

Înconjurată numai de lucruri dragi de la tine, toate se unesc să-mi mărească durerea. Caut în geamantan, eghileții tăi, mă culc în pat, la căpătâi păpușa de la tine. Mă uit pe masă, fotografia ta, îmi pui brelocul meu, ești tu cu turcul, brățara, ești tu, pulover-ul de vreme rea, Sandul din iarna trecută, scrisorile tale sunt sufletul tău minunat, îmi caut sufletul meu și el e plin tot de tine. Dragostea ta mă doare, aș vrea să fiu și eu tot atât cu tine, cât îmi lipsești tu. Poezia** e gata. ți-o trimite.

Cu mama am făcut o ședință de dat în cărți. la urmă m-a întrebat râzând: Nu ești deloc amorezată? Tot râzând, i-am răspuns: nu, prelung.

---

* scris pe verticala paginii.

** scris în text poesia.

Aş vrea ca scrisorile să mă uşureze ca pe tine, căci sufletul simt cum mă apasă. Aceleaşi zile urâte de început de toamnă.
Poate că n-ar fi rău, să fie mâine soare. turcu

Str. Horia
Villa Maricica
Carmen Sylva - Movila".

„Aventura bandei turco-americană
rătăcită în România

Noi suntem o societate
Ce din tineri e formată,
Amatori de veselie,
Cîte-odată-o facem lată

II

Turculeț ne este șeful
Care animează (sic!) cheful
Veselie ne-o trezește
Doar puțin dacă zâmbește.

III

Între noi prietenia
Este foarte strâns legată
Nu este deosebire
Între un băiat și-o fată.

IV

Suntem ca la noi acasă
La orcine-am fi în casă,
Când ne facem noi damblaua
Trezim toată mafalaua*. (mahalaua)

Pe orice arie
Fie Gaudeamus
Fie Volga, Volga, dragă Volga
[…]** repede și (indescifrabil – n.n.)"[16].

„Pentru Sandu și Turcu

Fericiți ce-i ce-au
apucat un poet ca
Gore.

Ei începuseră un flirt…
Un turc la plaje (sic!) și-un Sandu oarecare,
Nici gând de iubire-n stil mare.

II

Încrezător – atât de alintat de cucoane,

* corectat în text.
[16] f. 1.

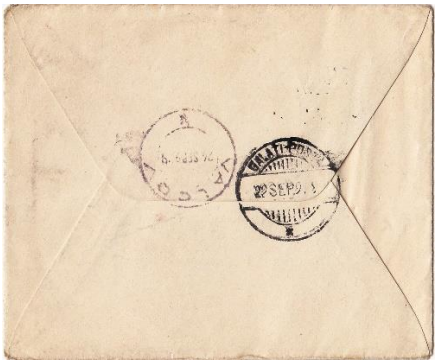
Conta, dar, pe iubirea cea mai mare.
Că mai flirta din veche obișnuință
Și el era tot flirt, chiar cu silință.
III
Dar azi așa și mâine așa…
Sandu-i drăguț și parcă-i place,
Și firea-i vină câteodată,
Nu poate spune tot,
Și nu dă tot ce-n suflet poartă mai frumos,
… Par-că nu-i genul ei îndeajuns,
Și-i veșnică nedumerire,
… De aici certuri și-mpăcări…[17]
IV
Și se iubesc frumos anume
De-abea (sic!) acum încrezători.
… Și-un tren ce-o duce
La locuri ce-i-s dragi
Și dragi mărturii,
Și Turcu-i cu Sandu
Și Sandu-i plecat.
Te rog, Sandule, nu număra picioarele, Gore[18].

Document 6

Document 7

[17] f. 1.
[18] f. 2.

Document 8



20 Septembrie 1929

Dis-de-dimineață

Ca la orice deșteptare, primul gând: tu. Încă între vis și viață, mi se aduce scrisoarea ta.

Îmi pare rău pentru orice umbră, pentru orice gând trist ce ai. Scrisoarea ta m-a bucurat numai pentru că a venit. Pentru ce spunea…

De două zile de când stau în București, n-am făcut prea multe lucruri. Tot ce se petrece e numai în mine.

Ieri însă, aș putea spune că am fost mulțumită. Am stat de dimineața și până seara la Marta. Despre tine nu mai e nevoie să-ți spun cât am vorbit. Un pic tot te-am lăudat (Dacă aș spune „un pic mai mare” te crezi?).

La masă, foarte amuzant când doctorul îi spune Doamnei Poenaru: „Hélén dragă, știi cu cine era turcu la Movilă, pe la ora 10, bând cafea turcească?”

Întrebări generale (Mai era lume la masă).

„Cu un june, foarte drăguț, mi-a plăcut și mie”. Apoi, adresându-mi-se: „E student, coleg cu tine?” (aste te poate flata, nu ți-a dat decât 22 ani).

N-a terminat nici atunci și culmea indiscreției: „Junele era al tău sau al Eugeniei(?)”.

Marta, drăguță, intervine: „Al Eugeniei” și pentru că acest timp turcu se înroșea la față, mult ca niciodată, concluzia generală a mesei a fost că: junele cel drăguț era a lui turcu.

Așa că vezi, Sandule scump, nu scapi din memoria oamenilor chiar așa ușor. Dacă și Domnul Poenaru, care părea atunci că nu prea bagă de seamă…

Peste câteva zile începem cu Marta plimbările cu mașina, căci și-a luat cu succes examenul de chauffeur.

Te rog foarte mult, Sandule, nu-ți face nici un gând negru. știu că e trist să plouă, să fii singur, să te desparți, dar e mult mai trist să n-ai pe cineva căruia să-i pară rău de tristețea ta.

Ce prost consolez, sau alung gândurile negre… de altfel, de atunci au trecut câteva zile și sunt sigură că ai redevenit marinarul încrezător și vesel (tu singur cauți să mă convingi că nimic nu e etern…).

Încă o fotografie a mea. Cea promisă, cu surâsul silit, pentru că Dl. Barasch m-a silit să fiu veselă, când ochii mei cereau lacrimi. N-o primi, însă, prea prost.

te iubește turcu

(etern).

Să fii în gardă: îți va sosi un pachet. Ultra „surpriză".

P.S. Gore îți va povesti la venire cum a căzut în lacul Cișmigiu, cum era să se înece cu junele alături".

În încheiere, dorim să remarcăm că dincolo de patosul cuvintelor rodite din profunzimile dragostei, scrisorile domnișoarei rămân o reală frescă a cotidianului trăit de bucureștenii clasei de mijloc în primul deceniu al României Mari.

THE IMPETUS OF A FEW LOVE LETTERS FOR THE RECONSTRUCTION OF THE BIOGRAPHY OF LIEUTENANT-COLONEL ALEXANDRU D. PETCU, FORMER NAVAL OFFICER (II)

-abstract-

Key Words: love letters, interwar Bucharest, female emancipation, Romanian military navy officer, Greater Romania

In the introduction, through a necessary summary, I want to remind you that this correspondence is the basis of the archival explorations undertaken for the characters, a fact exposed in the chapter presented and published in 2022 also here, by our generous hosts.

Also then I noticed that from the correspondence that was still preserved, the first piece is an envelope dated May 24, 1929, without content, the last is the letter dated June 16, 1939, totaling 8 pieces from 1929, 35 from 1930, another 23 circulated in 1931 and one piece from 1936 and 1939 respectively.

Saved from being wasted, the value of the 72 documents (44 holographic letters placed in envelopes and another 28 correspondence envelopes, left without content) increased exponentially when the personal file of the naval officer Alexandru Petcu, the addressee of the letters, was identified in the archive. document on account of which his biography was reconstructed and presented in the first chapter.

In the present article, the author reveals the fact that beyond the pathos of the words born from the depths of love, the young lady's letters remain a real fresco of the daily life experienced by middle-class Bucharesters in the first decade of Greater Romania.

CREAREA STATULUI MAJOR AL MARINEI – 1940

*Dr. Dan-Dragoș SICHIGEA**

Transformările prin care a trecut România după abdicarea regelui Carol al II-lea nu puteau să nu includă și organismul militar. Numirea generalului Ion Antonescu în fruntea statului, prin decretul 3072 din 6 septembrie 1940 a deschis calea spre schimbări în cadrul Ministerului Apărării Naționale, care a preluat atribuțiile Ministerului Aerului și Marinei. Acest minister a fost desființat prin Decretul-Lege 3488 din 16 octombrie 1940.[1]

Decretul prevedea că nou-înființatele subsecretariate de stat ale Marinei și Aerului preluau sarcinile ministerului suprimat. În ceea ce privește Marina Militară, subsecretariatul de stat al ei cuprindea și întreaga marină comercială, cu facilitățile portuare și structurile civile și militare care se ocupau cu navigația. Mai mult decât o simplă schimbare de ordin administrativ, readucerea Marinei Regale în interiorul Ministerului de Război a reprezentat și concretizarea eforturilor de centralizare a deciziei militare, în contextul geopolitic dificil în care se găsea România.

O altă consecință a reorganizării Ministerului Apărării Naționale a fost crearea, în toamna anului 1940, a Statului Major al Marinei. Denumirea noii structurii creează și dificultăți în demersul de cercetare a istoriei marinei. Până la acel moment exista un stat major al Comandamentului Marinei Regale, denumit în unele documente pentru eficientizarea comunicării, Statul Major al Marinei. Noua structură, însă, era concepută total diferit, fiind vorba despre o componentă a Marelui Stat Major.

Cum definitivarea reorganizării Marelui Stat Major și al Ministerului Apărării Naționale în întregimea sa era o prioritate a noului regim, lucrul la creionarea sarcinilor noii structuri a început imediat la nivelul Subsecretariatului de Stat al Marinei (S.S.M.), condus de contraamiralul Gheorghe Koslinski. Până la acel moment, chiar dacă din calitatea de superior al comandantului Marinei în cadrul Ministerului Aerului și Marinei, relația dintre secretariat și comandament a fost una pozitivă. Din toamna lui 1940 în fruntea Comandamentului Marinei Regale a fost numit contraamiralul Eugeniu Roșca, în locul viceamiralului Petre Bărbuneanu, trecut în rezervă prin celebru decret din 9 septembrie 1940, pentru spălarea onoarei Armatei. La mijlocul lunii octombrie 1940 lucrările în acest sens au început, comandamentul primind ordin să transmită propunerile pentru reorganizarea Marinei Regale:

„*În cadrul noii organizări se vor arăta atribuțiunile diferitelor organe de comandament, direcțiuni și servicii, privind organizarea, dotarea, mobilizarea, instrucția și pregătirea de războiu. Prin organizarea se va căuta simplificarea, reducerea comandamentelor și serviciilor, în directă legătură cu elementele de*

---

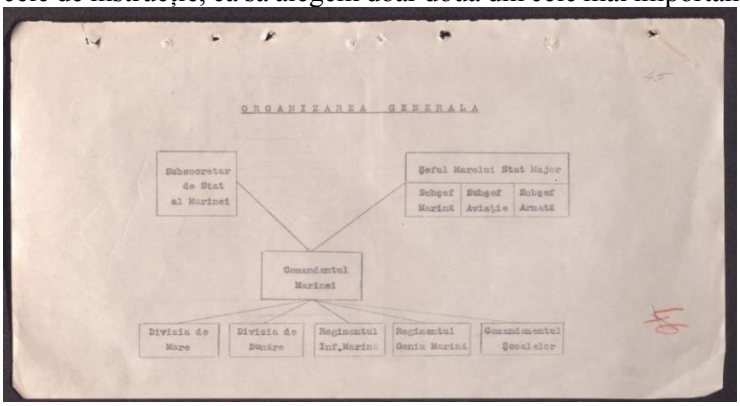
* Șef Secție Cercetare, Documentare și Reprezentare, Muzeul Național al Marinei Române.

[1] Monitorul Oficial, anul CVIII, nr. 243, 17 octombrie 1940, p. 5935.

execuție. Aceasta trebuie să apară în instrucțiunile de funcționare ce se vor da […]”.[2]

Comandamentul a răspuns cu propuneri inspirate din variantele de legi ale marinei care au fost propuse în anii `30, dar mai simplificate ca să răspundă exigențelor de reducere a numărului de comandamente. Atribuțiunile de comandă și control erau concentrate la comandament, pus sub conducerea Subsecretariatului de Stat al Marinei: pregătirea de război (deși se menționa „după directivele Marelui Stat Major”, organizarea și pregătirea mobilizării, întocmirea planurilor de dotare, planurile de acțiune ale Marinei Regale, în diferitele ipoteze, directive de instrucție, activitatea de personal în marină. Lipsea cu desăvârșire orice mențiune a Statului Major al Marinei, deși instrucțiunile prevederea crearea lui în cadrul Marelui Stat Major. De aceea, solicitat să propună atât încadrarea Statului Major al Marinei, cât și diferitele sale atribuții, comandantul Marinei a răspuns pe 25 octombrie. Contraamiralul Koslinski ordonase propuneri privind „organizarea, încadrarea și atribuțiile statului major”, arătând că „din schițele ce am primit nu rezultă stadiul creării și funcționării” sale.[3]

Putem afirma, deci, că deși reorganizarea ministerului a dus la o inevitabilă stare de confuzie, la nivelul comandamentului existau unele rețineri în privința înființării unei noi structuri de planificare și comandă, pe lângă subsecretariatul de stat. În sprijinul acestei ipoteze stă analiza propunerilor comandamentului, care limitau funcționarea statului major la „colaborări” cu comandamentul. Toate atribuțiile propuse de comandament menționează necesitatea obținerii acordului comandamentului, fie că era vorba de directivele de utilizare a forțelor navale la război sau cele de instrucție, ca să alegem doar două din cele mai importante sarcini.[4]



Relațiile dintre subsecretariat, statul major și comandament, pe de altă parte, au fost constante, fiind imposibil de contestat subordonarea ultimului. Statul Major,

[2] Arhivele Militare Naționale Române (în continuare AMNR), fond Comandamentul Marinei Militare, dosar 1344, f. 51.
[3] Arhivele Militare Naționale Române (în continuare AMNR), fond Comandamentul Marinei Militare, dosar 1344, ff. 40-41.
[4] *Ibidem*, f. 43.

în noua propunere a comandamentului, prelua o bună parte din atribuțiile pe care acesta le avea în varianta inițială:

„- Coordonează lucrările de mobilizare ale Marinei cu lucrările Marelui Stat Major pentru mobilizarea întregii armate."

- procură informațiunile necesare Marinei prin organele Marelui Stat Major.-

-Ține la curent Comandamentul Marinei cu măsurile și intențiunile operative ale armatei de uscat.-

- Elaborează – de comun acord cu Comandamentul Marinei – „Directivele" pentru întrebuințarea Marinei și lucrările de ipoteză pentru Marină.-

- Stabilește – de comun acord cu Subsecretariatul de Stat al Marinei – măsurile necesare pentru asigurarea căilor de comunicații pe ape naționale.-

-Stabilește întrebuințarea Marinei Comerciale în scopuri militare, - impunând noilor construcții, caracteristicile dictate de aceste scopuri.-

-Coordonează nevoile materiale ale Marinei, cu posibilitățile de satisfacere ale organelor armatei-

-Prezintă Șefului Statului Marelui Stat Major-

„Programul Naval" și „Planul de dotare al Marinei Regale".-

-Stabilește planul de evacuare al Marinei Militare și Comerciale în legătură cu Marina și cu Armata.

- Elaborează de comun acord cu Comandamentul Marinei „Directivele generale de Instrucție" pentru întreaga Marină.-

-Satisface nevoile pe apă ale unităților armatei.-

b) <u>În timp de război</u>

Statul Major al Marinei se contopește cu Statul Major al Comandamentului Marinei care vine în Marele Stat Major de unde conduce operativ unitățile Marinei."[5]

Propunerile comandamentului, acceptate de către Subsecretariatul de Stat, erau mult mai apropiate de ideea centrală de la nivel înalt, de păstrare a comandamentului ca unitate de comandă, dar care să fie pusă sub coordonarea Marelui Stat Major în probleme operative.

Realitatea a arătat însă că formarea acestui stat major al marinei, în esență, un birou dedicat nevoilor armei în cadrul Marelui Stat Major al armatei, a fost un proces mai anevoios decât s-a estimat inițial. Relația dintre cele trei organe ale Marinei: Subsecretariatul, nou-înființatul Stat Major și Comandamentul Marinei Regale fiind o chestiune încă ambiguă, necesitând o perioadă pentru clarificarea atribuțiilor, inevitabil s-a ajuns la probleme organizatorice, mai ales în raport cu Marele Stat Major. Astfel, în decembrie 1940, comandamentul și M.St.M. încă lucrau la repartizarea ofițerilor brevetați de stat major în marină, între minister, comandament și nou-creatul stat major. La S.S.M. lucrau doar doi ofițeri stagiari, pe care Marele Stat Major i-a solicitat pentru înființarea Statului Major al Marinei, motiv pentru care contraamiralul G. Koslinski a raportat că se impunea concentrarea de ofițeri rezerviști, astfel încât să poată fi încadrate noile structuri create în toamna

[5] *Ibidem*, ff. 43-44.

anului 1940.[6] Este evident că desfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei şi trecerea la subsecretariate a dus la o perioadă de reorganizare, de frânare a activităţii chiar la cel mai înalt nivel, până la definitivarea noii structuri.

Conducerea M.St.M. a făcut, la rândul ei, eforturi pentru grăbirea constituirii biroului marinei. Deşi la începutul lunii decembrie existau doar doi ofiţeri în acest birou, s-au dat indicaţii pentru integrarea lor în secţiile aferente ale statului major, lucrând acolo cu colegii din celelalte arme, până la crearea noului birou. Normele stabilite de M.St.M. prevedeau că:

„[…] 2. Şeful de Stat Major al Marinei are atribuţiuni de Sub-Şef al Marelui Stat Major pentru chestiunile de Marină.-

Ofiţerii de Marină repartizaţi în Secţii vor constitui un birou special, sub conducerea celui mai vechi dintre ei.

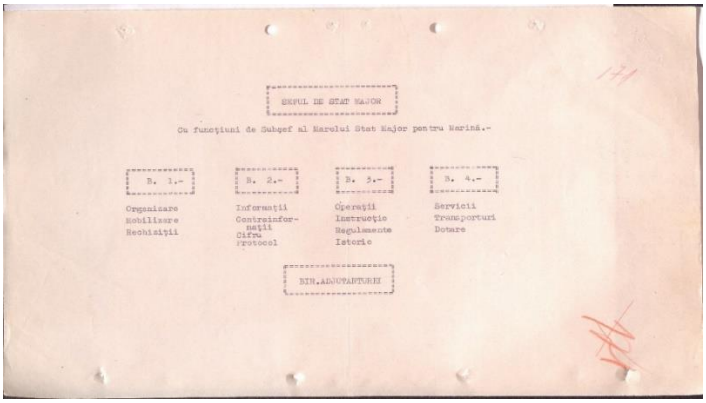
Acest birou va purta denumirea de BIROUL MARINEI din Secţia respectivă şi va primi ordine şi directive direct de la Şeful Secţiei şi de la Şeful de Stat Major al Marinei.-

[…] 3. Lucrul ofiţerilor de Marină în Secţiile Statului Major va viza următoarele scopuri:

a/. Rezolvirea tuturor chestiunilor privind cooperarea Armatei de Uscat cu Marina, într-o perfectă cunoştinţă a lucrurilor, atât terestre cât şi de Marină; aceste lucrări se vor face după directivele comune ale Şefului de Secţie şi Şefului de Stat Major al Marinei.-

b/. Rezolvirea tuturor chestiunilor proprii de Marină; după directivele Şefului Statului Major al Marinei.-

c/. Punerea la curent a ofiţerilor de Marinei cu lucrul de Stat Major în secţii.”[7]



Definitivarea atribuţiilor fiecărei dintre cele trei structuri a fost realizată până la sfârşitului anului 1940. Comandamentul întocmea situaţia materială a

[6] *Ibidem*, fond Subsecretariatul de Stat al Marinei, dosar 22/1941, f. 173.
[7] *Ibidem*, f. 169.

marinei, raporta situația efectivelor, pe care le preda organului de concepție strategică – Statul Major al Marinei din M.St.M. Tot acolo se centralizau și situația materialului plutitor aflat în construcție, eventualele planuri navale deja implementate parțial. Statul Major centraliza toate aceste date și întocmea organizarea la război, elementul central al activității sale. El cuprindea „definirea comandamentelor strategice și tactice", legăturile cu Armata de Uscat și Aviația și stabilirea grupărilor și unităților operative ale Marinei Regale.[8] Planul de mobilizarea, alături de organizarea la pace și stabilirea viitoarelor achiziții, completau atribuțiile noii structuri, care prelua astfel de la comandament funcțiile de planificare și își justifica astfel titulatura de „stat major".

Funcția de șef de Stat Major al Marinei a fost ocupată abia în februarie 1941, de către comandorul Horia Macellariu. Întârzierea este explicată chiar de titularul postului, pusă pe seama unor dispute interne în corpul ofițeresc de marină. Chiar și așa, până la intrarea României în cel de Al Doilea Război Mondial Statul Major a avut o activitate febrilă, mai ales dacă luăm în calcul și relaționarea cu Misiunea Navală Germană.

THE CREATION OF THE ROMANIAN NAVAL STAFF – 1940

-abstract-

Key Words: Navy, Naval Staff, World War Two, H. Macellariu, G. Koslinski

The paper aims at detailing the different attributions of the naval structures of Romania in the period just before World War II. This period was characterized by significant change in the Romanian Defense Ministry which included the abolition of the Air and Navy Ministry and the creation of a Naval Staff.

[8] *Ibidem*, fond Comandamentul Marinei Militare, dosar 1530, ff. 219-220.

JURNALUL DE RĂZBOI AL SOE. ANCHETĂ PRIVIND ACTIVITĂȚILE SOE ÎN PERIOADA OCTOMBRIE – DECEMBRIE 1940 ÎN BALCANI

Dr. Marian ZIDARU[*]

1.**Introducere**

Scopul SOE, așa cum a fost stabilit de domnul Jebb[1], era coroziunea puterilor naziste și fasciste prin acțiune din interior, care poate fi atinsă numai prin recrutarea și pregătirea atentă a agenților și printr-o planificare meticuloasă pe o lungă perioadă preliminară. El face, totuși, o distincție între poziția din Europa de Vest, unde timpul este departe de a fi copt pentru operațiuni majore, și Balcani și Orientul Mijlociu unde condițiile erau mai favorabile pentru acțiune, iar o organizație a fost deja construită. Forma noii organizații și scopul acesteia sunt definite într-o prefață de către domnul Jebb, directorul executiv. Așa cum nucleul Secției de propagandă a existat în Casa Electra, tot așa nucleul Secției de operațiuni a existat în Secția D: de fapt, S.0.2. a continuat să poarte acest titlu de acțiune până la 23 octombrie, când schimbarea numelui a fost vehiculată oficial. Acesta a fost găzduit în aceleași birouri până când a fost transferat la 64 Baker Street pe 31 octombrie, iar schimbările de personal au fost afectate doar treptat. Statul Major D. în Balcani și Orientul Mijlociu a fost preluat în bloc. În prima parte a anului 1940 au fost mai multe operații de sabotaj pe Dunăre și în zona petrolieră Prahova. Cea mai cunoscută a fost operația „Thermonde”. La bordul unor vase britanice s-au descoperit mari cantităţi de revolvere, pistoale semnalizatoare, grenade de mână, mitraliere, tunuri de vapoare, bombe marine, mine, cartuşe goale şi câteva mii de lăzi cu dinamită, apoi peste o sută de soldaţi specialişti englezi, camuflaţi ca marinari şi prevăzuţi cu paşapoarte speciale, cinci ofiţeri englezi, mai mulţi ofiţeri navigatori, personal tehnic din unităţile engleze de geniu şi pionieri. Încărcătura a fost declarată marfă de tranzit, iar conducătorul operaţiunii engleze era un şef din Serviciul Secret englez din România, camuflat ca viceconsul. Operaţiunea pusă la punct în toate

---

[*] Asociația Geopolitică Casa Mării Negre.

[1] Hubert Miles Gladwyn Jebb, primul Baron Gladwyn GCMG GCVO CB PC (25 aprilie 1900 - 24 octombrie 1996) a fost un important funcționar public, diplomat și om politic britanic. Jebb a intrat în serviciul diplomatic britanic în 1924 și a lucrat la Teheran, unde i-a cunoscut pe Harold Nicolson și Vita Sackville-West. Ulterior, a lucrat la Roma și la Ministerul de Externe din Westminster, unde a fost secretar particular al șefului Serviciului Diplomatic. Pentru o parte din perioada războiului din 1939-1945, Jebb a părăsit Ministerul Afacerilor Externe pentru a ocupa funcția de ofițer executiv central al Executivului pentru Operațiuni Speciale, unde a fost din 1940 până în 1942.
După cel de-al Doilea Război Mondial, Jebb a ocupat funcția de secretar executiv al Comisiei pregătitoare a Organizației Națiunilor Unite în august 1945 și a fost secretar general interimar al Națiunilor Unite din octombrie 1945 până în februarie 1946, când a fost numit primul secretar general, Trygve Lie. Jebb rămâne singurul secretar general al ONU sau secretar general interimar care provine dintr-un stat membru permanent al Consiliului de Securitate al ONU.

amănuntele avea misiunea de a face, în unele locuri, Dunărea impracticabilă traficului economic spre Germania, pentru ca astfel să fie stingherit comerţul dintre statele din sud-est şi Germania[2].

Perioada din octombrie până în decembrie poate fi descrisă ca fiind una de expansiune și reajustare: extindere pentru a acoperi noi teritorii și a verifica oamenii cu privire la opțiunea de politică și perspective în sfere mai vechi de acțiune. Secțiunea D s-a preocupat în principal de Balcani ca fiind cel mai fructuos teren pentru munca operațională: acolo sunt principalele realizări și fiasco-ul a avut loc. Invadarea de către germanii din Norvegia, Olanda, Belgia și Franța nu a fost prevăzută - iluziile erau prețuite în acele vremuri - și nu fuseseră pregătite linii de penetrare sau potențial organizatoric. Italia a împărțit doar o subsecțiune cu Franța și, cu excepția contactelor slovene ale secțiunii balcanice, nu fuseseră adoptate planuri de atac. De fapt, în țările beligerante, ocupate și așa-zise neutre din Europa Centrală și de Vest nu a existat personal de teren. Problema lui S.0.2 era să bage calul după ce ușa grajdului a fost închisă; și în primul rând trebuia găsit calul. Recrutarea agenților este departe de a fi o afacere simplă. Subiecții inamici prezintau probleme securitate și de procedură oficială: recrutarea cetățenilor țărilor ocupate tinde să aducă organizația în coliziune cu guvernele exilate, care sunt înclinate să se alarmeze de posibilele repercusiuni asupra compatrioților lor sau să fie pur și simplu obstructive, de principiu - într-un caz notoriu, din lipsă de principiu[3].

În Balcani, unde D. a construit o organizație substanțială și activă, această problemă particulară nu a existat și perioada era, în consecință, una de adaptare: vechile metode și într-o oarecare măsură vechile scopuri sunt abandonate în favoarea activității politice a unui gen care ar putea fi descris drept para-diplomație, desfășurată pe un plan superior cu cunoștințele și aprobarea Reprezentanților Majestății Sale. Lucrările de sabotaj continuă, dar încetează să ocupe locul primordial: activitatea este îndreptată în principal către stabilirea de contacte politice cu scopuri pe termen lung. Rămânea de văzut dacă această decizie de a încerca să-i învingă pe germani în propriul lor joc a fost luată prea târziu pentru o acțiune eficientă: dacă va fi posibil să se introducă agenți într-un număr suficient de mare în țările strict supravegheate ale Europei naziste: Indiferent dacă eșua sau reușea S.O. era un experiment necesar: în cel mai bun caz, se putea dovedi a fi nimic mai puțin decât introducerea unui factor decisiv în desfășurarea războiului[4].

2. Balcanii

Rămânea de văzut dacă această decizie de a încerca să-i învingă pe germani în propriul lor joc a fost luată prea târziu pentru a acționa eficient: dacă va fi posibil să se introducă agenți în număr suficient de mare în țările strict controlate din Europa nazistă; dacă Departamentul de Stat, într-o perioadă de stres mental și fizic, va fi capabil de o elasticitate suficientă pentru a permite celei de-a patra arme să își ia locul alături de celelalte trei. Fie că eșuează sau reușește SOE este un experiment

---

[2] Arhiva S.R.I., Fond „d”, Dosar 4734, f. 83-86.
[3] TNA,HS7/282,*War diary survey of S.O.2. activities October – December 1940*, p. 3.
[4] *Ibidem*, p. 4.

necesar: în cel mai bun caz, se poate dovedi a fi nimic mai puțin decât introducerea unui factor decisiv în cele din urmă în conducerea războiului. Secția Balcani a avut cea mai completă și activă organizație. Răspândirea influenței germane după succesele militare din vară a modificat oarecum situația, provocând un reflux considerabil de ofițeri și agenți în direcția Istanbulului și a Orientului Mijlociu. Temerile care existau atunci cu privire la evacuarea totală nu s-au concretizat însă, iar la începutul lunii octombrie, situația a devenit destul de stabilă. O altă activitate importantă în Balcani a fost sabotajul prin care SOE și SIS au încercat să provoace întreruperea aprovizionării cu petrol a Germaniei. Pentru executarea acestor sabotaje, Serviciile Secrete Britanice au recrutat mai mulţi specialişti din industria petrolului. Aceştia au efectuat mai multe acte pregătitoare în vederea executării operaţiilor de sabotaj. Nu au reuşit însă să provoace pagube majore, care să oprească aprovizionarea cu petrol a Germaniei, deoarece autoritățile române au luat măsuri punitive împotriva lor[5]

La 25 septembrie 1940, opt supuşi englezi erau arestaţi de către poliţia legionară, după cum urmează:

1. Brasier Charles Read, subdirector la Rafinăria Româno-Americană;
2. Treacy Eduard John, inginer, reprezentant al unei firme engleze;
3. Treacy Ester, soţia precedentului;
4. Clark Robert Percy, proprietarul fabricii de cabluri Anglia din Ploieşti;
5. Blackley Charles, inginer chimist;
6. Miller Alexander, directorul societăţii Astra Română;
7. Anderson Crawford Alfred, inginer petrolist;
8. Young Reginald Charles, angajat al societăţii Româno-Americana din Teleajen.

În aceeaşi zi a fost arestat, tot sub acuzaţia de sabotaj, şi Freeman Lester, cetăţean american, administrator şef al societăţii Româno-Americană[6].

Din documentele studiate rezultă că, cel puţin asupra a patru dintre englezi, s-au exercitat presiuni fizice. Astfel, Anderson a fost bătut crunt şi ţinut legat de mâini şi de picioare, Tracy John a fost grav maltratat, smulgându-i-se unghiile de la picioare, Miller Alexander a fost maltratat şi torturat, în timp ce Percy Clark a fost maltratat şi sechestrat.

De asemenea, lui Clark Percy şi John Treacy le-a fost confiscată mobila[7].

În Iugoslavia, afacerile fuseseră puse sub conducerea unui comitet al cărui membru principal era Lieu A Glenn, ataşat naval adjunct. Personalul a fost oarecum sărăcit de evacuare, dar câțiva dintre cei mai valoroși membri au rămas, în special Lawrenson în LYUBLIANA și Glanville,[8] viceconsulul de la Zagreb. Agentul nr. 1

---

[5] A. S.R.I., Fond „d”, Dosar 9155, ff. 207-208.
[6] *Ibidem,* f. 208.
[7] *Ibidem,* f. 218.
[8]*Glanville,* Trevor James, numit viceconsul la Zagreb, 4 octombrie 1939. A părăsit Zagreb la apropierea forțelor inamice, 10 aprilie 1941..

din București[9], De Chastelain, a fost retras din motive de securitate la sfârșitul lunii septembrie și a fost predată căpitanului Watts de la MIR. Organizația din Ungaria și Bulgaria pierduse aproape în întregime tot personalul, în primul caz însă atât din motive diplomatice cât și din cauza acțiunilor inamice. Regimul de personal a rămas relativ constant în perioada analizată. Cu toate acestea, Glen a fost înlocuit de căpitanul Masterson [10], care a sosit la Belgrad pe 30 noiembrie. Watts a fost retras de la București din cauza rapoartelor conform cărora poliția ar fi formulat acuzații împotriva sa și a fost înlocuit pe 8 octombrie de maiorul Hazell[11]. În Bulgaria s-au făcut aranjamente pentru reprezentare prin colonelul Ross, ataşatul militar de la Sofia.

Perioada octombrie-decembrie a fost marcată de schimbarea atât a statutului organizației, cât și a politicii sale, care au fost descrise mai sus.

Vechile metode improvizate ale lui D, prin care se acționa adesea fără ştirea reprezentanților diplomatici, au trebuit să fie abandonate. De acum încolo, s-a stabilit că ministrul de resort trebuia să fie informat cu privire la orice proiect în curs de examinare care îi afecta teritoriul și că, în caz de dezacord, fiecare parte trebuia să sesizeze departamentul său de la Londra.

Această schimbare de statut și implicațiile sale au fost explicate foarte pe larg lui Bailey de către maiorul Taylor într-o scrisoare din 4 noiembrie. S-a explicat că noua orientare era în principal politică. Aceasta recunoştea că ascensiunea germană în Balcani făcea ca situația sabotajului să fie extrem de nefavorabilă. În plus, ocuparea țărilor balcanice de către germani și expulzarea consecventă a supușilor britanici era aşteptată aproape zilnic.

Prin urmare, simpla organizare a fost aceea de a se asigura că activitatea SOE nu se va încheia în cazul în care va fi necesară evacuarea. S-a propus ca reprezentanții să contacteze în fiecare țară partidele sau organizațiile politice care erau hotărâte să se opună invaziilor Axei, să le furnizeze fonduri și materiale de sabotaj și, în general, să le transforme în organizații din umbră care să funcționeze în cazul cu retragerea propriilor noștri oameni. Directiva emisă de maiorul Taylor pe

---

[9] Alfred George Gardyne de Chastelain, DSO, OBE (1906-1974) a fost un om de afaceri, soldat și agent secret britanic-canadian, cunoscut pentru acțiunile sale din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. A fost tatăl generalului canadian John de Chastelain.

[10] Thomas Samuel Masterson, colonel in SOE Romania, decedat la 5 mai 1944.

[11] Locotenent-colonelul Hazell a fost principalul ofițer SOE ataşat la SPU.22. La sfârșitul războiului, acestea au fuzionat în cadrul misiunii SOE post-ocupație din Germania, cunoscută sub numele de ME42. Locotenent-colonelul Hazell a condus M/UP și activitatea lor s-a concentrat pe Europa continentală, iar subgrupuri au lucrat în Mediterana. O telegramă trimisă la 20 iulie 1944 de către locotenent-colonelul Hazell (PROHS4/226/98295) indică faptul că operațiunea condusă de un ofițer de legătură britanic a împiedicat activitățile din Grecia, Creta și Rodos. Se pare că planul era de a organiza o revoltă a trupelor străine pe insulă, dar avea nevoie de un ofițer polonez care să conducă „unitatea substanțială” pe teren.

27 septembrie către Bailey[12] pentru politica din Iugoslavia ilustrează noua perspectivă.

Bailey trebuia să se concentreze asupra activităților subversive politice și, în special, asupra contactării partidelor politice antigermane. A fost autorizată activitatea de sabotaj în interiorul Iugoslaviei, dar trebuia să se folosească de discreție în această privință.

Mai mult, într-un proces-verbal al CEO din 7 octombrie, redactat într-un moment în care se încerca plasarea Secției Balcanice sub controlul șefului organizației din Orientul Mijlociu, funcția în primul rând politică a Secției Balcanice a fost pusă în contrast cu funcția paramilitară a Secției Orientul Mijlociu [13].

Cel mai recent a fost contactat Partidul Agrar Bulgar[14] al lui Dimitrov; Bailey s-a întâlnit cu Rendel[15] la începutul lunii octombrie pentru a-l informa că intenționează să stabilească contacte cu partidele de opoziție care ar putea funcționa în Bulgaria după ocupația germană. În același timp, el a transmis că aranja să ia legătura cu colonelul Veltchev[16] un opozant al regelui Boris, fără știrea ministrului.

---

[12] Stanley William Bailey OBE a fost un ofițer al armatei britanice în cel de-al Doilea Război Mondial, care a ajuns la rangul de colonel și s-a remarcat mai ales prin faptul că a fost șeful și apoi consilierul politic al misiunii de legătură a Executivului britanic pentru operațiuni speciale cu For Chetnik al lui Draža Mihailović, între 25 decembrie 1942 și 29 ianuarie 1944. Politica britanică față de Mihailović a fost influențată de rapoartele periodice ale lui Bailey. Poziția lui Bailey cu privire la generalul Mihailović a avut influență în subminarea relației lui Mihailović cu Churchill și cu Ministerul britanic de Externe și, în consecință, cu celelalte națiuni aliate.

[13] TNA HS7/282, p. 6.

[14] Georgi Mihov Dimitrov (în bulgară: Георги Михов Димитров; 15 aprilie 1903 - 21 noiembrie 1972), cunoscut sub numele de Gemeto (în bulgară: Гемето, lit. „G. M.”) pentru a-l deosebi de Miha Georgil Dimitrov, un politician bulgar din Uniunea Națională Agrară Bulgară în anii 1930 și 1940 și un opozant atât al fascismului, cât și al comunismului.

[15]Sir George William Rendel (1889-1979) a fost un diplomat britanic care a scris un memorandum de 7 pagini în care a detaliat atrocitățile comise în timpul genocidului grec. Rendel a studiat la Queen's College, Oxford, iar în 1913 s-a alăturat Serviciului Diplomatic Britanic. A fost repartizat mai întâi la Berlin, apoi la Atena, Roma, Lisabona și Madrid..

[16] Damyan Velcev sau Velcev (4 martie 1883, Gabrovo - 25 ianuarie 1954) a fost un politician și general bulgar.

Între 1925 și 1935 a fost liderul Ligii Militare (1919-1947), o organizație de ofițeri bulgari care a ORGANIZAT loviturile de stat din 1923, 1934 și 1944. În 1930 a devenit membru al grupului Zveno. În 1934 a condus lovitura de stat pro-Zveno, dar nu a devenit ministru și a rămas în umbră[1] După contragolul din 1935 al regelui Boris al III-lea, Velchev a fugit în străinătate, dar ulterior s-a întors în țară dorind să organizeze o nouă lovitură de stat și a fost arestat. A fost condamnat la moarte în 1936, dar Boris i-a cruțat viața.

În 1943, s-a alăturat Frontului Patriei, o mișcare de rezistență anti-Axa. În 1944, Frontul Patriei a preluat puterea, iar Velchev a devenit ministru al apărării, având gradul de general-colonel. A demisionat în 1946 din cauza epurărilor comuniste din armată. Ulterior, a devenit ambasador în Elveția, ca un act al comuniștilor de a-l ține departe de afacerile bulgare, dar în 1947 a demisionat și a cerut azil politic. A rămas în Elveția până la moartea sa în Franța, în 1954.

Deoarece acest lucru era contrar instrucțiunilor, i s-a cerut imediat să anuleze aranjamentele. La 27 octombrie, el a raportat că s-a întâlnit cu Dimitrov, dar că nu l-a găsit dispus să se declare să coopereze imediat. L-a considerat deosebit de valoros, deoarece nu numai că era în strânsă legătură cu veltchevistii, dar era în contact și cu Partidul Țărănesc Sârbesc și îl cunoștea personal pe Tupanjanin[17]. Negocierile au continuat o perioadă de timp fără ca Dimitrov să accepte efectiv o subvenție. La 4 decembrie, Bailey a transmis prin telegramă că, dacă germanii intrau în Bulgaria, Dimitrov promisese să emită un manifest de protest și să se alăture Partidului Țărănesc Sârb și că lua legătura în numele SOE cu Veltcheviții și cu grupul macedonean de Protoguerofiști[18] care acceptau arme și fonduri de la noi. În cele din urmă, pe 8 decembrie, s-a transmis vestea că s-a angajat să strângă un milion de leva cu garanția rambursării de către SOE. Această subvenție a fost între timp autorizată de Trezorerie și de Ministerul de Externe. Bailey a înaintat o dată sau de două ori propunerea, care se află poate în afara sferei sale și care este cu siguranță contrară tradițiilor balcanice, ca Grecia și Iugoslavia să facă o declarație comună prin care să declare că se va lua în considerare, în mod favorabil, pretențiile teritoriale ale Bulgariei. El a susținut că, dacă o astfel de declarație ar fi făcută, nu s-ar mai pune problema ca Bulgaria să cedeze la alte presiuni germane[19].

3. Patriarhia din Constantinopole.

Un plan prezentat în septembrie pentru stabilirea unor relații strânse cu Patriarhia de la Constantinopole în vederea obținerii cooperării acesteia în domeniul propagandei și, eventual, chiar în ceea ce privește depozitarea materialelor de sabotaj, pare să se fi dovedit a fi un eșec. O singură referire a fost făcută într-o telegramă de la Istanbul din 22 octombrie, în care se relata că oficiali ai Patriarhiei ajutau la campania de zvonuri de la Istanbul și că cooperarea lor va fi extinsă în continuare dacă va putea fi numit un nou episcop al Ciprului[20].

4. Concluzii

O caracteristică importantă a contactului politic din Balcani a fost afinitatea socială și ideologică a partidelor subvenționate. SOE spera că, în cazul în care Balcanii vor fi absorbiți de Germania, aceste partide ar putea fi induse să coopereze pe plan intern prin ajutor reciproc și pe plan extern prin formarea unui comitet panbalcanic. Britanicii au stabilit o serie de contacte cu opoziția democratică din România, Iugoslavia și Bulgaria. Aceste țări aveau la vremea respectivă guverne pro-germane. Din acest motiv, au contactat în principal politicieni din opoziție. Unii dintre acești politicieni au fost de acord să colaboreze cu SOE și au acceptat fonduri de la serviciile secrete britanice. Ocuparea acestor state de către germani va face ca misiunea SOE să fie și mai dificilă.

---

[17] Mr TUPANJANIN – politician sârb, nu cunoaștem date biografice.

[18] Grupul social-democrat macedonean-Adrianopol a fost o facțiune regională a Partidului Social-Democrat al Muncitorilor Bulgari din Imperiul Otoman. Potrivit istoricilor macedoneni, majoritatea activiștilor săi erau etnici macedoneni.

[19] TNA HS7/282, p. 7.

[20] *Ibidem*, p. 8.

SOE'S WAR DIARY. INVESTIGATION OF SOE ACTIVITIES IN THE PERIOD OCTOBER - DECEMBER 1940 IN THE BALKANS

-abstract-

Key Words: SOE, subversion, operations, Balkans, SIS

In early October 1940, a secret document titled "Subversion" was issued for limited distribution. This work records the official recognition of subversion as the fourth branch of action, and lays down in definite terms the form and function of an executive organization constituted solely for the organization of subversive activities against the enemy: it is, in fact, the Charter of the Special Operations Foundation. The report also included the main operations that SOE proposed to carry out in the Balkans. This article presents the SOE's view of subversive operations in the Balkans.

ORGOLII ȘI RĂZBUNĂRI LA NIVEL ÎNALT. GENERALUL ION ANTONESCU VERSUS VICEAMIRALUL PETRE BĂRBUNEANU (1940)

Dr. Alin SPÂNU[*]

Orgoliile personale și-au lăsat amprenta, de multe ori, în hotărârile unor decidenți politici sau militari. Din motive sentimentale, vindicative, rivalități personale sau influențe diverse, lideri de partide, guverne, armate sau țări au intrat în istorie și pentru că, uneori, și-au asumat decizii luate sentimental, chiar visceral, nu rațional.

În vara anului 1940 România a fost obligată să cedeze Basarabia și nordul Bucovinei (către URSS), nord-vestul Transilvaniei (către Ungaria) și Cadrilaterul (către Bulgaria). Aceste pierderi teritoriale au reprezentat două lucruri:

1. România era o victimă directă a pactului Ribbentrop-Molotov (semnat la 23 august 1939), prin care Germania și URSS și-au împărțit Europa de la Marea Nordului la Marea Neagră din punct de vedere teritorial și al resurselor[1].

2. Falimentul politicii regelui Carol al II-lea, care și-a asumat conducerea autoritară a țării (februarie 1938), însă nu a avut curajul să ordone apărarea teritoriului național în momente critice.

Pe acest fond al nemulțumirii întregii societăți românești, la 4 septembrie 1940 generalul Ion Antonescu este numit prim-ministru, a doua zi primește puteri sporite, iar în noaptea de 5/6 septembrie 1940 regele este forțat să abdice în favoarea fiului său Mihai. Imediat după preluarea puterii, generalul Antonescu a luat două măsuri: a numit în funcțiile-cheie persoane apropiate și loiale, respectiv a eliminat din rândurile armatei o serie de generali și un contraamiral (de fapt, viceamiral), considerați apropiați de regele Carol al II-lea sau cu un comportament inadecvat la retragerea din Basarabia (28 iunie - 4 iulie 1940). La 10 septembrie 1940 „Monitorul Oficial" a publicat, între altele, Decretul-Lege nr. 3094, cu următorul conținut: „Având în vedere că următorii ofițeri generali au săvârșit acte grave de incapacitate, demoralizând prin fapta lor prestigiul oștirii și elementarele comandamente ale răspunderii de ostaș;

---

[*] Facultatea de Istorie, Universitatea din București.

[1] Pentru mai multe detalii: Emilian Bold, Ilie Seftiuc, *Pactul Ribbentrop – Molotov,* Institutul European, Iași, 1998; Alexandru Moșanu, Ion Buga (coord.), *Anexarea Basarabiei în anul 1940 de către Uniunea Sovietică – o consecință directă a pactului Molotov-Ribbentrop,* Chișinău, 2002; Ioan C. Popa, *Fața nevăzută a agresorului. Pactul Ribbentrop – Molotov și urmările lui pentru România,* Editura Semne, București, 2017; Roger Moorhouse, *Alianța Diavolilor. Pactul lui Hitler cu Stalin, 1939-1941*, Meteor Press, București, 2019; Dorin Dușciac (selecție și traducere), *28 iunie 1940. Ocupația Basarabiei și a Bucovinei de nord de către URSS reflectată în presa internațională*, Editura Cartier, Chișinău, 2023.

Având în vedere că, prin lingușiri și metode incompatibile cu demnitatea de ostaș, au ocupat înalte comandamente, încurajând apoi neseriozitatea și lipsa demnității ofițerești;

Având în vedere că prin incapacitatea acestor ofițeri generali s-a ajuns la decăderea oștirii și la acte grave prin pierderea granițelor;

Socotind că Națiunea trebuie să primească exemplul datoriei și al răspunderii prin sancționarea celor care s-au făcut vinovați de aceste abateri.

În conformitate cu dispozițiunile art. 58 din Legea înaintărilor în armată.

Art. I. Sunt scoși din cadrele active ale armatei următorii generali: 1. General Ilasievici Constantin; 2. General Argeșeanu Gheorghe; 3. General Țenescu Florea. 4. General Ilcușu Ioan; 5. General Mihail Gheorghe; 6. General Cornicioiu Grigore; 7. General Bengliu Ioan; 8. Contraamiral Bărbuneanu Petre; 9. General Liteanu Gheorghe; 10. General Dombrovschi Victor; 11. General Atanasescu Constantin.

Art. II. Se rezervă răspunderea politică și patrimonială”[2].

Viceamiralul era Petre Bărbuneanu[3], comandantul Marinei (din 1 noiembrie 1937), considerat „un personaj de-a dreptul pitoresc”[4]. Este clar că Ion Antonescu și Petre Bărbuneanu se cunoșteau, mai ales că evoluțiile în cariera militară au fost aproape paralele: amândoi au fost avansați la gradul de locotenent-colonel / locotenent-comandor în 1917 și la cel de colonel/comandor în 1920; Antonescu – general de brigadă în 1931, Bărbuneanu – contraamiral – 1932; Antonescu – general de divizie în 1937, Bărbuneanu – viceamiral în 1938. Totuși, Antonescu, ca secretar general al Ministerului Apărării (1928), șef al Marelui Stat Major (1933-1934) și ministrul Apărării Naționale (decembrie 1937 - februarie 1938), a avut o privire de ansamblu asupra Marinei, dar și asupra liderilor acestei arme.

La 23 septembrie 1940 viceamiralul (r) Bărbuneanu a trimis o solicitare de audiență către primul-ministru, însoțită de un memoriu (**Anexa**), dorind să-și expună nevinovăția față de acuzațiile aduse în decretul-lege. În memoriu, fostul șef al Marinei a abordat două probleme: Marina și persoana sa. Despre Marină a afirmat

---

[2] „Monitorul Oficial” nr. 210, partea I, 10 septembrie 1940, p. 5306.

[3] Petre Bărbuneanu (n. 16 decembrie 1881, Zvorsca, Dolj-d. 20 septembrie 1979, București) a absolvit Școala Navală din Fiume (1902) și a urmat un stagiu în marina austro-ungară (1902-1903). A fost avansat la gradele de locotenent-comandor (1916), căpitan-comandor (1917), comandor (1920), contraamiral (1932), viceamiral (1938) și amiral (1945, cu vechimea din noiembrie 1940). A fost secund pe nava-școală „Mircea” (1913-1914), comandantul torpilorului „Năluca”, al monitorului „Kogălniceanu” (1918-1919), șef de Stat Major al Diviziei de Dunăre, comandantul Escadrei de Dunăre (1920), comandant al Școlii Navale (1924-1926 și 1928-1931); comandant al Diviziei de Dunăre (1931), al Diviziei de Mare (1933), director al Marinei din Ministerul Aerului și Marinei (1934), comandant al Marinei (noiembrie 1937-septembrie 1940) și ministru subsecretar de stat pentru Marină în Ministerul Apărării Naționale (6 martie 1945-1 decembrie 1946). Pentru mai multe detalii: Marian Moșneagu, *Amiralii României*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2017, pp. 67-72.

[4] Marian Moșneagu, *Coana Mariţa şi Securitatea*, în „Ziua de Constanța”, 22 iunie 2018, disponibil la adresa: https://www.ziuaconstanta.ro/in-constanta/lumea-marinarilor/odrasla-amiralului-coana-marita-si-securitatea-662177.html.

că, la preluarea comenzii, materialul naval se afla „la limita sa de rezistență”[5], însă l-a lăsat „în plină eficiență”[6]; s-a preocupat de instalarea bateriilor de coastă cu tunuri de 152 mm și construcția celor două contratorpiloare tip R; a modernizat Flotila de Dunăre (4 monitoare și 6 vedete fluviale) și a întocmit un program naval pentru dezvoltarea forțelor maritime și fluviale. La evacuarea Basarabiei Marina „s-a comportat foarte bine”[7], neavând pierderi în oameni (cu excepția unui marinar împușcat la Reni) sau material; la 4 iulie 1940, la Galați, Bărbuneanu s-a implicat personal în evacuarea a 12.000 de basarabeni, care se aflau „pe șlepuri în mijlocul Dunării”[8]; în plus, au fost obținute informații „precise”[9] asupra forțelor fluviale sovietice. „Am imprimat și am menținut o disciplină în Marină care îi face onoare”[10], a concluzionat fostul șef al armei.

Despre persoana sa, Bărbuneanu arată că timp de 6 ani a studiat în marina austro-ungară, unde i s-a insuflat educația militară, legalitatea, cinstea și corectitudinea. De aici i s-a tras faptul că „n-au putut să-mi insufle abjecta lingușire de care am avut oroare în toată viața mea și n-am putut să mă apropii niciodată de acei oameni care se înconjurau de lingușitori și am ținut departe de mine pe acei care se lingușeau. Din contră, abținerea mea și rezerva mea față de oameni, pe care le am din fire, a făcut să fiu considerat de unii ca un om rece și retras. De aici rezultă și viața modestă ce am dus-o întotdeauna, ferit de vicii și de pasiuni. Gradele în cariera mea le-am obținut numai prin munca mea și prin împlinirea datoriei”[11].

Cu toate acestea, încă din epocă au „transpirat” informații privind modul cum a fost avansat, dar și despre viața sa personală, una destul de efervescentă. Astfel, Bărbuneanu, în 1932, „din cearta între contraamiralii Corneliu Bucholtzer[12] şi Vasile Scodrea[13], a câștigat gradul de contraamiral”[14]. Altă sfadă între șefii Marinei îi aduce un nou grad – viceamiral – și o nouă funcție: „profitând

---

[5] Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: ANIC), fond Președinția Consiliului de Miniștri-Cabinetul Militar (în continuare: PCM-CM), dosar 93/1940, f. 157.
[6] *Ibidem*.
[7] *Ibidem*, f. 158.
[8] *Ibidem*, f. 159.
[9] *Ibidem*, f. 160.
[10] *Ibidem*, f. 158.
[11] *Ibidem*, f. 161.
[12] Corneliu Bucholtzer (n. 1880, Slatina, 1942, București), comandor (1920), contraamiral (1931), viceamiral, a comandat Forțele Navale Maritime (1924-1926), inspector didactic pentru liceele militare (1930-1934) și director al Institutului Geografic Militar (1934-1937). Pentru mai multe detalii: Marian Moșneagu, *Amiralii..., op. cit.*, pp. 93-98.
[13] Vasile Scodrea (n. 1872, București-d. 1934, București), comandor (1916), contraamiral (1920) și viceamiral (1926). A comandat Divizia de Dunăre (1918-1921) și Divizia de Mare (1921-1925), fiind numit inspector tehnic și director superior al Marinei (1925), comandantul Marinei (1926) și inspector general al Marinei (1933-1934). Pentru mai multe detalii: Marian Moșneagu, *Amiralii... op. cit*, p. 462-471.
[14] Marian Moșneagu, *Coana Mariţa..., op. cit*.

de neînțelegerea dintre contraamiralii Alexandru Gheorghiu[15] şi Eugeniu Roşca[16]; acesta din urmă urma să fie numit comandantul Marinei în locul lui Petre Bărbuneanu care, împlinind limita de vârstă trebuia să fie trecut în rezervă. Pentru a evita această neplăcere, contraamiralul Gheorghiu face ca Bărbuneanu, înainte cu câteva zile de a fi scos la pensie, să fie avansat la gradul de viceamiral şi să-şi păstreze mai departe postul"[17].

Despre onestitatea sa, pe care o clama cu vehemență în scris, datele adunate de serviciile de informații atestau că a folosit soldați pentru a-și construi o vilă în Constanța, apoi a închiriat camerele către ofițerii de marină. Alte date acuzau că a sustras fonduri de la Școala Navală, iar în perioada 1934-1937, ca director al Marinei în Ministerul Aerului și Marinei, „se pare că din fonduri realizate ilegal"[18] și-a construit o casă în București. Promovările în carieră le-a obținut pentru că „a știut cum să-și lingușească șefii"[19], iar în octombrie 1940, Ion Antonescu a adnotat pe un memoriu al viceamiralului Ioan Bălănescu[20] despre Bărbuneanu: „Desigur la obținerea acestui grad au contribuit şi cadourile navelor miniaturi ce a făcut la Ziua Marinei Suveranului: un distrugător, un monitor, un submarin şi o șalupă, de o valoare însemnată. Aceste miniaturi au fost expuse la Luna Bucureştilor din acest an, aşezate în cutii de cristal cu rame de argint. Este bine să se cerceteze cât au costat şi din ce fonduri au fost executate?"[21].

Poate nu întâmplător, atunci când i s-a prezentat cererea de audiență a viceamiralului Bărbuneanu, primul-ministru a adnotat extrem de dur: „Nu aprob. Nu

---

[15] Alexandru Gheorghiu (n. 1890, București - d. 1967, București), comandor (1931), comodor (1937), contraamiral (1938) și viceamiral (1943). A fost comandantul Diviziei de Distrugătoare (1935), șef de Stat Major al Comandamentului Marinei Regale (1936), secretar general al Ministerului Aerului și Marinei (1937-1940), comandantul Diviziei de Dunăre (1940-1942), secretar general al Ministerului Înzestrării și Producției de Război (1942-1944) și ministru subsecretar de stat pentru Înzestrarea Armatei (august-noiembrie 1944). Pentru mai multe detalii: Marian Moșneagu, *Amiralii... op. cit.*, pp. 209-216.

[16] Eugeniu Roșca (n. 1884, Galați - d. 1950, București), comandor (1925), contraamiral (1935) și viceamiral (1940). A fost șef de Stat Major al Diviziei de Mare (1926 - 1932), șef de Stat Major al Inspectoratului General al Marinei (1933), comandantul Diviziei de Dunăre (1934-1938), directorul Institutului Geografic Militar (1938) și comandantul Marinei (septembrie 1940-decembrie 1941). Pentru mai multe detalii: Marian Moșneagu, *Amiralii... op. cit.*, pp. 443-449.

[17] Marian Moșneagu, *Coana Mariţa…, op. cit.*

[18] *Ibidem.*

[19] *Ibidem.*

[20] Ioan Bălănescu (n. 1878, Giurgiu-d. 1950 București) A fost avansat la gradele de comandor (1920), contraamiral (1930) și viceamiral (1936). A fost director al Marinei din Ministerul de Război (1919-1923), comandant al Forțelor Navale Fluviale (1923-1924), al Inspectoratului General al Marinei (1924-1930), al Diviziei de Mare (1931-1934) și comandant al Marinei (1932-1933 și 1934-1937). Pentru mai multe detalii: Gabriel Felician Croitoru, *Viceamiralul Ioan Bălănescu-schiță de portret*, în „Anuarul MNMR", 2017, tom XX, Editura MNMR, Constanța, 2017, p. 244.

[21] Marian Moșneagu, *Coana Mariţa…, op. cit.*

era indicat prin trecutul său să ajungă unde a ajuns. A fost împins la conducere și înaintat de sferele odioase ale Dnei Lupescu. Marina nu l-a recunoscut ca demn de situația pe care a avut-o. Cererea de audiență este o îndrăzneală”[22].

Această îndrăzneală l-a ajutat, totuși, pe fostul comandant al Marinei să rămână „în cărți” și să revină în activitate la finalul celui de Al Doilea Război Mondial. La alcătuirea guvernului Petru Groza (6 martie 1945), viceamiralul Petre Bărbuneanu (proaspăt reactivat) a primit funcția de ministru subsecretar de stat pentru Marină la Ministerul de Război, pe care a deținut-o până la finalul anului 1946. Orientat, informat sau poate un bun analist, amiralul Bărbuneanu (din 8 iunie 1945) a atras atenția ofițerilor de marină să renunțe la visul că vor veni americanii și să se reorienteze către marele prieten de la est. Potrivit unui informator, în vara anului 1945, la o ședință, subsecretarul de stat le-a cerut subalternilor „să nu mai caute să facă legături de prietenie cu ofițerii englezi sau americani, ci numai cu ofițeri sovietici, întrucât soarta țării noastre este strâns legată de U.R.S.S. şi că s-a constatat că toate promisiunile făcute de englezi şi americani anumitor țări nu au fost respectate, din care cauză acele țări sunt în suferință. Interesul nostru este să mergem alături de poporul sovietic atât la progres cât şi la o eventuală prăbușire, căci el ne-a scăpat de primejdiile ce ne amenințau, iar nu englezii şi americanii, care sunt atât de îndepărtați”[23].

Atitudinea sa, modul de viață și, de ce nu, norocul, l-au făcut pe amiralul Petre Bărbuneanu să nu cunoască „binefacerile” anchetelor, proceselor și închisorilor comuniste, ba chiar să trăiască destul de liniștit până la aproape 100 de ani.

Anexa

Cabinetul Militar al Conducătorului Statului 23 septembrie 1940

Domnule General[24],

Am onoarea a vă înainta alăturatul memoriu, care cuprinde succint activitatea subsemnatului pe timpul cât am deținut comanda Marinei, rugându-vă cu tot respectul şi cu toată încrederea în dreptatea Domniei Voastre să binevoiți a lua în considerare că cele expuse sunt pornite din sinceritatea unui patriot militar și marinar bătrân, care în toată cariera lui nu a avut alt scop decât să muncească cinstit, să nu fie influențat cu nimic din afară, să fie în strânsă legătură numai cu camarazii, cărora să le fie de exemplu prin purtarea sa demnă, fără slugărnicie și fără lingușiri. Comanda Marinei mi-a fost încredințată tocmai pentru aceste însușiri în mod spontan, la 1 noiembrie 1937, după Legea deblocării, ca cel mai vechi ofițer în Marină.

---

[22] ANIC, fond PCM-CM, dosar 93/1940, f. 154.

[23] Marian Moşneagu, *Coana Mariţa…, op. cit.*

[24] Textul a fost actualizat, tacit, ortografic, ortoepic și în punctuație. Documentul a mai editat în: Marian Moşneagu, *Elita Marinei Regale Române în rezistența anticomunistă*, Editura Militară, Bucureşti, 2010, pp. 405-408.

Cu mijloacele ce mi-au fost puse la dispoziție am luptat și am contribuit să aduc Marina la gradul de pregătire pentru a-și îndeplini misiunea de apărarea granițelor pe apă, astfel că la declanșarea conflictului ea a fost gata și și-a făcut datoria.

Pentru alte lămuriri necuprinse în acest memoriu, care ar necesita o reabilitare a situației grave ce mi s-a creat prin Decretul Lege nr. 3094 din 9 septembrie a.c., respectuos rog pe Domnul General Ion Antonescu, Conducătorul Statului Român și Președintele Consiliului de Miniștri să-mi aprobe o audiență.

/ss/ Vice-amiral (r) P. Bărbuneanu
Strada Oltarului 12 A, București

Memoriu

Prin Decretul Lege nr. 3094 publicat în Monitorul Oficial din 10 septembrie a.c., subsemnatul sunt învinuit de incapacitate, demoralizând prin fapta mea prestigiul oștirii și elementarele Comandamente ale răspunderii de ostaș, că prin lingușiri și metode incompatibile cu demnitatea de ostaș am ocupat înaltul Comandament, încurajând apoi neseriozitatea și lipsa demnității ofițerești și că prin incapacitatea mea s-a ajuns la decăderea oștirii și la acte grave prin pierderea granițelor. Aceste grave abateri n-ar putea să cadă în sarcina mea, care am deținut comanda Marinei de la 1 noiembrie 1937 și am condus-o cu cinste, energie și demnitate, imprimându-i disciplină, prestigiu, devotament și sacrificiu pentru țară.

La luarea comenzii în primire, prima mea atenție am îndreptat-o în scopul de a pune materialul naval în plină eficiență, care ajunsese la limita sa de rezistență și în majoritate nu putea să fie capabil de luptă. În acest scop am cerut Ministerului să aloce fondurile necesare pentru repararea navelor și instalarea bateriilor de coastă cu întrebuințarea tunurilor grele de 152 m/m, care trebuiau a fi modernizate. În ultimii acești ani ai comandei mele toate șantierele din țară au lucrat din plin și lucrează încă, astfel că și cele două contratorpiloare tip „R” vor intra curând în serviciu. În primăvara acestui an Flotila de Dunăre, compusă din 6 monitoare și 4 vedete fluviale, complet modernizate și prevăzute cu armament nou cu bătaie lungă, a fost gata pentru orice operații și își îndeplinește în prezent cu autoritate și prestigiu afirmarea puterii sale pe apele fluviului.

Am întocmit apoi un program naval, care să corespundă nevoilor de apărare ale Țării pe apă și care să fie suportat cu ușurință de finanțele Statului pe o perioadă de mai mulți ani, pe care l-am supus Comitetului Marinei Regale, apoi Ministerului Aerului și Marinei și Marelui Stat Major, fiind aprobat de aceste autorități. O parte din acest program naval a și fost trecut de Minister în construcție la Șantierele Navale din Galați.

În acest timp am dirijat instrucția în Marină, care s-a urmat de toate unitățile în perfecte condiții. Astăzi Marina Regală este gata să-și îndeplinească orice misiune în cadrul compunerii ei. Am imprimat și am menținut o disciplină în Marină, care îi face onoare, cerând fiecărui subaltern împlinirea datoriei și satisfăcând fiecăruia drepturile sale legale.

La luarea comenzii Marinei Regale am dat Ordinul de Zi nr. 31 din 4 noiembrie 1937 (Anexa 1[25]), pe care l-am urmărit cu ardoare în îndeplinirea misiunii ce mi-a fost încredințată.

Nu ştiu care ar fi faptele prin care aş fi contribuit la demoralizarea şi scăderea prestigiului Marinei, când această armă, prin ordinele şi autoritatea ce i-am imprimat, s-a comportat foarte bine la evacuarea Basarabiei, dând dovadă de multă inițiativă şi s-a impus prin forța ei pe Dunăre şi Mare. Astfel, sub a sa protecție s-a putut evacua tot materialul din porturile dunărene, iar prin barajele de mine efectuate şi în ființă şi astăzi şi prin patrulările forțelor maritime ordonate şi executate pe Mare, dușmanul nu a adus nici o violare canalelor de acces în Delta Dunării şi pe coastele Mării, iar flancurile armatelor au fost şi sunt bine păzite.

În afară de Ordinul nr. 217 din 28 iunie 1940 (Anexa nr. 2[26]) relativ la evacuările din porturile basarabene de pe Dunăre, am stat neclintit la postul meu de comandă şi am dirijat operațiunile de evacuare, care au decurs sub protecția Flotilei de Dunăre în ordine, cu mici incidente reprimate cu energie. În această operație de evacuare, pe care am raportat-o Ministerului prin darea de seamă din 8 iulie 1940, Marina nu a avut pierderi în material şi oameni, decât un singur mort, împuşcat în operațiunile de la Reni. În tot timpul acestei perioade de tensiune am făcut diferite deplasări pe apă sau cu avionul şi am dat dispoziţiuni pe loc trupelor de marină din Deltă, de pe litoral şi unităților de pe apă, îmbărbătându-le la rezistență în caz de atac din partea Sovietelor, care deveneau amenințătoare.

Chiar în noaptea de 3-4 iulie 1940 raportându-mi-se de Divizia de Dunăre că situația în regiune este grea, a doua zi dimineață am plecat cu un avion la Galați, unde am aranjat chestiunea evacuării a 12.000 basarabeni adunați pe şlepuri în mijlocul Dunării, care puteau să producă greutăți şi neplăceri în tratativele cu Sovietele.

Totodată, am dispozat pe loc ca Serviciul Hidraulic să instaleze imediat pontoane de acostare în porturile noastre de pe brațul Chilia şi pentru a ne manifesta drepturile de navigație pe Dunărea maritimă şi pe brațul Chilia, am dat ordin Navigației Fluviale Române să înceapă a doua zi cursele de pasageri cu un vapor, care să deservească localitățile Isaccea, Chilia Veche şi Periprava. Toate aceste măsuri luate pe loc le-am raportat imediat Ministerului. În fine, pentru afirmarea forței noastre de luptă pe brațul Chilia, pe care pătrunseseră deja monitoare sovietice şi pentru a menține dreptul nostru de stăpânire pe vechiul braț al Stari-Stambulului, am dat ordin ca o vedetă să patruleze săptămânal între Galați şi Periprava şi o şalupă armată între Sulina pe mare şi brațul Stari-Stambul până la Periparava. În ziua de 15 iulie a.c., cu Ordinul nr. 832 (Anexa nr. 3[27]), am intensificat recunoaşterile pe brațul Chilia, destinând în acest scop şi un monitor. În felul acesta am putut avea informații precise despre forțele navale sovietice şi pentru ca să fiu cât mai bine identificat cu situația lor şi să mă conving personal de aplicarea măsurilor de pază pe frontiera

[25] Nu se publică.
[26] Nu se publică.
[27] Nu se publică.

fluvială, am obținut aprobarea Marelui Stat Major și a Domnului Ministru să mă deplasez cu monitorul căruia îi venea rândul la patrulare. Cu raportul nr. 84 din 30 iulie a.c. (Anexa nr. 4[28]) am arătat Marelui Stat Major și Ministerului Aerului și Marinei situația adevărată constatată de mine, care a produs o ușurare față de intenția agresivă a Sovietelor, raportată prin buletinele informative zilnice.

Ar fi prea lung acest memoriu să înșir toate măsurile ce am luat și ordinele ce am dat unităților ca să respingă orice atac îndreptat contra teritoriului nostru, însă pot să afirm cu deplină cunoștință a pregătirii de luptă că Marina a fost și este gata să-și facă datoria pentru Țară în orice împrejurare și moralul ofițerilor și trupei este la înălțimea situației.

Educația ostășească și marinărească ce am primit-o timp de șase ani în Academia Navală și Marina austriacă m-a călăuzit în toate cariera mea să fiu un demn militar, să nu-mi fac decât datoria, să nu mă abat de la calea legală, să nu încalc drepturile nimănui, să fiu un bun camarad și un drept comandant. Aceste însușiri ostășești căpătate într-o școală germană, unde disciplina, datoria și demnitatea erau punctele de reazim ale tânărului ofițer pentru cariera sa, n-au putut să-mi insufle abjecta lingușire de care am avut oroare în toată viața mea și n-am putut să mă apropii niciodată de acei oameni care se înconjurau de lingușitori și am ținut departe de mine pe acei care se lingușeau. Din contră, abținerea mea și rezerva mea față de oameni, pe care le am din fire, a făcut să fiu considerat de unii ca un om rece și retras. De aici rezultă și viața modestă ce am dus-o întotdeauna, ferit de vicii și de pasiuni.

Gradele în cariera mea le-am obținut numai prin munca mea și prin împlinirea datoriei. Dacă unii din șefii mei au găsit acțiunea mea prea voluntară notându-mă în consecință, alții, după ei, m-au găsit apt și demn ca să-mi încredințeze comanda Marinei, pe care nu am pătat-o cu nimic și mă simt mândru că, prin conducerea și îndrumarea ce i-am dat, Marina și-a îndeplinit misiunea cu deplin avânt, afirmându-și cu tăria forța ei pe Dunăre, unde dușmanul are ațintită privirea de cucerire.

Am părăsit Marina cu un corp ofițeresc disciplinat, bine instruit, bine îndrumat și pregătit ca să-și sacrifice oricând viața pentru patrie.

/ss/ Vice-amiral (r) P. Bărbuneanu

(Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președinția Consiliului de Miniștri-Cabinetul Militar, dosar 93/1940, ff. 155-162)

[28] Nu se publică.

VANITY AND REVENGE AT THE HIGHEST LEVEL.
GENERAL ION ANTONESCU VERSUS VICE ADMIRAL PETRE BĂRBUNEANU (1940)

-abstract-

Key Words: vanity, revenge, Ion Antonescu, Petre Bărbuneanu, 1940

Once appointed prime minister (September 1940), General Ion Antonescu removed 10 generals and a vice admiral from the army. The vice admiral was Petre Bărbuneanu, commander of the Navy since 1937. After two weeks, Bărbuneanu requested an audience with the prime minister and submitted a memorandum of activity. On the memorandum, Ion Antonescu noted that he refused the audience and that Bărbuneanu „was not indicated by his past to reach where he reached. He was pushed to the leadership and promoted by the hateful spheres of Mrs. Lupescu. The Navy did not recognize him as worthy of his situation".

GHEORGHE BELLER, COMANDANTUL CARGOULUI „MANGALIA" ȘI AL NAVEI MIXTE „SUCEAVA", EROU AL CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

*Dr. Ion GIURCĂ**

Familia Beller are pe linie masculină origine austriacă, membrii acesteia fiind stabiliți în Moldova în prima jumătate a secolului al XIX-lea, în condiții pe care până în prezent nu am reușit să le identific. O perioadă familia Beller a locuit în Iași, în zona Bisericii „Sfinții 40 de Mucenici" pe strada cu același nume, astăzi Str. Berthelot, acolo unde în casa profesorului Ioan Bogdan a locuit și lucrat șeful Misiunii Militare franceze în perioada noiembrie 1916 - februarie 1918.

Născut la Bacău în 1844, Arnold Beller, tatăl viitorului comandant de navă, era fiul lui Constantin și Emma. A urmat o carieră militară, în cavalerie, comandant de regiment, brigadă, divizie, inspector al cavaleriei și în cele din urmă comandantul Diviziei 7 infanterie de la Roman, acolo unde s-au născut și copii săi. Căsătorit cu Maria Filipescu, în anul 1873, nu a avut copii, urmașii săi provenind din cea de a doua căsătorie, cu Elisabeta.

Generalul Armold Beller a avut trei copii, toți născuți la Roman în perioada când a îndeplinit diferite funcții în acea garnizoană: Radu - născut în 1898, decedat în accidentul de aviație din India în 1931; Gheorghe, născut în 1902, marinar, comandant de navă, Arnold, n. 1903, tot marinar, comandant de navă.

După încheiera Războiului de Întregire, familia generalului Arnold Beller s-a mutat în București, locuind pe strada Donici nr. 1.

Ce doi comandanți de navă comercială din familia Beller nu sunt, surprinzător, consemnați în „Dicționarul Enciclopedic de Marină″, din motive pe care nu le cunosc.

Am identificat că primul, Gheorghe, a murit în anul 1943 atunci când nava „Suceava″ pe care o comanda, închiriată de către SMR Comandamentului german al Mării Negre, cel de al doilea Arnold a supraviețuit războiului și a murit în anul 1985.

Gheorghe Beller este eroul din Al Doilea Război Mondial despre care datele privind viața sa sunt succinte și incomplete. A urmat Liceul Militar la Mănăstirea Dealu, apoi Școala de ofițeri de marină. În 1933 a susținut un examen pentru poziția căpitan de cursă lungă și cabotaj, obținând nota 6,80. În 1934 era ofițer la bordul navei „România″. În 1936 împreună cu fratele său era ofițer maritim Clasa 3-a, salariu 3800 lei[1], iar în 1937 ofițer maritim clasa 3-a, grupa D, categoria III-a, clasa I, cu un salariu de 5000 lei pe lună[2].

La comanda cargoului „ Mangalia "

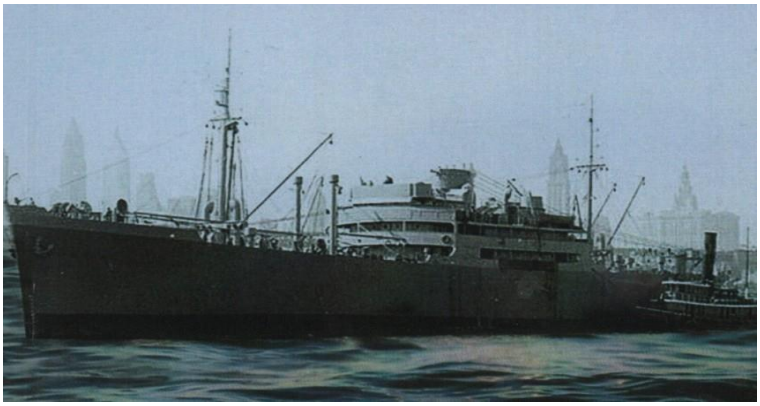
În anul 1937 a început programul de construcție la Genova și Palermo a celor mai performante nave comerciale românești, „Balcic", „Cavarna", „Mangalia" și „Sulina", care au intrat în proprietatea SMR începând cu toamna anului 1939.

---

* Universitatea Hyperion din București.

[1] „Monitorul Oficial", nr. 147, 27 iunie 1936, p. 5555.

[2] „Monitorul Oficial", nr. 142/1937, 24 iunie 1937, p. 5691.



Mangalia la New York în anul 1940

Conform unei tradiții în cadrul marinei, viitorul comandant al navei și mecanicul șef erau prezenți în șantierele navale, unde urmăreau construcția vaporului, prilej de cunoașterea specificului exploatării.

Nu am identificat dacă Gheorghe Beller și Bouroș Savin - mecanicul șef, s-au aflat într-o asemenea situație, nici data când a fost numit comandant al cargoului „Mangalia", cea mai luxoasă dintre cele 4 în privința condițiilor de trai pentru echipaj și transport pentru pasageri.

Cu siguranță, cei doi, probabil și alți responsabili ai SMR, au fost prezenți în cele două șantiere navale din Italia, unde au luat parte la toate activitățile în legătură cu recepționarea navei, fiind și cei care au navigat la Constanța cu minimul necesar din echipaj. În aprilie 1940 a sosit la Constanța nava Mangalia, primită fără fastul cu care a fost întâmpinată nava Sulina[3], prilej cu care i-a fost întocmit și semnat de către regele Carol al II-lea Certificatul de naționalitate.

Înainte de plecarea în prima cursă, cu destinația New York, a fost completat echipajul, în general cu oameni având experiență la bordul navelor, ținându-se cont și de valoarea materială a cargoului, cât și de nevoia unor servicii de calitate pentru personalul care urma să fie transportat în condiții dintre cele mai bune. La data numirii la comanda navei, Gheorghe Beller era încadrat cu un salariu de 7373 lei, echivalați cu 52, 29 dolari[4].

Sub comanda lui Gh. Beller nava a fost încărcată în portul Constanța cu mărfuri destinate pentru porturile Napoli și New York, ridicând ancora în dimineața zilei de 26 aprilie. La 13 mai 1940 a terminat descărcarea mărfurilor la Napoli, la 15 mai a trecut prin strâmtoarea Gibraltar, iar la 2 iunie a ajuns în portul New York.

---

[3] *D. ministru g-ral Paul Teodorescu a vizitat motonava Sulina,* în „Curentul", Anul 12, Nr. 4178, 28 septembrie 1939, p. 9.

[4] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, vol. 158, f. 15.

Până la 24 iunie 1940 au avut loc activități de descărcare și încărcare a navei, plecarea spre țară fiind planificată pentru ziua de 2 iulie.

În plină efervescență pentru finalizarea pregătirilor în vederea plecării spre țară, la 24 iunie 1940 autoritățile nord-americane au decis blocarea navei în portul New York, moment care a marcat o nouă etapă în activitatea comandantului Gh. Beller, care a avut de rezolvat complexele probleme generate de situația creată.

Din acel moment, împreună cu Radu Irimescu - șeful Legației României în SUA, cu Coste Brutus - reprezentant economic al României în SUA, Gh. Beller a acționat pentru a obține permisiunea plecării navei spre țară. Deși a existat speranța ca în urma negocierilor la Londra și Washington să se obțină aprobarea plecării navei la 4 iulie 1940, totul a fost spulberat la 6 iulie când s-a anunțat că la Londra nu se aproba eliberarea certificatelor de navigație, invocându-se diferite pretexte, între care și blocarea de către autoritățile române a navelor britanice pe Dunăre.

În perioada care a urmat, deși nu a fost participant direct, Gheorghe Beller a desfășurat o intensă activitate, împreună cu autoritățile de la București, Constanța și New York, pentru vânzarea mărfurilor de la bordul navei, apoi a navei, în care comandantul asista neputincios la toate mașinațiunile legate de cele două acțiuni, în care erau implicate autoritățile de la București, Londra, Washington, diverse persoane dubioase și instituții financiar bancare din SUA.

Situația era din ce în ce mai neclară și nesigură în privința navei, astfel că au apărut stări de nervozitate și acte de indisciplină, care cu greu au fost potolite de către comandant. Echipajul avea 47 de oameni: un comandant, un medic, 3 ofițeri cu funcții diferite, 5 mecanici, doi telegrafiști, motoriști, electricieni, timonieri, fochiști, bucătari, mateloți, chelneri, rândași, un mecanic garant-italian.

Situația de la bordul navei a fost comunicată SMR la revenirea echipajului în țară, în toamna anului 1941. Cel mai grav era că tonul actelor de indisciplină a fost dat de către ofițerul Mincu Emil, care a părăsit nava, fiind dat dezertor. Pe baza unor declarații false și comunicări privind distrugerea navei, comandantul s-a aflat în situația de a demonta totul în condițiile urcării la bord a pazei de coastă a SUA.

Despre activitatea acelui ofițer, la revenirea în țară, în septembrie 1941, comandantul Gheorghe Beller avea să scrie: „ *Ofiţerul Mincu de pe vasul «Mangalia» a refuzat să execute ordinul de repatriere demisionând la 26 martie şi începând acţiune judecătorească pentru obţinerea livretului de marinar. Autorităţilor noastre le declară repatrierea imposibilă din cauza blocadei britanice, iar autorităţilor americane le cere permisiunea de a rămâne în Statele Unite pe motiv că se teme de pedeapsă, fiind opus politicii guvernului român actual.*

Am onoarea a vă raporta mai jos cele întâmplate la bordul şi în echipajul m/n «Mangalia» de la ultimul meu raport general din 1 aprilie şi până la repatrierea restului echipajului. Vă rog să binevoiţi a lua în consideraţie faptul că cele ce urmează sunt relatate numai din memorie, deoarece restricţiunile la trecerea prin Bermuda m-au împiedicat de a duce cu mine documente sau orice fel de însemnări în scris. După plecarea spre ţară a primului grup din echipaj sub conducerea domnului Dr. Georgescu, activitatea dezertorului Mincu Emil a continuat sub formă de acuzaţii prin presa locală şi prin acte oficiale către autorităţile judiciare

americane în care afirmă sub prestare de jurământ că subsemnatul, în complicitate cu Însărcinatul de Afaceri al României, dl Brutus Coste, am încercat fără a izbuti crima de răpire (kidnaping) asupra sa cu scopul de a-l trimite în Europa, pentru a-l supune răzbunării naziştilor, care au şi confiscat averea familiei sale din România. În acelaşi timp, continuă acţiunea sa în judecată pentru dobândirea livretului de navigator, care s-a terminat, aşa cum se vede din raportul legaţiei noastre, transmis în copie şi Onor Direcţiunii SMR. La 4 aprilie, denunţul la autorităţi că în acea noapte vom sabota maşinile vasului provoacă o adevărată invazie noaptea la bord a guarzilor de coastă, guarzilor vamali şi poliţiei secrete, veniţi să ne surprindă asupra faptului. Totul fiind în perfectă ordine, autorităţile s-au găsit într-o ridicolă postură"[5].

Urmare a denunțurilor calomnioase a ofițeului Emil Mincu, un mare număr dintre membrii echipajului, inclusiv Gheorghe Beller, au fost reținuți și încarcerați pentru câteva zile la o închisoare destinată celor mai notorii delicvenți-dezertori de pe nave comerciale, ocnași evadați, ș.a. Cu mare dificultate Gh. Belller a reușit să anunțe autoritățile române, care au acționat pentru eliberare, astfel că după trei zile ofițerii și persoanele indispensabile la bord au fost eliberate. Comandantul a vizitat de câte ori a fost posibil pe cei reținuți. La jumătatea lunii aprilie 22 dintre membrii echipajului au plecat spre țară, la bord rămânând 25 de marinari cu funcții diferite, vitali pentru menținerea navei în stare operațională.

În urma plecării unei părţi a echipajului, la 19 aprilie 1941, la bordul navei „Mangalia”, conform unui tabel întocmit de şeful Biroului Marinei Comerciale, locotenent-comandor (r) Spiridon Vlassopol, se aflau următorii marinari:[6]

Nr. crt.	Numele şi prenumele	Gradul, funcţia	Nr. crt.	Numele şi prenumele	Gradul şi funcţia
1	Beller Gheorghe	Ofiţer principal	14	Marton Iosif	Motorist
2	Ott Roland	Ofiţer	15	Caracaş Ion	Fochist
3	Păunescu Pompiliu	Radiotelegrafist	16	Pimen Pavel	Fochist
4	Bouroş Savin	Şef mecanic	17	Ustinescu Petre	Bucătar
5	Dogaru Mitu	Mecanic	18	Dumitriu Dumitru	Bucătar
6	Vasile Ion	Maestru lemnar	19	Vasiliu Ştefan	Matelot
7	Puşcaşu Ion	Şef de echipaj	20	Deniu Manole	Matelot
8	Popescu Ion	Fochist	21	Manolescu M.	Matelot
9	Iuraşcu Petre	Fochist	22	Florea Marin	Chelner
10	Mihăilescu Nicolae	Fochist	23	Cetăţeanu Vasile	Chelner
11	Wodinschi Zoltan	Electrician	24	Avramescu Ion	Rândaş
12	Eliad Eugen	Electrician	25	Sobonio Felice	Mecanic
13	Pantazi Nicolae	Timonier			

[5] Arh. MAE, *fond 71, SUA, 1920–1944, Telegrame Washington, 1940–1941*, vol. 3, f. 454.
[6] Arh. MAE, *fond 71/SUA*, vol. 39, f. 139.

Personalul rămas la bord, după o corectă evaluare a membrilor echipajului, dar și a disponibilității acestora, a fost corect în tot comportamentul, în condițiile în care s-a constatat: „*Încetarea activităţii de deprimare a moralului echipajului, de sabotare a disciplinei şi de învrăjbire a ofiţerilor între ei dusă sistematic de dezertorul Mincu Emil, au produs o adevărată regenerare a vieţii la bord. Careul ofiţerilor şi-a recăpătat din toate punctele de vedere aspectul demn şi nivelul moral pe care îl pierduse cu desăvârşire în ultimul timp şi a devenit din nou un viu exemplu pentru personalul inferior. Ofiţerii care se duşmăneau au reluat raporturile de perfectă camaraderie, colaborând din toată inima la redarea unei atmosfere noi. Echipajul de punte redus la strictul necesar pentru serviciul de gardă dădea de bunăvoie şi cu un sincer elan ore de lucru suplimentare pentru a întreţine vasul în stare care a făcut admiraţia străinilor şi mândria românilor în tot timpul staţionării. Nu am mai avut prilejul să aplic pedepse afară de unul-două cazuri de abateri uşoare; disciplina şi respectul faţă de superiori, conştiinciozitatea în serviciu au fost pe deplin restabilite. Ofiţerul Ott Ronald în noua sa funcţie de Ofiţer I s-a arătat cu prisosinţă la înălţimea încrederii ce i s-a acordat, achitându-se în mod deosebit de toate însărcinările ce i-am dat"*[7].

În condițiile când rechiziționarea navei de către autoritățile din SUA devenise o certitudine, comandantul Gheorghe Beller a întreprins măsurile pe care le-a considerat necesare pentru salvarea unei părți din inventarul acesteia, cu valoare materială, dar mai ales sentimentală, având în vedere valoarea națională a unor obiecte.

Pentru rezolvarea acestei probleme, la 16 mai 1941 comandantul Gheorghe Beller a înaintat lui Brutus Coste o scrisoare în care prezenta situația și îi solicita sprijinul: „*Avem la bord inventarul complet pentru serviciul pasagerilor şi în cea mai mare parte neîntrebuinţat încă. În lista alăturată e specificat în detaliu din ce se compune acest inventar. Pânzăria de cabine şi restaurant e în bună parte de cea mai bună calitate, ceea ce reprezintă o apreciabilă valoare. Pe de altă parte, aproape toate obiectele poartă iniţialele serviciului şi coroana regală fapt care ar face mai dureroasă trecerea lor în stăpânirea străinilor. Dacă Domnia Voastră apreciaţi că sunt posibilităţi de a obţine de la autorităţile SUA permisiunea de a transfera acest inventar de la vapor la legaţia noastră, vă rog a mă încunoştiinţa pentru a proceda la ambalare. Examinând această chestiune împreună cu agenţia noastră mi s-a spus că această intervenţie la autorităţi nu are sorţi de succes decât făcută de Domnia Voastră. În acest inventar trebuie neapărat inclusă oglinda din vestibulul pasagerilor pe care este gravată harta României şi marca ţării pentru a nu ajunge pe mâinile străinilor. Bineînţeles toate acestea sunt în vederea eventualităţii că vasul ar înceta să mai aparţină SMR*”[8].

---

[7] Arh. MAE, *fond 71, SUA, 1920-1944, Telegrame Washington*, vol 3, f. 454.
[8] Arh. MAE, *fond Washington, România–SUA, probleme economice*, dosar nr. 158, f. 213.

Obiectele de inventar[9] au fost ambalate şi aranjate în nouă lăzi[10], apoi predate Legaţiei României din SUA înainte de preluarea navei de către autorităţile americane. Într-o ladă separată a fost ambalată, în mod special, oglinda pe care era gravat conturul ţării, pe care inițial autorităţile americane nu au aprobat să fie luată de la bordul navei. Soarta materialelor din cele 20 lăzi cu bunurile depozitate la Legaţia României din SUA este încă o necunoscută, în condiţiile instituirii stării de război între SUA şi România, la 12 decembrie 1941, zi din care personalul Legației și-a încetat activitatea, reprezentarea țării noastre în raporturile cu guvernul SUA fiind preluată de către ambasada Suediei.

Momentul cel mai dureros pentru Gh. Beller și membrii echipajului a fost în ziua de 6 iunie 1941 când nava a fost predată autorităților americane, respectiv Comisia Maritimă a SUA, relatat de către comandant astfel: „ *La 25 iunie, un reprezentant de la USA Maritime Comission se prezintă la bord şi îmi comunică documentul afişat apoi în Timonierie, care stabileşte că guvernul USA se consideră de la această dată proprietarul vasului, al întreg inventarului şi materialelor de întreţinere aflate la bord. Din acea zi, o gardă de 15 guarzi de coastă locuiesc în permanenţă la bord, asigurând paza vasului. Ni se pune în vedere că nu mai avem dreptul să arborăm pavilionul ţării noastre. În prezenţa exclusivă a întreg echipajului român, am coborât pentru ultima oară pavilionul nostru pe acea navă, care ne era dragă la toţi şi pe care noi toţi o consideram o bucată din pământul ţării, dată în păstrarea noastră; în ochii chiar a celor mai puţin sensibili am zărit sclipiri de lacrimi. După această dureroasă ceremonie, ofiţerul comandant al guarzilor de coastă puşi la bord mi-a comunicat că, având în vedere desăvârşita ţinută a vasului şi echipajului şi disciplina exemplară, are instrucţiuni să nu arboreze pavilionul american cât timp echipajul român va locui la bord şi să nu intervină sub nicio formă în viaţa şi activitatea normală a echipajului nostru. Câteva zile mai târziu, venind în contact cu căpitanul Conway, directorul Comisiei Maritime din New York, acesta mi-a afirmat că este atât de impresionat de felul cum se prezintă vasul şi echipajul nostru încât îi este penibilă îndatorirea de a-l rechiziţiona. În zilele ce au urmat s-a procedat de către Comisia Maritimă la inventarierea amănunţită a vasului. Între timp, având aprobată de la Washington transferarea la Legaţie a inventarului liber de taxe vamale şi în aşteptarea terminării formalităţilor la vama din New York, am confecţionat la bord lăzile şi pregătit ambalajul necesar pentru inventar şi arhiva vasului”*[11].

Cel numit comandant al navei, care a fost redenumită „Pleiades AK-47", Granville Cronway, a înmânat documentul de rechiziționare, care a fost afișat în cabina timonierului.

La predare s-a întocmit un consistent proces verbal, în limba engleză, semnat de către comandantul Gh. Beller și căpitanul G. Cronway, noul comandant al navei.

---

[9] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA probleme economice*, dosar nr. 158, ff. 211–212.

[10] Arh. MAE, *fond Washington, România-SUA, probleme economice*, vol. 158, ff. 240–241.

[11] Arh. MAE, *fond 71/1939, E9*, vol. 123, ff. 350-351.

La 23 iulie 1941, Legația României a anunțat pe Gh. Beller că prin mijlocirea guvernului SUA s-a obținut avizul autorităților britanice pentru plecarea spre țară a membrilor echipajului în ziua de 26 iulie.

La data stabilită, după predarea navei autorităților americane, echipajul a fost îmbarcat pe nava americană ,,Exeter", transportat și debarcat la Lisabona, de unde au plecat cu trenul spre țară, unde au ajuns la începutul lunii septembrie.

Dovada este că la 8 septembrie 1941 Gh. Beller finalizase raportul privind activitatea la bordul navei, de la plecarea din țară și până la revenirea la Constanța a membrilor echipajului.

La comanda navei „Suceava"

Până în toamna anului 1941 cargoul ,,Suceava" a navigat în Oceanul Atlantic și Marea Mediterană, operând inclusiv în portul New York, în condițiile în care echipajul său a fost supus unor acțiuni abuzive a autorităților militare britanice în perioada când naviga spre sau dinspre porturile din Europa și Orientul Mijlociu[12].

Începând din toamna anului 1941 cargoul ,,Suceava" a fost utilizat exclusiv în Marea Neagră, în condițiile în care navele comerciale românești ,,Balcic", ,,Câmpina", ,,Carol I", ,,Oituz", ,,Peleş", ,,Suceava", ,,Danubius", ,,România", ,,Durostor", **„Ardeal", „Carpaţi", „Sulina", „Cavarna",** au fost închiriate *Comandamentului ,,Amiral German Marea Neagră"* în baza ,,Contractului de închiriere Nr. 11011", semnat la 20 octombrie 1941 de SMR, în calitate de armator, cu Marina de Război germană.

Nava Mixtă ,,Suceava"

Conform prevederilor contractului, comandamentul naval german instalat la Constanţa, în calitate de beneficiar, închiria de la statul român, numai pentru

[12]Pe larg în, Ion Giurcă, *La discreția autorităților de la Londra și Washington. Nave comerciale românești în anii celui de al Doilea Război Mondial*, Editura Militară, București, 2024.

porturile accesibile vaselor din Marea Neagră, inclusiv Istanbul, navele menționate, prevederile documentului fiind „valabile pe durata ostilităţilor din Rusia, fiecare dintre părţi având obligaţia de a-l denunţa pentru fiecare navă în parte cu un preaviz de zece zile".[13]

Contractul prevedea că vasele închiriate puteau fi utilizate de către germani în porturile accesibile din Marea Neagră, cât și Istanbul. Perioada de închiriere era limitată la durata ostilităților din Rusia, părțile putând să-l denunțe cu un preaviz de 10 zile. Îndiferent de tipul lor, vasele puteau transporta materiale necesare ducerii operațiilor militare, capturi și prizonieri de război. S-a prevăzut ca vasele să navigheze sub pavilion românesc, echipajele să fie formate din marinari români, parte din aceștia putând fi înlocuiți doar cu acordul SMR.

În caz de pierdere a unei nave, statul german se obliga ca în cel mult un an să returneze statului român o altă navă cu aceleași caracteristici. De asemenea, germanii urmau să plătească primele de asigurare a echipajelor la o firmă din România, valoarea acesteia fiind de 100 de ori salariul și sporurile lunare.

Cele mai multe dintre navele închiriate Germaniei au fost scufundate de forţele navale şi aeriene sovietice, iar „Alba Iulia”, salvată ca prin minune, a fost rechiziţionată de către „eliberatori” în 1944, după trecerea României de partea Naţiunilor Unite. Singura navă comercială rămasă sub pavilion românesc după 23 august 1944 a fost „Ardeal[14]”. Fiecare dintre navele enumerate își are o istorie glorioasă şi tragică, echipajele acestora făcându-şi datoria, cele mai multe cu jertfa supremă.

Între acestea și „Suceava", la a cărei comandă fusese numit Gheorghe Beller. Până în primăvara anului 1943 nava a îndeplinit diferite misiuni în Marea Neagră, stabilite de comandamentul naval german, fără incidente majore. Refacerea capacității de luptă a armatei sovietice cu sprijinul aliaților, în special a SUA, s-a evidențiat și în Marea Neagră, unde navele de suprafață, submarinele și aviația au devenit din ce în ce mai active. Prin urmare, libertatea de acțiune a navelor germane și române a fost limitată în privința siguranței transporturilor către porturile de la țărmul nordic al Mării Negre și revenirii acestora la Constanța.

În acele condiții, la 20 aprilie 1943, nava „Suceava", plecată de la Sevastopol cu o zi înainte către Constanța, deși escortată de distrugătorul „Regina Maria“ și două vedete germane, a fost scufundată în urma unui atac cu trei torpile lansate de către submarinul sovietic S-33 la ora 01.30, într-o noapte cu vizibilitate bună pe mare.

Oarecum surprinzător, toate cele trei torpile au lovit succesiv nava în puncte vitale, astfel că dezastrul a fost total, șansele de salvare a vaporului și membrilor echipajului fiind minime.

---

[13] Arh. MAE, *fond 71/România, 1941-1943, Probleme militare*, vol. 365, ff. 223-225.

[14] Pe larg în, *Flota noastră comercială distrusă în anii celui de al Doilea Război Mondial*, https://marina-noastra.ro/2021/12/13/flota-noastra-comerciala-distrusa-in-cel-de-al-doilea-razboi-mondial/

Aflat pe puntea navei, exact unde s-a produs deflagrația în urma loviturii primei torpile, conform declarațiilor supraviețuitorilor, trupul căpitanului Gheorghe Beler a fost pulverizat de explozie, părți din corpul său ajungând în apele Mării Megre.

În pofida atacului devastator și scufundării rapide a navei, din cei 92 de oameni aflați la bord, echipaj și personal român și german ambarcat, au fost declarati morți și dispăruți 26 de oameni, ceilalți fiind salvați de către echipajele navelor din escortă.

Conform procedurilor, la ajungerea navelor de escortă la Constanța, marinarii români care au supraviețuit atacului au dat declarații scrise în legătură cu incidentul maritim produs. Dintre supraviețuitori, doar Nicolae Vâlsan - ofițer III și Mihail Rebrov au menționat, identic, ultimele cuvinte ale comandantului Gheorghe Beller: „*Măi, vine o torpilă*". Se refera la cea de a doua.

Dispărea astfel în apele Mării Negre unul dintre comandanții de navă comercială cu mare experiență, care trăise drama predării a ceea ce putem denumi nava comercială amiral a SMR „Mangalia", apoi a căzut la datorie în apele Mării Negre în timpul unei misiuni care nu prevestea nimic rău în acea noapte liniștită și cu lună plină, totdeauna dorită de marinari.

După 12 ani de la jertfa fratelui său, aviatorul Radu Beller, primul dintre cei doi marinari ai familiei făcea jertfa supremă pe durata îndeplinirii misiunii. Astăzi doar monumentul dedicat celor „*care au murit pe mare în timp de război și n-au avut mormânt*", mai amintește de acești eroi.

GHEORGHE BELLER, COMMANDER OF THE CARGO "MANGALIA" AND THE MIXED SHIP "SUCEAVA"
HERO OF THE SECOND WORLD WAR

-abstract-

Key Words: commander, death, hero, maritime requisition, service, ship, torpedo

Gheorghe Beller, from the Romanian commercial fleet, had a normal career evolution, being finally appointed commander of the cargo ship "Mangalia", the most modern and luxurious mixed ship purchased by the Romanian Maritime Service, entered service in the spring of 1940. After enduring the rigors of the decisions of the authorities in London and Washington, which culminated in the requisition of the ship in New York port, he returned to the country in the fall of 1941. Appointed to the command of the mixed ship "Suceava" completed the assigned missions, ending in a violent death following an enemy attack on the ship.

DARE DE SEAMĂ ASUPRA CĂLĂTORIEI EXECUTATE PE FRONTUL MARITIM DIN VEST ÎNTRE 29 MAI - 7 IUNIE 1943 DE CĂTRE COMANDORUL NICOLAE ANTONESCU

Dr. Daniel Silviu NICULAE[*]

Câteva date privind cariera militară a căpitanului-comandor Nicolae, M. Antonescu, ataşatul naval de la Berlin şi Roma

S-a născut la 22 ianuarie 1899 în comuna Leordeni, plasa Podgoria, judeţul Muscel. A fost fratele lui Mihai Antonescu, fost ministru al Propagandei Naţionale, ministru de externe şi vicepreşedinte al Consiliului de Miniştri între 6 septembrie 1940 - 23 august 1944.

Studii: a absolvit şcoala primară în anul 1910, liceul la Piteşti în 1918, Şcoala Militară de Artilerie, Geniu şi Marină la 1 august 1920 – şef de promoţie, Şcoala de Pilotaj – 1922, Institutul Electrotehnic din Bucureşti – neterminat, Şcoala Superioară de Război – 31 octombrie 1933.

Grade: sublocotenent la 1 august 1920, locotenent la 1 iunie 1924 conform Î.D.R. nr. 1800/1924, căpitan la 1 octombrie 1930, locotenent-comandor la 31 octombrie 1938 şi căpitan-comandor la 21 ianurie 1942.

Carieră: în timpul Primului Război Mondial a fost cercetaş, telefonist şi înregistrator la Ministerul Justiţiei. A activat ca ofiţer de ordonanţă pe canoniera „A" din Divizia de Mare între 1 august 1920 - 15 aprilie 1921, îmbarcat pe monitorul „F" din Forţa Fluvială între 15 aprilie - 13 octombrie, instructor la Şcoala Marinei, îmbarcat pe yachtul regal „Ştefan cel Mare" între 16 mai - 29 septembrie 1922, Apărarea Fixă Maritimă între 26 octombrie 1922 - 23 decdembrie 1924, detaşat la M.St.M. între 23 decembrie 1924 1 iunie 1927, îmbarcat pe canoniera STIHI, torpilorul Năluca, canoniera Ghiculescu, cargoul S.M.R. Bugeci între 8 iulie 1927 şi 15 mai 1928, şef al Biroului Mobilizare la Baza Navală Maritimă Constanţa între 15 mai 1928 şi 31 octombrie 1931, M.St.M., Baza Navală Maritimă, Regimentul 6 de Gardă „Mihai Viteazul", Regimentul 2 Artilerie între 31 octombrie 1933 şi 31 decembrie 1936, comandantul monitoarelor Catargiu şi I.C.Brătianu din Secţia 2 Monitoare între 3 august 1937 – 1 mai 1938, pe distrugătorul Mărăseşti – 1 mai 1938, şeful Biroului Operaţii din C.M.R.

Dovedind o solidă cultură generală, pregătire profesională şi putere de muncă a predat în paralel la Şcoala Superioară de Război cursurile: Tactica Forţelor de suprafaţă, Teoria Generală, Tactica fluvială, Despre Marinele Străine şi Organizarea Maritimă.

Între 1 noiembrie 1940 şi 16 ianurie 1941 a condus Biroul 2 din S.S.M, apoi cu rezultate pline de laudă, Secţia a I-a din Eşalonul I şi Secţia a III-a din St.M.M. A executat misiuni exterioare la Constanţa şi Sulina chiar sub bombardamentele

[*]Asociaţia Istorică „Dimitrie Cantemir" – A.S.I.C. Bucureşti, e-mail: danielniculaie@yahoo.com.

aeriene ale sovieticilor. A organizat apărarea antiaeriană în Baza Navală Sulina. Prin Decretul nr. 3206 din 15 noiembrie 1941 a fost numit ataşat naval la Berlin, acreditat şi pentru Roma. S-a prezentat la post la 13 decembrie 1941.

Având o vastă experienţă în marină, în noua funcţie a reuşit să-şi creeze relaţii, fiind în măsură să trimită informaţii preţioase, clar expuse şi bine informate, făcând dovada unei juste şi bune judecări a situaţiei. Cu un zel extraordinar îşi asuma răspunderea în orice ocazie.

La Roma i s-a dat un ofiţer ca ajutor de ataşat naval. În perioada 15 septembrie - 15 decembrie 1942 a girat şi funcţia de preşedinte al Comisiei pentru procurarea materialelor pentru marină, fiind apreciat de secretarul general al S.S.M., comandantul Dobrescu „că a depus toată munca de care este capabil acest ofiţer de elită”.

Timp de trei luni cât a comandant comisia „a plasat circa 25 de comenzi de materiale de tot felul din planul de înzestrare al Marinei” cea ce nu se făcuse până atunci, avându-se în vedere greutăţile „de plasare a comenzilor în Germania”. Prin puterea sa de muncă şi prin tenacitate „a reuşit ca toate materialele să fie de bună caliate şi achiziţionate la preţuri avantajoase, fără a lăsa în urma sa niciun fel de încurcătură. Activitatea sa a corespuns activităţii din toată cariera fiind apreciat ca un excelent ofiţer”.

Ca ataşat naval, s-a străduit să adune datele necesare informării autorităţilor de la Bucureşti, înaintând în mod regulat buletine informative Preşedenţiei Consiliului de Miniştri, Marelui Stat Major şi Statului Major al Marinei care au fost apreciate ca interesante mai ales atunci când se referau la starea de spirit dedusă din observaţi proprii şi a tras concluzii judicioase chiar uneori a fost nevoit să recurgă la informaţiile presei pe care le-a triat şi analizat sau la datele oferite sporadic de forurile superioare germane la rarele convocări.

O atenţie deosebită a acordat elevilor trimişi în Germania pentru specializare în şcolile navale pe care îi vizita şi îi susţinea cu sfaturi.

După 23 august 1944, odată cu ruperea relaţiilor României cu Berlinul, a rămas în Germania. A fost internat împreună cu cea mai mare parte a membrilor Legaţiei României din capitala Germaniei într-un lagăr din Silezia, refuzând orice colaborare cu nemţii. La 9 mai a fost eliberat de către aliaţi.

După mai mute peripeţii, a ajuns în Italia, stabilindu-se la Roma. După câteva luni, de aici s-a îmbarcat pe motonava Transilvania cu ajutoul căreia a ajuns la 21 noiembrie 1945 la Constanţa.

S-a prezentat la M.St.M. unde a fost supus unei anchete privind activitatea sa ca ataşat naval. La 1 septembrie 1944 a fost trecut în rezervă. La 24 aprilie 1952 a fost scos din evidenţă, fiind inapt pentru serviciul militar.[1]

Dare de seamă asupra călătoriei executate pe frontul maritim
din vest între 29 mai - 7 iunie 1943

[1] Moşneagu Marian, *Dicţionarul Marinarilor Români,* Editura Militară, Bucureşti, 2008, pp. 25 – 26.

Capitolul 1

Considerații generale

Scop. *Potrivit unei invitații a Înaltului Comandament al Marinei germane, atașații navali acreditați în Germania au luat parte la o călătorie pe frontul maritim de vest, în scopul de a vedea la fața locului ultimele îmbunătățiri și gradul de dezvoltare al măsurilor de apărare luate pe acest front.*

Călătoria se integra, se pare, și în planul general al propagandei germane care în acel timp insista foarte mult asupra calităților excepționale ale Valului Aatlanticului.

Participanți. *Au luat parte atașații navali ai Italiei, Japoniei, Spaniei, Suediei, României, Turciei, Finlandei, Danemarcii, Bulgariei, Tailandei. Ajutorii atașaților navali ai Italiei și Japoniei și 2 ofițeri de marină finlandezi. Conducerea călătoriei au avut-o Șeful Secției Atașaților Navali din O.K.M.*

Itinerarul călătoriei. *Berlin – Bruxells – Brugges - La Panne – Calais - Cap Grisnez - Boulogne sur Me r- Abbeville – Amiens – Paris -Brest - Quinpert – Lorient – Paris - Berlin.*

Itinerarul a suferit o primă modificare chiar de la începutul călătoriei din cauza bombardamentelor aeriene care în prima noapte au fost îndreptate asupra localităților Duisburg, Bochum Dorthmund, Düsseldorf. Trenul a fost îndrumat spre Bruxelles prin Colonia unde am rămas câteva ore până la plecare.[2]

Capitolul 2.

Ziua 1. *Deplasarea în regiunea fontului maritim din Nord-Vest și vest cu trenul până la Colonia.*

Ziua 2*. Din cauza întreruperii călătoriei, vizităm incidental Colonia în cartierele mai tare bombardate. Din multiplele poduri peste Rin, numai unul fusese parțial lovit. Se repara.*

Pagube mari în cartierele orașului însă la data respectivă viața își urma cursul și orașul nu părea atât de mult distrus. De asemenea și fabricile erau în majoritate în funcțiune. Gara lovită parțial.

La trecere prin regiunea Essen, cerul era complet acoperit de fumul incendiilor din regiune. În cursul nopții au fost bombardate gările prin care urma să treacă trenul nostru. Seara sosim la Bruxelles, de unde continuăm drumul auto până la localitatea La Panne, unde trebuia să dormim. Programul în după-amiaza acelei zile era vizitarea portului Brugges și Zeebrugges, însă, nu s-a mai putut executa din cauza decalării orelor de sosire la Bruxelles. În regiunea coastei, obstrucțiile și șicanele pe comunicații se înmulțesc. Unul din automobilele noastre lovește în întuneric o poartă de fier a unor asemenea șicane, accidentul neavând urmări grave.

Ziua 3. *Călătoria urmează în general un itinerar de-a lungul coastei până la Calais unde ne oprim pentru a vizita portul și lucrările efectuate pentru apărarea*

---

[2] Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare A.N.I.C), Ministerul de Război, Inspectoratul General al Armatei, Cabinetul Ministrului, Dosar 53, f. 89.

lui. Așa cum arătam în darea de seamă de anul trecut, Calais reprezintă spre est ceea ce Boulogne sur Mer reprezintă pentru vest, limitele celei mai tari regiuni de pe coasta Canalului Mânecii, având la centru Grisnez. Aceste două regiuni formează cei doi umeri tari ai acestei importante zone aflată la cea mai mică depărtare de coasta engleză.

Portul Calais este apărat de mai multe baterii de coastă, organizate în două principale grupări la est și vest de oraș. Organizarea defensivă a portului a fost mult sporită de anul trecut prin construiri: de amplasamente de tunuri și armament automat; obstrucțiuni de tot felul pe apă și uscat din aceasta se observă aproape general întrebuințarea unor porți masive de grinzi de fier cu contrafise, capabile de a fi ușor transportate până la locul vrut unde pot fi legate într-un grilaj și ancorate în terenul înconjurător. Schița anexă dă o idea asupra acestor construcții întâlnite aproape peste tot pe coastă[3]*; adăposturi betonate pentru: tunuri și armament automat, materiale și combustibil, personal și posturi de comandă. Am vizitat unul dintre aceste buncăre destinat Comandamentului portului și regiunii Calais. Adăpostul de forma din schiță, cuprindea localuri destinate executării comandamentului în timpul atacului, P.C. transmisiuni, depozite, locuințe, uzină de energie electrică și era instalat într-unul din parcurile publice ale orașului. În Calais, ca și în majoritatea orașelor de coastă foarte multe străzi erau baricadate și rețeluite cu sârmă ghimpată. În general toate străzile care dau spre Mare în apropiere de plaje erau zidite, lăsând doar culoare obligate și bine păzite. O deosebită atenție se dă pazei ecluzelor porturilor. Ele dispun de organizare defensivă proprie și de personal anume destinat apărării lor.*

Ramfluarea vaselor înecate în port semnalate anul trecut era terminată. Lucrări mici erau continuate. Portul în general gol. Activitate febrilă pentru desăvârșirea organizărilor de apărare. În timpul șederii în Calais, o formație engleză de bombardamnet a survolat portul spre sud-est la mare înălțime.

Călătoria este continuată apoi de-a lungul coastei până în regiunea Cap Grisnez. Organizăriile de apărare de coastă apar semănate pe întinsa plajă dintre Calais și Capul Grisnez. Obstrucțiile de genul celor semnalate mai sus sunt întâlnite din loc în loc, uneori chiar pe comunicația pe care circulăm. Nu ne putem da seama de adâncimea zonei defensive. Nu pare însă să fie prea mare.

Regiunea Cap Grisnez este în schimb o regiune larg fortificată. Fiecare baterie de mare calibru este sâmburele unui complex defensiv cuprinzând:

- amplasamente de luptă pentru infanterie;

-amplasamete de luptă pentru armament automat artilerie ușoară, aruncătoare de grenade și de flăcări;

- șanțuri anticar;

- obstrucții/rețele de sârmă/grilaje de tip câmpuri minate.

În afară de bateriile de anul trecut am vizitat bateria de 406 mm a cărui construcție era începută încă de anul trecut.[4]

---

[3] *Ibidem*, f. 90.

[4] *Ibidem*, f. 91.

Același sistem de organizare ca acela al bateriilor vizitate anul trecut. Fiecare piesă se găsește sub un bloc de beton, cu o largă ambrasură pentru trageri. Manevra piesei se face electromecanic și în timp foarte scurt. În această regiune am vizitat și cimitirul marinei lucrat în piatră chiar la marginea Mării. Foarte îngrijit și excelent construit. După vizitarea bateriilor am întrebat pe ofițeri germani în ce idee operativă au fost construite aceste baterii de mare calibru și dacă ele răspund unor reale necesități în cazul unei debarcări în regiune. Am rămas cu impresia că ele au fost proiectate într-o ideea inițial ofensivă și că acum joacă un rol de artilerie în ființă. Nu am văzut decât de rare ori artilerie mijlocie și calibru mic, capabil să acționeze cu efect asupra unităților debarcate.

Dealtfel, călătoria noastră a atins cu caracter de sondaj, numai câteva puncte de pe litoral, neavând ocazia de a vedea în amănunțime o regiune fortificată și apărată contra debarcărilor. Vizitarea litoralului este continuată print-o scurtă oprire la Boulogne sur Mer. Portul dispune de un adăpost betonat pentru o flotilă de vedete torpiloare și de aceleași organizații defensive semnalate anul trecut în aceași lucrare. Călătoria noastră părăsește coasta pentru a se îndrepta spre Amiens și de aici spre Paris. Rămânem noaptea în Amiens.

Ziua 4. *De dimneață luăm parte la nord-vest de Amiens la o manevră combinată de către blindate cu aviație. Aplicația se desfășura în cadrul inspecției Comanamentului C.A. cu ocazia unei terminări de perioade de instrucție la o divizie Panzertruppen. Unități participante: 1 divizie și o escadrilă aviație distrugătoare. În regiunea unde am urmărit acțiunea ataca un batalion de care mijlocii încadrat de unități de panzergrenadier și susținut de artilerie șenilată și aviație și care avea misiunea să forțeze o poziție fortificată și să pună stăpânire pe trecerile peste Somme de la nord de Amiens. Carele Tigru nu sosiseră la această divizie. Artileria avea calibru 105 și 150, fiecare tun având circa 3 obuze pe aceiași trăsură restul urma la trenul divizionului. După terminarea exercițiului în cursul după amiezii ne-am continuat călătoria spre Paris de unde în aceeași seară am plecat spre Brest.*[5]

Ziua 5. *Brest. Trecând prin fața Școlii Navale ocupată acum de Comandamentul german local de marină ne îndreptăm spre port unde vizităm adăposturile betonate pentru submarine. Adăpostul vizitat avea o lungime de circa 200 - 300 m și cuprindea 15 buncăre din care: 6 cu apă cu câte 2 - 3 submarine; 9 docuri vacanțe cu câte un submarin. Ca și cele vizitate anul trecut, aceste adăposturi cuprindeau în interior ateliere specializate pentru toate lucrările de reparații și revizuiri ale submarinelor. Se lucra cu intensitate la repararea și revizuirea submarimelor. Toate compartimentele erau pline. Unele submarine aveau unele amenajări ce diferea de la un tip la altul. Astfel, am observat submarine cu cîte 3 pasarele/chioșc, pasarelă intermediară și pasarele deasupra punții pentru armament. Adăposturile betonate erau în curs de ameliorare sporindu-se grosimea planșeului superior cu încă 1 /1/2 m pentru a rezista bombelor de calibru mare. În Brest arsenalul și clădirle adiacente lovite de bombardamente aeriene, cele mai tari fiind anul trecut, se găseau aici cele două cuirasate Scharnhorst și Gneisenau.*

[5] *Ibidem*, f. 92.

Intrarea adăposturilor pentru submarine era apărată cu rețele de plasă de sârmă contra atacurilor cu torpile aeriene, câteva baloane de bataj, fiind ridicate în același scop. Se continuau lucrările de adăposturi căutând a se profita de condițiile naturale ale regiunii stâncoase. Toate adăposturile pentru personal, materiale și lucrătorii atelierelor din buncăre se făceau în imediata apropiere a acestora însă prin săpături de galerii în stâncă la 40-50 m de la exterior și sub clădirea școlii navale. Prin aceasta se economisea și mai mult material de construcție - fier, beton - și se obținea și o mai mare siguranță contra bombelor. Tot în regiunea Brest vizităm una din bateriile de coastă: Bateria Graf Spoo 280 mm de model vechi instalată în semiturele pentru protecție de personal manevrate cu mâna/4 piese/. Camuflajul în curs de schimb. Bateria era apărată de :

- 4 piese 75 mm;

- o baterie 37 mm A.A;

- o baterie 20 mm.

Tot armamentul ce mai sosește ca și cel deja existent se amplasează pentru a deservi unui dublu scop[6]:

- apărarea contra debarcărilor;

-apărarea contra avioanelor.

Aparatele de conducerea tragerii erau instalate în adăposturi provizorii în pământ. Un buncăr pentru postul de comandă al bateriei era nou construit cu mai multe etaje și un acoperiș pentru telemetru. Aparatele în curs de instalare. Ca și celelate baterii și aici, în jurul bateriei, se organizase un puternic punct de sprijin cu armamentul anticar grilaje de porți de fier tip amintit, sârmă ghimpată, lucrări în pământ și șanțuri anticar. În cursul după-amiezii plecăm cu auto spre Lorient, rămând noaptea la Quimpert în Bretania.

Din conversațiile cu ofițerii germani rezultă:

- rezerva în care se menține populația bretonă față de ocupanți;

- oarecare considerație și înțelegere pe care ocupanții o arătau acestei populații mândre și viteze / ca luptători - tenacii apărători ai Verdului au fost bretoni și că în războiul actual tot bretonii s-au luptat mai bine.

Ziua 6. *Lorient. De dimineața continuăm călătoria spre Lorient. Întâlnim trupe de uscat, pontonieri cantonați în diferite localităț. Lorient, vizitat anul trecut este de nerecunoscut. Aproape în totaliate orașul este distrus de bombe explozive, dar mai ales incendiare. Germanii spun că populația franceză nu a vrut să concureze la stingerea incendiilor din care cauză focurile s-au întins pe străzi întregi făcând adevărate ravagii. Populația este evacuată. În oraș nu au rămas decât lucrătorii de la șantierele și atelierele buncărelor, cazați în cazărmi și adăposturi în apropierea acestora. Orașul este pustiu. Fabriciile și instalațiile sunt aproape în întregime distruse. Cazărmi, șantiere, baza flotantă de plecare a submarinelor vizitată anul trecut, acum înecate în port, să fi fost distruse și submarinele aflate și surprinse aici. Ni s-a spus că la darea alarmei submarinele plecau imediat și se scufundau pe fund în apropiere dacă nu aveau loc în buncăre. Buncărele construite în diferite puncte*

---

[6] I*bidem*, f. 93.

ale orașului nu erau lovite. Întrucât în cartierele din oraș se găseau comandamente, P.C., depozite, ateliere și parcuri de vehicule, bombardamentele au făcut mari pagube. Am vizitat din nou buncărele de submarine din care unul început anul trecut, era complet gata și în funcțiune acum. Și aici se sporea grosimea planșeului superior cu circa 1,50-1,80 m[7]*. Am vizitat un asemenea planșeu lovit de una din bombele engleze. Bomba lovind într-un brâu longitdinal extern de formă trapezoidală în secțiune și de circa 1 m înălțime 1,20 m bază a provocat în planșeu o gaură de circa 60 cm adâncime și 2-3 metri diametru. În interior nu s-a transmis efectul. În apropierea buncărelor se construiau alte adăposturi pentru personal, uzine, materiale și se repara efectele produse de bombele căzute lângă adăposturile de submarin. Este de remarcat rapiditatea cu care Organizația Todt a executat aceste gigantice lucrări.*

Vizităm la sud de Lorient:

- o baterie de coastă tip francez de 340 mm pe calea ferată;

- un divizion de artilerie c.a. compus din 5 baterii din care 2 ușoare;

- postul lor de comandă.

Regiunea Lorient este apărată de mai multe grupări antiaeriene de Marină, înafară de acelea ale aviației. Ceața artificială și baloanele de baraj sunt întreținute pe scară întinsă pentru a proteja baza și adăposturile de submarine. Cu vizitarea porturilor Lorient călătoria pe coasta a luat sfârșit, în aceeași seară plecând spre Paris unde a doua zi, ***în ziua a 7-a,*** *suntem primiți de Amiralul comandant în Franța dl amiral Kranke. Comandamentele de marină de aici de care vorbeam anul trecut în darea mea de seamă au fost simplificate. Comandamentul Amiralului Comandant-șef în Franța s-a contopit cu acel al Amiralului Comandant al Forțelor de Mare.*

Ziua 8. *Plecare din Paris către Berlin unde sosim* ***în ziua 9 seara.***

La trecerea prin regiunea renană am observat efectele puternice ale bombardementelor aeriene în Duisburg, Düsseldorf, Bochum, unde în mare majoritate gările și cartierele în vecinătatea comunicațiilor feroviare erau puternic lovite. Circulația fusese reluată însă urmele distrugerilor se vedeau încă. În câteva gări garnituri de trenuri de persoane și marfă erau complet arse. Câteva fabrici total și parțial lovite. La unele lucrările de amenajări începuseră.

Capitolul 3

Observații generale.

În general acest capitol este asemănător celui din anul trecut al dării de seamă amintite și în care ar fi bine să fie revăzută odată cu aceasta. Pentru a nu mă repeta voi arăta la fiecare punct deosebirile constatate -îmbunătățiri – observații recente.

Baterii de coastă. *Protecția apropiată a bateriilor a fost mult sporită organizându-se puternice puncte de sprijin în jurul fiecărei baterii de coastă, iar , în*[8] *sectoarele mai importante, legându-se acestea în regiuni fortificate. Porturile și localitățile de pe litoral au fost înglobate în aceste organizații defensive. Aceleași*

---

[7] *Ibidem*, f . 94.

[8] *Ibidem*, f. 95.

observații referiotare la organizarea bateriilor, încadrarea lor, conducrea focurilor și condițiile de trai ca acelea semnalate anul trecut.

Organizarea apărării porturilor. *Lucrările pentru sporirea capacității defensive se desfășurau în același ritm accelerat ca și mai înainte. Organizarea propriilor porturi este astfel făcută încât, în combinare cu celelalte dispozitive de apărare:*

- să împiedice accesul în port a oricărei nave sau ambarcațiuni rapide;

- să concure cu trupele de apărare proprii a portului la respingerea debarcărilor și să concureze cu piesele contra a aeronavelor la respingerea atacurilor aeriene.

Apărarea contra aviației. *În zona de litoral marina are în general misiunea de apărare împotriva aviației. În zonele mai importante aceste unități de marină sunt întărite de unități de A,c,A, de uscat. Construcția buncărelor este întinsă la acopuri diferite/pesonal, ateliere, uzine, depozite. Acolo unde terenul se pretează ele fac în stâncă, economisându-se materialul de construcție și obținându-se o siguranță mai mare. Întărirea plafoanelor adăposturilor a fost întâlnită aproape peste tot, ceea ce denotă grija față de noile performanțe ale aviației adversare. Camuflajul mai ales prin ceață artificială este întrebuințat pe o scară întinsă.*

Activitatea inamică. *S-a manifestat prin atacuri aeriene repetate, uneori chiar ziua, contra bazelor și porturilor vizitate. Efecte majore la Lorient. Avioanele inamice lansează în preajma bazelor germane din Franța mine marine din avion care jenează foarte mult navigația la ieșirea și intrarea în bază. De aceea la plecarea și sosirea submarinelor în porturile de reședință, traiectul este parcurs inițial de vase spărgătoare de baraj/sperrorecher/ care fac să explodeze toate aceste mine/ în general magnetice sau acustice/ și eliberează astfel calea de intrare sau ieșire a submarinelor și celorlalte nave. Acțiuni între formațiuni de vedete rapide au fost semnalate în canal. Cu câteva zile înainte de călătoria noastră germanii au avut pierderi 1- 2 vedete. Aviația și vedetele atacă deseori convoaiele pe care gernmanii le aduc sau trimit din porturile franceze. Operațiunile se văd uneori de la coastă și după caz, intervin în sprijin și unitățile dislocate pe litoral.*[9]

Submarinele. *În general toate buncărele de submarine din diferite porturi vizitate erau pline la saturație cu submarine. Aveam impresia că se proceda la o revizuire generală la modificări importante care să contracareze procedeele noi ale adversarului într-o stare de pregătire generală pentru viitoarele noi acțiuni. Am văzut în buncărele de personal nr. 635 pentru denumirea unuia din submarine. Acțiunile dintre aviație și submarinele au fost tot mai dese din care cauză se pare că au fost necesare unele modificări în ceea ce privește amplasarea armamentului de bord pentru a se acționa mai cu succes în situațiile de imersiune pe jumătate. Se pare că în ultimul timp pierderile în submarine s-au accentuat. Întrebuințarea pe o scară tot mai mare a aviației în protecția convoaielor a zădărnicit multe atacuri de submarine iar aparatele de detectare cu care sunt dotate avioanele adversarului au provocat creșterea pierderilor de submarine. Bombardarea șantierelor de*

[9] *Ibidem*, f. 96.

construcție ca și a fabricilor de motoare sau a aparatelor diverse a putut provoca de asemenea o scădere relativă a submarinelor în construcție.

Starea de spirit a populației. *Populația franceză nu se sfiește a arăta puțină prietenie trupelor de ocupație. Unele atentate se semnealează destul de des. Populația îi ajută pe spioni, parașutiști/aviatori doborâți sau trupe de sabotori ascunzându-i și procurându-le cele necesare. Chiar atunci un proces cu sanțiuni capitale fusese terminat. Cu ocazia bombardamentelor nu a vrut să concureze la localizarea focului preferând să lase pradă focului întreg avutul lor. În fața noastră într-o gară, cu ocazia ambarcării în tren a unor aviatori americani prizonieri, francezii i-au aplaudat. De multe ori germanii nu mai dau atenție la aceste gesturi puțin prietenoase la adresa lor. Lucrătorii francezi, bine apreciați, sunt menținuți la lucrările care se execută în diferite ateliere, șantiere sau construcții. Primesc aceleași drepturi de hrană ca și lucrătorii germani, însă trebuie să prezinte cartele de alimente. Se lucrează în general fără multe incidente.*[10]

De altfel acesta a fost în general unul din scopurile călătoriei și anume acela de a ne convinge la fața locului de tăria Valului Atlanticului, de care s-a vorbit foarte mult în presă în ultima vreme și care totuși, după părerea mea, oricât de tare ar fi organizat, în fața unui inamic superior în aer și pe apă va putea fi străpuns acolo unde inițiativa atacului va alege.

Nu va fi ușor, dar apărarea în cordon pe un litoral atât de întins nu poate fi tare peste tot, mai ales când superioritatea aeriană începe să fie tot mai mult contestată.

Ataşatul Navalla Berlin, Cpt. Comandor
N. Antonescu[11]

REPORT ON THE JOURNEY MADE ON THE WESTERN MARITIME FRONT BETWEEN MAY 29 - JUNE 7, 1943 BY COMMANDER NICOLAE ANTONESCU

-abstract-

Key Words: Second World War, Atlantic Wall, attached naval, Nicolae Antonescu, propaganda

After the defeat of France (22 June 1940), along the Atlantic coast was built by the German army, a powerful ensemble of fortifications, known as the Atlantic Wall, a defense system that was designed for long-term resistance against a possible Allied landing.

In the spring of 1943, at the invitation of the German High Command of the defence forces, the Oberkommando der Wehrmacht or O.K.W., the naval attachee in Berlin, also accredited for Rome, the captain - commander, Nicolae, Nicolae, M. Antonescu visited the fortification assembly on the Atlantic coast, following which he drew up a report which we reproduce entirely in the pages of this volume.

[10] *Ibidem*, f. 97.
[11] *Ibidem*, f. 98.

ȘTIRI DE PE FRONT:
„OPERAȚIUNEA 60.000” ÎN PRESA EPOCII

Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU[*]

Informațiile despre desfășurarea misiunii cunoscută sub denumirea de „Operația 60.000” au fost cu siguranță unele din știrile fierbinți ale lunilor de primăvară din anul 1944. Pentru cei care studiază această operațiune, presa poate oferi o radiografie evenimentelor petrecute în acele zile, ea se poate constitui chiar într-un martor al acestora și poate transmite emoție chiar și peste ani.

Tocmai de aceea, o parte din activitatea noastră, a specialiștilor de la MNMR, constă în a identifica și pune în circuitul cercetării mărturii de presă referitoare la diferite evenimente din istoria Marinei. În cazul de față, tema de studiu este „Operația 60.000”, un moment important din istoria noastră de care vorbim nu de multă vreme având în vedere că anii comunismului nu au permis glorificarea unei misiuni desfășurate împreună cu militarii germani.

Prin urmare, am selectat mărturii din februarie-iunie 1944, din presa românească, cum ar fi ziarele „Țara”, „Universul”, „Curentul”, „Argus”, dar și din presa străină, precum: „Daily Mail“ și „Daily Express“ din Londra, „Deutsche Allgemeine Zeitung”, „Berliner Lockal-Anzeiger” din Berlin și „Türkische Post”.

În presa central românească, încă de la sfârșitul lunii februarie 1944 se menționa, citându-se surse germane, că „la Berlin se așteaptă apropiata reluare a bătăliei pentru istmul Perecop. O indicație că această bătălie este iminentă sunt concentrările masive pe care sovieticii le fac în această regiune. Se anunță că sovieticii au adus și trupe din interior, pentru a întări armata de ofensivă”[1].

Atacurile sovietice începuseră deja din data de 28 februarie, situația din Crimeea fiind relatată în presă abia după câteva zile, din considerente operative și de securitate: „După o pauză destul de îndelungată, noi atacuri sovietice au început luni în Crimeea, la nord-est de Kerci. Folosind ceața artificială şi forţe de artilerie destul de importante, bolşevicii au încercat să facă o breşă în frontul defensiv german. Totuşi, cea mai mare parte dintre asalturile lor au putut fi nimicite încă pe când se efectuau în zona din faţa poziţiilor germane.

Numai într-un singur joc, inamicul a reuşit să pătrundă în liniile germane, dar, în urma unui contraatac dat imediat de forţele locale germane, el a putut fi respins.

Avioane germane sburând la mică înălţime au atacat bazele de plecare ale infanteriei sovietice şi transporturile de pe Marea Sivas cu multă eficacitate şi au participat astfel într-o mare măsură la succesul defensiv realizat.

După ce au adus noi formaţii, sovieticii au continuat încercările lor de străpungere efectuate pe un front larg la sud, sud-vest şi nord-vest de Krivoirog. Suferind pierderi sângeroase, ei au fost siliţi să se retragă. După curăţirea unei breşe

---

[*] Șef Secție Muzeu Constanța, MNMR, andreea.maria.croitoru@gmail.com

[1] *Iminenta bătălie pentru Crimeea*, în „Țara”, an IV, nr. 824, marți, 29 februarie 1944, p. 1.

vechi, au fost făcuţi numeroşi prizonieri. Alte acţiuni locale germane au realizat îmbunătăţiri simţitoare ale poziţiilor proprii, în ciuda unei înverşunate rezistenţe parţiale bolşevice”[2].

Un loc aparte îl ocupau descrierile acțiunilor de luptă.

Existau convoaie navale între România şi linia frontului, unele dintre acestea beneficiind inclusiv de protecţie aeriană. Confruntările forţelor de protecţie aeriană ale convoaielor cu cele ale inamicului erau redate în buletinele de presă, dar şi în reportaje de pe front, publicate în presa centrală: „De câteva zile, nori negri umbresc cerul de iarnă. În seara precedentă, grupul român de aviaţie din sector este anunţat că a doua zi, convoiuri amice se vor găsi pe Marea Neagră, cu direcţia unui port din Crimeea.

Pentru întărirea protecţiei convoiului sunt trimise două misiuni. Una pleacă în zorii zilei, iar următoarea, cu echipajul, observator sublt. Gradea Mircea, pilot adj. Teodorescu Sterian şi mitralior serg. Rusu Ion îşi iau sborul la orele 8,10, pe un timp mohorât, cu vizibilitate redusă şi plafon scăzut.

Avionul I.A.R. 39 decolează în zonă şi găseşte convoaiele la 10-12 km. de coastă. Urmându-se de aproape unul după altul, primul avea şapte vase mari româneşti, iar cel de al doilea convoi mai multe vase mici germane.

Un hidroavion B.V. 138, sau „pantoful zburător” – cum îl numesc cei de aici – trimis şi el pentru protecţie îi iese înainte. Semnalul de recunoaştere aruncat de observatorul nostru îl face să vireze într-o parte, în timp ce avionul I.A.R. se îndreaptă spre coada primului convoi. Al doilea hidroavion, care apare la scurt timp după aceasta, flanchează de altă parte vasele.

Acum I.A.R.-ul se îndreaptă spre convoiul din urmă, să vadă ce-i pe-acolo. Luând înălţime, avionul trecea în larg, între coastă şi vase. Deodată însă, glasul mitraliorului Rusu se aude puternic şi insistent: – *Domnule sublocotenent, avioane inamice în larg!*

Apelul de alarmă e transmis imediat şi pilotul face un viraj de degajare ca vasele să-şi poată deslănţui barajele de foc.

Bombardierele inamice surprinse de această violentă primire aruncă bombele la întâmplare, fără să nimerească vreun vas. Unul din ele trece pe sub I.A.R. și deschide foc. Pilotul virează la direcţia lui, îl pică în coadă şi-l prinde în snopul de proiectile al mitralierei. Dar, de undeva, avioanele de vânătoare inamice pândeau... Primul se repede. În mijlocul luptei, dintre nori observatorul nostru îl vede flancând dreapta avionului. În aceeaşi clipă, mâna lui se încleştează pe umărul stâng al pilotului. Este un semn convenţional intrat la sângele fiecărui sburător. Manevrează fulgerător spre stânga, în timp ce vânătorul inamic degajează şi o şterge înainte pe urmele bombardorului.

Dar un altul îi ia locul şi îl îmbracă pe „Neaţă“ (numele de... botez al I.A.R.-ului 39) în lumina cartuşelor trasoare, ce sburau în jurul lui ca scânteile, noaptea, din coşul locomotivelor.

---

[2] *Noi atacuri ale trupelor sovietice la Kerci*, în „Universul”, an 61, nr. 61, joi, 2 martie 1944, p. 1.

Sublt. Gradea întoarce capul şi tot în dreapta, ochii lui întâlnesc al treilea vânător inamic. Glasul lui anunţă ferm, prin microfon: – *Allo ! Allo!... Vânătoare inamică şi bombardament la convoi!*

La staţia de Radio, recepţia ascultă acest S.O.S. venit din văzduh şi răspunde promt: – *Înţeles, înţeles, comunic mai departe!*

Din avionul încolţit, mitraliorul Rusu trage cu sete, fără frică. Îşi schimbă încărcătoarele ca o maşină, iar loviturile se înfig în botul inamicului, ca nişte suliţe aprinse.

Deodată, o lovitură surdă sgudui avionul. Observatorul coborî ochii, instinctiv şi văzu la picioare un fir lichid curgând. Rezervorul de benzină era spart, iar acumulatorii făcuţi praf. Dar şi vânătorul inamic din stânga fu atins şi deabia putu să degajeze, ca s-o ia la goană.

Atunci, ca o ultimă năpastă, al patrulea vânător inamic căzu în coada lui. Aici însă, mitraliorul Rusu îl aştepta, ca şi pe ceilalţi, cu mâna încleştată pe arma lui fără greş. Ultimele bande de mitralieră se goliră şi focul concentric sili pe agresor să degajeze, de la 200 m, căci mai aproape nu putuse să vină. Pe urma celorlalte, în câteva secunde, vânătorul inamic dispăru în nori.

Lupta a durat doar câteva minute. Bucuros că a scăpat de acest iad, observatorul îi spune lui Teodorescu: – *Haide înapoi la convoi*.

Pilotul lasă mâna în joc, pe lângă picior şi când o ridică era plină de sânge: – *Sunt rănit la amândouă picioarele!* complectă el. – *Poţi să mai ţii până la aerodrom? – Am să încerc*.

Băeţii, cari urmăriseră de jos, lupta, primiră echipajul sublt. Gradea în triumf şi povesteau cum se auzeau în recepţie, sgomotele proiectilelor ce se încrucişau în aer.

Convoiul a ajuns la destinaţie, întreg, fiindcă echipajul român a ştiut să-şi facă încă o dată datoria şi înfruntând pe inamic superior ca număr, dar nu în curaj”[3].

Așa cum este și firesc, știrea de bază o constituiau pierderile din rândurile inamicului

În pofida situației de pe front, în presa centrală se publicau zilnic materiale și comunicate despre starea luptelor, accentuându-se intensitatea luptelor și disproporția dintre forțele sovietice, pe de o parte, și cele germano-române de cealaltă parte, precum și eroismul acestora din urmă. Nu se vorbește de nici un fel de operațiunea de retragere a trupelor Axei, ci de grelele pierderi umane și materiale suferite de trupele sovietice.

Deși oficial nu se vorbea de o retragere organizată a trupelor germano-române, se menționa: „Cu prilejul unui atac dat de avioane sovietice împotriva unui convoi german la vest de Crimeea, 6 avioane sovietice au fost doborâte”[4].

---

[3] Serg. TR Gruia Floruțiu, *Bombardament la convoi… O luptă aeriană deasupra Mării Negre*, în „Curentul”, an XVII, nr. 5773, luni, 13 martie 1944, p. 7.

[4] *Marile pierderi ale sovieticilor pe Siretul mijlociu*, în „Argus”, an XVII, nr. 5826, duminică, 7 mai 1944, p. 4.

Un subiect central a fost constant, Sevastopolul

„Marele port Sevastopol din Crimeea, care a fost cucerit în Iulie 1942 de trupele româno-germane, a fost evacuat în ziua de 10 Mai, după ce au fost distruse toate obiectivele militare. Pentru cucerirea lui, ruşii au suferit pierderi mari. Prin căderea Sevastopolului luptele din Crimeea au luat sfârşit”[5].

În data de 12 mai 1944, în presă se menționa importanța activităților militare derulate de trupele germano-române din Crimeea și gravele pierderi pe care le-au pricinuit trupelor sovietice. De asemenea, se menționa: „În ceea ce privește contribuția dată de aviațiile germană și română, ca și de forțele navale, la momentul oportun vor fi date preciziuni”[6].

O aprofundată analiză a evenimentelor găsim în „Curentul”, din 13 mai 1944, care citează la rândul său ziare britanice, dar și rusești

„Când forţele sovietice din grupul al IV-lea de armate de pe frontul de sud au străpuns poziţiile germane şi române din istmul Perekop şi peninsula Kerci, s-a anunţat din Moscova că, din moment ce porţile Crimeii au fost deschise, nu se mai pune chestiunea unei rezistenţe organizate de inamic în interiorul acestei faimoase peninsule ce a jucat un rol atât de important în cele trei războaie din 1855-1856, din 1920 şi cel actual.

Această opinie s-a bazat în primul rând pe superioritatea covârşitoare numerică a forţelor sovietice ce au pătruns la începutul lunei trecute în stepa Crimeii şi în al doilea rând, pe absenţa unor linii fortificate în jurul fostei cetăţi a Sevastopolului.

Totuşi, evenimentele din Crimeea nu s-au desfăşurat atât de rapid cum au socotit cei din comandamentul sovietic, care au crezut că, din moment ce forţele germane şi române au rămas izolate şi obligate să se retragă în zona muntoasă din partea de sud-vest a peninsulei – adică între înălţimile de la nordul golfului Severnaia şi lanţul munţilor Iaita, care formează centura naturală de apărare a Sevastopolului, – nu se va mai opune niciun obstacol înaintării coloanelor sovietice spre porturile Sevastopol, Feodosia, Ialta şi Eupatoria.

Aceste socoteli s’au dovedit greşite, căci trupele germane şi române, retrase din istmurile de la nord şi din regiunea Kerci, de la est, au ocupat poziţiile din jurul Sevastopolului unde au format un front rezemat pe coasta mării şi pe înălţimile ce domină oraşul transformat în ruine, unde au rezistat timp de trei săptămâni.

Această rezistenţă este cu atât mai remarcabilă, cu cât ea a fost susţinută numai de unităţile din ariergardă, pe când grosul forţelor germane şi române, astfel protejate, au putut treptat să se îmbarce pe vasele de transport în portul Sevastopol, fără să fie stânjenite serios în cursul acelei operaţiuni delicate, deoarece flota roşie din Marea Neagră n’a putut interveni, rămânând în porturile sale de refugiu de pe coasta caucaziană (Batum, Poti, Novorosisk) de teama submarinelor, a vedetelor

---

[5] *Sevastopolul a fost evacuat*, în „Argus”, an XI, nr. 20, vineri, 12 mai 1944, p. 1.

[6] *În bătălia pentru Sebastopol, bolșevicii au suferit pierderi grele*, în „Universul”, an 61, nr. 129, vineri, 12 martie 1944, p. 3.

rapide, a celorlalte unităţi ale marinei de război române şi germane precum şi a avioanelor și a barajelor de mine din largul portului Sevastopol.

Numai submarinele sovietice s'au aventurat în basinul mijlociu al Mării Negre, cu scopul de a ataca convoiurile de vase ce eșeau din portul Sevastopol, dar în urma scufundării câtorva din ele, celelalte s'au retras la bazele lor. Campania din Crimeea din 1944, care o putem considera acum încheiată prin evacuarea ruinelor dela Sevastopol de către diviziile germane şi române, n'a condus la un fel de „Dunkerque" oriental, după cum a crezut comandamentul sovietic. Inamicul n'a putut beneficia de superioritatea sa numerică, decât în prima fază a operaţiunilor din Crimeea – este vorba de operaţiile ce au condus la străpungerea liniei de apărare germane de la Perekop şi de lângă marea Putredă (limanul Sivas), precum şi a liniei de apărare germano-română de la extremitatea peninsulei Kerci – căci în luptele angajate în zona Sevastopol el a fost ţinut pe loc timp de trei săptămâni de ariergărzile germane şi române, neputând, din cauza terenului accidentat, să arunce împotriva poziţiilor adverse unităţile sale blindate şi masele de infanterie.

În cursul acestor lupte inamicul a suferit perderi grele, atât în oameni, cât şi în material. La întrebarea ce s'ar pune: pentru ce grupul de divizii germane şi române a rămas în Crimeea şi după ce frontul din Ucraina s'a strămutat spre vest, dincolo de Nipru şi Nistru, răspunsul îl găsim în însuşi faptul imobilizării a două grupe de armate sovietice în zonele din jurul Mării Negre, de la nordul penisulei Crimeea şi din peninsula Taman, atunci când celelalte grupe de armate sovietice urmăreau să dezvolte operaţiile lor ofensive din Basarabia centrală, din Moldova de sus şi din regiunea precarpatică dintre Stanislavov şi sud de Colomeea cu scopul de a pătrunde mai departe prin trecătorile Carpaţilor. Aşa că flota sovietică din Marea Neagră va fi nevoită să rămână tot în portul său de refugiu de la Batum.

În urma ocupării Sevastopolului – scrie presa din Moscova – flota roșie a ajuns iarăşi dominantă în toate basinurile Mării Negre, căci dispune de bazele sale principale, în frunte cu baza de la Sevastopol.

De fapt, baza dela Sevastopol, în urma distrugerilor efectuate în cursul bătăliilor ce s'au dat în această zonă, nu mai dispune de nicio instalaţie. Ea n'are nici unul din porturile de pe coasta occidentală a acestei mări. Ziarul englez se fereşte să pomenească şi numele de Istanbul.

Alt ziar englez „Daily Express" spune că ocuparea Sevastopolului de trupele sovietice nu înseamnă că ofensiva de vară a armatelor roşii din sectorul de sud va începe în curând, dar lasă să se înţeleagă că ea va fi sincronizată cu invazia forţelor anglo-americane în vestul Europei.

În legătură cu această proectată invazie, englezii iarăşi anunţă că germanii ar fi provocat inundarea Olandei meridionale.

Pe frontul oriental atât în sectorul de sud, cât şi cel central şi nordic, situaţia este neschimbată"[7].

---

[7] Romulus Seişanu, *Cronica războiului. După evacuarea Sevastopolului. Flota sovietică din Marea Neagră*, în „Curentul", an XVII, nr. 5832, sâmbătă, 13 mai 1944, p. 1 şi 3.

Se făceau analize de strategie şi tactică militară

„Evacuarea Sevastopolului de către formaţiunile germane şi române la raza de acţiune continentală germano-română s'a făcut cu un deplin succes, care acum poate fi considerată ca una din acţiunile cele mai remarcabile atât din punct de vedere tactic cât şi din punct de vedere tehnic.

Cu această, constatare, corespondentul militar al agenţiei „D.N.B.", Martin Hahensleben, îşi începe consideraţiunile sale asupra situaţiei. D-sa scrie apoi: După ce evacuarea oraşului şi portului Sevastopol de către trupele germane şi române a fost efectuată, se poate acum vorbi deschis de rolul pe care l-a avut Crimeea în cursul ultimelor luni, în cadrul conducerii războiului german.

În timpul ansamblului operaţiunilor, nu mai rămăsese nici o îndoială, încă de multe luni, că germanii nu tindeau decât să pregătească, în mod minuţios, acţiunea de mare anvergură a anului 1944, printr'o rezistenţă de lungă durată în est.

Comandamentul s'a opus în mod energic la desfăşurarea evenimentelor viitoare şi s'a tras singura consecinţă posibilă, ştergându-se Crimeea din rândul factorilor importanţi şi aceasta în interesul şi pentru asigurarea succesului final militar, despre dobândirea căruia cercurile militare germane sunt absolut convinse, în urma planurilor stabilite pentru anul 1944.

Pentru aceasta s'au împuţinat în mod succesiv forţele care rămăseseră acolo, mascându-se desfăşurarea acestor operaţiuni şi s'au transportat mai întâi importantele depozite de material de război. Apoi a început acţiunea de salvare a populaţiei Crimeei, adică a celor care se deplasau sub protecţia germană şi, în acelaşi timp, pe caucazieni, cari pe vremuri fugiseră din faţa bolşevicilor.

Pentru efectuarea acestei întreprinderi de mare anvergură existau suficiente vehicule. Zi şi noapte, evacuările au continuat Mişcările de trupe care urmau acestei acţiuni s'au desfăşurat fără nici o dificultate.

Astăzi se poate declara că în Istoria războiului nu există decât puţine exemple de evacuare a unui centru înconjurat aproape în mod complet din toate părţile de mare, care să se fi făcut cu pierderi mai mici decât cele suferite de trupele evacuate în comparaţie cu procentul atât de mare de pierderi suferite de inamic. Pentru a se socoti acest fapt la justa sa valoare, e nevoe să ne reamintim de cucerirea Crimeei de către germani în primăvara anului 1942, în cursul cărei acţiuni Sovietele au predat tot ce aveau acolo.

O evacuare a Crimeei şi deci şi a Sevastopolului care, din primăvara anului 1942, pierduse caracterul de fortăreaţă, era deci, încă de luni întregi, numai chestiune de moment de alegere din partea înaltului comandament german.

Formaţiunile capabile de a asigura, luptând, această evacuare, aveau însărcinarea de a prinde în luptă cât mai multe forţe posibile inamice în bătăliile lor de înverşunată şi tenace apărare, forţând pe bolşevici a arunca în luptă efective atât de importante din punct de vedere tactic, încât aripa de sud germană pe continent a tras foloase din aceasta, pentru motivul că crizele momentane ce se iviseră, în urma retragerii germane din cadrul acestui sector de front limitat şi de ordin local, nu au putut fi folosite de bolşevici în sensul unei lărgiri strategice importante intenţionată. Situaţia consolidându-se pe aripa dreaptă germano-română, s-a considerat că ceasul

evacuării Crimeei sosise. Această evacuare trebuia să reuşească şi aceasta în proporţiuni ce nu se sperau a fi atinse dinainte, dată find starea situaţiei”[8].

Evacuarea propriu-zisă; ultimele zile ale Sevastopolului

„Din ianuarie, 150.000 de soldați germani au fost deportați din Crimeea. Doar pierderi foarte mici ale flotei germane de transport. Berlin, 15 mai: După cum Biroul Internațional de Informații poate raporta la sfârșitul campaniei din Crimeea, 128.000 de soldați germani, majoritatea răniți, au fost transportați pe mare doar de la începutul atacurilor Sovietice la scară largă din acest an, de către avioanele de transport germane Luftwaffe în aceeași perioadă de timp, aproximativ 20.000 de soldați germani au fost evacuați. Aceste cifre nu includ asociațiile care au fost deja repatriate la acel moment după planificarea extinsă a conducerii germane sau au fost transferate în alte secțiuni ale frontului.

Același lucru pentru evacuarea populației din Crimeea, a stocurilor, a depozitelor și a materialelor mobile, precum și a echipamentului militar consumabil, care a fost, de asemenea, finalizat în mare parte chiar înainte de începerea atacurilor de masă sovietice din Crimeea. În aceste operațiuni, care nu rămân în urma realizării unice în evacuarea Siciliei în ceea ce privește organizarea și executarea, în ciuda furtunilor grele temporare și a forțelor navale, în principal în ultimele zile ale luptelor, s-au pierdut în total doar 19 vehicule de transport și de război, în mod constant de tonaj mai mic, inclusiv remorchere, nave ușoare și trei nave speciale. Scufundarea a 191 de unități navale revendicate de agitația Sovietică corespunde exagerărilor obișnuite, informațiile despre materialul presupus capturat și presupuselor pierderi germane de morți și răniți îi plasează chiar și pe sovietici încă în umbră, arătând de fapt că sovieticii, la rândul lor, nu au reușit să distrugă sau să captureze forțe semnificative ale diviziilor germane și române din Crimeea.

ULTIMELE ZILE ALE SEVASTOPOLULUI

Berlin, 16 Mai

Drama ultimelor zile ale luptei din Sevastopol reiese dintr-un raport de război care tocmai a sosit la Berlin. Pe măsură ce bătălia se apropia de sfârșit, trupele germane au trimis fiecare om pentru apărare. Toți ofițerii disponibili, precum și personalul personalului, au fost trimiși pe linia frontului. Când ultimul loc de aterizare nu a mai putut fi abordat de avioanele germane, avioanele de transport au aterizat pe Peninsula Chersonens în mijlocul unei zone de mlaștină, până când au fost și ele private de această oportunitate. Acum, când doar a rămas ruta maritimă pentru îndepărtarea asociațiilor. Au fost căpitani care au stat pe pod 6 zile și 6 nopți fără să fi dormit nici măcar un sfert de oră, trecerea de la Sevastopol la Konstanza durează 30 de ore. Pe drum, principalul pericol a fost amenințat de Forțele Aeriene Ruse. Un locotenent German care a sosit în România cu ultimul transport de nave a spus: *pe nava noastră, arma antiaeriană a tras până când tunul însuși a murit din cauza căldurii arzătoare din țeavă. Dar pe parcursul întregii călătorii nu am văzut nicio navă de război a flotei rusești a Mării Negre*”.

---

[8] *Rolul Crimeei în cursul ultimelor luni în cadrul conducerii războiului german*, în „Universul”, an 61, nr. 130, sâmbătă, 13 martie 1944, p. 5.

București 15 Mai
Armata Română

Evacuare efectivă

„De la cartierul general al Führer-ului, Înaltul comandament al forţelor armate germane comunică:

În ziua de 13 Mai, au fost transportate din Crimeea pe continent ultimele trupe germano-române.

De la 1 Noembrie 1943, bolşevicii au năvălit asupra slabelor noastre apărări cu forţe de mai multe ori superioare numericeşte.

Abia în Aprilie a fost nevoe ca trupele noastre să fie retrase într'un cerc îngust de apărare în jurul Sebastopolului. Dar şi aici au dat greş cu grele pierderi sângeroase pentru inamic, toate celelalte încercări făcute de sovietici, cu 29 divizii de infanterie, cu mai multe divizii de artilerie, cu brigăzi de tancuri şi de marină, de a sfărâma cercul şi de a nimici forţele germane.

Aviaţia de vânătoare, de asalt şi formaţiunile aeriene pentru lupta din apropiere au sprijinit exemplar lupta de apărare a trupelor terestre şi, de la 8 Aprilie până la 12 Mai, au nimicit 604 avioane, 196 tancuri şi 113 tunuri inamice.

Printr'o acţiune de traversare perfect combinată, unităţi ale marinei de război şi de comerţ germane şi române, precum şi formaţiuni de transport ale aviaţiei germane, au transportat pe continent, cu toată intervenţia puternică a inamicului, trupele aliate”[9].

„După ultimele ştiri sosite din Capitala Reichului, se anunţă că Vineri spre Sâmbătă au fost aduse din Crimeea ultimile unităţi de ariergardă.

Transportul acestor ultime unităţi s'a făcut în afară de avioane, cu vase din marina de războiu care a isbutit să sfărâme blocada inamică dela Cherson.

Cu ultimile unităţi nu s'a evacuat numai trupele care luptau, ci şi prizonierii, răniţii, materialul de războiu şi o mare parte din populaţia Crimeei care nu mai voia să îndure jugul bolşevic.

La Berlin se precizează că acest cap de pod a fost menţinut atâta timp cât a fost comandată menţinerea şi se elogiază dârza rezistenţă a trupelor germane şi române care au pricinuit timp de cinci luni pierderi atât de grele inamicului”[10].

Ultimele trupe evacuate

„Cercurile germane bine informate afirmă că de la începutul marelui atac sovietic dat la începutul acestui an au fost evacuaţi din Crimeea peste 180.000 soldaţi germani. Dintre aceştia peste 20.000 au fost transportaţi cu avioanele, iar restul pe cale maritimă. Ultimile trupe germane care s-au evacuat au fost trei ofiţeri şi 74 de oameni cari până în ultima clipă au menţinut poziţiile defensive de la Cherson.

---

[9] *Evacuarea trupelor germano-române din Crimeia a fost terminată*, în „Curentul”, an XVII, nr. 5835, marți, 16 mai 1944, p. 4.

[10] *Crimeea a fost complet evacuată*, în „Țara”, an IV, nr. 884, marți, 16 mai 1944, p. 4.

Contrar afirmaţiunilor sovietice, cu ocazia evacuării Crimeei nu au fost scufundate 190 de vase, ci numai 26 de vase cu un tonaj foarte redus”[11].

Sunt analizate în amănunt operațiile de evacuare din Crimeea și Sevastopol

„Operaţiile de evacuare din Crimeea şi dela Sevastopol sunt descrise şi commentate de către colaboratorul de marină al ziarului *Deutsche Allgemeine Zeitung*, contraamiralul Gadow.

În introducerea sa, contraamiralul Gadow face observaţiunea că nu voeşte să „fabrice o victorie glorioasă“ din această retragere şi din aceste transporturi de trupe, cum au făcut englezii din Dunkerque al lor în1940 sau din retragerea de la Gallipoli din 1916, — ci voeşte mai mult să scoată în relief un fapt extraordinar care a avut drept rezultat aducerea unui mare număr de divizii germane și române spre un nou front.

Contraamiralul Gadow constată:

Marina de război, care se compunea de la început din câteva vase germane de mică capacitate şi câteva forţe maritime române şi italiene în Marea Neagră, a rezolvat problema, timp de ani de zile, pentru asigurarea comunicaţiilor maritime între porturile ucrainene şi porturile Crimeei şi de a ţine în respect flota sovietică. Câteva submarine, vedete rapide, curăţătoare de mine, lacuri de luptă şi vase vânătoare de submarine, aveau în faţa lor o puternică flotă sovietică, compunându-se dintr-un vas de linie, trei crucişetoare, cinci contra-torpiloare şi un anumit număr de vedete rapide şi de submarine.

Mai multe din acestea din urmă au fost scufundate, iar celelalte au stat ascunse în porturile din sudul Mării Negre Batum, Poti şi Sudum, neriscând decât rar să dea câte un atac.

Din toamna anului 1943, Crimeea era în mod practic izolată, după cum relevă contraamiralul Gadow, iar întăririle şi aprovizionarea trupelor erau în mâinile marinei de război şi în cele ale transporturilor maritime.

Când frontul a fost retras din peninsula Kerci spre Sevastopol, formaţiunile armate au fost împinse, în nenumărate rânduri, spre coasta meridională, iar unităţi de ale marinei de război le-au eliberat, transportându-le la Sevastopol. De aci a avut loc, în cursul celei de a doua săptămâni din luna Aprilie, transportarea metodică a soldaţilor, răniţilor, locuitorilor şi prizonierilor spre Constanţa şi Sulina, întrebuinţându-se timp de săptămâni, cu multe dificultăţi, toate vasele de securitate şi de transport cari trebuiau să facă pe mare un drum de 220 mile marine. Vasele au fost obligate să-şi împlinească misiunea lor sub constanta presiune a unei superiorităţi sovietice crescânde în aer şi cu toate nenumăratele atacuri de suprafaţă şi de sub apă".

În această privinţă, contra’amiralul Gadow scrie în esenţă următoarele:

„Iată condiţiunile în cari transporturile şi ambarcaţiunile de securitate trebuiau să lucreze şi să navigheze în ultima fază a evacuării.

---

[11] *Peste 180.000 de soldați germani evacuați din Crimeea*, în „Țara”, an IV, nr. 885, miercuri, 17 mai 1944, p. 4.

Căpitanii şi echipagiile vaselor de comerţ angajate au îndeplinit misiunea lor şi au înlăturat greutăţile într-un mod care merită cea mai mare recunoştinţă.

Mai ales spre sfârşit, vasele de comerţ au fost nevoite să-şi facă plecările lor, aproape fără protecţie.

Posturile serviciilor comandantului marinei în Crimeea şi cele ale şefilor de transporturi maritime, ca şi echipagiile vaselor au fost, timp de săptămâni întregi, ziua şi noaptea, în calmul cel mai complet şi cu cea mai bună organizare, sub conducerea generală a amiralului-comandant din Marea Neagră, vice-amiralul Brinkmann.

Comandantul marinei, contraamiralul Schulz, a rămas ca ultimă poziţie a serviciului german pe uscat şi a comandat îmbarcarea trupelor de acoperire, aflându-se pe o vedetă rapidă.

Între timp, secţiile artileriei de marină puseseră în siguranţă pretutindeni, pe uscat, materialul lor transportabil, aruncând în aer poziţiile și bateriile lor.

Numai grație experienței dobândide în lupta ambarcaţiunilor noastre de război, care au făcut de nenumărate ori, în strâmtoarea Kerci dovada bravurii lor, au putut fi obţinute aceste surprinzătoare fapte de arme, cu pierderi foarte mici”[12].

Felicitările nu au fost lăsate de o parte, așa cum era și firesc au fost și ele notate de presă

„Marele Amiral Dönitz, comandant suprem al marinei de război germane, a adresat subsecretariatul nostru de stat pentru marină următoarea telegramă:

Colaborarea marinei române și germane, cu ocazia evacuării vitejilor luptători din Crimeea, sub greaua presiune a inamicului de o nouă piatră de hotar in lupta comună dusă de naţiunile noastre aflate.

Vă rog să exprimaţi mulţumirile cât şi sentimentele mele de recunoştinţă tuturor marinarilor, atât celor din marina de război română, cât şi celor din marina Comercială română, care, ajutând pe camarazii lor de pe uscat, prin vitera lor, şi-au îndeplinit misiunea cu succes şi fără nicio precupeţire.

Rezultatele comune obţinute până acum, constitue o garanţie, că naţiunile noastre aliate vor rezolva, cu succes, toate misiunile ce li se vor impune în viitor”[13].

Recompensa navelor și echipajelor

„Aproape doi ani, navele noastre de război, pe lângă operaţiunile de minare şi de patrulare au escortat transporturile armatelor şi marinelor aliate peste întinsul Mării Negre, trecând prin barajele de mine sovietice, respingând toate atacurile avioanelor, submarinelor şi forţelor de suprafaţă inamice.

Când s’a ordonat evacuarea Crimeei, tot marina noastră de război a fost aceia care a asigurat îndeplinirea acestei misiuni grele de strânsă cooperare cu unităţile navale uşoare germane, până în ultimul moment al rezistenţei ariergărzilor trupelor de uscat, care au fost şi ele ambarcate sub focul direct al artileriei duşmane.

---

[12] *Operațiile de evacuare din Crimeea și Sevastopol*, în „Curentul”, an XVII, nr. 5838, vineri, 19 mai 1944, p. 4.

[13] *Vitejia marinarilor români elogiată de marele amiral Dönitz,* în „Universul”, an 61, nr. 136, vineri, 19 mai 1944, p. 3.

Trebue să mai ţinem seamă că în cursul acestor operaţiuni „Navele Majestăţii Sale” – cum se intitulează cu mândrie navele noastre de război – au scufundat distrugătorul „Moskova“, câteva submarine şi vedete rapide sovietice şi au doborît numeroase avioane inamice.

Pentru acţiunea lor încununată de succes din prima parte a războiului, M. S. Regele a decorat pavilioanele acestor nave cu ordinul „Steaua României" cu spade în gradul de ofiţer, cu panglică de „Virtutea militară".

Ceremonia înmânării brevetelor decoraţiilor şi prinderii panglicilor la pavilioanele navelor s-a desfăşurat Duminică dimineaţă într-un cadru impresionant de sobru, pentru cinstirea memoriei marinarilor căzuţi la datorie.

Pe cheiul la care sunt acostate navele, sunt aliniate: o companie de onoare cu fanfară şi drapel de la Baza Navală, gărzile cu pavilioanele navelor care vor fi decorate, şi detaşamente de marinari de la nave.

La ora 11 a sosit d. general Şova, ministrul subsecretar de stat al marinei.

După ce a primit raportul, d-sa a trecut în revistă trupele, însoţit de d-nii: viceamiral Ion Georgescu, contraamiral Horia Măcelaru, general de brigadă Ionaşcu, comandor Weyer din partea misiunii marinei de război germane, comandor Butaş, căpitan-comandor Voinescu ş. a.

D. contraamiral Horia Măcelaru a citit decretul regal prin care se conferă ordinul „Steaua României“ cu spade, în gradul de ofiţer, cu panglică de „Virtute Militară" următoarelor nave de război române:

Pavilioanelor distrugătoarelor: *N. M. S. Regele Ferdinand I* (cu 24 de misiuni de război şi 6925 de mile parcurse), *N. M. S. Regina Maria* (cu 31 de misiuni şi peste 10.000 de mile parcurse), *N. M. S. Mărăşeşti* (33 de misiuni, cu 9247 mile parcurse), *N. M. S. Mărăşti* (19 misiuni, cu 3994 mile parcurse), pentru bravura cu care comandanţii, ofiţerii, maeştrii şi echipagiile acestor nave au executat operaţiunile de război pe întinsul Mării Negre, protejând transporturile armatelor de uscat şi marinelor aliate, precum şi operaţiunilor de minare împotriva inamicului, îndeplinindu-şi misiunile în ape minate, fără paravan sau dragaj, sub ameninţarea continuă a submarinelor şi avioanelor inamice. Au grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu acţioneze, scufundând două: unul *N. M. S. Regele Ferdinand I* şi altul *N. M. S. Regina Maria*. Au respins atacurile aviaţiei inamice, atât în largul mării, cât şi în portul Constanţa, doborînd fiecare distrugător câte un avion. În plus, distrugătoarele *N. M. S. Regina Maria* şi *N. M. S. Mărăşti* au colaborat la scufundarea distrugătorului Moskva.

Pavilionului navei port mine *N. M. S. Amiral Murgescu*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipajul acestei nave în executarea a 20 de misiuni de război, din care 11 operaţiuni de minare în apele proprii sau inamice, infectate de mine sovietice şi sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor sau forţelor de suprafaţă inamice, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc, reuşind astfel să asigure protecţii principalelor zone maritime prin barajele de mine care au constituit pentru inamic o piedică hotărîtoare în acţiunile întreprinse .

Pavilioanelor canonierelor: *N. M. S. Stihi Eugen* (peste 120 de misiuni de război, depăşind 10.000 de mile marine parcurse), *N. M. S. Dumitrescu* (150 misiuni, depăşind 10.000 de mile); *N. M. S. Ghiculescu* (170 misiuni, depăşind 13.000 de mile), pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandanţii, ofiţerii, maeştrii şi echipagiile acestor nave în executarea misiunilor de dragaj, de siguranţă A. S. şi patrulare pe întinsul Mării Negre, prin apele infectate de mine sovietice, sub pericolul permanent al atacurilor aviaţiei, submarinelor sau forţelor de suprafaţă inamice, mult superioare ca număr, tonaj şi putere de foc, asigurând transporturile şi toate operaţiunile întreprinse împotriva pericolului de mine sovietice. Prin atacul hotărît şi îndrăzneţ împotriva submarinelor întâlnite, au zădărnicit toate încercările de atac inamice.

Pavilionului *crucişetorului auxiliar Dacia*, pentru curajul şi spiritul de sacrificiu de care au dat dovadă comandantul, ofiţerii, maeştrii şi echipagiul acestei nave în executarea a 11 misiuni de minare sub pericolul permanent al atacurilor avioanelor, submarinelor şi forţelor de suprafaţă inamice, mult superioare ca număr tonaj şi putere de foc, reuşind astfel să asigure protecţii principalelor zone maritime, prin barajele de mine care au constituit pentru inamic o piedică hotărîtoare în acţiunile întreprinse“.

După citirea decretului de decorare a fiecărei nave, d. general Şova, ministrul marinei a prins de pavilioane panglicile „Virtuţii Militare".

Comandanţii navelor au mulţumit, prin d. general Şova, M. S. Regelui, pentru înalte distincţiuni acordate, asigurând că şi de acum înainte marina română îşi va face datoria, însufleţită de aceiaşi dragoste de Patrie şi acelaş spirit de sacrificiu.

În timp ce famfara a intonat „Imnul Regal“, pavilioanele navelor se înalţă la vergă, fâlfâind falnic în bătaia vântului.

A urmat defilarea companiei de onoare cu drapel, într’o admirabilă ținută militară”[14].

Recompensa conducerii reunite a operațiunilor

„Führer-ul a conferit Crucea de Cavaler al Ordinului Crucea de Fier contraamiralului Măcelaru, comandantul-şef al forţelor navale române, ca recunoaştere a meritelor sale dobândite cu prilejul evacuării luptătorilor din Crimeea efectuată în cursul unor violente lupte.

Cu prilejul remiterei insignelor Crucii de Cavaler contraamiralul Măcelaru, vice-amiralul Brinkmann, comandantul forțelor navale germane din Marea Neagră, decorat în acelaşi timp cu Crucea de Cavaler, a cetit în prezenţa ofiţerilor şi oamenilor de trupă români o telegramă a Marelui Amiral Doenitz către ministrul şi subsecretarul de stat al marinei române în care se declară că cooperarea marinelor română şi germană, cu prilejul evacuării bravilor luptători din Crimeea, efectuată în ciuda unei reacţiuni inamice din cele mai violente, însemnează o etapă memorabilă a luptei comune dusă de naţiunile aliate.

---

[14] Serg. TR, Smeu Dumitru, corespondent de război, *Decorarea navelor de război*, în „Universul”, an 61, nr. 137, sâmbătă, 20 mai 1944, p. 3.

În afară de aceasta, telegrama exprimă marinarilor din marina de război şi cea comercială române, cari au luat parte la evacuări, deosebite mulţumiri şi felicitări din partea Marelui Amiral Dönitz. Ofiţeri, subofiţeri şi marinari din marinele de război şi de comerţ române au fost decoraţi cu Crucea de Fier.

Remiterea solemnă a acestor decoraţii s'a făcut în cadrul unei serbări militare ce a avut loc în faţa clădirii ce serveşte de Cartier General Amiralului Comandant al forţelor navale germane din Marea Neagră.

Contraamiralul Măcelaru este primul ofiţer din marina română care a fost decorat, cu Crucea de Cavaler al Ordinului Crucea de Fier"[15].

Recompensa conducerii românești a operațiunilor

„Efortul de legendă pe care marina românească l-a făcut, în ultimele patru săptămâni, în Marea Neagră, în faţa unui inamic înzecit mai numeros cu mijloace reduse faţă de cele ale adversarului, conturează popasul luminos de epopee al neamului întreg, al vitejiei româneşti în războiul crucial al vremurilor actuale.

Despre tot ceia ce a făcut marina românească de război şi comerţ pe frontul din Marea Neagră, singură istoria va avea să-şi spună cuvântul. Pentru neegalatul efort făcut de marinarii noştri, multora dintre ei le-a fost conferită tradiţionala şi înalta decoraţiune de război: „Crucea de fier". Înmânarea acestui însemn de război, s'a făcut de către însăşi un amiral al marinei germane, în cadrul unei solemnităţi desfăşurate deunăzi, când ca o supremă recunoaştere a atâtor merite războinice şi contribuţiuni de seamă, un marinar român a primit – pentru cea dintâi dată – Crucea de cavaler a ordinului „Crucea de fier".

S-au rostit cu acest prilej discursuri, din care se desprinde acelaşi sentiment de frăţietate, la care dă dreptul singură prietenia marinărească.

Înmânarea decoraţiilor s-a facut de către d. amiral Brinkmann în prezenţa a numeroşi ofiţeri superiori din marina de război germană, d-lui amiral Horia Macellariu, ofiţerilor, maiştrilor, subofiţerilor şi marinarilor distinşi cu „Crucea de fier", printre cari şi membrii echipajului unei nave de comerţ române. Onorurile au fost date de o companie din marina germană cu muzică.

ÎNMÂNAREA DISTINCŢIUNILOR

După ce d. amiral Brinkmann a trecut în revistă compania de onoare şi marinarii români propuşi pentru decorare, d-sa a prins la gâtul d-lui c-amiral Horia Macelariu cavaler al ordinului „Mihai Viteazul" şi posesor al „Crucii de fier" cl. Ia, Crucea de cavaler al ordinului „Crucea de fier".

Acordarea acestei înalte distincţiuni de război unui marinar român, a provocat – cum era şi firesc – o deosebită impresiune în rândurile celor prezenţi.

Apoi amiralul german a înmânat fiecăruia dintre marinarii români decoraţiunea ce i-a fost conferită.

Au fost astfel distinşi: Crucea de cavaler a ordinului „Crucea de fier", d. c′amiral Horia Macellariu; „Crucea de fier" cl. I-a d-lor căpit. cdori: Victor St. Voinescu, Dumbravă, Săvulescu; lt. cdori: Foca D. Anton, Iftimescu D. Ion,

---

[15] *Contr'amiralul român Măcelaru decorat de Führer cu Crucea de Cavaler a Ordiului Crucea de Fier*, în „Universul", an 61, nr. 141, miercuri, 24 mai 1944, p. 1.

Niculescu Dumitru; căpitanii: Petru D. Alexandru, Costăchescu, Ion Zaharia, Ghenădescu Paul; „Crucea de fier“ cl. II-a d-lui cpt. cdor. Economu loan, lt. cdori: Samson V. Titus, Bercea Alex., Lungu Corneliu, Mitescu Dotru, Stănescu Gheorghe, Sandu C., Pagone Gh., Eugen Trandafirescu, Antonescu Teodor, Horodnică Alex.; căpit. Savopol N., Bădescu Gh., Ţurcanu N., Constantinidi R., Panaitescu V., Antonescu Florin, Prejbeanu, Receanu Ion, Gomoescu Grig., Stoiculescu D., Şerbănescu Ovidiu, Mihalcea Nic., Spornic D-tru, Moroianu Romulus, Lungeanu C., Ladifieo Radu, Ghica Leon, Tudorică Andrei; locotenenţii: Petrescu Benone, Bruker C., Belaev Eug.; aspiranţii: Chiriac Iordan, Ignatiu Traian, Băltaru Traian, Ionescu Doru, Stănescu Dan, Carp F., Secuianu St.; maiştrilor: Roşculescu Aurel, Miu Vasile, Hârtescu Vasile, Niţulescu Al., Nenu Aurel, Boteanu C., Drăghici St., Petrişor Ion, Rittinger, Stancu Marin, Ţăranu Dobre, Blăjean Victor, Lazăr Ion, Răduleţeanu C., Petrovici E., Cojoacă Paraschiv, Popescu Gh., Stavarache A., Alichiopol P., Andreevici St., Rusu Gh., serg. maj. Dragotă Petre, Andreescu Valeriu, Marin Dumitru, Cornea St., Florea Ion, Sofrone Gh., Voloacă Eug., Popescu Marin, Lache Const., serg. Teodoru Gh., Toma Nic., Pintoiu Fr., Măgureanu Marin, Pop Mircea, Ionescu Dumitru, Georgescu D., Burlescu Virgil, Cişmireanu Const., Badea Ion, Butnaru Eug., Cristea Vasile, Bărburică C.; caporalii: Varga Ion, Botez Aurel, Bena I., Matei V., Cântar Ion, Velehova Gh., Dinu Const., Dorobanţu P. Ion; marinarii: Cărămizaru Gheorghe şi Ispas Petre. Dintre marinarii civili au fost decoraţi d-nii: O. Tokathian, Fritsch Otto, Jean Nichifor.

După ceremonialul simplu dar impresionant al înmânării decoraţiunii de război germane, a vorbit dl. Amiral Brinckmann.

RĂSPUNSUL D-LUI C'AMIRAL HORIA MACELLARIU

Primesc cu emoţiune această înaltă distincţiune de război germană, (...) – nu pentru merite personale – pe cari eu însumi nu mi le recunosc – ci ca pe o nouă misiune pe care dvs. mi-o daţi, aceia de a purta cu onoare acest simbol al eforturilor marinei române de război şi transport, de la începutul alianţei noastre, dar mai ales pentru executarea celor mai grele misiuni, acelea de aprovizionare, apoi de evacuare a Crimeei.

Dacă până la acest război, era considerată ca cea mai grea operaţiune – pe mare – o debarcare forţată, acest război a evidenţiat că a te sustrage de sub presiunea inamicului şi a parcurge marea înapoi, este misiunea cea mai grea, cu rezultate problematice. În acest război, operaţiuni similare au fost la Dunkerque, în Africa, la Gerci, dar nici una nu se poate compara cu aceia a Sevastopolului, care s'a executat sub conducerea dv.

Ţinând seamă de spaţiul parcurs, de mijloacele ce le-am avut la îndemână, de presiunea inamicului şi de ameninţarea unei flote de 20 ori mai mare decât a noastră, putem afirma fără greş că am executat cea mai grea operaţiune de evacuare din istoria operaţiunilor combinate. Meritul este că am reuşit. Rezultatul se datoreşte în prim rând concepţiei, pregătirii şi urmăririi operaţiunii de către dvs., ajutat de către statul major al dvs.

În al doilea rând, execuţiei impecabile a navelor, formaţiunilor şi grupărilor celor două marine română şi germană de război şi de transport.

În al treilea rând – şi mai ales – sudurei indestructibile dintre cele două marine, cari au format un corp unic, sub conducerea dvs., atât din punctul de vedere al concepţiei, al execuţiei, dar cu deosebire acela al unităţii sufleteşti.

Marinarii s-au sacrificat pe ei şi navele lor pentru a-şi salva camarazii din Crimeea. În punctul culminant al operaţiunilor, marina germană şi română a împins ultimul marinar, ultima navă disponibilă în luptă, pentru salvarea eroilor de la capul de pod Sevastopol. Acţiunea şi jertfa marinarilor noştri este de esenţă eroică şi ea poate sta alături de eroismul celor din Crimeea.

Onoare lor!

Solemnitatea a luat sfârşit în atmosfera înălţătoare a entuziasmului de care a fost străbătută, încrederii în isbândă şi în frăţia de arme, prin defilarea companiei de onoare germane, comandanţilor, ofiţerilor, subofiţerilor, marinarilor echipagiilor navelor de război şi comerţ române”[16].

„Berliner Lockal-Anzeiger scoate în evidenţă într'un articol valoarea marinarilor români

La începutul războiului din răsărit, marina de război românească dispunea de forţe reduse. Dar prin acţiunea energică a conducătorilor ei şi în colaborare cu marina germană ea a devenit un factor de seamă în Marea Neagră.

De la luptele din faţa Chiliei şi din delta Dunării, trecând prin luptele din apele peninsulei Kerci şi prin luptele de aprovizionare şi evacuare a trupelor din Crimeea, marina română a participat în ultimii doi ani la aproape toate operaţiunile din Marea Neagră şi a asumat totdeodată o parte din sarcina de importanţă hotărîtoare de a transporta provizii şi materiale trupelor terestre pentru toate operaţiunile forţelor româno-germane din sectorul sudic al frontului răsăritean.

Luptele grele, încheie ziarul, au făcut din marina de război română o unitate omogenă şi experimentată a cărei valoare se va afirma în egală măsură şi în luptele viitoare, ea fiind o garanţie a unui viitor paşnic”[17].

---

[16] Ion Lumezianu, corespondent de război S.M.P. pentru marină, *Solemnitatea ostășească dela Constanța. Pentru strălucitele operațiuni dela Sevastopol și apele Mării Negre, membrii echipagiilor flotei de război și comerț au fost decorați cu Crucea de fier*, în „Curentul”, an XVII, nr. 5845, vineri, 26 mai 1944, p. 4.

[17] *Marina română, un factor de seamă în Marea Neagră*, în „Curentul”, an XVII, nr. 5870, marți, 20 iunie 1944, p. 4. Similar, a se vedea și *Valoarea marinarilor români scoasă în evidență de un ziar german*, în „Universul”, an 61, nr. 168, marți, 20 iunie 1944, p. 5.

BATTLE-FRONT NEWS:
”60.000 OPERATION” IN THE EPOCH NEWSPAPERS
-abstract-

Key Words: ”60.000 Operation”, 1944, newspapers, foreign press, testimonies

The information about the development of the mission known as „60.000 Operation” obviously were the breaking-news of the 1944 springtime. For those who study the „60.000 Operation”, the newspapers can offer a good radiography of those days’ events. The newspapers can be considered like an eyewitness of events and can transmitted emotion through years.

Because of that, a part of the Naval Museum specialists work consists in identifying and to put in circuit press testimonies regarding various events in the history of the Navy.

In the present case, the topic of study is "Operation 60,000" an important moment in our history that we have been talking about for a long time considering that the years of communism did not allow the glorification of a mission carried out together with the German military.

Therefore, I selected testimonies from February-June 1944, from the Romanian press, such as newspapers: ”Țara”, ”Universul”, ”Curentul”, ”Argus”, but also from the foreign press, such as: ”Daily Mail“ and ”Daily Express“, Londra, ”Deutsche Allgemeine Zeitung”, ”Berliner Lockal-Anzeiger”, Berlin and ”Türkische Post”.

O DECORARE
SUB SEMNELE „INCERTITUDINII" ȘI ALE AȘTEPTĂRII

Colonel (r) dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU[*]

În urma încheierii operațiunii de evacuare din Crimeea, la data de 29 mai 1944, pe platoul din fața Gării Maritime din Constanța, s-a organizat și desfășurat unul dintre cele mai ample ceremoniale militare ale Marinei Regale Române din timpul participării la acțiunile de luptă din cel de-al Doilea Război Mondial. În cadrul ceremonialului, conform unor documente de arhive și a unor lucrări de specialitate, au fost conferite unele decorații ale căror decrete de acordare nu au fost identificate sau înmânarea altor decorații s-a făcut mult mai târziu.

Conferirea unei decorații românești, în timpul celui de Al Doilea Război Mondial, s-a făcut numai de către șeful statului în conformitate cu prevederile art. 3 lit. c) din Decretul nr. 3972 din 6 septembrie 1940 ulterior, ale art. 88 din Constituția din 1923: „*Regele exercită următoarele prerogative regale: El conferă decorațiunile române*"[1].

Structura militară, militarul, pentru a primi o decorație, trebuia să îndeplinească condițiile prevăzute în Decretul Regal nr. 1932 din 30 iunie 1941. Potrivit art. VIII din același decret, Comandamentele, Corpurile și Serviciile armatei erau obligate să înainteze tabele nominale cu cei decorați Ministerului Apărării Naționale pentru întocmirea formalităților definitive de decorare. Ulterior, pe baza unui raport întocmit de ministrul Apărări Naționale, se înainta spre aprobare suveranului lista cu propunerile spre decorare. Acesta, dacă era de acord, semna un decret prin care acorda decorația, decret care era publicat în „Monitorul Oficial".

Totul se încheia prin primirea decorației însoțită de brevet de către cel propus spre decorare. Decorația era înmânată de regulă, de monarh „*proprio moto*", sau de către o altă persoană, împuternicită să facă acea activitate. Au existat și situații care au făcut excepție de la regulă și anume: s-a adus la cunoștiința celor propuși spre decorare că monarhul a acceptat să le fie acordată decorația, dar decretele nu a fost semnate sau nu au fost publicate în „Monitorul Oficial"; sau dacă au fost propuși, au primit mult mai târziu decorația. O asemenea situație s-a petrecut și pe parcursul lunilor mai și octombrie ale anului 1944, situație pe care o vom prezenta în continuare.

În urmă cu 80 de ani, s-a desfășurat una dintre cele mai ample acțiuni navale în Marea Neagră, care a constat în evacuarea trupelor din Crimeea (Operațiunea 60.000). În perioada 14 - 24 aprilie [1944 - n.n], marina română și germană a evacuat, în 25 de convoaie escortate, 73.058 militari (20.779 români, 28.349 germani, 723 slovaci, 15.055 voluntari ruși, 2.559 prizonieri, 3.748 civili), pierzând 1,3% din personalul evacuat. Întreruptă la 27 aprilie de către Hitler, evacuarea a fost reluată în

---

[*] Cercetător independent, Târgușor - Constanța.

[1] Biblioteca Națională a României, Colecția „Monitorul Oficial" al României, Partea I, nr. 208 din 8 septembrie 1940, p. 2.

urma primirii ordinului Füher-ului (în noaptea de 8 spre 9 mai 1944), în zilele următoare din Constanța fiind trimise spre Sevastopol mai multe convoaie („Bradul”, „Patria”, „Sturzul”, „Fagul”, „Astra”, „Muska”, „Ovidiu”, „Profetul”, „Pioner”, „Stejarul”, „Barul”), care au îmbarcat, sub bombardamentele aviației și a navelor sovietice și a tragerilor de artilerie inamice, zeci de mii de militari germani și români ce așteptau să fie evacuați.

De această dată au fost evacuați (până la 13 mai) 47.825 militari (15.078 români, 28.992 germani, 336 voluntari ruși, 52 prizonieri, 3.367 civili). Printre cei 1.000 de militari români plecați cu nava „Amiral Murgescu” (12 mai, ora 2.00), s-a aflat și generalul Hartman, comandantul ultimei rezistențe din Herson, unde au rămas circa 10.000 de militari, majoritatea răniți și din detașamentul de acoperire a evacuării. Ultimii militari germani (7 ofițeri și 50 soldați) au fost aduși la Constanța de trei vedete torpiloare germane la 13 mai 1944.

În total au fost salvați 120.183 militari (35.857 români, 59.486 germani, 723 slovaci, 15.391 voluntari ruși, 2.611 prizonieri, 7.115 civili). Cu același prilej au fost evacuate și 11.164 tone de muniție (10.684 pentru germani și 480 pentru români), 1.384 tone diverse materiale (1.093 tone pentru germani și 480 pentru români). Pe timpul transporturilor au fost pierduți 11.000 de oameni (circa 4.000 de români și 7.000 de germani, prizonieri, civili, datorită bombardamentelor aeriene și scufundării sau avarierii unor nave), adică 9 – 10% din cei evacuați[2] .

Extras din Jurnalul de operații al Comandamentului Forțelor Navale Maritime – 29 mai 1944, orele 1745 – Diverse. „*La orele 1030 are loc în fața Gării Maritime, în prezența Domnului General Șova Ministru Subsecretar de Stat al Marinei, Domnului Vice Amiral Brinkmann, Comandantul Marea Neagră, Domnul Vice Amiral Georgescu Ioan Șeful Statului Major Marină, Domnul C. Amiral Horia Macellariu Comandantul Forțelor Navale Maritime, autorităților militare din garnizoană, decorarea Comandanților, ofițerilor și echipajelor români și germani cari s-au distins în operațiunea de evacuare a Crimeei. Au fost decorați: - Pavilionul*[3] *Forțelor Navale Maritime cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *- Vice Amiralul Brinkmann cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *- Contra Amiralul Macellariu Horia cu ordinul Steaua României în grad de mare cruce*; *- Locot. Comandor Foca Anton Comandantul N.M.S. Amiral Murgescu cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *- Locot. Comandor Samson Titus Comandantul N.M.S. Regele Ferdinand cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *- Locot. Comandor Eftimescu* [*Iftimescu – n.n*] *Ioan Comandantul N.M.S. Locot. Comandor Stihi Eugen cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *Locot. Comandor Drîmba Gh. Comandantul N.M.S. Cpt. Dumitrescu cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*; *Căpitan Constantinidi Radu Comandantul N.M.S. Cpt. Dumitrescu cu ordinul Mihai Viteazul cls. III-a*. *Numeroși*

[2]Alesandru Duțu, *Armata Română în Război (1941-1945)*, București, Editura Enciclopedică, 2016, pp. 261-262.

[3] Pavilion – Drapel folosit în marină.

ofițeri, subofițeri și trupă de la navele și Comandamentul Forțelor Navale Maritime, Divizia X-a Siguranță Germană și Serviciul Maritim Român" (sic)[4].

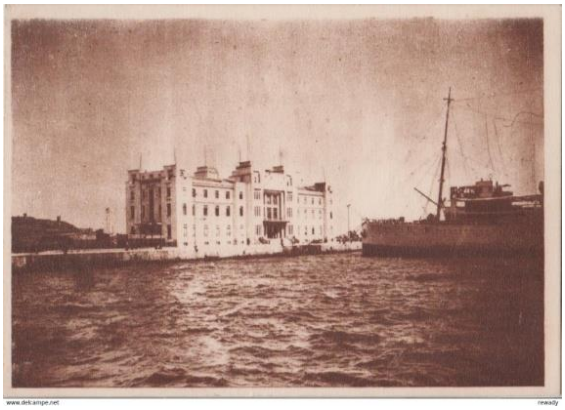


Foto: Gara Maritimă Constanța. Sursa - Internet.

Pavilioanele navelor militare românești aveau să fie decorate în aceeași zi cu Ordinul „Steaua României" cu spade și panglică de „Virtute Militară". Ministrul Subsecretar de Stat pentru Marină, [generalul de Corp de Armată Nicolae Șova – n.n] a conferit Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul" clasa a III-a pavilionului Comandamentului Forței Navale Maritime, viceamiralului Helmuth Brinkmann și comandanților de nave ce nu fuseseră decorați anterior cu acel ordin: locotenent comandor Titus Samson comandantul distrugătorului N.M.S.[5] „Regele Ferdinand"; locotenent comandor Anton Foca comandantul puitorului de mine N.M.S. „Amiral Murgescu"; locotenent comandor Iftimescu Ioan comandantul canonierei N.M.S. „Stihi"; locotenent comandor Constantin Costin comandantul canonierei N.M.S. „Ghiculescu" și căpitan Radu Constantinide comandantul canonierei N.M.S. „Dumitrescu". Contramiralului Horia Macellariu i s-a conferit Marea Cruce a Ordinului „Steaua României"[6].

Autorii volumului „*Glorie și dramă. Marina Regală Română (1941-1945)*", au consemnat că: „*După finalizarea Operației, pavilioanele navelor militare române au fost decorate cu Ordinul „Steaua României" cu spade și panglică de „Virtute Militară". Amiralului Brinkmann și comandanților de nave (numai acelora care nu îl deținea încă), li s-a conferit Ordinul „Mihai Viteazul" clasa a III-a, iar contraamiralului Horia Macellariu, Marea Cruce a Ordinului „Steaua României*"[7]

O referire indirectă, la ceremonialul desfășurat la Gara Maritimă din Constanța, a făcut-o și căpitanul de cursă lungă Mircea Nicolau, care a fost îmbarcat

---

[4] Depozitul Central de Arhivă, Colecția RIJO, C.F.N.M. *Jurnalul de Operațiuni, Vol. II. Pe timpul de la 1 Maiu 1944 la 31 Maiu 1944*, f. 32.

[5] N.M.S. – Nava Maiestății Sale.

[6] Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *Marina Română în Al II-Lea Război Mondial, Vol. II 1942-1944*, București, Editura Făt-Frumos, 1997, p. 284.

[7] Comandor dr. Jipa Rotaru, Comandor dr. Ioan Damaschin, *Glorie și dramă. Marina Regală Română (1940-1945)*, București, Editura Evenimentul și Capitalu, pp. 250-251.

la bordul cargoului „Durostor”, scufundat la 11 mai 1944, de aviația sovietică. Acesta a fost salvat împreună cu alți membri ai echipajului cargoului de către o navă de escortă germană care i-a adus în Portul Constanța, unde au fost debarcați la Dana 10. „*După câteva zile am fost convocați la Gara Maritimă Constanța și împreună cu un grup de ofițeri SMR* [*Serviciul Maritim Român – n.n*], *navele „Ardeal” și „Durostor” și un grup numeros din Marina Regală Română, am fost decorați la sediul amiralității germane din Stațiunea Carmen Sylva, cu Crucea de Fier*”[8].

Foto: Cargoul „Durostor”. Sursa - Internet.

Organizarea și desfășurarea unui ceremonial ca cel din 29 mai 1944, avea la bază prevederile „Regulamentului asupra Serviciului în Garnizoană pentru Trupele de Toate Armele”, ediția 1943, Titlul III - Capitolul 4 – Art. 286 – Ofițerii s-au trupa care urmau a fi decorați cu decorațiuni sau medalii de război române sau străine se așezau pe un rând înaintea centrului trupelor, pe grupe, în raport cu ierahia decorațiunilor, iar în interiorul fiecărui grup în raport cu vechimea în grad. Drapelele (numai drapelul cu subofițerul care-l îl purta și ofițerul de la drapel) se așezau înapoia acestora la 10 m. Trupele, care urmau a asista erau urmărite de comandantul care a organizat acea ceremonie. Unitățile scoase la paradă erau întotdeauna pe jos. Art. 287 – Numai când urma a se decora cu Ordinul „Mihai Viteazul” toți ofițerii care posedau acea decorație, prezenți la ceremonie se așezau la 5 m. înapoia drapelului pe unul sau mai multe rânduri. Când se decorau grade inferioare cu „Virtutea Militară”, gradele inferioare prezente la ceremonie, medaliate cu „Virtutea Militară”, se așezau și ele la 5 m. în stânga ofițerilor decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul”. Art. 388 – Comandantul indicat a face decorarea se apropia urmat de șeful său de stat major de rândul ofițerilor sau gradelor inferioare ce urma a fi decorați. Statul major și escorta rămâneau la 10 pași înapoi. Comandantul trupelor comandă „**Pentru onor înainte prezentați – Arm**”. Ofițerii (gradele inferioare) ce trebuiau decorați, nu executau această comandă. Cel care remitea decorația se ducea în dreptul ofițerului (gradului inferior), citea ordinul de decorare, apoi prindea pe piept decorația sau medalia acordată. Cei decorați la

[8] Dr. Silvia Ioniță, *Al Doilea Război Mondial în colecția de fotografii a Muzeului Național al Marinei Române (1943-1944)*, în *Statul Major al Forțelor Navale. 160 de ani de datorie împlinită*, Constanța, Editura M.N.M.R., 2020, p. 346.

pronunțarea numelui său făceau un pas înainte și luau sabia (arma) „**Pentru Onor**” rămânând în acea poziție, până în momentul când trebuia să intre în rând. Art. 389 – Când se decora cu Ordinul „Mihai Viteazul”, muzica suna, după fiecare decorare marșul „Mihai-Viteazul” (3 tacturi). Ceremonialul *distribuirii decorațiilor (medaliilor) se* termina cu „Imnul Regal”, urmat apoi de defilarea trupelor și a ofițerilor asistenți și nouii decorați. Art. 390 – Defilarea se executa în ordinea următoare, la câte 5 m. distanță: comandantul trupelor, ofițerii decorați cu Ordinul „Mihai Viteazul”, ofițerii decorați cu alte decorațiuni de război pe grade de decorațiuni, trupa decorată cu „Virtutea Militară”, trupa decorată cu alte medalii de război, trupa care asistase la acea ceremonie. Ofițerii și trupa decorați se dispuneau în linie pe un rând. Art. 391 – Când se decora cu insigne de război străine urma a se face de un ofițer străin (ataşatul militar sau ofițer aflat în misiune), i se ataşa unul sau mai mulți ofițeri de stat major români, care îl însoțeau pe ofițerul străin pe tot timpul îndeplinirii acelui ceremonial.

În acel caz remiterea decorațiilor se făcea potrivit obiceiului țării care decora[9].

Acordarea decorațiilor trebuia să respecte prevederile Decretului Regal nr. 1932 din 30 iunie 1941, decret pe care îl vom prezenta în continuare: „MIHAI I, Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României, *La toți de față și viitori sănătate*: Asupra raportului Conducătorului Statului Român și preşedintele Consiliului de Miniştri sub Nr. 60.846 din 1941; În baza dispozițiilor decretelor legi N. 3.052 din 5 Septemvrie și Nr. 3.072 din 7 Septemvrie 1940, Am decretat și decretăm: Art. I. Se aprobă de Noi modificarea dispozițiunilor înaltului decret Nr. 4.031 din 26 Noiemvrie 1937, cu privire la modul de conferire al decorațiunilor de război, administrate de Ministerul Apărării Naționale. Art. II. Ordinele și Medaliile vor fi conferite în timp de război ofițerilor și gradelor inferioare după următoarele categorii: Categoria I: Fapte de arme cu totul excepționale. Categoria II: Fapte de arme deosebite și efectuări de serviciu excepționale pe câmpul de luptă. Categoria III. Fapte de arme obișnuite și efectuări de serviciu deosebite. Art. III. Ordinele și Medaliile naționale de război, ce se pot conferi ofițerilor și gradelor inferioare din fiecare categorie, sunt următoarele: 1. Pentru fapte de arme cu totul excepționale. Ofițeri: Ordinul Militar „Mihai Viteazul” clasa I, clasa II, clasa III. Grade inferioare: Medalia „Virtutea Militară” de război, clasa I, clasa II. 2. Pentru fapte de arme deosebite și efectuări de serviciu excepționale pe câmpul de luptă. Ofițeri – Ordinul „Steaua României”, cu spade și panglică de „Virtute Militară”.

---

[9] ***Marele Stat Major, Secția 5-a A, *Regulament asupra Serviciului în Garnizoană pentru Trupele de Toate Armele*, București, „Tiparul Românesc” Institutul de Arte Grafice, 1943, pp. 128-130.

Foto: Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtute Militară”. Sursa - Internet.

Ordinul „Coroana României”, cu spade şi panglică de „Virtute Militară”; Ordinul „Virtutea Aeronautică”, cu spade. Grade inferioare – Crucea „Serviciul Credincios”, cu spade. Medalia „Serviciul Credincios”, cu spade. Medalia „Aeronautică” cu spade. 3. Fapte de arme obişnuite şi efectuări de serviciu deosebite. Ofiţeri – Ordinul „Steaua României”, cu spade. Ordinul „Coroana României”, cu spade. Ordinul „Crucea Regina Maria”. Crucea „Meritul Sanitar”. Grade inferioare – Ordinul „Crucea Regina Maria”. Crucea „Meritul Sanitar”. Medalia „Bărbăţie şi Credinţă”, cu spade. Art. IV. Panglicele Ordinelor şi Medaliilor de război rămân cele prevăzute în Regulamentul legii Ordinelor Naţionale conferite în timp de război, aprobat prin înaltul decret Nr. 4.345 din 19 Decemvrie 1938, publicat în Monitorul Oficial Nr. 297 din 21 Decemvrie 1938 şi modificat prin înaltul decret Nr. 716 din 10 Februarie 1939, publicat în Monitorul Oficial Nr. 36 din 13 Februarie 1939, cu excepţia Ordinului Militar „Mihai Viteazul”, Medaliei „Virtutea Militară”, şi Medaliei „Bărbăţie şi Credinţă”, cu spade, care rămân cu panglicele existente. Art. V.

Foto: Medalia „Virtute Militară”. Sursa - Internet.

În timp de război Ordinele şi Medaliile arătate la art. III se vor acorda de către comandanţii ierahici, până la limita arătată în dreptul fiecăruia: Astfel: 1. Comandanţii de regimente (şi similare) acordă: a) Pentru faptele din categoria II-a. Ofiţerilor subalterni, comandanţi de plutoane (secţii): Ordinul „Coroana României” cu spade şi panglică de „Virtutea Militară” în grad de cavaler, cu spade cu aprobarea Eşalonului de Comandament imediat superior. Subofiţerilor şi trupei (personalului nenavigant): Medalia „Aeronautică” cu spade cl. III: b) Pentru fapte din categoria III. Subofiţerilor şi trupei: Crucea „Meritul Sanitar”, cl. II, cl. III. Medalia „Bărbăţie şi Credinţă” cu spade, cl. II, cl. III. 2. Comandanţii de Divizie (şi similarii lor): a)

Pentru faptele din categoria I. Subofițerilor și Trupei: Medalia „Virtutea Militară” de război cl. II, după propunerea comandanților de regimente (și similarii lor). b) Pentru fapte din categoria II. Maiorilor și căpitanilor: Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtutea Militară” în grad de Cavaler. Locotenenților-coloneii, maiorilor și căpitanilor: Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtutea Militară” în gradul de Ofițer. Ambele cu aprobarea Eșalonului de Comandament imediat superior. Subofițerilor și trupei: Crucea „Serviciul Credincios” cu spade cl. III. Medalia „Serviciul Credincios” cu spade cl. III. c) Pentru faptele din categoria. Ofițerilor sanitari: Crucea „Meritul Sanitar” cl. II, cl. III. Subofițerilor și trupei: Ordinul „Crucea Regina Maria” cl. II, cl. III. Crucea „Meritul Sanitar” cl. I. Medalia „Bărbăție și Credință” cu spade clasa I. 3. Comandanții de Corp de Armată (și similarii lor): a) Pentru fapte din categoria II. Coloneiilor și locot-coloneii comandanți de unități: Ordinul „Steaua României” cu spade în gradul de Ofițer și panglica de „Virtutea Militară”. Coloneii: Ordinul „Coroana României” cu spade, în grad de Comandor și panglică de „Virtutea Militară”. Ambele cu aprobarea Eșalonului de Comandament imediat superior. Subofițerilor și trupei: Crucea „Serviciul Credincios” cu spade clasa II. Medalia „Serviciul Credincios” cu spade clasa II. Personalul nenavigant: Medalia „Aeronautică” cu spade clasa II. b) Pentru fapte din categoria III. Ofițerilor sanitari: Ordinul „Crucea Regina Maria” clasa II, clasa III. Subofițerilor și trupei: Ordinul „Crucea Regina Maria” clasa I. 4. Comandanții de Armată. a) Pentru faptele din categoria II. Ofițerilor generali: Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtutea Militară” în gradul de Comandor cu aprobarea Eșalonului de Comandament superior. Subofițerilor și trupei: Crucea „Serviciul Credincios” cu spade clasa I. Medalia „Serviciul Credincios” cu spade clasa I. b) Ofițerilor sanitari: Crucea „Meritul Sanitar” clasa I. 5. Comandantul de Căpetenie al Armatei. a) Pentru faptele din categoria I. Subofițerilor și trupei: Medalia „Virtutea Militară” de război clasa I. b) Pentru faptele din categoria II. Ofițerilor generali: Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtutea Militară” în gradele de Mare Ofițer. Clasa I și Mare Cruce. Personalului navigant: Ordinul „Virtutea Aeronautică” cu spade, după propunerea Comandantului de Flotilă. Personalului nenavigant: Medalia „Aeronautică” cu spade clasa I. c) Pentru faptele din categoria III. Ofițerilor sanitari: Ordinul „Crucea Regina Maria” clasa I. Art. VI. Ordinul Militar „Mihai Viteazul” se va acorda conform Regulamentului acestui Ordin, aprobat prin decretul regal Nr. 3.709 din 6 Noiemvrie 1940, publicat în Monitorul Oficial Nr. 261 din 7 Noiemvrie 1940. Art. VII. Toate decorările se vor face pe bază de ordin de zi, care va cuprinde motivele acordării distincțiunilor.

Art. VIII. Comandamentele, Corpurile și Serviciile sunt obligate să înainteze tabele nominale cu cei decorați Ministerului Apărării Naționale pentru întocmirea formalităților definitive de decorare. Art. IX. Toate dispozițiunile contrarii prezentului decret cuprinse în legile anterioare sunt și rămân abrogate. Art. X. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale este însărcinat cu executarea decretului de față. Dat în Sinaia la 30 Iunie 1941. MIHAI. Conducătorul Statului Român și Președintele Consiliului de Miniștri general Ion

Antonescu. Ministrul apărării naționale, General de Corp de Armată Adjutant Iosif Iacobici. Nr. 1932". (sic)[10].

După cum se poate observa în conținutul Decretului Regal nr. 1932 din 30 iunie 1941 nu se făcea referire la decorația specifică Marinei Regale și anume: *Medalia „Virtutea Maritimă" de război*. Prin Decretul Regal nr. 2670 din noiembrie 1936 s-a instituit o decoraţie specifică pentru marinari, aşa cum exista una pentru aviatori. Spre deosebire de decoraţia aviatorilor, care era un ordin, pentru marinari ea a avut doar rang de medalie: „*Medalia Maritimă*". Medalia avea trei clase şi două categorii distincte: pentru personalul navigant şi pentru cel nenavigant. Ambele categorii aveau la toate clasele un număr limitat de membri: câte 1000 pentru clasa a III-a, câte 300 pentru clasa a II-a şi câte 100 pentru clasa I. În preziua sărbătorii Zilei Marinei (15 august, Sfânta Maria Mare), prin Decretul Regal nr. 2775/1938, denumirea decoraţiei a fost schimbată în medalia *„Virtutea Maritimă",* fără ca aceasta să afecteze forma sau celelalte reglementări iniţiale. Din toamna aceluiaşi an, decoraţia a capătat şi însemne „de război" (două spade încrucişate care surmontau însemnul şi dunga aurie de la marginea panglicii).

Medalia avea o formă circulară dar cu marginea vălurită. Pe avers era redată o barcă cu pânze pe o mare agitată, avându-l la pupă pe Isus Christos (aluzie la episodul furtunii din Marea Tiberiadei) şi jos, cifra încoronată a regelui Carol II. Pe revers, central, era redată o ancoră prin al cărui inel trecea, marginal, un lanţ; pe centru era o panglică ondulată pe care era inscripţia „**PENTRU MARINĂ**". Însemnele pentru naviganţi erau surmontate de o coroană regală de care se ataşa panglica, cele pentru nenaviganţi aveau panglica ataşată direct de medalie. Panglica era argintie, străbătută de trei benzi albastru deschis. Din 1941, cifra regelui Carol II de pe avers a fost înlocuită cu cea a regelui Mihai I[11].

I – *Incertitudinea.*

Pe timpul participării la cel de Al Doilea Război Mondial (1941-1945), Armata Română a avut drapele (pentru unitățile de infanterie, artilerie și marină), respectiv stindard (la unitățile de cavalerie și aviație – atunci când unitatea se afla la sol)[12]. Toate bastimentele românești aveau un pavilion prora, de formă pătrată, de culoare galbenă, având la mijloc stema regatului României și de jur împrejur un chenar roșu și un pavilion la pupa, de formă dreptunghiulară, în culorile naționale, având pe galben stema regatului României[13].

---

[10] Depozitul Central de Arhivă, Colecția „Monitorul Oficial" al României, (Partea I), Nr. 158 din 7 iulie 141, pp. 2-3.

[11] https://canord.presidency.ro/ro/pagina/ordinul-si-medalia-virtutea-maritima (accesat în data de 5 martie 2024).

[12] Cornel I. Scafeș, Horia Vl. Șerbănescu, Ioan I. Scafeș, Cornel Andonie, Ioan Dănilă, Romeo Avram, *Armata Română 1941-1945*, București, Editura R.A.I., 1996, p. 194.

[13] *Ibidem,* p. 202.

Foto: Drapel militar model Regele Mihai I. Sursa - Internet.

În volumele: *În plin uragan. Amintirile mele*[14]; *Cavalerii Mării Negre. Ofițeri de marină distinși cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul*"[15]; *23 August 1944 la Constanța*: *Cazul Amiralului Horia Macellariu - Testimonii*[16] este consemnat faptul că Forței Navale Maritime i s-a conferit în mod excepțional Stindardul Ordinului „Mihai Viteazul" [*Stindard de comandament* – n.n]. La 7 noiembrie 1941 a fost instituit *Stindardul Ordinului „Mihai Viteazul"*, care a fost acordat, o dată cu însemnele ordinului, diviziilor și brigăzilor mixte (care la acea dată nu aveau drapel), citate de trei ori prin ordin de zi pe armată, pentru fapte de arme excepționale, săvârșite pe câmpul de luptă[17].

Foto: Stindardul de comandament al Brigăzii 5 cavalerie. Sursa - Internet.

Pe timpul participării la acțiunile de luptă din timpul celui de Al Doilea Război Mondial, doar următoarele mari unități au fost decorate cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul" și au primit Stindardul Ordinului „Mihai Viteazul": Divizia 21 infanterie; Brigada 1 mixtă munte; Brigada 2 mixtă munte: Brigada 4 mixtă munte: Divizia 1 cavalerie (a fost decorată în anul 1946 și nu a mai primit stindard); Brigada 5 cavalerie; Brigada 6 cavalerie, Brigada 8 cavalerie[18].

---

[14] Contraamiral Horia Macellariu, *În plin uragan. Amintirile mele*, București, Editura Sagittorius, 1998, p. 12.

[15] Marian Moșneagu, *Cavalerii Mării Negre. Ofițeri de marină distinși cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul*", București, Editura Militară, p. 298.

[16] Prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, dr. Dan-Dragoș Sighicea, *23 August 1944 la Constanța: Cazul Amiralului Horia Macellariu – Testemonii*, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2021, p. 108.

[17] Cornel I. Scafeș, *op.cit*, p. 192.

[18] *Ibidem*, p. 229.

Comandamentul Forțelor Navale Maritime a fost o structură a Marinei Regale Române de nivel divizie[19]. Toate marile unități: brigadă; divizie; corp de armată; armată, nu aveau Drapel militar în acele timpuri (unitățile de nivel regiment, batalion/divizion independent aveau însă drapel/stindard militar). În acea situație, dacă Comandamentul Forțelor Navale Maritime ar fi avut Drapel militar, nu ar mai fi primit Stindardul Ordinului Militar „Mihai Viteazul". Fotografia realizată la 29 mai 1944, pe platoul din fața Gării Maritime din Constanța, prezintă însă o gardă port drapel cu Drapel militar.

Foto: Participanți la ceremonialul din 29 mai 1944. Sursa -Muzeul Național al Marinei Române.

În urma studierii Colecției „Monitorului Oficial" al României pentru perioada aprilie – octombrie 1944, nu am reușit să identific decretul regal prin care Pavilionul/Drapelul militar al Comandamentului Forțelor Navale Maritime să fi fost decorat cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul" sau aceluiași comandament să îi fi fost acordat *Stindardul de comandament*, așa cum este consemnat și în volumul *Contramiralul Horia Macellariu (1894-1989). Autobiografii din temniță. Miscellanea*[20].

La fel nu sunt publicate decretele care să susțină cele înscrise în *Jurnalul de operații* că și alți marinari români și germani au fost decorați. Decretul de decorare al comandanților de nave români, a fost emis abia în octombrie 1944. La 80 de ani de la redactarea *Jurnalului de operații al Comandamentului Forțelor Navale Maritime*, redactarea care era verificată și semnată de șeful structurii respective, ne întrebăm dacă cele consemnate au fost reale sau nu?

O altă incertitudine este aceea dacă Pavilionul puitorului de mine N.M.S. „Amiral Murgescu" a fost decorat cu Ordinul „Steaua României" așa cum apare într-o fotografie din *Marina Română În Al II-Lea Război Mondial, Volumul II.*

---

[19] Valentin Ciorbea, *Contramiralul Horia Macellariu (1894-1989). Autobiografii din temniță. Miscellanea,* București, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, 2016, p. 119.

[20] *Ibidem*, pp. 136; 289.

Foto: Generalul de Corp de Armată Nicolae Șova decorând pavilionul unei nave participante la evacuarea din Crimeea. Sursa - Internet.

Aceeași situație regăsindu-se și la decorarea contraamiralului Horia Macellariu cu *Marea Cruce* a Ordinului „Steaua României" și anume: în „Monitorul Oficial" pe anul 1944 nu au fost identificate decrete referitoare la decorarea amiralului român precum și a pavilionului puitorului de mine. În volumele: *În plin uragan. Amintirile mele*[21]; *Cavalerii Mării Negre. Ofițeri de marină distinși cu ordinul Militar „Mihai Viteazul"*[22], este consemnat faptul că amiralului român i s-a conferit *Marea Cruce* a Ordinului „Steaua României", dar în respectivele lucrări menționate mai sus nu este redat conținutul decretului de decorare și nici numărul acestuia. Tot aici mai apare și o altă nelămurire și anume: ca să i se acorde *Marea Cruce*, contraamiralul Horia Macellariu ar fi trebuit să primească succesiv celelalte cinci clase ale ordinului (*Cavaler; Ofițer; Comandor; Mare Ofițer; Clasa I*)[23]. Potrivit consemnărilor din memoriul personal, a primit Ordinul „Steaua României" doar în grad de *Cavaler* și *Ofițer*[24].

„*Mărturisesc că această operație mi-a reușit numai datorită colaborării comandamentului român și sacrificiile marinarilor români*", avea să declare oficial la 29 mai 1944, Amiralul Mării Negre [viceamiralul german – n.n] Helmuth Brinkmann[25]. Având gradul de Kapitäne zur See [comandor – n.n], între anii 1940-1942 s-a aflat la comanda crucișătorului greu „Prinz Eugen". La 24 mai 1941, crucișătorul aflat în compunera escadrei navale din care făcea parte și cuirasatul „Bismarck" (escadra navală a Kriegsmarine), a participat la bătălia navală din Strâmtoarea Danemarcei, soldată cu scufundarea crucișătorului greu HMS „Hood" și avarierea cuirasatului „Prince of Wales" (ambele nave făcând parte din Royal

[21] Contraamiral Horia Macellariu, *op.cit*, p.11.
[22] Marian Moșneagu, *op.cit*, p.300.
[23] https://canord.presidency.ro/ro/pagina/ordinul-national-steaua-romaniei (accesat în data de 11 aprilie 2024, orele 09.45).
[24] Prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, dr. Dan-Dragoș Sighicea, *op.cit*, pp. 33; 110.
[25] Nicolae Koslinski, *op. cit*, p. 284.

Navy). În perioada cuprinsă între 22 noiembrie 1943 – 9 noiembrie 1944 a fost comandantul Comadamentului German „Amiral Marea Neagră”.

Foto: Viceamiralul Helmuth Brinkmann.
Sursa - Internet.

Potrivit lucrării *Marina Română în Al II-Lea Război Mondial, Vol. II*[26], al *Jurnalului de operații al Comandamentului Forțelor Navale Maritime*[27], la care se adaugă și alte lucrări de specialitate care au tratat istoria Ordinului Militar de Război „Mihai Viteazul” precum: *Armata Română 1941-1945*[28], *Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul”*[29], *Cavaleri ai Ordinului Militar de Război „Mihai Viteazul”*[30], *Cavalerii Mării Negre. Ofițeri de marină distinși cu Ordinul Militar „Mihai Viteazul”*[31], în baza Decretului Regal **nr. 1072 din 30 mai 1944**, viceamiralului Helmuth Brinkmann i-a fost conferit Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a. În urma studierii colecției „Monitorului Oficial” al României, a fost identificat **Decretul Regal nr. 1072**, care a fost publicat la 27 iunie 1944, dar în conținutul său nu se regăsește și viceamiralul german. Pentru edificarea cititorului redăm în continuare decretul: „MIHAI I, Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României, *La toți de față și viitori, sănătate*: Asupta raportului d-lui Mareșal Ion Antonescu, Conducătorul Statului, sub Nr. 353.290 din 1944; Având în vedere înaltul decret Nr. 1.932 din 30 Iunie 1941, privitor la modul de conferire al decorațiunilor de război. În baza dispozițiilor decretelor legi Nr. 3.052 din 5 septemvrie și Nr. 3.072 din 7 Septemvrie 1940, cu privire la prerogativele Regale, Am decretat și decretăm: Art. I. Conferim decorațiile de război, ofițerilor generali și superiori din armata germană, astfel după cum urmează: Ordinul Militar „Mihai Viteazul” clasa II Generalului de corp de armată Wohler Otto. Ordinul Militar

[26] *Ibidem*, p. 284.
[27] Depozitul Central de Arhivă, Colecția RIJO, C.F.N.M. *Jurnalul de Operațiuni, Vol. II. Pe timpul de la 1 Maiu 1944 la 31 Maiu 1944*, f. 32.
[28] Cornel I. Scafeș, *op.cit*.
[29] Colonel Eugen Ichim, *Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul*”, București, Editura Modelism & Jertfă, 2000, p. 220.
[30] Eugen Stănescu, Gavriil Preda, Mircea Cosma, Iulia Stănescu, *Cavaleri ai Ordinului Militar de Război „Mihai Viteazul*”, Sibiu, Editura SALGO, 2012, p. 291.
[31] Marian Moșneagu, *op.cit*, p. 437.

„Mihai Viteazul” clasa III Generalului de divizie Mannteufel, Generalului Reichsfreiher von Edelnheim, Colonelului Langkeit. Ordinul „Steaua României” cu spade în gradul de Comandor, cu panglică de „Virtute Militară” Colonelului Estor. Art. II. Ministrul Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război este însărcinat cu executarea decretului de față. Dat în Sinaia, la 30 Mai 1944. MIHAI. ANTONESCU Mareșal al României și Conducătorul Statului. Ministru de război, General de Corp de ARMATĂ Constantin Pantazi. **Nr. 1072**” (sic)[32].

Foto: Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a, model 1941. Sursa - Internet.

Până în luna octombrie a anului 1944 când Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” model 1941 a fost închis, în decretele de decorare publicate în „Monitorul Oficial” nu apare numele lui Helmuth Brinkmann. Firesc apar următoarele întrebări: I - a primit decorația sau a fost o omisiune de publicare; II – ce surse documentare au folosit autorii care susțin că acesta a fost decorat?

II – *Așteptarea*.

Dacă în privința decorării Pavilionului/Drapelului militar al Comandamentului Forțelor Navale Maritime cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a, a contraamiralului Horia Macellariu cu *Marea Cruce* a Ordinului „Steaua României” și a viceamiralului Helmuth Brinkmann cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a situația este incertă, datorită neidentificării decretelor regale care să certifice acele decorări, în privința acordării Ordinului Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a comandanților navelor militare române participante la evacuarea din Crimeea a existat o ***așteptare*** și anume: decretul regal prin care aceștia au fost decorați, a fost semnat de către regele Mihai I la 3 octombrie 1944, deci la patru luni distanță în timp față de momentul consemnat în *Jurnalul de operații* – **29 mai 1944**.

„MIHAI I, Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Rege al României, *La toți de față și viitori sănătate*: Asupra raportului ministrului Nostru secretar de Stat la Departamentul de Război cu Nr. 14.134 din 3 Octomvrie 1944, Am decretat

[32] Biblioteca Județeană Constanța, Cota P III 27, Colecția „Monitorul Oficial” al României (Partea I), Nr. 147 din 27 iunie 1944, p. 2.

și decretăm: Art. I. Conferim Ordinul Militar „Mihai Viteazul” clasa III-a ofițerilor superiori și inferiori, pentru fapte de arme excepționale săvârșite pe câmpul de luptă, astfel după cum urmează: Generalului de divizie Stoenescu Sc. Nicolae. Comandorului Roman G. T. August. Locotenentului-colonel Stoenescu Mihail. Căpitanului comandor Dumbravă C. Alexandru. Căpitanului comandor Voinescu St. Victor. Căpitanului comandor Gherghel A. Arpad. **Căpitanului comandor Niculescu I. Constantin**. Căpitanului aviator Vizanty Dan Valentin. Locotenentului comandor Rosescu D. Gheorghe. Locotenentului comandor Samson V. Titus. **Locotenentului comandor Foca P. Anton**. Locotenentului comandor Drâmba G. Gheorghe. Locotenentului comandor Iftimescu D. Ioan. Locotenentului comandor Costin N. Constantin. Căpitanului Ghenădescu P. Paul. Căpitanului aviator Popescu Ciocănel Gheorghe. Căpitanului aviator Pretor D. Dimitrie. Căpitanului aviator Stroici Sp. Gheorghe. Căpitanului Constantinidi A. Radu. Locotenentului aviator Dusescu Hariton. Locotenentului aviator Sotropa I. Leonida. Locotenentului aviator Serescu R. Nicola. Locotenentului aviator Cercel Ovidiu. Locotenentului aviator Marinescu Eugen: Art. II. Ministrul Nostru Secretar de Stat la Departamentul Războiului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentului decret. Dat în București la 3 Octomvrie 1944. **Nr. 1.768**. MIHAI I. Ministrul de război General de Corp de Armată Racovitză [Racoviță – n.n] Mihail” (sic)[33].

În unele lucrări de specialitate precum: *Dicționarul Enciclopedic de Marină*[34] și *Istoria marinei Militare Române. Repere Cronologice 1860-2020*[35] sunt făcute consemnări că locotenentul-comandor Anton Foca comandantul puitorului de mine N.M.S. „Amiral Murgescu” și locotenentul-comandor Niculescu Constantin comandantul distrugătorului N.M.S. „Mărășești” au fost decorați cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” clasa a III-a, primul în anul 1943, al doilea la 12 iulie 1944. Decretul prezentat mai sus arată cu totul altă situație din punct de vedere al datării acordării decorației de război.

Decretul nr. 1768 a fost penultimul decret prin care a mai fost acordat Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul” model 1941, deoarece în baza Decretului nr. 1935 din 18 octombrie 1944, respectivul ordin a fost închis[36]. Și aici apare o anumită „dilemă”: toți ofițerii de marină care se regăsesc în conținutul decretului, au fost decorați în urma participării la acțiuni de lupte duse împotriva Rusiei Sovietice. Ori semnarea și publicarea decretului prin care li s-a acordat decorațiile s-a produs în luna octombrie 1944, când România era aliată cu Rusia Sovietică și lupta împotriva forțelor Axei.

---

[33] Biblioteca Națională a României, Colecția „Monitorul Oficial” al României, Partea I, nr. 242 din 19 octombrie 1944, pp. 2-3.

[34] Coordonator: comandor (r) Anton Bejan, *Dicționar Enciclopedic de Marină, Ediția a II-a revăzută și adăugită*, București, Editura SEMNE, 2010, p. 320.

[35] Andreea Atanasiu-Croitoru, *Istoria Marinei Militare Române. Repere Cronologice 1860-2020*, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2020, p. 95; 98.

[36] Colonel Eugen Ichim, *op.cit*, p. 48.

Dacă în situația puitorului de mine N.M.S. „Amiral Murgescu” este cunoscut faptul că atât nava cât și pavilionul ei au fost capturate de sovietici la 5 septembrie 1944, dar nu prin luptă, în privința Pavilionului/Drapelului militar sau al Stindardului de comandament al Comandamentului Forțelor Navale Maritime situația este incertă și în zilele noastre deoarece nu s-a aflată poziția lor. Dorind a face lumină pe acest subiect, m-am adresat, succesiv, în lunile februarie și martie ale anului 2024, Muzeului Militar Național Regele „Ferdinand I”[37] și Muzeului Național al Marinei Române solicitând în baza *Legii nr. 311/2003 a muzeelor și colecțiilor publice republicată*, sprijin în identificarea acestora.[38] Răspunsurile celor două instituții sunt redate la notele de subsol. În final, îmi exprim speranța, că cineva cu mai multă șansă decât subsemnatul, va reuși să afle ce s-a întâmplat cu acel Pavilion/Drapel militar sau Stindard de comandament și să identifice și decretele de decorare.

A DECORATION
UNDER THE SIGNS OF "UNCERTAINTY" AND WAITING
-abstract-

Key Words: military flag; decoration; the official monitor; royal decree; uncertainty; adjournment; vice-admiral; rear admiral; publication; identification

Following the conclusion of the evacuation operation from Crimea, on May 29, 1944, on the plateau in front of the Maritime Station in Constanța, one of the largest military ceremonies of the Romanian Royal Navy was organized and carried out during the participation in the combat actions of the Second World War. During the ceremony, according to archival documents and specialized works, some decorations were conferred whose awarding decrees were not identified or the handing of other decorations was made much later.

---

[37]Mar 19 at 11:59 AM: *Stimate domnule Gabriel PĂTRAȘCU, Urmare la e-mail-ul dumneavostră trimis pe adresa oficială a instituției noastre la data de 13.02.2024, prin care solicitați o fotografie cu Pavilionul/Drapelul militar al Comandamentului Forțelor Navale Maritime din anul 1944, precum și copii de pe documentele care însoțesc acest drapel, vă informăm următoarele*: 1. *Muzeul Militar Național Regele Ferdinand I nu deține în patrimoniul său Pavilionul/Drapelul militar al Comandamentului Forțelor Navale Maritime, respectiv flamură și hampă cu acvilă*; 2. *În fondurile instituției noastre nu există documente de însoțire sau alte documente din care să rezulte că acest pavilion/drapel militar a fost decorat cu Ordinul Militar de Război „Mihai Viteazul”. Cu stimă, Compartiment Relații Publice*.

[38] Mar 20 at 10:55 AM: *Stimate Domnule Gabriel-George Pătrașcu, Cu regret vă informăm că nu deținem Drapelul militar al Comandamentului Forțelor Navale Maritime din anul 1944 și nici documente aferente acestuia. Așa cum spuneți și Dvs, la desființarea unităților, acestea ajung la MMN „Regele Ferdinand”. Am fi fost deosebit de onorați să putem expune un asemenea artefact al Marinei Militare. Cu aleasă considerație, Comandor Marius Laurențiu Rohart*.

CU PRIVIRE LA ANCHETAREA CONTRAAMIRALULUI HORIA MACELLARIU PENTRU EVENIMENTELE DIN ZILELE DE 23 – 26 AUGUST 1944 DE LA CONSTANȚA

Prof. univ. dr. Valentin CIORBEA[*]

Sursele istorice, și avem în vedere documentele de la unitățile și eșalonul superior al Marinei Regale Române[1], la care cercetătorul trebuie să adauge în studiu memoriile contraamiralului Horia Macellariu, scrise în penitenciarul Gherla, și volumul său „În plin uragan", apărut postum[2], ne relevă pentru zilele de 23 - 26 august 1944 evenimente complexe, de maximă importanță pentru orașul și portul Constanța, după ieșirea României din alianță cu Germania.

În calitate de comandant al Forțelor Maritime, iar din 28 august 1944 comandant superior al Dobrogei, amiralul Horia Macellariu a avut un rol major în decizia desprinderii de forțele germane din Constanța și părăsirea fără luptă și incidente armate a portului de către navele Amiral German din Marea Neagră precum și a trupelor terestre care s-au deplasat în Bulgaria.

Datorită problemelor deosebit de complexe care au apărut în relațiile cu comandanții Armatei Roșii, sosiți la Constanța, contraamiralul Macellariu este convocat la București pentru prezentarea situației din Dobrogea.

Nu va putea pleca imediat. În noaptea de 31 august/1 septembrie 1944 s-a produs un atac în portul Constanța la dana 23 cu două torpile, executat probabil de către un submarin german, intrarea în port fiind lăsată deschisă de sovietici. Nava „Oituz" a fost lovită în pupa, iar cheul din respectiva zonă afectat de ruptura produsă.

Deplasându-se în port amiralul Horia Macellariu constată că un comandor rus susținea că incidentul s-ar datora părții române. Cu fermitate, Macellariu i-a demonstrat ofițerului rus că responsabilitatea le aparține lor întrucât n-au permis măsurile de pază, de siguranță în afara portului și închiderea intrării. Evenimentul a amplificat neîncrederea sovieticilor în ofițerii români.

În dimineața zilei de 1 septembrie 1944 Horia Macellariu primește de la amiralul Oktyabrisky misiunea de a întocmi documentele unei operațiuni în care nave militare și comerciale sub pavilion român plecau la Odessa pentru asigurarea aprovizionării. Semnează ordinul de executare și la ora 16 plecă la București.

---

[*] Membru titular al Academiei Oamenilor de Știință din România/ Academy of Romanian Scientists, 3 Ilfov, 050044, Bucharest, Romania.

[1] Vezi *23 august 1944. Cazul amiralului Horia Macellariu. Testimonii*, prof.univ.dr. Valentin Ciorbea, dr. Dan Dragoș Sichigea (editori), Editura M.N.M.R. (Muzeul Național al Marinei Române), Constanța, 2021 (Passim).

[2] Contraamiral Horia Macelariu, *În plin uragan. Amintirile mele*. Prefață și îngrijirea ediției ediției Ioana-Maria Ionescu, Editura Sagittarius, 1998 (Passim); Valentin Ciorbea, *Contraamiralul Horia Macellariu (1894-1989). Autobiografii din temniță. Miscellaneea*, Editura Academiei Oamenilor de Știință din România, București, 2016, pp. 138 și urm.

Pe 2 septembrie 1944 îl vizitează la spital pe viceamiralul Ion Georgescu, subsecretarul de Stat pentru Marină, internat pentru o rană la picior. Îi prezintă situația de la Constanța. Amiralul Georgescu îi comunică decizia luată de guvern de a-l schimba din funcția de Comandant Superior al Dobrogei și Comandant al Forțelor Navale și numirea la conducerea Școlilor Marine. A explicat că și-a făcut datoria conform ordinelor primite, că postul pe care era mutat era inferior. Își exprimă dorința de a reveni la Constanța. Amiralul Georgescu l-a rugat să accepte funcția, i-a dat asigurări că vor lucra împreună și-l va delega să-l reprezinte la ședințele guvernului. Nu a avut ce face și a acceptat. Viața sa a luat o turnură cu totul neașteptată. La Constanța va reveni după 31 de ani.

Află că în Consiliul Superior al Oștirii s-ar fi decis să fie treacut în poziția de cadru dispensabil. Generalul Victor Precup[3] l-a informat că la sediul Partidului Comunist se depuseseră documente incriminatorii la adresa sa. Decide să adreseze ministrului de Război, generalul Ion Negulescu, un raport înaintat pe 31 ianuarie 1945. În document îi precizează ministrului că nu cunoaște motivele hotărârii, că în activitatea sa nu a făcut politică. Timp de 38 de luni a îndeplinit misiuni strict militare executate în Marea Neagră, „*din ordinul șefilor mei ierarhici*”, iar „*conduita mea a fost neclintit ostășească și elogiată de toți comandanții mei, cum dovedește memoriu meu*”.[4]

Generalul Negulescu a ordonat constituirea unei comisii formată din generalul Nicolae Pălăgeanu, comandatul Corpului teritorial 2 armată și un reprezentant al Subsecretariatului de Stat al Marinei. La 13 februarie 1945 a fost numit în comisie viceamiralul Alexandru Gheorghiu.

Horia Macellariu a întocmit la 5 februarie 1945 un memoriu cu evenimentele la care a fost implicate Forțele Navale Române între 23 august și 1 septembrie 1944. Documentul prezintă succint situația tehnică a navelor din Escadrila de distrugătoare, Escadrila de submarine, secțiile de canoniere, nave miniere, Escadrila de vedete torpiloare, Secția torpiloare, navele de servituți, misiunile în care se aflau navele, ordinul de încetare a ostilităților cu U.R.S.S. și măsurile luate. Memoriul sintetizează evenimentele și ordinele date pe zile: 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 august 1944 și 1 septembrie 1944.

Comisia și-a încheiat cercetarea pe 3 martie 1945. Pentru realizarea primului raport care analizează evenimentele din zilele de 24-26 august 1944, membrii comisiei au discutat cu generalul Costin Ionașcu, contraamiralul Horia Macellariu, căpitanul comandor Constantin Niculescu, subșeful Statului Major al Marinei,

---

[3] Generalul Victor Precup (1889-1958) a fost integrat după Primul Război Mondial în armata română cu gradul de căpitan; s-a implicat în reinstalarea pe tron a lui Carol al II-lea; devine anticarlist; a fost arestat și întemnițat la Doftana, unde l-a cunoscut pe Gheorghe Gheorghiu-Dej, liderul comuniștilor din închisoare, devine simpatizant și membru al Partidului Comunist (vezi cap. IV. *Cazul Precup și asasinarea lui Mihail Moruzov*, în Cristian Troncotă, *Mihail Moruzov și Serviciul Secret de Informații al Armatei Române*, Ediția a II-a, revăzută și adăugită, Editura Evenimentul Românesc, București, 1997, pp. 61-74.

[4] *23 august 1944*, p. 162.

locotenent-comandor Corneliu Lungu, șeful Secției Operații din Statul Major al Marinei. După analiza documentelor și a informațiilor date de cei chestionați s-a concluzionat:

- În ziua de 24 august 1944 ordinul era ca unitățile române să nu îi stârnească pe germani;
- Ordinul primit de Divizia a 9-a (nr. 678.586 din 25 august 1944) era „**de a dezarma sau alunga pe germani**";
- Germanii au acceptat ultimatumul generalului Costin Ionașcu de retragere a forțelor. Bateria „Tirpitz" a fost retrasă în noaptea de 25/26 august 1944. Prin puterea de foc și poziția foarte bine consolidată bateria „*avea o acțiune directă și masivă asupra întregului port Constanța, asupra orașului și coastei până la 36 km*". Provocată putea distruge flota și orașul Constanța;
- Forțele germane aveau „*o evidentă superioritate pe coasta mării*"; forțele germane și române erau intercalate; desprinderea unităților române și intrarea într-un dispozitiv de atac ar fi produs riposta artileriei germane cu consecințe distrugătoare;
- În port forțele germane puteau lovi cu foc întregul port și toate navele; „*dacă s-ar fi cerut forțelor române de a interveni în contra germanilor în zona Constanța ar fi dus la un dezastru național, căci s-ar fi distrus toată flota, tot portul și o bună parte din orașul Constanța*". Navele germane nu mai puteau fi dezarmate întrucât transmiterea ordinului s-a făcut la ora 17.30 pe 25 august 1944. Navele și trupele germane părăsiseră portul, iar unitățile de uscat trecuseră frontiera româno-bulgară „*Deci navele germane cari fuseseră în portul Constanța nu mai puteau fi dezarmate*"(Sic).[5]

Al doilea raport evaluează activitatea contraamiralului Horia Macellariu, care a preluat funcția de Comandant superior al Dobrogei pe 28 august 1944, după plecarea generalului Costin Ionașcu împreună cu Divizia a 9-a în noua misiune.

Documentul reține ordinele și măsurile dispuse de Horia Macellariu:

- În consens cu hotărârea eșalonului superior a precizat cadrul de cooperare cu flota sovietică, în unități române, cu comanda românească împotriva inamicului german;
- După ultimatumul amiralului Gorșkov, comandantul Flotei de Dunăre a U.R.S.S. de a se preda navele sub pavilion român de la Tulcea a cerut dispoziții de la eșalonul superior;
- A transmis în termen ordinele primite de la eșalonul superior navelor de la Tulcea; a dat ordine unităților navale pentru asigurarea intrării în baraje și întărirea pazei depozitelor germane;
- A luat măsuri și a întocmit documente pentru asigurarea ordinii în Constanța;

[5] *Ibidem*, pp. 181-182.

- A organizat paza la magaziile din port şi inventarierea materialelor capturate;
- Pentru evitarea posibilităţii ca navele din baza Constanţa să aibă soarta celor de la Tulcea a intervenit prompt la eşalonul superior obţinând poziţia Ministerului Afacerilor Străine. A fost informat că va pleca la Moscova o delegaţie pentru negocieri, iar la Tulcea va fi trimis un reprezentant al guvernului pentru clarificări cu amiralul Gorşkov;
- După primirea ultimatumului comandamentului Flotei Sovietice, Horia Macellariu s-a consultat cu generalul Eftimiu, reprezentantul guvernului pentru răspunsul dat amiralului Oktyabrisky. În esenţă dată fiind situaţia existentă, documentul preciza că germanii sunt alungaţi, ca atare nu înţelegea oportunitatea ultimatumului; toate documentele privind barajele şi zonele minate vor fi date comandamentului sovietic; cooperare numai în unităţi române; solicită fixarea legăturii între comandamentul român şi rus;
- Stabilirea măsurilor de pilotare a navelor ruse care intră pe 30 august 1944, ora 2.40;
- Se trimit la Statul Major al Marinei solicitările trupelor ruse în materiale, spaţii, maşini, combustibili, libera circulaţie a rublei ş.a.

Informat de Statul Major al Marinei referitor la cerinţele ruşilor, Ministerul de Externe precizează că pretenţia ruşilor de a controla materialele nu se va accepta. Dacă se insistă cu forţa, se va protesta, nu se acceptă comandament sovietic la Constanţa întrucât situaţia „*nu era de ocupaţie militară*”.[6] În realitate trupele sovietice se comportau ca învingători şi ocupanţi.

- Se pun la dispoziţie spaţiile solicitate;
- Circulaţia rublei nu se acceptă, problema urmând să fie discutată de reprezentantul guvernului Valerică Georgescu cu mareşalul Feodor Tolbukhin (1894-1949), comandantul trupelor sovietice de ocupaţie;
- Chemarea amiralului Macellariu la Bucureşti pe 31 august 1944;
- Despre atacul cu torpile din noaptea de 31 august – 1 septembrie 1944, raportul comisiei de anchetă a reţinut protestul amiralului Macellariu la reproşurile comandantului rus Derevenco, care învinuia partea română;
- Plecarea la ora 16.00 (1 septembrie 1944) a amiralului Macellariu pe care o anunţa în scris amiralilor ruşi, Basiste şi Azarov, dar şi comandantului unităţilor terestre ruse.

Comisia de anchetă concluzionează după evaluarea cu atenţie a tuturor surselor şi informaţiilor că a existat „***o situaţie nelămurită dintre forţele noastre şi forţele sovietice***”; Guvernul, Marele Stat Major şi Statul Major al Marinei au acţionat şi dirijat „***atitudinea forţelor noastre pe o declaraţie de armistiţiu şi pe declaraţia d-lui Molotov, a căror prevederi nu au fost de fapt acceptate şi semnate de U.R.S.S. decât la data de 12 septembrie 1944***”.[7] Forţele române se considerau aliate şi

[6] *Ibidem*, p. 191.
[7] *Ibidem*, p. 193.

cobeligerante, în consecință raportul comisiei general Nicolae Pălăgeanu și viceamiral Al. Gheorghiu preciza că „*toate ordinele care s-au dat (de) contraamiralul Macellariu Horia vizau aceste lucruri (aliați și cobeligeranți)*”(Sic).

Comandanții ruși nu primiseră niciun ordin referitor la armistițiu. În consecință îl considerau pe Horia Macellariu și forțele armate pe care de comanda „*drept învinse și prin urmare toate punctele de vedere la discreția forțelor U.R.S.S.*”.[8] De altfel în seara lui 25 august 1944 (ora 21.15) I.V. Stalin și mareșalul S.K. Timoșenko au semnat un ordin adresat Fronturilor 2 și 3 ucrainiene care intraseră în România de a continua misiunile de luptă și după comunicatului Regelui Mihai din 23 august 1944. Se ordona ca să se explice comandanților români că „*Armata Roșie nu poate înceta operațiunile militare până când nu vor fi lichidate forțele armate ale nemților*”. Pentru unitățile române care se predau „*organizat, în componență completă, să fie primite în condiții speciale*”. Unitățile care se angajau în lupta cu inamicul german își păstrau organizarea și armamentul. De la regiment la Statul Major al diviziei se vor încadra ofițeri ruși, iar diviziile vor lupta ca unități distincte, dar între formațiunile sovietice în baza ordinelor transmise de Statul Major rus. Formațiunile române care refuzau să lupte trebuiau dezarmate, militarii arestați și trimiși în lagăre. Asigurarea resurselor revenea României.[9]

Revenind la Raport se constata că datorită situației și ordinelor primite, contraamiralul Macellariu s-a aflat în situații dificile, preocupat de aplicarea ordinelor eșalonului superior și astfel „*să pară nesincer față de comandantul sovietic*”.[10]

Contraamiralul Macellariu a abordat relațiile cu comandanții ruși cu demnitate, hotărât să apere interesele statului român și să realizeze cooperarea cu trupele ruse contra inamicului german. A trebuit să facă față unor situații deosebit de grele în care l-au pus comandanții ruși. Luând cunoștiință de conținutul raportului comisiei generalilor Pălăngeanu-Gheorghiu, care a cercetat și evaluat corect activitatea sa, Horia Macellariu adresează viceamiralului Bărbuneanu la 10 martie 1945 o succintă solicitare în care sintetizează aprecierile comisiei. Pe 17 martie 1945 cere modificarea notării de serviciu din *Memoriu* pe care i-o făcuse, pentru anul 1944, amiralul Georgescu defavorabil.

Activitatea sa dedicată Marinei Regale, excepționalele sale merite pe frontul Mării Negre nu au mai contat, la 24 martie 1945 a fost trecut în rezervă, abuziv și nemeritat. Corabia strălucitei sale cariere a tras la cheu definitiv, după 31 de ani, 3 luni și 23 de zile.

Decorațiile naționale și străine sunt mărturii ale valorii sale de excepțional comandant:

1. Ordinul „Coroana României” în gradul de Cavaler cu spade și panglica de „Virtutea militară”;

---

[8] *Ibidem*, p. 194.

[9] Alesandru Duțu, *Al Doilea Război Mondial (1 septembrie 1939 – 2 septembrie 1945). O altfel de cronologie*, Editura Univers Enciclopedic, 2021, pp. 565-566.

[10] *23 august 1944*, p. 194.

2. Ordinul „Crucea de război 1916-1918” cu baretele 1916-1918;
3. Medalia „Victoria”, 1921;
4. Ordinul „Steaua României” în grad de Cavaler;
5. Ordinul „Coroana României” în grad de Ofițer;
6. Medalia „25 de ani de serviciu”;
7. Medalia „Peleș”;
8. Ordinul „Virtutea Maritimă”, clasa a II-a;
9. Ordinul „Steaua României” în grad de Mare Ofițer;
10. Ordinul „Coroana României” în grad de „Comandor cu spade”;
11. Ordinul „Vulturul German”, clasa I-a cu spade;
12. Ordinul „Crucea de Fier” clasa a II-a (Germania);
13. Ordinul „Crucea de Fier” clasa I-a (Germania);
14. Ordinul „Crucea de Fier” în grad de Cavaler (Germania);
15. Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a;
16. „Legiunea de Onoare” în grad de Cavaler (Franța);
17. O decorație de război oferită de Slovacia;
18. O decorație de război oferită de Croația;

Problemele sale nu s-au încheiat. Este vânat de Comisia Aliată de Control (Sovietică), care cere guvernului dr. Petru Groza să fie anchetat. I se aduc învinuiri nefondate: colaborator apropiat al amiralului Brinkmann, atitudine criminală la 23 august 1944 deoarece a facilitat retragerea armatei germane și mai mult, ar fi pregătit planuri pentru a respinge trupele sovietice de pe litoralul românesc.

Viceamiralul Bogdenko, președintele Comisiei Aliate de Control (Sovietică) îi aduce grave acuze amiralului Horia Macellariu: nu a respectat Convenția de Armistițiu și se face vinovat că nu s-a opus plecării flotei germane din portul Constanța. Bogdenko cere răspicat judecarea lui Macellariu. Se pune întrebarea care convenție de armistițiu? Documentul nu fusese încheiat în intervalul 23-26 august 1944.

La sediul din București al Partidului Comunist se depun delațiuni. Demn, Macellariu refuză să meargă la Partidul Comunist, fiind încrezător în poziția șefilor săi ierarhici.

În baza a două acuzații, „*scrise la aceeași mașină de scris și având același conținut*”[11], este anchetat de acuzatorul public Dumitru Săracu, care în cazul Horia Macellariu se va dovedi corect. Din cercetarea celor 35 de documente solicitate Statului Major al Marinei și anchetarea lui Macellariu conchide că acuzațiile „*nefiind dovedite, nu se poate face în speță aplicarea nici unui text din Legea 312/1945* (din 24 aprilie 1945 pentru urmărirea și sancționarea celor vinovați de dezastrul Țării sau de crime de război n.n.) *în sarcina sa negăsindu-se nici o culpabilitate*”.[12]

Comisia Aliată de Control (Sovietică) și-a continuat presiunea asupra instituțiilor românești pe tema 23 august 1944 la Constanța și a cazului Horia Macellariu. Viceamiralul Bogdenko a adresat în numele Comisiei Aliate de Control

[11] Valentin Ciorbea, *Contraamiralul Horia Macellariu*, p. 154.
[12] *Ibidem*, p. 155.

la 11 septembrie 1945 un set de întrebări Tribunalului Poporului, Cabinetul 7. Răspunsul este întocmit de Dumitru Săracu care conchide: „*Dacă fuga flotei germane din portul Constanța s-ar fi produs după primirea ordinului de deschiderea focului contra ei atunci culpabilitatea contraamiralului ar fi fost indiscutabilă*”.[13]

Viceamiralul Bogdenko trimite la 13 decembrie 1945 o altă notă în care revine tema poziției flotei române în evenimentele declanșate după lovitura de stat de la 23 august 1944, dând o interpretare tendențioasă. La Constanța și în porturi din Delta Dunării flota română ar fi acționat până la 25 august 1944 alături de flota germană împotriva Uniunii Sovietice. Trupele germane terestre au operat de asemenea la Constanța și pe litoral împotriva Uniunii Sovietice. Până la ora 4.00, în dimineața zilei de 24 august 1944 la Constanța și în porturile Dunării Maritime, „*N-au fost operațiuni militare între români și germani, ci invers a avut loc faptul așa rușinos pentru România când Flota Maritimă Militară din Constanța, în mod legal și fără pierderi să scoată din Constanța la data de 25 august 1944 toate vasele lor militare de comerț, trupele de uscat și bateriile*”. Din această cauză aviația sovietică, perorează Bogdenko, a efectuat misiuni de bombardament.[14]

La 8 ianuarie 1946 Mihail Ghelmegeanu, președintele Comisiei Române pentru aplicarea Armistițiului, este atenționat de Bogdenko asupra evenimentelor din zilele de 24-25 august 1944 venind cu aceeași interpretare uluitoare. Nu ar fi aplicat prevederile Convenției de Armistițiu semnată după cum am precizat pe 12 septembrie 1944 (!!!). Adică n-a dezarmat și arestat trupele și navele germane în baza unui document încă nesemnat. Viceamiralul Bogdenko reproșează lui Ghelmegeanu că organele române nu au făcut cercetări și n-au pedepsit vinovații. Consideră „*starea de fapt intolerabilă*” și cere anchete și pedepse.[15] Deși nu este nominalizat în document, contraamiralul Horia Macellariu era primul vizat.

Mihail Ghelmegeanu trimite o informare lămuritoare președintelui Consiliului de Miniștri Dr. Petru Groza privind învinuirile viceamiralului Bogdenko. O nouă atenționare este trimisă de generalul Vinogradov, șeful Statului Major al Comisiei Aliate de Control (Sovietice) președintelui Consiliului de Miniștri, Dr. Petru Groza, prin care se respinge sentința dată în cazul Macellariu. Comisia Aliată consideră vinovați, unități și persoane „*care trebuiau să se opună plecării flotei germane și n-au procedat așa*”. Se cere anchetă „*cât mai repede*” și rezultatele să fie transmise Comisiei Aliate.[16]

A fost sesizat și Subsecretariatul de Stat al Marinei pentru a-și preciza poziția. Amiralul Petre Bărbuneanu comunică în scris șefului guvernului că a ordonat Statului Major pregătirea unui memoriu privind evenimentele de la 23 august 1944 și poziția Marinei Regale. Solicită constituirea unei comisii speciale cu misiunea „*Să*

---

[13] *23 august 1944*, p. 207.
[14] *Ibidem*, p. 208.
[15] *Ibidem*, p. 215.
[16] Apud Nicolae C. Petrescu, *op. cit.*, pp. 169-170.

scoată concluziunile necesare față de învinuirile aduse de Comisiunea Aliată de Control în România”.[17]

Subsecretariatul de Stat al Marinei a întocmit un document sintetic „*Observațiuni asupra evenimentelor care au avut loc la Mare și la Dunăre de la 23 august 1944, privitoare la atitudinea forțelor Marinei Regale, față de forțele germane*” semnat de amiralul Petre Bărbuneanu. Prin explicații clare și succinte prezintă misiunile Marinei Regale la 23 august 1944, încetarea operațiunilor militare împotriva U.R.S.S., poziția față de trupele germane. Se precizează că nefiind provocări din partea germanilor nu au fost declanșate acțiuni militare, Statul Major al Marinei nu a ordonat nimic în respectivul sens, iar fără ordin superior comandanții unităților Marinei Regale „*nu puteau să-și ia răspunderea de a începe lupta pe cont propriu*”.[18] Se punctează misiunile antigermane îndeplinite pe Dunăre care au dus la capturarea a 138 de nave germane preluate de U.R.S.S.

Pentru cooperarea cu sovieticii comandamentul Marinei Regale a depus eforturi, dar faptul că armistițiul nu era cunoscut de Comandamentul Naval Sovietic „*realizarea unei cooperări, chiar din primul moment a suferit întârzieri*”.[19] Raportul pune dezarmarea și luarea navelor de sovietici pe seama „*unor întâmplări nenorocite, străine de voința și acțiunea comandanților români*”.[20] La 28 februarie 1946 generalul de divizie Vinogradov, șeful Statului Major al Comisiei Aliate de Control (Sovietică) trimite guvernului Dr. Petru Groza o adresă în care revine asupra necercetării și nestabilirii vinelor celor vinovați de plecarea flotei germane de la Constanța fără „*opunere din partea flotei de pază litorală a României*”.[21]

Din adresă aflăm că s-a trimis un răspuns. Cercetările făcute de Tribunalul Poporului au stabilit nevinovăția contraamiralului Horia Macellariu. Vinogradov sublinia că „*nu poate să fie luată în considerație de noi*”, cum se comunicase ministrului Justiției, Lucrețiu Pătrășcanu. Pentru sovietici nu conta justiția română.

În numele Comisiei Aliate de Control (Sovietică) Vinogradov „*insistă asupra măsurilor ce trebuiesc luate, că faptul plecării flotei germane din Constanța la 25.08.1944 să fie cât mai repede anchetat de către organele cu autoritate și rezultatul cercetărilor să fie comunicat Comisiei Aliate de Control în termen cât mai scurt*”. Horia Macellariu rămâne ținta principală a conducerii sovietice a Comisiei Aliate de Control, iar dezincriminarea nu era acceptată.

Întrucât presiunea și nerăbdarea sovieticilor a atins cote înalte pentru a răspunde presiunilor, ministrul de Război, generalul Constantin Vasiliu-Rășcanu, a dat curs Memoriului Secretariatului de Stat al Marinei din 23 ianuarie 1946 de a se constitui o comisie condusă de către generalul de corp de armată, Mihail Lascăr în calitate de președinte și membrii general de divizie, Grigore Nicolau și general de

[17] *Ibidem*, p. 221.
[18] *Ibidem*, p. 222.
[19] *Ibidem*, p. 224.
[20] *Ibidem*.
[21] *Ibidem*, p. 227.

brigadă Ioan Popescu. Comisia a fost numită pe 14 martie 1946. Raportul comisiei Mihail Lascăr a fost depus conducerii Ministerului de Război pe 20 mai 1946.

Generalul Vinogradov își manifestă printr-o nouă adresă înaintată Ministerului de Război la 23 mai 1946 nemulțumirea că nu fusese informat asupra rezultatelor cercetărilor. Pe un ton ferm notifică: „*Dacă, Comisia Aliată de Control încă o dată atrage atenția D-voastră spre a da dispoziție pentru urgentarea comunicării rezultatului cercetărilor cazului plecării nestingherite a flotei germane din apele României*”(Sic).[22]

După ce a studiat documentele depuse de generalul Mihail Lascăr, ministrul Constantin Vasiliu-Rășcanu înaintează cabinetului Președenției Consiliului de Miniștri rezultatele și documentele susținătoare: „*raportul Comisiei de anchetă 43 de file, cu 2 anexe 5 file; un dosar cu documente anexe 5 file; un dosar cu documente anexe la raportul comisiei de anchetă 113 file; Memoriu întocmit de Subsecretariatul de Stat al Marinei relativ la evenimentele ce au loc la Mare și Dunăre după 23 august 1944; 1 dosar text 50 file; 1 dosar anexe (44 anexe conform opisului*”(Sic). În adresa de depunere a dosarelor generalul C. Vasiliu-Rășcanu raporta lui Petru Groza poziția sa: „*Sunt de acord cu concluziunile Comisiei de cercetare că numai împrejurările excepționale au făcut ca flota germană să poată părăsi portul Constanța, fără a fi atacată. Incidentele de pe Dunăre sunt datorită necunoașterii situației zilei de către cei în cauză*”.[23]

Revenim la conținutul documentului realizat de comisia Mihail Lascăr intitulat „*Raport cu rezultatul cercetărilor întreprinse de Comisia specială constituită conform Ordinului Domnului Ministru de Război Nr. 21.885 din 14 martie 1946 pentru stabilirea răspunderilor față de învinuirile aduse de Comisia Aliată de Control cu privire la evenimentele ce s-au petrecut la Mare și Dunăre după 23 August 1944*” (Sic).[24]

Comisia specială Mihail Lascăr a studiat și analizat documente variate începând cu Memoriu Statului Major al Marinei, Jurnalele operative reconstituite, „*originalele fiind pierdute sau capturate sau predate U.R.S.S.*”, dosarele operative existente, rapoartele primite de comandanții din unitățile terestre și de la nave, memoriile scrise, dar și explicațiile date de comandanții marilor unități din Dobrogea: contraamiralul Horia Macellariu, contraamiralul Alexandru Stoianovici, comandorul Nicolae Bardescu și generalul Costin Ionașcu. La comisie au mai fost intervievați și alți ofițeri care au avut responsabilități importante în evenimentele de după 23 august 1944 în Marina Regală.

După prezentarea conținutului adreselor Comisiei Aliate de Control (Sovietice) cu învinuirile aduse conducerii Marinei Regale privind neexecutarea prevederilor Convenției de Armistițiu (art. 1 și 2), situație care nu este investigată de organele abilitate și nimeni nu este incriminat,[25] Comisia Lascăr evaluează raportul

---

[22] *Ibidem*, p. 233.
[23] *Ibidem*, p. 235.
[24] *Ibidem*, p. 236.
[25] *Ibidem*, pp. 236-237.

de forțe româno-germane la 23 august 1944. La categoria nave unde „*germanii dispuneau de o mare superioritate numerică de vase (79 față de 25), care era și mai evident că din totalul navelor române, numai 3 erau disponibile*”[26]. Navele române și germane erau intercalate.

La forțele de litoral, românii dispuneau de 11 baterii de coastă cu 39 guri de foc, dispuse de la Gura Portiței la Vama Veche cu bătaie între 10 și 15 km. Germanii aveau 2 baterii „Tirpitz” cu 3 tunuri de 280 mm cu lovire la 35 km și „Ivan D.”, cu 4 tunuri de 150 mm cu bătaie la 18 km. Calibrul mare și puterea de concentrare a focului pe port și oraș le asigura „*un avantaj marcant*”,[27] conchide Comisia Lascăr.

La forțele terestre, Divizia a 9-a avea 12 batalioane, dispuse pe litoral și în adâncime. Germanii aveau 11-12 batalioane, din care 5 puternic înarmate, 4 erau la Constanța și 1 la Mangalia. Germanii erau superiori prin armamentul de infanterie. Se puteau concentra rapid dispunând de mijloace de transport și erau bine instruiți.

La Dunăre, românii aveau superioritatea dată de cele 6 monitoare, 2 vedete fluviale, flotila de dragaj și gruparea de siguranță (2 vedete fluviale, 2 stații plutitoare de 47 mm, 2 pontoane ASA, nave de comandament și auxiliare. Germanii aveau la Sulina 4 nave de dragaj (R-boat), 6 pontoane de transport (M.F.R.), 2 vânătoare de submarine (K.F.K.) și 1 remorcher. Între Galați și Ismail dispuneau de 18 pontoane și o unitate de dragaj fluvial pentru zona Galați și Sulina.

Forțele terestre românești dominau zona Deltei Dunării și a litoralului fluvial de la Jibrieni la Sf. Gheorghe (3 batalioane de infanterie marină, 1 companie de debarcare, 1 baterie aruncătoare de 120mm, 4 baterii de câmp, 4 baterii de coastă, 4 baterii artilerie A.A. și 1 stație artilerie grea. Existau, cum au constatat membrii Comisiei speciale, dezavantaje datorate dispunerii pe un sector întins, lipsit de mijloace de comunicație și capacitate de manevră.

Comisia specială a analizat organizarea comandamentelor reținând responsabilitățile. Comandamentul Flotei Maritime se subordona Amiralului German din Marea Neagră pentru misiunile de convoaie, siguranța comunicațiilor și operațiunilor contra forțelor inamice de suprafață, dincolo de bătaia tunurilor artileriei. Orice misiune trebuia aprobată de Statul Major al Marinei Regale.

Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial era subordonat Statului Major al Marinei. La Dunăre Comandamentul Forțelor Navale Fluviale se subordona Statului Major al Marinei și obligativitatea de cooperare cu unitățile terestre Divizia a 9-a se subordona Corpului 2 Armată, primea ordin direct și de la Marele Stat Major. Raportul răspunde și la întrebarea cum se execută actul de comandă în preajma zilei de 23 august 1944. Două Directive operative, nr. 48 din 10 februarie 1944 al Marelui Stat Major și nr. 2 al Statului Major al Marinei făceau precizările necesare executării actului de comandă, coordonarea tuturor forțelor terestre, aeriene și maritime. Forțele navale maritime, de litoral și fluviale acționau în misiuni cu forțele terestre și aviația pentru a ține inamicul cât mai departe de litoral. În ipoteza în care inamicul debarca, toate forțele maritime și fluviale din Dobrogea se subordonau Corpului 2 Armată,

[26] *Ibidem*, p. 138.
[27] *Ibidem*.

mai precis Divizia a 9-a. Conform Directivei nr. 48. Statul Major al Marinei își menținea poziția de eșalon superior.

Autorii Raportului au conchis că organizarea și executarea actului de comandă „*era complicată și greoaie, dând posibilitatea la interpretări în detrimentul clarității și precizării misiunilor*”.[28] Comandantul Forțelor Navale Maritime, se preciza în concluzie la prima parte a raportului, că nu se subordona operativ Diviziei a 9-a, dar avea consemn să participe cu navele din port la misiunile precizate de generalul Costin Ionașcu. Documentul preciza că la 25 august 1944 forțele germane din portul Constanța și litoral se aflau în poziția de inamic debarcat.

Următoarea temă avută în vedere de autorii Raportului a fost precizarea evenimentelor și stabilirea fazelor de derulare. Raportul propune două faze. Prima debutează cu „*declararea armistițiului*” pe 23 august 1944, și durează „*până la începerea ostilităților contra trupelor germane*”. Cea de a doua fază ține „*până la lichidarea forțelor germane*”. La Marea Neagră în Faza 1 s-au derulat trei evenimente:„*încetarea ostilităților față de U.R.S.S.; încetarea subordonării față de Comandamentul german; expectativă față de armata germană*”. Raportul subliniază că s-a acționat în baza ordinelor primite de la eșalonul superior. În continuare sunt enumerate misiunile ordonate și activitățile imediate începând cu ora 22.45: alarma, siguranța la nave, supraveghere a germanilor, tăierea legăturilor de transmisiuni cu germanii, evitarea provocării germanilor, desprinderea de comandamentul german ș.a. Raportorii evidențiază că unele măsuri luate de comandamentele marilor unități din Dobrogea au devansat ordinele de la eșaloanele superioare „*ceea ce denotă acte de inițiativă juste și conforme cu situația creată în urma Proclamației Regelui și Comunicatelor Guvernului*” (Sic).[29]

Evaluând ordinele și dispozițiile stabilite de comandamentul Forțelor Navale Maritime și Divizia a 9-a s-a concluzionat că scoaterea navelor din portul Constanța în Mare ar fi determinat germanilor suspiciunea de provocare, iar sovieticilor de încălcare a armistițiului. Separarea navelor sub pavilion român în port impunea manevre și spațiu pentru ambele flote, operațiune inoportună în situația dată. Măsurile luate de germani de alarmare excludeau surprinderea din partea navelor românești. Dacă s-ar fi acționat, totuși, în situații de eșec consecințele pentru flotă și port ar fi fost devastatoare.

Raportul reține evenimente din 24 august 1944, precum atenționarea germană, convocarea amiralului H. Brinkmann de generalul Costin Ionașcu, cerințele impuse acestuia, primirea de către Divizia a 9-a la ora 13.00 a ordinului Marelui Stat Major de a trimite de urgență 3 batalioane și 3 baterii la București. Îmbarcarea în tren s-a făcut la ora 20.00, germanii evacuează în noaptea de 24/25 august 1944, postul de comandă de la Carlton.

25 august 1944 are în Jurnalul zilei survolări de avioane sovietice, bombardarea portului Constanța, deplasarea Batalionului 4 din Regimentul 40 infanterie la Ianca pentru reluarea controlului aeroportului preluat de germani, la

[28] *Ibidem*, p. 242.
[29] *Ibidem*, p. 244.

Cernavodă este făcut prizonier generalul Eckart von Tschammer und Osten, comandantul trupelor germane din Dobrogea, primirea ordinului „*pentru dezarmare* ***sau*** *alungarea trupelor germane din Dobrogea*” (s.n.) de comandatul Diviziei a 9-a. Raportul conține câteva concluzii la evenimente din Faza I-a: comandamentele din Dobrogea au avut inițiative juste dovadă a înțelegerii „*momentului politico-militar în fața căruia au fost puși*”.[30] Ordinele de la eșaloanele superioare „*au fost executate cu loialitate și stricteț*e”.[31]

Pentru a evita posibile interpretări de agresiune nu s-a ripostat împotriva atacurilor avioanelor sovietice. Autorii Raportului subliniază că „*buna credință și sinceritatea arătate de comandamente și unități trebuiesc relevate în mod deosebit*”. Nu s-a putut stabili „*vreun act de colaborare cu germanii, dar nici cel puțin o vagă intenție*”.[32]

Faza a II-a începe în opinia autorilor Raportului odată cu primirea, la ora 11.45 de către Divizia a 9-a, pe 25 august 1944 de la Marele Stat Major, ordinul telefonic privind blocarea deplasării trupelor germane din Dobrogea în Muntenia; dezarmarea sau alungarea trupelor germane în Bulgaria. Ora 13.00 se dă ultimatumul trupelor germane de a părăsi regiunea Dobrogea în două ore; plecarea flotei germane începând cu ora 14.00 sub asigurarea bateriei „Tirpitz”, care a plecat în noaptea de 25 august. La ora 17.30 comandamentele de Marină au primit ordine să dezarmeze germanii. Peste 30 de minute de la Statul Major al Marinei se primește ordinul în detaliu. Dezarmarea navelor germane și de litoral se va face în cooperare cu Divizia a 9-a. Germanii dezarmați trebuiau internați în lagăre ori alungați peste granița româno-bulgară.

Raportul subliniază că „*Ambele ordine au fost primite după ce flota germană părăsește portul Constanța*”.[33] S-au luat măsuri de protecție a portului Constanța și Mangalia, de camuflare, paza depozitelor, blocarea navelor germane de pe Dunăre. Nu a intrat în calcul urmărirea navelor germane neavând nave disponibile, întunericul care se apropia, depărtarea vapoarelor inamice, posibila acțiune a bateriei „Tirpitz”, „*operația nu era în acord cu hotărârea luată prin ultimatumul dat forțelor germane de Divizia a 9-a de a părăsi portul Constanța*”.[34] Nici Statul Major al Marinei nu a avut în intenție urmărirea navelor germane, „*dacă ar fi socotit-o necesară ar fi ordonat-o*”.[35] Flota germană plecată din Constanța a pierdut 45% din totalul navelor și 75% din forța combativă. Divizia a 9-a a început în 26 august 1944 să se deplaseze pe calea ferată pentru a se alătura unităților care luptau pentru eliberarea Transilvaniei, Horia Macellariu era comandant superior al Dobrogei pentru apărarea regiunii contra germanilor.

---

[30] *Ibidem*, p. 248.
[31] *Ibidem*.
[32] *Ibidem*.
[33] *Ibidem*, p. 250.
[34] *Ibidem*.
[35] *Ibidem*.

Cercetarea s-a limitat la evenimentele din zilele 23-26 august 1944 aşa cum s-a cerut comisiei Mihail Lascăr. Concluzii după evaluarea evenimentelor din Faza a II-a surprind responsabilităţile şi efectele plecării navelor şi unităţilor germane din Dobrogea. Raportul subliniază că „*hotărârea de a impune plecarea flotei germane să părăsească Portul Constanţa, fără luptă, într-un timp fixat, aparţine comandantului Diviziei a 9-a, care exercita comanda în zona portului Constanţa în condiţiile directivelor operative*”.[36] Generalul Ionaşcu a justificat decizia în faţa Comisiei speciale prin consecinţele blocării plecării navelor germane, izbucnirea unei confruntări armate defavorabile întrucât forţele germane erau superioare. Distrugerea navelor şi a portului ar fi pus trupele sovietice în imposibilitatea utilizării lor. S-au evitat consecinţele dramatice pentru constănţeni. Unităţile Diviziei a 9-a primiseră misiunea de a participa la eliberarea Ardealului şi în consecinţă nu trebuiau expuse.

Prin dezarmarea a 12.953 de militari germani s-a facilitat înaintarea unităţilor sovietice. Bateria „Tirpitz” „*nu putea fi dezarmată*”. Avea un sistem genistic foarte puternic de apărare. Nu existau forţe disponibile pentru atacarea bateriei germane. Dacă s-ar fi declanşat un atac din parte forţelor române s-ar fi ajuns la „*o luptă sângeroasă şi de durată, care ar fi costat multe vieţi, multe distrugeri pe litoral şi Divizia ar fi fost împiedicată complet de la noua misiune*”.[37] Ordinele de la Marele Stat Major permiteau trupelor germane să părăsească regiunea. Nu puteau trece în Muntenia; în funcţie de poziţie puteau fi dezarmate sau alungate în Bulgaria; reţinerea militarilor dezarmaţi.

Evaluând evenimentele din 25 august 1944 din perspectiva strategico-politică din Dobrogea membrii comisiei au concluzionat analizând argumentele generalului Ionaşcu că hotărârea sa de a impune plecarea forţelor navale şi terestre germane din Constanţa, „*fără luptă, a fost impusă de configurarea dispunerii forţelor, de raportul favorabil germanilor, de cerinţele ordinelor superioare*”.

De altfel raportul sublinează că plecarea flotei germane s-a datorat, fără dubiu, executării ordinelor primite. Comisia nu a depistat intenţii de colaborare cu germanii, ci o poziţie de desprindere de fostul aliat „*şi alăturarea cu sinceritate de eroica armată sovietică*”.[38]

Partea a doua a Raportului analizează evenimentele de pe Dunăre şi litoralul maritim între Vâlcov şi Sf. Gheorghe. Documentul sintetizează acţiunile principale din noaptea de 23/24 august 1944, şi cursul zilei de 24 august 1944 în sectoarele Sulina, Vâlcov, Chilia, Ismail, Galaţi. Evaluând evenimentele, ordinele şi activităţile derulate, Raportul conchide: subordonarea faţă de germani nu a ridicat probleme la Dunăre, valoarea foştilor aliaţi era slabă.

Ordinele primite s-au executat „*cu strictețe și bună credință*” cum cerea armistiţiul. Excepţiile constatate s-au datorat problemelor tehnice la transmisiuni, zonei geografice speciale a Deltei. Este nominalizat monitorul „Brătianu”, care a

[36] *Ibidem*, p. 251.
[37] *Ibidem*, p. 252.
[38] *Ibidem*, p. 253.

ripostat la atacul aviatic sovietic, deși semnalase că era navă românească. Cu toate că unitățile române nu au mai ripostat, atacurile sovietice au provocat pierderi materiale, în nave scufundate și oameni. Cercetările „*ample și amănunțite*” n-au constatat pe Dunăre vreo încercare de cooperare cu fostul aliat împotriva forțelor sovietice.[39] Plecarea navelor germane în amonte până pe 25 august 1944, ora 17.00, când a venit ordinul de dezarmare, s-a circumscris precizărilor declarației guvernului că se pot retrage dacă sunt neagresive. Documentul a reținut problemele legate de armistițiu despre care sovieticii precizau că n-au cunoștiință.

Faza a II-a pe Dunăre este diferită decât cea de la Constanța. În principal misiunea a constat în capturarea navelor germane care afluiau între Tulcea - Baziaș și retragerea unităților de infanterie marină din Delta Dunării.

Conducerea Forțelor Fluviale a îndeplinit ferm ordinul de strângere a tuturor mijloacelor de plutire la malul stâng al fluviului între Piua Pietrii – Călărași, trupele germane ne mai având mijloace de trecere în Muntenia. Pe fluviu s-au capturat sute de nave. S-a cooperat cu forțe sovietice în operațiunile de transport și trecerea fluviului, la dezarmarea trupelor germane în sudul Munteniei și la Porțile de Fier. Raportul subliniază că „*nu s-a constatat nici un act de ostilitate contra unităților sovietice”*. S-au evitat acțiunile care puteau fi interpretate potrivnice armistițiului. Toți militarii „*de la soldat până la general, au dovedit complet bună credință și perfectă loialitate în aplicarea armistițiului*”.[40]

Raportul se încheie cu concluzii generale. Sintetizăm: Marina Regală în baza documentelor emise în seara zilei de 23 august 1944 au încetat complet în noaptea de 23/24 august 1944 operațiunile militare cu trupele sovietice. Măsurile adoptate înainte de ordinele transmise de eșalonul superior „*dovedesc neîndoios gradul superior de înțelegere a situației create prin declararea armistițiului*”.[41] S-au evitat ferm „*acte, gesturi, manifestări ce s-ar putea interpreta ca fiind contrare armistițiului*”.[42] Nu s-a constatat cooperarea cu trupe germane după 23 august 1944. S-a adoptat de partea română o atitudine „*strictă și energică, amenințarea cu represalii și utilizarea forței au impus germanilor respectarea angajamentului declarat de guvernul român*”. S-a respectat decizia cuprinsă în Comunicatul guvernului din 23 august 1944 că unitățile germane se pot retrage în liniște „*cu condiția categorică de a nu fi agresive*”. Raportul rezumă că plecarea navelor germane din portul Constanța „*s-a produs în urma unui act de comandament, lămurit prin justificările aduse și având la bază numai considerațiuni de ordin strategico-tactic*”.[43] Comisia Mihail Lascăr încheie expozeul cu aprecierea că alte interpretări ating „*buna credință, loialitatea, sinceritatea și onoarea nu pot fi puse în discuție*”(Sic).[44]

---

[39] *Ibidem*, p. 259.
[40] *Ibidem*, pp. 261-262.
[41] *Ibidem*, p. 262.
[42] *Ibidem*.
[43] *Ibidem*, p. 262.
[44] *Ibidem*, p. 263.

Analiza evenimentelor din zilele de 23-26 august 1944 vine să explice, să confirme și să întărească nevinovăția lui Horia Macellariu. Evenimentele îl așează în comandamentul unit al marilor unități de la Constanța, care a avut o atitudine unitară privind respectarea ordinelor superioare în cazul plecării trupelor germane și salvarea portului și a orașului Constanța.

Perioadele de anchetă pentru Horia Macellariu au fost grele, stresante și incriminatoare. Bunăoară a trebuit să lămurească de ce a avut decorații germane. A explicat și a reușit să elimine acuzațiile de „*filogerman*". În acele zile contraamiralul Macellariu a fost izolat de mulți colegi care s-au temut de posibile consecințe, de Marina Regală pe care a iubit-o și servit-o cu patriotism desăvârșit. Spre onoarea lor membrii celor două comisii de anchetă au dat dovadă de maximă corectitudine. Nu s-au lăsat intimidați, au prezentat și interpretat evenimentele în conformitate cu adevărul evident, au apărat demnitatea contraamiralului Horia Macellariu, prestigiul Marinei Regale și al Armatei României.

Rămâne însă întrebarea la care istoricul trebuie să răspundă: De ce numai contaamiralul Horia Macellariu a fost dorit intens de șefii sovietici din Comisia Aliată de Control cercetat și judecat pentru evenimentele din zilele de 23-25 august 1944 de la Constanța?

Explicațiile se află în misiunile îndeplinite cu succes în Marea Neagră la comanda Escadrilei de Distrugătoare și a Forțelor Navale Maritime între 26 ianuarie 1942 – 2 septembrie 1944. Comandanții ruși l-au urât pe Horia Macellariu, pe care n-au reușit să-l învingă. După intrarea trupelor sovietice în Constanța s-au manifestat față de Horia Macellariu cu aversiune și dușmănos. Pentru a înțelege contextul trebuie avut în vedere că trupele sovietice după intrarea în România au aplicat politica învingătorului cu comportament discreționar.

Cazul Horia Macellariu este unic. Este însă exemplul din multe altele de imixtiune a ocupanților sovietici în treburile interne ale României, care nu s-a finalizat conform dorinței lor.

REGARDING THE INVESTIGATION OF REAR ADMIRAL HORIA MACELLARIU FOR THE EVENTS OF AUGUST 23-26, 1944 IN CONSTANȚA

-abstract-

Key Words: August 23, 1944; Constanța; investigation; Horia Macellariu

The study analyses the events of August 23-26, in Constanța, as well as the role played by Rear Admiral Horia Macellariu. At the request of the Allied Commission of Control (Soviet), Horia Macellariu was the only Great Unit Commander investigated for not fulfilling the conventions of the truce. Both the criminal investigation board as well as the two commissions, made up of generals and admirals, found Horia Macellariu not guilty.

CONSIDERAȚIILE SECRETARULUI DE STAT AMERICAN EDUARD STETTINIUS JR. CU PRIVIRE LA LUCRĂRILE CONFERINȚEI DE LA DUMBARTON OAKS (1944)

Dr. Teodora GIURGIU[*]

România a participat la cel de Al Doilea Război Mondial începând cu data de 22 iunie 1941, până la 23 august 1944, când a ieşit din războiul contra Naţiunilor Unite şi s-a alăturat operaţiunilor militare contra Germaniei şi Ungariei.

La 12 septembrie 1944, a semnat Convenţia de Armistiţiu, document semnificativ pentru evoluţia ulterioară a ţării noastre pe plan intern şi internaţional. Convenţia are 20 de articole şi şase anexe şi conţine clauze militare, economice, politice, teritoriale, administrative.

Pentru îndeplinirea prevederilor cu caracter militar din Convenţia de Armistiţiu au fost implicate structuri ale Ministerului de Război, coordonate de Secretariatul General pentru Aplicarea Armistiţiului, precum şi din Marele Stat Major[1].

Una dintre aceste instituții a fost Delegaţia Militară, înfiinţată în cadrul Comisiei Române pentru Aplicarea Armistiţiului, care a figurat şi în organica Comisiei Române de Legătură cu Comisia Aliată de Control, iar în urma intrării în vigoare a Tratatului de Pace, s-a transformat în Secţie Militară şi a funcţionat în cadrul Comisiei Ministeriale pentru Aplicarea Tratatului de Pace pe lângă Preşedinţia Consiliului de Miniştri. Prin Decizia Ministerială nr. 1695 din 27 ianuarie 1948, Secţia Militară a fost desfiinţată[2].

În fondul de arhivă creat de *Structurile militare române care au lucrat pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu şi a Tratatului de Pace*, am identificat în dosarul nr. 228, o serie de documente întocmite de specialişti ai Delegației Militare din cadrul Comisiei Române pentru Aplicarea Armistițiului referitoare la conferințele premergătoare încheierii celui de Al Doilea Război Mondial.

Nota de serviciu nr. 102501din 18 martie 1945, semnată de generalul Septimiu Pretorian[3], șeful Delegației Militare, trasează o serie de responsabilități:

---

[*] Arhivele Militare Naționale Române.

[1]*Structuri militare române care au lucrat pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu şi a Tratatului de Pace, Inventar arhivistic,* vol. I, Bucureşti, Editura Militară, 1999, p. 166.

[2]*Ibidem*, p. 167.

[3]Septimiu Pretorian (n. 21 decembrie 1893, Ţânţăreni, jud. Gorj - d. 23 septembrie 1977, Bucureşti); absolvent al Şcolii Pregătitoare de Ofiţeri de Infanterie (1912-1914), al Şcolii Speciale Militare de la Saint Cyr (octombrie 1919-septembrie 1920) şi al Şcolii Superioare de Război (1924-1927); grade: sublocotenent (1 iulie 1914), locotenent (1 noiembrie 1916), căpitan (9 septembrie 1919), maior (31 martie 1924), locotenent-colonel (1 ianuarie 1934), colonel (31 martie 1938), general-maior (23 martie 1944), general-locotenent (23 august 1946); a fost şeful Biroul Operaţii din Inspectoratul 2 General al Armatei (1927-1932), şeful Secretariatului General al M.Ap.N. (1933-1938), comandantul Regimentului 11 Grăniceri (1938-1939), Regimentului III Dâmboviţa nr. 22 (1939-1940) şi al Regimentul 89 Infanterie

„1. Colonel Siminel, ca şef al Grupului ofiţerilor de legătură şi interpreţi, va aduna elementele necesare pentru a întocmi un studiu asupra:

- Conferinţei de la Teheran;
- Conferinţei de la Yalta.

2. Va folosi în acest scop documentele de presă obişnuite apărute în acel timp (colecţia ziarelor) şi orice altă lucrare ad-hoc, cum ar fi buletinele M.St.M. –Secţia II etc.

3. Scopul:

a) de a se arăta în acest studiu, pentru lămurirea tuturor ofiţerilor din C.R.A.A.[4], punctele politice-economice-războinice şi diplomatice discutate de către «cei 3 mari» şi măsurile luate;

b) de a se avea de pe acum documente cât mai complete asupra întregului ciclu de conferinţe dintre aliaţi (U.R.S.S., S.U.A. şi Anglia), pentru ca personalul nostru să fie pregătit atunci când poate, tot de aici, din C.R.A.A. (în special Delegaţia Militară), se vor lua delegaţi şi ajutoare când vor începe tratativele sau preliminariile de pace.

4. Studii identice vor întocmi:

- colonel Văsescu
- maior Prager

(1941-1942). Ulterior, a fost numit subşef de stat-major al Armatei 4 (1942-1943), comandantul Brigăzii 1 Infanterie (1944), şeful Delegaţiei Militare din Comisia pentru Aplicarea Armistiţiului (septembrie 1944-octombrie 1946), secretar general al M.Ap.N. (1946-1947) şi şef al Marelui Stat Major (1947-1948); decoraţii: Medalia „Avântul Ţării" (1913), Ordinul „Steaua României" clasa a V-a cu panglică de „Virtute Militară", Ordinul „Sfânta Ana" clasa a V-a cu spade şi fundă (1917), Medalia „Pacea în Balcani", Ordinul „Coroana României" clasa a V-a în grad de cavaler, medalia „Crucea comemorativă a războiului din 1916-1918" cu opt barete, Ordinul „Coroana României" în grad de ofiţer (1924), Medalia „Victoria" (1923), Furajera „Mihai Viteazul" (1931), „Semnul onorific de 25 de ani serviţi în armată" (1935), Medalia „Peleş" (1933), Ordinul „Sfântul Alexandru" (1934), „Legiunea de Onoare" în grad de ofiţer (1938), „Polonia Restituta" în grad cruce de ofiţer (1935), Ordinul „Leul Alb" clasa a IV-a (1935), Medalia „Aeronautică" clasa a III-a (1935), Medalia „Ferdinand I" cu spade pe panglică, Ordinul „Steaua României" clasa a IV-a în grad de ofiţer cu spade şi panglică de „Virtute Militară" (1941), Ordinul „Crucea de Fier" clasa a II-a (1941), Ordinul „Sfântul Stanislas", Ordinul „Steaua de Aur", Medalia „Virtutea Maritimă" clasa a III-a nenavigant (1946) ş.a.; la 1 mai 1948 a fost trecut în rezervă; după două luni a fost judecat de Tribunalul Militar Bucureşti, fiind acuzat de luare de mită şi abuz de putere; a fost condamnat la 12 ani de închisoare; pedeapsa i-a fost redusă, în 1951, cu cinci ani; 2 ani şi 3 luni a efectuat munci agricole la Penitenciarul Aiud şi muncă silnică la Canalul Dunăre - Marea Neagră. După eliberare, s-a angajat ca gestionar la Întreprinderea 502 Construcţii din Braşov (Oraşul Stalin la vremea respectivă); a fost reabilitat şi înmormântat cu onoruri militare la cimitirul Ghencea Militar. (Vezi pe larg ****Şefii Marelui Stat Major General - Enciclopedie*, coordonator general-locotenent (r) Dr. Avram Cătănici, Bucureşti, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2014, pp. 170-173).

[4]Comisia Română pentru Aplicarea Armistiţiului – n.n.

pentru celelalte conferințe care au avut loc de la începutul războiului 1941, ca de exemplu:

- Dumbarton Oaks
- Carta Atlanticului
- Canada etc.

Repartiția subiectelor de mai sus, între cei 2, o va face fiecare.

5. Se cere claritate și documentație cât mai detaliată, pentru ca oricine să înțeleagă totul fără greutate și, mai ales, fără alte explicații.

6. Planul pentru toți ar fi următorul:

a) preliminariile conferinței, care au fost cauzele care au provocat-o;

b) desfășurarea conferinței:

- participanți, date, loc etc.;

c) punctele esențiale dezbătute și hotărârile luate:

- politic
- economic
- financiar
- războinic
- diplomatic.

Urmările lor și aplicarea lor până la 15 martie 1945.

d) concluzii – încheiere;

e) păreri:

- din presă
- din alte lucrări critice
- personale (ale autorilor).

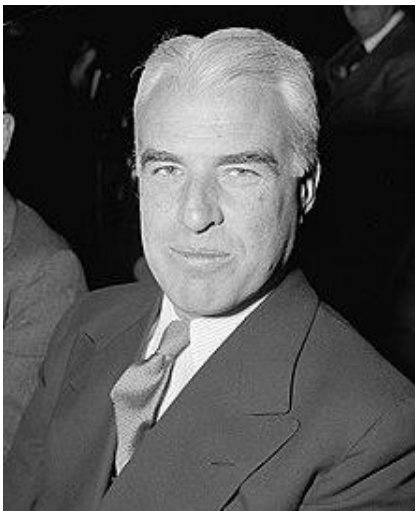
7. Timp de lucru: 20 zile, cu începere de la 20 martie 1945”[5].

Ne vom opri în continuare asupra unui document, tradus în limba română de specialiștii Delegației Militare, intitulat „Ce înseamnă planul de pace - Dumbarton Oaks?” al secretarului de stat american Edward Stettinius jr.

Conferința de la Dumbarton Oaks s-a desfășurat în anul 1944, în două etape: între 24 august și 28 septembrie – cu participarea U.R.S.S., S.U.A. și Marii Britanii – și între 29 septembrie și 9 octombrie – cu participarea S.U.A., Marii Britanii și Chinei. Organizarea conferinței în două etape se explică prin aceea că U.R.S.S. nu intrase încă în război împotriva Japoniei și nu participa la acele consfătuiri, care priveau acest război. La sfârșitul lucrărilor au fost adoptate propunerile pentru crearea unei organizații internaționale generale, care marchează acordul statelor participante cu privire la o gamă largă de probleme privind viitoarea organizație. Unele capitole au fost menținute, fără schimbări deosebite, la Conferința de la San Francisco. În privința unor probleme discutate nu s-a ajuns la un acord deplin, ci numai la enunțuri de reglementare (procedura de vot în Consiliul de Securitate, problema teritoriilor dependente ș.a.). S-a căzut de acord asupra componenței

[5]Arhivele Militare Române (în continuare A.M.R.), Fond Structuri militare române care au lucrat pentru aplicarea Convenției de Armistițiu și a Tratatului de Pace, dosar nr. crt. 228, ff. 121-122.

Consiliului de Securitate (cinci membri permanenți și șase nepermanenți), a delimitării funcțiilor dintre Consiliu și Adunarea Generală, în care urmau să fie reprezentate toate statele membre ale organizației[6].



Edward Stettinius Jr.

Se impun câteva repere biografice ale lui Edward Stettinius jr[7]. S-a născut la 22 octombrie 1900, la Chicago. A absolvit Școala Pomfret în 1920 și a urmat cursurile Universității din Virginia. A părăsit Virginia în 1924, doi ani mai târziu devenind asistentul vicepreședintelui „General Motors", John Lee Pratt. A preluat poziția lui Pratt în 1931, ajungând astfel să-l cunoască pe Franklin Delano Roosevelt, care l-a implicat în dezvoltarea programelor de ajutorare a șomerilor. După ce a părăsit „General Motors" în 1934, a lucrat pentru „United States Steel Corporation" până în 1940, în 1938 devenind președinte al consiliului său de administrație.

Edward Stettinius jr. și-a început cariera guvernamentală în 1939, ca președinte al Consiliului pentru Resursele de Război, apoi ca membru al Comitetului Consultativ al Consiliului de Apărare Națională (1940), președinte al Consiliului de Priorități și director al Diviziei de Priorități a Biroului de Management al Producției (1941).

El și-a asumat rolurile cruciale de director al ajutorului de împrumut și închiriere și asistent special al președintelui în 1941, funcții pe care le-a ocupat până când a devenit subsecretar de stat în 1943.

După pensionarea secretarului de stat Cordell Hull din cauza unor probleme de sănătate, Stettinius jr. a devenit secretar de stat la 1 decembrie 1944.

El a fost președintele Conferinței de la Dumbarton Oaks din 1944.

---

[6]***_Dicționar Diplomatic_, București, Editura Politică, 1979, p. 250.

[7]https://history.state.gov/departmenthistory/people/stettinius-edward-reilly (accesat la 09.04.2024); https://en.wikipedia.org/wiki/Edward_Stettinius_Jr. (accesat la 09.04.2024).

În calitate de secretar de stat, Stettinius jr. l-a însoțit pe preşedintele Roosevelt la Conferința de la Ialta din februarie 1945, unde s-au întâlnit cu prim-ministrul britanic Winston Churchill și cu premierul sovietic Iosif Vissarionovici Stalin pentru a discuta probleme precum războiul din Pacific cu Japonia, viitorul statut politic al Europei de Est și ce ar trebui făcut cu Germania după capitularea acesteia.

Stettinius jr. a prezidat și delegația Statelor Unite la Conferința Națiunilor Unite, desfășurată la San Francisco între 25 aprilie și 26 iunie 1945, care a reunit delegați din 50 de națiuni aliate pentru a crea Organizația Națiunilor Unite.

El a demisionat din funcția de secretar de stat la 27 iunie 1945, pentru a deveni primul ambasador al S.U.A. la Națiunile Unite, post pe care l-a deținut până când și-a dat demisia în iunie 1946, din cauza refuzului preşedintelui Truman de a folosi forumul Națiunilor Unite pentru a rezolva tensiunile crescânde sovieto-americane.

După încheierea carierei sale guvernamentale, a devenit rector al Universității din Virginia, funcție pe care a deținut-o până la moartea sa, la 31 octombrie 1949.

Redăm consemnările lui Edward Stettinius jr. păstrate în dosarele create de Delegația Militară:

„Aportul poporului american în menținerea păcii după acest război nu putea fi mai mare. Noi urâm războiul. Cu toate acestea, într-o singură generație, am fost forțați în două rânduri, să luptăm pentru a ne apăra libertatea și interesele noastre vitale în contra agresorilor puternici.

Tinerii noștri își dau zilnic viața pentru că noi și alte națiuni iubitoare de pace nu am reușit, după ultimul război, în organizarea și menținerea păcii. Depinde de noi ca să vedem ca fiii lor – și ai noștri – să nu fie nevoiți să-și dea viața într-alt mare război 25 de ani de acum înainte.

În acest război, noi am fost atacați cei din urmă de agresori și am fost în stare să luptăm cu ei, departe de propria noastră țară. Șirul de avioane și noile arme descoperite ne asigură că data viitoare – dacă vom permite o dată viitoare – distrugerea războiului va fi adusă în propriile noastre case, pe propriul nostru pământ. Data viitoare – dacă vom permite o dată viitoare – este probabil că Statele Unite vor fi atacate primele nu ultimele, de vreo națiune agresoare.

După ce am câștigat acest război, avem o singură alternativă pentru a ne pregăti pentru noul război, și aceasta numai prin prevenirea unui nou război. Este imperativ ca să începem de acum. Putem face aceasta numai prin stabilirea și dezvoltarea, în cooperare cu celelalte popoare iubitoare de pace ale lumii, o pace organizată – pace care o vor promova într-adevăr.

Un plan de pace sănătos, trebuie să fie bazat pe atare fapte, care să țintească la realizarea idealurilor noastre pentru o pace mondială. Ambele aceste deziderate, cred, au fost înfățișate în propunerile care au fost prezentate, vara și toamna trecută, la Dumbarton Oaks de reprezentanții Statelor Unite, Marii Britanii, Uniunii Sovietice și Chinei.

Aceste propuneri nu au izvorât din aer. Ele au fost precedate de studii îndelungate și atente printre multele feluri de popoare ale fiecăreia din cele 4 țări.

Planul propus la Dumbarton Oaks cuprinde 4 puncte:

Primul: pacea poate fi menținută numai dacă popoarele iubitoare de pace ale lumii se unesc pentru acest scop. Pentru aceasta ele trebuie să recunoască principiul dominant al egalității tuturor și în același timp, faptul inegalității puterii lor de a preveni războiul.

Fraza «egalitate suverană» este păstrată ca ceva sfânt în Principiul nr. 1 al propunerilor de la Dumbarton Oaks. Asta înseamnă că fiecare stat iubitor de pace, fie mic, fie mare, are aceeași supremă autoritate asupra teritoriului său ca oricare alt stat. Fiecare stat, indiferent de mărime este o individualitate internațională. Fiecare, prin urmare, are un drept pentru a-și spune cuvântul în afacerile familiei națiunilor și o responsabilitate de împărțit în sarcina creării ordinii păcii mondiale.

Conformându-se acestui principiu, propunerile de la Dumbarton Oaks prevăd ca în noua organizație internațională, calitatea de membru să fie deschisă tuturor statelor «iubitoare de pace» – mari și mici. Propunerile prevăd o adunare generală, în care toate statele membre să fie reprezentate pe un picior de egalitate. Ele prevăd, totodată, o adunare mai restrânsă de 11 membri – Consiliul de Securitate – în care cinci din cele mai puternice națiuni să fie în mod permanent membre.

Toți membrii organizației promit să-și aranjeze disputele pe cale pașnică și să îndeplinească celelalte obligații de a menține și întări pacea pe care și-ar asuma-o în propusa Cartă a organizării. În cadrul acestor limite de promisiuni, reprezentanții națiunilor membre își vor distribui voturile lor, în orice controversă internațională, în maniera directivelor date de țările lor și fiecare directivă va fi aleasă de țara respectivă în orice chip ar prefera aceasta. Suveranitatea națională rămâne neschimbată.

Scopul organizației este dublu. Este de a preveni și împiedica războaiele. Este totodată de a face pacea neîncetat mai tare printr-o dezvoltare de relații mai apropriate, mai prietenești și mai profitabile unul altuia, între statele membre.

Responsabilitatea primordială pentru prevenirea și împiedicarea războiului se sprijină pe Consiliul de Securitate. Aceasta pentru că este o sarcină, care poate în mod efectiv fi realizată numai de un grup restrâns, care trebuie să cuprindă cele cinci mari puteri ca membri permanenți. În această funcțiune, adunarea are, de asemenea, de jucat un important rol secundar.

Responsabilitatea primordială pentru crearea condițiilor politice internaționale, economice și sociale, favorabile păcii se sprijină pe adunare. Aceasta este o responsabilitate care poate fi realizată cu succes numai continuând și desfășurând acorduri între toate națiunile membre – mari și mici.

Acest război a arătat că statele mici, într-o eră a războiului mecanizat, sunt incapabile să se apere singure contra agresorilor puternici. Numai marile puteri posedă capacitatea industrială și resursele militare trebuincioase Națiunilor Unite pentru a înfrânge pe agresorii din axă. De asemenea, războaiele pot fi prevenite și împiedicate în viitor numai dacă puterile mari vor întrebuința puterea lor fizică dominantă în mod just și în unitate de scop pentru acest lucru. De aici, rezultă puterea

pe care planul de la Dumbarton Oaks îl dă Consiliului de Securitate. De aici rezultă, de asemenea, hotărârea de a se numi membri permanenți în Consiliu dintre membrii Statelor Unite, Marii Britanii, Uniunea Sovietelor, Chinei și Franței.

Plus de asta, Consiliul de Securitate va trebui să aibă 6 membri nepermanenți ai lor pentru un termen de 2 ani, printr-un vot de 2/3 a adunării generale. Datoria supremă a Consiliului de Securitate este de «a lua orice măsuri necesare pentru menținerea păcii internaționale și securității în conformitate cu scopurile și principiile» trecute în Carta organizației noi internaționale.

Această măsură constituie al doilea aspect al planului de pace. Această măsură se clasează în două grupe – aceia necesară de a preveni războaiele și aceia necesară de a le împiedica.

Toate statele membre își iau obligația de a-și lămuri disputele lor în mod pașnic cu mijloace alese de ele. Poate face aceasta prin procese de negociere, mediere, arbitraj, împăcare sau juridice. Multe diferende locale sau regionale pot fi hotărâte prin aranjamente regionale fără a se adresa Consiliului de Securitate.

Dacă totuși mijloace ca acestea dau greș, atunci națiunile sunt obligate de a veni la Consiliul de Securitate, care, de asemenea, are putere, din inițiative proprii, de a investiga orice dispută și a recomanda metodele de îndreptare. În legătură cu aceasta, adunarea generală este împuternicită de a delibera asupra oricărei chestiuni referitoare la menținerea păcii și securității și să facă propuneri asupra ei, cu condiția ca Consiliul de Securitate să nu fie încă în mod activ angajat în studierea chestiunii.

Propunerile de la Dumbarton Oaks prevăd, de asemenea, înființarea unei curți de justiție internaționale, la care orice dispute îi pot fi atribuite pentru rezolvare, conform cu regulamentul legii. Statutul său sau constituția va fi același ca cel prezentat Curții Permanente de Justiție Internațională, cu mici modificări necesare sau bazate pe ea. Această curte va fi organul judiciar al noii organizații internaționale a Națiunilor Unite. Consiliul de Securitate poate să ceară avizul său în toate chestiunile legale, care privesc disputele internaționale.

Numai după ce toate mijloacele pașnice de prevenire a războiului au fost terminate, Consiliul de Securitate va putea întrebuința mijloace bazate pe forță pentru prevenirea și împiedicarea războiului.

La începutul acestor măsuri, Consiliul de Securitate poate cere tuturor membrilor organizației noi internaționale de a aplica presiuni oricărui stat agresor, prin astfel de mijloace nemilitare ca «ruperea legăturilor diplomatice și economice» și «întreruperea completă sau parțială de comunicație feroviară, maritimă, aeriană, poștală, telegrafică, radio și altele».

Dacă aceste alte mijloace nu sunt de ajuns, Consiliul de Securitate este împuternicit de a lua măsuri militare «prin forțe aeriene, navale sau terestre».

Membrii noii organizații internaționale vor fi de acord, chiar în Cartă, dacă Consiliul de Securitate ar acționa «în numele lor», în toate aceste eforturi. Vor fi, de asemenea, de acord să-și asume obligația de a face «forțe armate», «înlesniri» și «asistență» la dispoziția Consiliului de Securitate «la chemarea lui» și în conformitate cu acorduri speciale dinainte hotărâte. Pentru a asigura în mod efectiv întrebuințarea acestor forțe, Consiliul de Securitate va fi prevăzut cu un comitet

militar de stat-major compus din șefi de stat-major ai națiunilor membre permanente ale Consiliului sau din reprezentanții lor.

S-au dat astfel puteri Consiliului de Securitate pe care Consiliul Ligii Națiunilor nu le avea. Puterile Ligii s-au dovedit prea slabe. Este cu siguranță evident că puteri mai tari sunt necesare.

Pe de altă parte, aceste puteri mai tari nu produc ceea ce niște comentatori au descris, ca un «iresponsabil și necontrolabil Mare Supra Puternic Stat». Planul conține multe amendamente.

1. Consiliul de Securitate nu poate cere niciunui stat forțe armate decât numai în măsura înțelegerilor stabilite anterior cu acele state. Fiecare stat își va stabili contribuția sa internațională cu forțe armate printr-o înțelegere sau înțelegere special semnată de el și ratificată prin propriile sale procese constituționale. Aceasta înseamnă că planul de la Dumbarton Oaks lasă fiecărui stat liber să-și stabilească limita sa proprie asupra cantității și calității de forțe armate și alte auxiliare militare și de asistență pe care le va pune la dispoziție Consiliului de Securitate. Consiliul de Securitate nu poate să ceară să se treacă peste această limită. Consiliul de Securitate nu devine în niciun mod stăpânul arbitrar al resurselor militare ale lumii.

2. Marile puteri, care vor fi cele 5 membre permanente la Consiliul de Securitate, nu constituie o majoritate a Consiliului. Orice decizie a Consiliului va cere de aceea voturile afirmative cel puțin a unuia din cei 6 membrii nepermanenți.

3. În adunarea generală micile puteri, cu majoritatea lor copleșitoare de membri, ar putea adopta o recomandare într-o chestiune a păcii, înainte ca aceasta să apară pentru soluționare în Consiliul de Securitate. Adunarea generală se va întruni cel puțin o dată pe an. Se poate întruni mai des. Va trebui să primească anual și rapoarte speciale de la Consiliul de Securitate și are puterea de a delibera asupra lor și de a-și exprima fie aprobarea sau dezaprobarea ei.

O înțelegere între marile puteri este o condiție esențială a păcii. În același timp, oportunitatea micilor puteri, prevăzute în planul de la Dumbarton Oaks, de a veghea asupra comportării marilor puteri, este cu siguranța mult mai mare decât a fost vreodată, într-o lume lăsată neorganizată și fără planuri deschise agresiunii prădătoare.

Al treilea punct al planului păcii este completarea esențială a punctului doi. A preveni și a suprima războaiele nu este suficient, chiar ca învingători. Acest război nu ne va aduce, prin el o pace durabilă. Dacă vrem o pace durabilă, trebuie să o clădim. Trebuie să o clădim piatră cu piatră, necontenit de-a lungul anilor, în cadrul unei organizații ca cea propusă la Dumbarton Oaks. Trebuie să facem pacea cu același scop neclintit și cu același efort unit, efort pe care l-am făcut ducând războiul.

În această privință, adunarea generală a tuturor statelor membre ale preconizatei Organizații Internaționale ale Națiunilor Unite va fi cel mai înalt corp reprezentativ în bine. Va reprezenta idealul unei umanități mondiale comune și un scop mondial comun de a promova cooperația internațională, de a extinde dominația legii în relațiile internaționale și de a grăbi buna stare materială și culturală a tuturor oamenilor.

Funcția adunării ca for liber al tuturor națiunilor iubitoare de pace și largile sale puteri de investigație și recomandări sunt, prin ele însăși, armele puternice pentru pace, într-un secol în care opinia publică poate fi mobilizată instantaneu, prin presă și radio.

Însă adunarea va avea, de asemenea, sub comanda sa un instrument efectiv de continuă acțiune în construirea păcii. Acesta este Consiliul Economic și Social, care va fi creat, conform propunerilor de la Dumbarton Oaks.

Acest element al Adunării Generale este creat în scopul recunoașterii unui mare fapt, care caracterizează din ce în ce mai mult viața internațională a timpurilor noastre. Este faptul că întreaga lume tinde să devină din ce în ce un singur spațiu al invențiilor tehnice interdependente, al metodelor industriale, al problemelor de trafic, cu efectele sociale care derivă din această situație. Această interdependență distruge orice echilibru, care ar fi existat vreodată între așa numitele țări «avansate» și țările înapoiate. Asta înseamnă ori că fricțiunea economică universală va duce lumea către război ori că [sic!] cooperarea economică universală va armoniza către pace. Nerecunoașterea acestui fapt după războiul trecut a fost unul din motivele pentru care a început acest război.

Consiliul Economic și Social va fi ales, fără concursul Consiliului Securității, de Adunarea Generală a tuturor statelor. Aceasta va consta din reprezentanții a 18 state, deținând posturile lor pe un termen de 3 ani. Nu are putere de constrângere. Prin mijloace voluntare, ele trebuie, sub conducerea Adunării, să «ușureze soluțiile problemelor economice, sociale și a altor probleme umanitare» și să «promoveze respectul pentru drepturile umane și libertățile fundamentale».

Se vor crea comisii în toate câmpurile de activitate economică și socială, pe care le consideră potrivite. Membrii acestor comisii nu vor fi delegați politici sau diplomatici. Ei vor fi experți tehnici. Ei vor aduce aportul lor profesional Consiliului Economic și Social și Adunării. Va fi un secretariat și un stat-major de cercetări pentru toate proiectele.

Adunarea și Consiliul său Economic și Social se vor îngriji, de asemenea, de înființarea unui centru pentru coordonarea numeroaselor organizații internaționale specializate, în prezent și în viitor, lucrând pentru scopuri economice social progresive.

Organizația Muncii Internaționale, cu lungul său trecut de serviciu norocos, va sonda bazele muncii.

Organizația Agriculturii și a aprovizionării Națiunilor Unite este preconizată cu greaua misiune de a avea grijă în același timp de producătorii de alimente din țările agricole, ca și de consumatorii tuturor țărilor.

Fondul Monetar Internațional și Banca Internațională pentru Construcție și Dezvoltare [sunt însărcinate] cu marea greutate și delicatele responsabilități față de sistemele monetare ale lumii și fondurile de investiții mondiale.

Sunt, de asemenea, în discuție crearea de noi organizații internaționale «specializate» în aviație, controlul cartelurilor, în medicină, în educație, în comunicații telegrafice și prin radio, în comerț internațional și în multe direcții individual agricole și industriale.

Toate aceste organizații sunt, în mod vădit, spițele roții internaționale. Au nevoie de un butuc. Planul Dumbarton Oaks dă puteri Adunării să acționeze ca acest butuc cu Consiliul Economic și Social, ca mecanism principal de acționare. El prevede ca toate organizațiile internaționale specializate să fie puse în legătură cu noua Organizație Generală Internațională, în înțelegere cu Consiliul Economic și Social, ratificate de Adunarea Generală. Mai departe, prevede ca [sic!] Consiliul Economic și Social să primească rapoarte de la Organizațiile Internaționale specializate și, sub autoritatea Adunării Generale, să coordoneze politicile și activitățile lor.

Aici, pentru prima dată, vedem ieșirea posibilă la suprafață al unui sfătuitor Stat Major Economic al Lumii.

Se poate spera ca, la recomandările Adunării Generale și ale Consiliului său Economic și Social, izvorâte din ceea ce va fi concentrarea cartierelor generale ale lumii, gândirea economică și socială va ajunge imediat la forma tratatelor larg confirmate și la înțelegeri, ducând la o cât mai completă întrebuințare și un mai înalt standard de viață în toate țările. Atingerea acestor obiective este indispensabilă pentru clădirea unei păci care va dura.

Acum ajung la cel de-al 4-lea colț al pătratului pe care propunerea de la Dumbarton Oaks o ridică la edificiul relațiilor pașnice internaționale.

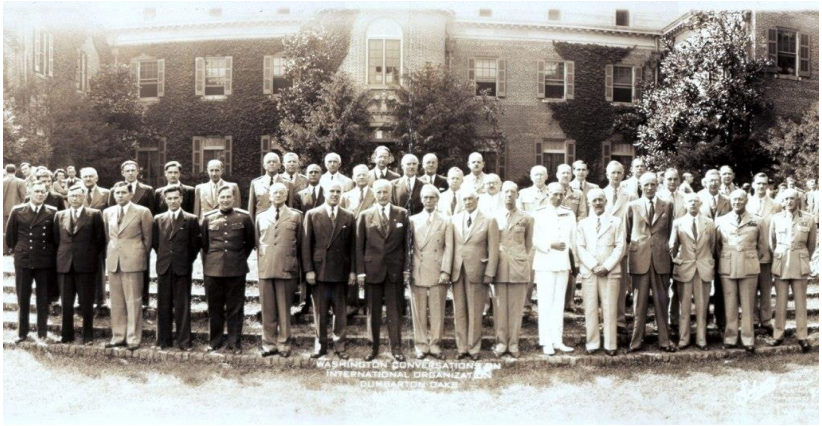
Aceasta este reducerea progresivă a armamentului, care în lumea modernă a devenit o sarcină zdrobitoare asupra resurselor tuturor națiunilor. Dacă noi, în această țară, de exemplu, am fi întrebuințat pentru scopuri productiv-pașnice, numai jumătate din cât am destinat ca să ne înarmăm pentru acest război, am fi ridicat peste măsură standardul de viață al poporului american. Și după ce acest război este câștigat, proporția progresului economic, pentru noi și pentru toate popoarele, va fi determinată în mare măsură de proporția reducerii în armament, pe care națiunile lumii sunt în stare s-o îndeplinească.

Adunarea Generală a noii Organizații Internaționale trebuie «să se gândească la principiile generale privind dezarmarea și reglementarea înarmărilor». Consiliul Securității trebuia să meargă mai departe. Pentru a înlătura «cea mai mică diversiune a resurselor omenești și economice pentru înarmare ale lumii», trebuie să formuleze «planuri pentru stabilirea unui sistem a reglării înarmărilor» și să le prezinte tuturor membrilor noii Organizații Internaționale.

Nu s-a propus de data aceasta, ca Statele Unite sau alți membrii ai Organizației Internaționale să dezarmeze pentru a da exemplu. S-a propus ca toți membrii organizației să conlucreze pe același drum și să ajungă la o înțelegere cât mai rapidă.

Nicio națiune însă, nu va putea să meargă prea departe sau prea repede pe acest drum, până nu se va convinge că va fi în stare să acorde încredere deplină pentru securitatea sa Organizației Internaționale. Națiunile lumii vor renunța la înarmări, numai în măsura cât vor face ca organizația să funcționeze, numai în măsura în care vor clădi un corp viu al legii internaționale, în măsura în care vor crea și opera instrumente efective întrunite pentru a menține pacea și mijloace sigure de cooperare economică și socială pentru beneficiul lor mutual.

Deci al 4-lea punct al planului păcii, depinde de celelalte trei”[8].



August 1944. Participanții la Conferința de la Dumbarton Oaks

THE CONSIDERATIONS OF THE US SECRETARY OF STATE EDWARD STETTINIUS JR. REGARDING THE DUMBARTON OAKS CONFERENCE (1944)

-abstract-

Key Words: Dumbarton Oaks Conference, 1944, Edward Stettinius jr., Military Delegation, peace plan

The Romanian Military Archives keep a fund entitled *Romanian Military Structures that functioned for the application of the Armistice Convention and the Peace Treaty* (1944-1948), which includes 2.252 archival units. Accessing this fund I found in file no. 228 a series of documents related to the Dumbarton Oaks Conference that took place in 1944. One of these which the article presents contains the records of Edward Stettinius jr. regarding this important conference that was held before the end of the Second World War.

[8]A.M.R., Fond Structuri militare române care au lucrat pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu şi a Tratatului de Pace, dosar nr. crt. 228, ff. 232-238.

DIN ELITA MARINEI REGALE A ROMÂNIEI – CONTRAAMIRAL ALEXANDRU STOIANOVICI

Comandor dr. Marius-Laurențiu ROHART[*]

În pleiada de comandanți de excepție de care a beneficiat Marina Regală a României în cea de-a doua conflagrație mondială, un loc important este ocupat de contraamiralul Alexandru Stoianovici. Deși sunt mult mai cunoscute acțiunile navale maritime, cum este cazul respingerii atacului aero-naval sovietic din 26 iunie 1941 sau Operației 60.000, și în sectorul fluvial al frontului au fost confruntări semnificative, atât în timpul campaniei din anul 1941, cât și ulterior, când linia frontului a ajuns pe teritoriul României.

Un astfel de ofițer talentat, care poate sta oricând lângă figuri mai celebre precum Horia Macellariu sau August Roman, a fost și contraamiralul Alexandru Stoianovici. Născut la Constanța, în 1892, el a urmat cursurile Școlii de Artilerie, Geniu și Marină, ca mulți ofițeri de marină din acea perioadă. Este foarte posibil ca decizia lui de a urma cursurile prestigioasei instituții de învățământ militar și să se retragă de la Facultatea de Matematică din cadrul Universității din București să fi fost influențată de războiul contra Bulgariei din anul 1913. Prima notare de serviciu este consemnată în 1915, când a fost înălțat în grad ca sublocotenent la artileria secundară de pe crucișătorul „Elisabeta”. Comandantul navei, căpitanul comandor Vasile Pantazzi, observa că încă de venirea în practică, în calitatea de elev al școlii militare, și mai ales după preluarea primului post, tânărul ofițer „pare însuflețit” de voința să se instruiască, se ocupă în mod serios și servește în mod conștiincios […] Disciplinat. Promite a deveni un bun ofițer de Marină”.[1]

Noul comandant al crucișătorului, căpitanul comandor Constantin Kirițescu nota în 1915 că tânărul ofițer avea o educație militară și socială aleasă și că a activat cu seriozitate, muncind cu „râvnă și devotament”, dovedind totodată „însușiri care promit cele mai frumoase speranțe pentru viitor”.[2] Deși formulările în notările de serviciu erau adesea optimiste și exista o tendință în direcția standardizării lor, totuși din analiza celor scrise despre sublocotenentul A. Stoianovici reiese că ofițerul avea perspective frumoase în Marina Militară. Mai matur decât ar fi fost normal pentru vârsta lui, „deși unul dintre cei mai tineri oficeri de la bord, a avut și însărcinări speciale, superioare vechimei sale, dat fiind încrederea ce inspiră frumoasele calități morale și intelectuale”.[3]

Chiar înainte de intrarea României în Primul Război Mondial sublocotenentul A. Stoianovici a activat, din martie 1916 până la decretarea mobilizării, la bateriile de coastă înființate la Turtucaia. Experiența lui anterioară cu piesele de artilerie de pe crucișătorul „Elisabeta”, demontate pentru a fi folosite ca

---

[*] Director al Muzeului Național al Marinei Române, Constanța.

[1] Arhivele Militare Naționale, fond DCI-1974, dosar nr. 14874, f. 4.

[2] *Ibidem*, p. 5.

[3] *Ibidem*.

baterii de uscat, îl recomandau pentru noul post. Se cunoaște importanța acestor baterii fixe în economia luptelor ce urmau să se desfășoare în acel sector vital al frontului, astfel că aprecierile superiorilor pentru activitatea depusă la instalarea bateriilor este cu atât mai relevantă:

„[…] *depunând o muncă intensă și mare stăruință – dovedind mult patriotism m-a secondat cu mare folos în toate direcțiunile, dovedind că atunci când i se acordă o misiune, se poate avea toată încrederea în acest ofițer. Merită a înainta în mod excepțional la gradul de locotenent.*”[4]

Comandantul Flotei de Operațiuni de pe Dunăre, în anul 1916, contraamiralul Nicolae Negrescu, descrie în lucrarea sa, apărută după război, rolul jucat de apărarea de coastă în jurul Tutucaiei. Sub comanda locotenentului comandor Nicolae Puricescu se găseau două baterii, una de 75 mm (la care activase sublocotenentul A. Stoianovici) și cealaltă de 120 mm, ambele preluate de pe „Elisabeta”.[5]

După cum reiese din memoriul original, proaspăt promovatul la excepțional, locotenentul A. Stoianovici, a făcut războiul întâi ca ofițer în cadrul bateriei de 75 mm, apoi în calitate de comandant al subunității. A luat parte la luptele de la Turtucaia unde a „arătat mare devotament la demontarea și transportarea sub focul inamicului a pieselor bateriei sale, ceea ce i-a atras decorarea […] la luptele pentru apărarea Galaților contra rebelilor ruși în zilele 7-8 ianuarie 1918, funcționând ca observator pentru reglarea tragerilor”. A fost decorat în Primul Război Mondial cu „Coroana României” cu spade, în grad de cavaler și cu ordinul rus „Stanislav”, clasa a 3-a, pentru merite apreciate de comandamentul naval rus.[6]

Raportul comandantului lui din timpul acțiunilor de la Galați, pentru perioada 7-10 Ianuarie 1918, comandorul C. Niculescu-Rizea, menționează contribuția deosebită a Detașamentului de Marină și al Bateriilor Marinei „pe afete fixe, **compuse din 4 tunuri de 120 mm și patru tunuri de 75 mm** (subl.n.), ale Crucișetorului Elisabeta, Escadrila de Vedete compusă din patru vedete, cu torpilorul tip Sborul și șalupa Vedea”[7].

Apropierea forțelor ruse, estimate la două regimente plus o coloană de artilerie și alte două companii, de Galați a provocat reacția trupelor din sectorul Galați:

„[…] *am ordonat comandantului Baterielor Marinei și Escadrilei de Vedete, Cpt. C-dor Puricescu Nicolae de a coopera cu trupele de Infanterie pentru apărarea orașului, contra trupelor ruse*”.[8]

---

[4] *Ibidem*, f. 6.
[5] N. Negrescu, *Rolul Marinei în Războiul pentru Întregirea Neamului și recompensa finală*, Tipografia Gutemberg, Societate Anonimă, București, 1920, p. 17.
[6] Arhivele Militare Naționale, fond DCI-1974, dosar nr. 14874, f. 7.
[7] *Ibidem*, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar, 269, f. 295.
[8] *Ibidem*, f. 296.

Viitorul comandant al Marinei, comandorul Niculescu-Rizea, a notat că asupra pozițiilor bateriilor Marinei au căzut mai multe obuze ale inamicului, baterii care au respins cu foc intens atacurile relativ dezorganizate ale infanteriei ruse.

Ultima parte a anului 1918 a fost notată de viitorul comandant al Marinei, locotenentul comador Eugeniu Roșca. El remarca succint că Al. Stoianovic era „foarte rezistent, energic, inteligență remarcabilă". În calitate de ofițer responsabil cu artileria de la bordul monitorului „Alexandru Lahovary" s-a achitat în mod remarcabil de instrucția servanților pieselor. Pe anul următor cumulul funcțiilor a continuat, ofițerul preluând și atribuțiile de ofițer secund al navei.[9]

În această calitate el a fost inspectat și remarcat de comandantul Marinei Militare de la acel moment, viceamiramul C. Bălescu:

„*Cu ocazia unei inspecțiuni pe front am constatat că este un ofițer de viitor (n.n.); merită notele bune ce i s-au dat de șefii săi. Merită a înainta-*."[10]

Următorii șefi direcți au remarcat capacitatea locotenentului A. Stoianovici de a ocupa funcții care solicitau un grad mai mare. Astfel, locotenentul comandor Constantin Pogonat, noul comandat al Unității Tactice „Lahovary", îl considera „prea bun ofițer, eminent. Trebuie să i se încredințeze posturi de încredere ca să poată fi mai folositor instituției […] Ca secund m-a secundat în mod ireproșabil, dovedind calitățile descrise – ca ofițer cu Artileria a instruit tunarii săi cu multă râvnă, obținând rezultate excelente, dovedind o mare dorință de a se instrui și arătând că deja posedă cunoștințe în această specialitate.-"[11]

După un scurt stagiu la Șantierul Naval Mobil, care a avut o misiune deosebit de dificilă în acei primi ani de după război, A. Stoianovici a intrat pentru prima dată în contact cu activitatea de stat major. Șantierul a fost solicitat să repare un număr mare de nave de război, de tonaj mai mare și nenumărate nave mai mici. În calitate de șef al transmisiunilor, „obținând rezultate cât se poate de frumoase". Adaptabilitatea de care a dat dovadă în toată cariera a fost vizibilă pentru prima oară acum, comandorul Vasile Scodrea considerând că poate fi utilizat în toate domeniile. Și deși resursele erau limitate, în anii 1922-1923 s-a reuşit, însă, doar într-o mică măsură, completarea posturilor TFS ale Diviziei de Mare și ale Diviziei de Dunăre. Practic, s-au înfiinţat doar trei posturi de comunicaţii: la Bucureşti, la Inspectorat; la Sulina şi la Constanţa. Cu toate acestea, grație și eforturilor locotenentului A. Stoianovici, în linia pregătirii superioare a cadrelor, s-a înfiinţat o şcoală pentru formarea specializărilor de comunicaţie radio.

A urmat o serie de însărcinări la Divizia de Mare, comandantă în acea perioadă de contraamiralul Vasile Scodrea, viitor șef al Marinei Militare după 1925. De la 1 noiembrie 1923 până la 5 aprilie 1924 căpitanul Stoianovici a urmat cursul de informații militare pentru ofițerii superiori și a fost numit apoi ofițer cu artileria

[9] *Ibidem*, f. 9.
[10] *Ibidem*.
[11] *Ibidem*, f. 10.

pe distrugătorul „Mărășești”: „sănătos, rezistent, se prezintă bine – disciplinat. Inteligent […] Este unul dintre ofițerii tineri care promite mult.”[12]

Calitățile de foarte bun artilerist ale căpitanului Al. Stoianovici au fost valorificate în anii următori la Divizia de Mare, unde a lucrat în cadrul comandamentului la Biroul Studii și Regulamente. În calitatea de șef al biroului, el a redactat o serie de regulamente pentru tragerile cu artileria de diferite calibre, aflată în dotarea navelor diviziei. Primind comanda canonierei „Stihi Eugen”, el a fost apreciat de superiori și în această misiune, realizând chiar și o lucrare hidrografică a zonei Techirghiol, remarcată la eșaloanele superioare. Perioada anilor anilor 1920 – 1930 a fost marcată de căutări intense pentru identificarea unei locații adecvate pentru crearea bazei navale maritime. Lacul Techirghiol a fost una dintre cele câteva zone care s-au calificat după studiile preliminare.

Conform practicii vremii, cursurile de specializare se realizau, cu precădere, în străinătate. În cazul locotenentului comandor Stoianovici (promovat în 1926), el a urmat Școala de Hidrografie de la Genova. Rezultatele excelente și referințele date de instructorii italieni îl îndreptățeau pe comandorul Ioan Bălănescu să-l considere „cel mai pregătit ofițer în ramura hidrografiei”.[13] Căpitanul de fregată C. Baldi, comandantul școlii din Italia, remarca în adresa de notare a locotentului comandor Stoianovici următoarele aspecte despre parcursul elevului:

„*Lucrări hidrografice executate și rezultatele:*

-Triangulație – A executat stațiuni de Triangulație la Bombasi, la Grado, cu rezultate foarte bune.

-Măsuratori de baze – A executat măsura de bază cu 4 fire și nivelarea la Bomba, rezultate prea bune.

-Sondaje – A executat în numeroase zile sondaje cu vasul și cu ambarcațiuni la Bomba, Grado, Muggia și Trieste, arătându-se foarte bun sondor.

-Topografia – a executat operațiuni de topografie la Trieste, Grado și Zara.

-Măsurători astronomice – a executat o măsurătoare de asimut la Zara.

Ofițer cult, inteligent, pasionat pentru hidrografie, în măsură a executa orice lucrare de acest fel.

Devenit stăpân la Genova în scurt timp pe limba italiană s-a pus în mod complect la curent cu diferitele ramuri ale specialității hidrografice.

A dirijat de asemenea cu bun rezultat mici expedițiuni pentru executare de mici planuri în golful Trieste.

Operator conștiincios, tenace, metodic și precis, câteodată puțin cam excesiv în această ultimă calitate a sa.

Îl judec perfect apt pentru serviciul hidrografic.”[14]

Revenind de la curs, A. Stoianovici a ocupat funcția de Șef al Serviciului Hidrografic la Divizia de Mare. În campania de instrucție din 1927 unitatea de la Marea Neagră a armat la Divizia de Mare, la 1 aprilie, canoniera „Locotenent-

[12] *Ibidem*, fond DCI-1974, dosar nr. 14874, f. 18.
[13] *Ibidem*, f. 21.
[14] *Ibidem*, f. 22.

comandor Eugen Stihi" pentru lucrări de hidrografie la gura canalului Oceacov.[15] Rezultatele au fost, desigur, la înălțimea eforturilor depuse de ofițer, care dispunea de „un remarcabil spirit de ordine și metodă, ce face ca serviciul lui să poată servi de model tuturor celorlalți".[16]

După mai multe funcții, între care remarcăm pe cea de șef al Oficiului Hidrografic și cadul Ministerului Aerului și Marinei, A. Stoianovici a devenit șef de stat major la Divizia de Mare în momente critice ale unității, Marinei Regale și țării în ansamblu. Pregătirea Campaniei din Răsărit, din anul 1941, a necesitat toate energiile sale de bun organizator, după cum aprecia comandantul direct, contraamiralul Ioan Georgescu, care peste puțin timp avea să preia comanda întregii marine. În sprijinul celor afirmate rămân rezultatele excelente obținute în confruntările cu adeversarul sovietic, care dispunea de superioritatea numerică.

În timpul războiului din 1941-1944 A. Stoianovici a deținut și calitatea de Comandant al Forțelor Fluviale, poziție de pe care a fost pus în situația să negocieze cu partea sovietică, după evenimentele de pe 23 august 1944. După începerea retragerii navelor germane pe Dunăre, care forțau urcarea pe fluviu și după declanșarea ostilităților dintre România și Germania, situația forțelor fluviale era deosebit de dificilă. Prinse între atacurile aeriene sovietice și misunea de a bloca și urmări navele germane, multe dintre mijloacele plutitoare românești de pe Dunăre au suferit pierderi importante.

Primele discuții cu ofițerii navali sovietici, pe 26 august, au dat o indicație despre natura viitoarei colaborări dintre cele două marine:

„*Delegatul Sovietic (Conatra Amiralul Gorschkov, Comandantul Flotilei sovietice Dunărene) comunică delegaților români, că nu are cunoștință de declararea armistițiului și încetarea ostilităților între forțele române și sovietice și în consecință își va continua misiunea de a captura toate navele și a face prizonieri echipajele lor, întrebuințând la nevoie forța.*

-Navele aflate la Tulcea să fie predate împreună cu echipajele, fără condițiuni, la Ismail.

Pentru executarea ultimului aliniat, delegații români au cerut și au obținut termen de executare, până la 27 August 1944 ora 1100, timpul necesar pentru a obține ordinele superioare de execuție."[17]

Discuțiile au început la Ismail, pe 29 august 1944, moment la care deja sovieticii solicitaseră prin ultimatum predarea flotei maritime. Și ca urmare a eforturilor duse de contraamiralul Stoianovici s-a obținut renunțarea (temporară) la acest obiectiv și înlocuirea cu o declarație scrisă, prin care Marina Regală a României se angaja să lupte contra forțelor germane.

Sub pretextul elaborării directivelor de colaborare, comandantul Forțelor Fluviale alături de ofițeri din statul său major, au fost reținuți pe 2 septembrie, în vreme ce echipajele navelor fluviale au fost arestate și materialul plutitor capturat.

---

[15] *Ibidem*, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 354/1926-1927, f. 480.
[16] *Ibidem*, fond DCI-1974, dosar nr. 14874, f. 24.
[17] *Ibidem*, fond Marele Stat Major, Secția 3 Operații, dosar 2753, f. 18.

Evenimentele au prevestit ceea ce urma să se întâmple trei zile mai târziu la Constanța, capturarea forțelor maritime. Contraamiralul Stoianovici a protestat printr-o notă împotriva acestui act abuziv arătând că:

„*Subsemnatul, Contra Amiral Stoianovici Al., Comandantul Forțelor Navale Române, protestez prin aceasta că nu au fost respectate de către Comandamentul Flotilei Sovietice de Dunăre, prevederile declarației Molotov din Aprilie 1944 și nici ale Acordului de la 29 August 1944, dela Ismail, prin care s-a fixat subordonarea operativă, în vederea colaborării a forțelor fluviale române cu cele sovietice.*

Pe baza acordului dela 29 August, forțele fluviale române urmau să acționeze, păstrând pavilionul și personalul român, dar în prezent Comandanții, ofițerii și echipajele au fost debarcați dela bordul navelor, iar pavilionul național a fost și el coborât, contra celor convenite".[18]

Prin acțiunile sale, el a contribuit la imaginea demnă a Marinei Regale a României, căutând să apere interesele naționale și să salveze pe cât posibil navele de sub comanda sa. De altfel, contraamiralul Stoianovici a continuat să lupte și în Campania din Vest, colaborând la misiunea de dragare a Dunării în calitatea de comandant al forțelor navale fluviale.

AMONG THE ELITE OF THE ROMANIAN ROYAL NAVY –
REAR ADMIRAL ALEXANDRU STOIANOVICI
-abstract-

Key Words: Al. Stoianovici, Romanian Navy, Hydrography, Danube, World War II

One of the most capable officer of the Romanian Navy in the Interwar Period and during World War II, Alexandru Stoianovici proved to be a real asset for his command even at the early stages of his career. This paper focuses on his evolution as a naval officer during the expansion period of the Romanian Navy and in the tumultuous years of the war in the East. We tried to illustrate the qualities of the officer and of the man, in line with leadership studies for the military.

[18] *Ibidem*, f. 39.

ASPECTE DIN TIMPUL CELUI DE AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL ÎN DOBROGEA

Dr. Costin SCURTU[*]

Armatele sovietice, își continuau marşul pe teritoriile Poloniei, României şi al Balcanilor. În prima jumătate a anului 1944 forţele militare ale URSS au recucerit teritoriile anexate în iunie 1940 (Basarabia, nordul Bucovinei, Ţinutul Herţa)[1]. La 20 august 1944, se va declanşa ofensiva sovietică, Iaşi-Chişinău.

După Conferința Aliată de la Teheran, din noiembrie-decembrie 1943, SSI a avertizat că Stalin se afla în poziția de a-și impune voința oriunde ar fi ajuns Armata Roșie. „Din sursă britanică", SSI comunica organelor superioare: „La Moscova s-a decis ocuparea militară de către cele trei puteri aliate a teritoriilor aflate sub controlul Wermachtului și a țărilor aliate cu Germania. URSS a pretins ocuparea militară până la încheierea definitivă a Păcii a Finlandei, Poloniei, Moldovei până la Carpați și a Dobrogei românești. Totodată, sub formă de garanții provizorii, URSS a cerut ocuparea unor baze aeriene și maritime pe coasta dobrogeană, probabil Constanța"[2].

Diviziile 9 și 10 infanterie erau organizate după modelul german, pe 3 regimente de infanterie, 2 regimente de artilerie, un grup de cercetare motorizat parțial, un batalion de pionieri și o companie antitanc. Regimentele de artilerie aveau circa jumătate din puterea de foc a structurilor similare germane, dar asemănătoare structurilor sovietice. Un punct slab al diviziilor românești era mobilitatea scăzută, ca urmare a faptului că majoritatea mijloacelor de transport erau hipotractate.

Divizia 9 Infanterie avea în compunere Regimentul 34 Infanterie „Constanța", Regimentul 36 Infanterie „Vasile Lupu", Regimentul 40 Infanterie „Călugăreni", Regimentul 13 și Regimentul 18 Artilerie. Divizia 10 Infanterie avea în compunerea Regimentul V „Ialomița" nr. 23, Regimentul 33 Dorobanți „Tulcea", Regimentul 38 Infanterie „Neagoe Basarab", Regimentul 3 Artilerie „Franța" și Regimentul 20 Artilerie. Ca urmare a dezastrului militar la Stalingrad înregistrat de forțele române, Marele Stat Major român a ordonat, la 19 ianuarie 1943, ca efectivele aflate în regiunea Donului să fie retrase în țară pentru refacere. Divizia 9 Infanterie a parcurs distanța de aproximativ 500 km dintre Don și Nistru, în condiții meteo extrem de vitrege (viscol, ninsoare și ger), în 25 de zile. În cea mai mare parte a drumului

---

[*] Muzeograf, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I", filiala Constanța.

[1] Activitatea publicistică a ziarului *Basarabia. Ziarul nouei vieți românești* se încadrează în tiparul activității de propagandă derulată de armata română în cel de-al Doilea Război Mondial. Publicația a promovat recurent teme de influențare a maselor, printre acestea cele mai frecvente fiind cele referitoare la bolșevici (cu variațiunea des întâlnită de iudeo-bolșevici) și la ceea ce regimul antonescian percepea ca fiind acțiuni antiromânești ale acestora. Crearea unui sentiment de camaraderie de arme alături de ceilalți aliați ai Germaniei naziste, solidaritate care de cele mai multe ori are fundamente anti-semite. Adrian Nae, *„Imaginea bolșevicului" în propaganda diseminată de publicația Basarabia. Ziarul nouei vieți românești în numerele din 1942*, în „Studium", Volume XII, 2019, pp. 57, 61-62.

[2] Sorin Aparaschivei, *23 august 1944 - O afacere exclusiv militară*, https://historia.ro/

deplasarea s-a făcut pe jos. Până la 23 august 1944, divizia dobrogeană a fost dislocată pentru refacere în Dobrogea, care va ajunge la un efectiv de 19 622 de militari.

În lunile mai-august 1944, Divizia 10 Infanterie a desfășurat acțiuni de refacere în nordul Dobrogei, în raionul Tulcea, Isaccea, Măcin, Babadag. Sfârșitul lunii august 1944 a găsit trupele diviziei în luptă cu forțele germane în zona Sloboziei. După schimbarea taberelor militare, la 8 septembrie 1944, s-a trecut la apărarea zonei petroliere Valea Prahovei, fiind în compunerea Corpului 5 Teritorial. Ulterior, a trecut la instruirea recruților și în subordinea Corpului 7 Armată, în compunerea căruia va participa la Operația „Budapesta" împotriva trupelor germane-hothyste. Constanţa era unul dintre punctele-cheie pentru germani: aici se afla concentrată o mare parte a flotei şi a trupelor de uscat, şi tot aici funcţiona Comandamentul Serviciului de Informaţii German pentru întreaga Peninsulă Balcanică.

La 20 august 1944, pe teritoriul României, în secret față de București, după ce Berlinul a sesizat situația periculoasă în care se aflau forțele sale militare din Moldova și Muntenia, a ordonat repoziționarea trupelor sale în intreriorul arcului carpatic și să pregătească deplasarea spre Polonia.

În Proclamaţia difuzată la radio, în seara zilei de 23 august 1944, regele Mihai I anunţa ieşirea României „din alianţa cu puterile Axei şi imediata încetare a războiului cu Naţiunile Unite (…). Din acest moment încetează lupta şi orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice, precum şi starea de război cu Marea Britanie şi Statele Unite. Primiţi pe soldaţii acestor armate cu încredere"[3].

În primele zile după actul de la 23 august 1944, Divizia 9 Infanterie a desfășurat acțiuni militare împotriva trupelor germane aflate în Dobrogea, capturând un număr mare de prizonieri (peste 6 000) și mari cantități de echipamente militare și muniții. Un detașament din cadrul diviziei a fost trimis la București pentru întărirea dispozitivului de apărare a Capitalei.

Evenimentele din august 1944 au pus armata română într-o gravă confuzie.

Monarhul român le spune militarilor, prin intermediul „Proclamaţiei către Țară", că România, că „a acceptat armistiţiul oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie şi Statele Unite ale Americii", cerându-le să înceteze lupta şi „orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice"[4].

Militarii români aflaţi pe front, mai ales în Moldova şi Dobrogea, s-au trezit făcând gesturi de curtoazie foştilor inamici, care i-au arestat pe loc, le-au confiscat armamentul şi i-au deportat în Siberia. Flota maritimă şi fluvială (aceasta din urmă

---

[3] *România în anii celui de-al doilea război mondial*, Vol.II, Bucureşti, Editura Militară, 1989, pp. 86-88.

[4] Armisiţiul României cu URSS avea să fie încheiat, în noaptea de 12/13 septembrie 1944, la Moscova. Florin Șperlea, *De ce e 25 octombrie Ziua Armatei Române?* , în „Historie", https://historia.ro/

a fost arestată, prin vicleşug, de contraamiralul sovietic Gorşkov, la Ismail[5], cu întreg comandamentul forţelor fluviale!) a fost capturată de sovietici: 106 vase de război (dintre care 15 vase de luptă şi 91 de vase auxiliare), precum şi flota comercială. Prin capturarea navelor româneşti de la Marea Neagră şi Dunăre, marina regală s-a aflat în imposibilitatea de a întreprinde acţiuni ofensive în colaborare cu forţele navale sovietice[6].

În Directiva Operativă a Marelui Stat Major, semnată de generalul Gheorghe Mihail, în seara zilei de 23 august 1944, se cerea ca armata română să înceteze lupta alături de trupele germane pentru „a obţine pacea de la Naţiunile Unite şi de a reîncepe lupta alături de forţele armate ale acestor puteri pentru eliberarea Ardealului de Nord”[7].

„În ziua de 23 august, transportam un convoi spre Tulcea. Pe la 10 seara, în apropiere de Tulcea, a venit radiotelegrafistul de la bord şi m-a anunţat: „Domnule comandant, s-a încheiat pacea!” Toată lumea de la bord era bucuroasa. Vine pacea!… Am terminat cu războiul! În Tulcea sărbătoare, luminaţie peste tot, lumea pe străzi, manifestaţii de bucurie, ca la terminarea războiului şi la încheierea păcii. De fapt nu era chiar aşa! … La vremea aceea nu ştiam”[8].

După discuții și hotărârea de a nu deschide focul în Constanța, amiralului german Brinkman i s-a acordat posibilitatea ca trupele germane să părăsească Dobrogea: forţele de uscat pe drumul Mangalia-Negru Vodă şi Adamclisi-Ostrov, iar flota pe căile maritime ce duc spre Varna şi Constantinopol.

Marele Stat Major, după rezultatul nefavorabil al convorbirilor militare româno-sovietice purtate la Ismail şi Tulcea, a dispus declanşarea celei de-a doua faze a replierii strategice, preconizată în cea de-a doua directivă. În seara zilei de 25 august 1944, s-a emis ordinul de deplasare „cu toată repeziciunea” a trupelor operative române, a unităţilor de fortificaţii şi a tuturor formaţiilor de servicii în regiunea Bucureşti-Ploieşti. Această repliere strategică era necesară pentru a evita depăşirea forţelor române de către trupele sovietice și putea să fie folosită forța în cazul unor eventuale rezistenţe germane[9].

Armata Roşie intra însă într-o ţară pe care o considera inamică. Armata Roşie a ocupat, până la jumătatea lunii septembrie 1944, cea mai mare parte a teritoriului

---

[5] Divizia de Dunăre a Marinei Militare a acceptat colaborarea cu sovieticii imediat după 23 august, „noii aliați” „au luat în posesie” navele Flotei Fluviale Române. Chemate la Ismail pentru a stabili detaliile unei viitoare colaborări, navele române au fost luate cu asalt în timpul nopții, marinarii români au fost dezarmați și duși în prizonierat în URSS.

[6] *Ibidem.*

[7] *23 August 1944. Documente*, vol. II, coordonatori Ion Ardeleanu, Vasile Arimia, Mircea Musat, Bucureşti, Editura Stiintifica si Enciclopedica, 1984, p. 417.

[8] Octavian Silvestru, *Din istoria Marinei Militare (XXI): „Am fost luaţi prizonieri cu toţii şi au urmat zile grele!…”*, în „Rador. Agenția de presă”, 04.09.2020, https://www.rador.ro/2020/09/04/din-istoria-marinei-militare-xxi-am-fost-luati-prizonieri-cu-totii-si-au-urmat-zile-grele/

[9] România în anii celui de-al doilea război mondial, *op. cit*, pp. 91-92.

naţional, Capitala şi principalele puncte strategice, instalându-și comandanții și trupele în orașele din Moldova, Dobrogea și Muntenia.

Generalul N. Dăscălescu (1884–1969) a fost la datorie cu ostașii săi, întâi spre Răsărit, apoi spre Apus, cu gradul de general locotenent. Ziua de 23 august 1944 l-a găsit pe litoralul Mării Negre între Constanţa şi Mangalia. La 29 august, trupele sovietice intrau în Constanţa. Generalul N. Dăscălescu va participa pe frontul de vest, numindu-l „Comandantul armatei de colaborare" – anume fiind Armata 3 Română[10]. Generalul Dăscălescu, în fruntea Corpului 2 de Armată, a participat la luptele din Transilvania, apoi, trecând peste Tisa, la eliberarea Cehoslovaciei, înregistrând victorie după victorie, fiind citat prin „Ordinul de zi" de generalii sovietici în frunte cu Stalin. După capitularea necondiţionată a Germaniei lui Hitler, la 9 mai 1945, unităţi ale Armatei a 4-a române a lui N. Dăscălescu au continuat acţiunea pentru lichidarea unor unităţi germane care opuneau rezistenţă[11].

În ziua de 5 septembrie 1944 s-au adunat unitățile care aveau să compună Detaşamentul Motomecanizat. S-au execut recunoaşteri pe direcţiile probabile de atac ale inamicului. Astfel, după recunoaşterea şi ocuparea poziţiilor, tragerile au început imediat, prin surprindere, cu vigoare și precizie, obligând artileria inamicului să părăsească poziţiile de tragere.

Regimentul 1 Artilerie Grea pe frontul de pe Târnave, Detaşamentul Motomecanizat a hotărât declanşarea unei incursiuni în satul Corneşti. Atacul deşi sprijinit şi de o unitate de infanterie din Divizia 9 dobrogeană nu a avut un rezultat satisfăcător, astfel că parte din subunităţile retrase s-au repliat spre Târnăveni.

După sosirea în zonă a Diviziei 9 Infanterie, Regimentul 1 Artilerie Grea a sprijinit acţiunile acesteia, care a reuşit să elibereze satul Corneşti, împingând inamicul la vest de Târnăveni până la înălţimile de la sud de Valea Mureşului, unde s-a oprit, asigurând frontului orientarea spre nord, prin eliberarea satelor Deag şi Cucerdea. Pentru sprijinul atacului Diviziei 9 Infanterie, care va continua până la râul Mureş, la 12 septembrie 1944, Regimentul 1 Artilerie Grea a ocupat poziţii de tragere dincolo de Târnave, la sud de înălţimea Dîmbău. În ceea ce priveşte postul de comandă - observare al comandantului regimentului, acesta era instalat pe pantele coborâtoare spre satul Deag, la cota 385, dealul Cigas[12]. După trecerea repede a podului peste Târnava Mică, la Adămuş, forţele inamicului sosite în această zonă, au fost obligate în cursul nopţii să se retragă pe acelaşi itinerar, împinse de unităţile Diviziei 9 Infanterie pe Mureş, între Iernut și Ogra[13].

---

[10] Ştefan Negrea, *Destinul tragic al consătenilor nemţeni N. Dăscălescu şi V. Mitrea – generali în Armata Regală Română*, în „Columna", nr. 3, 2014, p. 332.

[11] *Ibidem.*

[12] Adrian Stroea, Mihai Şomîtcă, Gheorghe Băjenaru, Mihaela David, *Brigada 8 Larom „Alexandru Ioan Cuza" un secol de existenţă 1 iunie 1916 - 1 iunie 2016*, Bucureşti, Editura Centrului Tehnic Editorial al Armatei, 2016, p. 54.

[13] General-maior în rezervă Alexandru Dobriceanu, *Dansul de foc al traiectoriilor*, Bucureşti, Editura Militară, 1967, pp. 29-31.

După data de 12 septembrie 1944, a ajuns la Târnăveni şi comandantul Armatei 4, generalul Gheorghe Avramescu, precum şi Diviziile 9 şi 11 Infanterie şi 8 Cavalerie. Trebuie precizat că toată artileria grea sosită în zonă a fost organizată într-o grupare de artilerie grea, a cărei comandă a fost încredinţată colonelului Alexandru Dobriceanu[14].

Din ordinul de operaţii nr. 12 din 15 septembrie 1944 ora 23.00, al Diviziei 9 Infanterie, comandată de generalul C. Ionaşcu, rezultă că aceasta a primit misiunea de a forţa Mureşul în sectorul Ungheni-Chirileul, după care urma să continue înaintarea pe direcţia Vidrasău, Seuca, Band. Tot din acestea rezultă că artileria grea se afla dispusă în zona Cerghid. Gruparea de Artilerie Grea a Corpului 6 Armată a primit ordin ca în ziua de 16 septembrie 1944 să se deplaseze pe itinerariul Mica, Căpîlna de Sus, Cerghid şi să ocupe poziţii de tragere la est Cerghid în fâşia de ofensivă a Diviziei 9 Infanterie.

De la 21 septembrie, armata noastră, încadrată în dispozitivul Frontului 2 Ucrainean, în cooperare cu armatele sovietice, a început înaintarea în Transilvania.

Prin atacul din 3 octombrie 1944 se prevedea cucerirea pădurii Highişi a localităţii Lechinţa. Artileria era în întregime, la dispoziţia Corpului 2 Armată. Pentru sprijinul eficace al acţiunilor trupelor române, observatoarele Grupării de Artilerie Grea au fost împinse până la prima linie de atac a infanteriei.

La 26 octombrie 1944, generalul Ion Negulescu, ministrul de Război al României în Guvernul general Nicolae Rădescu (6 decembrie 1944 - 6 martie 1945)[15], a doua zi după victorie, sublinia, că: „După 4 ani de cumplită suferinţă şi împilare maghiară, Ardealul a fost complet eliberat de hoardele cotropitoare. Stindardul libertăţii şi drepturilor noastre nepieritoare, flutură din nou peste oraşele şi satele pângărite de urgia uzurpatorilor de veacuri ai românilor”[16].

La 9 iunie 1945, unităţile Armatei a 4-a Române, condusă de el în război, au defilat la Brno, apoi au trecut pe sub Arcul de Triumf la Bucureşti.

Intenţiile lui Stalin au fost dezvăluite în aprilie 1945 unei delegaţii iugoslave, căreia dictatorul sovietic îi spunea că „în războiul acesta nu este la fel ca în cel trecut. Cel care ocupă un teritoriu îşi impune şi sistemul său social. Fiecare îşi impune sistemul său acolo unde ajunge armata sa”[17]. Stalin, după război, a şters orice urmă a eroismului apărătorilor Leningradului din motive politice[18]. Scriitorul şi omul politic iugoslav Milovan Djilas îl descrie pe dictator: şiret, crud, deosebit de talentat[19].

---

[14] *Ibidem*, p. 55.

[15] Generalul Ion Negulescu a fost arestat la 29 decembrie 1948, fiind acuzat de apartenenţă la „Mişcarea Naţională de Rezistenţă”. A decedat la 1 aprilie 1949, în închisoarea de la Jilava.

[16]Armata Română şi Marea Unire: studii şi articole prezentate la Sesiunea naţională de comunicări ştiinţifice - Piteşti, 26 iulie 2018, editori Corneliu Postu, Petrişor Florea, Cornel Popescu, Bucureşti, Editura Militară, 2018, p. 303.

[17]Florin Șperlea, *De ce (mai) este 25 octombrie, op. cit.*

[18] Vezi Jean Lopez, Lasha Otkhmezuri, *Grandoarea şi mizeria Armatei Roşii, Mărturii inedite. 1941-1945*, Paris, Editura Seuil, 2011.

[19] Vezi Milovan Djilas, *Întâlniri cu Stalin*, Bucureşti, Editura Corint, 2015.

Ziua Forţelor Armate s-a stabilit a fi data de 25 octombrie. Decretul nu făcea vreo referire la motivele care determinaseră renunțarea la vechea zi a armatei, dar semnificaţia gestului era subînţeleasă. Sovieticii nu puteau pretinde că nu se sărbătorea în continuare „frăția de arme româno-sovietică" din anii 1944-1945, dar eliberarea „ultimei brazde de pământ" (o formula adânc înrădăcinată în mentalul colectiv, inclusiv în armată!) era, aşadar, o acțiune militară eminamente românească, plasată propagandistic în prim-plan pentru a marca necesara distanțare de Moscova și încurajare a recuperării parțiale a tradițiilor militare românești[20].

ASPECTS FROM THE TIME OF THE SECOND WORLD WAR IN DOBROGEA
-abstract-

Key Words: Dobrogea, Second World War, Constanta, August 23, 1944, October 25, 1944

The Soviet armies continued their march on the territories of Poland, Romania and the Balkans. In the first half of 1944, the military forces of the USSR recaptured the territories annexed in June 1940 (Bessarabia, northern Bucovina, Herţa Territory). On August 20, 1944, the Soviet offensive, Iasi-Chisinau, will be launched. The 9th and 10th Infantry Divisions were organized on the German model of 3 infantry regiments, 2 artillery regiments, a partially motorized reconnaissance group, a pioneer battalion and an anti-tank company.

After Berlin noticed the dangerous situation in which its military forces were in Moldova and Muntenia, it ordered the repositioning of its troops in the interior of the Carpathian arc and to prepare the movement towards Poland. Constanta was one of the key points for the Germans: here was concentrated a large part of the fleet and ground troops, and here also operated the German Intelligence Service Command for the entire Balkan Peninsula.

The events of August 1944 put the Romanian army in serious confusion. The Romanian monarch tells the military, through the "Proclamation to the Country", that Romania has "accepted the armistice offered by the Soviet Union, Great Britain and the United States of America", asking them to stop fighting and "any act of hostility against the army soviet". However, the Red Army was entering a country it considered an enemy. The Red Army occupied, until mid-September 1944, most of the national territory, the Capital and the main strategic points, installing its commanders and troops in the cities of Moldova, Dobrogea and Muntenia.

[20]Deşi armata română contribuise, alături de Armata Roşie, la eliberarea nord-vestului Transilvaniei, sovieticii au impus evacuarea autorităţilor româneşti reinstalate în patru judeţe din fostul teritoriu ocupat de Ungaria. Florin Şperlea, *De ce (mai) este 25 octombrie, op. cit.*

VASELE CULTURALE ŞI CINEMATOGRAFICE DE PE DUNĂRE – SIMBOLURI ALE PROPAGANDEI COMUNISTE ÎN REALITATEA ANILOR ’50

Dr. Gabriel-Felician CROITORU[*]

După preluarea pârghiilor puterii de către Partidul Comunist din România (devenit Partidul Muncitoresc Romîn din 1948) cu sprijinul direct și brutal al Uniunii Sovietice, noile autorități de la București au căutat prin orice mijloace să își justifice și să își consolideze cât mai repede existența. Așa se face că la nivel național, urmând modelul interbelic sovietic, s-a început o amplă și energică muncă de propagandă, menită să arate populației beneficiile noului regim și bunăvoința acestuia față de unele categorii profesionale.

Iar în vederea eficientizării propagandei, cultura a fost printre primele domenii vizate. Pe de o parte pentru a fi ruptă de parcursul de până atunci și a fi sovietizată, iar pe de altă parte pentru a deveni un instrument pe cât de puternic, pe atât de docil și eficient pentru regim. Noua cultură românească trebuia să se încadreze strict ideologiei marxiste și modelului din Uniunea Sovietică, tot ce aparținea vechiului regim „burghezo-moșieresc” trebuind să fie îndepărtat.

Pe acest fond, majoritatea instituțiilor de cultură au suferit schimbări rapide și drastice, iar foarte mulți oameni de cultură și de știință au fost fie îndepărtați sau chiar suprimați, fie îndreptați cu fața către puterea comunistă, acest proces culminând cu schimbarea drastică a celui mai înalt for științific din România, Academia, care a devenit Academia Republicii Populare Romîne.

Absolut toate domeniile culturale își vor desfășura activitatea imitând, uneori până la grotesc, stilul realismului socialist de inspirație sovietică, printre cele mai expuse publicului fiind literatura, presa și cinematografia, domenii cu un grad ridicat de penetrare la nivelul mentalului colectiv.

Literatura se va schimba dramatic, evocând aproape exclusiv realizările omului nou și ale regimului, Uniunea Sovietică devenind modelul de urmat în tot și în toate. Printre altele, s-au înființat Școala de Literatură și Critică Literară „Mihai Eminescu” – în anul 1950, care își propunea să formeze în spirit comunist cadre tinere de scriitori și critici literari, ridicați din rândurile „poporului muncitor” –, Editura Cartea Rusă (care avea în planul său editorial traduceri din scriitori sovietici și clasici ruși, autori occidentali cu vederi politice de stânga, scriitori români democrați și lucrări privind viața și cultura sovietică), Institutul de Limbă și Literatură Rusă „Maxim Gorki” și Asociația Romînă pentru Strîngerea Legăturilor cu Uniunea Sovietică (ARLUS), acestea devenind adevărate „vârfuri de lance” ale propagandiștilor români. La rândul său presa, devenită în totalitate de stat și aflată sub o cenzură strictă, era formată preponderent din organele oficiale ale partidului de la nivel central și regional. Subiectele dominante erau cele despre muncitori, țărani, colectivizare, abuzuri și ilegalități din timpul vechiului regim și știri

[*] Liga Navală Română, filiala Constanța; gabrielfeliciancroitoru1@gmail.com.

majoritare din țările lagărului socialist, creându-se astfel o realitate îndepărtată profund de cea occidentală. Nu în ultimul rând, cinematografia se afla sub administrarea SOVROM Film, distribuind în proporție covârșitoare filme sovietice sau din țările apropiate României din punct de vedere politic și ideologic.

Prin contrast cu vechea cultură, care era considerată drept apanajul elitelor, noua cultură se adresa unei categorii mai largi a populației, având în centrul ei clasa muncitoare. De aceea, cultura proletariatului sau proletcultismul, cum avea să fie denumită, trebuia să fie una ușor accesibilă. În acest context, a apărut așa-numitul limbaj de lemn, un limbaj simplificat, aparent ușor de înțeles pentru oricine, însă în realitate lipsit de conținut. Totodată, cu precădere în literatură, dar și în alte domenii, cum ar fi artele plastice sau muzica, s-a impus curentul denumit *realism socialist*. Acesta se traducea prin redarea realității într-un mod cât mai direct și concis, într-un limbaj elementar și în conformitate cu ideologia partidului. Schimbările produse la nivel cultural aveau drept scop principal crearea Omului Nou: devotat muncii, loial partidului, punându-și viața în slujba statului[1].

Printre vectorii care aveau ca misiune schimbarea mentalităților și a societății se numărau activiștii culturali, mobilul activității acestora fiind necesitatea desfășurării unei vaste și cât mai eficiente activități politico-ideologice și cultural-educative pentru formarea și dezvoltarea conștiinței comuniste a maselor.

Urmând fidel modelul sovietic și ideologia socială și politică concepută de Karl Marx, Friederich Engels sau Vladimir Ilici Lenin, regimul comunist din România și-a îndreptat considerabil atenția către anumite categorii profesionale, vizate fiind în principal muncitorimea și țărănimea, care convinse de bunele intenții ale puterii politice, puteau deveni importanți aliați ai acesteia în efortul de comunizare totală a țării.

O categorie aparte în rândul muncitorilor au fost lucrătorii portuari și marinarii din porturile fluviale și maritime românești, fiind vizați, în cazul primilor, cei necalificați sau care erau folosiți la munca brută, iar în cazul personalului navigant, propaganda s-a concentrat asupra simplilor marinari, fiind evitați cu grijă ofițerii maturi formați în perioada fostului regim.

Având la bază tot modelul sovietic, propaganda cultural-politică a fost una din modalitățile prin care s-a acționat asupra acestora. Simplă, eficientă și sistematică, uneori putând lua aspecte hilare, acest tip de propagandă se putea aplica inclusiv prin intermediul unor acte artistice facile, cu atât mai mult cu cât nivelul de educație și școlarizare în rândul celor vizați nu era foarte ridicat. Inițial firavă și încă raportată realităților vechiului regim politic din România, propaganda comunistă în domeniul cultural-artistic s-a impus copiind stângaci modelul sovietic, dar a fost apoi standardizată, desfășurându-se în baza sarcinilor ce izvorau din hotărârile Plenarei lărgite a Comitetului Central al Partidului Muncitoresc Romîn din 19-20 august

[1] Cătălina Vrabie, *Proletcultism și realism socialist (1948-1965)*, postat pe https://history-lessons.eu/ro/culture/proletcultism-si-realism-socialist-1948-1965/, accesat în data de 30.10.2023, ora 21.11.

1953, în care s-a vorbit despre „importanța activităților echipelor artistice și sindicale în lupta pe care oamenii muncii o duc pentru construirea socialismului”[2].

La început sporadice, materialele referitoare la starea marinarilor și lucrătorilor portuari din România au început să se intensifice treptat, devenind o constantă a ziarelor oficiale ale partidului, atenția fiind îndreptată cu precădere către cele mai importante porturi dunărene, Brăila și Galați. Majoritatea materialelor apărute erau șablonarde, prezentând pe de o parte condițiile grele în care au lucrat muncitorii portuari în vechiul regim, iar pe de altă parte condițiile din ce în ce mai bune de care beneficiază aceștia în anii democrației populare, inclusiv din perspectiva cultural-ideologică. Spre exemplu, legat de portul Brăila, se menționa că „pînă la eliberarea țării noastre, muncitorii din portul Brăila, navigatorii și toți acei care datorită meseriei lor erau legați de viața portului nu se puteau bucura de bunurile culturii. (…) Locul cafenelelor de noapte și al barurilor de odinioară au fost luate de numeroase cluburi, colțuri roșii, săli de festivități, biblioteci și multe alte așezăminte culturale, înzestrate cu aparate de radio, jocuri de șah, mese de tenis de masă etc”[3], modelul sovietic fiind copiat cât mai fidel.

În ceea ce privește baza materială, se aduceau precizări suplimentare: „Cele două cluburi din port au fost înzestrate cu noi volume de cărţi, s-au amenajat cabinetele tehnice, s-au ornat şi mobilat sălile de lectură. Un număr de 23 de vase ale Agenţiei S.R.T. şi ale substaţiei de utilaj hidrotehnic au fost înzestrate cu biblioteci volante; pe toate vasele de pasageri s-au amenajat colţuri roşii. Numai biblioteca centrală şi cele dela substaţia de utilaj hidrotehnic a întreprinderii piscicole „Dunărea” numără aproape 8.000 volume de cărţi diferite. În vederea muncii culturale pe timpul iernii, s-a instalat un aparat de proiecţie cinematografică în sala clubului „23 August”, unde se prezintă în fiecare săptămînă diferite filme. De asemeni, formaţiile de artişti amatori de la Direcția Regională a Navigației Civile Galați, fanfara, corul, echipa de teatru şi echipa de dansuri au pregătit noi programe”[4].

Și pentru că în acest mod propaganda intra în mediul marinăresc, dar nu pătrundea în zonele mai puțin accesibile sau izolate de ape, s-au căutat soluții prin copierea lor de la patronii sovietici ai puterii politice din România a unor mijloace mobile și mult mai eficiente: *vasele culturale*.

Printre multele exemple de acest gen din spațiul sovietic se număra vasul sovietic „Nicolai Ostrovschi”, care avea aria de responsabilitate în bazinul Niprului, și care făcea dese voiaje de-a lungul fluviului, poposind sistematic în porturi pentru câteva zile. La bordul acestuia se afla un grup de agitatori culturali, dar și o bogată bibliotecă politică, o instalație cinematografică, radio, ziare și reviste noi, rolul activiștilor fiind acela de a sta de vorbă cu marinarii și muncitorii din porturi despre

---

[2] *Să sprijinim mai mult activitatea echipelor artistice sindicale*, în „Drum nou”, an XI, nr. 2.848, duminică, 7 februarie 1954, p. 1.

[3] *Navigatorii își însușesc bunurile culturale*, în „Scînteia”, an XXII, nr. 2.557, joi, 15 ianuarie 1953, p. 3.

[4] *Ibidem*.

subiecte de interes pentru aceştia – precum realităţile şi perspectivele navigaţiei pe Nipru, dar şi pe teme politice şi de actualitate: măreţele construcţii ale socialismului în Uniunea Sovietică, lupta poporului sovietic pentru pace în lume, probleme internaţionale etc[5]. Similar, nava „Propagandist", care circula pe fluviul Volga, „creată de Comitetul central al sindicatului muncitorilor din transport fluvial, are la bord o bibliotecă, o sală de lectură, un post de recepţie şi o expoziţie, ilustrând restaurarea şi desvoltarea transportului fluvial în noul plan cincinal. De asemenea, o sală de spectacole în care se prezintă filme, se organizează reprezentaţii teatrale şi se ţin conferinţe cu temele cele mai variate. Pe vas funcţionează o tipografie care scoate regulat un ziar"[6].

Primul vas cultural, denumit inițial fără nici un fel de imaginație doar „Vasul-cultural I", a fost reconstruit și amenajat în perioada 1951-1952 la Șantierul Naval Turnu Severin, portul de înregistrare fiind tot aici. Inițial, a fost mai puțin vizat de popularizarea prin intermediul presei, aceasta poate și pentru faptul că zona sa de responsabilitate cuprindea orașe-porturi precum Turnu Severin, Gruia, Cetate, Bechet, Corabia sau Moldova Veche care nu erau izolate și care avuseseră și înainte o anumită deschidere.

Despre cel de-al doilea vas cultural românesc au apărut ştiri în presa centrală în ianuarie 1953, menționându-se că „în curînd, va sosi în portul Brăila *Cult-baza*, un vas fluvial înzestrat cu aparat de proiecție cinematografică, sală de festivități, sală de lectură, bibliotecă și altele"[7]– fiind astfel copiate de la sovietici denumirea, forma, mijloacele și metodele.

În vara aceluiași an, vasul cultural – care fusese reconstruit și amenajat cu doar un an înainte în Șantierul Naval Galați și nu purta încă un nume, fiind denumit inițial doar „Vasul cultural II" – era ancorat alternativ în porturile Galați și Brăila, acesta fiind amintit într-un material de propagandă, în care erau descrise condițiile de petrecere a timpului liber de către marinarii gălățeni: „se poate petrece o după amiază pe bordul vasului cultural, la masa de șah, lîngă aparatul de radio sau în sala de cinematograf a acestuia, alături de marinarii marinei comerciale"[8].

Inițial, în perioadele când era în staționare în porturile de bază, vasele culturale – care aparţineau Sovromtransport (SRT)[9], erau folosite pentru diverse nevoi ale regimului și autorităților locale. Spre exemplu, în octombrie 1953, sala de conferințe a „Vasului cultural II", frumos pavoazat, a fost folosită pentru găzduirea adunării în care au fost propuși candidații la alegerile de deputați în sfaturile

---

[5] *Un vas al agitatorilor își duce munca pe fluviul Nipru*, în „Romînia liberă", an VIII, nr. 1.936, joi, 14 decembrie 1950, p. 1.

[6] *Oameni și fapte din URSS*, în „Opinia", an 40, nr. 533, joi, 24 iunie 1948, p. 2.

[7] *Navigatorii își însușesc bunurile culturale*, în „Scînteia", an XXII, nr. 2.557, joi, 15 ianuarie 1953, p. 3.

[8] *În Galații de astăzi*, în „Munca", nr. 1.768, joi, 18 iunie 1953, p. 1.

[9] Sovromtransport (SRT) a fost o societate de navigație româno-sovietică, înființată în 1945, care avea ca scop exploatarea în comun a mijloacelor și resurselor de transport ale statului român, în vederea plății datoriei de război către Uniunea Sovietică. Societatea a fost desființată în anul 1954, fiind înlocuită cu NAVROM, controlată în totalitate de statul român.

populare. La manifestare au participat „grupuri de marinari, muncitori din port, comandanți de nave, ofițeri de marină și funcționari ai S.R.T. Galați”[10], candidat fiind ales Cezar Teodorescu, „bine cunoscut muncitorilor docheri din port, marinarilor și comandanților de vase fluviale, ca vechi și încercat marinar, care a navigat pe drumurile Dunării, Mării Negre și ale Mediteranei”[11].

De fapt, cele două vase culturale erau foste șlepuri reamenajate la nivelul calei și a punții, fără propulsie proprie, care pentru deplasarea pe Dunăre aveau nevoie de tractarea unui remorcher. Curentul electric îl primeau prin cablu de la cheul unde acostau și numai când vasele erau izolate sau la ancoră, în deplasări, în locuri unde nu exista această oportunitate, se folosea curentul produs la bord de un dinam sau din câteva baterii care se încărcau de fiecare dată înainte de plecarea în deplasări. Cu toate că schema de organizare era cea a unui vas normal, comandantul era prezent doar în timpul deplasărilor, iar majoritatea celor de la bordul navei – care erau încadrați ca marinari, motoriști, fochiști, electricieni etc – nu aveau legătură cu navigația și marinăria. Aceștia erau în majoritate muncitori ce aveau aptitudini artistice, dar pentru care activitatea pe vasul cultural era o alternativă excelentă față de munca grea dintr-un șantier naval sau port sau de la bordul unei nave comerciale.

Deși vasul avea condiții decente de cazare pentru echipaj și era dotat cu o bucătărie, nu exista bucătar sau bucătăreasă, cei aflați la bord trebuind să își pregătească singuri mâncarea și să-și asigure autogospodărirea[12].

Din punct de vedere al denumirii lor, inițial, vasele culturale au purtat numele de „Vasul cultural nr. 1” și „Vasul cultural nr. 2”, de la începutul anului 1954 ele fiind redenumite „S.R.T. nr. 1” și „S.R.T. nr. 2”. După înființarea „Navigației maritime și fluviale române (NAVROM)”, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 368 din februarie 1955 au fost rebotezate „NAVROM nr. 1” și „NAVROM nr. 2”, dar din a doua jumătate a aceluiași an, numele celor două vase culturale au fost din nou schimbate, „NAVROM nr. 1” devenind vasul cultural nr. 1 „George Enescu”, iar „NAVROM nr. 2” devenind vasul cultural nr. 2 „Ciprian Porumbescu”.

Din anul 1954, vasele culturale – redenumite „S.R.T. nr. 1” și „S.R.T. nr. 2” – au intrat activ pe făgașul răspândirii propagandei și creșterii nivelului cultural și ideologic al populației, astfel de inițiative și acțiuni începând să fie amplu relatate în presa epocii. Principalele zone vizate erau porturile dunărene cuprinse în sectorul Giurgiu-Sulina – în special Brăila și Galați – dar mai ales localitățile din Insula mare a Brăilei și Delta Dunării, plecându-se de la premiza că aceastea din urmă, prin izolarea geografică, au locuitori ce au fost văduviți de acte culturale sau chiar de educație primară.

---

[10] *În regiunea Galați*, în „Romînia liberă”, an XI, nr. 2.827, duminică, 1 noiembrie 1.953, p. 3.

[11] *Pe un vas fluvial*, în „Scînteia tineretului”, an IX, seria a II-a, nr. 1.407, vineri, 30 octombrie 1953, p. 3.

[12] Ion Dumitru, *Un destin între destine. Anii noștri dintre adolescență și maturitate (27 august 1955-26 august 1956)*, vol. 10, Editura Ex Ponto, Constanța, 2020, p. 197.

Astfel, în ianuarie 1954, se relata despre „frumoasa activitate culturală a colectivului de artiști marinari ai vasului cultural *S.R.T. nr. 2* care, în colaborare cu actorii Teatrului de Păpuși din Galați, a dat spectacole în orașele Tulcea și Isaccea, pentru copii. Pe bordul vasului au fost prezentate piesele *Urechiușa albă* și *Capra cu trei iezi*. După spectacol au fost vizitate clubul, sala de lectură și standul de cărți din interiorul vasului cultural. În orașul Tulcea s-a organizat o întîlnire între copii și colectivul Teatrului de Păpuși din Galați, care a constituit un eveniment deosebit în viața celor mici din acest oraș. Tovarășul Ion Frangulea, responsabilul cultural al vasului, a vorbit despre viața fericită a copiilor din Republica Populară Română”[13].

Vasele culturale, în special vasul cultural „S.R.T. nr. 2” erau folosite și pentru promovarea activităților sportive în rândul maselor, partidul organizând încă din anii ’50 diferite concursuri sportive. În realitate, acestea erau metode de înregimentare în marea mișcare spre socialism, dar și o extraordinară bază de selecție pentru tinerele talente, continuându-se astfel genul de activități începute în perioada domniei regelui Carol al II-lea.

Astfel, în mai 1954 se amintea de faptul că atunci când este ancorat în portul Galați, „nenumărați membri ai echipajelor vaselor ancorate în jur – fochiști, timonieri, piloți și căpitani – vin pe acest vas pentru a se recrea citind o carte, vizionînd un film sau participa la concursuri de tot felul. Într-adevăr, pe acest vas se găsește o trambulină foarte bună pentru sărituri în apă, se găsesc ambarcațiuni pe care se pot antrena iubitorii de canotaj. De pe puntea acestui vas se dă, de asemenea, adesea startul în competiții de natație desfășurată între marinari. Înșiși membrii echipajului de pe vas sunt sportivi cunoscuți. De pildă, tînărul Constantin Dumitrescu este un înotător foarte curajos. Șeful mecanic Vasile Sacazov este un bun halterofil, Vasile Bucur și fochistul Nicușor Prisăcaru sunt șahiști temuți. În ceea ce îl privește pe Constantin Mîșlea, deși i se spune *moșul*, este unul din cei mai buni gimnaști de pe bord”[14].

Un an mai târziu, în noiembrie 1955 se menționau din nou calitățile sportive ale membrilor echipajului: „Nu este întîmplător faptul că fiecare marinar de pe vas este purtător al insignei G.M.A. [n.a.: Gata pentru Muncă și Apărare] Chiar și Vasile Giușcă, nostromul vasului, în vîrstă de 60 de ani, a trecut cu succes normele insignei. Mecanicul-șef, Hristu Nicolau, este un bun arbitru de fotbal. Marinarii Ilie Cotea și Vasile Bucur sunt buni jucători de tenis de masă. Dar sportul preferat al marinarilor este fotbalul. Marinarii alcătuiesc o echipă de fotbal redutabilă, care luptă acum pentru a promova în campionatul regional”[15].

Cât despre promovarea culturii proletare, conform raportărilor oficiale – care trebuie privite cu mare rezervă în ceea ce privește obiectivitatea – doar în

---

[13] *Un club plutitor prin porturile dunărene*, în „Romînia liberă”, an XII, nr. 2.898, marți, 26 ianuarie 1954, p. 2.

[14] Gh. Ștefănescu, *Un vapor cultural-sportiv pe Dunăre*, în „Sportul popular”, an X, nr. 2.424, joi, 20 mai 1954, p. 3.

[15] Gh. Ștefănescu, V. Paladescu, *De pretutindeni*, în „Sportul popular”, an XI, nr. 2.720, marți, 8 noiembrie 1955, p. 2.

primele trei luni ale anului 1954, vasul cultural „S.R.T. nr. 2” susținuse 20 de spectacole la care au participat un total de 3.000 de spectatori, au fost proiectate 5 filme artistice și 6 jurnale de actualități, 12 conferințe de diferite teme și 4 spectacole pentru copii, toate acestea fiind realizate în strânsă colaborare cu Asociația Romînă pentru Strîngerea Legăturilor cu Uniunea Sovietică (ARLUS).

Un alt material de presă descria emoția sosirii în portul Galați a vasului cultural „S.R.T. nr. 2” dintr-un turneu de promovare a noilor idei politico-ideologice în porturile Sulina, Crișan și Tulcea: „Un zornăit lung de lanțuri, cîteva comenzi scurte și vasul cultural *S.R.T. nr. 2* a acostat la unul din cheiurile portului Galați. Vestea s-a răspîndit cu iuțeală în tot portul. Marinarii – unii cu părul cărunt, alții cu mustața abia mijind – îl primesc cu multă bucurie ca pe o veche cunoștință, ca pe un prieten drag. Interiorul elegant al vasului strălucește de curățenie. Așezate în rafturi, cele cîteva sute de volume își așteaptă cititorii. În cabina unde este instalat aparatul de proiecție cinematografică și stația de radio-amplificare, mecanicul-șef Vasile Sacazov a deschis aparatul de radio. Melodia se revarsă din pîlniile megafoanelor și se pierde departe peste întinderile apelor. Pe bord au început să sosească oaspeții. Sunt marinarii din flota noastră comercială, aflați în trecere cu vasele lor prin portul Galați. Se îndreaptă spre sala de lectură, unde tovarășul Ion Frangulea, responsabilul cultural al vasului, le pune la dispoziție cărțile din bibliotecă. Instalați comod la mese, ei se cufundă în lectura unui roman sau a unei cărți de specialitate. Alții se retrag mai la o parte și încep cîte o partidă de șah. Între timp, se afișează și programul manifestărilor din acea zi. El cuprindea: conferința despre *Lupta popoarelor pentru pace*, filmul sovietic *Alexandru Nevski*, precedat de o recenzie și alte manifestări culturale.

Colectivul vasului cultural *S.R.T. nr. 2* acordă o atenție deosebită educației navigatorilor. Nenumărați pionieri și școlari au ascultat povestiri minunate despre viața marinarilor, despre lungile lor călătorii pe calea apelor, despre minunatele meleaguri din patria noastră. În locurile unde stau ancorate navele, se aud, întîi mai încet, pe urmă din ce în ce mai puternic, acordurile pline de farmec ale unui pian. În sala de festivități a vasului cultural, marinarii ascultă un program de muzică de estradă. Nu odată în timpul ei liber, tînăra telegrafistă a vasului S.R.T. *Smolensk*, Viorica Cernătescu, a venit în mijlocul tovarășilor ei de muncă pentru a le cînta la pian”[16].

Tot în presă erau prezentate și reacții la toată activitatea de propagandă, unul din ziarele oficiale prezentând o scrisoare a gălățeanului Schwartz M. Negreanu: „Pe apele Dunării bătrîne plutește un vas neobișnuit. Nu transportă nici mărfuri, nici pasageri, ci o povară neobișnuită. Călătorește în susul și în josul apei, oprindu-se în răstimpuri, la marginea orașelor și porturilor de pe malul ei. Esta vasul cultural *S.R.T. nr. 2* din Galați. Fie că organizează o excursie a Casei Pionierilor, fie că prezintă spectacole ale Teatrului de Păpuși sau spectacole date de echipe artistice de amatori, în sala cu peste 130 de locuri a vasului, pe scaune confortabile muncitorilor, marinarii și familiile lor petrec cîteva ore pe care apoi și le amintesc cu drag. Găsești

[16] I. Neagu, *Vasul cultural*, în „Munca”, an XI, nr. 2.072, duminică, 13 iunie 1954, p. 1.

acolo, pe lîngă cărți numeroase, și variate ziare și reviste. Nu lipsește nici șahul. Vasul oferă condiții minunate de distracție după ziua de lucru”[17].

În luna iulie 1954, cu ocazia comemorării a 450 de ani de la moartea domnitorului Ștefan cel Mare, la bordul vasului cultural „S.R.T. nr. 2” a fost organizată la Galați o manifestare cultural-artistică, în care „Tovarășul Ion Frangulea, responsabilul cultural al vasului, a evocat figura plină de bărbăție a domnitorului, iar tovarășul Dumitru Pascu, comandantul vasului, a citit un fragment din noua lucrare a lui Eusebiu Camilar, *Poarta furtunilor*. A urmat un frumos program artistic, în care tovarășul Dumitru Olteanu, fochist pe vasul de pasageri *Anghel Saligny* a interpretat cu mult haz skeciul satiric *Să se știe*, iar formațiunile artistice de amatori sindicale din Galați au interpretat cîntece populare romînești și cîntece marinărești”[18]. Așa cum informa ziarul „Munca”, organ al Consiliului Central al Sindicatelor din Republica Populară Romînă, întreaga reprezentație urma să fie susținută în aceeași lună și la Tulcea, Gârbova și Sulina.

Pentru a înțelege profilul celor ce își desfășurau activitatea pe vasele culturale și în pozițiile de agitatori – viitorii activiști – culturali, dintre toți cei menționați atrage atenția Dumitru Olteanu, zis Mitică, „de meserie marinar, care și-a început activitatea pe linie culturală în armată, pe care a continuat-o pe vasul *Ciprian Porumbescu*, unde s-a dovedit bun recitator și un îndrăgostit de munca culturală”[19]. Transferat ulterior la Direcția Regională a Navigației Fluviale Galați, Dumitru Olteanu a devenit responsabil cultural în Comitetul din întreprindere, „unde i s-a dezvoltat simțul artistic și a început să compună satiră de întreprindere: cu prima ocazie să compună un text pentru brigada artistică i s-a ivit în 1955, cînd și-a dat seama că la Secția Mecanizare nu merge bine treaba. Mașinile stăteau prea mult la reparat. A doua ocazie, cînd a observat că în timpul serviciului, prin unele birouri, se joacă șah. Și pe melodia *Șoferul* – mecanizatorii și amatorii de șah în timpul lucrului s-au pomenit deodată atinși de versurile caustice ale lui Mitică. Au rămas surprinși: – *Cum, adică...?* Dar iată că mecanizatorii și-au intensificat munca, iar „șahiștii“ au înțeles că ceea ce făceau ei era inadmisibil (…).

Dumitru Olteanu nu are nici un fel de studii superioare, dar citește cu nesaț și se instruiește continuu. Nu merg treburile bine undeva, cu Comitetul de întreprindere se analizează dacă e cazul să intre în funcție satira lui Mitică și să treacă la acțiune brigada de agitație. La ședințele de producție, ale organizației de bază, ies la iveală lipsuri. Ei bine, în programul viitor al brigăzii de agitație vor fi desigur *tratate*. Oamenii s-au obișnuit atît de mult cu ele, încît nu arareori îi auzi, chiar cînd nu-i cazul să intervină brigada: – *Am să anunț brigada, de nu-ți bagi mințile-n cap*

---

[17] *Din paginile scrisorilor*, în „Romînia liberă”, an XII, nr. 3.019, vineri, 18 iunie 1954, p. 1.
[18] P. Cozia, *Vasul cultural S.R.T. nr. 2*, în „Munca”, an XI, nr. 2.092, miercuri, 7 iulie 1954, p. 1.
[19] M. Petra, *Un om de ispravă*, în „Viața nouă”, an XV, nr. 4.267, sâmbătă, 16 august 1958, p. 3.

măi.... Se mai supără unii, dar principal este că brigada nu e doar de sperietoare, ci ajută real, în mod efectiv, la bunul mers al treburii ori întreprinderii”[20].

După 1960-1961, Dumitru Olteanu a devenit magaziner la magazia de mărfuri a Direcției Regionale a Navigației Fluviale Galați, rămânând însă un apropiat al brigăzii artistice și de agitație a întreprinderii, până la pensionarea sa.

Cazul lui Dumitru Olteanu nu era unic în peisajul vaselor culturale și al noii societății românești din acea perioadă. Asemănătoare este și situația lui Vasile Giușcă, fost marinar pe nava „Tudor Vladimirescu” și nostrom al echipajului vasului cultural „Ciprian Porumbescu”, care a învățat să scrie și să citească abia în anul 1948, la vârsta maturității. Imediat după aceasta, proaspătul cunoscător de carte s-a simțit atras irezistibil de publicistică, din 1950 devenind corespondent al ziarului local „Viața nouă” sau al cotidianului central „Romînia liberă”, cu relatări specifice epocii despre activitatea portului Galați, constante fiind referirile la sprijinul activ al Uniunii Sovietice și la necesitatea schimbării societății românești.

Odată cu atracția față de jurnalism, în cazul lui Vasile Giușcă a apărut și dragostea față de poezie, impunându-se în cercul poeților proletcultiști ai Direcției Regionale a Navigației Fluviale Galați cu poezia „Cîntăm iubirea noastră slăvitului Stalin”, publicată în 1950. În anul următor, având în spate o „bogată activitate literară”, Vasile Giușcă a devenit membru al filialei Galați a Uniunii Scriitorilor iar din 1952 și coordonator al cercului literar de la Casa de Cultură „Gheorghe Gheorghiu-Dej” din Galați[21]. Despre activitatea sa literară, în 1953 se menționa în „Romînia liberă” că „Tovarăşul Vasile Giuşcă, şef de echipaj pe unul din vasele portului Galaţi, ne-a dat schiţa *Votul şi procesul*, în care satiriza farsa alegerilor din trecut. Tot el ne-a scris şi un reportaj *Votez pentru mine*, în care arăta bucuria cu care întâmpină alegerile marinarii de pe vasul pe care lucrează”[22].

În anul 1955, Vasile Giușcă a primit o mențiune la concursul de recenzii de filme sovietice și premiul II la concursul literar, pentru nuvela *Eliberarea*, cele două evenimente fiind organizate în data de 25 decembrie, în ziua Crăciunului, la cinematograful „Maxim Gorki” din Galați, de Comitetul regional ARLUS, în perioada „Lunii prieteniei româno-sovietice”[23]. Încurajat și plin de elan, Vasile Giușcă a publicat apoi periodic materiale despre viața portului Galați și viața și activitatea muncitorilor portuari, în ton proletcultist, în ziarul local „Viața nouă”, fiind, încă din 1953, un membru de bază al Cenaclului literar „Hristo Botev” din Brăila și al Cenaclului literar al Bibliotecii „V. A. Urechia” din Galați. O „măsură” a valorii sale poetice a fost dată în anul 1956, când Vasile Giușcă s-a remarcat în mediul cultural local prin creațiile sale referitoare la alegerile pentru Sfaturile

---

[20] *Ibidem*.

[21] A. Croitoru, *Galați, un oraș în plină dezvoltare*, în „Scânteia”, an XXII, nr. 2.511, vineri, 21 noiembrie 1952, p. 2.

[22] H. Vălureanu, *La o stație de radioficare din Galați*, în „România liberă”, an XI, nr. 2.846, miercuri, 25 noiembrie 1953, p. 2.

[23] *Premierea unor lucrări la concursul de recenzii de filme*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.451, miercuri, 28 decembrie 1955, p. 5.

Populare Regionale și Marea Adunare Națională, în mod clar aceasta fiind una din temele sale preferate pe tărâm liric[24].

Dincolo de elanul versurilor, poeziile lui Vasile Giușcă au fost mereu simple discursuri lipsite de merite literare, pline de avânt proletcultist. Din acest motiv, odată cu schimbarea de optică a conducerii politice a României față de URSS, poziția literară a lui Vasile Giușcă a scăzut treptat, dispărând în 1964, nu înainte de a-i apărea un adevărat portret de om și autor în ziarul „Munca”[25].

În 1970, lui Vasile Giușcă i-a apărut o ultimă poezie, dedicată trendului momentului: tineretul revoluționar, demersul său fiind însă benign în mișcarea literară a acelui moment. Semnificativ pentru percepția unui fost agitator cultural precum Vasile Giușcă în România de după 1965 este răspunsul primit de acesta de la revista literară „Ramuri”: „Prozele dumneavoastră nu sînt publicabile. Cu atît mai puţin poezia: *E o sudoriţă tare cumsecade/ Portretul ei a fost şi la ziar/ Cînd sudează fierul parcă arde/ Ca lumina straşnică de far* (*Invitaţia unui marinar*). În asemenea versuri, pe care e inutil să le mai comentăm, nu mai zboară nici pescăruşii de la dv. din port”[26].

La fel de emblematică pentru activitatea vaselor culturale este figura lui Ion Frangulea, responsabilul cultural al vasului „Ciprian Porumbescu”. Muncitor la Centrul Mecanic Agricol din Galați, a fost evidențiat în anul 1948 în concursul pe ramură ca muncitor fruntaș, fiind mai mult decât deschis la noua ideologie comunistă. Atât de deschis și dornic de afirmare, încât în luna decembrie 1949, i-a scris o scrisoare lui Iosif Vissarionovici Stalin, publicată pe prima pagină a oficiosului Comitetului Județean PMR Covurlui, „Viață Nouă”, cu destinatarul și adresa „Tovarășului Stalin, Moscova, Cremlin”. Textul vorbește de la sine: „Scumpe Iosif Vissarionovici, Nu de mult timp am vizitat minunata expoziție a Industriei Sovietice ce se află deschisă în Capitala Republicii noastre Populare, la București.

Această expoziție a însemnat pentru mine, tovarășe Stalin, o părticică din Patria Sovietică mutată aici la noi. Și nu-ți închipui cît de fericit am fost să am posibilitatea – prin această expoziție – să văd uriașele succese ale oamenilor muncii din minunata dumitate Patrie, care urmîndu-ți învățătura, se află în fruntea luptei pentru pace.

Puternicile tractoare și combine, care îndeplinesc munca a sute de oameni, mi-au arătat mie, iubite tovarășe Stalin, cît de înaintată este agricultura din Uniunea Sovietică.

Din învățătura Marelui Stalin eu am înțeles că socialismul nu poate fi înfăptuit numai la oraș, ci el trebue să fie înfăptuit și la sate. Și acesta nu poate fi posibil fără o agricultură mecanizată.

De aceia, noi, oamenii muncii din R.P.R. – îndrumați și sprijiniți de Partidul nostru – îți urmăm cu încredere și hotărîre învățătura ta și folosind experiența

---

[24] Ion Dumitru, *op. cit.*, p. 212.

[25] Constantin Cristian, *Tinerețea unui… bătrân*, în „Munca”, an XVIII, nr. 4.333, miercuri, 11 octombrie 1961, p. 1.

[26] *Poșta redacției*, în „Ramuri”, an VIII, nr. 7 (85), 15 iulie 1971, p. 2.

oamenilor sovietici luptăm cu avînt pentru desvoltarea industriei noastre, pentru transformarea socialistă a agriculturii noastre.

Eu, scumpe tovarăşe Stalin, sunt muncitor la Centrul Mecanic Agricol din Galaţi şi aici în compartimentul de muncă unde lucrez, îmi dau toată silinţa pentru a produce mai mult, mai bun şi mai eftin, aşa cum ne înveţi tu. Şi te asigur, tovarăşe Stalin, că voi reuşi, fiindcă îmi însuşesc pas cu pas învăţătura ta şi experienţa stahanoviştilor sovietici.

În întrecerile socialiste pornite de muncitori din atelierul nostru în cinstea zilei tale, m-am angrenat şi eu pentru a-ţi face ca dar importante depăşiri de norme pe care le obţin din zi în zi tot mai mari, ştiind că acesta este cel mai frumos dar pe care ţi-l pot oferi de ziua dumitale de naştere[27].

Îţi urez, scumpe tovarăşe Stalin, ani mulţi şi plini de glorie în lupta în care ne conduci"[28].

Un an mai târziu, Ion Frangulea a fost avansat pe linie profesională ca maistru-sculer şi s-a numărat – în calitate de „fruntaş în muncă" – printre cei 27 de delegaţi ai partizanilor păcii din partea Regiunii Galaţi care au participat la Congresul Comitetelor de luptă pentru pace din Republica Populară Romînă, desfăşurat la Bucureşti, în septembrie 1950. La întoarcerea la Galaţi, chiar în gara oraşului, acesta a ţinut o cuvântare colegilor săi care l-au întâmpinat, în care le-a relatat despre lucrările Congresului, iar în încheiere le-a declarat acestora că „va munci fără odihnă pentru a lămuri pe cât mai mulţi oameni cinstiţi să devină hotărâţi luptători în frontul partizanilor păcii"[29]. În acelaşi an, Ion Frangulea a devenit responsabilul gazetei de perete din cadrul Centrului Mecanic Agricol din Galaţi şi membru al comisiilor de propuneri de candidaţi pentru Sfaturile Populare Regionale.

Odată cu începerea activităţii vaselor culturale, Ion Frangulea a devenit din 1953 activistul de partid de la bordul vasului „S.R.T. nr. 2", fiind numit direct de regionala de partid, împrejurările fiind descrise într-un material de presă: „Era un început de toamnă rece, cînd un om de vreo 40 de ani păşea timid pentru prima dată pe pasarela vasului cultural şi bătu în uşa biroului comandantului. După o oră, comandantul vasului îl recomandă echipajul. – *Tovarăşul Frangulea Ion va răspunde de acum de munca culturală pe bordul vasului nostru*"[30].

Din 1955, a devenit maistru principal la Şcoala profesională de ucenici din Galaţi şi apoi responsabil al activităţilor cultural-artistice din cadrul Direcţiei Regionale a Navigaţiei Fluviale Galaţi. Odată cu începerea politicii de desprindere faţă de Uniunea Sovietică a conducerii PMR, cariera lui Ion Frangulea îşi va încetini avântul şi ulterior chiar va regresa, fiind numit, în anul 1959, directorul căminului

---

[27] I. V. Stalin s-a născut la 18 decembrie 1878, la Gori, Georgia.

[28] „Viaţa nouă", an I, nr. 103, joi, 8 decembrie 1949, p. 1.

[29] *„Fiecare dintre noi să devină un adevărat luptător pentru cauza păcii"*, în „Viaţa nouă", an II, nr. 339, miercuri, 20septembrie 1950, p. 1 şi 4.

[30] Vasile Neculai, *Matrozii pot fi şi artişti*, în „Viaţa nouă", an XII, seria a II-a, nr. 3.162, miercuri, 26 ianuarie 1955, p. 2.

cultural din comuna gălățeană Independența, și în cele din urmă, muncitor la Centrul Mecanic Agricol din Galați.

Revenind la activitatea efectivă a vaselor culturale, trebuie spus că printre cele mai importante misiuni ale acestora erau veritabilele turnee făcute în localitățile izolate din Balta Brăilei sau, mai ales, din Delta Dunării.

În prima parte a lunii august 1954, într-un reportaj semnat de Gheorghe Pietraru, care avea ca scop descrierea modernizării porturilor dunărene din aval de Galați, este suprinsă atmosfera generată de sosirea vasuluicultural „S.R.T. nr. 2" în localitatea Periprava: „Oamenii au întîmpinat vasul cu strigăte vesele, iar pe pontonul din fața cherhanalei au răsărit neveste și copii. La spectacolul dat de echipa artistică a vasului cultural, pescarii au venit cu toții, gătiți în haine de sărbătoare, privind grav și solemn sala frumos împodobită a vasului. Mai tîrziu, cu rîsete și glume, atmosfera s-a dezghețat și oamenii au început să privească nestingheriți jocul artiștilor Dunării sau peripețiile vînătorilor de balene de pe ecran"[31].

Ca o paranteză fie spus, ce nu menționa autorul reportajului era că literalmente la câțiva pași de locul unde se desfășura spectacolul de pe vasul cultural, la Periprava, în acest „sătuleț de pescari de pe brațul Chiliei", își desfășura nestingherit activitatea unul din cele mai funeste lagăre de muncă din România acelei perioade, în care și-au pierdut viața mii de deținuți politic...

Un nou episod din turneul din luna august 1954 al vasului cultural este descris într-un alt ziar central, în cadrul rubricii *Oameni noi și faptele lor*, chiar de către comandantul vasului, Dumitru Pascu: „Era pe-nserat. Din curți se ridica fumul, vestind că gospodinele pregătesc cina. Cîțiva băiețandri ce se jucau pe mal au zărit un vapor apropiindu-se liniștit. De pe covertă, difuzoarele transmiteau muzică. Era vasul cultural *S.R.T. nr. 2*, venit în vizită la pescarii din comuna Tatanir, în plină Deltă. Nu după multă vreme, bătrînii și tinerii pescari, împreună cu femeile și copiii lor, urcau schela înaltă a vasului. Ajunși sus, ei au vizitat sala de lectură, cabinele, primind cu bunăvoință lămuririle cerute. De acolo, oaspeții au fost îndrumați spre sala de cinematograf, unde au asistat la rularea a două filme documentare: *Pe șantierele Moscovei* și *Vînătoarea de balene*. Spectatorii au avut o seară plăcută.

A doua zi, pe bord au fost mai mulți oameni decît în prima seară. Așteptau în sală începerea spectacolului de teatru. O formațiune artistică a prezentat un frumos program de estradă. Ropote de aplauze au răsplătit pe actorii amatori. Pescarul Grigore Calistrat, țăranca muncitoare Galina Carpov și alții s-au apropiat de colectivul artistic pentru a le exprima mulțumiri: *Vă rog să mai veniți pe la noi, la Tatanir* – a spus Galina Carpov. *Cântecele și jocurile dumneavoastră ne-au mers drept la inimă*.

A treia zi, vasul a pornit mai departe, aducînd și în alte comune, așezate pe malul Dunării, voie bună și bucurie"[32].

---

[31] Gheorghe Pietraru, *Oameni și așezări dunărene*, în „Scînteia tineretului", an X, seria a II-a, nr. 1.643, sâmbătă, 7 august 1954, p. 3.

[32] *A sosit vasul cultural în Deltă*, în „Romînia liberă", an XII, nr. 3.080, duminică, 29 august 1954, p. 1.

Într-un soi de bilanț parțial al primei jumătăți a anului 1954, se menționa că în porturile dunărene cuprinse între Giurgiu și Sulina, la bordul vasului cultural „S.R.T. nr. 2” au fost prezentate 16 filme artistice și documentare științifice, jurnale de actualități și sportive, 6 programe artistice date de formații artistice de amatori și sindicale și au fost susținute 37 de conferințe, la toate acestea asistând circa 11.000 de spectatori. Se menționa, de asemenea, că un interes deosebit au stârnit expozițiile *Evoluție și originea omului* și *Popoarele luptă pentru pace*, cea mai rodnică activitate fiind înregistrată în luna iulie[33].

În august 1954, activitatea vaselor culturale era promovată la nivel național și prin intermediul publicației de succes „Flacăra”, revistă bilunară social-politică și literar-artistică și prima revistă ilustrată din România de după cel de-Al Doilea Război Mondial: „Multă apă a curs pe Dunăre pînă cînd pescarii din Crişan să se fi întîlnit cu ceea ce au numit-o apoi minune. În satul lor era întotdeauna liniște. O liniște cumplită. Foşneau doar frunzele sălciilor, cînd bătea vîntul, sau fluiera răguşit un remorcher care urca spre Sulina, ori cobora spre mare.

Aici, din tată-n fiu oamenii-s pescari. Toată viaţa şi-au petrecut-o în barcă sau la cherhana. Mai demult, dacă aveau vreo zi de odihnă, se sculau cu noaptea-n cap: bărbaţii îşi pieptănau bărbile, femeile îşi îmbrăcau rochiile cele mai colorate şi, din prispa casei sau de pe mal, spărgînd între dinţi sâmburi de bostan, priveau spre apă.

Dar într-o zi, mai de mult, în comuna pescărească Crişan s-a întîmplat *minunea*. În dreptul satului s-a oprit un vapor. Asta nu ar fi fost ceva deosebit. Dar pe prova vasului se putea citi: *Vasul cultural nr. 2*. Iar de pe bord se auzea neîntrerupt muzică. Pîlcuri de oameni s-au adunat curioşi la mal. Mai tîrziu au aflat noutatea: *a venit cultura pe la noi!* – cum a exclamat cu haz pescarul Gherasim Lovin. Vaporul n-a putut acosta. Satul n-avea nici chei şi nici ponton. Din bărci pescăreşti oamenii au făcut atunci punte până la vapor. Şi după o zi de escală la Crişan, comandantul vasului cultural, Dimitrie Pascu, căpitan fluvial, a putut nota în jurnalul de bord: *Acostat în faţa punctului pescăresc Crişan. Patru spectacole pentru copiii pescarilor. Conferinţă. Muzică. 500 spectatori. Timp favorabil*.

Mare minune, şi-a spus în barbă pescarul Perijoc şi lovind cu cotul pe tovarăşul său de muncă, moş Terente, îi împărtăşi mirarea: – *Teatru pe baltă?* Şi de-atunci, *teatru pe baltă* s-a jucat în multe părţi, şi pentru marinari, şi pentru pescari, şi pentru muncitorii din port, la Brăila, şi pe canalul Filipoi, la Galaţi, şi la Tulcea. Şi au jucat *pe baltă* şi artiştii Teatrului de Stat din Brăila, şi cei ai Teatrului de Păpuşi din Galaţi, şi echipe artistice sindicale. Au venit aici şi Stroe[34], şi Tomazian[35] şi mulţi alţi artişti cunoscuţi. Şi în felul acesta, într-un an şi jumătate vreo 27.000 de persoane au asistat la spectacolele şi conferinţele organizate de *Vasul cultural nr. 2*. Aproape

---

[33] Valeriu Stoiu, *Pe bordul vasului S.R.T. nr. 2*, în „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.670, joi, 9 septembrie 1954, p. 2.

[34] Actorul și comicul Nicolae Stroe (1906-1977).

[35] Actorul Vasile Tomazian (1925-1978), vedetă a teatrului de estradă și a cupletului radio și de televiziune.

17.000 de navigatori au urmărit filme specifice meseriei lor: *Chemarea mărilor*, *Crucişătorul Varing*, *Vulturul mărilor*, *Amiralul Nahimov*, *O pânză în depărtare* şi altele.

...Zi frumoasă de iunie. În portul Brăila, nava culturală îşi aşteaptă oaspeţii. Luceşte puntea de curăţenie, lucesc alămurile. Sala de spectacol, în amfiteatru, elegant amenajată, te îmbie să intri. În club se joacă şah şi se citeşte. Seara, comandantul vasului scrie în jurnalul de bord: *Orele 16-17: muzică discuri; 17-17.30: conferinţă despre compozitorul Glinka; 17.30-19: program artistic; 19-21,30: film. Timp frumos...*

Apoi, căpitanul Dimitrie Pascu şi colaboratorul său Ion Frangulea, responsabilul cultural, pregătesc planul de muncă pentru zilele următoare: conferinţe, filme, dansuri... Aceasta e încărcătura cu care navighează *Vasul cultural S.R.T. nr. 2*, în josul Dunării. Iar în susul Dunării, pînă la Porţile de Fier, activează *Vasul cultural nr. 1*.

În liniştea serii, se aude un glas limpede: *Marinari la bord! Coborîţi ancora, ridicaţi cortina!* Barometrul de punte indică: timp frumos”[36].

În ultimele zile ale anului 1954, o altă notă de presă făcea referire la activitatea vasului cultural „S.R.T. nr. 2” – redenumit vasul cultural „NAVROM nr. 2”, despre care se menționa că a avut o bogată activitate artistică, găzduind 120 de spectacole teatrale și cinemografice, la care au asistat peste 17.000 de persoane, cifrele fiind, cu siguranță, mult supraevaluate[37]. Și cum vasul era „cultural” iar activitatea meritorie, aspecte referitoare la acesta au fost publicate la sfârșitul anului 1954 și în organul de presă al Ministerului Culturii, reliefându-se latura sa propagandistică: „A devenit obișnuită acum, în nemărginita împărăție de ape și stuf a Deltei Dunării, în localitățile de pe malurile bătrânului fluviu, prezența vasului cultural *NAVROM nr. 2*.

A sosit Culturalul! Vestea se răspândește ca fulgerul prin casele pescarilor, prin cherhanale… Oameni care pînă mai ieri nu cunoșteau decât lupta cu valurile, care poate nu ținuseră în mîinile lor, niciodată, o carte, pot merge azi la spectacole teatrale și cinematografice, pot citi cărți și ziare, pot asculta muzică sau juca șah în sălile spațioase ale vasului. În viața lor pătrund astfel – datorită activiștilor culturali de pe acest vas neobișnuit, luminile culturii”[38].

Echipa artistică a vasului cultural „NAVROM nr. 2” a participat nu doar la propriile programe, ci și la alte manifestări, în calitate de invitați, precum cele organizate la Adunarea festivă din orașul Galați pentru sărbătorirea zilei de 8 martie

---

[36] F. Ursu, *Cu vasul cultural printre pescarii din Deltă…*, în „Flacăra”, an III, nr. 15 (40), 1 august 1954, p. 31.

[37] „Scînteia tineretului”, an X, seria a II-a, nr. 1.756, joi, 30 decembrie 1954, p. 3.

[38] „Contemporanul”, nr. 49 (426), vineri, 3 decembrie 1954, p. 2; *În Delta Dunării*, în „Flacăra Iașului”, an X, nr. 2.655, joi, 10 martie 1955, p. 1.

1955, alături de brigăzile artistice ale NAVROM și Casei ofițerilor[39] sau, periodic, la „Joia tineretului” de la Centrul Medical Sanitar Galați[40].

De asemenea, tot pe linia dezvoltării misiunii lor, de ridicare a nivelului cultural și ideologic în rândul maselor, echipa artistică a vasului, din care făcea parte tot echipajul, inclusiv comandantul, și-a diversificat activitatea, prin susținerea unor scurte momente artistice pe vasele de pasageri. Astfel, în aprilie 1955, „brigada artistică a prezentat în fața microfonului stației de radioamplificare de pe vasul de pasageri *Tbilisi*, care face cursa Galați-Brăila, un frumos program artistic. Soliștii au interpretat cu acest prilej cîntece sovietice și melodii populare romînești, diferite recitări și monologuri, care au plăcut mult călătorilor. Îndeosebi s-au remarcat prin felul cum au interpretat, solista Virginica Constantinescu, care a cîntat melodia *Dunărea comsomolistă* și *Cîntec pentru pace*, tînărul solist Costică Dădăloi și Ioniță Juică (…)”[41].

Pe vasul cultural „NAVROM nr. 2” s-a desfășurat, în mai 1955, una din ședințele Cenaclului literar „Hristo Botev”, în colaborare cu Teatrul de Stat din Brăila[42], colaborarea fiind asigurată de nostromul Vasile Giușcă, om cu reale apropieri față de mediul proletcultist din Brăila și Galați[43].

În iunie 1955, ambele vase culturale, alături de nava „Republica”, au format o adevărată bază navală pentru tinerii sportivi caiaciști de la mai multe cluburi din țară, care au participat la Campionatul Republicii Populare Romîne de mare fond pe Dunăre, început în orașul-port Calafat. Probele s-au desfășurat pe parcursul mai multor zile, sportivii fiind cazați și având asigurate condiții de masă și recuperare fizică la bordul vaselor culturale „NAVROM nr. 1” și „NAVROM nr. 2”. Cu aceeași ocazie, vasele culturale au găzduit, în portul Lom, și o întâlnire cu sportivi din Bulgaria, în cadrul căreia „în limba comună a prieteniei, oamenii au schimbat insigne, s-au împrietenit apoi au asistat împreună, la proiectarea filmului reprezentînd ediția de anul trecut a cursei”[44].

La jumătatea anului 1955, în organul de presă al Comitetului Regional PMR și al Sfatului Popular Regional Galați, a apărut un material sintetic de prezentare a celor două vase culturale ale NAVROM, în care publicul era informat despre utilitatea acestora: „Au trecut cîțiva ani de cînd NAVROM-ul a pus la dispoziția

---

[39] *Adunarea festivă din orașul Galați pentru sărbătorirea zilei de 8 martie*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.198, miercuri, 9 martie 1955, p. 1.

[40] N. Oancea, *„Joia tineretului”*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.212, vineri, 25 martie 1955, p. 3.

[41] D. Anghelato, *Cu echipa artistică pe vasul de pasageri*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.234, miercuri, 20 aprilie 1955, p. 1.

[42] *Din viața cercurilor literare*, în „Gazeta literară”, an II, nr. 22 (64), joi, 2 iunie 1955, p. 6.

[43] La acel moment, printre membrii Cenaclului se numărau Candiano Priceputu și Gheorghe Lupașcu, elevi de liceu, Corneliu Vîrgolici, director al Liceului „Nicolae Bălcescu” și frate al scriitorului Teodor Vărgolici, Marcel Bunescu, invalid de război, Ion Istrati, secretar literar al Teatrului de Stat din Brăila, Georgeta Chiriacescu-Turcu, poetă etc (Ion Dumitru, *op. cit.*, p. 199).

[44] C. Antonier, *Oameni îndrăzneți*, în „Munca”, an XI, nr. 2.383, vineri, 17 iunie 1955, p. 1.

navigatorilor și salariaților săi cele două vase culturale. Primul aparține Direcției Regionale Turnu Severin și are sector obișnuit de navigație de la Moldova Veche pînă la Giurgiu. Al doilea aparține Direcției Regionale Galați și navighează între Giurgiu și Sulina, intrînd și pe brațele Sfîntul Gheorghe și Chilia. Înzestrate cu aparate de proiecție, cu săli de spectacole, biblioteci, instrumente muzicale, aparate de sport etc, construite după modelul cult-bazelor sovietice, străbat fără încetare apele Dunării, poposind azi într-un port, mîine în altul, oferind vizionări de filme, spectacole artistice salariaților NAVROM și familiilor lor. La aceste spectacole sunt invitați și oameni ai muncii din diferite sectoare de activitate. La bordul vasului cultural *NAVROM nr. 2,* care de 2-3 ani vine mereu (sic!) în Deltă, nenumărați pescari și muncitori, cu familiile lor, au asistat la spectacole de neuitat.

Cu cîtva timp în urmă, găzduind la bordul lor pe sportivii participanți la Campionatul republican de mare fond pe Dunăre, împreună cu vasul *Republica,* vasele culturale *NAVROM nr. 1* și *NAVROM nr. 2* au coborît fluviul alături. În orașul Tulcea, în afara filmelor rulate pe vas, sub conducerea responsabililor culturali Ioan Frangulea și Fredi Manu, formațiunile artistice ale celor două vase au prezentat un frumos spectacol alcătuit din cîntece, recitări, scenete de satiră și umor, în spațioasa sală a Casei de cultură. Interpretarea matrozilor artiști, cum sunt fochistul Costel Simionescu, marinarul Gheorghe Chiriaș, șeful de echipaj Stan Ștefan, responsabilul cultural Fredi Manu, de la vasul cultural *NAVROM nr. 1*, marinarii Vasile Bucur și Ioan Luțu, motoriștii Pompiliu Dancău și Ioniță Jucă, mecanicul Nicolas Hristu precum și asistenta de punte Virginia Adrian de pe vasul cultural *NAVROM nr. 2,* a fost răsplătită cu aplauze binemeritate. Vizionări de filme au fost prezentate de echipajele celor două vase și la Isaccea, Gorgova și Sulina.

Sub conducerea comandanților, respectiv Iov Vulcan și C. Vagipanaiotu, colectivele celor două vase culturale NAVROM desfășoară o frumoasă și susținută muncă pe tărîm cultural, contribuind la ridicarea nivelului cultural-artistic al oamenilor muncii din porturile unde poposesc și unde sunt așteptați cu multă bucurie”[45].

Într-un alt reportaj de presă este descrisă numirea lui Ion Frangulea ca responsabil cultural pe vasul „NAVROM nr. 2” și greutățile pe care acesta le-a avut cu membrii echipajului, cărora le era jenă să interpreteze numere cultural-artistice în fața confraților lor și a populației din localitățile regiunii Galați. Un important aport al reportajului este dat de descrierea atmosferei de la bordul navei, de modalitatea pregătirii spectacolelor: „Tot începutul e greu. Mai ales când din primele luni de muncă culturală ai de-a face cu matrozi care nu prea le place să iasă pe scenă. Matrozii sunt puternic legați de profesia de navigator. – *Tovarășe Frangulea, noi ne facem ofițeri de nave*, acesta era răspunsul marinarilor la îndemnul de a da o mînă de ajutor înviorării muncii culturale pe bord. Tovarășului Frangulea îi era rușine de matrozi, și parcă de supărare pe el însuși că nu găsește metode potrivite de convingere, însă, nu se lăsă furat de descurajare. A făcut tot ce i-a stat în putință,

[45] D. Pascu, *Pe vasele „Navrom”*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.309, sâmbătă, 16 iulie 1955, p. 2.

pentru a-i antrena în munca culturală pe marinari. Serile ce urmară apoi, marinarii le petreceau cu voioșie recitind versuri ale poeților noștri, ce cîntă zilele însorite de azi. Apoi monologurile de satiră și umor ale *Urzicii* au deschis primul drum pentru înființarea brigăzii artistice de agitație”[46].

La fel de important, materialul face descrierea elementelor care compuneau reprezentațiile și a relațiilor dintre participanții în cadrul acestora: „Pentru prima oară pe scena sălii de spectacol a vasului cultural, matrozii făceau repetiție.

– *Iaca așa, tovarășe, se fac prezentările*, le arăta responsabilul cu calm. Matrozii sînt toți utemiști. Ei ascultă cu atenție. Munca artistică cere disciplină.

– *E rîndul meu, tov. Frangulea,* – sări cu vorba Bucur Vasile, cel mai tânăr dintre toți.

– *Nu, Prisecaru urmează.*

– *Gata tov. Frangulea.*

– *Dar stai, nu așa. Mai întîi te prezinți, și ține cont! Acum sala de spectacole e goală, dar cînd va fi plină de spectatori să nu care cumva să te intimidezi.*

– *Am înțeles.*

– *Și acum tov. Prisecaru Nicușor va recita poezia „Partidului” de A. Toma...*:

Speranță și putere și liniște și ură.
Așa erai în timpul acela-ntunecat,
Când cu securea noastră izbind-o neîncetat
În zidul închisorii, căscasem o spărtură…

– *Bine tov. Prisecaru, dar trebuie să fie și mai bine.*

– *E rîndul meu acum*, spuse matelotul Luțu loan.

– *Nu te repezi Luțule, tu ești în rol cu Matei. Anunți „Duetul marinarilor” și „Perinița”. Acum e rîndul lui Bucur. Hai, Bucur, recită „Burlanul”:*

Fabrica Metalo merge bine
Dă mereu produse peste plan
Are muncitori frumoși ca mine
Dar și-o poveste c-un burlan.
Într-o zi căzând o ploaie mare
Printr-o plesnitură din burlan
S-a scurs apa la ventilatoare
Și m-am gândit c-ar trebui să se repare…

Urmează Corodi Iulia ce cîntă un cîntec popular maghiar. După ce a terminat de cîntat, pe scenă intră fochistul Olteanu Dumitru și spune o bucată veselă în legătură cu sportul. Era plin de haz și s-a dovedit că poate să dea spectatorilor momente vesele. Fochistul Nicolae Costică e un om în vîrstă. Și tare îi pare rău, că nu-i și el tînăr, că ce mai cazacioc i-ar trage...

Pe scenă intră Virginica Constantinescu. Ea cântă acompaniată la pian și acordeon, cunoscuta satiră *Teoria cocoșului*.

---

[46] Vasile Neculai, *Matrozii pot fi și artiști*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.162, miercuri, 26 ianuarie 1955, p. 2.

– Ce zici de brigada noastră artistică, tovarășe comandant?

– E un început bun, tovarășe Frangulea.

Primul spectacol. Sala de spectacole a vasului cultural devenise neîncăpătoare. Turneul echipei artistice ce a dat spectacole astă vară prin porturile dunărene, le-a inspirat marinarilor de pe vasul cultural nădejdea că pot și trebuie să fie artiști. Matrozii erau îngrijorați că nu vor putea fi la înălțimea cerințelor publicului. În culise, mîinile lor se strîngeau cu putere, cu îmbărbătare. Dar cel mai bun curaj erau vorbele domoale ale responsabilului cultural Frangulea Ion și ale comandantului Pascu Dumitru.

– Curaj tovarăși, curaj, publicul vrea să-i arătați ce puteți.

Programul s-a desfășurat minunat. Aplauzele furtunoase nu se mai sfârșeau.

– Bis, bis, strigau spectatorii:*Vrem să mai auzim încă odată „Burlanul”.*

– „Teoria cocoșului” ziceau alții:

– Ba nu! ba nu! ziceau marinarii. *Să ne cînte Virginica „Caisul”.*

Acesta era primul certificat pe care l-au primit matrozii de pe *vasul-cultural nr. 2*. Responsabilul cultural Frangulea Ion și comandantul vasului, cuprinși de bucuria entuziastă, au strîns pe rînd mîinile utemiștilor și le-au zis: *– Matrozii pot fi și artiști!*”[47].

Într-un alt material, publicat în iulie 1955, în care se prezenta activitatea cultural-educativă în cadrul Direcției Regionale a Navigației Fluviale Regionale Galați, se menționa că un aport important l-a avut vasul cultural „NAVROM nr. 2”, a cărui brigadă artistică a susținut în semestrul I al anului nu mai puțin de 99 de spectacole, la care au asistat 16.500 de spectatori și 38 de spectacole în cadrul întreprinderii, vizionate de 7.500 de spectatori. De asemenea, publicul cititor mai era informat și de faptul că brigada artiștilor amatori de pe vasul cultural susținuseră o serie de spectacole și la căminele culturale din comunele Cuza Vodă, Smârdan și la SMT Traian-Sat[48].

Așa cum am menționat, cele două vase culturale erau în permanent contact cu celelalte instituții culturale. Spre exemplu, în septembrie 1955 vasul cultural nr. 2 „Ciprian Porumbescu” a avut o prolifică colaborare cu Teatrul de Stat din Constanța, sprijinind derularea unui turneu al acestuia din urmă în mediul rural: „Continuînd să desfășoare o vie activitate de stimulare și sprijinire a vieții culturale în regiune, Teatrul de Stat din Constanța a întreprins un turneu cu piesa *Drumul Soarelui* de Virgil Stoenescu. Turneul a avut ca itinerariu comunele din regiunea Constanța, situate pe malul Dunării, folosindu-se pentru deplasarea colectivului de vasul cultural nr. 2 *Ciprian Porumbescu*. Cu acest prilej, piesa lui Virgil Stoenescu, legată prin acțiunile ei de specificul acestei regiuni, a fost prezentată populației de pe malurile Dunării, pescari din comunele Ghindărești, Topalu și Oltina, țărani

---

[47] *Ibidem*.

[48] E. Anghel, *O vie activitate culturală la D.R.N.F.G.*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.320, vineri, 29 iulie 1955, p. 3.

muncitori din Ostrov, Hârșova și Cernavodă, care au aplaudat îndelungat piesa și interpretarea actorilor”[49].

De asemenea, la bordul vasului cultural „Ciprian Porumbescu” – și al navelor „16 Februarie” și „Borcea”, pe perioada iernii dintre anii 1955 și 1956, s-au desfășurat și „cursurile de ridicare a calificării profesionale, urmate de personalul tehnic și muncitorii atelierele navale din porturi, echipajele vaselor, de la comandant și mecanicul șef, până la cel mai tînăr marinar și fochist”[50].

Activitatea celor două vase culturale a fost amintită și în cadrul lucrărilor Congresului Sindicatului muncitorilor din transporturi navale, aeriene și rutiere, desfășurat în București, în septembrie 1955, menționându-se că în anul în curs, „pentru ridicarea nivelului cultural-politic și ideologic al muncitorilor din întreprinderile de navigație fluvială, cele două vase culturale au prezentat în fața a peste 16.530 de salariați 30 de filme și 41 de conferințe, dar și alte numeroase spectacole”[51].

Profitând de o vreme de toamnă frumoasă, vasul cultural „Ciprian Porumbescu” a realizat în luna octombrie 1955 un alt turneu în Delta Dunării, destinația acestuia fiind satul Crișan din raionul Tulcea, unde a prezentat două spectacole formate din cântece, recitări și monologuri inspirate din viața marinarilor, dar și proiecția filmului cehoslovac „Micul partizan”, a cărui acțiune se desfășoară într-un oraș mic din această țară, în perioada de ocupație hitleristă și în care sunt descrise faptele eroice ale copilului Jenda împotriva ocupanților[52]. În luna următoare, vasul cultural „Ciprian Porumbescu” a realizat o misiune asemănătoare, de astă dată în satul Mila 23, unde a fost proiectat filmul sovietic „Departe de Moscova”, urmărit de circa 400 de oameni. Oamenii Deltei puteau vedea astfel ecranizarea romanului omonim al scriitorului sovietic Vasili Ajaev, în care era descrisă complexitatea spirituală a omului sovietic, surprins în plin proces al muncii, dar și evoluția spectaculoasă a economiei sovietice, care atrăgea după sine modificări fundamentale în conștiința umană[53].

Dovadă a importanței vaselor culturale în propaganda regimului este prezentarea, pe prima pagină a ziarului „Romînia liberă”, organul de presă al Sfaturilor Populare din Republica Populară Romînă, a unui amplu reportaj care are ca subiect principal vasul cultural „Ciprian Porumbescu”, plecându-se de la contextul construirii lui până la o prezentare detaliată: „În fața portului fluvial Galați

---

[49] Romeo Profit, *Teatrul de Stat din Constanța în turneu cu vasul cultural pe Dunăre*, în „Romînia liberă”, an XIII, nr. 3.395, marți, 6 septembrie 1955, p. 1.

[50] D. Pascu, *Cursuri de ridicarea calificării navigatorilor*, în „Viața nouă”, an XIII, seria a II-a, nr. 3.472, duminică, 22 ianuarie 1956, p. 3; D. Pascu, *Navigatorii se pregătesc*, în „Înainte”, an XII, nr. 3.465, sâmbătă, 14 ianuarie 1956, p. 3.

[51] *Lucrările Congresului Sindicatului muncitorilor din transporturi navele, aeriene și rutiere*, în „Munca”, an XI, nr. 2.459, vineri, 16 septembrie 1955, p. 2.

[52] *Vasul cultural în Deltă*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.377, miercuri, 5 octombrie 1955, p. 1.

[53] Petre Staraș, *Vasul cultural în Deltă*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.400, marți, 1 noiembrie 1955, p. 3.

e lume multă. Unul din vapoarele societăţii NAVROM se pregăteşte să plece într-o cursă obişnuită pe Dunăre. Glasul răguşit al sirenei pune pe fugă pe întârziaţi. Pe nesimţite, vasul se îndepărtează apoi de chei şi porneşte în josul apei, spre Tulcea. Animaţia de pe chei nu scade. Dimpotrivă, grupuri-grupuri de oameni sosesc mereu în faţa Palatului Navigaţiei din Galaţi. Ce se întîmplă? Soseşte un vapor? Se organizează o excursie? Pentru a dezlega misterul, să urmărim mai îndeaproape pe cetăţenii care se îndreaptă spre unul din pontoanele portului. Încotro se duc?

Hotărît, o asemenea ciudăţenie de vas n-am mai văzut. După partea sa inferioară, pare un şlep. Dar deasupra punţii s-au ridicat nişte construcţii curioase, cărora le găseşti cu greu explicaţia. Nici vapor de pasageri nu poate fi, n-are nici obişnuitele saloane, nici punţi superioare şi nici coşuri. Şi ce nume curios: *Ciprian Porumbescu*! Ce legătură poate fi între această ambarcaţiune neobişnuită şi autorul minunatei *Balade* care a fermecat atîţi ascultători?

Toate aceste nedumeriri ale celor care trec pentru prima oară prin faţa vasului *Ciprian Porumbescu* sunt justificate şi necesită o explicaţie. Este ştiut că prin specificul muncii sale, personalul ce deserveşte vasele de transport nu se poate bucura de o activitate culturală normală. Fiind aproape mereu pe drum, uneori în porturi mici, depărtate, navigatorii erau puşi în situaţia de a nu putea vedea decît rareori un spectacol teatral sau cinematografic. Aceeaşi problemă se punea şi pentru pescarii din satele Deltei, ca şi pentru familiile lor. Pornind de la această premisă, Direcţia Generală NAVROM din cadrul Ministerului Transporturilor Navale şi Aeriene a luat în urmă cu câţiva ani iniţiativa construirii unor vase culturale care, mergînd din port în port, să prezinte spectacole variate şi atractive.

În 1952 s-a început construirea vasului cultural *Ciprian Porumbescu*. Un şlep obişnuit a căpătat încetul cu încetul aspectul vasului pe care îl întîlnim acum prin porturi. Să-l vizităm! Începem cu sala de spectacole. Cu greu ai crede că te afli pe un vas, că ai sub tine un abis de zeci de metri adîncime. O sală cochetă, cu 120 de scaune pliante, cu o scenă frumoasă şi încăpătoare. Nu lipsesc nici culisele şi nici măcar cabina de machiaj pentru actori. În spatele sălii se află cabina de proiecţie, înzestrată cu un aparat modern precum şi staţia de radio-amplificare a vasului. La fiecare trei zile rulează alt film, astfel încît spectatorii pot vedea multe filme concomitent cu cetăţenii Capitalei şi ai marilor oraşe din ţară. Să mergem mai departe. Biblioteca şi sala de lectură nu se deosebesc cu nimic de cele ale unor mari aşezăminte de cultură. Fotolii confortabile, mese încărcate de ziare şi reviste. Şi peste tot, o curăţenie sclipitoare. Sala următoare e destinată tenisului de masă. Urmează apoi dormitoarele, sala de mese, cabinele personalului. Marinarii artişti de pe vasul *Ciprian Porumbescu* se bucură de condiţii dintre cele mai bune. Vasul are încălzire centrală, instalaţie proprie de energie electrică, megafoane în toate sălile şi cabinele.

Dar cine sunt artiştii de pe vasul cultural *Ciprian Porumbescu*? Cine sunt cei care dau spectacole teatrale şi muzicale atât de apreciate de sute şi sute de cetăţeni din porturile dunărene? Absolvenţi ai Conservatorului? Actori profesionişti de la vreun teatru de stat care îşi dau concursul în cadrul spectacolelor organizate pe vas? Nicidecum. Actorii şi muzicanţii sunt însă şi personalul vasului: marinari, fochişti, mecanici. Fiecare dintre ei, pe lîngă meseria de bază, contribuie într-un fel sau altul,

la manifestările culturale de pe vas. Hristo Nicolau, de pildă, șeful mecanic al vasului, e chitarist. Îți arată dinamurile mixte, transformatorul sau pompa de incendiu cu aceeași mîndrie cu care își povestește despre succesele artistice ale lui și ale tovarășilor lui. Motoristul Prisăcaru s-a specializat în recitarea de poezii. Tînărul marinar Viorel Dumitru face parte din brigada artistică a vasului și totodată scrie poezii, schițe, nuvele care se discută în cadrul cenaclului literar. Bătrînul matroz Vasile Giușcă, care a învățat carte în 1948, a devenit de curînd laureatul concursului de nuvele al ziarului *Viața nouă* din Galați. Citește tot ce apare nou în literatură și în cabina lui găsești totdeauna un vraf de cărți proaspăt cumpărate din librării. Interesante pentru a ilustra preocupările personalului vasului *Ciprian Porumbescu* sunt articolele din ziarul de perete al vasului. Printre altele, găsim aici un articol despre Petöfi, scris de fochistul Adrian Ioan și unul despre Hristo Smirneanschi, redactat de matrozul Vasile Giușcă. Este emoționant să vezi exprimată în forme atît de variate, setea de cultură a acestor oameni simpli, dintre care unii nu știau acum cîțiva ani nici să citească (…)”[54].

Conform surselor oficiale, vizitele vasului cultural „Ciprian Porumbescu” în localitățile Deltei Dunării provocau adevărate emoții în rândul populației, propaganda regimului neuitându-i nici pe copii. Într-un reportaj de presă în care erau subliniate progresele aduse de noul regim în domeniul educației și culturii, martori inocenți sunt luați elevii din clasele primare, care povestesc impresiile lor despre vasul cultural: „…am putut să fac mai bine cunoștință cu toți copiii din clasa a I-a și a II-a, care învățau după amiază la lecțiile de limbă rusă și romînă. De la ei am aflat mai multe lucruri noi. – *Știți*, mi-au spus ei, *a fost la noi în vizită vasul cultural „Ciprian Porumbescu”*. Era lesne să înțelegi nemărginita bucurie a bondocilor vioi, cărora li se prezentase un program special pentru ei. Mi-au povestit despre poeziile, despre dansurile și corurile pe care le-au ascultat sau le-au văzut. – *Nici noi n-am rămas mai prejos*, a sărit din bancă Vasile Grosu. *Ne-au chemat să spunem și noi poezii, să cîntăm, să dansăm. Ce, credeți că noi nu știm de-astea?* Fiii lipovenilor mi-au povestit apoi cu înflăcărare despre eroul filmului *Micul partizan*, pe care l-au văzut, despre faptul că niște tovarăși de la București i-au filmat”[55].

Anul 1956 a debutat pentru cele două vase culturale cu o chemare la întrecerea socialistă. Astfel, în presa vremii se menționa: „Colectivul vasului cultural *George Enescu* din Turnu Severin, răspunzînd chemării vasului cultural *Ciprian Porumbescu* din Galați, s-a angajat să prezinte 14 spectacole la căminul cultural și la unele întreprinderi din orașul Turnu Severin, precum și în raza raionului. În afară de spectacolele date, colectivul vasului a organizat un ciclu de conferințe cu teme luate din activitatea partidului nostru, un concurs pentru cele mai bune articole la gazeta de perete și au fost emise la stația de radioficare 110 ore de muzică populară

[54] Paul Marian, *Clubul plutitor*, în „Romînia liberă”, an XIII, nr. 3.433, joi, 20 octombrie 1955, p. 1.
[55] Paula Popescu, *Note de drum: Prin Deltă*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.381, duminică, 9 octombrie 1955, p. 2.

romînească. În prezent, brigada artistică de agitație a vasului cultural *George Enescu* pregătește un nou program, pe care-l va prezenta cît de curînd”[56].

Peste câteva luni, în mai 1956, despre vasul cultural „George Enescu” se menționa că a avut o activitate plină, anunțându-se, totodată, și un nou turneu în unele porturi dunărene „în perioada de iarnă, brigada artistică a vasului, formată din membri ai personalului de deservire, a prezentat în fața marinarilor o serie de spectacole. Acum, brigada culturală a vasului, condusă de George Stancu, care la concursul raional al brigăzilor artistice a cîștigat premiul I, pregătește programe noi, pe care le va prezenta în curînd la Calafat, Bechet și Corabia”[57].

Cele două vase culturale și mai ales colectivele lor artistice erau amplu folosite de organizațiile de partid locale și regionale pe linia propagandei oficiale. Deja, în luna februarie 1956, ziarul oficial al Comitetului regional PMR și al Sfatului Popular Regional Craiova amintea de faptul că în sprijinul oamenilor muncii, „o frumoasă activitate desfășoară și brigada artistică de agitație a Șantierului naval Turnu Severin și în special cea de pe vasul cultural „George Enescu”, condusă de tovarășul Galbenu”[58], iar brigada artistică a vasului cultural „Ciprian Porumbescu” era lăudată că sub îndrumarea „comitetului de partid și avînd sprijinul comitetului de întreprindere a combătut cu tărie chiulul, superficialitatea în muncă și birocratismul”[59].

La rândul său, în contextul sărbătoririi Zilei Internaționale a Muncii în anul 1956, vasul cultural „Ciprian Porumbescu”, alături de vaporul „Anghel Saligni”, a avut la bordul său grupuri de oameni ai muncii din Galați, în cadrul unei excursii pe Dunăre. În costul biletului, de 4 lei de persoană, era asigurat transportul propriu-zis, dar și un program susținut de brigăzile artistice ale P.T.T.R. și Căminului cultural „Șalom Alehem”[60].

O lună mai târziu, vasul cultural „Ciprian Porumbescu” era parte a unui eveniment din lumea cărții. Astfel, la bordul acestuia, în data de 7 iunie 1956, Consiliul Orășenesc ARLUS Galați a organizat „consfătuirea cu cititorii asupra cărții *Corăbierul Grigori Șelihov* de V. Grigoriev”[61]. Prezentarea cărții – în care erau prezentate faptele cutezătorilor navigatori ruși din secolul al XVIII-lea, care au înlocuit, pentru prima oară, spațiile albe de pe hărțile Americii de Nord, dar mai ales ale vestitului Grigori Șelihov, care a deschis o nouă etapă în istoria cercetării acestor ținuturi – a fost făcută de Pauzane Pîrvulescu, redactor al Editurii Cartea Rusă. Tot la bordul vasului, după acest eveniment, a fost prezentată piesa de teatru *O noapte*

---

[56] I. Marinescu, *Frumoase realizări*, în „Înainte”, an XII, nr. 3.393, duminică, 8 ianuarie 1956, p. 2.

[57] *Vasul cultural în turneu*, în „Scînteia”, an XXV, nr. 3.598, vineri, 18 mai 1956, p. 2.

[58] *Brigada artistică de agitație – mijloc important de educare a maselor*, în „Înainte”, an XII, nr. 3.413, miercuri, 1 februarie 1956, p. 1.

[59] Gheorghe Potecă, *Muncă culturală legată de viață*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.559, vineri, 4 mai 1956, p. 2.

[60] *Excursie pe Dunăre*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.557, marți, 1 mai 1956, p. 3.

[61] „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.588, joi, 7 iunie 1956, p. 3.

furtunoasă, jucată de echipa artistică a Întreprinderii Direcției Regionale de Navigație Fluvială Galați.

Imediat după acest eveniment, în intervalul 8-10 iunie, vasul cultural „Ciprian Porumbescu" i-a avut la bord pe membrii Ansamblului Teatrului de Estradă, Operetă și Balet din Galați, care au montat câteva spectacole pentru locuitorii satului Maliuc din Delta Dunării[62].

Tot în iulie 1956, același vas a participat din nou la Campionatul național de mare fond pe Dunăre, având sarcina de a organiza la bordul său seri cinematografice pentru concurenți, la sfârșitul fiecărei zile de competiție[63].

Pe linie propagandistică, vasele culturale erau prezente și în reportajele literare care prezentau alte ramuri economice. Într-un astfel de material, despre țăranii colectiviști ai satului Maliuc din Delta Dunării, aceștia sunt prezentați chiar la munca câmpului, dar din discuțiile cu jurnalistul, rezultă și interesul lor față de vasele culturale și despre programele acestora: „Priveam în oglinda apei la un tractor în mișcare împreună cu câțiva localnici care, în acești din urmă ani, au văzut că există electricitate, că există radio, că există funicular, că există motoare care muncesc pentru om, localnici care mă întrebau dacă vin de departe și dacă știu când va sosi la ei vasul cultural cu echipă de teatru, cu sală de cinematograf care, știau ei bine, alaltăieri se afla la Zimnicea"[64].

În celălalt capăt al Dunării românești, la sfârșitul anului 1956 se menționa că vasul cultural „George Enescu" din Turnu Severin, de la începutul existenței sale din 1951-1952, a fost gazdă pentru circa 45.000 de spectatori și a prezentat la bordul său aproape 250 de spectacole[65], cifre probabil mult exagerate, care trebuiau să arate răspândirea culturii proletcultiste în rândul cât mai multor locuitori ai țării. Existau însă și neajunsuri, reliefate de I. Stancu, responsabilul cultural al vasului, care atrăgea atenția că Întreprinderea NAVROM din Turnu Severin nu înțelege cu adevărat menirea și potențialul vasului cultural „George Enescu", în condițiile în care „nava lîncezește uneori luni întregi în portul Turnu Severin în loc să ridice ancora către satele și porturile care o așteaptă cu nerăbdare și să își poată aduce contribuția la opera de culturalizare a maselor"[66].

Cel mai probabil lucrurile au fost îndreptate, astfel încât, la începutul anului 1957, vasului cultural „George Enescu" i-au fost dedicate câteva rânduri în ziarul regional, însă fără noutăți revelatoare referitoare la activitatea sa[67].

La jumătatea anului 1956, vasul cultural „Ciprian Porumbescu" a fost pus în fața unei noi provocări și a unei noi misiuni, atunci când în a doua parte a anului a

---

[62] Ion Dumitru, *op. cit.*, p. 315-317.
[63] *Cu canotorii pe Dunăre*, în „Scînteia", an XXV, nr. 3.650, marți, 17 iulie 1956, p. 2.
[64] Mihai Popescu, *Pe grindul Maliuc, la mila 24…*, în „Gazeta literară", an III, nr. 27 (121), joi, 5 iulie 1956, p. 4.
[65] M. Matei, *Pe Dunăre răsună cîntece*, în „Înainte", an XII, nr. 3.631, marți, 16 octombrie 1956, p. 2.
[66] *Ibidem*.
[67] Al. I. Ștefănescu, *Vasul cultural*, în „Înainte", an XIII, nr. 3.720, duminică, 27 ianuarie 1957, p. 3.

fost transformat în vas policlinică. Astfel, aplicându-se linia trasată la cel de-al II-lea Congres al Partidului Muncitoresc Romîn privitoare la măsurile de ocrotire a sănătății populației țării, Ministerul Sănătății, cu sprijinul Consiliului Central al Sindicatelor și al Crucii Roșii din România, a început în Delta Dunării cea mai însemnată campanie sanitară de până atunci, implicând cadre medicale și alte resurse umane și materiale importante.

Argumentele pentru începerea unei astfel de campanii erau aduse la cunoștința publicului în organe de presă cu difuzare la nivel național, relifându-se tarele vechiului regim politic din România și grija noilor autorități pentru sănătatea populației țării, îndeosebi a celei din zonele izolate: „Printre vechile necazuri care au măcinat cu perseverenţă şi fără oprelişte viaţa locuitorilor din Deltă, au fost bolile. Afecţiunile reumatismale, malaria, tuberculoza, bolile contagioase şi altele, n-au avut de întîmpinat aici nici împotrivirea medicilor, nici a medicamentelor. Aceasta a fost moştenirea preluată de la vechiul regim, odată cu sărăcia şi înapoierea locuitorilor. Ridicarea economică şi culturală a ţinutului, viitorul care se pregăteşte Deltei, au adus cu sine şi dezvoltarea reţelei sanitare. Dar datorită condiţiilor speciale ce le oferă regiunea, a vieţii care creşte acolo odată cu şantierele, cherhanalele şi plantaţiile, problema sanitară e complexă. De aceea, Ministerul Sănătăţii va începe în cursul acestei luni o vastă campanie de depistare, profilaxie şi combatere a bolilor din Deltă. În acest scop va fi amenajat special un vas policlinică, înzestrat cu toate aparatele necesare oricărei policlinici. Vasul va circula pe cele trei braţe ale Dunării, dar activitatea policlinicii va cuprinde întregul raion Tulcea. Prima fază a campaniei va fi aceea a examenului clinic pentru toţi cei ce locuiesc în Deltă: radioscopii pulmonare, reacţie Wasserman, analize felurite de laborator. Pentru a putea executa în bune condiţiuni această sarcină grea, vasul policlinică va fi deservit de aproximativ 50 persoane, medici şi personal auxiliar. (…)

Pe lîngă ajutorul medical imediat, rezultatul cercetărilor făcute de vasul policlinică va servi pentru o monografie sanitară a Deltei”[68].

Debutul în noua aventură a fost făcut în data de 30 iulie 1956, când policlinica plutitoare a plecat din portul Tulcea, deschizând astfel în mod oficial acțiunea sanitară pentru satele din Delta Dunării – preconizată a dura 3-4 luni, care urmărea realizarea de consultații medicale gratuite populației rurale din zonă. Pentru aceasta, pe vas a fost instalată o policlinică înzestrată cu aparate pentru radioscopii, radiografii pulmonare, un laborator și o farmacie, policlinica fiind deservită de peste 50 de oameni, 21 dintre aceștia fiind medici specialiști în pediatrie, boli interne, ORL, stomatologie, obstetrică și ginecologie[69], întreaga echipă medicală fiind coordonată de medicul René Zamfirescu. Pentru locurile îndepărtate și foarte greu accesibile din Delta Dunării, vizitele medicale erau asigurate de o echipă de medici, care se deplasau cu o șalupă special amenajată, atașată vasului „Ciprian

[68] *Un vas-policlinică în Deltă,* în „Romînia liberă”, an XIV, nr. 3654, sâmbătă, 7 iulie 1956, p. 3

[69] *Policlinică plutitoare în Delta Dunării,* în „Scînteia”, an XXV, nr. 3.662, marți, 31 iulie 1956, p. 1.

Porumbescu", iar la bordul acestuia urmau să fie prezentate populației din zonă diverse conferințe, urmate de filme documentare cu caracter educativ-sanitar[70].

Într-un reportaj din cotidianul „Scînteia tineretului" era prezentată toată transformarea vasului cultural în prima policlinică plutitoare și nerăbdarea locuitorilor Deltei de a-l primi în localitățile unde locuiau: „Întors din cursă, vaporul *Ciprian Porumbescu* a acostat în portul Galați. Timp de aproape trei săptămîni vasul a însoțit caravana canotorilor participanți la Campionatul RPR de mare fond pe Dunăre. Seară de seară, canotorii urmăreau în sala de spectacole a vasului un film sau asistau la desfășurarea unui program artistic. La cererea lor, stația de radioficare transmitea melodiile favorite. (…) Odată acostat, mi-am închipuit că vasul va rămîne multă vreme în Galați. Se vedere treaba că-i cunosc încă destul de puțin pe marinari. Chiar a doua zi după întoarcere, pe vas domnea o animație cu totul deosebită. *Ne pregătim să ieșim iarăși în larg*, mă informă căpitanul vasului.

Peste cîteva zile, treburile m-au dus iarăși în port. Vasul *Ciprian Porumbescu* se pregătea tocmai să ridice ancora. Cum mai era puțină vreme, am primit invitația de a vizita vasul. Vedeam bine că aici se întîmplase ceva, dar nu puteam să îmi dau seama despre ce anume e vorba. Cunoșteam bine echipajul acestui vas. Acum însă îmi părea altul. Marinarii erau parcă mai îngrijit îmbrăcați. Oare de ce? Dilema aceasta am lămurit-o de îndată ce am pătruns în sala de spectacole. O mică rectificare: de fapt nu mă aflam în sala de spectacole, ci în sala de consultații. Da, întocmai, aparatele Roentgen, dulapurile cu ustensile medicale instalate aici m-au convins că nu mai vizitez vasul cultural *Ciprian Porumbescu*, ci o policlinică plutitoare. Unul dintre medicii aflați aici se simți obligat să mă pună la curent cu cîteva amănunte: *Vasul a fost astfel amenajat pentru o călătorie de cîteva luni în Deltă. Scopul vizitei noastre este de a determina gradul de sănătate al locuitorilor Deltei. Pescarii aflați în apropierea Dunării vor avea posibilitatea să primească astfel consultații gratuite și chiar unele tratamente de scurtă durată*.

Înainte de a părăsi vasul, am fost informat că pescarii au și aflat de sosirea acestei policlinici plutitoare. O șalupă călătorește de cîteva zile pe Dunăre și anunță sosirea vasului sanitar"[71].

În campania sanitară dusă de vasul „Ciprian Porumbescu", comandat de Alexandru Popescu, prima echipă medicală a fost formată, printre alții, din doctorii Adrian Chiriac, Constantin Crăciunoiu, Ilie Micu și Paul Georgian – boli interne și reumatologie, Sultana Lupașcu – obstetrică-ginecologie, Gheorghe Alămiță și M. Aleanechian – pediatrie, Doru Mihail și Petre Băleanu – ftiziologie și radiologie, Constantin Mircescu – ORL, Mircea Bârsan și Sergiu Sonnenschein – dermatologie, Alexandru Dobrescu – epidemiologie, surorile de ocrotire Ioana Crăsnaru, Emilia

---

[70] *O acțiune sanitară complexă*, în „Viața nouă", an XII, seria a II-a, nr. 3.635, miercuri, 1 august 1956, p. 3.

[71] V. Ranga, *Prima policlinică plutitoare*, în „Scînteia tineretului", an XII, seria a II-a, nr. 2.260, miercuri, 8 august 1956, p. 3.

Pleşoianu, Elisabeta Crudu, Margareta Grubea, Eufenia Dinulescu, Gina Şerbanetc, alături de o serie de alţi infirmieri şi felceri[72].

În presa vremii, campania sanitară a fost puternic mediatizată, iar pentru o perioadă, denumirea de vasul cultural „Ciprian Porumbescu" a fost înlocuit cu cel de vasul policlinică „Ciprian Porumbescu", astfel propaganda culturală a fost înlocuită cu cea sanitară, ambele fiind dominate de aspectul politic.

La jumătatea lunii august 1956, în ziarul „Romînia liberă", organ de presă cu distribuţie la nivel naţional, a apărut un amplu material în care era prezentată activitatea vasului policlinică „Ciprian Porumbescu" şi impactul campaniei sanitare asupra populaţiei din Delta Dunării: „Auzi de multe ori vorbindu-se despre regiuni trezite la viaţă. O frază banală, ar spune cineva care ar privi lucrurile la suprafaţă. Cine a intrat însă în casa moţului, în casele maramureşene, ori a trecut pragul colibei de stuf a pescarului dobrogean, regiunile trezite la viaţă constituie o realitate de necontestat, o înfăptuire grandioasă a regimului nostru. Delta Dunării este una din aceste regiuni, odinioară denumită *jungla romînească*. În jungla aceasta, astăzi omul este trezit la viaţă, învaţă carte, începe să cunoască şi să preţuiască binefacerile culturii şi civilizaţiei. (…).

De puţin timp, s-a petrecut un alt eveniment: pe braţul Chilia navighează un vas – deosebit de celelalte – vasul *Ciprian Porumbescu*. E un vas-policlinică, cel mai nou oaspete al Deltei (…). De la 8 dimineaţa până la 8 seara, cei 40 de oameni, medici şi personal auxiliar, stau la dispoziţia celor veniţi pentru consultaţii. În cabinele instalate în cala vasului, zeci şi zeci de oameni trec prin mâinile lor. Se stă îndelung de vorbă cu omul despre bolile de care a mai suferit, despre condiţiile de viaţă etc., căci scopul nu e numai de a depista bolnavii, de a le da primele îngrijiri sau de a-i expedia pe cei bolnavi, care aveau nevoie de îngrijiri speciale, spre Tulcea sau Bucureşti.

Treaba de căpetenie a acestei expediţii medicale este de a pregăti viitoarea stare sanitară a Deltei. Care sunt bolile acestui ţinut, care sunt influenţele climei, ale hranei etc., iată întrebări la care trebuie răspuns. Spre Deltă se vor îndrepta oameni de la munte, locuitori ai şesurilor, cu apă puţină, oameni obişnuiţi cu alte condiţii de viaţă. Pentru viaţa viitoare a Deltei trebuie luate o serie de măsuri. Măsurile acestea le vor indica în parte truda acestor oameni în halate albe, ce vor trăi timp de peste 3 luni viaţa oamenilor dintre braţele şi bălţile Dunării, luptînd cu arşiţa, cu furtunile şi cu alte greutăţi pe care Delta le mai pune în calea omului (…).

Medicii, felcerii şi surorile, sosiţi aici din toate colţurile ţării, n-au pretenţii la celebritate. Munca lor, strădaniile, nu aşteaptă răsplată deosebită. Dar peste cîţiva ani, cînd medicina noastră va cuceri multe şi Delta va fi greu recunoscută de contemporanii noştri, într-un capitol oarecare dintr-o monografie sanitară se va aminti şi de expediţia lor cu vasul-policlinică *Ciprian Porumbescu*. Se va vorbi, printre generaţiile tinere de pescari dobrogeni, despre policlinica plutitoare şi

[72] Dimitrie Pascu, *O întîmplare în Deltă*, în „Munca", an XII, nr. 2.786, duminică, 7 octombrie 1956, p. 2.

oamenii în halate albe, veniți să aducă sănătate. Și aceasta va fi cea mai mare răsplată”[73].

Efortul medical al cadrelor sanitare era întregit, după terminarea programului consultațiilor și tratamentelor, cu conferințe și expuneri ale medicilor pe linia medicinei preventive, toate acestea fiind încheiate, zilnic, cu proiecții cinematografice documentare pe teme medicale.

Activitatea echipei medicale de la bordul vasului „Ciprian Porumbescu”, denumit în presă și „sanitarul Deltei”, era unul deosebit, dacă ținem seama că, în conformitate cu raportările oficiale, în august 1956, în satul Ceatalchioi au fost examinați și tratați 160 de copii și 220 adulți[74], în Pătlăgeanca au trecut prin fața medicilor 110 adulți și 140 de copii, în satul Lascăr Catargiu au primit consultații și tratament 149 copii și adulți iar în satul Padina, în doar două zile, medicii au consultat peste 260 de pacienți, fără ca activitatea să fie încheiată la data raportării datelor[75].

Toate aceste eforturi ale cadrelor medicale și ale sistemului sanitar de stat au fost popularizate nu numai în presa de partid, ci și în cea profesională[76], cu răspândire în rândul cadrelor medicale din întreaga țară.

În februarie 1957, se menționa de către Anton Lobodă, corespondentul voluntar al ziarului „Viața nouă” din Galați, că în întreaga campanie sanitară a vasului cultural „Ciprian Porumbescu”, derulată între iulie-decembrie 1956, au fost consultate și tratate peste 18.000 de persoane[77].

În condițiile în care autoritățile medicale care au realizat campania din Delta Dunării au concluzionat, printre multe altele, că populația este total expusă în fața unor urgențe medicale, de menționat ar fi faptul că la 25 martie 1959 a fost lansată la apă prima navă-sanitară din România, „Sanitarul”[78], construită la Șantierul Naval Oltenița, care urma să deservească localitățile din Delta Dunării, dar și lucrările de exploatare a stufului[79]. În același an, și tot la Oltenița, a fost construită și nava soră a acesteia, „Sănătatea”, lansată la apă în luna iulie. Ambele au fost construite pentru Secția Sanitară și Prevederilor Sociale a raionului Tulcea din cadrul Sfatului Popular Regional Constanța, fiind apoi transferate Direcției Sanitare a județului Tulcea, după anul 1965. Pentru perioada dată, cele două nave erau destul de bine dotate din punct

---

[73] Olga Ilieș, *Escală în Deltă. Cu vasul-policlinică „Ciprian Porumbescu”*, în „Romînia liberă”, an XIV, nr. 3.689, vineri, 17 august 1956, p. 3.

[74] *„Ciprian Porumbescu”*, în „Munca”, an XII, nr. 2.745, sâmbătă, 18 august 1956, p. 2.

[75] *Consultații la… policlinica plutitoare*, în „Scînteia”, an XXV, nr. 3.674, marți, 14 august 1956, p. 2.

[76] Maria Pescaru, *O policlinică deosebită: vasul de pe Dunăre*, în „Crucea Roșie a R.P.R.”, an V, nr. 1/1957.

[77] *Din scrisorile corepondenților voluntari*, în „Viața nouă”, an XIV, seria a II-a, nr. 3.799, vineri, 8 februarie 1957, p. 3.

[78] Caracteristici: lungime: 24,70 m, lățime: 4,60 m, pescaj maxim: 1,30 m, deplasament maxim: 92 t, propulsie: motor 300 CP, construit la Uzinele „Wola” din Republica Populară Polonă.

[79] *La Șantierele Navale Oltenița sînt posibilități mai mari de dezvoltare a producției*, în „Steagul roșu”, an V, nr. 1.548, miercuri, 1 aprilie 1959, p. 1.

de vedere al echipamentelor medicale, la bord existând aparat Roentgen, sală pentru intervenții chirurgicale ușoare, masă ginecologică, aparate de sterilizare, micro-farmacie etc[80].

De asemenea, pornindu-se de la exemplul campaniei sanitare din anul 1956, între sfârșitul anului 1956 și începutul anului 1960 au mai fost realizate alte 5 caravane sanitare în Delta Dunării, de mai mică amploare însă, la care au participat 9 medici și 4 cadre medicale medii, consultându-se în total circa 2.600 de persoane[81].

După încheierea campaniei sanitare din Delta Dunării, vasele culturale și-au reluat rolul inițial. Astfel, primele noutăți ale anului 1957 despre acestea sunt oferite publicului în legătură cu nava „George Enescu" din portul Turnu Severin: „are una din cele mai bune brigăzi artistice de agitație. La concursul din anul 1956, ea a obținut Premiul I pe oraș. Brigada artistică, condusă de tovarășul George Stancu, a prezentat în ultimul timp numeroase spectacole de satiră și umor, care au fost mult apreciate de spectatori. Pe vas s-au organizat și numeroase conferințe, ca *8 ani de la înființarea miliției populare, Farsa democrației apusene, Despre activitatea culturală din oraș*, care au atras un număr mare de ascultători. Vasul are și un cinematograf cu 150 de locuri, unde se prezintă zilnic filme"[82]. Peste nici o lună, același ziar oficial al Consiliului General al Sindicatelor din R.P.R. menționa că sala de spectacole a navei are 250 de locuri și nu doar 150, notând că în aceasta s-a montat și o piesă de teatru, *Încurcătură de rude*, regizată de același responsabil cultural, George Stancu[83].

Interesantă, în context, este prezentarea făcută în presa centrală de către Aurel Gold, șef-adjunct al Secției culturale a Consiliului General al Sindicatelor din R.P.R., a concluziilor vizitei în Uniunea Sovietică a unei delegații de activiști culturali din România, „unde a luat cunoștință de înaintata experiență a prietenilor noștri în domeniul muncii de culturalizare și de educație comunistă"[84]. Se menționa că „sindicatele sovietice au în acest scop la dispoziție o vastă rețea de cluburi, case și palate de cultură, biblioteci, cluburi pentru copii. Muncitorii din întreprinderi și instituții, membrii lor de familie frecventează 10.500 cluburi și palate de cultură, 130.000 colțuri roșii, 17.000 biblioteci sindicale, 10.000 cinematografe sindicale, vase culturale, vagoane-club, caravane etc.", concluzionându-se: „Ne-am întors în patrie cu amintiri frumoase despre munca activiștilor culturali cu care ne-am întâlnit, despre pregătirea lor înaltă în domeniul organizării timpului liber a celor ce muncesc, inițiativa, entuziasmul, fantezia lor, atenția pe care o au față de oameni, fac ca ei să se bucure de mult respect și autoritate în rîndurile colectivului de muncă. (…)

---

[80] *Vase sanitare pentru Deltă*, în „Romînia liberă", an XVII, nr. 4.594, miercuri, 22 iulie 1959, p. 2.

[81] Radu Georgescu, *Pe scurt de la corespondenții voluntari*, în „Romînia liberă", an XVIII, nr. 4.756, vineri, 29 ianuarie 1960, p. 2.

[82] Aristică Baghină, *Vasul cultural „George Enescu"*, în „Munca", an XIII, nr. 2.902, vineri, 22 februarie 1957, p. 2.

[83] „Munca", an XIII, nr. 2.910, duminică, 3 martie 1957, p. 2.

[84] Aurel Gold, *Experiență bună, frumoase învățăminte*, în „Munca", an XIII, nr. 2.951, sâmbătă, 22 aprilie 1957, p. 2.

Desfășurarea unei asemenea activități culturale de masă, bogată, atractivă, care ține seama de cerințele muncitorilor și la organizarea căreia este atras un larg activ obștesc, poate constitui un exemplu pentru sindicatele de la noi, poate servi învățăminte importante activului ce lucrează în instituțiile noastre culturale”[85].

Pe acest fond, în presa centrală a apărut un interesant material în care se trăgea un semnal de alarmă asupra inactivității vasului cultural „Ciprian Porumbescu”. După ce se amintește de participarea acestuia în a doua parte a anului 1956 la campania sanitară din Delta Dunării, se arată că după finalizarea acesteia „Direcția Regională NAVROM Galați și Consiliul Sindical Galați nu s-a mai interesat de reorganizarea activității culturale pe vas, nu au mai fost programate nici un fel de spectacole, filme etc. Între timp s-au defectat și stația de radioamplificare și aparatul de proiecție a filmelor”[86]. Materialul se încheie printr-un apel la autoritățile menționate de a se implica în revigorarea activității vasului cultural „Ciprian Porumbescu”, acest lucru trebuind să vină în întâmpinarea navigatorilor și lucrătorilor din porturi care „așteaptă să revadă vasul cultural *Ciprian Porumbescu* desfășurîndu-și activitatea căruia îi fusese destinat”[87].

În iulie 1957 găsim din nou ambele vase culturale la Campionatul de mare fond pe Dunăre, însoțind loturile asociațiilor sportive de canotaj „Flamura Roșie”, „Recolta”, „Energia”, „Locomotiva”, „Progresul” și echipele Casei Centrale a Armatei București, Clubul Sportiv al Armatei București și Clubul Sportiv al Armatei Marine Constanța[88], programul fiind similar edițiilor precedente.

Începând cu a doua parte a anului 1957, importanța vaselor culturale începe să piardă din putere, mediatizarea activităților lor – mult restrânse – fiind mult mai rară. Începând cu această perioadă, activitățile cultural-politice în care sunt implicate cele două vase culturale sunt din ce în ce mai limitate și periferice, creionând astfel imaginea unor vase auxiliare care erau folosite doar atunci când situația o impunea. Spre exemplu, în februarie 1958, vasul cultural „Ciprian Porumbescu”, care se afla ancorat în portul Brăila, a găzduit o adunare la care au participat marinarii și familiile lor, în care s-a discutat despre importanța alegerilor deputaților în sfaturile populare[89].

Treptat, cele două vase culturale nu vor mai fi folosite în misiunile de propagandă cultural-politică, ci în alte activități, precum cele turistice sau de recreere, renunțându-se, de asemenea, și la sintagma *vas cultural*, înlocuită cu cea simplă de *vas* sau *navă*. Astfel, în iunie 1958, nava „Ciprian Porumbescu” era pusă la dispoziția Colectivului de Turism și Excursii Galați și folosită în cadrul a două excursii în Delta Dunării și una pe litoralul Mării Negre. La prima dintre acestea,

---

[85] *Ibidem*.

[86] *A fost odată un vas cultural*, în „Romînia liberă”, an XV, nr. 3.918, miercuri, 15 mai 1957, p. 2.

[87] *Ibidem*.

[88] *Campionatul de mare fond la canotaj*, în „Viața nouă”, an XIV, seria a II-a, nr. 3.925, duminică, 7 iulie 1957, p. 1.

[89] *Cronica electorală*, în „Romînia liberă”, an XVI, nr. 4.151, joi, 13 februarie 1958, p. 1.

organizată în perioada 12-14 iunie, la Sfântul Gheorghe, au participat cadre didactice din orașul și regiunea Galați, cărora li se oferea cazare și masă la bordul navei. Cea de-a doua excursie era organizată la Sulina, în condiții similare, fiind dedicată salariaților P.T.T.R. Galați, iar o a treia excursie asemănătoare era preconizată a fi organizată la Constanța[90]. Ultima excursie din anul 1958 realizată de vasul „Ciprian Porumbescu" a fost pe ruta Galați-Sulina în toamna anului, purtând la bord angajații fruntașii în muncă de la stația CFR Focșani și depoul Tecuci[91].

La rândul său, în vara și toamna anului 1959, nava „George Enescu" – alături de navele „Reșița" și „Salanda" – era folosită pentru excursii de 7 zile ale oamenilor muncii din regiunea Craiova, organizate în Delta Dunării, cu punct terminus orașul-port Sulina[92].

În scurt timp însă, acest gen de activități au început să fie organizate cu ajutorul a două nave mult mai bine dotate, respectiv „Republica" și „Borcea", care aveau propulsie proprie și condițiile de la bord net superioare, urmate ulterior de alte nave de pasageri.

Vasul „Ciprian Porumbescu" își va mai găsi însă utilitatea în plan cultural și în anul 1959, când la bordul său a fost cazată – pentru o perioadă de circa 3 luni, între mai și august – întreaga echipă de filmare și producție, formată din circa 70 de oameni, care a participat la turnarea filmului artistic „Valurile Dunării" printre aceștia numărându-se scenariștii Titus Popovici și Francisc Munteanu, scenograful Giulio Tincu, operatorul Grigore (Gorea) Popescu, regizorul și actorul Liviu Ciulei, alături de ceilalți doi protagoniști: Lazăr Vrabie și Irina Petrescu etc[93].

Treptat însă, vasele culturale se vor opri din călătoriile de apă, ele folosind mai degrabă ca săli de conferințe sau spectacole în porturile dunărene. Spre exemplu, în februarie 1961, pe vasul „George Enescu" – care se afla ancorat în portul Brăila – se menționa că pe perioada iernii, când navigația era fie oprită, fie anevoioasă din cauza vremii, navigatorii puteau citi în colectiv presa sau face audiții la aparatele de radio, iar într-una din seri, pentru navigatori și familiile acestora a fost organizată conferința *Din realizările regimului nostru de democrație populară*, urmată de un program artistic susținut de fanfara Direcției Regionale a Navigației Civile[94].

De menționat că din 1955, activitatea cultural-politică și cea de propagandă derulată prin intermediul celor două vase culturale a fost sprijinită, punctual, de două

---

[90] *În excursie*, în „Viața nouă", an XV, nr. 4.204, miercuri, 4 iunie 1958, p. 3.

[91] Luiza Vlădescu, *Slujitorii drumului de fier pe drum de ape*, în „Femeia", an XI, nr. 10, octombrie 1958, p. 13.

[92] *Vie activitate turistică*, în „Informația Bucureștiului", an VII, nr. 1.901, joi, 17 septembrie 1959, p. 2.

[93] V. Gorunescu, *Creatorii filmului „Valurile Dunării" la Galați. Scurt interviu cu Francisc Munteanu și G. Tincu*, în „Viața nouă", an XV, nr. 4.496, duminică, 17 mai 1959, p. 2; Mihail Lupu, *Cu echipa care filmează „Valurile Dunării"*, în „Informația Bucureștiului", an VI, nr. 1.832, marți, 30 iunie 1959, p. 1-2.

[94] Ion Toader, *Activitatea navigatorilor iarna*, în „Munca", an XVII, nr. 4.127, sâmbătă, 11 februarie 1961, p. 2.

vase cinematografice – unul dintre acestea fiind „Litcov”[95], fiind vizate tot zonele izolate din Delta Dunării sau din porturile sau satele mici așezate pe malul Dunării.

Nu trebuie uitat că cinematografia reprezenta la acel moment una dintre cele mai ieftine, moderne și eficiente mijloace de propagandă. Tocmai din acest motiv, încă de la sfârșitul anului 1947, în „Rampa”, revistă săptămânală de teatru, muzică, plastică și film, se anunțau perspectivele cinematografiei din România și scopurile acesteia în anii ce aveau să vină: „Cinematograful trebuie pus să îndeplinească funcția socială care-l incumbă. Controlul filmelor trebuie făcut după criterii în care să predomine sensul artistic și cultural. Operația de asanare a mișcării cinematografice trebuie să urmeze linia pe care se desăvîrșește actualmente activitatea teatrelor”[96].

În condițiile în care cinematografe permenente existau doar în localitățile Mahmudia, Murighiol, Sulina și Sf. Gheorghe, vasele cinematografice făceau adevărate turnee prin Deltă, poposind în diferite puncte pentru realizarea de proiecții de filme artistice propagandistice, majoritatea dintre ele produse în țările lagărului socialist. Spre exemplu, în august 1955, vasul cinematografic „Litcov” era oprit în punctul pescăresc Matița (poziționat în mijlocul triunghiului format din Chilia Veche, Sulina și Mila 23, la confluența lacurilor Matița și Babina), atmosfera fiind suprinsă într-un miro-reportaj din ziarul regional: „mulțimea de pescari stătea roată în jurul vasului, ascultînd cîntecele ce răzbăteau din difuzorul instalat pe vas pînă hăt departe, în mijlocul bălții. Ei așteptau cu nerăbdare vizionarea filmului *Anna Susanna*, anunțat de căpitanul vasului cîtorva pescari la sosire. Când toți pescarii s-au adunat în cabană, a început rularea filmului. Mult a plăcut pescarilor filmul. La plecarea vasului, pescarii bucuroși au urat echipajului *drum bun*, rugîndu-i să vină cît mai des pe la ei. În urmă, pescarii au închegat discuții aprinse, scoțînd în evidență noile condiții de trai create pescarilor de regimul democrat-popular”[97]. Nu întâmplător, filmul prezentat, produs în Republica Democrată Germană în anul 1953, avea ca subiect nave și marinari, dar și lăcomia unui armator care decide să-și sabordeze propria navă pentru a încasa asigurarea acesteia, fără a ține cont de soarta echipajului și a pasagerilor.

Conform situațiilor întocmite de aparatul de propagandă, doar în vara anului 1955, vasul cinematografic „Litcov” a acostat în 31 de sate pescărești, proiectând 5 filme la care au asistat peste 10.000 de locuitori ai Deltei. Cele mai apreciate filme de către public au fost producția italiană neorealistă „Nu-i pace sub măslini” (1950), în care este prezentată soarta dramatică a unui țăran italian întors de pe front și care este nedreptățit de îmbogățiții de război și drama istorică sovietică „Alexandr Nevski”, turnată în 1938, concluzia autorităților fiind fără echivoc: „Astăzi, în satele

---

[95] *Se dezvoltă viața culturală a oamenilor muncii din Deltă*, în „Scînteia”, an XXV, nr. 3.489, miercuri, 11 ianuarie 1956, p. 2.

[96] Lascăr Sebastian, *Aplauze și fluierături*, în „Rampa”, an XXVI, seria IV, nr. 109, duminică, 7 decembrie 1947, p. 8.

[97] Petre Staroș, *Caravană cinematografică în Deltă*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.337, joi, 18 august 1955, p. 2.

Deltei, filmul nu mai este o raritate. Pescarii, soțiile și copiii lor, iubesc foarte mult filmul. Ori de câte ori au prilejul, lasă totul la o parte ca să vizioneze filmul pe care îl aduc caravanele cinematografice”[98].

După 1961-1962, cele două vase culturale și vasele cinematografice și-au încetat activitatea, înlocuirea lor având la bază un nou concept de propagandă, acela al dispersării activității agitatorilor culturali și punerea accentului pe cărțile politice și răspândirea acestora la nivelul publicului țintă: marinarii și lucrătorilor portuari.

În presa locală gălățeană se menționa că „în vederea desfășurării unei largi activități în ce privește îndeplinirea cu succes a sarcinilor trasate de cel de-al III-lea Congres al Partidului Muncitoresc Romîn cât și de cel de-al IV-lea Congres al Sindicatelor, Comitetul de Sindicat de la Direcția Regională a Navigației Civile Galați a dat o atenție deosebită muncii cu cartea. Astfel, pe lîngă cele 8 colțuri roșii și o bibliotecă centrală, mai există 17 biblioteci volante în sectoarele de muncă și pe vasele de călători, biblioteci care numără aproape 8.000 de volume. De la începutul anului 1960 au fost citite 5.500 de volume. Printre cei mai buni cititori sunt Petrică Cernat, muncitor, Andrei Gheorghe, mecanic, Paul Groser și Marcel Chirnel, normatori, tinerii Olimpia Boldeanu, Anton Pascal, Niță Pepelea și alții. Pentru a veni în sprijinul celor care vor să-și procure cărți, sub îndrumarea Comitetului de partid, organele sindicate de la DRNC Galați au amenajat două standuri de cărți cu conținut politic, tehnic și de literatură beletristică. La standul nr. 2, la Gara fluvială NAVROM (responsabil tovarășul Costel Bezghiu) s-au vîndut pînă acum cărți în valoare de 9.745 lei, 3.000 lei provenind din vînzarea cărților politice și tehnice. Nu la fel se prezintă însă situația la standul nr. 1 din incinta docurilor. Aici, din cauza schimbărilor dese a responsabililor standului și a faptului că nu există un loc corespunzător difuzării și depozitării cărților, munca cu cartea este mai slabă”[99].

Similar, la Turnu Severin lucrurile erau prezentate pe aceleași coordonate: „marinarii severineni caută destinderea la colțul roșu al Direcției Regionale a Navigației Civile din Turnu Severin. Marinarul se întîlnește aici cu strungarul sau economistul aparținînd aceleiași întreprinderi, care sunt plini de curiozitate să afle noutăți din cursa vreunui cargou ce a străbătut recent lungimea Dunării. Cu un partener de curînd debarcat, care aduce multe vești, o partidă de șah e mai interesantă; din bibliotecă e ispitit să ceară mai de grabă pe Magelan, dar cu un matelot, lucrurile se petrec invers: solicită mai ales volume despre viața și munca tovarășilor săi de pe uscat.

De aceea, colțul roșu de aici are un caracter deosebit față de clubul unei uzine, de pildă, aflat la doi pași de muncitorul ce a ieșit din schimb, deoarece marinarul găsește noul la tot pasul, în varietatea priveliștilor pe lîngă care trece. După ultimele manevre de acostare, el merge să-și îmbrățișeze familia, cu care adesea vine apoi și la colțul roșu.

---

[98] *Filmul în satele pescărești*, în „Viața nouă”, an XII, seria a II-a, nr. 3.362, sâmbătă, 17 septembrie 1955, p. 3.

[99] Anton Lobodă, *Răspîndirea cărții*, în „Viața nouă”, an XVII, nr. 4.982, sâmbătă, 10 decembrie 1960, p. 2.

Un scurt popas la colțul roșu ne-a edificat asupra activității culturale ce se desfășoară aici. Bibliotecara Victoria Brăila are o bogată experiență în munca cu cartea, deținînd acest post din anul 1955. Cuprinzînd aproape 10.000 de volume, biblioteca a atras numeroși cititori fie din rîndul muncitorilor ce lucrează în port, fie din rîndul navigatorilor. Pe fiecare vas se află o bibliotecă volantă ce călătorește o dată cu cititorul. Numai pe vasul *Ilie Pintilie* se găsesc 120 cărți. Responsabilul bibliotecii, marinarul Costel Ceaușu a reușit să înscrie 70 de cititori. Și pe nava *Astrahan*, marinarii au îndrăgit lectura în orele cînd sfîrșesc serviciul la bord. Dintre cititorii fruntași putem aminti pe strungarul utemist Victor Giurcan ce frecventează școala medie serală și care a citit 22 de cărți. 11 interesează scrierile tehnice, necesare ridicării nivelului său profesional, dar citește cu plăcere pe Eminescu și Sadoveanu. Ilie Matei, muncitor în port, citește pe Creangă și Zaharia Stancu, iar în fișa marinarului Mihai Chelu se găsesc înscrise 13 volume.

Marinarii și muncitorii din port vin la colțul roșu nu numai pentru a împrumuta o carte. Ei participă la numeroasele forme ale muncii culturale cu cartea. De curînd s-a organizat un simpozion cu tema *Natura oglindită în opera lui Coșbuc*, la care au participat peste 60 salariați.

Au fost organizate și interesante seri literare. Nu de mult, marinarii și muncitorii au luat parte la seara literară *Viața și opera lui Caragiale*. De asemenea, tov. Virgil Gheorghe a recenzat volumul *Tinerețea lui Marx*, iar marinarul Gh. Popescu romanul *Mama* de Maxim Gorki.

S-au organizat periodic și expoziții de cărți. Așa de pildă expozițiile de cărți, *La 40 de ani de la înființarea partidului* și *25 de ani de la moartea lui Maxim Gorki*, au stîrnit un deosebit interes. Nu se putea să nu aibă răsunet și popularul concurs *Iubiți cartea*, care a cîștigat 25 de prieteni ai cărții printre muncitori și marinari.

De la începutul anului 1961 și pînă în prezent, la bibliotecă au fost atrași 1.283 cititori care au citit peste 6.000 volume. În cadrul colțului roșu s-a format și o brigadă artistică de agitație constituită din 25 de membri, avînd ca interpreți mai virtuoși pe Maria Bulucea, Ion Cîrstoiu și Ion Manafu. Amatorii de șah se strîng adesea în jurul meselor de șah cu care este dotat colțul roșu, dar și pe nave, în timpul curselor, șahul este foarte căutat. Și tenisul de masă este practicat de muncitorii din port și de marinarii sosiți din curse. Cei mai pasionați ai jocului cu paleta sunt Ion Grigore, Stelică Niculescu și Ion Crețu”[100]. În 1962, Vasile Giușcă – fost nostrom al vasului „Ciprian Porumbescu”, pensionar și corespondent al ziarului gălățean „Viața nouă” – publica un articol dedicat importanței cărților și bibliotecilor de la bordul navelor[101].

De fapt, importanța reală a celui de-al III-lea Congres al PMR a fost dată de lansarea unui program economic pe termen lung (1960-1965), menit să ducă la industrializarea accelerată a țării, cu accent pe metalurgie și industria constructoare

---

[100] P. Mondoc, *La colțul roșu al marinarilor severineni*, în „Înainte”, an XVII, nr. 5.118, duminică, 6 august 1961, p. 2.

[101] Vasile Giușcă, *Cărțile la bordul navelor*, în „Viața nouă”, an XVIII, nr. 5.400, duminică, 15 aprilie 1962, p. 1.

de maşini. Iar cum pentru îndeplinirea acestui plan erau necesare fonduri imense, propaganda făcută prin intermediul vaselor culturale şi a celor cinematografice a fost sistată, trecându-se la una mai puţin costisitoare financiar.

După mai bine de un an, propaganda la nivelul marinarilor era păstrată în acelaşi registru, insistându-se pe rolul cărţilor politice şi a bibliotecilor politice: „Munca de fiecare zi a harnicilor navigatori ai Direcţiei Regionale a Navigaţiei Civile Turnu Severin este susţinută de o fructuoasă activitate culturală. Astfel, nivelul cultural al marinarilor este în continuă creştere şi aceasta datorită variatelor forme ale muncii cultural-educative ce se desfăşoară zi de zi la bordul navelor. La bordul vasului de pasageri *7 Noiembrie* se desfăşoară activităţi variate. Cu multă periodicitate se ţin conferinţe pe teme diferite. Pe navă există şi o bibliotecă. O parte din marinari citesc cu multă plăcere cărţile din rafturile acesteia. Cei mai activi cititori sunt marinarii Gheorghe Sava şi Gheorghe Nictor. Personalul navei participă şi la diferite recenzii. Pe vas există şi o gazetă de perete, care contribuie în bună măsură la realizările înfăptuite de colectivul navei respective”[102].

În paralel cu această nouă direcţie a propagandei, pe navele comerciale – inclusiv pe cele fluviale de călători – a fost dinamizată activitatea agitatorilor culturali, care desfăşurau muncă politică la nivelul membrilor echipajelor pentru ridicarea nivelului politico-cultural al oamenilor muncii.

Activitatea vaselor culturale, inedită în contextul marinăresc autohton, dar copiate după model sovietic, s-a înscris în vastul efort propagandistic al regimului comunist din România, prin care acesta a încercat, folosind toate mijloacele avute la dispoziţie, să şteargă cât mai mult din lumea veche pentru a o înlocui cu omul de tip nou, conceput după model sovietic şi având o ideologie marxistă. Pe acest fond, marinarii şi lucrătorii portuari au reprezentat un adevărat public-ţintă, subliniindu-se starea lor materială precară şi condiţiile grele de muncă. În acelaşi timp însă, corect este să recunoaştem că dincolo de elementele propagandistice, condiţiile de trai ale marinarilor, lucrătorilor portuari sau navaliştilor s-au îmbunătăţit treptat şi constant în perioada următoare anilor ’50, odată cu dezvoltarea industriei navale şi de transport din România, care în perioada regimului comunist, s-a dezvoltat la un nivel care acum pare ireal.

Nu la fel a stat situaţia în cazul populaţiei Deltei Dunării, ani de zile vitregită din punct de vedere al condiţiilor de trai. În cazul acestora, activitatea vaselor culturale a avut în mare parte un conţinut propagandistic, dar în acelaşi timp le-a adus locuitorilor posibilitatea de a avea acces, gratuit şi constant, la elemente de confort psihic şi intelectual: spectacole, filme sau cărţi. Dacă la aceasta adăugăm şi implicarea vaselor culturale la prima mare campanie sanitară din arealul deltaic, putem trage concluzia că acestea au avut şi un rol pozitiv.

Datoria agitatorilor a fost aceea de a sprijini cât mai puternic extinderea sistematică a metodelor comuniste şi de a fi un exemplu vrednic de urmat. Cu toate acestea, mare parte dintre aceştia nu s-au ridicat la nivelul cerinţelor. Având în cea

[102] Sabina Martinică, *Activitatea culturală la bordul navelor*, în „Înainte”, an XIX, nr. 5.517, duminică, 18 noiembrie 1962, p. 3.

mai mare parte un nivel de educație precar, dar cu o bună orientare pentru o viață bună și plină de beneficii, oportuniști, instinctiv cunoscători ai naturii umane, agitatorii culturali au fost de multe ori depășiți de cerințele cărora trebuiau să le facă față, dezvăluindu-se în multe cazuri ca ceea ce erau: parveniți și impostori. Din acest motiv, începând cu anii ’60, agitatorii au fost înlocuiți treptat cu propagandiștii de partid, mai bine pregătiți și specializați pe domenii, ceea ce a dus la o dezvoltare a discursului propagandistic pe întreaga sa arie de manifestare.

Interesant este că modelul lor a fost perpetuat cu mult după dispariția regimului comunist, până astăzi, chiar în domeniul în care acționaseră și Dumitru Olteanu, Vasile Giușcă și Ion Frangulea. Și atunci, ca și acum, impostura intelectuală este la ea acasă. Pentru că altfel, cum s-ar explica anumite coordonate pe care acționează *agitatorii* actuali, profitând de etapa actuală a societății? Diferența este că agitatorii din anii ’50 acționau pentru stat, iar cei de acum acționează pentru ei, doar invocând statul.

Pentru că astăzi, în societatea românească ultrapolitizată și care pare în disoluție, același gen de oameni sunt prezenți peste tot. Sfertodocți în mare parte din cazuri și degrabă iubitori de neologisme, sunt acoperiți de funcții sau titluri științifice sau didactice care mai de care mai pompoase, bazându-se pe CV-uri de dimensiunea unei broșuri sau chiar a unei cărți, tapetate cu numele unor prețioase și inutile instituții europene sau euro-atlantice. Tot ei propagă un festivismul exagerat, gol de conținut și deseori penibil, menit să acopere propria incompetență sau grave și reale lipsuri sistemice. De asemenea, sunt deseori plagiatori patentați, copiindu-se între ei și uneori copiindu-se chiar pe ei, perpetuând în multe cazuri greșeli, ceea ce a făcut ca veleitarii să fie extraordinar de bine amestecați cu adevărații creatori, fără ca nimeni să aibă curajul de a-i separa. Aceeași oameni abordează subiecte facile, dar cu pretenții de fini intelectuali și cercetători patentați, vrând să creeze impresia că sunt omniștienți și inovatori. Pentru că, în general, *agitatorii* actuali trăiesc, poate chiar fără să realizeze, într-un paradox: scriu mai mult decât citesc și nu citesc ce scriu alții. Și tot acest gen de oameni sunt deosebit de eficienți în a edita reviste sau cărți fără nici cea mai vagă valoare sau a rula diverse proiecte pe cât de pompoase, pe atât de ineficiente și fără urmări, dar care sunt adevărate găuri negre pentru primării, consilii județene sau alte fonduri publice. Iar înșiruirea ar mai putea continua…

Graforeea și logoreea sunt dominante ale perioadei pe care o trăim, pentru că valorile și-au pierdut sau li s-a pierdut esența, fiind înlocuite cu produse larg acceptate și voit întreținute de cei ce se cred intelectuali. Și asta pentru a le fi și lor accesibile. Mare parte din universități și școli doctorale au devenit simple fabrici de diplome, aliniindu-se mai degrabă gâștilor politice și doctrinelor cultural-ideologice la modă decât să facă ceea ce ar trebui cu adevărat: să formeze și să pregătească intelectuali.

Dar cum suntem contemporani, vrem sau nu, suntem părtași la tot acest proces și complicii acestui tip de oameni!

CULTURAL AND CINEMA VESSELS ON THE DANUBE – SYMBOLS OF COMMUNIST PROPAGANDA IN THE REALITY OF THE 1950s

- abstract -

Key words: the Romanian Workers' Party, the Soviet interwar model, cultural vessels, cinema vessels, Danube

After the Romanian Communist Party (became the Romanian Workers' Party since 1948) took over the levers of power with the direct and brutal support of the Soviet Union, the new authorities in Bucharest sought by any means to justify and consolidate their existence as quickly as possible. This is how it happens that at the national level, following the Soviet interwar model, an extensive and energetic propaganda work was started, aimed at showing the population the benefits of the new regime and its goodwill towards some professional categories.

And in order to make propaganda more efficient, culture was among the first areas targeted. On the one hand, to be broken from the course until then and to be Sovietized, and on the other hand, to become a tool as powerful as it is docile and effective for the regime. The new Romanian culture had to conform strictly to the Marxist ideology and the model from the Soviet Union, everything that belonged to the old "bourgeois-landlord" regime had to be removed.

Against this background, most cultural institutions underwent rapid and drastic changes, and many people of culture and science were either removed or even suppressed, or turned to face the communist power, this process culminating in the drastic change of the highest scientific forum in Romania, the Academy, which became the Academy of the Romanian People's Republic.

Absolutely all cultural fields will carry out their activity imitating, sometimes to the point of grotesqueness, the style of Soviet-inspired socialist realism, among the most exposed to the public being literature, the press and cinematography, fields with a high degree of penetration at the level of the collective mind.

DIPLOMAȚIE NAVALĂ ÎN TRATATUL DE LA VARȘOVIA (1955 - 1990)

Comandor dr. ing. Marian TĂNASE[*]

1. Prima acțiune de diplomație navală a marinei sovietice în România, Bulgaria și Polonia (1953)

Schimbarea conducerii de la Moscova produsă în primăvara anului 1953 a adus pe plan mondial o fragilă destindere în relațiile dintre U.R.S.S. și Occident. Expansiunea diplomatică sovietică a avut efecte și asupra marinei militare sovietice, care a fost folosită ca un vector al acestui demers.

Timp de aproape un deceniu după cel de Al Doilea Război Mondial marina sovietică a rămas în bazele proprii. Înzestrarea cu noi nave a făcut posibilă ieșirea navelor sovietice în mările adiacente U.R.S.S. și apoi în oceanul planetar. Primii pași au fost făcuți în anul 1953 prin vizita în Marea Britanie, ca răspuns la invitația guvernului britanic de participare la ceremoniile de încoronare a reginei Elisabeta, și vizitele oficiale în statele comuniste riverane Mării Negre și Mării Baltice: România, Bulgaria și Polonia.

După moartea regelui George al VI-lea al Marii Britanii, la 6 februarie 1952, fiica acestuia a fost proclamată regină, cu titlul de Elisabeta a II-a. Ceremonia de încoronare au fost planificată pentru vara anului următor. Festivităților prilejuite de încoronarea reginei Elisabeta a II-a a Marii Britanii, organizate în prima jumătate a lunii iunie 1953, au cuprins, conform protocolului de încoronare, și trecerea în revista a navelor marinei britanice și a statelor din Commonwealth de către regină. Revista și parada navală a fost planificată și s-a desfășurat la 15 iunie 1953, în Golful Spithead, în largul coastelor bazei navale de la Portsmouth. Cu această ocazie, oficialitățile britanice au invitat mai multe state să participe cu nave, printre care și U.R.S.S.. La această paradă au participat peste 200 de nave. Invitația a fost trimisă la Moscova în primăvara anului 1953, iar sovieticii au răspuns favorabil. Era pentru prima dată când o navă sovietică urma să execute o vizita oficială într-un port din vestul Europei după încheierea celui de Al Doilea Război Mondial. Pentru această vizită a fost ales crucișătorul proiect 68-bis „SVERDLOV”. Echipajul acestuia s-a pregătit pentru vizită timp de trei luni. Participarea crucișătorul „SVERDLOV” la parada navală de la Portsmouth a fost considerată un real succes. Acest succes a fost amplu mediatizat și a fost un imbold pentru marina și oficialitățile sovietice de a executa vizite oficiale în țările occidentale, dar și în cele comuniste.[1]

În toamna anului 1953, pe baza unor înțelegeri guvernamentale, sovieticii au întreprins o acțiune de diplomație navală de amploare în relația lor cu celelalte state cu regimuri comuniste riverane Mării Negre și Mării Baltice, posesoare a unei marine militare, state în care dominația sovietică era deplină, România, Bulgaria și Polonia. La acea dată, statul comunist german nu avea constituită o marină de război.

---

[*] Locțiitorul comandantului Flotilei 56 Fregate „Contraamiral Horia Macellariu”.

[1] https://flot.com/history/events/sverdlov.htm

Cu această ocazie, marina sovietică a exersat pentru prima dată procedurile de diplomație navală în relația ei cu marinele română, bulgară și polonă. Grupuri de nave sovietice, „escadre ale prieteniei", au efectuat primele vizite oficiale în porturile Constanța, Burgas și Gdynia. Cele din Constanța și Gdynia au fost simultane. Cea de la Burgas a urmat imediat după plecarea navelor sovietice din Constanța.[2] Aceasta a fost prima vizită oficială a unor nave sovietice în țările din Europa de Est cu ieșire la mare, România, Bulgaria și Polonia. R.D. Germană nu a fost vizitată din motive politice.

Conform înțelegerilor, în a doua jumătate a lunii octombrie, o escadră a Flotei sovietice din Marea Neagră, formată din 6 nave mari, crucișătoarele ușoare, purtătoare de artilerie, „FRUNZE" și „KUIBÎȘEV" și distrugătoarele „BEZZAVETNÎI", „BESSTRAȘCENÎI" „BEZBOEAZNENNÎI" și „BURNÂI", ale căror echipaje erau formate din aproape 3.500 de militari, a vizitat câte 4 zile porturile Constanța (15 și 19 octombrie) și Burgas (19 – 22 octombrie). Navele escadrei sovietice se aflau în vizită sub comanda viceamiralului Parhomenco, șeful de stat major al Flotei sovietice din Marea Neagră.[3] Ca și în cazul României, următoarea vizită oficială avea să aibă loc în vara anului 1964.

Escadra de nave sovietice care a vizitat Polonia s-a compus din crucișătorul ușor „VALERY CEAKALOV" (denumit din 1956 „KOMSOMOLEȚ"), navă comandant, și patru distrugătoare proiect 30bis. Comandantul escadrei a fost contraamiralul Gheorghii Semenovici, șef de stat major al Flotei 4 (Flota sovietică din sudul Mării Baltice).

Vizitele grupurilor de nave sovietice la Constanța, Burgas și Gdynia au fost amplu mediatizate în presa sovietică și presa din România, Bulgaria și Polonia.

Din 1954, marina sovietică a început campanie intensă de diplomație navală, care într-un deceniu și jumătate s-a transformat într-o prezență navală activă în oceanul planetar. Primii pași au fost făcuți prin vizite ale unor grupuri de nave în țările cu regimuri comuniste, în special din Marea Mediterană, și în state din Marea Baltică și Marea Nordului.

Prima ieșire în Marea Mediterană a navelor sovietice după 1945 a avut loc la începutul verii anului 1954. Un grup de nave militare sovietice, un crucișător („AMIRAL NAHIMOV") și 2 distrugătoare („BUINI" și „BESPOȘCEADNÂI"), sub comanda amiralului Serghei Georgievici Gorșkov, comandantul Flotei Mării Negre, a plecat pe 28 mai 1954 într-o vizită oficială în Albania. Navele sovietice au acostat în portul Durres 3 zile mai târziu, fiind întâmpinate de oficialități de rang

---

[2] Cel mai probabil vizita la Varna a avut același tipar ca cele de la Gdynia și Constanța. Pentru vizita în Polonia a navelor sovietice, vezi: Piotr Mierzejewski, *Eskadra przyjaźni - Wizyta zespołu okrętów radzieckich w Gdyni w 1953 roku* (Escadra prieteniei – Vizita unui detașament de nave sovitice în Gdynia în 1953), publicat on-line la 1 noiembrie 2020 pe site-ul „Facta Nautica" (https://facta-nautica.graptolite.net/press1/Czkalow.html).

[3] Vezi pe larg: Comandor dr. ing. Marian Tănase, *Prima vizită Prima vizită oficială a unei escadre sovietice la Constanța după cel de Al Doilea Război Mondial (1953)* în Anuarul Muzeului Național al Marinei Române, tomul XXV, Editura MNMR, Constanța, 2022, pp. 256 – 271.

înalt sosite de la Tirana pentru acest eveniment. La întoarcerea la Sevastopol, nava comandant l-au avut la bord pe liderul albanez Enver Hoxha, însoțit de o delegație de partid și de stat, care urma să facă o vizită la Moscova.

Călătoria în Marea Mediterană a fost un bun prilej pentru sovietici să realizeze un studiu de navigație al zonelor prin care au trecut. De aceea amiralul Gorșkov a ținut ca la întoarcere către țară să treacă pe lângă insula Creta. Navele sovietice au plecat din Albania pe 4 iunie și au ajuns la baza din peninsula Crimeea pe 11 iunie 1954. Rezultatul vizitei a fost deschiderea discuțiilor cu albanezii privind înființarea în următorii ani a unei baze navale sovietice în unul din porturile albaneze de la Marea Adriatică. Amiralul Gorșkov, care avea să devină doi ani mai târziu comandantul marinei sovietice, a pus în practică această idee în 1958.[4]

În același timp, au avut loc primele „vizite prietenoase" ale navele sovietice în țările de pe coasta nordică a Mării Baltice. Mai întâi, între 10 și 14 iulie 1954, un detașament de nave din Flota sovietică din Marea Baltică, format din crucișătorul „ORDJONIKIDZE" și două distrugătoare, a vizitat Finlanda.[5] Apoi, de la 16 la 21 iulie 1954, a avut loc un schimb reciproc de vizite între U.R.S.S. și Suedia. 5 nave sovietice, crucișătorul „AMIRAL UȘAKOV" și patru distrugătoare, au fost la Stockholm (Suedia), iar 5 nave suedeze au fost în vizită la Leningrad (Sankt Petersburg).[6]

În 1955 diplomația navală sovietică a luat avânt, iar mediatizarea vizitelor navelor sovietice a fost pe măsură.[7]

---

[4] „Munca", anul X, nr. 2062, miercuri 2 iunie 1954, p. 4; Алексей Николаевич Спирин, Ответственная миссия „Адмирала Нахимова", Независимая газета, 2004 (https://nvo.ng.ru/history/2004-05-28/5_mission.html)

[5] „Scânteia", anul XXIII, nr. 3023, 13 iulie 1954, p. 4..

[6] Vezi articolul: *Les flottes suédoise et soviétique échangent des visites de courtoisie* în nr. din 17 iulie 1954 al ziarului francez *Le Monde* (https://www.lemonde.fr/archives/article/1954/07/17/les-flottes-suedoise-et-sovietique-echangent-des-visites-de-courtoisie_2038714_1819218.html).

[7] În presa românească a fost publicată informația că timpul conferinței de la Geneva a șefilor guvernelor celor patru puteri, din iulie 1955, N. A. Bulganin președintele Consiliului de Miniștri al U.R.S.S, și Anthony Eden, primul ministru al Marii Britanii, *„au avut un schimb neoficial de păreri privind organizarea unor vizite reciproce de nave ale flotelor militare maritime ale U.R.S.S. și Marii Britanii"*. În consecință, între reprezentanții Comandamentului marinei militare sovietice și cei ai Amiralității britanice s-a realizat o *„înțelegere cu privire la schimbul simultan de vizite ale unor escadre de nave militare"*. Conform înțelegerii, o *„escadră"* de nave militare din cadrul Flotei sovietice din Marea Baltică, comandată de comandantul flotei, amiralul A.G. Golovko, și alcătuită din 2 crucișătoare – „ALEKSANDR SUVOROV" și „SVERDLOV" – și 4 distrugătoarele – „SOVERȘENNÎI", „SMOTRIAȘCI", „SMETLIVÎI" și „SPOSOBNÎI", a vizitat între 12 și 17 octombrie 1955 baza navală britanică de la Portsmouth. La rândul lor, britanicii au trimis la Leningrad (Sankt Petersburg) o grupare de nave formată din portavionul „TRIUMPH" și distrugătoarele „DECOY". „DIANA" „CHIEFTAIN" și „CHEVRON", și puitorul de mine „APOLLO" aflată cub comanda amiralul Michael Denny.[7] În apropierea farului plutitor, navele engleze au fost întâmpinate de un contratorpilor de escadră al flotei maritime militare

2. Diplomație navală la Marea Neagră în cadrul Tratatului de la Varșovia (1955 - 1990)

2.1. Participarea marinarilor români, bulgari și polonezi la ziua marinei sovietice (1955)

În mai 1955 s-a înființat Organizația Tratatului de la Varșovia. Prin documentul de constituire a forțelor armate unite ale statelor participante la Tratatului de la Varșovia s-a stabilit, atât pentru Marea Neagră, cât și pentru Marea Baltică, că marinele militare ale României, Bulgariei, Poloniei și Germaniei de est sunt puse integral la dispoziția Comandamentului Forțelor Armate Unite.

Sărbătorirea zilei marinei a constituit un bun prilej pentru sovietici de a arăta unitatea zonei sale europene de influență, care fusese oficializată cu două luni în urmă într-o alianță, prin semnarea și ratificarea documentelor de constituire a Tratatului de la Varșovia.

Astfel, pentru prima dată, la Ziua marinei sovietice (Ziua Forțelor Maritime Militare ale U.R.S.S.) din anul 1955, sărbătorită pe 24 iulie, conducerea marinei sovietice, cel mai probabil pe căi diplomatice, pentru prima dată, a invitat marinele statelor comuniste din bazinul Mării Negre și al Mării Baltice, România, Bulgaria și Polonia, proaspete semnatare ale Tratatului de la Varșovia, să participe cu nave.[8]

Toate trei statele au răspuns cu promptitudine, au constituit câte un „detașament de nave" și au desemnat persoane oficiale amirali, de la nivelul comandantului marinei în sus.

Pe 23 iulie 1953 au intrau în portul Sevastopol, din Crimeea, un grup de nave din România și unul din Bulgaria, iar în portul Baltiisk, din Kaliningrad, un grup de nave din Polonia, pentru a participa la ceremoniile organizate cu ocazia zilei marinei sovietice de către Flota Mării Negre, respectiv, de către Flota Mării Baltice.[9]

---

sovietice, însoțit de nave pentru vânătoarea de submarine. Vasul sovietic a tras 17 salve în cinstea amiralului Michael Denny, comandantul flotei din metropolă. Nava port-avioane „TRIUMPH" a răspuns cu șapte salve în cinstea comandantului „contratorpilorului de escadră" sovietic. *România liberă*, anul XIII, nr. 3427, joi 13 octombrie 1955, p. 4.

[8] „Scînteia", anul XXIV, nr. 3345, marți 26 iulie 1955, p. 4.

[9] Informațiile date publicității în presa de la București privind participarea navelor din România și Bulgaria au fost lapidare, în schimb, intenționat sau nu, despre participarea Poloniei au fost date detalii semnificative. În nr. de marți 26 iulie 1953 al ziarului "Scânteia" sunt publicate, una sub alta, informațiile furnizate de Agerpres, preluate de la TASS, despre participarea navelor militare din România, Bulgaria și Polonia la ziua marinei sovietice, una sub alta, astfel: 1) *„SEVASTOPOL 25 (Agerpres) – TASS. La 23 iulie au sosit la Sevastopol într-o vizită de prietenie grupuri de nave din flotele maritime militare ale R.P. Bulgaria și R.P. Române."*; 2) *„KALININGRAD 25 (Agerpres) – TASS. La 23 iulie, torpiloarele* [distrugatoarele] *„Bliskowica"* [Błyskawica], *„Buja"* [Burza] *și un vas de gardă* [navă logistică] *sub drapelul comandantului flotei Republicii Populare Polone, contraamiralul Studzinski, au sosit în orașul Baltiisk, pentru a participa la sărbătorirea Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. ". "Scânteia"* , anul XXIV, nr. 3345, marți 26 iulie 1955, p. 4.

Comandamentul marinei sovietice a desemnat Sevastopol ca fiind centrul de greutate a manifestărilor dedicate sărbătorilor din ultima duminică din iulie și, în consecință, aproape întreaga comandă a marinei a fost prezentă.[10]

La invitația primită din U.R.S.S., Comandamentul Marinei Militare a propus ca la Ziua marinei sovietice din 24 iulie 1953, să se participe la Sevastopol la manifestările organizate de către comandamentul Flotei sovietice din Marea Neagră cu un grup de nave format din trei dragoare de bază, cele mai noi nave militare românești puse sub comanda comandantului Marinei Militare, contraamiralul Mihai Nicolae, iar la Ismail, la manifestările organizate de către Comandamentul Flotilei sovietice de Dunăre să participe cu un grup de nave format din trei monitoare fluviale, puse cel mai probabil sub comanda comandantului Flotilei de Dunăre, căpitanului de rangul 1 Gheorghe Sandu.[11] Participarea a fost aprobată și s-a realizat.

Grupul format din cele trei dragoare de bază au stat la Sevastopol de la 23 la 25 iulie 1955.[12]

---

[10] Cu ocazia zilei marinei sovietice, au fost invitați la Comandamentul Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. din Moscova un grup de 12 foști membrii ai echipajului crucișătorului „POTEMKIN" care aveau rezidența în România să participe la manifestările organizate cu această ocazie. Crucișătorul „Kneaz POTEMKIN Tavriceski", cel mai mare și mai puternic vas al Marinei Ruse din Marea Neagră, al cărui echipaj se revoltase, a aterizat la Constanța pe 19 iunie 1905, pentru a solicita reaprovizionarea cu cărbune și apă. Cererile echipajului „revoluționar" au fost refuzate, cerându-li-se să predea nava. În delegația de negociere a solicitării s-a aflat și un membru al echipajului de etnie română. Confruntându-se cu refuzul autorităților române, „POTEMKIN" a plecat a doua zi din dreptul Constanței, unde ancorase, spre Crimeea. Nereușita aprovizionării a determinat echipajul revoluționar a lui „POTEMKIN" să se întoarcă la Constanța pe 25 iunie 1905 și să predea a doua zi nava autorităților române. Cea mai mare parte a membrilor echipajului revoltat a rămas în România, o parte s-a întors în Rusia, iar alții au emigrat în Argentina. Conform articolului din „*Scînteia*" foști membrii ai echipajului crucișătorului „POTEMKIN", români sau nu, locuiau în România în 1955, și erau considerați eroi-revoluționari. Vezi: *Scînteia*, anul XXIV, nr. 3343, sâmbătă 23 iulie 1955, p. 4. Pentru derularea evenimentelor din vara anului 1905, vezi descrierea în jurnalul Divizie de mare publicat în lucrarea: Cam. fl. dr. Alexandru Mîrșu, dr. Andreea Atanasiu-Croitoru, cdor. dr. Ion Custură, cdor. Tiberiu Liviu Chodan, *De la Divizia de Mare la Flotă: 1896-2011. Monografie*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2011, pp. 188 – 195.

[11] Într-un document redactat la 14 iunie 1955 în cadrul Secției marină din Marele stat major sunt consemnate problemele raportate de către Comandamentul Marinei Militare. Pe lângă participarea la ziua marinei sovietice în porturile Sevastopol și Ismail, se mai cerea aprobare pentru participarea la Ruse cu trei vedete de siguranță la manifestările prilejuite de Ziua marinei bulgare și se mai propunea invitarea la Ziua marinei române a unor delegații din Flota sovietică a Mării Negre și din marina bulgară. A.N.M.R., *Fond Secția Marină din Marele Stat Major*, dosar 11, f. 11. Participarea la ziua marinei bulgare și a cele sovietice a navelor fluviale românești cel mai probabil s-a realizat, însă delegațiile sovietice și bulgare nu au venit la ziua marinei române care a avut loc pe 7 august 1955. *"Scânteia"*, anul XXIV, nr. 3357, Marți 9 august 1955, p. 2.

[12] *Flota Patriei*, anul X, nr. 64 (471), Joi 28 iulie 1955, p. 2.

Evenimentul de la Sevastopol a fost amplu mediatizat, chiar la detaliu, de către presa rusă și presa din celelalte state. Pentru România, agenția de știri AGERPRES a preluat știrile produse de agenția sovietică TASS, știri care au fost publicate în presa românească, centrală și locală.[13] Reprezentarea oficială a românilor a fost prin comandantul forțelor maritime militare ale Republicii Populare Române, contraamiralul Nicolae G. Mihai. Bulgarii au avut la Sevastopol pe prim locțiitorul ministrului Apărării, secondat de către comandantul marinei bulgare.

Cele două grupuri de nave au ajuns și au intrat pe rând în Sevastopol, pe 23 iulie 1955, primii fiind bulgarii (programat sau nu) și românii la câteva ore după. După acostarea grupului de nave bulgare, cu distrugătorul „G. DIMITROV" navă comandant, un reprezentat al comandamentului flotei sovietice a urcat la bordul navei amiral pentru a face formalitățile de gazdă. Același lucru s-a întâmplat și după acostarea navelor din grupul de nave românești, cu o singură și importantă deosebire: la bordul navei bulgărești a urcat un contraamiral (șef sau membru în consiliul militar al flotei/ o funcție extrem de importantă în acea perioadă); la bordul navei amiral românești a urcat pentru a ura bun venit un comandor.

După sosirea la Sevastopol, ambele delegații au fost în vizită protocolară la comandantul Flotei sovietice a Mării Negre, viceamiralul V.A. Parhomenco și la amiralul F.A. Fokin, șeful de stat major al marinei sovietice, prezent la Sevastopol, precum și la autoritățile locale, unde au fost primite de către preşedintele comitetului executiv al Sovietului orășenesc de deputați ai oamenilor muncii din Sevastopol. Mai târziu sovieticii, amiralii și reprezentanții autorităților locale de partid și de stat, au făcut vizite de răspuns la navele române și bulgare.

În seara aceleași zile, de 23 iulie 1955, la Teatrul central al armatei sovietice a avut loc o ședință festivă organizată de Ministerul Apărării al U.R.S S., consacrată Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. Ședința festivă a fost deschisă de amiralul S. G. Gorşkov, proaspăt numit comandant marinei sovietice, prezent la Sevastopol.

Pe 23 și 24 iulie s-au organizat vizite reciproce între echipajele navelor. Românii și bulgarii au vizitat navele de război ale Flotei Mării Negre, iar sovieticii, la rândul lor, pe cele cu care veniseră românii și bulgarii.

Duminică 24 iulie 1955, în cursul dimineții, românii și bulgarii au luat parte, alături de sovietici, la festivitățile dedicate sărbătoririi Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. în portul și orașul Sevastopol. După-masă s-au organizat vizite ale echipajelor navelor venite la Sevastopol locurile istorice ale „orașului-erou", printre care Muzeul Flotei Mării Negre. Seara s-a participat la un spectacol dat de artiști sosiți din Moscova, Leningrad și Kiev.

---

[13] „Scînteia", anul XXIV, nr. 3345, marți 26 iulie 1955, p. 4; *Munca*, anul XI, nr. 2416, marți 26 iulie 1955, p. 4 ;*România Liberă*, anul XIII, nr. 3360, marți 26 iulie 1955, p. 3; *Steagul Roșu*, anul II, nr. 411, marți 26 iulie 1955, p. 3; *Flota Patriei*, anul X, nr. 64 (471), Joi 28 iulie 1955, p. 2. Un fapt semnificativ de remarcat este că în comunicatele publicate este folosit termenul de „comandor" în loc de „căpitan de rangul 1", atât pentru ofițeri bulgari, cât și pentru un ofițer sovietic.

În cursul aceleiași zile de 24 iulie, pe stadionul Flotei Mării Negre și pe bulevardul Matrosski din oraș au avut loc competiții între echipele de fotbal și de volei ale românilor, bulgarilor și sovieticilor. De asemenea, o trupă de artiști amatori a marinarilor români veniți la Sevastopol cu navele, a susținut un spectacol care s-a bucurat de mare succes.

Efectele acestei reuniuni a marinarilor din cele trei flote prietene și aliate au fost descrise astfel: *„Pe străzile orașului, în scuaruri, pe bulevarde, oaspeții (românii și bulgarii) au fost salutați cordial de locuitorii Sevastopolului, pretutindeni se legau conversații prietenești*."[14]

Ca și în anii anteriori, dar și câțiva ani după, în România s-a sărbătorit Ziua Flotei Maritime Militare a U.R.S.S.. Sub patronajul *Asociația Română pentru strângerea Legăturilor cu Uniunea Sovietică*, responsabilă cu organizarea activităților, s-au desfășurat „manifestări" de „cinstire" a marinei sovietice în București și în alte orașe din țară.[15]

Nicio altă vizită a navelor românești la Sevastopol nu a beneficiat de o astfel de mediatizare. Ulterior, comunicatele de presă au fost succinte, conțineau câteva propoziții și au fost publicate pe ultimele pagini ale ziarelor presei românești centrale și locale.

Până la sfârșitul anului 1989, grupuri de nave militare românești au participat la sărbătorirea zilei marinei sovietice de 4 ori, în anii 1972, 1976, 1978 și 1982. La rândul lor, sovieticii au participat doar de 2 ori, în anii 1973 și 1977.

În perioada 1959 – 1963 nave militare românești au executat marșuri de instrucție în zonele maritime ale Bulgariei și U.R.S.S.. Nu cunoaștem dacă au fost efectuate și escale în porturile sovietice sau cele bulgărești. În 1959 s-a efectuat marșuri de instrucție în Marea Neagră cu elevii Școlii Superioare de Marină.[16] În perioada 1 – 4 iulie 1963, un grup de 2 nave dragoare de radă (D.R.-17 și D.R.-26) a executat un marș de recunoaștere a teatrului maritim și fluvial de la Tulcea la Odessa. [17] În perioada 6 – 14 august 1963 Marina Militară a executat un marș de cunoaștere a teatrului de navigație din bazinul de NE și E al Mării Negre, pe itinerariul Mangalia-Sevastopol-Batumi-Mangalia, sub conducerea șefului de stat major al Marinei Militare, contraamiralul Bogdan Victor. La acest marș au participat ofițerii cu navigația din Marina Militară.[18]

2.2 Vizita navelor sovietice în România (1964)

În vederea creșterii prezenței navale în Marea Mediterană, în special, în anul 1963, conducerea marinei sovietice a luat decizia de a organiza executarea unui

---

[14] *Idem*.

[15] „Scînteia", anul XXIV, nr. 3345, marți 26 iulie 1955, p. 1.

[16] A.M.N.R. , *fond 5427* (*Secția marină din MStM*), dosar nr. 28, ff. 228 – 253; S.I.A., *Rola P II-4-2392*.

[17] *Registrul Istoric al Dn. 174 D.R.*, f. 14(v).

[18] *Registrul Istoric al C.M.M.*, vol. I, f. 21;22; Moșneagu, Marian (coord.), *Statul Major al Forțelor Navale (1860-2005)*, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2005 [în continuare: *S.M.F.N. (1860-2005)*], p. 92.

serviciul de luptă (Боевая Служба) mai întâi episodic, dar care în câțiva ani avea să devină permanent. Această misiune de luptă se executa de către structuri denumite „brigăzi mixte” de nave din Flota sovietică a Mării Negre și submarine din celelalte două flote, cea din Marea Baltică și cea din Nord care generau grupuri operaționale care să execute misiuni cu durata de 1 - 2 luni, independent și în cooperare, în primul rând pentru căutarea și monitorizarea grupurilor portavioanelor americane (carrier task group) și a submarinelor, dar și patrularea submarinelor proprii clasice dotate cu rachete și în al doilea rând pentru a se arăta capacitatea marinei sovietice de a sprijini politica Moscovei, de a influența cursul evenimentelor din bazinul mediteraneean.

Din iunie 1964, navele marinei sovietice au început să mențină prezență navală constantă în Marea Mediterană.

În luna iunie 1964 au intrat în Marea Mediterană pentru primul serviciul de luptă grupul de format din două submarine clasice și nava bază pentru submarine „VIKTOR KOTELNIKOV” din Flota Mării Baltice și grupul de nave din Flota Mării Negre format din crucișătorul „MIHAIL KUTUZOV” și noile distrugătoare „COMSOMOLEȚ UCRAINÂ” și „SOOBRAZITELNÂI”.

Grupul de nave din Flota Mării Negre, condus de însuși comandantul flotei, amiralul Serafim Evgenievici Ciursin, s-a întors la Sevastopol pe 2 iulie 1964, iar la începutul lunii august 1964 crucișătorul „MIHAIL KUTUZOV” însoțit de „NAPORISTÂI” a participat la ziua marinei bulgare.

În luna august, sovieticii pregăteau să trimită în Marea Mediterană un alt grup de nave mari pentru serviciul de luptă, format din crucișătorul de antrenament „Dzerzhinsky” și distrugătorul purtător de rachete „GNEVNÂI”, care au ieșit în Marea Mediterană în 9 septembrie 1964 sub comanda contraamiralului G.F. Stepanov. Au avut misiunea de a urmări activitățile în Marea Mediterană a grupărilor portavioanelor Flotei a 6-a a U.S. Navy, „ROOSEVELT” și „FORRESTAL”.

În acest context, în luna august are loc vizita oficială a două nave sovietice la Constanța, sub comanda șefului de Stat Major al Flotei sovietice din Marea Neagră, în cadrul unor înțelegeri guvernamentale.

Care a fost motivul?

Pe 23 august 1964, regimul comunist din România a organizat ample manifestări prilejuire de împlinirea a 20 de ani de la evenimentele din 1944. La acea vreme existau tensiuni între conducerile de partid ale României și U.R.S.S., dar și între cele ale U.R.S.S. și Chinei. La București se publicase în aprilie 1964 *„Declarația cu privire la poziția Partidului Muncitoresc Român în problemele mișcării comuniste și muncitorești internaționale*” care pusese Moscova în dificultate.

Întrucât, la acea vreme apăruse problema reglementării accesului trupelor și navelor sovietice în România, acceptarea vizitei a fost condiționată de existența unui

acord guvernamental. Acesta a fost realizat/finalizat cu o zi înainte de începerea vizitei sovieticilor.[19]

În dimineața zilei de vineri, 21 august 1964, a sosit în portul Constanța pentru o vizită oficială în România un grup de nave sovietice, format din crucișătorul (transformat în crucișător ușor de antrenament/ navă școală în 1961) „DZERJINSKI"[20] și distrugătorul „PLAMENNÂI" aflat sub comanda viceamiralului Grigorii Korneevici Cernobai, proaspăt numit șef de Stat Major al Flotei sovietice a Mării Negre.[21] Cele două nave sovietice au staționat la Constanța timp de 5 zile.

În dimineața zilei de duminică 23 august 1964, „în memoria eroilor români și sovietici căzuți în lupta împotriva fascismului", în cimitirul central din Constanța au avut loc ceremonii la monumentele eroilor ostașilor români și al marinarilor sovietici din Flota Mării Negre. După intonarea imurilor de stat ale României și U.R.S.S. au fost depuse coroane de flori. Amiralul sovietic însoțit de un grup de ofițeri a depus coroane de flori la ambele monumente.[22]

Navele sovietice au plecat din Constanța pe data de 25 august 1964.[23]

---

[19] Presa centrală de la București a publicat în ziua anterioară sosirii navelor sovietice că s-a făcut o înțelegere la nivel guvernamental privind desfășurarea vizitei. Comunicatul fiind următorul: *„În legătură cu schimbul de vizite ale unor nave militare intre U.R.S.S. și R.P. Română între guvernele Uniunii Sovietice și Republicii Populare Române s-a realizat o înțelegere privind un schimb de vizite prietenești ale unor nave militare.* Vezi: „Scânteia" , anul XXXIV, nr. 6354, joi 20 august 1964, p. 1; „Scânteia Tineretului", anul XX, nr. 4745, joi 20 august 1964, p. 2; *"*Dobrogea Nouă*"* , anul XVII, nr. 4989, sâmbătă 22 august 1964, p. 1.

[20] https://military-history.fandom.com/wiki/Soviet_cruiser_Dzerzhinsky.

[21] Grigorii Korneevici **Cernobai** /Григорий Корнеевич Чернобай (n. 5 dec. 1915/ Zolotonoșa – d. 25 dec. 1995/Sevastopol), de naționalitate ucrainean, a absolvit în 1940 Institutul Naval din Sank Petersburg de patru ani, principala facultate Academiei Navale „K.E. Vroșilov". După absolvire a fost repartizat la Flota sovietică de Nord, iar în timpul celui de Al Doilea Război Mondial a activat pe mai multe nave. Din 1944 și până în 1949 a fost comandant pe 3 distrugătoare. După un stagiu de 3 ani (1950 - 1953) pe funcția de șef de stat major al unei divizii de distrugătoare din compunerea Flotei de Nord a urmat Academia Militară „M.V. Frunze" (1953 - 1956), pe care a absolvit-o cu medalia de aur. În perioada 1956 – 1961 a fost comandantul escadrilei din Flota Pacificului, perioadă în care a fost avansat la gradul de contraamiral (1957). După altă perioadă de 3 ani, în care a fost șeful grup de specialiști militari sovietici în Indonezia, țară căreia i-au fost transferate nave sovietice, Cernobai, avansat între timp viceamiral (1963), a fost numit în iulie 1964 pe funcția de ***șef de Stat Major al Flotei sovietice din Marea Neagră***. În aprilie 1967 a devenit comandantul Flotei U.R.S.S. din Marea Caspică, iar în perioada 1971 – 1972 a a fost consilier sovietic al comandantului marinei egiptene. La întoarcerea din Egipt a fost numit locțiitor al comandantului Academiei Navale „K.E. Vroșilov". A trecut în rezervă în 1976 din motive de sănătate.

[22] *Idem.*.

[23] „Scânteia" , anul XXXIV, nr. 6356, sâmbătă 22 august 1964, p. 7; „Scânteia Tineretului", Anul XX, Seria II, nr. 4747, sâmbătă 22 august 1964, p. 2.

Este de remarcat faptul că bulgarii au făcut o vizită de răspuns la Sevastopol în perioada 4 – 9 decembrie 1964, când au avut acostate în portul sovietic 2 nave, distrugătoarele ușoare de escortă „SMELI” și „DERZKI”, iar românii după 3 ani.

Următoarea vizită oficială la Constanța a unor nave ale Flotei sovietice din Marea Neagră a avut loc în august 1973 cu ocazia participării la Ziua Marinei Militare române. Aceasta a fost o vizită de răspuns la prezența navelor românești la Sevastopol din anul anterior, care au fost la ziua marinei sovietice ca urmare a invitației transmise la București în numele comandatului acesteia, amiralul Groșkov.

2.3 A două vizita oficială a unui grup de nave românești la Sevastopol (decembrie 1967)

La propunerea sovieticilor sau la solicitarea părții române, în perioada 14 – 22 decembrie 1967, perioadă în care este inclus și marșul de la Constanța la Sevastopol și retur, s-a desfășurat o vizită cu durata de 5 zile a unui grup de 3 nave militare românești, ca răspuns la vizita din anul 1964 la Constanța a navelor sovietice.

După finalizarea formalităților diplomatice s-a constituit grupul de nave format din nava școală „MIRCEA” și 2 nave dragoare (62 și 63; renumerotate ulterior ca 15 și 16) de la Divizionul 146 Dragoare de bază. Comandantul marșului a fost numit căpitanul de rangul 1 Anghel Petru, șeful de Stat Major al Comandamentului Marinei Militare și prim locțiitor al comandantului Marinei Militare.[24]

În această vizită marina militară română a fost reprezentată de către șeful de Stat Major, un căpitan de rangul 1, deși la Constanța a fost un amiral în 1964. Nivelul de reprezentare luat în calcul de către români a fost determinat de faptul că în 1964 sovieticii au avut la Constanța, în calitate de conducătorul al marșului, pe șeful de stat major al Flotei sovietice din Marea Neagră.

Grupul de nave românești format din „MIRCEA”, DB-15 și DB-16 a plecat de la Constanța joi și sosit la Sevastopol în cursul zilei de sâmbătă dimineață, pe 16 decembrie 1967[25] În comunicatul de presă se menționa că *„Populația orașului și echipajele navelor sovietice ancorate în portul Sevastopol au făcut o caldă primire oaspeților.”*[26]

Navele românești au plecat de la Sevastopol pe 20 decembrie 1967. [27]

Cu ocazia aceasta, „MIRCEA” era la Sevastopol, la un an după ce fusese adus în țară de la Hamburg și pentru prima dată într-un port sovietic, după ce fusese retrocedat de către sovietici în 1945. Superba navă școală „MIRCEA” a marinei militare române era prezentată sovieticilor, care nu au avut cum să nu fie impresionați. „MIRCEA” fusese în vara anului 1967 în primul marș de instrucție în

---

[24] *Registrul Istoric al Dn. 146 D.B.*, f. 21.

[25] „Scânteia” , anul XXXVII, nr. 7554, vineri 15 decembrie 1967, p. 3.

[26] „Scânteia Tineretului”, anul XXIII, nr. 5777, duminică 17 decembrie 1967, p. 4.

[27] „Scânteia” , anul XXXVII, nr. 7560, joi 21 decembrie 1967, p. 6; „Dobrogea Nouă” , anul XX, nr. 6020, joi 20 decembrie 1967, p. 1; „Apărarea Patriei”, anul XXIII, nr. 51, 20 decembrie 1967, p. 8.

Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Toulon, Gibraltar, Portsmouth și La Valletta.

2.4 Schimbul de vizite oficiale cu nave între Flota sovietică a Mării Negre și Marina Militară Română în perioada 1972 – 1982.

După cum am văzut, Marina Militară Română a participat pentru prima dată la ziua marinei sovietice, organizată la Sevastopol de către Flota Mării Negre, în vara anului 1955. Următoarea astfel de participare a avut loc în anul 1972.

Față de români, bulgarii au fost reprezentați la sfârșitul lunii iulie 1970 la Sevastopol de către patru nave: „SMELI", „DERZKI", „POBEDA" și „MB-650". Nu cunoaștem dacă a fost transmisă o invitație și către români sau dacă aceștia au refuzat să participe în contextul realțiilor tensionate dintre București și Moscova.

În 1972, în contextul unei relative dezghețări a relațiilor româno-sovietice, sovieticii au lansat invitația ca și nave românești să participe la Sevastopol cu ocazia sărbătoririi marinei lor. Invitația a fost acceptată de către partea română.

Începând din acest moment, în perioada următoare, conform normelor și cutumelor diplomatice, au avut loc vizite reciproce de răspuns.

Nave ale flotei sovietice a Mării Negre au fost prezente la Constanța pentru a participa la festivitățile organizate de către marinarii români în prima duminică a lunii august, cu prilejul Zilei Marinei Militare a Republicii Socialiste România, în anii 1973 și 1977. În anii `80 ai secolului trecut, nave sovietice de luptă au mai fost prezente la Constanța în vizită oficială în anii 1987 și 1989, însă în perioade care nu au avut legătură cu Ziua Marinei Militare Române. De asemenea, trei nave școală sau de antrenament diferite au făcut escale la Constanța în anii 1979, 1981 și 1982.

Navele românești au mai fost prezente la ziua marinei sovietice în anii 1976, 1978, 1982, 1985, 1989.

În cursul anului **1972** a sosit la București solicitarea ca un grup de nave ale marinei militare române să facă o vizită oficială la Sevastopol la invitația comandantului marinei militare sovietice, amiralul de flotă al Uniunii Sovietice Serghei Gorșkov, pentru a participa la festivitățile prilejuite de Ziua Flotei Marine Militare a Uniunii Sovietice.[28] La București invitația a fost acceptată, iar Comandamentul Marinei Militare a propus și a pregătit pentru efectuarea vizitei un grup format din 3 nave: nava școală „MIRCEA", două vânătoare de submarin de la Divizionul 50 Vânători de submarine (51 și 52, renumerotate mai târziu 1 și 2).[29] Comandantul marșului a fost desemnat contraamiralul Aron Mihai, comandantul Diviziei 42 Maritime. Pe lângă români, la festivitățile din portul Sevastopol au mai participat bulgarii cu nave și iugoslavii cu delegație.[30] Vizita la Sevastopol a celor trei nave românești a fost intens mediatizată de presa centrală de la București care a

[28] „Scânteia" , An XLI, nr. 9222,vineri 28 iulie 1972, p. 7.; nr. 9223, sâmbătă 29 iulie 1972, p. 7; „România Liberă", anul XXX, nr. 8635, 28 iulie 1972, p. 7; nr. 8636, 29 iulie 1972, p. 8.

[29] *Registrul Istoric al Diviziei 42 Maritime*, f. 230 (v).

[30] „Scânteia" , An XLI, nr. 9226, marți 1 august 1972, p. 6.

publicat corespondențe zilnice detaliate transmise de la Moscova. A fost un semnal al dezghețării relațiilor sovieto-române în domeniul naval.

Grupul de nave militare românești a plecat din Mangalia joi dimineața, 27 iulie 1972 și a intrat în portul Sevastopol a doua zi dimineața.[31] În aceeași zi, contraamiralul Mihai Aron însoțit de un grup de ofițeri români, a fost în vizită protocolară la autoritățile orașului Sevastopol și a avut o convorbire cu președintele Comitetului Executiv al Sovietului Orășenesc Sevastopol, P.M. Stenkovol. La Comandamentul flotei sovietice a avut loc o întrevedere cu comandantul Flotei Mării Negre a U.R.S.S., amiralul Viktor Sergheevici Sisoev.[32]

Duminică 30 iulie 1972, navele și echipajele românești au participat la festivitățile desfășurate în portul Sevastopol cu prilejul Zilei Flotei maritime militare a U.R.S.S.. Cu această ocazie, amiralul Sisoev, comandantul Flotei sovietice a Mării Negre, a oferit o recepție la care au participat și reprezentanți de la cele trei nave românești, în frunte cu contraamiralul Aron. O informație importantă care apare în comunicatul din 31 iulie 1972 al corespondentului AGERPRES de la Moscova este că *„comandantul detașamentului da nave militare românești, contraamiralul Aron Mihai, a avut o convorbire prietenească cu amiralul de flotă al Uniunii Sovietice, S. G. Gorșkov”*.[33]

La rândul său, contraamiralul Mihai Aron, a oferit pe 31 iulie 1972, o masă la bordul navei-școală „MIRCEA”, în cinstea comandantului Flotei sovietice a Mării Negre, amiralului Sisoev.[34] În cursul aceleiași zile, marinarii români au vizitat două nave militare sovietice, crucișătorul antisubmarin port-elicoptere „LENINGRAD” și crucișătorul „UȘAKOV” (clasa „Sverdlov”), iar seara a avut loc o *„întâlnire prietenească”* între marinarii români și sovietici la clubul marinarilor din portul Sevastopol.[35]

Marți dimineața, pe 1 august 1972, grupul de nave militare românești a părăsit Sevastopol, sosind a doua zi la Mangalia.

Anul următor, cu ocazia sărbătoririi Zilei Marinei Române în data de 5 august **1973**, prima duminică din luna august, a fost transmisă din timp sovieticilor invitația de a veni în vizită la Constanța cu un detașament de nave, ca răspuns la vizita din anul 1972 în portul Sevastopol a detașamentului de nave militare românești, format din „MIRCEA” și vânătoarele de submarine 1 (ex. 51) și 2 (ex. 53) care participaseră la festivitățile prilejuite de sărbătorirea Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S..

---

[31] „Scânteia” , An XLI, nr. 9222,vineri 28 iulie 1972, p. 7.; nr. 9223, sâmbătă 29 iulie 1972, p. 7; „România Liberă”, anul XXX, nr. 8635, 28 iulie 1972, p. 7; nr. 8636, 29 iulie 1972, p. 8.

[32] „Scânteia” , An XLI, nr. 9223, sâmbătă 29 iulie 1972, p. 7.

[33] „Scânteia” , An XLI, nr. 9226, marți 1 august 1972, p. 6.

[34] „Scânteia” , An XLI, nr. 9227, miercuri 2 august 1972, p. 6.

[35] „Scânteia” , An XLI, nr. 9227, miercuri 2 august 1972, p. 6; „Dobrogea Nouă” , anul XXV, nr. 7450, miercuri 2 august 1972, p. 4; „Apărarea Patriei”, anul XXVII, nr. 32, 9 august 1972, p. 1.

În consecință, Comandamentul Flotei sovietice a Mării Negre de la Sevastopol a trimis la Constanța pentru a desfășura o „vizită oficială de prietenie” un grup format din trei nave de luptă: crucișătorul purtător de rachete „AMIRAL GOLOVKO”, distrugătorul purtător de rachete „NAHODCIVII” și escortorul „KRASNODARSKII KOMSOMOLEȚ”. Comandantul marșului pentru grupul de nave sovietice a fost desemnat viceamiralul Boris Efremovici Iamcovoi[36], șeful de Stat Major la Flotei sovietice din Marea Neagră. Vizita a început vineri dimineața, pe 3 august 1973 și s-a încheiat marți după-amiază, în data de 7 august 1973.[37]

În aceiași zi în care navele sovietice au acostat în portul Constanța, pe 3 august 1973, viceamiralul Iamcovoi însoțit de un grup de ofițeri, a făcut vizite protocolare la președintele Comitetului executiv al municipiului Constanța, Nicolae Petre, s-a întâlnit cu comandantul Marinei Militare, contraamiralul Sebastian Ulmeanu, și cu șeful Școlii Militare de Ofițeri activi de marină „Mircea cel Bătrân”, contraamiralul Ilie Ștefan. La bordul crucișătorului „AMIRAL GOLOVKO”, amiralul sovietic a primit în vizită de răspuns pe reprezentanți ai autorităților locale și militare. A doua zi, s-a organizat o ceremonie de depunere a unei coroane de flori la Monumentul Victoriei și la Monumentul eroilor marinari sovietici din municipiul Constanța.[38]

Navele sovietice și echipajele acestora au participat la festivitățile prilejuite de Ziua Marinei Republicii Socialiste România. Ambasadorul U.R.S.S. la București, V. I. Drozdenko, și viceamiralul Iamcovoi, șef de Stat Major al Flotei U.R.S.S. în Marea Neagră, au reprezentat statul sovietic la tribuna oficială.[39] La festivitățile organizate pentru Ziua Marinei Române, Nicolae Ceaușescu nu a participat.

---

[36] Boris Efremovici **Iamcovoi/** Борис Ефремович Ямковой (n. 7 august 1918/ regiunea Kherson din Ucraina – d. 1 octombrie 1991/Moscova) a fost repartizat după absolvirea Școlii Navle Superioare „M.V. Frunze”, în 1940, la nave din Flota Mării Negre, poziții de pe care a participat la cel de Al Doilea Război Mondial. După cursului de ofițeri superiori (1948) a fost mutat în Statul Major General al marinei sovietice (1949 – 1951). A revenit în cadrul flotei sovietice din Marea Neagră după a absolvirea Academiei Navale „K.E. Voroșilov” (1954) și a servit în cadrul acestei flote până în 1961, pe diferite funcții. După absolvirea în 1963 a Academiei Militare a Statului Major General al Forțele Armate ale U.R.S.S. a fost numit comandant al Bazei navale din Marea Albă, fiind avansat la gradul de contraamiral, iar din 1996 a devenit comandantul Flotilei din Camciatca a Flotei din Pacific. În această În februarie 1971 a fost transferat pe funcția de *șef de Stat Major Flotei Mării Negre*. În această funcție a fost avansa la gradul de viceamiral. Din 1973 a devenit Inspector al Marinei în Inspectoratului Principal al Ministerului Apărării al U.R.S.S, fiind avansat la gradul de amiral în 1976. În 1986, amiralul B.E. Iamcovoi a fost trecut în rezervă.

[37] „Scînteia”, an XLII, nr. 9590, sâmbătă 4 august 1973, p. 7; nr. 9594, miercuri 8 august 1973, p. 7; „Dobrogea Nouă ” , anul XXVI, nr. 7762, 8 august 1973, p. 1; nr. 7765, 8 august 1973, p. 2.

[38] *„Scînteia”*, an XLII, nr. 9590, sâmbătă 4 august 1973, p. 7; nr. 9594, miercuri 8 august 1973, p. 7; „Dobrogea Nouă” , anul XXVI, nr. 7762, 8 august 1973, p. 1; nr. 7765, 8 august 1973, p. 2.

[39] „Scînteia”, an XLII, nr. 9592, 6 august 1973, p. 1.

Pe timpul staționării navelor sovietice la Constanța, pentru marinarii sovietici s-au organizat vizite la monumente istorice, la Muzeul de Istorie și Arheologie, la Muzeul Marinei Române din Constanța și în stațiunile turistice de pe litoral Mamaia, Eforie și Mangalia, precum și diverse „întâlniri" cu marinari militari români (întreceri între echipe sportive ale echipajelor sovietice și ale marinarilor militarilor români și spectacole comune ale ansamblurilor artistice militare românești și sovietice). Navele sovietice au fost deschise la vizită, fiind vizitate de către reprezentanți ai autorităților locale, militari români, locuitori ai orașului Constanța și grupuri de elevi (pionieri).[40]

Conform comunicatului din presă, *„vizita detașamentului de nave sovietice a constituit un prilej de cunoaștere reciprocă, de întărire a prieteniei dintre marinarii militari români și sovietici"*.[41]

În **1975**, marina militară română nu a mai fost reprezentată la ceremoniile de la Sevastopol. Însă în anul următor, marina militară română a fost prezentă cu 3 nave.

În **1976**, sovieticii au invitat atât pe români, cât și pe bulgari să vină la sfârșitul lunii iulie cu 3 nave la Sevastopol pentru o vizită oficială cu durata de 5 zile.

Marina militară a României a fost reprezentată la Sevastopol de grupul de nave format din 2 nave vânătoare de submarine (V.Sm.-1 și V.Sm.-2) și nava hidrografică 113 (Ex. „Slt. Ioan GHICULESCU") în calitate de navă comandant, iar bulgarii au avut în portul militar din Crimeea navele „Smeli", „Derzki" și nava hidrografică 61 (din 1986 „Amiralul Branimir Ormanov").

Grupul de nave românești sub comanda șefului de Stat Major al Comandamentului Marinei Militare, contraamiralul Mihai Aron, a plecat joi dimineața, 22 iulie 1976 către Sevastopol și au ajuns a doua zi, de această dată ca urmare a invitației primite din partea ministrului apărării al U.R.S.S., mareșalul Andrei Antonovici Greciko pentru a participa la festivitățile prilejuite de sărbătorirea Zilei Flotei maritime militare sovietice.[42]

Navele românești și bulgărești au plecat din Sevastopol marți 27 iulie 1976.

Următoarea vizită oficială „de prietenie" a unor nave sovietice s-a desfășurat între 5 și 9 august **1977**, tot cu ocazia desfășurărilor festivităților prilejuite de sărbătorirea Zilei Marinei Române.

Grupul de nave sovietice care a venit la Constanța era format din crucișătorul „KRASNÎI KRIM" și distrugătorul „BRAVÎI". Comandantul marșului a fost contraamiralul Iorin Aleksandrovici Stadnicenko. Sovieticii nu au mai trimis pe șeful de Stat Major al flotei, ci un comandant de mare unitate.

Imediat după acostarea navelor, contraamiralul Stadnicenko a făcut vizite protocolare primarului municipiului și consulului general al U.R.S.S. din Constanța. Apoi, a depus coroane de flori la Monumentul „Victoriei", Monumentul marinarilor

---

[40] „Apărarea Patriei", anul XXIX, nr. 32, iulie-decembrie 1973, p. 7.

[41] „Scânteia" , an XLII, nr. 9590, sâmbătă 4 august 1973, p. 7; nr. 9594, miercuri 8 august 1973, p. 7.

[42] „Scânteia", anul XLV nr. 10551, vineri 23 iulie 1976, p. 5.

sovietici și la Cimitirul eroilor sovietici din Constanța. După masă, amiralul sovietic s-a întâlnit cu Comandantul Marinei Militare, contraamiralul Ulmeanu Sebastian.[43]

Navele sovietice care au fost în vizită oficială au plecat din portul Constanța în ziua de marți 9 august 1977. Pe timpul vizitei, marinarii sovietici au vizitat stațiuni, obiective culturale, turistice și economice de pe țărmul românesc al Mării Negre, dar s-au *„întâlnit cu oameni ai muncii și marinari militari români”*.[44]

În vara anului **1978**, pentru a se răspunde invitației de participare la sărbătorirea Zilei Flotei Maritime militare a U.R.S.S., Comandamentul Marinei Militare a trimis la Sevastopol același grup de nave românești (V.Sm.-1, V.Sm.-2 și N.H.-113). Vizita s-a desfășurat în perioada 28 iulie – 1 august 1978. Referitor la această vizită comunicatul din presa românească a avut doar câteva rânduri și a fost dat după încheierea vizitei.[45] La rândul lor, marinarii bulgari au fost prezenți la Sevastopol cu aceleași nave.

Vizitele de răspuns ale marinei sovietice în portul Constanța s-au desfășurat în anii următori prin vizite ale navelor de instrucție (antrenament) și a navelor școală de tip velier.

În anii 1979, 1981 și 1982, portul Constanța a fost vizitat de către nave școală/nave de antrenament ale marinei sovietice care executa marș de instrucție în Marea Neagră.

Escala primei nave scoală sovietice, nava de antrenament „GANGUT”, o navă cu deplasament de 5.000 t, s-a desfășurat între 24 și 28 septembrie 1979, comandantul marșului fiind căpitanul de rangul întâi F. V. Blinov. Navă școală militară sovietică a sosit la Constanța luni dimineața și a plecat vineri dimineața.[46]

În anul 1981, sovieticii au venit la Constanța cu nava școală „HASAN”. Aceasta a intrat în port, marți dimineața, 18 august 1981, și a plecat sâmbătă, 22 august 1981. De această dată comandantul marșului a fost viceamiralul G. L. Nevolin.[47]

Între 21 și 25 septembrie 1982 nava școală militară sovietică „PERECOP”, având la bord pe comandantul marșului, căpitanul de rangul întâi N. M. Pitulainin, a făcut o escală în portul Constanța. Nava a acostat în port marți dimineața și a plecat sâmbătă.[48]

---

[43] „Scânteia” , anul XLVI, nr. 10875, sâmbătă 6 august 1977, p. 5.

[44] „Scânteia” , anul XLVI, nr. 10875, sâmbătă 6 august 1977, p. 5; nr. 10878, miercuri 10 august 1977, p. 5; „Dobrogea Nouă” , anul XXX, nr. 9000, 6 august 1977, p. 4.

[45] „Scânteia” , anul XLVII, nr. 11180, marți 1 august 1978, p. 3. *România Liberă*, anul XXXVI, nr. 10502, 1 august 1978, p. 5.

[46] „Scânteia” , anul XLVIII, nr. 11535, marți 25 septembrie 1979, p. 5; *România Liberă*, anul XXXVII, nr. 10858, marți 25 septembrie 1979, p. 5; nr. 10862, sâmbătă 29 septembrie 1979, p. 5

[47] „Scânteia” , anul LI, nr. 12127, miercuri 19 august 1981, p. 5.

[48] „Scânteia”, anul LII, nr. 12466, miercuri 22 septembrie 1982, p. 5; nr. 12470, 26 septembrie 1982, p. 5; „Dobrogea Nouă ” , anul XXXV, nr. 10588, miercuri 22 septembrie 1982, p. 2; „România Liberă”, anul XL, nr. 11786, miercuri 22 septembrie 1982, p. 5.

De fiecare dată, conform protocolului vizitei, în ziua sosirii navelor în portul Constanța, la puțin timp după acostarea la cheu, comandantul marșului, însoțit de un grup de ofițeri sovietici, a făcut vizite protocolare primarului municipiului Constanța, comandantului marinei militare, și comandantului Institutului de marină „Mircea cel Bătrân". După încheierea acestor vizite s-au desfășurat ceremoniile de depunere de jerbe de flori la Monumentul Victoriei și la Monumentul marinarilor sovietici din Constanța. Pentru elevii marinari sovietici s-au organizat vizite în Constanța și în stațiunile de pe litoralul românesc al Mării Negre, vizite ale navelor școală, precum și întâlniri între elevii sovietici și cei ai Institutului de marină „Mircea cel Bătrân".

În anul 1982, sovieticii au sărbătorit ziua marinei lor pe data de 25 iulie. Pe cale diplomatică, la București s-a primit solicitarea ca un „detașament de nave" din Marina Militară Română să participe la Sevastopol la festivitățile prilejuite de sărbătorirea Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. Propunerea marinei, transmisă prin eșaloanele superioare, privind participarea la Sevastopol în perioada 22 – 26 iulie 1982, cu 2 nave din Divizionul 146 Dragoare de bază și puitoare de mine și plase, respectiv puitorul de mine și plase 274 și dragorul de bază 15, iar persoana oficială să fie comandantul Centrului 39 Scafandri, contraamiral Ilie Ștefan, a fost aprobată în luna mai. [49]

Informații despre această vizită oficială au fost publicate în presa centrală de la București după încheierea vizitei, sub forma unei corespondențe transmisă de Moscova pe 27 iulie 1982. În corespondența respectivă se menționează că *„marinarii militari români s-au întâlnit cu marinari militari sovietici și au vizitat obiective istorice și turistice*" și conducătorul marșului, contraamiral Ilie Ștefan, a depus *„o coroană de flori la Monumentul eroilor din Sevastopol."*[50] Este pentru prima dată când se menționează această secvență de protocol. Cel mai probabil, această activitate s-a desfășurat și pe timpul vizitelor anterioare.

Următoarea prezență românească la Sevastopol nu a fost o vizită oficială. A fost o „vizită de afaceri". Puitorul de mine și plase 274 („Viceamiral Constantin Bălescu") și vânătorul de submarine mare (corveta) 263 („Viceamiral Eugeniu Roșca") au fost la Sevastopol în perioada 18 – 22 iunie 1985 cu ocazia transportării din România în U.R.S.S. a echipajului viitorului submarin „DELFINUL" care își începea perioada de pregătire pentru luarea în primire a submarinului achiziționat din U.R.S.S..

Până în 1990 nicio navă de luptă a Marinei Militare Române nu a fost în vizită în U.R.S.S.. Singurele vizite au fost cele ale navei școală „MIRCEA".

---

[49] *Registrul Istoric al Diviziei 42 Maritime*, f. 78. Aprobarea în C.C. al P.C.R. a fost transmisă de cancelaria C.C. al P.C.R. prin adresa cu nr. H-1751 din 4 mai 1982.

[50] „Scânteia" , anul LI, nr. 12419, 28 iulie 1982, p. 6.; *România Liberă*, anul 40, nr. 11739, 28 iulie 1982, p. 6.

2.5 Marșurile de instrucție ale navei școală „MIRCEA” în Marea Neagră în perioada 1986 -1990.

Prezența românească în porturile sovietice de la Marea Neagră în perioada 1986 – 1989 s-a concretizat în vizite oficiale și escale ale navei școală „MIRCEA”, sub comanda căpitanului de rangul 1 Stăiculescu Dan, în cadrul marșurilor sale anuale de instrucție desfășurate doar în Marea Neagră având la bord elevii instituțiilor de învățământ militar de marină.

În cadrul marșului de instrucție din perioada 15 iulie – 14 august **1986**, nava școală „MIRCEA” a vizitat porturile Istanbul (21 – 24 iulie), Sevastopol (29 iulie – 1 august), Odessa (4 – 6 august) și Varna (11 – 13 august).[51]

„MIRCEA” era pentru prima dată la Odessa și la Varna. Vizita de la Varna a fost prima vizită oficială a unei nave militare românești în Bulgaria din întreaga perioadă a Războiului Rece.

Nava școală „MIRCEA” a plecat în marș de instrucție pe 15 iulie 1986, comandantul marșului fiind căpitanul de rangul 1 Drăgușin Ilie. După vizita la Istanbul și o staționare de 2 zile în rada Eforie Nord pentru reaprovizionare și o inspecție a comandantului marinei, contraamiralul Ioan Mușat, „MIRCEA” a plecat către portul sovietic Sevastopol.

În dimineața zilei de marți 29 iulie 1986, la 2 zile după ce sovieticii sărbătoriseră Ziua Marinei, nava școală „MIRCEA” a intrat în portul Sevastopol. După executarea salvelor de tun corespunzătoare salutului națiunii, nava a fost direcționată de către ofițerul de legătură să se lege la o geamandură pentru staționarea în port. La insistențele comandantului marșului, sovieticii au acceptat ca „MIRCEA” să fie acostată cu bordul la cheu. După acostare, o delegație de ofițeri au făcut vizite la autoritățile orașului și la Comandamentul Flotei sovietice a Mării Negre. Românii au oferit un dineu la bordul lui „MIRCEA” la care au participat din partea sovieticilor contraamiralul Stanislav Georgievici Alekseev, reprezentat al Comandamentlui Flotei Mării Negre, fost comandant al Diviziei de submarine, însoțit de câțiva ofițeri. La rândul lor sovieticii au oferit un dejun la bordul navei de patrulare „BEZUKORIZNENNÂI” (Această navă avea să viziteze Constanța în 1991). Echipajul navei școală „MIRCEA” a vizitat orașul Sevastopol și a participat la spectacole oferite de către sovietici.

Vizita în portul Odessa a avut în mare același tipar.

În **1987**, marșul de instrucție al navei școală a fost mai scurt, între 4 și 29 iulie. Pe timpul marșului de instrucție, „MIRCEA” a făcut escale în porturile Burgas, Suhumi și Sevastopol (25 – 28 iulie 1987). Pentru „MIRCEA” a fost prima dată când a intrat în portul bulgăresc Burgas și portul sovietic (georgian) Suhumi.[52] Conducătorul marșului a fost șeful de stat major al Comandamentului Marinei

---

[51] Ciorbea, Valentin, *Istoricul navelor școală „Mircea”*, Ed. A.N.M.B., Constanța, 1999, pp. 326 – 331; „Scînteia”, anul LV, nr. 13679, vineri 15 august 1986, p. 5; „România Liberă”, anul XLIV, nr. 12994, vineri 15 august 1986, p. 5.

[52] „Scînteia”, anul LVI, nr. 13956, duminică 5 iulie 1987, p. 5; „Scînteia”, anul LVI, nr. 13977, joi 30 iulie 1987, p. 5; Ciorbea, Valentin, *op. cit*, pp. 336 – 337.

Militare și primul locțiitor al comandantului marinei române, contraamiralul Iordache Constantin. Perioada vizitei la Sevastopol a coincis cu sărbătorirea de către sovietici a zilei marinei lor. De această dată, informațiile privind marșul de instrucție în Marea Neagră al navei școală „MIRCEA”, publicată în presa românească, au fost cuprinse în doar două mesaje scurte. În revista marinei sovietice este menționată vizita lui „MIRCEA” la Sevastopol, dar nu se menționează faptul că ar fi participat la festivitățile organizate de către sovietici cu ocazia zilei marinei lor.

Contraamiralul Iordache Constantin a fost în vizită la autoritățile de stat din Sevastopol și la Comandamentul Flotei sovietice din Marea Neagră, unde a fost primit de către șeful de stat major viceamiralul Valentin Egorovici Selivanov. Împreună cu o delegație de marinari militari români, contraamiralul Iordache a depus o coroană de flori la Monumentul „Gloriei” din Complexul Memorial Sapun-Gora. Pentru echipajul navei școală „MIRCEA” au fost organizate excursii la locurile istorice ale orașului Sevastopol și evenimente culturale comune cu marinarii sovietici. „MIRCEA” a fost vizitată de către civili și militari din Sevastopol.[53]

În anul **1988**, pavilionul navei școală „MIRCEA” a fluturat în porturile Varna (29 iulie – 1 august), Istanbul (2 – 5 august), Novorossisk (10 – 13 august) și Odessa (16 – 18 august), cu ocazia vizitelor făcute pe timpul marșului de instrucție în Marea Neagră.[54] Marșul de instrucție al navei școală „MIRCEA” din vara anului 1988 s-a desfășurat între 28 iulie și 20 august 1988. Comandatul marșului a fost căpitanul de rangul 1 Enăchescu Corneliu, șeful Direcției Hidrografice Maritime Constanța „MIRCEA” era pentru prima dată acostat la dană în portul Novorossisk.

Vizitele au fost escale cu durata de 2 – 3 zile, fără vizite oficiale la autoritățile civile și militare din orașele port respective. Între vizita la Istanbul și cea de la Novorossisk, nava școală „MIRCEA” a staționat o zi în rada portului Constanța pentru reaprovizionare. Pe timpul staționării în porturile Varna, Istanbul, Novorossisk și Odessa marinarii românii au vizitat orașele și instituțiile de învățământ de marină din Bulgaria și Turcia. Nava școală „MIRCEA” a fost deschisă pentru vizită în porturile Varna, Novorossisk și Odessa.[55]

Pentru marșurile de instrucție ale navei școală „Mircea” în Marea Neagră din vara anilor 1988 și 1989 nu a fost publicate în presa românească informații privind executarea acestora.

În cadrul marșului de instrucție din vara anului **1989** al navei școală „MIRCEA” au fost planificate și executate escale și vizite oficiale în porturile Varna (18 – 20 iulie), Istanbul (24 – 26 iulie) și Sevastopol (29 iulie – 1 august). Conducătorul marșului a fost șeful de stat major al Comandamentului Marinei Militare și primul locțiitor al comandantului marinei române, contraamiralul

---

[53] Vezi: „Colecția marină”, Revista marinei URSS (Морской сборник, Журнал военно-морского флота СССР), nr. 11, noiembrie 1987 (Ноябрь 1987, 11), p. 15.

[54] Echipajul navei a fost format din 192 de persoane (25 de ofițeri, 17 maiștri militari, 2 subofițeri, 1 salariat civil, 11 elevi de liceu, 111 elevi de la Institutul de Marină și 25 de militari în termen). Pe timpul staționării la Istanbul a dezertat un maistru militar.

[55] Valentin Ciorbea, *op. cit.*, pp. 340 – 344.

Iordache Constantin. Perioada vizitei la Sevastopol a coincis cu sărbătorirea de către sovietici a zilei marinei lor. De această dată, informația privind marșul de instrucție în Marea Neagră al navei școală „MIRCEA" nu a fost publicată în presa românească. În schimb, în revista marinei sovietice este menționată vizita lui „MIRCEA" la Sevastopol, dar nu se menționează faptul că ar fi participat la festivitățile organizate de către sovietici cu ocazia zilei marinei lor.

După intrarea în portul Sevastopol și tragerea celor 21 de salve de tun pentru „salutul națiunii", nava școală „MIRCEA" a acostat la ora 09.33 la dana desemnată. Pentru întâmpinarea navei școală „MIRCEA" se aflau pe dană șeful Statului Major al Flotei Mării Negre, viceamiralul V. Selivanov, care era însoțit de 10 ofițeri, un pluton de militari și o fanfară. În aceeași zi, contraamiralul Iordache Constantin a fost în vizită protocolară la oficialitățile orașului Sevastopol și la comandantul Flotei Mării Negre, amiralul Mihail Nikolaevici Hronopulo. O delegație a marinarilor români a depus o coroană de flori la Monumentul „Gloriei" din Complexul Memorial Sapun-Gora. Nava școală „MIRCEA" a fost vizitată de către aproape 1000 de persoane, locuitori ai orașului sovietic și marinari sovietici. Seara, românii au oferit un dineu la bordul navei la care a participat viceamiralul Selivanov însoțit de trei ofițeri superiori, printre care și comandantul navei „KRASNÎI KAVKAZ". Pe 30 iulie 1989, între 08.30 și 12.30, marinarii români au participat la ziua marinei sovietice. Pentru membrii echipajului navei și elevii aflați în stagiu de practică la bordul navei școală „MIRCEA" au fost organizate excursii pe litoralul sudic al Peninsulei Crimeea (Yalta) și la locurile istorice ale orașului Sevastopol. Au fost organizate și susținute evenimente culturale comune cu marinarii sovietici. Pe timpul staționării în portul Sevastopol, marinarii românii au vizitat nava mare antisubmarin „KRASNÎI KAVKAZ", navă care fusese în vizită la Constanța în vara anului 1987.[56]

2.6 Vizitele navelor de luptă sovietice la Constanța din anii 1987, 1989 și 1990

În dimineața zilei de marți, 16 iunie **1987**, navele mari antisubmarin (fregatele) sovietice „AZOV" și „KRASNÎI KAVKAZ" au sosit într-o vizită oficială „amicală" în portul Constanța. La bordul navei „AZOV" se afla șeful Statului Major al Flotei Mării Negre, viceamiralul Valentin Egorovici Selivanov[57]. Amiralul

---

[56] *Idem*, pp. 346 – 348.

[57] Valentin Egorovici **Selivanov** / Валентин Егорович Селиванов, (n 17 martie 1936), ne naționalitate cazacă din Kuban, a urmat Școala Navală Superioară Carspică „S.M. Kirov" din Baku în perioada septembrie 1955 – iunie 1958, fiind repartizat la bordul unui distrugător din Flota Pacificului. După ce a absolvit cursul de comandanți de navă (septembrie 1964 - iunie 1965) a fost numit comandant al unei nave de patrulare, iar în 1967 a fost numit comandant de distrugător. În perioada septembrie 1969 - iunie 1971, Selivanov a fost la Facultatea de comandă a Academiei Navale, iar după absolvirea, a fost repartizat la Flota sovietică din Marea Baltică, pe funcția de șef de stat major al Brigăzii 26 nave antisubmarin. În cadrul acestei flote a rămas până în noiembrie 1978, perioadă în care a ocupat funcțiile de comandantul al Brigăzii 76 distrugătoare (aug. 1973) și de comandantul al Diviziei 12 nave purtătoare de rachete (aug. 1975). În noiembrie 1978 a fost numit șef de stat major al Escadrile 10 operaționale din Marea Mediterană, funcție pe care, anul următor, a fost avansat

sovietic, însoțit de un grup de ofițeri sovietici a făcut o vizită la primăria municipiului Constanța și a fost primit la Comandamentul Marinei Militare. Au fost depuse coroane de flori la Monumentul Victoriei, Monumentul ostașilor sovietici și Monumentul marinarilor sovietici din Constanța. Membrii echipajelor celor două nave au vizitat instituții de învățământ și unități militare, obiective economice, cultural-turistice și monumente istorice din municipiul Constanța și de pe litoralul românesc al Mării Negre. Navele sovietice au plecat din Constanța vineri dimineața, 19 iunie 1987.[58] De această dată, în cadrul vizitei la Constanța, sovieticii au organizat vizite la bordul navelor lor de război sovietice atât pentru marinarii militari români, cât și pentru locuitorii orașului.

Săptămâna următoare două nave americane ale Flotei a VI-a din Marea Mediterană, având pe contraamiralul Roger F. Bacon, comandantul Grupului 8 Submarine, drept comandant al marșului erau acostate în portul Constanța. Distrugătorul „PREBLE" (DDG-46) și fregata „RICHARD L. PAGE" (FFG-5) au sosit la Constanța pe 23 iulie 1987 și au plecat trei zile mai târziu.[59]

În perioada 24 – 28 aprilie **1989**, două nave militare sovietice, distrugătorul „OCEAKOV" și fregata „RAZITELNII", sub comanda locțiitorului comandantului Flotei sovietice a Mării Negre, viceamiralul Vitalii Petrovici Larionov[60], au efectuat o vizită oficială la Constanța. Amiralul sovietic, însoțit de un grup de ofițeri de la cele două nave a fost primit la Ministerul Apărării Naționale, a făcut vizite protocolare primarului municipiului Constanța și la locțiitorului comandantului Marinei Militare pentru Pregătire de Luptă și Învățământ, contraamiralul Iordache Constantin. Au fost depuse coroane de flori la monumentele din Constanța: al victoriei, al ostașilor sovietici și al marinarilor sovietici. Echipajelor navelor au vizitat instituții de învățământ și unități militare, obiective economice, cultural-turistice și monumente istorice din municipiul Constanța și de pe litoralul românesc

---

la gradul de contraamiral. La 22 februarie 1981, contraamiralul Selivanov a preluat comanda Escadrilei a 5-a operaționale din Marea Mediterană, pe care a comandat-o din noiembrie 1984 cu gradul de viceamiral. La 19 septembrie 1985, viceamiralul Selivanov a fost numit pe funcția ***de șef de stat major al Flotei sovietice din Marea Neagră*.** Pe 24 decembrie 1989 a fost numit comandant al Bazei navale din Leningrad - comandant al cetății navale din Kronstadt, funcție pe care a primit gradul de amiral (1992). Din septembrie 1992 și până în decembrie 1996, când a fost trecut în rezervă, a fost șef al Statului Major General al marinei ruse și, totodată, primul locțiitor al comandantului-șef al marinei. În februarie 1988, viceamiralul Selivanov a fost șeful „operației de expulzare a navelor marinei americane din apele teritoriale sovietice din Marea Neagră" (comandantul flotei, amiralul M. N. Hornopulo , se afla la Moscova la acea vreme).

[58] „Scânteia" , anul LVI, nr. 13940, miercuri 17 iunie 1987, p. 5; nr. 13943, sâmbătă 20 iunie 1987, p. 5.

[59] „Scînteia", anul LVI, nr. 13946, miercuri 24 iunie 1987, p. 5.; nr. 13949, sâmbătă 27 iunie 1987, p. 5.

[60] Viceamiral Vitalii Petrovici **Larionov**, absolvent al Academiei în 1975, prim-adjunct al comandantului flotei Mării Negre (1988-1994); Comandant al flotei ruse din Marea Neagră (septembrie 1992 până în ianuarie 1993).

al Mării Negre. Navele sovietice au fost vizitate de cetățeni și marinari români. La bordul navelor sovietice s-au organizat expoziții dedicate lui V.I. Lenin și marinei sovietice, iar în oraș au fost proiectate filme sovietice de lung metraj.[61]

Având în vedere contextul în care s-a desfășurat această vizită oficială, iese în evidență următoarele: un amiral sovietic aflat în vizită la Constanța este primit la Ministerul Apărării Naționale; un viceamiral sovietic merge în vizită la un contraamiral român; despre vizita navelor sovietice a fost publicată în presa centrală o informare scurtă după ce acestea au părăsit portul Constanța și apele teritoriale ale României; navele sovietice au fost întâmpinate de către S.R.S.-575, o șalupă de remorcaj.

Prima vizită la Constanța a navelor sovietice după desființarea Tratatului de la Varșovia a avut loc în vara anului **1991**, între 15 și 19 august. La sărbătorirea zilei marinei române au fost prezente 2 nave militare sovietice: nava mare antisubmarin „AZOV" și nava de patrulare „BEZUKORIZNENNÂI".

Grupul de nave sovietice se aflau la Constanța sub pavilionul șefului de Stat Major al Flotei sovietice din Marea Neagră, viceamiralul Gheorghi Nikolaevici Gurinov.[62]

2.7 Vizite ale navelor fluviale sovietice la Brăila

În perioada 1965 – 1985, Brigada 116 Nave Fluviale sovietice, cu comandamentul la Ismail, (continuatoarea de la 1 noiembrie 1960 a Flotilei sovietice de Dunăre) a organizat și desfășurat 5 marșuri pe Dunăre cu câte un grup de nave fluviale, pe durata cărora au avut loc vizite în porturi dunărene din Austria, Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria și România. Scopul principal al marșurilor navelor sovietice până la Viena a fost sărbătorirea a unui număr de ani, de obicei multiplu de 5, de la încheierea celui de Al Doilea Război Mondial și rememorarea contribuției marinarilor sovietici și a navelor lor la eliberarea țărilor dunărene.

În această perioadă navele fluviale sovietice au vizitat de cel puțin 5 ori portul românesc Brăila. Vizitele din anii 1970, 1972, 1975, 1980 și 1985 ale navelor sovietice au fost relatate în presa centrală românească. Patru dintre aceste vizite au fost în cadrul marșurilor navelor sovietice pe Dunăre pentru marcarea încheierii celui de Al Doilea Război Mondial.

2.8 Vizitele navelor sovietice în Republica Populară Bulgaria

Relațiile sovieto-bulgare au fost mult diferite de cele pe care U.R.S.S. le-a avut cu România în domeniul naval. În domeniul diplomației navale, ca și în cazul României, prima vizită oficială a unor nave sovietice în Bulgaria s-a desfășurat în

---

[61] „Scânteia" , anul LVIII, nr. 14523, sâmbătă 29 aprilie 1989, p. 5. Vizita navelor sovietice la Constanța a fost relatată de către un ofițer sovietic în revista marinei sovitice. Vezi: Căpitan de rangul 2 E. Privalov (Капитан 2 ранга Е. ПРИВАЛОВ), *Pe meridianul Constanței* (На широте Констанцы) în *Colecția marină*, Revista marinei URSS (Морской сборник, Журнал военно-морского флота СССР), nr. 8, august 1989 (Август 1989, 8), pp. 71 – 73.
[62] *Cronica flotei ruse* ..... (http://37.230.207.47/card/view/27692)

octombrie 1953, iar prima vizită oficială a navelor bulgăreşti în U.R.S.S. a fost în vara anului 1955, la manifestările dedicate zilei marinei sovietice.

Tot ca și în cazul României, următoarea vizită oficială a unor nave sovietice în Bulgaria a avut loc în august 1964, pentru participarea la ziua marinei bulgare. Pentru prima dată, conform uzanțelor diplomatice bulgarii au întors vizita în luna decembrie a aceluiaşi an 1964, față de românii care au făcut această acțiune diplomatică în 1967.

În august 1964, la sărbătorirea zilei marinei bulgare,[63] sovieticii au trimis de la Sevastopol la Varna, un grup de nave format din crucişătorul „MIHAIL KUTUZOV" şi distrugătorul „NAPORISTÂI". Comanda superioară a acestui grup a fost asigurată de către locțiitorul comandantului flotei sovietice, viceamiralul Vasilii Filippovici Cealâi. Era prima dată când sovieticii participau la festivitățile organizate de către marinarii bulgari cu prilejul sărbătoririi zile marinei.

Spre deosebire de români, bulgarii au trimis nave militare în afara Mării Negre, pentru vizite sau serviciul de luptă alături de sovietici. Prima vizită postbelică a unei nave militare bulgare în străinătate a avut loc la începutul anului 1957. Distrugătorul de escadră „GEORGI DIMITROV" a dus în Albania o delegație guvernamentală condusă de Anton Iugov cu ocazia unei vizite oficiale. La bordul navei s-a aflat și comandantul marinei contraamiralul Branimir Ormanov. Anterior plecării în voiaj, nava bulgară „GEORGI DIMITROV" a fost la Sevastopol pentru pregătirea tehnicii, aprovizionarea cu piese de schimb și pregătirea echipei de comandă privind traversarea strâmtorilor și navigația prin mările Egee, Mediterană și Adriatică.[64] Distrugătorul de escadră „GEORGI DIMITROV" a executat marşuri de instrucție în Marea Neagră în anii 1958 – 1959 cu escale la Odessa și Constanța.

Următoarea și singura vizită oficială pe care aveau să o facă navele militare ale marinei bulgare în străinătate, în afara Mării Negre, până în 1989, a fost vizita din 1966 a fregatelor „DRUZKI" și „SMELI" în Egipt, deși bulgarii au avut nave care au navigat în Marea Mediterană în această perioadă.

Ca și românii, bulgarii au participat pentru prima dată cu nave la manifestările prilejuite de sărbătorirea zilei marinei sovietice în 1955. A fost prezent la Sevastopol un grup de nave având ca navă comandant distrugătorul „GEORGI DIMITROV". Ca și în cazul României, grupul de nave bulgare a executat vizita sub comanda comandantului marinei, contraamiralul Branimir Ormanov.[65] Până în 1970 nu au mai fost astfel de participări.

---

[63] Începând din 1956, Ziua Marinei Bulgare (12 august) este sărbătorită anual în a doua duminică a lunii august. După 1944 și până în 1956 bulgarii, ca și celelalte state din sfera de influență sovietică, au sărbătorit doar Ziua Marinei Sovietice (31 iulie), în ultima duminică a lunii iulie.

[64] Vezi: *На 3 февруари преди 64 години завършва походът до Албания на най-големия български военен кораб*, 2021 (https://www.moreto.net/novini.php?n=433952&c=06).

[65] „Scânteia" , anul XXIV, nr. 3343, sâmbătă 23 iulie 1955, p. 4; *România Liberă*, anul XIII, nr. 3360, marți 26 iulie 1955, p. 4.

Prima vizită oficială la Sevastopol care nu a avut legătură cu participarea la sărbătorirea marinei sovietice a avut loc în decembrie 1964. Între 4 și 12 decembrie 1964 distrugătoare ușoare „DERZKI" (31) și „SMELI" (32) au efectuat o vizită la Sevastopol, ca răspuns la vizita navelor sovietice din luna august a aceluiași an.

Din 1970, aproape toate vizitele oficiale ale navelor bulgare la Sevastopol au fost prilejuite de participarea la sărbătorirea Zilei Marinei Sovietice. Bulgarii au participat cu grupuri de 4 nave în 1970 și 1972 și cu 3 în anii 1976, 1978, 1983 și 1985.[66] Cel mai probabil comandantul marinei bulgare a fost prezent la manifestări. De asemenea, au mai fost două marșuri de instrucție ale navei școală a marinei bulgare „NIKOLA IOKOV VAPȚAROV" în Marea Neagră cu vizite la Sevastopol în perioadele 2 – 4 iulie 1968 și 9 – 11 iulie 1972.

De cealaltă parte, în perioada 1964 – 1989, grupuri de nave sovietice au fost prezente în portul Varna de 7 ori, pentru a participa la manifestările organizate de către bulgari cu ocazia zilei marinei lor. În majoritatea situațiilor comandantul Flotei sovietice din Marea Neagră a fost prezent în Bulgaria, iar atunci când nu a fost prezent, acesta a fost reprezentat de către șeful său de stat major. În afară de aceste participări la ziua marinei bulgare, sovieticii au mai fost în mai multe rânduri în „vizită de afaceri" la Varna sau la Burgas pentru a participa la aplicații Tratatului de la Varșovia sau la activități de planificare a acestora.[67]

În 1967, la Ziua Marinei Bulgare sovieticii au participat cu crucișătorul „GROZNÂI" și nava mare antisubmarin „SOOBRAZITELNÂI" și distrugătorul „NAPORISTÂI". Navele au staționat la Varna între 12 și 15 august 1967. Crucișătorul „GROZNÂI" a staționat și la Burgas (15 – 19 august 1967). „GROZNÂI" avea să se întoarcă la Varna în toamna aceluiași an pentru a participa

---

[66] Navele bulgare au fost prezente la Sevastopol după cum urmează: în perioada 28 iulie – 1 august 1970: distrugătoarele ușoare „DERZKI" (31) și „SMELI" (32), submarinul „POBEDA" (42) și tancul MB-650; în perioada 28 iulie – 1 august 1972: „DERZKI" (31) și „SMELI" (32), submarinul „SLAVA" (41) și nava școală 421; în perioadele 23 – 27 iulie 1976, 27 – 31 iulie 1978 și 29 iulie – 2 august 1983: „DERZKI" (31), „SMELI" (32) și nava hidrografică 61; în perioada 26 – 29 iulie 1975: „DERZKI" (31), „SMELI" (32) și nava hidrografică „ADMIRAL BRANIMIR ORMANOV" (401).

[67] Vezi: *Cronica Flotei Ruse ....*; Valentinovici Apalkov, Navele Marinei U.R.S.S.. Vol.3., *Nave antisubmarin*, Ed. Galeaa Print, Sankt Petersburg, 2005, pe site-ul bibliotecii Coollib (https://coollib.net/b/209984).

Între 19 și 26 august 1967 crucișătorul „GROZNÂI" a făcut parte din gruparea navală sovietică participantă la marea aplicație a Tratatului de la Varșovia cu nume de cod „RODOPI", desfășurată pe teritoriul Bulgariei și în Marea Neagră. Fregata „SMETLIVÂI" a fost la Varna între 4 și 6 aprilie 1970 și 2 - 4 ianuarie 1981. Pe timpul aplicația Tratatului de la Varșovia din perioada 26 septembrie - 2 octombrie 1972 crucișătorul „GROZNÂI" și distrugătorul purtător de rachete „NAHODCIVÂI" a fost prezente în rada portului Mangalia și se pare că a intrat în portul Varna. Nava mare antisubmarin „NICOLAEV" a fost de mai multe ori în porturile Varna și Burgas în perioada 1982 – 83 pentru „vizite de afaceri", cel mai probabil pentru participarea la aplicațiile Tratatului de la Varșovia (SCUT-82). La fel și nava mare antisubmarin „KERCI" a participat la aplicația „SOYUZ -84", între 12 și 21 martie 1984.

la sărbătorirea de către bulgari a zilei independenței de stat (22 septembrie 1967). În perioada 9 – 12 august 1969, „la invitația ministrului apărării populare al R.P. Bulgaria, generalul de armată Dobri Djurov”, sovieticii au fost la Varna cu un grup de 5 nave, crucișătorul „DZERJINSKII”, 2 distrugătoare, „NAPORICTÂI” și „NAHODCIIBÂI”, nava de patrulare SKR-27 și o navă de asigurare logistică, probabil tanc maritim. După încheierea vizitei grupul de nave sovietice au plecat în Marea Mediterană pentru serviciul de luptă.[68]

Între 9 și 13 august 1974 un grup de nave format din fregata „SMETLIVÂI” și distrugătorul „SOZNATELNÂI”, sub comanda, comandantului flotei, viceamiralul N.I. Hovrin, a fost la Varna. În 1979, grupul de nave sovietice a fost constituit din nava mare antisubmarin „OCEAKOV” și distrugătorul „BEZZAVETNÂI”. Grupul a executat vizita sub pavilionul comandantului flotei, amiralul N. I. Hovrin, în perioada 10 – 13 august 1979.

Pentru a reprezenta marina sovietică la ziua marinei bulgare din vara anului **1981**, comandantului Flotei Mării Negre, amiralul N. I. Hovrin, s-a deplasat la Varna cu un grup de 2 nave, crucișătorul ușor „AMIRAL UȘAKOV” și fregata „LADNÂI”. Navele au staționat în portul bulgar Varna, în perioada 7 - 10 august 1981.

În 1984, grupul de nave sovietice prezent la Varna pentru ziua marinei bulgare a fost condus de către noul comandant al flotei, amiralul A. M. Kalinin. Navele mari antisubmarin „KERCI” și „CRASNÂI CAVCAZ” a vizitat portul bulgar Varna, în perioada 10 – 14 august 1984.

Următoare participare a sovieticilor la ziua marinei bulgare a fost în vara anului 1989. Grupul de nave al Flotei Mării Negre, format din nava mare antisubmarin „KERCI” și fregata „DEEATELNÂI”, aflate de această dată sub pavilionul șefului de stat major al flotei, viceamiralul V.E. Selivanov, a vizitat portul Varna în perioada 11 la 15 august 1989.

În vara anului 1991 sovieticii au fost prezenți la Varna și Cap Caliacra cu crucișătorul „MOSCOVA” la bordul căreia s-a aflat comandantului flotei, amiralul M.N. Hronopulo. În perioada 1969 – 1989, navele militare bulgare au traversat strâmtorile turcești de mai multe ori. În 1969, 2 dragoare maritime au însoțit 4 nave sovietice pe timpul serviciului acestora în Marea Mediterană. Era perioada în care sovieticii încercau să impună aliaților lor din Tratatul de la Varșovia constituirea flotelor unite din Marea Neagră, respectiv din Marea Baltică. România a refuzat să participe la această construcție sub umbrela alianței, însă bulgarii au participat pe măsura capacității operaționale a marinei lor. Bulgarii erau mult mai susținuți în domeniul naval de către sovietici decât erau românii. În următorii 10 ani navele militare bulgare au părăsit Marea Neagră de 3 ori. Cel puțin cele 2 distrugătoare ușoare au fost integrate în grupuri de nave sovietice pentru a executa prezență navală a Tratatului de la Varșovia în Marea Mediterană.

În 1980, atât la Marea Neagră, cât și la Marea Baltică, flotele unite din cele două mări, sub egida Tratatului de la Varșovia, au generat câte o grupare de nave

[68] „Scînteia”, anul XXXVIII, nr. 8149, 7 august 1969, p. 16; „Flacăra Iașului”, anul XXV, nr. 7122, 7 august 1969, p. 8.

(escadron operațional al Flotei Unite) care se activa anual pentru a executa serviciul de luptă în Marea Mediterană, respectiv în Oceanul Atlantic. Pentru serviciul de luptă în Marea Mediterană, gruparea de forțe a Tratatului de la Varșovia, constituită din nave ale flotei sovietice și marinei bulgare a fost activată de 8 ori în perioada 1980 – 1987. Pentru anii 1988 și 1989, deși gruparea s-a activat, aceasta a executat misiuni doar în Marea Neagră .

În perioada 1965 – 1985, marea majoritate a vizitelor străine în porturile bulgărești Varna și Burgas au fost efectuate de către sovietici. În această perioadă principalul port maritim al Bulgariei, Varna, a fost vizitat de un număr mai mic nave străine (exceptând cele sovietice) decât portul românesc Constanța.[69]

În ceea ce privește statele din afara Mării Negre care au trimis nave în vizită oficială în Bulgaria, în portul Varna - Franța a făcut-o de cele mai multe ori (5), urmată de Polonia (4), Marea Britanie și Republica Democrată Germană (2), Iran, Peru și India (câte 1)[70]

Nicio navă americană nu a vizitat Bulgaria. Prima vizită a unei nave americane în Bulgaria a avut loc abia în 1991, când distrugătorul „BELKNAP" (CG-26) a staționat în portul Varna, în perioada 16 – 20 august 1991.

3. Diplomație navală în Tratatul de la Varșovia: Marea Baltică (1955 - 1991)

3.1 Vizitele navelor sovietice în Republica Populară Polonia

Pentru sovietici, situația din Marea Baltică a fost mult diferită decât cea din Marea Neagră . În domeniul naval, U.R.S.S. avea doi aliați docili, Polonia și Republica Democrată Germană. Sprijinul și atenția acordată celor două state baltice, membre din 1955 ale Tratatului de la Varșovia, au fost continuă și consistentă în întreaga perioadă a Războiului Rece. Cele două state s-au format dup cel de Al Doilea Război Mondial prin voința Moscovei, iar trupele sovietice au staționat pe

---

[69] Surse bulgare menționează că prima vizită oficială a unor nave străine în Bulgaria a avut loc între 29 iunie și 1 iulie 1901, când cuirasatul rusesc „ROSTISLAV " și distrugătorul 253 sub steagul Marelui Duce Alexandru Romanov au vizitat Varna și Burgas, și că de la acest eveniment și până în 1989, au avut loc 88 de vizite, cu un total de peste 150 de nave militare și nave școală, din 18 țări riverane Mării Negre și din afara Mării Negre. 77 de vizite au fost Varna, 1 la Burgas, 7 vizite au inclus Varna și Burgas și 3 vizite s-a desfășurat în portul fluvial Ruse. Aceiași sursă menționează că în perioadă menționată mai sus cele mai multe vizite în porturile bulgărești au fost efectuate de către nave din Rusia și U.R.S.S. (27 în total). Celelalte vizite au fost ale navelor din Franța (9) Marea Britanie (9), Italia (7), S.U.A. (6), Polonia (4), Iugoslavia (4), India (4), Germania (3), Grecia (3) și România (3), Turcia (2), R.D.G. (2), Suedia (1), Peru (1), Iran (1) și Vietnam (1).

[70] Franța de 5 ori (1966/ „LE BEARN"/ F-775, 1971/ „L'Alsacien"/F-776, 1978/ „D' ESTREEs"/ D-629, 1986/ „GEORGES LEYGUES" D-640 și 1988/ „DUPERRE" D-633), Polonia de 4 ori (1967/„GRYF", 1980, 1984 și 1988/ „WODNIK"), Marea Britanie de 2 ori (1966/„RHYL"/ F-129 și 1977/„CLEOPATRA"/ F-28), Republica Democrată Germană de 2 ori (1979/„WILHELM PIECK" și „OTTO VON GUERICKE"; 1987/„WILHELM PIECK" și „KUHLUNG"), Iran (1977/ „SAAM" și „ZAAL"), Peru (1974 / „INDEPENDENCIA") și India (1989/ „TRISHUL").

teritoriul acestora până aproape de desființarea Organizației Tratatului de la Varșovia (1991).

Conform tratatului și protocolului anexă la acesta, marinele poloneză și est-germană au făcut parte în totalitate din Forțele Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia. Pentru cooperarea în domeniul naval în cadrul alianței sovieticii au gândit și pus în practică cu succes în Marea Baltică conceptul de comandă și control privind cele trei flote aliate, și anume constituirea și funcționarea Flotei Unite din Marea Baltică cu comandamentul la Baltsiik.

Spre deosebire de Marea Neagră, unde sovieticii au reușit să pună în practică conceptul de Flotă unită doar cu bulgarii, în Marea Baltică nivelul de cooperare și tipul de relație dintre cele trei flote a facilitat constituirea Flotei Unite a Mării Baltice în 1960, al cărui comandament a fost de fapt cel al flotei sovietice. Ca și în Marea Neagră, primele „instrucțiuni de cooperare" a flotelor au fost transmise polonezilor și est-germanilor în 1961, însă spre deosebire de Marea Neagră , unde sovieticii s-au lovit de refuzul constant al românilor de a face parte dintr-o astfel de arhitectură militară, pentru Marea Baltică, conducerea unică a flotelor printr-un „organism de conducere unificat" a fost mai aproape de realizare.

Ea a fost exersată pentru prima dată pe timpul unei aplicații comune ale Flotei sovietice din Marea Baltică, marinei militare poloneze și a celei est-germane, la care a participat și Grupul de armate sovietice „Nord", desfășurată între 17 – 22 mai 1962, premergător *Crizei rachetelor din Cuba* și având ca temă „Sprijinirea Frontului în preluarea și dominarea zonelor de coastă realizarea debarcării forțelor proprii în perioada inițială a unui război".

După reorganizarea componentei militare a Organizației Tratatului de la Varșovia, hotărâtă în cadrul Consfătuirii a Comitetului Politic Consultativ, ținut în 1969 la Budapesta, s-a dorit constituirea unui comandament unificat pentru flotele statelor aliate din Marea Baltică care să dețină comanda operațională a Flotei Unite, însă, practic, nu a fost realizat. A rămas în continuare această sarcină la Comandamentul Flotei sovietice din Marea Baltică, care pe timpul aplicației activa o structură care funcționa ca și Comandament al Flotei Unite din Marea Baltică, încadrat cu ofițeri sovietici și în care își mai desfășurau activitatea grupuri de ofițeri de legătură din marina poloneză și cea est-germană.

Flota Unită a Mării Baltice a funcționat până la desființarea Tratatului de la Varșovia. Cele trei marine aveau foarte clar stabilit care erau forțele puse la dispoziție și care erau misiunile ce trebuiau executate în comun: interzicerea pătrunderii forțelor navale ale NATO în partea centrală a Marea Baltică; protejarea convoaielor maritime destinate aprovizionării Frontului Maritim; participarea la operații de debarcare și de apărare a coastelor; ș.a.[71]

---

[71] La începutul anilor 1970, forțele operaționale ale Marinei Republicii Populare Polone au fost organizate în: o escadrilă de distrugătoare, o brigadă de torpiloare, o brigadă de submarine, o brigadă de ambarcațiuni de debarcare și un regiment de aviație de luptă-asalt. În 1975, în caz de război, aceste unități urmau să aibă un efectiv de 40.400 de marinari. Principale mijloace de luptă erau: a) marină: 2 distrugătoare, 11 vedete purtătoare de rachete,

Dacă până în 1980, în mod episodic, nave poloneze participau la patrulările grupărilor de nave sovietice în afara Mării Baltice, din 1980, după înființarea *Escadrilei Baltice ale Tratatului de la Varșovia*, atât navele poloneze, cât și cele est-germane au participat alături de cele sovietice la croaziere și aplicații comune pe timpul activării anuale a acestei grupări navale comune. Aplicațiile cu durata de trei săptămâni au inclus și marșuri în Marea Nordului și Marea Norvegiei.

Stabilitatea mai mare în relația sovieticilor cu polonezii și est-germanii are o explicație și în faptul că, comanda marinelor aliaților balticii a fost deținută de către aceiași comandanți o perioadă lungă de timp. Poate, urmând exemplul U.R.S.S., unde comandantul marinei sovietice, amiralul Serghei Groșkov (de la 45 la 75 ani), a fost numit pe această funcție la începutul anului 1956 și a rămas până în 1985, atât Polonia, cât și Republica Democrată Germană au avut comandanți ai marinei care au avut stagii îndelungate la comandă.

După înființarea Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Polonia în 1945, timp de un deceniu, cu două excepții, toți comandanții marinei poloneze au fost ofițeri sovietici. Din 1955 și până la sfârșitul anului 1989, comanda marinei a fost deținută de către trei amirali: 1955 – 1969: Zdzisław Studziński (de la 33 la 47 de ani); 1969 – 1986: Ludwik Janczyszyn (de la 46 la 63 de ani); 1986 – 1989: Piotr Kołodziejczyk (de la 47 la 50 de ani).[72] Polonia, prin prisma faptului că era cel mai

---

9 vedete torpiloare, 4 submarine, 23 nave de debarcare și 15 vedete de debarcare; b) aviație navală: 12 avioane de vânătoare și 39 de bombardament. Conform planurilor operaționale adoptate în 1977, Polonia trebuia să pună la dispoziția Comandamentului Flotei Unite a Mării Baltice următoarele forțe: o divizie de submarine, patru grupuri de atacuri cu rachete și torpiloare și un regiment de aviație. Vezi: Jerzy Kajetanowicz, *Siły Zbrojne PRL w strukturach wojskowych Układu Warszawskiego* (Forțele armate ale Republicii Populare Polone în structurile militare ale Pactului de la Varșovia) în *Jrzegląd Historyczno-Wojskowy* (Revista istorică și militară), Volum XXIII (LXXIV), nr. 4 (282), Warszawa, 2002, pp. 163 – 189.

[72] În primii 10 ani, 5 din 7 comandanții ai marinei poloneze au fost ofițeri și amirali sovietici. Ceilalți doi comandanți au fost ofițeri de marină polonezi care au fost luați prizonieri de către germani pe timpul operații de invadare a Poloniei de către trupele germane, în septembrie 1939. Din 1955 și până în 1969, comandant al marinei poloneze a fost contraamiralul (viceamiral din 1960) Zdzisław Studziński, născut în 1922, reprezentat al primei generații de ofițeri care au absolvit Școala de marină și cea de ofițeri politici în 1949, cu pregătire de aproape 2 ani în U.R.S.S.. Din 1969 și până în moartea sa, în 1976, viceamiral Zdzisław Studziński a fost locțiitorul pentru marină al șefului Statului Major al Forțelor Armate Unite ale Tratatului de la Varșovia. Următorul comandant, contraamiralul (viceamiral – 1970; amiral – 1978) Ludwik Janczyszyn a fost la comanda marinei poloneze timp de 17 de ani (19 noiembrie 1969 – 13 februarie 1986). Era un polonez care a activat în gruparea de partizani sovietici de pe teritoriul Poloniei ocupate de germani (octombrie 1943), iar din iunie 1944, ca membru al armatei poloneze coordonată de către sovietici, a fost avansat sublocotenent și a condus un regiment de infanterie, participând la luptele pentru eliberarea Varșoviei și la operația Vistula-Oder a Frontului 1 Belorus. A fost în a doua generație de absolvenți ai școlii de ofițeri de marină, dar față Zdzisław Studziński a avut mai multă pregătire în U.R.S.S. (Academia Navală a URSS din Leningrad din 1955 – 1956, Curs de pregătire operațională la

important aliat al U.R.S.S. în Tratatul de la Varşovia, atât ca mărime a forţelor sale armate dar şi ca centru de greutate al sistemului defensiv sovietic pe direcţia Vest, a deţinut funcţii importante în structura de comandă a Forţelor Armate Unite.

Desfăşurarea anuală de aplicaţii de cooperare a flotelor în Marea Baltică sau participarea în comun la aplicaţiile majore ale Forţelor Armate Unite ale statelor participante la Tratatul de la Varşovia a fost o constantă a perioadei 1970 – 1989. Pe timpul acestora, nave din cele trei flote staţionau în porturile şi radele acestora din zona în care se desfăşurau aplicaţiile. Anterior se desfăşurau conferinţele de planificare, iar participanţii străini călătoarea către comandamentele unde se desfăşurau activităţile cu nave, nave care staţiona în portul oraşului în care avea locaţia comandamentele respective. Participarea la aplicaţii şi conferinţe de planificare a navelor implicate nu au fost considerate ca fiind vizite oficiale (de prietenie), ci doar „vizite de lucru".

O altă ocazie de reunire a unor nave din cele trei flote într-unul din porturile maritime est-germane de la Marea Baltică a fost manifestarea propagandistică denumită „Săptămâna a Frăţiei de Arme" („Woche der Waffenbrüderschaft"), între 23 februarie (Ziua Armatei Sovietice) şi 1 martie (Ziua Armatei Naţionale Populare a R.D.G.), organizată şi desfăşurată anual în Republica Democrată Germană, din 1964 şi până în 1989.

Relaţiile dintre U.R.S.S. şi Polonia în domeniul naval a fost la un alt nivel faţă de relaţia sovieticilor cu bulgarii şi est-germanii. Dacă ar fi să întocmim un clasament, în cadrul Organizaţiei Tratatului de la Varşovia, al aliaţii lor fideli ai Moscovei, în general, dar mai ales în domeniul naval, polonezii s-ar situa pe primul loc, iar românii pe ultimul. Dacă ar fi să identificăm principalele motive pentru interesul mai mare manifestat de sovietici faţă de Polonia, în comparaţie cu ceilalţi aliaţi, acestea ar fi: 1) Necesitatea unei Polonii integrate şi stabile în sistemul sovietic de apărare din Europa Centrală; 2) O loialitate pronunţată a liderilor de la Varşovia faţă de politica Moscovei în domeniul apărării, în comparaţie cu ceilalţi aliaţi, în special, cu cei de la Bucureşti; 3) Marina poloneză nu a luptat contra U.R.S.S.. Parte din marina poloneză, integrată în structurile celei britanice, a participat susţinerea efortului de război al aliaţilor în spaţiul maritim pe tipul celui de Al Doilea Război Mondial.

În perioada interbelică a avut loc un schimb de vizite între marina poloneză şi cea sovietică, ceea ce nu s-a întâmplat între cea română şi cea sovietică. Distrugătoarele „WICHER" şi „BURZA", sub comanda comandantului flotei,

---

Academia Navală din Leningrad – 1975). Ultimul comandant al marinei poloneze din perioada în care Polonia republică populară a fost contraamiralul (viceamiralul – 1989) Piotr Kołodziejczyk (13 februarie 1986 – 26 decembrie 1989). Ofiţer din noua generaţie, absolvent al Academiei Navale poloneze, promoţia 1960, pregătit la Academia Navală din Baku (1962) pentru folosirea în luptă a vedetelor purtătoare de rachete proiect 205 (clasa OSA I), licenţiat al Academiei Navale a U.R.S.S. din Leningrad (1970 – 1973) şi absolvent al celei mai înalte forme de pregătire pentru generalii sovietici organizată de Academia Statului Major al Forţelor Armate ale U.R.S.S. „Kliment E. Voroşilov" de la Moscova (1978).

structura operațională a marinei poloneze, contraamiralul Józef Unrug, au fost în vizită la Leningrad în perioada 24 – 29 iulie 1934. Amiralul polonez s-a întâlnit la Moscova cu comandantul marinei sovietice Vladimir Mitrofanovici Orlov. La rândul lor, sovietici au fost la Gdynia în vizită de răspuns. Grupul de nave sovietice, format din cuirasatul „MARAT" și distrugătoarele „KALININ" și „VOLODARSKY", sub comanda comandantului Flotei Baltice a U.R.S.S., amiralului Lew Galler, a staționat în portul polonez câteva zile în cursul lunii septembrie 1934.

Imediat după încheierea războiului în Europa și instaurarea regimului comunist în Polonia, sub directa coordonarea a sovieticilor, și până la desființarea Tratatului de la Varșovia, marina poloneză a beneficiat de un sprijin constant din partea celei sovietice, atât în ceea ce privește dotarea cu nave, cât și dezvoltarea industriei constructoare de nave militare, de armament și tehnică militară specifică.[73] Polonia producea armament, muniție și tehnică militară de marină, cea mai mare parte sub licență sovietică.

Până în anul 1953, în domeniul diplomației navale, U.R.S.S. a avut același comportament față de Polonia ca și cel față de România și Bulgaria. În 1953, anul care a marcat începutul expansiunii diplomației navale sovietice, dar și un an important al relațiilor diplomatice ale U.R.S.S. cu statele din estul european deținătoare de marine militare aflate în sfera de influență a Moscovei (state pe teritoriul cărora aveau structuri militare importante), în perioada 15 – 18 octombrie 1953, concomitent cu vizita navelor sovietice la Constanța, s-a desfășurat vizita oficială a unei escadre sovietice din cadrul Flotei sovietice din Marea Baltică în portul polonez Gdynia, denumită propagandistic de presa poloneză „escadra de prietenie", la „invitația guvernului polonez". Cel mai probabil, și în Polonia s-au desfășurat manifestări în cadrul „lunii prieteniei" între cele două popoare. Escadra de nave sovietice s-a compus din crucișătorul ușor „VALERY CEAKALOV" (denumit din 1956 „KOMSOMOLEȚ"), navă comandant, și patru distrugătoare

---

[73] În martie 1946, au ajuns în Gdynia un număr de 23 de nave sovietice care au fost predate marinei poloneze populare. Acest grup de nave era format din 9 nave dragoare, 12 nave vânătoare de submarine mici și 2 vedete torpiloare. În perioada 1947 - 1952 au sosit în Polonia din Marea Britanie navele marinei poloneze care au făcut războiul în cadrul marinei britanice: distrugătorul „BŁYSKAWICA" (1947), „ISKRA" (1948), distrugătorul „BURZA" (1951) și submarinul puitor de mine „WILK" (1952). Polonia a primit alte 5 nave în 1957. Conținutul comunicatul din ziarul *Scînteia* este următorul: *„La 15 decembrie 1957, în portul militar polonez Gdynia a avut loc festivitatea transferării a 5 nave militare sovietice către flota maritimă militară a Republicii Populare Polone. Navele militare sovietice au fost transferate Poloniei la hotărârea guvernului sovietic în cadrul colaborării și ajutorului decurgând din prevederile Tratatului de la Varșovia". "Scânteia"* , anul XXVII, nr. 4089, marți 17 decembrie 1957, p. 5. Printre navele primite din U.R.S.S., cel mai probabil contra cost, cazul distrugătoarelor „WARSZAWA" și submarinelor este relevant: distrugătoarelor WARSZAWA" (I) cumpărat în 1969 și „WARSZAWA" (II) închiriat din 1988 și cumpărat în 1992; cele 6 submarine din clasa „MALIUTKA", predate în perioada 1954 - 1955, cele 4 submarine din clasa „Whisky", predate în 1962 – 1965, submarinul din clasa „KILO" predat în 1986 și cele 2 submarine din clasa „FOXTROT" predate în 1987 și 1988,

proiect 30bis. Comandantul escadrei a fost contraamiralul Gheorghii Semenovici, șef de stat major al Flotei 4 (Flota sovietică din sudul Mării Baltice). Pe lângă alte activități oficiale, crucișătorul sovietic a fost vizitat de către primul-ministru al Poloniei, viceprim-ministrul Józef Cyrankiewicz.[74]

După înființarea Organizației Tratatului de la Varșovia și până la desființarea acesteia, marina poloneză a făcut parte din Flota Unită a Mării Baltice, alături de Flota sovietică a Mării Baltice și, ulterior, de marina Republicii Democrate Germane. Din 1980, marina poloneză, ca și cea est-germană, a contribuit anual cu forțe la Escadrila operațională a Flotei Unite a Mării Baltice, structură aliată care pe timpul activării anuale a executat misiuni (serviciul de luptă) atât în Marea Baltică, cât și în Oceanul Atlantic.

Un alt moment de propagandă sovietică în domeniul diplomației navele a fost sărbătorirea zilei marinei sovietice în vara anului 1955. Marina poloneză, ca și cele ale României și Bulgariei, a fost reprezentată la cel mai înalt nivel la festivitățile organizate de către sovietici cu ocazia sărbătoririi zilei marinei sovietice în ultima duminică din luna iulie 1955. Grupul de nave poloneze format din două distrugătoare, „BŁYSKAWICA" și „BURZA", și o navă logistică, aflat sub pavilionul comandantului marinei poloneze, contraamiralul Zdzisław Studziński, a staționat în portul Baltiisk, din regiunea sovietică Kaliningrad, în perioada 20 – 26 iulie 1955, participând activ la ceremoniile organizate cu ocazia zilei marinei sovietice de către Flota Mării Baltice.[75]

După 1955, vizitele navelor sovietice în porturile poloneze au fost regulate. Dacă vizitele desfășurate cu ocazia unor evenimente au fost considerate vizite oficiale, „de prietenie", celelalte prezențe ale navelor sovietice în portul polonez Gdynia, considerate „vizite de afaceri", mult mai multe și destul de dese, au avut ca motiv participarea la diverse aplicații, ale Flotei Unite din Marea Baltică sau ale Forțelor Unite ale Tratatului de la Varșovia. Ziua marinei poloneze se sărbătorește în ultima duminică din luna iunie, deși marina poloneză a fost înființată la 28

---

[74] Vezi: Piotr Mierzejewski, *Eskadra przyjaźni - Wizyta zespołu okrętów radzieckich w Gdyni w 1953 roku* (Escadra prieteniei – Vizita unui detașament de nave sovietice în Gdynia în 1953), publicat on-line la 1 noiembrie 2020 pe site-ul „Facta Nautica" (https://facta-nautica.graptolite.net/press1/Czkalow.html).

[75] Informațiile date publicității în presa de la București privind participarea navelor din România și Bulgaria au fost lapidare, în schimb, intenționat sau nu, despre participarea Poloniei au fost date detalii semnificative. În nr. de marți 26 iulie 1953 al ziarului *"Scânteia"* sunt publicate, una sub alta, informațiile furnizate de Agerpres, preluate de la TASS, despre participarea navelor militare din România, Bulgaria și Polonia la ziua marinei sovietice, astfel: 1) *„SEVASTOPOL 25 (Agerpres) – TASS. La 23 iulie au sosit la Sevastopol într-o vizită de prietenie grupuri de nave din flotele maritime militare ale R.P. Bulgaria și R.P. Române."*; 2) *„KALININGRAD 25 (Agerpres) – TASS. La 23 iulie, torpiloarele* [distrugătoarele] *„Bliskowica"* [Błyskawica], *„Buja"* [Burza] *și un vas de gardă* [navă logistică] *sub drapelul comandantului flotei Republicii Populare Polone, contraamiralul Studzinski, au sosit în orașul Baltiisk, pentru a participa la sărbătorirea Zilei Flotei Maritime Militare a U.R.S.S. ". "Scânteia"* , anul XXIV, nr. 3345, Marți 26 iulie 1955, p. 4.

noiembrie 1918, când mareșalul Józef Piłsudski a emis un decret prin care a dispus crearea Marinei, iar Ziua Republicii Populare Polone se sărbătoarea pe data de 22 iulie. Din informațiile pe care le deținem, grupuri de nave sovietice din cadrul Flotei Mării Baltice au fost prezente la Gdynia în mai multe rânduri cu ocazia sărbătoririi marinei poloneze (1957, 1967, 1970, 1975, 1980 și 1990)[76] și zilei naționale (1974, 1980, 1984, 1987, 1988).[77] De mai multe ori, reprezentare a fost la nivelul comandantului Flotei sovietice din Marea Baltică. Navele sovietice au mai vizitat oficial Polonia în anii 1967, 1973 și 1985.[78]

---

[76] La festivitățile din portul Gdynia prilejuite de sărbătorirea de către polonezi a zilei marinei în 30 iunie 1957 au participat o escadră de nave sovietice, sub comanda comandantului Flotei baltice viceamiralul Vladimir Afanasievici Kasatonov, și o escadră de nave ale marinei R.D.G., sub comanda comandantului marinei statului comunist german, contraamiralul Felix Scheffler.(*Flacăra Iașului*, anul XIII, nr. 3375, 2 iulie 1957, p. 4; *Steagul roșu*, anul IV, nr. 1011, 4 iulie 1957, p. 4). La 15 decembrie 1957, în portul militar polonez Gdynia a avut loc festivitatea transferării a cinci nave militare sovietice către polonezi. *„Navele militare sovietice au fost transferate Poloniei la hotărârea guvernului sovietic în cadrul colaborării și ajutorului decurgând din prevederile tratatului de la Varșovia”* (*Scînteia*, anul XXVII, nr. 4089, marți 17 decembrie 1957, p. 5). Între 22 și 26 iunie 1967, un grup de nave, printre care și nava mare antisubmarin „OBRAZȚOVÂI” a fost în portul polonez Gdynia. În perioada 25 – 26 iunie 1970 sovieticii au participat la ziua marinei poloneze cu un detașament de nave format din crucișătorul „KIROV”, un distrugător și o navă de patrulare. Peste 5 ani, între 27 iunie și 1 iulie 1975, un detașament de nave sovietice format din crucișătorul „SVERDLOV” și două navele de patrulare, „BODRÂI” și „SILNÂI”, a fost în vizită oficială în portul Gdynia pentru a participa la ziua marinei poloneze. În 1980, de la 27 la 30 iunie 1980, a staționat în portul Gdynia crucișătorul „OKTEABRCKAEA REVOLIUȚIEA” și nava mare antisubmarin „OBRAZȚOVÂI”. Din 21 și până în 23 iunie 1990 nava de patrulare „NEUKROTIMÂI” a fost prezentă în portul Szczecin, cu ocazia zilei marinei poloneze.

[77] Participarea marinei sovietice la festivitățile organizate de către polonezi cu ocazia Zilei Republicii Populare Polonia s-a concretizat în prezența unor nave din compunerea Flotei din Marea Baltică în principalul port maritim al Poloniei, Gdynia. În perioada 20 – 24 iulie 1974 distrugătoarele „SVIRELÂI”, „BDITELNÂI” și „SOKRUȘITELNÂI”, sub comanda comandantului Flotei Baltice, viceamiralul Vladimir Vasilevici Mihailin a efectuat o vizită în portul Gdynia. Distrugătorul „BDITELNÂI”, probabil și cu alte nave, a fost din 19 și până în 27 iulie 1980 în portul Szczecin. Grupul de nave format din crucișătorul purtător de rachete „GROZNÂI” și nava de patrulare „SVIREPÂI” a fost în portul Gdynia între 19 și 23 iulie 1984. În 1987, de la 18 la 23 iulie, crucișătorul purtător de rachete „GROZNÂI”, la bordul cărei s-a aflat comandantului Flotei sovietice din Marea Baltică, amiralul Vitali Pavlovici Ivanov, au participat în portul Gdynia la aniversarea a 43 de ani de la proclamarea Republicii Populare Polone, ocazie cu care s-a comemorat și 70 de ani de la „Marea Revoluție din Octombrie”. Crucișătorul „GROZNÂI”, probabil însoțit și de alte nave, a fost anul următor, de la 19 la 24 iulie, în portul Szczecin.

[78] În perioada 17 – 21 august 1967 portul Gdynia a fost vizitat de către nava mare antisubmarin „OBRAZȚOVÂI”. Detașamentul de nave format din crucișătorul „SVERDLOV”, navele de patrulare „BDITELNÂI” și „SILNÂI” a staționat în portul Gdynia între 5 și 10 octombrie 1973. Un alt grup de nave sovietice, din cadrul Flotei Mării Baltice, format din crucișătorul purtător de rachete „GROZNÂI” și nava de patrulare

3.2 Acțiuni de diplomație navală ale marinei poloneze

Reînființarea în 1945 a marinei poloneze, în fapt înființarea „marinei populare poloneze”, s-a făcut sub coordonarea și cu sprijinul sovieticilor. Pentru pregătirea primei promoții de ofițeri de marină polonezi după încheierea celui de Al Doilea Război Mondial în anul 1949, distrugătorul „BLYSKAWICA”, retrocedat din Marea Britanie, a executat un marș de-a lungul țărmurilor Mării Baltice, având la bord cadeții școlii de marină, iar nava școală nava școală „ISKRA” (I), retrocedată și ea din Marea Britanie, a făcut o escală în Leningrad, probabil și cu ceva protocol diplomatic.

Se pare că prima vizită oficială a unei nave a marinei poloneze s-a desfășurat în perioada 12 – 15 octombrie 1951, când distrugătorul „Blyskawica” a fost în Leningrad ca oaspete al Flotei Baltice a U.R.S.S., însă prima acțiune diplomatică importantă a polonezilor în U.R.S.S. a fost, așa cum am arătat mai sus, participarea cu 3 nave la sărbătorirea zilei marinei sovietice de la sfârșitul lui iulie 1955.

Următoarea vizită oficială a navelor poloneze în U.R.S.S. a avut loc în 1964. Marina poloneză a fost invitată la comemorarea a 47 de ani de la „Marea Revoluție Socialistă din Octombrie”. La începutul lunii noiembrie 1964, un grup de nave poloneze, având ca navă comandant pe distrugătorul „BŁYSKAWICA”, nava amiral a marinei poloneze, a staționat timp de 5 zile la Leningrad. Navele au fost în misiune între 3 și 11 noiembrie 1965. Pe timpul marșului și vizitei, la bordul distrugătorului polonez au fost comandantul Marinei Republicii Populare Polone, viceamiralul Zdzisław Studziński, și locțiitorul politic al acestuia, contraamiralul Gereon Grzenia-Romanowski.[79].

În perioada 1972 – 1989, grupuri de nave din care a făcut parte și distrugătorul „WARSZAWA” I (1970 - 1985) au vizitat Leningrad de patru ori (1972, 1976, 1981 și 1985). Vizitele din 1972 și 1976, pentru care nu dispunem de informații relevante, cel mai probabil au fost vizite prilejuite de sărbătorirea zilei marinei. Participarea la ziua marinei sovietice din 1981 a marinei poloneze s-a concretizat prin staționarea la Leningrad a distrugătorului „WARSZAWA” (I) și a navei de debarcare cu numărul de bordaj „806” în perioada 24 – 28 iulie 1981. La vizită au fost prezenți, ca de obicei, comandantul marinei poloneze, amiralul Ludwik Janczyszyn, și locțiitorul său politic, contraamiralul Ludwik Dutkowski. Vizita oficială la Leningrad din anul 1985 a distrugătorului „WARSZAWA” (I) și a nava de debarcare „SIEKIERKI” a fost prilejuită de împlinirea a 40 de ani de la victoria asupra fascismului nazist și a 30 de ani de la înființarea Tratatului de la Varșovia. Grupul de nave sovietice au vizitat U.R.S.S. între 17 și 21 mai 1985 sub comanda

---

„NEUKROTIMÂI”, a efectuat o vizită oficială în portul Gdynia în perioada 26 – 30 mai 1985.

[79] Rafa Witkowski, *Pi kny jubileusz slawnego okr tu (50 lat ORP „Blyskawica”)/ O frumoasă aniversare a celebrei nave (50 de ani de ORP „Blyskawica”),* Muzeum Marynarki Wojennej, Biuletyn historyczny, nr. 10, Gdynia,1987, pp. 5 – 18.

comandantului marinei poloneze, amiralul Ludwik Janczyszyn.[80] Distrugătorul „Warszawa” I a ajuns în Murmansk în 1984.

În perioada 1952 – 1973, nava școală și de antrenament „GRYF” (II) a făcut mai multe marșuri de instrucție. În prima croazieră, desfășurată între 25 iulie și 21 august 1952, „GRYF” a vizitat porturile sovietice Marea Barents (Murmansk) și Marea Albă (Arhangelsk). Pe timpul marșurilor instrucție în Marea Baltică, din perioada 1956 – 1973, nava școală „GRYF” (II) a staționat de mai multe ori în porturile sovietice Tallinn (Estonia), Riga (Letonia) și Leningrad.

În perioada 1958 – 1975, pe timpul marșurilor sale de instrucție în Marea Baltică, Marea Nordului sau Oceanul Atlantic, nava școală „ISKRA” (I), un velier, a făcut escale cu vizite oficiale în porturile Leningrad/ Rusia (1958, 1965, 1969 și 1974), Murmansk/ Rusia (1959), Baltiisk /Rusia/ Königsberg (1956), Liepāja/Letonia (1956), Riga/ Letonia (1966 și 1972), Windawa (1971)/ Letonia, Tallin/ Estonia (1966 și 1973) și Klaipėda/Lituania (1968).[81]

Noua navă școală a marinei poloneze, velierul „ISKRA” (II), intrată în înzestrare în vara anului 1982, a executat în perioada 1983 – 1989 marșuri anuale de instrucție. Pe timpul marșurilor sale de instrucție în Marea Baltică și Marea Nordului executate până în 1990, „ISKRA” (II) a vizitat porturile sovietice Leningrad (1983 și 1986) și Riga (1985), portul est-german Rostock (1983 și 1989), portul norvegian Narvik (1987) și portul englezesc Portsmouth (1989). Până în 1990 velierul polonez „ISKRA” (II) a participat la 4 ediții consecutive ale „Cutty Sark Tall Ships’ Races” (1987, 1988 și 1989), pe timpul cărora s-au făcut escale în multe porturi europene (1987: Kiel, Norrköping , Stockholm și Rønne; 1988: Karlskrona, Helsinki, Mariehamn și Copenhaga; 1989: Londra , Hamburg, Cuxhaven, Malmö și Lübeck; Plymouth, A Coruña , Bordeaux , Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Saint-Malo, Funchal, Santa Cruz de Tenerife, New York, Baltimore, Lerwick și Göteborg).

Navele școală și de antrenament ale marinei poloneze au intrat în Marea Neagră pentru vizite în porturile U.R.S.S., României și Bulgariei de mai multe ori în perioada 1954 – 1989. Nava școală și de antrenament „GRYF” (II), în cadrul marșului său din perioada 3 iulie – 18 august 1954, a ajuns în Marea Neagră și a

---

[80] Pe lângă aceste vizite au mai fost cea a navei hidrografice „HEWELIUSZ” la Leningrad (4 – 11 august 1982) și a grupului format din 2 nave de debarcare și 2 dragoare maritime la Tallinn și Riga (8 – 10 septembrie 1983). *Idem*.

[81] În perioada 1960 – 1974, nava școală „ISKRA”, în afara porturilor sovietice, a mai făcut escale cu vizite oficiale în porturile din state riverane Mării Baltice: Republica Democrată Germană: Rostock (1962, 1965 și 1968), Stralsund (1971), Sassnitz (1971) și Wismar/R.D.G. (1973); Finlanda: Helsinki (1962 și 1974), Naantali (1966), Kotka (1969) și Turku (1972); Suedia: Stokholm (1966) și Göteborg (1969); Danemarca: Copenhaga (1967 și 1974); Norvegia: Bergen (1967). În afara Mării Baltice, nava școală „ISKRA” a vizitat porturile Gibraltar/Marea Britanie (1961), Alexandria/Egipt (1961), Casablanca/ Maroc (1961), Le Havre/Franța (1967), Alger/ Algeria (1970) și Oran/ Algeria (1970). Vezi: Wladyslaw Bialek, *Z rejsow zagranjcznych ORP „JSKRA”* (Din voiajele în străinătate a navei școală „ISKRA”), Muzeum Marynarki Wojennej, Biuletyn historyczny, nr. 10, Gdynia,1987, pp. 49 – 70.

vizitat portul sovietic Sevastopol (24 – 28 iulie). Pe timpul marșurilor sale de instrucție din anii 1958 și 1967 „GRYF" (II) a vizitat porturile Sevastopol, Varna și Constanța. Noua navă școală „GRYF" (III) a venit în Marea Neagră în 1979 (vizită la Sevastopol) și 1987 (vizită la Constanța). Nava școală și de antrenament „WODNIK", sora nave „GRYF" (III), a executat marșuri de instrucție în Marea Neagră în mai multe rânduri, în perioada 1980 – 1990. În această perioadă nava „WODNIK" a vizitat porturile sovietice Sevastopol (1984), Odessa (1980 și 1986) și Poti (1988) și portul bulgăresc Varna (1980, 1984 și 1988), dar nu a venit niciodată la Constanța. Polonezii au mai avut o misiune de cercetare hidrografică în Marea Neagră în 1971. Cu această ocazie nava „KOPERNIK" a staționat câteva zile la Sevastopol și la Constanța.

În perioada 1955 – 1990, exceptând marina sovietică, marina Republicii Populare Polonia a avut cele mai multe acțiuni de diplomație navală în străinătate dintre marinele celorlalte state membre ale Tratatului de la Varșovia, România, Bulgaria și Republica Democrată Germană.

Prin prisma legăturilor din perioada interbelică și din timpul celui de Al Doilea Război Mondial, Polonia a avut o relație specială cu Marea Britanie. Marea Britanie a retrocedat Poloniei navele militare care după invadarea Poloniei de către Germania lui Hitler au ajuns în porturile britanice și au fost integrate până în 1945 în marina britanică, dar și parte din navele comerciale germane, drept despăgubire de război. În 1955, în contextul în care noua conducere de la Moscova practica o politică de destindere în relațiile U.R.S.S. cu statele Europei occidentale, avusese deja o vizită a navelor sovietice în Marea Britanie (1953) și se agrease ca în cursul anului 1955 să aibă loc un schimb de vizite reciproce între U.R.S.S. și Marea Britanie, a avut loc un schimb de vizite oficiale între Marea Britanie și Polonia.

În cursul lunii iunie 1955, guvernul britanic a propus guvernului R.P. Polone ca o navă militară britanică să facă o vizită de curtoazie într-unul din porturile poloneze. Polonezii au *„acceptat cu satisfacție propunerea …., considerând-o ca o manifestare a aspirației spre strângerea legăturilor dintre cele două țări"*. În consecință, în scurt timp, crucișătorul britanic „GLASGOW" a vizitat pentru câteva zile (1 – 4 iulie1955) portul polonez Gdynia. „GLASGOW", având la comandă pe comandorul Downey (o rudă a reginei britanice) a fost prima navă de război din Occident care a vizitat Polonia după cel de Al Doilea Război Mondial. Legătura dintre marina poloneză și cea britanică avea rădăcini în timpul celui de Al Doilea Război Mondial. În 1939 nave ale marinei poloneze au fost retrase în Marea Britanie și folosite de către britanicii în cadrul așa zisei „flotă internațională". După război britanicii au retrocedat Poloniei navele militare și un tonaj destul de mare de nave comerciale germane, ca despăgubire de război.

Pentru a se răspunde vizitei navelor britanice, în 1955, între 8 și 11 septembrie, două nave militare poloneze – distrugătoarele „BLYSKAWICA" și „BURZA" – au întors vizita de curtoazie făcută la începutul lunii iulie de către crucișătorul britanic „GLASGOW" în Polonia. Cele două distrugătoare, aflate sub comanda comandorului Ludwik Janczyszyn, viitorul comandant al marinei poloneze, au plecat din Gdynia pe 5 septembrie și au ajuns la Portsmouth pe 8

septembrie 1955. Navele poloneze au fost oaspeții flotei regale britanice până pe 11 septembrie 1955.

În perioada existenței Tratatului de la Varșovia, nave de luptă ale marinei poloneze au mai fost în vizită în Marea Britanie de 4 ori. În iulie 1962, un grup de nave poloneze format din distrugătorul „BLYSKAWICA", dragorul maritim „ZBIK" și un submarin a fost într-o vizită în Marea Britanie (Greenwich). Distrugătorul „Błyskawica" a vizitat Anglia (Chatham) în 1964). Distrugătorul „WARSZAWA" (I) a vizita porturile britanice Portsmouth (1975) și Londra (1977), iar distrugătorul „WARSZAWA" (II) a fost la Londra în 1989. În perioada 1956 – 1973, nava școală „GRYF" (II) a vizitat cel puțin o dată portul britanic Portsmouth. Despre vizita navelor britanice în Polonia știm că a mai fost cel puțin o vizită la Gdynia, cea din 1966.[82]

În perioada 1955 – 1990, grupuri de nave poloneze au făcut de mai multe ori vizite în porturi ale statelor riverane Mării Baltice, altele decât cele ale U.R.S.S. și R.D.G. Distrugătorul „BŁYSKAWICA" a vizitat Suedia, portul Stockholm, în 1957 (împreună cu vânătoarele de submarine „ZWROTNY" și „NIEUGITY") și 1962; Finlanda (Helsinki în 1961), Danemarca în 1963, portul Copenhaga, și Norvegia, portul Narvik în 1965 (împreună cu distrugătorul „GROM"). Distrugătorul „GROM", însoțit de dragoarele maritime „LOŚ" și „ŻUBR", a vizitat Danemarca (Copenhaga) în 1959. Distrugătorul „WARSZAWA" I (1970 - 1985) a vizitat Helsinki de două ori (1972, 1980), a vizitat Le Havre/ Franța (1973), Copenhaga/Danemarca (1978), și Karlskrona/ Suedia (1978). În 1989 Distrugătorul „WARSZAWA" II (1986 - ....) a vizitat portul suedez Stockholm. Nava școală „GRYF" (II) a vizitat cel puțin o dată porturile mediteraneene Palermo, Durres, Split , Port Said și Alexandria, precum și porturi de la Oceanul Atlantic, cum sunt portul norvegian Narvik și portul islandez Reykjavik.

În perioada 1955 – 1990, navele de luptă și navele școală poloneze au vizitat de mai multe ori porturile Germaniei de Est.

În această perioada nicio navă americană nu a vizitat Polonia. Prima vizită a unor nave americane în Polonia a avut loc după 63 de ani de la vizita din anul 1927. În iunie 1990, distrugătoarele „YARNELL" și „KAUFFMAN" au făcut o vizită oficială de câteva zile la Gdynia, în contextul desfășurării în Marea Baltică a exercițiului BALTOPS '90, organizat de către Comandamentul forțelor navale americane din Europa (U.S. Naval Forces Europe), persoana oficială fiind contraamiralul Thomas D. Paulson, comandantul Grupului 2 crucișătoare și distrugătoare.[83]

---

[82] În septembrie 1966, agenția poloneză de știri P.A.P. a anunțat că *„la 13 septembrie în portul Gdynia a sosit într-o vizită de curtoazie o escadră de nave ale flotei maritime militare a Marii Britanii, formată din distrugătorul purtător de rachete „DEVONSHIR" și nava-bază „OLEANDER"*, știre fiind preluată și de către celelalte agenții din statele membre ale Tratatului de la Varșovia. *"Scânteia"* , anul XXV, nr. 7101, 14 septembrie 1966, p. 6.

[83]https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/h/harry-e-yarnell.html; *https://www.history.navy.mil/research/histories/ship-histories/danfs/h/harry-*

3.3 Vizitele navelor sovietice în Republica Democrată Germană

Marina militară est-germană s-a constituit după 1 martie 1956, ca fiind Forțele Navale ale R.D.G. (Seestreikrafte), odată cu înființarea armatei statului comunist german, cu ajutor masiv al marinei sovietice. În 1954, structura anterioară, o structură de tip „gardă de coastă" /„poliție maritimă" (Hauptverwaltung Seepolizei) deținea 6 nave dragoare din clasa „Habicht" și aproximativ 100 de nave de patrulare. U.R.S.S. a transferat Republicii Democrate Germane mai multe nave (patru fregate – clasificate de către sovietice ca fiind crucișătoare de escortă, din clasa „Riga", 12 nave vânătoare de submarine și 27 de vedete torpiloare) și mai multe proiecte de nave (în special, proiecte de dragoare maritime și nave de debarcare), dar și instructori și consilieri a căror activitate a continuat până în 1990, chiar dacă persoanele care au exercitat aceste atribuții s-au schimbat periodic. Până la desființarea sa, marina nu a deținut submarine și distrugătoare, dar în 1990 Volksmarine deținea un număr impresionant de nave.[84]

În 1960, structura navală a armatei est-germane s-a transformat în „Marina Populară" (*Volksmarine*), fiind integrată în „Flota Unită a Mării Baltice", structură a Forțelor Armate Unite ale statelor participante la Tratatul de Varșovia, constituită din marinele celor trei state membre ale alianței est-europene coordonată de comandamentul Flotei sovietice din Marea Baltică. În perioada 22 – 25 noiembrie 1960, marina est-germană a participat pentru prima dată la o aplicație a Tratatului de la Varșovia, în domeniul naval, conducătorul aplicației fiind șeful de stat major al Flotei sovietice din Marea Baltică, viceamiralul Vladimir Nikolaevici Alekseev. Cu această ocazie a fost testată capacitatea operațională a tinerei marine est-germane.

Primele vizite ale marinei militare est-germane în străinătate în perioada 1956 – 1960 sunt legate de marșurile navei de instrucție a școlii de ofițeri.[85] Primele

---

e-yarnell.html. Se pare că la Gdynia au ajuns nave americane de pasageri. Pe 7 iunie 1965 o nava de pasageri americană a staționat pentru prima dată într-un port din Polonia (https://www.graptolite.net/Facta_Nautica/SS-Brasil/).

[84] După 1960, *Volksmarine* a continuat să primească nave din U.R.S.S. (de exemplu: 15 vedete purtătoare de rachete din clasa „OSA I") și să construiască nave în șantierele navele proprii (de exemplu: vedete torpiloare). În perioada 1978 – 1986 au fost înlocuite vechile fregate cu 3 fregate din clasa „Koni", livrate de U.R.S.S. și au fost introduse în înzestrare 5 nave purtătoare de rachete din clasa „Tarantul I". Navele de debarcare din anii `60 au fost înlocuite cu nave mai mari din clasa „ Frosch I". Producția de nave dragoare maritime, vedete torpiloare și de nave de apărarea coastei (nave antisubmarin din clasa „Parchim)" a fost consistentă. În 1990, *Volksmarine* avea un efectiv de 12.300 de oameni, din care 4.700 încadrau echipajele navelor, 4.100 unitățile de apărarea de coastă și 1.000 formau aviația navală. Vezi: Robert Gardiner (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1947–1995*, US Naval Institute Press, 1996, pp. 133 – 135.

[85] Marina est-germana a avut încă din 1952 un velierul școală „WILHELM PIECK", denumit după liderul în exercițiu al Republicii Democrate Germane la acea vreme, care a fost folosit ca navă de instrucție pentru cadeții marinei civile. Primul marș de instrucție al velierului a avut loc în toamna anului 1952, când a fost vizitată Polonia, fiind prima considerată și prima vizită a marinarilor estgermani. Velierul școală „WILHELM PIECK" a operat ca navă de antrenament pentru navigație în principal pe Marea Baltică, cu escale în porturile din Poloniei

două călătorii în străinătate au fost făcute de nava școală „ERNST THÄLMANN” în vara anului 1958. Pe timpul ambelor marșuri de instrucție nava est-germană a staționat în portul sovietic Riga (Letonia). În 1959 este vizitat pentru prima dată portul Leningrad. Pe timpul următoarelor marșuri de instrucție s-au făcut escale în porturile sovietice Riga (Letonia) și Tallinn (Estonia) și în porturile poloneze Gdansk și Świnoujście.

Prima vizită oficială în Republica Democrată Germană a unor nave din flotele sovietică și poloneză a avut loc în 1960. Pe 25 septembrie 1960, în portul Rostock a fost în vizită oficială un grup de nave ale marinei poloneze în R.D.G. . Grupul de nave care a staționat în Rostock a fost compus din distrugătorul „WICHER”, submarinele „SLASZAK” și „KRAKOWIAK” și o navă dragor maritim, fiind comandat de către șeful flotei de submarine a marinei poloneze, căpitanul de rangul 1 Henryk Pietraszkiewicz.

De cealaltă parte, nave ale marinei est-germane au fost în vizită oficială în Polonia pentru prima dată în vara anului 1965. Cu ocazia sărbătoririi de către marinari poloneze a 20 de ani de la înființarea marinei Republicii Popularea Polonia, în perioada 25 - 27 iunie 1965, marina populară germană a făcut prima vizită în Polonia. Grupul de nave est-germane a participat, alături de cel sovietic, la sărbătorirea zilei marinei populare poloneze. „Volksmarine” a dus la Gdynia două distrugătoare de escortă (fregate), „KARL LIEBKNECHT” și „FRIEDRICH ENGELS”, dragorul maritim „GERA” și o nava auxiliară „R-11”. Grupul de nave est germane a fost condus de către viceamiralul Wilhelm Ehm comandantul Marinei Populare.

Prima vizită oficială în Republica Democrată Germană a comandantului marinei poloneze, viceamiralul Zdzislaw Studzinski, a avut loc între 4 și 8 mai 1968. Grupul de nave poloneze format din distrugătorul „WICHER”, submarinele „ORZEL” și „ZEP” și două nave dragoare maritime, sub comanda comandantului marinei poloneze, a vizitat portul est-german Warnemünde. Anterior, între 23 și 25 august 1966, nava de instrucție „GRYF” (II) a marinei poloneze vizitase același port în timpul unei călătorii de studii în Marea Baltică de câteva săptămâni cu ofițerii politici a „Flotelor Unite ale Mării Baltice”.

Primul schimb de vizite oficiale cu nave între Flota sovietică din Marea Baltică și marina Republicii Populare Germania a avut loc în anul 1962. În vara anului 1962, între 22 și 28 august 1962, grupul de nave format din distrugătorul de escortă (fregată) „KARL LIEBKNECHT” și dragoarele maritime „ERFURT”, „MAGDEBURG” și „ROSTOCK” a staționat la Leningrad. Grupul de nave est-germane au vizitat portul sovietic sub pavilionul comandantului marinei populare (Volksmarine), contraamiralul Heinz Neukirchen. A fost prima vizită oficială a navelor marinei est-germane în U.R.S.S.. De cealaltă parte, marina sovietică a vizitat pentru prima dată în mod oficial un port din R.D.G. în octombrie 1962, cu prilejul

---

și URSS. „WILHELM PIECK” a făcut cea mai lungă călătorie a sa în 1957, când a navigat prin Canalul Kiel, Canalul Mânecii, Golful Biscaya, Marea Mediterană și Marea Neagră, unde a vizitat portul sovietic Odessa.

sărbătoririi Zilei Republicii Democrate Germane. Două distrugătoare ale Flotei Mării Baltice, SPRAVEDLIVÂI” şi SVETLÂI”, sub comanda comandantului flotei, viceamiralul Alexander Evstafievici Orel, au staționat în perioada 18 – 24 octombrie 1962 în portul Rostock pentru a participa la festivitățile organizate de către marina est-germană cu prilejul sărbătoririi zilei republicii.

Cu ocazia aniversării în cadrul Tratatului de la Varşovia şi a 50 ani de la „Revoluția Sovietică din Octombrie” au avut loc schimb de vizite de nave pentru ca la paradele organizate în fiecare țară baltică a alianței să participe nave din toate cele 3 state. În consecință, fregatele est-germane „KARL MARX” şi „KARL LIEBKNECHT” au participat la parada navală de la Leningrad (20 octombrie 1967). Cu acelaşi prilej, pe 29 octombrie 1967, în Germania de Est, la Rostock, pe Râul Warnow, s-a organizat cea mai mare paradă navală de până atunci (67 de nave au participat la defilare). Din partea Flotei sovietice a participat un grup de nouă nave de luptă, conduse de noul distrugătorul „SLAVNÂI”, la bordul căreia s-a aflat şeful de stat major al Flotei din Marea Baltică, contraamiralul Fedor Ivanovici Savelev. Parada navală de la sfârşitul lunii octombrie 1967, s-a repetat, în linii mari, pe 3 noiembrie 1968, cu ocazia sărbătoririi a 50 de la Revoluția comuniştilor germani din noiembrie 1918. Participarea sovietică a fost la fel de consistentă.

Majoritatea vizitelor oficiale ale navelor sovietice în porturile est-germane a avut legătură cu ziua republicii/ ziua independenței, sărbătorită de către est-germani anual pe 7 octombrie. Cu această ocazie, festivitățile din portul Rostock, dar şi din alte porturi, includeau în programul lor o paradă navală, la care erau invitate să participe nave din U.R.S.S. şi Polonia.

În perioada 3 – 9 octombrie 1969 s-a derulat vizita oficială de prietenie în porturile Rostock şi Warnemünde a detaşamentului de nave sovietice participante la Ziua Republicii Democrate Germane. Participarea sovietică cu nave la parada navală a fost consistentă: crucişătorul „KOMSOMOLETS”, distrugătoarele „SLAVNÂI” şi „OBRAZȚOBÂI”, două submarine şi două nave antisubmarin (fregate). Anterior, între 1 şi 4 august 1969, un grup de 3 nave dragoare au fost în marş de instrucție la Leningrad. În septembrie 1972, un grup nave dragoare format din navele GENTHIN”, „DESSAU”, „BITTERFELD” şi „TANGERHÜTTE” au fost prezente în portul Leningrad pentru o vizită oficială.

Următoarea participare importantă a navelor sovietice la parada navală din Rostock a avut loc în anul 1974, la cea de-a 25-a aniversare a zilei naționale a R.D.G.. Vizita navelor sovietice şi poloneze în portul Rostock s-a desfăşurat între 5 şi 9 octombrie 1974. Grupul de nave sovietice, a fost constituit din crucişătorul „SVERDLOV” şi distrugătoarele „OBRAZȚOBÂI” şi „STOROJEVOI”, iar grupul de nave poloneze din navă de debarcare „GRUNWALD”, submarinele „ORZEL” şi „SOKOL” şi nava de salvare „PIAST”. La parada din 7 octombrie au participat comandantul Flotei mării Baltice, amiralul Vladimir Vasilevici Mihailin, comandantul marinei poloneze, viceamiralul Ludwik Janczyszyn, şi comandantul marinei est-germane, viceamiralul Wilhelm Ehm.

La cea de a 29-a aniversare a zilei R.D.G., între 5 şi 10 octombrie 1978, a fost în vizită la Rostock un detaşament de nave ale Flotei Baltice, format din

crucișătorul „OKTEABRCKAEA REVOLIUȚIEA” și navele de patrulare „NEUKROTIMÂI” și „SVIRELÂI”. Comandantul Flotei Mării Baltice, Vladimir Vasilevici Sidorov, a fost și el prezent la Rostock.

În octombrie 1979, est-germanii au sărbătorit 30 de ani de la proclamarea republicii. Grupul de nave sovietice format din crucișătorul „OKTEABRCKAEA REVOLIUȚIEA” și navele de patrulare „BDITELNÂI” și „DRUJNÂI” a fost în vizită oficială în portul Rostock în perioada 4 la 8 octombrie1979. De această dată, polonezii au participat cu nava de antrenament „GRYF”.

Între 1980 și 1989, navele sovietice au mai vizitat portul Rostock, cu ocazia zilei RDG, de două ori. Prima participare a avut loc între 5 și 8 octombrie 1984. Grupul de nave forma din crucișătorul de rachete „GROZNÂI” și nava de patrulare „BODRÂI” au staționat în Warnemünde. Polonezii, la rândul lor, au participat cu nava școală „GRYF”, vedeta purtătoare de rachete „HUTNIK” și dragorul de radă „GOPLO”. La parada navală au fost prezenți comandantul flotei sovietice, amiral Ivan Matveevici Kapitaneț, cel al marinei poloneze, amiralul Ludwik Janczyszyn, și cel al marinei est-germane amiralul Wilhelm Ehm. Ultima participare a navelor sovietice la ziua RDG s-a desfășurat între 5 - 9 octombrie 1989. Au staționat în portul Rostock navele de patrulare „SILNÂI”, „BDITELNÂI” și „SVIREPÂI”.

Anterior, între 12 și 16 mai 1989, marinarii est-germani au participat la aniversarea a 34 de ani de la înființarea Tratatului de la Varșovia. Fregata „ROSTOCK”, având la bord pe comandantul marinei, viceamiralul Theodor Hoffmann, împreună nava vânător de submarine „PARCHIM” și nava de debarcare „EBERSWALDE-FINOW”, au participat la activitățile desfășurate cu această ocazie la Leningrad.

În această perioadă, navele sovietice au mai fost în vizită oficială în 1982, 1985 și 1987. Grupul de nave sovietice, condus de către comandantul Flotei Mării Baltice, amiral I.M. Kapitaneț compus din crucișătorul „OKTEABRCKAEA REVOLIUȚIEA” și nava de patrulare „DRUJNÂI”, a vizitat portul Rostock în perioada 9 – 14 august 1982.

În 1985 a avut loc un schimb reciproc de vizite oficiale, de prietenie. Grupul de nave al *Volksmarine*, condus de către amiralul Wilhelm Ehm, a fost în U.R.S.S. perioada 30 mai - 2 iunie 1985. Cele trei nave est-germane, fregata „BERLIN – Capitala R.D.G.”, nava de apărare a litoralului (corvetă) „WAREN” și nava de suport logistic „DARSS”, au staționat pe timpul vizitei în portul Leningrad. Sovieticii au întors vizita peste o săptămână. La vizită au participat crucișătorul de rachete „GROZNÂI” și nava de patrulare „NEUKROTIMÂI”. Vizita oficială desfășurată în Rostock-Warnemünde a fost condusă de către noul comandant al Flotei sovietice din Marea Baltică, amiralul Konstantin Valentinovici Makarov, și s-a desfășurat între 7 și 11 iunie 1985.

Cea de a treia vizită, la care a participat comandatul flotei, amiralul Vitali Pavlovici Ivanov, s-a derulat de la 23 la 28 aprilie 1987. Grupul de nave, format din crucișătorul de rachete „GROZNÂI” și nava de patrulare „SVIREPÂI”, a staționat în portul Rostock. În toamna aceluiași an, de la 10 la 14 octombrie, un grup de nave est-germane a fost prezent la Leningrad pentru a participa la festivitățile organizate

de către sovietici pentru a marca cea de-a 70-a aniversare a „Revoluției din Octombrie”. Amiralul Wilhelm Ehm a fost la Leningrad cu fregata „BERLIN – Capitala R.D.G.” și nava de instrucție „WILHELM PIECK”.

Navele școală și de instrucție ale marinei sovietice au făcut mai multe escale și vizite în Polonia și R.D. Germană. Crucișătorul „KIROV”, transformat în navă de instrucție în 1961, cu locul de staționare în baza navală de la Leningrad, a executat în perioada 1961 – 1974 mai multe marșuri de instrucție în Marea Baltică, având la bord elevi ai școlilor navele superioare, pe timpul cărora a vizitat în mod repetat porturi poloneze și est-germane.

Navele școală ale marinei sovietice au făcut 5 escale în portul Warnemünde și Rostock în perioada 1975 – 1988. Nava școală sovietice „GANGUT” (velier) a fost în vizită în anii 1975 și 1986, nava de antrenament „PERIKOP” în 1978, nava de antrenament „HASAN” în 1982, 1986 și 1988, iar , nava de antrenament „SMOLNÂI” în 1986.

3.4 Acțiuni de diplomație navală ale marinei est-germane (Volksmarine)

În perioada 1960 – 1990, marina Republicii Democrate Germane a participat de mai multe ori la ziua marinei sovietice și ziua marinei poloneze, cu câte un grup de nave, aflat sub comanda comandantului marinei. Acestea, considerate vizite oficiale, au avut loc de cele mai multe ori la Leningrad. În cadrul festivităților organizate de către sovietici, navele est-germane au luat parte la parada navală de pe Râul Neva. Cel puțin pentru perioada 1973 – 1981 cunoaștem că, comandantul marinei est-germane, viceamiralul Wilhelm Ehm, a fost la Leningrad în 1973, 1976, 1977 și 1981, dar și la Tallin (Estonia) în 1979.[86]

Grupuri de nave est-germane, conduse de către comandantul marinei, viceamiralul Wilhelm Ehm, au fost prezente la Gdynia, în vizită oficială, în anii 1970, 1975, și 1980, cu ocazia sărbătoririi de către polonezi a 25, 30 și 35 de ani de la înființarea marinei Republicii Popularea Polonia[87]. În afară de acestea au mai fost

---

[86] Grupurile de nave est germane au fost în vizită oficială la Leningrad în perioadele: 27 – 30 iulie 1973 (fregata „ERNST THÄLMANN”, nava antisubmarin mică „WISMAR” și nava dragoare „BERNAU”); 23 – 29 iulie 1976 și 23 – 27 iulie 1977 (fregata „ERNST THÄLMANN” și nava de instrucție „WILHELM PIECK”); 24 – 27 iulie 1981 (fregata „ROSTOCK”, nava antisubmarin mică „PARCHIM” și nava de sprijin logistic dragoare „NORDPERD”). Vizita la
Tallin (acum Estonia) s-a desfășurat în perioada 27 – 31 iulie 1979 (fregata „BERLIN - CAPITALA R.D.G.” și nava de instrucție „WILHELM PIECK”).

[87] În perioada 25 – 28 iunie 1970 au staționat la Gdynia grupul de nave format din fregata „ERNST THÄLMANN”, vânătorul de submarine „LUDWIGSLUST” și navele dragoare „ROSTOCK”, nava „DEMMIN”. Peste 5 ani, între 27 iunie și 1 iulie.1975, grupul de nave est-germane care vizitat portul Gdynia a fost compus din fregata „KARL MARX”, navele dragoare „RÖBEL” și „SCHÖNBURG”, precum și vânătorul de submarine „LUDWIGSLUST”. La aniversarea a 35 de ani de existență a Forțelor Maritime Militare ale R.P.R., marinarii est-germani s-au prezentat la Gdynia doar cu 2 nave, fregata „ROSTOCK”

cel puțin două vizite oficiale a unor grupuri de nave est-germane, care au avut ca comandant al marșului pe comandantul marinei.

Între 5 și 9 septembrie 1973, grupul de nave format din fregata „ERNST THÄLMANN", navele vânători de submarine „PARCHIM" și „STERNBERG", precum și navele dragoare „EILENBURG", „RIESA" și „RÖBEL", condus de către comandantul marinei est-germane, a fost în vizită la Gdynia. În iulie 1984, marina est-germană a fost reprezentată la cea de-a 40-a aniversare a Republicii Populare Polonia de către grupul de nave format din fregata BERLIN – Capitala R.D.G." și nava de antrenament „WILHELM PIECK. Navele est germane, aflate sub comanda directă a comandantului marinei, amiralul Wilhelm Ehm, au staționat la Gdynia în perioada 19 – 23 iulie 1984.

În iunie 1976, Școlii Ofițerilor din Marina Populară „Karl Liebknecht" i-a fost repartizată o nouă navă de antrenament pentru marșurile anuale de instrucție. În perioada 1977 – 1990, nava școală „WILHELM PIECK" (o navă de 1700 tdw) a marinei populare germane a executat marșuri de instrucție și călătorii de studii în Marea Baltică, Marea Nordului, Marea Barents, Marea Albă, Marea Mediterană și Marea Neagră.[88] În marșurile de instrucție din Marea Mediterană și Marea Neagră , nava școală „WILHELM PIECK" a fost însoțită de nava de salvare și scafandri de mare adâncime „OTTO VON GUERICKE".

Primul marș de instrucție s-a desfășurat în Marea Baltică în anului 1977 (1 – 29 aprilie). Pe timpul următoarelor două marșuri de instrucție, „WILHELM PIECK" a navigat și în Marea Nordului (iulie – august 1977; aprilie 1978). Pe timpul acestora, nava școală „WILHELM PIECK" a vizitat în 1977 și 1978 portul polonez Gdynia și porturile sovietice Riga (Letonia) și Tallinn (Estonia), iar în 1978 porturile Gdynia, Tallinn și Leningrad.

De la 29 iunie la 7 august 1978, nava școală „WILHELM PIECK" având la bord 75 de ofițeri stagiari a executat un marș de instrucție cu vizitarea bazei Murmansk a Flotei de Nord a U.R.S.S.. Acest tip de marș de instrucție a fost repetat de „WILHELM PIECK" în 1980 (10 mai – 4 iunie).

Până în 1989, nava școală „WILHELM PIECK" a mai executat marșuri de instrucție în Marea Baltică și Marea Nordului în anii 1983, 1988 (de două ori) și 1989. În 1983 au fost vizitate porturile sovietice Leningrad și Riga și portul finlandez Turku. Cel de al treilea marș de instrucție din anul 1988 (3 iunie – 15 iulie), denumit „Marea călătorie `88", a avut ca destinație portul sovietic Murmansk, călătorind prin

---

și nava de antrenament „WILHELM PIECK". Acestea au staționat în portul polonez în perioada 6 iunie – 2 iulie 1980.

[88] Este posibil ca nava de antrenament „WILHELM PIECK" să fi făcut și un marș de instrucție în Marea Caraibilor cu vizită în Cuba în anii `80. Pe timpul vizitei sale în RDG, 13 – 21 iunie 1972, liderul cubanez Fidel Castro a vizitat, printre altele, și Flotila a 4-a din Warnemünde a marinei est-germane. Nava-școală a marinei civile cubaneze „JOSE MARTI" a vizitat portul Rostock în 1978. În același timp, la Comandamentul Marinei Populare Germane se afla în vizită de lucru o delegație militară cubaneză. O altă delegație militară cubaneză condusă de ministrul adjunct și șef al Forțelor Navale, contraamiralul Pedro Miguel Perez Betaucourt, a vizitat Flotila a 4-a est-germană în perioada 17 – 24 septembrie 1989.

Marea Baltică, Marea Nordului, Marea Norvegiei și Marea Barents. Pe timpul marșului către baza Flotei de Nord a U.R.S.S., nava școală „WILHELM PIECK” a fost însoțită de nava de suport logistic „KÜHLUNG”. Pe timpul acestui marș au mai fost vizitate porturile Tallin (Estonia) și Gdansk (Polonia).[89]

În perioada 1979 – 1989, marina Germaniei de Est a desfășurat mai multe marșuri de instrucție în Marea Mediterană și Marea Neagră – programul „marea călătorie de antrenament” – pentru stagiu de practică în navigație și la comanda navelor a viitorilor ofițeri de marină.

Pe 17 mai 1979, grupul de nave format din nava de antrenament „WILHELM PIECK” și nava de salvare „OTTO VON GUERICKE” a plecat într-o „mare călătorie” („Große Fahrt“) pentru vizite oficiale în porturi de la Marea Neagră ale U.R.S.S., României și Bulgariei. Marinarii est-germani au fost în vizită la Sevastopol (8 – 10 iunie), Constanța (12 – 14 iunie) și Varna (15 – 17 iunie). Pe timpul marșului de înapoiere în R.D. Germania, „WILHELM PIECK” și nava de salvare „OTTO VON GUERICKE” au făcut o escală în portul iugoslav Split. Acestea au ajuns în portul de dislocare permanentă (Stralsund) pe 3 iulie 1979.” Marșul grupului de nave format din „WILHELM PIECK” și „OTTO VON GUERICKE” din vara anului 1981 (16 iunie – 6 august) a cuprins doar vizita la Sevastopol (6 – 9 iulie) și la Split.

În „marea călătorie” către Sevastopol din anul 1984, nava de antrenament „WILHELM PIECK” a executat marșul însoțită de nava de suport logistic „KÜHLUNG”. Marșul de instrucție s-a desfășurat în perioada 3 mai – 30 iunie 1984, având două etape ale comenzii marșului. Navele marinei populare germane au vizitat portul Tripoli (Libia) sub comanda locțiitorului comandantului Colegiul Naval al *Volksmarine*, căpitanul de rangul 1 Harald Santen, iar vizitele în portul sovietic Sevastopol (30 mai – 4 iunie) și portul grecesc Pireu au fost conduse de către comandantul instituției de formare a ofițerilor de marină est-germani, contraamiralul Klaus Kahnt. Vizita în Grecia a fost o întoarcere a vizitei navei școală a marinei elene „ARIS” în Rostock în anul anterior (30 iulie – 3 august 1983). Schimbul de vizite al navelor școală din marina elenă și marina est-germană a marcat un eveniment important pentru marina populară Germană. Vizita lui „ARIS” în Rostock a fost prima vizită a unei nave de război aparținând unui stat membru NATO în apele teritoriale ale R.D. Germane și, bineînțeles, vizita la Pireu a celor două nave, „WILHELM PIECK” și „KÜHLUNG, a reprezentat prima vizită într-un port al unui stat membru NATO a unor nave ale *Volksmarine.*

Următorul marș de instrucție în Marea Neagră al navelor „WILHELM PIECK” și „KÜHLUNG” s-a desfășurat 3 ani mai târziu, între 4 iunie și 25 iulie 1987. Pe timpul staționării în Marea Neagră cele două nave est-germane au vizitat toate cele trei state membre ale Organizației Tratatului de la Varșovia, staționând în porturile Sevastopol (30 iunie – 2 iulie), Constanța (3 – 5 iulie) și Varna (6 – 8 iulie). Pe timpul acestui marș, „WILHELM PIECK” și „KÜHLUNG” au vizitat pentru prima dată Siria, staționând în portul sirian Latakia.

---

[89] https://www.nd-archiv.de/ausgabe/1988-06-06

În vara anului 1989, marşul de instrucţie / „marea călătorie” către Marea Neagră a fost executat de către „WILHELM PIECK” şi nava de suport logistic „DARSS”. Navele au plecat din portul est-german Stralsund pe 23 mai şi s-au întors pe 14 iulie. De această dată au fost vizitate porturile Alger (Tunisia), Sevastopol (14 – 18 iunie), Pireu şi Split. Prima vizită în Republica Democrată Germană a unei nave străine, altele decât cele aparţinând unui stat membru al Organizaţiei Tratatului de la Varşovia, a avut loc cu ocazia vizitei navei şcoală aparţinând Forţelor Navale ale statului sud-american Chile, velierul „ESMERALDA”, în porturile est-germane Warnemünde şi Rostock în luna mai a anului 1975. O altă vizită a unei nave aparţinând unui stat de pe continentul american a fost cea a navei de antrenament „Comodore MANUEL AZUETA” (fostul distrugător american „HURST”) aparţinând marinei Statelor Unite Mexicane, care între 19 şi 23 iulie 1980 a fost acostată în portul est-german la Rostock. La activităţile de diplomaţie navală desfăşurate cu acest prilej au participat şi secretarul marinei mexicane, amiralul Ricardo Chazaro Lara.

Prima vizită a unei nave aparţinând unui stat membru al NATO a avut loc în 1983. Nava de instrucţie „ARIS” a Academiei Navale din Grecia, considerată o navă de luptă, dar cu misiunea principală de a fi navă spital în timp de război, fiind dotată cu instalaţii artileristice de calibru 20 şi 40 de milimetri, pe timpul marşului său de instrucţie, a vizitat portul est-german Rostock între 30 iulie şi 3 august 1981.

Dintre statele riverane Mării Baltice, marina Republicii Democrate Germane a avut schimb de vizite cu Finlanda, Suedia şi Danemarca.

În 1976 a avut loc prima vizită a unei nave străine aparţinând statelor riverane Mării Baltice, altele decât U.R.S.S. şi Polonia. Marina est-germană şi cea finlandeză a făcut un schimb reciproc de vizite. Prima vizită a marinei finlandeze s-a desfăşurat în perioada 18 – 22 iunie 1976, sub conducerea şefului Academiei Navale finlandeze, căpitanul Johan Erik Torsten Helenius, în portul Warnemünde, când cu fregata „HÄMEENMAA” a staţionat în portul est-german. În august 1976, de la 2 la 7 august, un grup de nave ale marinei populare germane, format din dragoarele maritime „ANKLAM”, „KAMENZ” şi „STRALSUND”, considerate nave de antrenament, a făcut prima vizită în Finlanda, comandant al grupului de nave fiind comandantul Colegiului Naval, căpitanul de rangul 1 Kurt Schulz.

Următoarea vizită a marinei finlandeze a fost vizita puitorului de mine „POHJANMAA” folosit de către marina finlandeză ca navă de antrenament pentru Academia sa Navală în portul Rostock din perioada 14 – 18 iulie 1980. Prima navă de luptă din marina populară care a vizitat Finlanda, a fost fregata „BERLIN” care a acostat portul Helsinki de la 25 la 29 septembrie 1981.

Din 1982 şi până în 1989, între marina Finlandei şi cea R.D. Germane, au avut loc 3 schimburi de vizite reciproce. Finlandezii au vizitat portul Rostock în 1982 şi 1988 şi portul Stralsund în 1986, iar est-germanii au vizitat porturile finlandeze Helsinki (1985 şi 1989) şi Kotka (1988). Grupul de nave din marina finlandeză format din puitorul de mine „HÄMEENMAÄ” şi navele de patrulare „RUISSALO” şi „RÖYTTA” a vizitat Rostock-Warnemünde (12 – 14 iulie 1982), corveta finlandeză „TURUNMAA” a vizitează Stralsund (27 iunie – 1 iulie 1986) şi grupul

de nave format din corveta „TURUNMAA” şi navele dragoare „KUHA 25” şi „KUHA 26” a vizitat portul Rostock (23 – 26 iunie 1988). De cealaltă parte, grupul de nave format din navele dragoare „KYRITZ”, „RIESA” şi „RATHENOW” desfăşoară între 3 şi 7 septembrie 1985 cea de a patra vizită a navelor marinei populare a R.D.G. în Finlanda / portul Helsinki, un alt grup format din fregata „HALLE” şi nava de salvare „OTTO VON GUERICKE” intră în baza navală finlandeză Kotka (24 iulie 1987), iar fregata „ROSTOCK” şi nava salvare-remorcaj „WISMAR” au fost la Helsinki de la 15 la 17 august 1989.

Prima vizită în Republica Democrată Germană a unor nave ale Forţelor Navale ale Regatului Suediei a avut loc între 7 şi 10 octombrie 1984. Grupul de nave, constituit din navele şcoală (velier) „FALKEN” şi „GLADAN”, pe timpul marşului de instrucţie, a intrat în portul Rostock. Anterior avusese loc vizita comandantului marinei suedeze, viceamiralul Per Rudberg, în R.D.G. (20 – 24 septembrie 1982). Nava şcoală „FALKEN” a mai vizitat portul Rostock în septembrie 1987. Un alt grup de nave, format din navele dragoare „NÄMDO”, „BLIDÖ” şi „ARKÖ”, a vizitat portul Stralsund în perioada 2 la 5 septembrie 1986. Următoarea vizită a fost cea a navei de salvare submarine „CARLSKRONA (cea mai mare navă a marinei suedeze) care a staţionat Rostock în septembrie 1989.

În contra partidă, prima vizită a unor nave din *Volksmarine* în Suedia a avut loc abia în 1985. Grupul de nave dragoare a vizitat Suedia în 1985, pe timpul marşului de instrucţie în Marea Baltică (29 august - 7 septembrie 1985) a staţionat în portul capitalei Suediei, Stockholm, şi în cel al Finlandei, Helsinki. Portul suedez Göteborg a fost vizitat de corvetele (nave de apărare a coastei) „PRENZLAU” şi „RIBNITZ-DAMGARTEN” de la 15 la 19 august 1988.

În vara anului 1989 are loc prima vizită a unei nave a marinei britanice în Republica Democrată Germană. Fregata HMS „ACHILLES” a vizitat portul Rostock în perioada 9 la 12 iunie 1989. Comandantul navei, căpitanul-comandor Hugh Slade, a fost primit de către comandantul *Volksmarine*, viceamiralul Theodore Hoffman. Era a doua vizită a unei nave dintr-o ţară membră a NATO.

În 1990, între 10 şi 15 mai, cu ocazia aniversării a 35 de ani de la semnarea Tratatului de la Varşovia, Flota Unită a Mării Baltice a Forţelor Armate Unite ale statelor participante la Tratatul de la Varşovia, au făcut vizite reciproce de nave. Navele vânători de submarine „LÜBZ” şi „PERLEBERG” au fost la Baltiisk, comandantul marşului fiind căpitanul de rangul 1 Hans-Joachim Fechner, comandantul Flotilei a 4-a al marinei est-germane. Alte două nave, navele de debarcare „NEUBRANDENBURG” şi „SCHWERIN”, a fost în portul polonez Danzig. În contra partidă, câte două nave purtătoare de rachete din marina poloneză („HUTNIK” şi „MATALOWEZ”) şi din Flota sovietică de la Marea Baltică au staţionat în portul german Dranske-Bug.

Marina est-germană (*Volksmarine*) se desfiinţa la 2 octombrie 1990 ca urmare a reunificării istorice a Germaniei.

NAVAL DIPLOMACY IN THE WARSAW TREATY
(1955 - 1990)
-abstract-

Key Words: diplomacy, Warsaw Treaty, Soviet navy, Romanian navy, official visits

The change of leadership in Moscow in the spring of 1953 brought a fragile relaxation in relations between the U.S.S.R. and the West.
Soviet diplomatic expansion also had effects on the Soviet navy, which was used as a vector of this endeavor.

For almost a decade after the Second World War, the Soviet Navy remained in its own bases. The provision of new ships made it possible for Soviet ships to enter the seas adjacent to the U.S.S.R. and then into the planetary ocean. The first steps were taken in 1953 with the visit to Great Britain, in response to the invitation of the British government to participate in the coronation ceremonies of Queen Elizabeth, and the official visits to the communist states bordering the Black Sea and the Baltic Sea: Romania, Bulgaria and Poland.

REŢINEREA LA SOL A AVIOANELOR IL-18 ALE COMPANIEI „TAROM" ŞI INFORMAŢIILE CUNOSCUTE DE ŞEFUL LEGAŢIEI S.U.A. DE LA BUCUREŞTI (IANUARIE - MARTIE 1963)

Locotenent-colonel (r.) dr. Petre OPRIŞ[*]

Au trecut 62 de ani de la aterizarea forţată a unui avion de pasageri Il-18 al companiei „Tarom" în imediata apropiere a localităţii cipriote Paphos. Deoarece problemele de alimentare cu combustibil a avioanelor Il-18 au continuat să existe la Bucureşti după incidentul grav care a avut loc la 24 februarie 1962, ne-am propus să prezentăm câteva detalii despre acesta şi măsurile adoptate cu întârziere de autorităţile române pentru a preveni repetarea acelui eveniment. În acest scop, vom utiliza fotografiile cu totul inedite păstrate într-o arhivă din România, trei documente inedite elaborate la Bucureşti, în februarie şi martie 1963, de către şeful Legaţiei S.U.A. şi un raport al ministrului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.

La 24 februarie 1962, un avion Il-18 V (înmatriculat YR-IMB) se afla deasupra Mării Mediterane, la altitudinea de 7300 metri, când piloţii Virgil Georgescu şi Nicolae Anghel au fost surprinşi de oprirea bruscă a unui motor. După aproximativ zece minute de zbor, alte două propulsoare au încetat să funcţioneze, iar cel de-al patrulea motor al aparatului s-a oprit când avionul se afla la o altitudine de 1700 metri şi la 15 kilometri distanţă faţă de litoralul insulei Cipru.[1]

În acea zi de sâmbătă, avionul românesc efectua o cursă specială pe ruta Bucureşti-Belgrad-Atena-Nicosia, fără escale pe traseul respectiv, cu 79 de emigranţi de religie mozaică şi opt membri ai echipajului. Toţi pasagerii doreau să ajungă în Israel, iar aeroportul de destinaţie şi caracterul special al zborului sunt confirmate, printre altele, de manifestul de încărcătură al avionului.[2]

Deoarece navigatorul Boris Ferderber avea deja încercuite pe hartă terenurile plate care permiteau o aterizare de urgenţă, pe întregul traseu, piloţii Virgil Georgescu şi Nicolae Anghel au primit informaţii despre un loc potrivit pentru aterizarea cu trenul escamotat şi despre panta necesară de coborâre a aparatului, astfel încât să se ajungă pe terenul dezafectat al unui aerodrom utilizat de anglo-americani în cea de-a doua conflagraţie mondială. Terenul respectiv era situat în imediata apropiere a localităţii Paphos. Personalul de serviciu aflat în turnul de control al aeroportului de la Nicosia a fost înştiinţat de către piloţii români despre poziţia avionului şi despre oprirea necomandată a motoarelor. Totodată, a fost lansat prin radio un mesaj S.O.S.

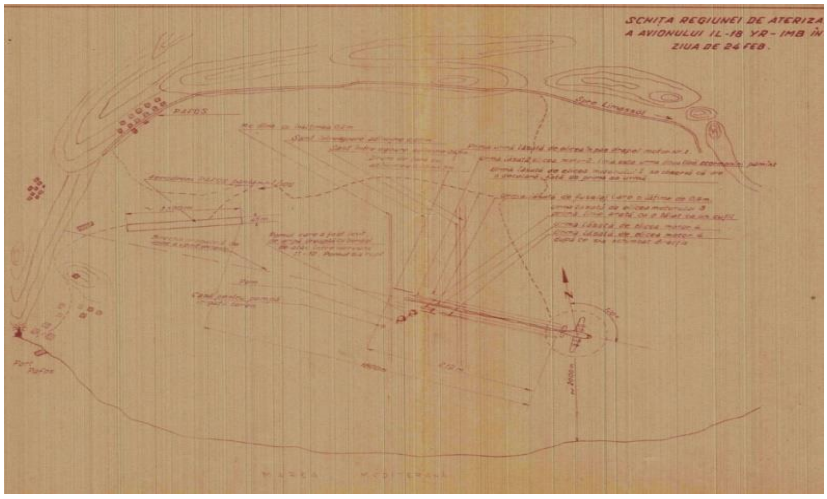
---

[*] Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varşovia; cercetător onorific dr., Institutul de Cercetări Socio-Umane „C.S. Nicolăescu-Plopşor" din Craiova.

[1] Arhivele Naţionale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), *fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri – Consiliul de Miniştri 1956-1966*, dosar nr. 25/1962, ff. 80; 82; 84.

[2] *Ibidem*, f. 75.

Din schiţa întocmită de autorităţile române rezultă că fostul aerodrom militar era prevăzut cu o pistă scurtă (de aproximativ 1300 m)[3], însă piloţii au preferat să aterizeze cu trenul escamotat pe un teren plat din imediata apropiere deoarece combustibilul aflat în rezervoarele avionului se putea scurge şi aprinde de la scânteile rezultate la aterizarea pe burtă, pe o pistă de beton, iar la sol nu exista nici un mijloc de stins incendii. Un pom aflat pe direcţia de aterizare a fost retezat cu o aripă după ce avionul a luat contact cu solul. Distanţa parcursă de aparatul Il-18 la aterizare a fost de 212 metri, iar plaja se afla la aproximativ doi kilometri de locul în care s-a oprit aparatul de zbor. Din fericire, nu au existat pierderi de vieţi omeneşti şi nici o rănire.[4] Toţi pasagerii au fost îmbarcaţi în autobuzele venite de la Paphos şi transportaţi la Nicosia împreună cu bagajele lor.[5]



Pentru a descoperi cauza acelui incident, specialiştii sosiţi la locu,l aterizării au săpat un şanţ adânc în dreptul unui motor, au demontat elicea avariată şi au pus alta în locul său. Apoi, a fost pornit motorul pentru a se verifica funcţionarea sa în condiţiile de oprire în aer. Acel experiment a demonstrat faptul că motorul nu s-a defectat în timpul zborului, iar cauza evenimentului grav era alta: gheaţa acumulată în filtrele de combustibil ale motoarelor.

Au urmat o reparare expeditivă a avionului în acelaşi loc, mutarea sa la capătul pistei aerodromului, o decolare cu emoţii şi un zbor spre un aeroport din U.R.S.S. (la începutul lunii martie 1962). În schimbul acelui avion, compania „Tarom" a primit unul nou.

---

[3] *Ibidem*, f. 76.

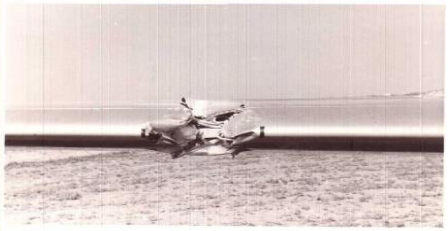
[4] *Ibidem*, f. 60; *79 passengers escape unhurt. Airliner in Paphos Field. „Magnificent landing" by Rumanian pilot*, în „Cyprus Mail", vol. 58, no. 5772, Sunday, February 25, 1962, p. 1.

[5] A.N.I.C., *fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri – Consiliul de Miniştri 1956-1966*, dosar nr. 25/1962, f. 81.

Motorul pregătit pt. pornire

Funcționarea motorului în condițiile de oprire în cer.

Deteriorarea flapsului



Deteriorarea produsă prin retezarea pomului de planul avionului

Un an mai târziu, William A. Crawford a informat Departamentul de Stat al S.U.A. despre reţinerea la sol a celor trei avioane Il-18 deţinute de compania

„Tarom”. De exemplu, în telegrama trimisă la 13 februarie 1963, şeful Legaţiei S.U.A. de la Bucureşti a menţionat astfel:

„13. *IL-18's Grounded*

The three IL-18's of the TAROM international fleet have been grounded since January 31. IL-14's have replaced the IL-18's during this period. On IL-14 TAROM flight RO 205 Vienna-Bucharest February 12, the stewardess revealed that the grounding of IL-18's was due to icing in the fuel lines. (CONF)

Comment: Difficulties have appeared previously in these aircraft. Icing in the gas lines, however, has not been reported before. (CONF)”[6].

După o săptămână, William A. Crawford a revenit la acel subiect şi a informat conducerea Departamentului de Stat despre „*Motivele invocate pentru menţinerea la sol a* [avioanelor] *Il-18*[:]

Un apropiat al lui Petre PATRESCU (*sic!*), director al TAROM, a declarat că, în urma unei anchete, consilierul Ministerului Transporturilor a motivat astfel reţinerea la sol a flotei de [avioane] IL-18 a [companiei] TAROM:

(1) Oficialii TAROM şi ai Ministerului Transporturilor nu au citit toate manualele tehnice ale IL-18.

(2) Sovieticii au refuzat să ofere TAROM-ului aditivi de combustibil pentru eliminarea îngheţului.

Operaţiunile cu IL-18 au fost reluate pe 16 februarie, după ce au fost reţinute la sol începând de la 25 ianuarie.

Comentariu: Conform relatărilor, refuzul sovietic privind aditivii pentru combustibil s-a bazat pe [raţiuni de] securitate militară. Prin urmare, românii au căutat aditivi de combustibil în Europa de Vest, având Anglia ca primă soluţie”[7].

---

[6] *William A. Crawford, Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, February 13, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; General Records of the Department of State, Record Group 59 (RG 59), National Archives at College Park, College Park MD (NACP).

I.E. „13. *Reţinerea la sol a IL-urilor 18*[:]

Cele trei IL-18 ale flotei internaţionale „TAROM” au fost reţinute la sol începând de la 31 ianuarie. IL-urile 14 au înlocuit IL-urile 18 în această perioadă. În cursa aeriană RO 205 „TAROM”, Viena-Bucureşti, [efectuată] la 12 februarie cu un IL-14, stewardesa a dezvăluit faptul că reţinerea la sol a IL-urilor 18 s-a datorat îngheţului apărut în conductele de combustibil. (CONF[IDENŢIAL])

Comentariu: Anterior, au apărut dificultăţi la aceste aeronave. Cu toate acestea, îngheţul în conductele de combustibil nu a fost raportat înainte. (CONF[IDENŢIAL])”. (Traducerea şi adaptarea textului: Petre Opriş).

[7] *William A. Crawford, Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, February 20, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; RG 59, NACP.

Data exactă privind reţinerea la sol a celor trei avioane Il-18 aflate în înzestrarea companiei „TAROM” este 25 ianuarie 1963. În raportul pe care l-a trimis lui Alexandru Drăghici (vicepreşedinte al Consiliului de Miniştri şi ministru al Afacerilor Interne), Dumitru Simulescu a precizat data respectivă în contextul problemelor care se înregistrau la alimentarea cu combustibil la acele avioane. Raportul complet, întocmit de ministrul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, îl prezentăm în continuare.

În Arhivele Naţionale ale S.U.A. există şi o altă telegramă privind problemele deosebite cu care se confrunta compania „TAROM” şi modul în care autorităţile comuniste de la Bucureşti încercau să le rezolve. La 15 martie 1963, William A. Crawford a informat Departamentul de Stat al S.U.A. despre zvonul privind demiterea directorului companiei, precum şi despre diferenţele care au apărut între piloţii tineri şi cei în vârstă în ceea ce privea planificarea zborurilor pe rutele internaţionale, astfel:

„12. *Removal of TAROM Director Rumored*

It is reliably understood that the Rumanian Ministry of Transport is so dissatisfied with the TAROM Airline operational deficit that Transport Ministry officials are said to be discussing removal of its director, Petre PATRESCU (*sic!*), and his replacement by Vladimir STINGACIU, a former TAROM director who is now Counselor for the Ministry. (CONF)

Comment: Reportedly Patrescu, a dedicated party engineer, erred in engrossing himself too deeply in the technical rather than strictly operational and profit-making aspects of the airline. (CONF)

13. *Young TAROM Pilots Get Preferential Treatment*

It is also reliably understood that TAROM senior pilots are suffering discrimination in flight scheduling and that junior pilots trained under the present regime are now being assigned the most desired international flights. (CONF)

Comment: Those TAROM pilots who received prewar training may be finding it more difficult than the younger pilots to adjust to the demands of the political system. (CONF)”[8].

---

[8] *William A. Crawford, Minister Plenipotentiary (Romania), to Department of State, Bucharest, Romania, March 15, 1963*; File: POL 2-1 Joint Weekas RUM, nepaginat; Box 4027; POL 19 GOV. OF DEPENDENCIES, RHOD & NYAS 7/1/63, POL 2-3 POLITICO-ECONOMIC REPORTS RUM; Central Foreign Policy File, 1963; RG 59, NACP.

I.E. „12. *Zvon despre demiterea directorului* [companiei] *„TAROM”*

Este de încredere faptul că Ministerul Transporturilor din România este atât de nemulţumit de deficitul operaţional al companiei aeriene „TAROM”, încât oficialii din Ministerul Transporturilor discută despre revocarea directorului său, Petre PATRESCU (Pătrescu sau Petrescu? – *nota P. Opriş*), şi înlocuirea sa cu Vladimir STINGACIU (Stîngaciu – *nota P. Opriş*), fost director al „TAROM”, care este acum consilier în minister. (CONF[IDENŢIAL])

Comentariu: Se pare că Patrescu, un inginer dedicat partidului, a greşit implicându-se prea mult în aspectele tehnice, în loc de cele strict operaţionale şi de obţinere de profit ale companiei aeriene. (CONF[IDENŢIAL])

13. *Tinerii piloţi TAROM primesc tratament preferenţial*

Din păcate, nu am reuşit să îl identificăm pe directorul menţionat de diplomatul William A. Crawford în telegramele sale: Petre Patrescu. Ceea ce cunoaştem cu siguranţă este faptul că, în perioada care a urmat, compania „TAROM" a fost condusă de Traian Rogojan, nu de inginerul Vladimir Stîngaciu. După doi ani de la aterizarea forţată la Paphos a avionului Il-18 V, pilotat de Virgil Georgescu şi Nicolae Anghel, Traian Rogojan a iniţiat o discuţie cu un membru al Legaţiei S.U.A. din capitala României despre performanţele tehnice ale avionului „Boeing 727" (nou, la acea vreme) şi a solicitat la 13 februarie 1964 câteva date comparative cu aparatul „Caravelle 6 R". Sursele americane pe care le-am consultat îl indică pe Traian Rogojan cu funcţia de director al companiei „TAROM".

În încheiere, se cuvine să amintim echipajul complet al avionului Il-18 V implicat în evenimentul care a avut loc la 24 februarie 1962: pilot comandant Virgil Georgescu (veteran de război şi, din 1959, pilot-şef al companiei „Tarom"), copilot Nicolae Anghel, navigator Boris Ferderber (veteran de război), operator radionavigant Emilian Rotaru, mecanic de bord Mircea Trandafir şi însoţitoarele de bord Nina Frîncu, Viorica Huţanu (prima femeie stewardesă din România) şi Elisabeta Crîşmaru.[9]

Iniţial, Alexandru Bârlădeanu a consemnat pe documentul primit de la Alexandru Drăghici despre cazul „Paphos" doar propoziţia „Trebuie recompensaţi piloţii"[10]. Propunerea sa a fost completată, pe bună dreptate, deoarece întregul echipaj a acţionat profesionist la 24 februarie 1962 şi toţi cei enumeraţi au fost decoraţi de autorităţile de la Bucureşti.[11]

ANEXĂ

Raportul întocmit în luna februarie 1963 de Dumitru Simulescu (ministrul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor) şi trimis lui Alexandru Drăghici (vicepreşedinte al Consiliului de Miniştri şi ministru al Afacerilor Interne), referitor la problemele privind alimentarea cu combustibil a avioanelor Il-18 deţinute de compania „Tarom".

[Ştampilă şi consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră:]
Nr. 238 / Al[exandru]. *D*[răghici]
28 II [1]*963*

De asemenea, este de încredere faptul că piloţii seniori ai TAROM sunt supuşi unei discriminări în programarea zborurilor şi piloţilor juniori pregătiţi în regimul actual li se atribuie acum cele mai dorite zboruri internaţionale. (CONF[IDENŢIAL])
Comentariu: Acei piloţi TAROM care s-au format înainte de război ar putea descoperi că le este mai greu decât piloţilor tineri să se adapteze la cerinţele sistemului politic. (CONF[IDENŢIAL])". (Traducerea şi adaptarea textului: Petre Opriş).

[9] A.N.I.C., *fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri – Consiliul de Miniştri 1956-1966*, dosar nr. 25/1962, f. 60.

[10] *Ibidem*, f. 12.

[11] *Istoria aviaţiei române*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984, p. 456.

[Ştampilă:] *20 MAI 1963*

[Consemnare manu, cu stilou cu cerneală albastră:] *Tr. 130 – 21 V 63*

TOVARĂŞULUI DRĂGHICI ALEXANDRU
VICEPREŞEDINTE AL CONSILIULUI DE MINIŞTRI

Pentru a înlătura pericolul de avarii din cauza alimentării cu combustibil, a avioanelor IL-18 şi pentru aplicarea instrucţiunii pentru folosirea şi controlul carburanţilor şi lubrifianţilor şi a lichidelor speciale din aviaţia civilă, am luat următoarele măsuri:

- La data de 4 februarie a fost numit un colectiv de specialişti care a primit ca sarcină să analizeze cauzele fenomenelor apărute în petrolul special T – 1 şi să ia măsurile necesare pentru eliminarea lor.

Pentru a se crea condiţiile minime impuse de respectarea instrucţiunii şi dispoziţiunii sosite din U.R.S.S., colectivul a stabilit un plan de acţiune privind organizarea alimentării aeronavelor IL-18 cu petrol de calitate care a constat din următoarele:

1. S-au prelevat mostre de petrol din rezervoarele depozitului Otopeni şi din rezervoarele aeronavelor, care au fost transportate la laboratorul rafinăriei nr. 1 Ploieşti unde s-au efectuat în prezenţa colectivului o serie de probe, ca: distilarea fracţionară, temperatura de tulburare (apariţia cristalelor de gheaţă), temperatura de congelare.

Cu această ocazie s-a constatat că petrolul aflat în rezervoarele aeronavelor IL-18 (amestec de petroluri diferite, provenite din alimentarea pe diferite aeroporturi străine) nu corespunde condiţiilor impuse prin ord[inul]. „Aeroflot” nr. 489/1959.

Congelarea a început la minus 53º C şi s-a terminat la minus 57º C, în loc de a începe la temperatura de minus 60-65º C.

S-a mai constatat că ultimele 2 cazane cisternă C.F.R. (circa 100 tone) sosite în depozitul Otopeni, la data de 26 I 1963, aveau plumburile de sigilare şi capacele violate, permiţând astfel ca umiditatea din atmosferă să pătrundă înăuntru peste petrol, care ştim că este foarte higroscopic şi să-l contamineze. În acest petrol, găsindu-se cristale multiple de gheaţă, nu va mai putea fi folosit, urmând a fi dat pentru consumul pieţii.

Petrolul din rezervoarele depozitului Otopeni (de provenienţă cehoslovacă) a corespuns condiţiilor impuse cu ocazia analizelor, deşi, şi în acest petrol, supus în autoalimentare la operaţia de prerăcire, după circa 12 ore, la o temperatură de -26º C, au început să apară cristale în toată masa de petrol.

2. Faţă de aceste constatări s-au luat următoarele măsuri:

a) S-a golit, curăţat şi spălat întreaga instalaţie de combustibil (rezervoare, canalizări, filtre etc.) de la bordul aeronavelor IL-18, respectându-se întocmai instrucţiunile de deservire tehnică.

b) S-au curăţat şi spălat în interior autoalimentatoarele de 16 tone (tip T.Z.-16) în care apoi s-a introdus petrol din depozitul Otopeni şi anume din rezervoarele a[l] căror conţinut a îndeplinit cu ocazia analizelor condiţiile impuse.

c) S-au efectuat decantările de control şi analizele de aeroport, pe aeroportul Băneasa, înainte de a se trece la alimentarea aeronavelor.

d) Înainte de alimentare a fost introdus în petrol lichidul „I" anticongelant (sosit din URSS prin avion la 7 II a.c.) în proporţia stabilită de instrucţiunile sovietice.

e) Rezervoarele aeronavelor au fost umplute complet cu petrol, pentru a nu rămâne spaţii libere în care să se poată condensa umiditatea atmosferică, iar petrolul la rândul său să absoarbă apa provenită din condensări.

După îndeplinirea acestor operaţiuni, aeronavele IL-18 au fost considerate pregătite de zbor din punct de vedere al alimentării.

3. În paralel cu aceste măsuri şi operaţiuni de pregătire a aeronavelor IL-18 pentru zbor, s-au prelucrat cu întregul personal din DTA (tehnic şi navigant) care are contingenţă cu exploatarea tehnică a aeronavelor IL-18, alimentare[a] şi manipularea şi controlul calitativ al petrolului special T–1, instrucţiunile respective (ordin[ul] „Aeroflot" nr. 489/[1]959) şi actul tehnic nr. 1 din 8 II 1963, întocmit de colectivul de specialişti, numit prin ordinul Ministrului din 5 II 1963.

De asemenea s-a hotărât ca ordinul „Aeroflot" nr. 489/1959 să fie tipărit până la 20 II 1963, în 300 exemplare sub forma unei broşuri de buzunar şi să fie difuzat întregului personal tehnic şi navigant, ca o instrucţiune de serviciu obligatorie.

Pentru ca această instrucţie să fie mai bine asimilată, s-a hotărât ca întregul personal navigant şi tehnic să fie seminarizat între 1-15 III 1963, urmând apoi ca bianual, cu ocazia examinărilor personalului navigant, tehnic şi aeroportuar, înainte de începerea exploatării de vară şi iarnă, această problemă să facă parte din programul de examinare cu cuantumul ce revine fiecărei specialităţi (piloţi, mecanici de bord, inginerii din exploatare şi C.T.C., personalul din sectorul combustibili şi lubrefianţi etc.).

4. Pentru a se asigura continuarea alimentării cu petrol special T–1 a aeronavelor IL-18 pentru o perioadă mai lungă, s-a asigurat un stoc de 180 tone în depozitul Otopeni şi 500 tone în depozitul rafinăriei nr. 1 Ploieşti (în baza buletinelor de analiză efectuate).

5. În scopul îmbunătăţirii calităţii petrolului special T–1 din punct de vedere al higroscopicităţii, a temperaturii de cristalizare şi congelare etc., s-a discutat cu Ministerul Industriei Petrolului şi Chimiei şi începând de la data de 1 III a.c. se va fabrica un petrol cu o serie de caracteristici îmbunătăţite. Ministerul Industriei Petrolului şi Chimiei a şi emis un ordin în acest sens, în care se prevede şi cedarea, prin închiriere către TAROM, a unui rezervor depozit de circa 250 tone şi a unui rezervor de serviciu de circa 28 tone complet izolate şi special pregătite în depozitul Mogoşoaia, începând de la 25 II 1963.

6. Pentru depozitarea în bune condiţiuni a petrolului, benzinelor şi lubrefianţilor de aviaţie până la construirea unui depozit adecvat, s-au luat următoarele măsuri:

a) Rezervoarele de la depozitul Otopeni se vor curăţa şi spăla periodic, pe măsură ce se vor consuma din ele petrolul până la nivelul stabilit, de la partea inferioară a rezervorului (2 rezervoare au şi fost din nou curăţate şi spălate).

b) La fiecare grup de 2 rezervoare se vor monta, la gurile de vizitare, capace dotate cu ţeavă sorb, prevăzute cu ventile de izolare individuală a rezervoarelor şi cu T-eu comun de racordare direct la furtunul de alimentare a autocisternelor. Astfel, se va evita pătrunderea umidităţii şi apei în rezervoare, târârea furtunelor pe pământ, cu care ocazie se pot strecura impurităţi, uşurându-se totodată şi munca încărcătoarelor. De asemenea, fiecare grup de 2 rezervoare va fi dotat cu o scară de acces la rezervoare. Până în prezent s-au executat aceste lucrări la 2 grupuri de rezervoare (capacitate = 300 tone), urmând ca până la 5 III a.c. să se mai efectueze aceleaşi lucrări încă pentru 2 grupuri.

Petrolul depozitat în aceste 4 grupuri de rezervoare va constitui stocul de rezervă pentru circa 10 zile în perioadele de vârf de trafic aerian, acest stoc va fi reîmprospătat trimestrial pentru a nu se denatura.

c) Consumul curent de petrol special T–1, cu data de 1 III 1963, se va asigura din rezervoarele de la depozitul Mogoşoaia (250 tone rezervoare depozit + 28 tone rezervor de serviciu) pus la dispoziţia TAROM de către Ministerul Industriei Petrolului şi Chimiei. Instalaţia de rezervoare arătată mai sus, care se află în curs de reamenajare şi curăţire va fi pusă la dispoziţia TAROM începând de la 25 II a.c. pe baza unui contract anual.

d) Odată cu măsurile enumerate mai sus pentru aprovizionarea, depozitarea şi manipularea petrolului special pentru motoarele cu reacţie, s-au luat o serie de măsuri pentru punerea în ordine a depozitului de benzină şi lubrefianţi de la Băneasa, cu o capacitate de 150 tone (montarea grupurilor de electropompe, suporţi pentru furtunurile de alimentare, trotuare de acces la gurile de descărcare şi căminele de control al decantărilor etc.).

7. În vederea asigurării unei respectări stricte a instrucţiunilor de depozitare, manipulare şi utilizare a combustibililor (petrol şi benzine) şi a lubrefianţilor şi unsorilor, s-a luat măsura de înfiinţare a unui laborator pentru controlul combustibililor şi lubrefianţilor. Acest laborator se va amenaja pe aeroportul Băneasa, într-o clădire afectată special acestui scop şi care se află în prezent în curs de amenajare. Pentru dotarea acestui laborator s-a procurat până în prezent utilajul minim necesar probelor de petrol şi benzine, urmând ca în continuare să se completeze şi restul de utilaj şi mobilier.

Funcţionarea normală a laboratorului va începe la 1 III a.c., dată până la care se va asigura şi personalul necesar prin transfer de la Ministerul Industriei Petrolului şi Chimiei (laboranţi şi tehnicieni în petrol).

Până la 1 III a.c. cu mijloacele existente şi măsurile luate, se pot asigura probele şi analizele cerute de ordinul nr. 489/[1]959 „Aeroflot”, prin laboratorul rafinăriei nr. 1 Ploieşti şi utilajul aflat pe aeroport cu specialiştii existenţi.

8. Întrucât aceeaşi problemă a petrolului special se pune şi pentru aeroportul M. Kogălniceanu de la Constanţa, urmează ca după rezolvarea celor de la Băneasa şi pe acest aeroport să se ia măsurile necesare, astfel încât începând de la 15 IV a.c. traficul aerian internaţional pe aeroportul M. Kogălniceanu să poată începe în condiţii cât mai bune.

Faţă de măsurile luate şi indicate la punctele 1-7 din prezentul referat, considerându-se îndeplinite condiţiile minime pentru exploatarea aeronavelor IL-18, începând cu data de 16 II a.c. a reînceput traficul aerian internaţional cu acest tip de aeronavă, care fusese suspendat de la 25 I a.c.

Bucureşti, /II/1963
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ŞI TELECOMUNICAŢIILOR
(ss.) D. Simulescu

- Arhivele Naţionale Istorice Centrale, *fond Preşedinţia Consiliului de Miniştri – Consiliul de Miniştri 1956-1966*, dosar nr. 7/1963, ff. 1-4.

THE GROUNDING OF TAROM IL-18 AIRLINERS AND THE INFORMATION KNOWN BY THE U.S. LEGATION HEAD IN BUCHAREST (JANUARY-MARCH 1963)

- abstract -

Key Words: airplane, Cyprus, IL-18, Romania, the Soviet Union, the United States of America

It has been 62 years since an Il-18 airliner of Tarom company was forced to land by emergency near the Cyprus village of Paphos. As the problems of refueling Il-18 airliners continued in Bucharest after this very serious incident that took place on February 24, 1962, we set out to present some details about it and the decisions which have been taken by the Romanian authorities for preventing a new event. For this purpose, we had to use the completely unique photographs kept in an archive in Romania, some original documents wrote in Bucharest, in February and March 1963, by the chief of Legation of the United States of America and a report wrote by the Romanian Minister of Transport and Telecommunications.

GUVERNANȚĂ SUBREGIONALĂ: PROCESUL DE COOPERARE DUNĂREANĂ. REPERE

Conf. univ. dr. Mariana COJOC[*]

Motivare

„Jocul puterilor" sau reconfigurarea centrelor de putere după încheierea Războiului Rece s-a proiectat, aş putea spune, într-o manieră mai mult sau mai puțin previzibilă.

Statele Unite ale Americii au avut ocazia consolidării hegemonice împreună cu Occidentul extins.

Pe continentul european, după cum se știe, fostele state ieșite din spațiul comunist, s-au înscris pe traiectul integrării euro-atlantice.

Procesul, pentru toți participanții „jocului" neo-funcționalist a fost complicat, comunitățile trecând prin reconfigurare instituțională și decizională în trasarea politicilor publice adaptate la noile și viitoarele extinderi de după intrarea în vigoare a Tratatului de la Maastricht.

Provocările aduse însă de trecutul apropiat și punctez doar câteva: atentatele teroriste din 11 septembrie 2001 (S.U.A.), din 23 octombrie 2002 (Moscova), 11 martie 2004 (Madrid), 7 iulie 2005 (Londra), noiembrie 2015 (Paris) la care adăugăm criza financiară cu toate ramificațiile societale (2008), „Primăvara Arabă", de asemenea, cu toate consecințele sale, „momentul" Crimeea, pandemia Covid-19, dar și anul 2022 – anul războiului din Ucraina – toate acestea sunt doar câteva dintre reperele ce pot sau nu deveni borne ale readaptării guvernanței internaționale.

Pentru ca această readaptare să traseze coordonate pentru un sistem *stabil* al Relațiilor Internaționale (R.I.), *stabil* și exportator de *pace* și *securitate,* are nevoie, în primul rând, de consolidare teoretică la nivelul *sistemului* R.I., *subregional*, *regional*, *global*.

Profesorul Ulf Engel, director Integrated Research Training Group, prin cercetările desfășurate începând cu anul 2016 în cadrul Collaborative Research Center din Leipzig, a încercat lansarea unui vocabular teoretic al regionalizării și organizațiilor regionale, subliniind faptul că pentru știința politică, organizațiile regionale sunt, în primul rând, *subtipuri* definite geografic de organizațiile internaționale ce creează categorii de actori, programe, acțiuni articulând noi norme și reguli, toate acestea mergând pe colaborarea interguvernamentală în care cooperarea regională între state duce la stabilirea interconectivității și cunoașterea/înțelegerea celuilalt[1].

---

[*] Universitatea „Ovidius", Constanța.

[1] Ulf Engel, „Regionalisms and Regional Organizations", *Spatial Formats under the Global Condition*, edited by Matthias Middell and Steffi Marung, Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg, 2019, pp. 310-333. https://doi.org/10.1515/9783110643008-012

Cooperare Regională pentru România

În acest context, România în vecinătatea sa complexă, adaptată mai mult sau mai puțin la noile provocări sistemice/subsistemice, este parte a arhitecturii neo-funcționaliste, membru activ în organizațiile regionale și internaționale.

În ceea ce privește dinamica organizațiilor regionale, în 2024, la Institutul European din România a fost publicat studiul *Rolul mecanismelor regionale de cooperare în contextul geopolitic actual. Oportunități și provocări pentru România*[2]. Pentru dimensiunea organizațiilor regionale, potrivit autorilor, România face parte din 13 formate de cooperare regională: „Comisia Dunării (CD), 1948; Inițiativa Central Europeană (ICE), 1989; Organizația de Cooperare Economică la Marea Neagră (OCEMN), 1992; Procesul de Cooperare din Europa de Sud-Est (PCESE), 1996; Formatul trilateral România-Polonia-Ucraina (RPU), 1997; Procesul de Cooperare Dunăreană (PCD), 2002; Consiliul Cooperării Regionale (CCR), 2008; Sinergia Mării Negre (SMN), 2008; Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării (SUERD), 2011; Formatul trilateral România-Polonia-Turcia (RPT), 2012; Formatul București 9 (B9), 2015; Inițiativa celor Trei Mări (I3M), 2016; Comunitatea Politică Europeană (CPE), 2022”[3].

Prin urmare, pentru zona Dunării, cu mențiunea subliniată a *interconectivității* organizaționale, avem Comisia Dunării - readaptată realităților de după cel de Al Doilea Război Mondial (cu întreaga istorie a Comisiei Europene a Dunării din 1856) – organizație interguvernamentală; Procesul de Cooperare Dunăreană – forum de cooperare regională și Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării.

Procesul de Cooperare Dunăreană și Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării: secvențe

La 27 mai 2002, la inițiativa României și Austriei la care s-au adăugat Comisia Europeană și Pactul de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est, a fost lansat Procesul de Cooperare Dunăreană, forum neinstituționalizat. Conform site-ului Ministerului Afacerilor Externe din România, forumul este „structurat pe mai multe dimensiuni sectoriale (economică și dezvoltare durabilă, ecologică, culturală, navigație, turism, cooperare subregională), subsumate unei dimensiuni politice care are rolul de a stabili liniile directoare ale viitoarei cooperări și de a identifica proiectele prioritare care urmează a se realiza în cadrul dimensiunilor sectoriale. Obiectivul său fundamental îl constituie armonizarea și valorizarea eficientă a diverselor inițiative de cooperare în regiunea dunăreană, în lumina valorilor și

[2] Octavian-Dragomir Jora (coord.), Marius-Cristian Neacșu, Cezar Teclean, *Rolul mecanismelor regionale de cooperare în contextul geopolitic actual. Oportunități și provocări pentru România*, „Studii de Strategie și Politici” (SPOS) 2023, Nr. 3, București, Institutul European din România, 2024, p. 44.

[3] *Ibidem*, p. 44.

standardelor europene, având în vedere că, în contextul extinderii Uniunii Europene, Dunărea a devenit, practic, un fluviu interior al Uniunii”[4].

Statele participante în cadrul forumului sunt: România, Austria, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Cehia, Croația, Germania, Republica Moldova, Serbia, Slovacia, Slovenia, Ucraina, Ungaria împreună cu Comisia Europeană și Consiliul Cooperării Regionale, iar cu statut de observator: Franța, Federația Rusă, Statele Unite ale Americii și Macedonia de Nord[5].

Menționăm, de asemenea, pentru construcția politicilor comunitare, rolul Convenției pentru protecția fluviului Dunărea (*Danube River Protection Convention*) semnată de statele riverane la 29 iunie 1994, la Sofia (Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Germania, Ungaria, Moldova, România, Slovacia, Slovenia, Ucraina și Comunitățile Europene; Serbia și Muntenegru în 2003, 2008; Bosnia și Herțegovina în 2005)[6], la conturarea Regiunii fluviului Dunărea în cadrul Uniunii Europene. Astfel, la 19 iunie 2009, Consiliul European a cerut Comisiei ca până în 2010 să prezinte o strategie pentru regiunea Dunării. Prin urmare, Comisia a prezentat Parlamentului, Consiliului, Comitetului Economic și Social și Comitetului Regiunilor la 8 decembrie 2010 – *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării*[7]. Evident, finalizarea documentului a fost precedată de numeroase dezbateri, iar aici menționăm: conferința în domeniul dezvoltării economico-sociale și Summit-ul Dunării la nivel de prim-miniștri ai statelor din cadrul Procesului de Cooperare Dunăreană 25-26 februarie 2010, la Budapesta (Ungaria)[8], forumul fiind o platformă pentru conturarea Strategiei comunitare.

Strategia a fost însoțită de un *Plan de Acțiune* dezvoltat pe cele patru dimensiuni punctate în aceasta: *conectivitate* (îmbunătățirea mobilității), *protejarea mediului*, *dezvoltare socio-economică*, *îmbunătățire sistemelor de guvernare*[9].

---

[4] Ministerul Afacerilor Externe, *România*, PCD https://www.mae.ro/node/1483 accesat 28.06.2024.

[5] *Ibidem*, https://www.mae.ro/node/1482 accesat 28.06.2024.

[6] Kristie Shepherd, *The Flow of Danube Cooperation: A History of Shared Responsibility*, „Danube Watch”, 1/2014 https://www.icpdr.org/publications/flow-danube-cooperation-history-shared-responsibility accesat 28.06.2024.

[7] European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, European Union, Strategy for Danube Region*, Brussels, 8.12.2010 COM (2010) 715 final
https://danube-region.eu/download/communication_from_the_commission_2010/?wpdmdl=625&refresh=5d5fe189964b61566564745 accesat 28.06.2024.

[8] Emilian M. Dobrescu, Vlad Popovici, *Research Report, Romania and the European Union Strategy for the Danube Region: Process, implementation and priorities*, „Strategy and Policy Studies” (SPOS), No. 2010, 3, Bucharest, European Institute of Romania, p. 17.

[9] European Commission, *Commission Staff Working Document, Action Plan. Accompanying document to the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, European Union Strategy for the Danube Region*, COM(2010)715, Brussls (2010) 1489

Ambele documente, *Strategia* şi *Planul de Acțiune* au fost adoptate de Consiliul de Miniștri, Consiliul Afaceri Generale la 13 aprilie 2011[10].

În *Introducerea Strategiei*, Comisia a subliniat:

„The Danube Region has changed dramatically. Most recently, there have been the 2004 and 2007 waves of EU enlargement. The world's most international river basin is now largely a European Union (EU) space. There are new opportunities to address its challenges and potential, especially to reinforce its efforts to overcome the economic crisis in a sustainable manner. Socio-economic development, competitiveness, environmental management and resource efficient growth can be improved, security and transport corridors modernised. The Danube can open the EU to its near neighbours, the Black Sea region, the South Caucasus and Central Asia. An EU Strategy for the Danube Region can contribute to EU objectives, reinforcing major EU policy initiatives, especially the Europe 2020 strategy"[11].

În prezent *Strategia Dunării* prezintă patru obiective generale cu 12 arii prioritare, mai precis: *interconectivitatea mobilității, protejarea mediului, sutenabilitate energetică, promovarea turismului și a culturii regionale, dezvoltarea societății cunoașterii, cooperare instituțională, cooperare în domeniul securității*[12].

Noua strategie comunitară a fost conturată după modelul Strategiei Uniunii Europene pentru Marea Baltică (2009): fără fonduri nou create, fără legislație specifică și fără noi structuri, implicarea statelor participante (Austria, Bulgaria, Croația, Cehia, Germania, Ungaria, România, Slovacia, Slovenia, Bosnia și Herțegovina, Moldova, Muntenegru, Serbia, Ucraina) fiind la nivel național, regional și local[13].

Interesant este faptul că în *Concluziile* Consiliului Afaceri Generale din 13 aprilie 2011, la punctul 20., s-a menționat faptul că, iată, Comisia a fost „invitată" să clarifice conceptul de strategie macro-regională pentru anul 2013[14].

„Considering the results achieved as well as experiences and good practices acquired during the implementation of existing macro-regional strategies, INVITES the Commission to clarify the concept of macro-regional strategies, to evaluate their

---

https://danube-region.eu/download/actionplaneusdr/?wpdmdl=624&refresh=5d5fe169b896a1566564713 accesat 28.062024.

[10]https://danuberegion.eu/download/121511/?wpdmdl=623&refresh=5d5fe14c196181566564684 accesat 28.06.2024.

[11] *Strategy for*..., p. 3.

[12] *Danube Region Strategy, One Strategy – 12 Priorities* https://danube-region.eu/about/priority-areas/ accesat 28.06.2024.

[13] *Strategy*... p. 12.

[14] Council of The European Union, for *Council conclusions on the European Union Strategy the Danube Region*, 3083rd General Affairs Council meeting Brussels, 13 April 2011, p. 4 https://danube-region.eu/download/121511/?wpdmdl=623&refresh=5d5fe14c196181566564684 accesat 28.06.2024.

value added and submit the outcomes to the Council and the European Parliament by June 2013”[15].

În anul 2013, Comisia a precizat:

„The macro-regional concept arose from a wish for a collective response to environmental deterioration of the Baltic Sea, and for concerted action on challenges and opportunities of that region. This resulted in the EU Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR), adopted 2009. The EU Strategy for the Danube Region (EUSDR) was adopted in June 2011, and the European Council invited the Commission to present an EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region by end 2014 subject to the evaluation of the concept. Other regions are considering the merits of the approach”[16]. În document s-a punctat faptul că pentru conturarea unei macro-regiuni este necesar ca *identitatea regională* să existe dar și o *planificare regională comună*[17] precum și *raportarea la principiile integrării, cooperării, coordonării, parteneriatelor și implementării guvernanței multi-nivel*. În ceea ce privește arhitectura guvernației, președinția (pentru asigurarea coerenței strategice se merge pe trioul președinției) este deținută de statele participante pe o perioadă de un an realizându-se coordonarea între palierele naționale și ariile prioritare în cooperare cu Comisia Europeană și Danube Strategy Point[18].

Guvernanța macro-regiunii este complexă dacă ne referim doar la interconectivitatea organizațională regională menționând doar simpla prezentare în cadrul *Strategiei Uniunii Europe pentru regiunea Dunării*… a listei cu un număr de aproximativ 100 de organizații și instituții[19].

Câteva concluzii:

- Procesul de Cooperare Dunăreană lansat în anul 2002 ca for de cooperare regională a devenit platformă pentru viitoarea *Strategie a Uniunii Europene pentru regiunea Dunării*;
- *Strategia Uniunii Europene pentru regiunea Dunării* reprezintă al doilea macro-proiect comunitar după *Strategia pentru Marea Baltică*;

---

[15] *Ibidem*.

[16] European Commission, Brusseles, 27.6.2013 COM(2013) 468 final, *Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions concerning the added value of macro-regional strategies* SWD(2013) 233 final, p. 2
https://danube-region.eu/download/com_added_value_macro_region_strategy_en/?wpdmdl=622&refresh=5d5fe12ce69d91566564652 accesat 28.06.2024 .

[17] *Ibidem*, p. 3.

[18] *EU Strategy for the Danube Region, Governance Arhitecture Paper*
https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2023/11/EUSDR-Governance-Architecture Paper_updated_2023-11_endorsed-2.pdf accesat 28.06.2024.

[19] Idem, *Organisations in the Region*
https://danube-region.eu/projects-and-funding/organisations-in-the-region/
accesat 28.06.2024.

- Definirea *macro-regiunilor* în documentele comunitare este bine conturată; subliniem ideea de *apartenență* a statelor participante la regiunea aflată în discuție, oricare ar fi prin împărtășirea aceloraşi *valori*, *coordonarea proiectelor,* dar şi încercarea reducerii *disparităților economico-sociale*; prin intensificarea procesului „people to people contact" se pot diminua discrepanțele societale regionale;
- *Regiunea Dunării* este, clar, una cu potențial major din toate punctele de vedere: economic, cultural, societal, în general, dar şi cu multe vulnerabilități punctate încă din *Raportul Comisiei Europene din 2011*, cel puțin pe zona *Justiție şi Afaceri Interne*;
- Din cele 100 de organizații interconectate prezentate oficial de *Strategia Uniunii Europene pentru Regiunea Dunării – Danube Cooperation Process*, în prezent, se identifică ca fiind:

„International Scientific Forum *Danube – River of Cooperation* is a non-profit, civil society organisation working for three decades to improve all forms of regional cooperation in the Danube Region, with focus on the close cooperation between the Danube region countries in transition"[20].

Având în vedere faptul că scurta noastră prezentare este parte a unui proiect de analiză a *guvernației regionale* cu studiu de caz: Uniunea Europeană respectiv România, considerăm că, în momentul de față, guvernanța multi-nivel multiplică pare, la infinit, paliere organizaționale / instituționale subsistemice, fără „a închide", de exemplu, pe cele informale - tip *forum*. Această multiplicare poate produce radicalizare subsistemică regională/organizațională şi blocare sistemică. Mai mult decât atât, sunt direcționate (local/național/supranațional) resurse (de toate tipurile) pentru susținerea unor organizații/instituții al căror rol a fost atins şi nu au proiectat, încă, un obiectiv bine conturat pentru viitor. Considerăm că este necesară o reproiectare teoretică a sistemului Relațiilor Internaționale, simțindu-se nevoia unui *Mono-Funcționalism* supranațional *sectorial*/*regional* în „computerul global" pentru evitarea *virusării* totale a *nodurilor de rețea* sau, altfel spus, radicalizarea acestora.

SUB-REGIONAL GOVERNANCE: THE DANUBE COOPERATION PROCESS. REFERENCES

-abstract-

Key Words: Danube, European Union, Regional governance, Danube Cooperation Process, EUSDR

After 1989, the reconstruction of organizations in South-East Europe became part of regional governance. Danube Cooperation Process is a forum part in governance architecture, the European Union implementing the Regional Strategy for the Danube.

[20] „*International Scientific Forum „Danube – River of Cooperation*" , http://danube-cooperation.com/en/ accesat 28.06.2024.

SFÂRȘITUL UNEI ISTORII - VEDETELE TORPILOARE ALE MARINEI MILITARE ROMÂNE

Dr. Carmen Irène ATANASIU[*]

„Voi muri cu adevărat atunci când se va duce și ultimul om care poartă cu sine amintirea existenței mele. Atunci voi fi cu adevărat mort, când nu voi mai exista în memoria nimănui”.

Irvin D. Yalom

„În Noiembrie 2023, se încheie istoria vedetelor torpiloare (VTAp și VTM) din România când vor fi scoase din serviciu - VTM 202 „Smeul” și VTM 204 „Vijelia”.

Această știre, postată de Liga Navală Română Mangalia, referitoare la ieșirea din serviciu a ultimelor vedete torpiloare din dotarea Marinei Militare, m-a dus cu gândul la familia acestor nave de luptă românești, care și-au transmis numele, în parte și misiunile, din generație în generație, înscriindu-se în tradiția acestei arme.

Convinsă de adevărul că ești cu adevărat mort când se va duce și ultimul om care poartă amintirea existenței tale, afirmație ce poate fi extinsă și asupra unor „obiecte” simbol pentru existența acelora care și-au trăit mare parte din viață în strânsă legătură cu ele, am considerat că o scurtă istorie a vedetelor torpiloare este necesară. Aceasta, poate, le va păstra în memoria urmașilor. Pentru că *scripta manent*, sigur, atât timp cât va rămâne...

Torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul”

Nave de luptă fluviale construite la șantierul „Thornycroft” din Anglia care au făcut parte din gruparea navelor, ce au intrat în dotarea flotilei de război române în anul 1882, în cadrul primului program naval înfăptuit după cucerirea independenţei naţionale.

Principalele caracteristici tehnico - tactice: deplasament 12 tone, lungime 18,8 m, lăţime 2,10 m, pescaj 1,7 m; puterea maşinii cu dublă expansiune 85 CP, viteza maximă 18 noduri; armament - câte un şcondru port-torpilă. Echipajul era format din 12 oameni, conduși de un ofițer.

Cele două nave au fost încadrate într-o secție a apărării submarine, ca anexe ale torpilorului de baraj „Alexandru cel Bun”. Destinate pregătirii echipajelor flotilei pentru atacul cu torpile, cele două torpiloare au efectuat exerciţii de torpile pe braţul Sf.Gheorghe şi au executat sondaje pe Dunăre până la Turnu Severin, în vederea stabilirii punctelor de pe fluviu în care se puteau executa baraje de mine. Odată cu înfiinţarea *Diviziei de Dunăre*, torpiloarele „Şoimul” şi „Vulturul” au fost repartizate acesteia, având ca misiuni pregătirea de luptă a echipajelor.

---

[*] *Comitetul Român* de *Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii* al Academiei Române; expert Patrimoniu Tehnic Naval al Ministerului Culturii; redactor-șef al Revistei „Marea Noastră” a Ligii Navale Române; carmen.atanasiu@gmail.com.

După 1890, odată cu introducerea torpilei autopropulsate (denumită în epocă *torpila automobilă)* aceste torpiloare şi-au pierdut valoarea militară, în ultimii ani ai secolului al XlX-lea, fiind utilizate numai pentru executarea unor misiuni de legătură şi comunicaţii ale marinei, iar după 1900 au fost casate.

Torpiloarele „Vifor", „Vârtej" şi „Vijelia" (TIP „VIFOR")

Trei nave maritime de luptă, construite în anii 1913-1914, în Imperiul Austro-Ungar. Au fost cedate României după Primul Război Mondial, în contul despăgubirilor de război. Au intrat în serviciul flotei române, la 19 ianuarie 1921.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 262 t, lungime 57,84 m, lăţime 5,78 m, pescaj 1,52 m, putere maşini 5000 CP; viteza maximă 24 noduri; armament: câte două mitraliere de 13,2 mm (torpiloarele „Vârtej" şi „Vijelia"), două tunuri de 66 mm (torpilorul „Vifor") şi două tuburi lanstorpile de 381 mm (torpilorul „Vârtej").

Încadrate în Divizia de Mare, torpiloarele tip „Vifor" au participat la procesul de instrucţie al echipajelor până în anul 1927, când au fost clasate.

Torpilorul „Fulgerul", din aceeaşi clasă cu torpiloarele tip „Vifor", şi din aceeaşi comandă, s-a scufundat într-o furtună pe drumul de venire în ţară.

Torpiloarele „Smeul", „Sborul" şi „Năluca" (TIP „SMEUL")

Nave de luptă fluviale comandate, la 30 martie 1887 de Ministerul de Război român şantierului „Société anonyme de Forges et chantiers de la Mediterranee" din Le Havre, Franţa. În acelaşi an, „Monitorul Oficial" din 14/26 iulie publica raportul ministrului de război, generalul Angelescu prin care noile torpiloare primeau numele de „Smeul", „Sborul" şi „Năluca". Navele au intrat în dotarea flotilei române în anul 1888; „Sborul" şi „Smeul" au sosit în ţară la 6 octombrie, iar „Năluca", la 22 octombrie.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 56 t, lungime 36,25 m, lăţime 3,45 m, pescaj 2,20 m, dotate cu câte o maşină cu doi cilindri de 578 CP, viteza maximă 21 noduri; armament: câte 2 tunuri cu tragere rapidă tip „Hotchkiss" de 37 mm cu câte 5 ţevi, 1 şcondru port-torpilă şi tuburi de lansat torpile. Echipaj 20 de oameni, pe fiecare navă.

Cele trei torpiloare au fost repartizate Depozitului flotilei şi Diviziei echipajelor flotilei, iar căpitanul Constantin Mănescu din Depozitul flotilei a fost numit prin înaltul decret nr.1284 din 27 aprilie 1889 comandant al Companiei I de torpilori şi al torpilorului „Smeul". în anul 1890, căpitanul Ion Coandă a fost numit comandant pe torpilorul „Sborul", iar apoi al celor trei torpiloare, **devenind primul comandant al primului grup de torpiloare româneşti**. Sub această comandă, în anii următori, torpilorul „Smeul" a participat la campaniile de instrucţie pe Dunăre, a executat exerciţii şi manevre. Torpiloarele „Sborul" şi „Năluca", făcând parte din Apărarea Mobilă, cu reşedinţa la Ţiglina, executau exerciţii de scurtă durată şi manevre pe braţul Sulina, până la mare. La 1 septembrie 1896, torpiloarele „Sborul", comandat de căpitanul Constantin Ciuchi, „Năluca", comandat de locotenentul Constantin Niculescu şi „Smeul", comandat de căpitanul Cezar Boerescu, împreună cu canonierele, au format o divizie pusă sub comanda superioară a colonelului Vasile Urseanu, care a participat la inaugurarea navigaţiei prin canalul Porţilor de fier.

Şi în anii următori cele trei torpiloare au continuat să fie folosite pe Dunăre şi la mare, în cadrul programului de instrucţie, manevre şi exerciţii.

La începutul Primului Război Mondial, aceste nave au fost încadrate în Divizia Uşoară.

Torpilorul „Smeul", întrucât se specializase în lansări de torpile şi avea viteză relativ mare, a fost întrebuinţat cu succes în patrulări şi ca navă de legătură între flota română şi comandamentul rus, efectuând cu această ocazie şi trageri asupra tranşeelor inamice.

La 30 septembrie 1916, sub comanda locotenentului Nicolae Gonta, torpilorul „Smeul" în fața portului Sulina, atacat de un submarin german, care a lansat o torpilă în direcţia navei noastre, a reușit să evite impactul printr-o manevră reușită. Apropiindu-se apoi până la 800 m de submarinul inamic, torpilorul „Smeul" i-a avariat periscopul şi i-a lovit turela cu câteva proiectile. Printr-un ordin de zi, comandantul Marinei a adus mulţumiri echipajului pentru modul cum s-a comportat în această acţiune, evidenţiind doi sergenţi, un caporal şi mai mulţi soldaţi din echipajul navei.

La 10 octombrie 1916, torpilorul „Smeul" s-a distins din nou în timpul unei acțiuni de împrăştiere a trupelor inamice ce se întăreau la Tulcea. Pentru aceste acțiuni de luptă reușite, locotenentul Gonta, comandantul torpilorului, a fost decorat cu ordinul rus „Sf.Ana" cl.a lll-a, cu spade.

În timpul operaţiunii de evacuare a materialului navigant pe fluviu, în noaptea de 12 decembrie 1916, torpilorul „Năluca" a fost, la rândul său, atacat de şalupele ruseşti care patrulau în zona Isaccea. În schimbul de focuri a fost rănit comandantul, căpitanul Gheorghiu, căpitanul francez de Breda aflat la bord şi un soldat.

Cu această ocazie, o parte din membrii echipajului au fost decoraţi cu ordine şi medalii de război: ordinele „Steaua României" şi „Coroana României" şi medalia „Bărbăţie şi credinţă".

Odată cu retragerea flotei la Chilia, torpilorul „Smeul" a fost ataşat crucişătorului „Elisabeta" pentru a participa la apărarea Sulinei, executând patrulări la gurile Dunării; „Sborul" a fost dus la Chilia Nouă, iar „Năluca" la Galaţi.

La 3 aprilie 1917, torpilorul „Smeul" primind însărcinarea de a pleca la Chilia cu materiale, corespondenţă şi câţiva oameni evacuaţi şi de a transporta la Ismail trei ofiţeri francezi, care comandau trupele de infanterie de la Sulina, s-a scufundat pe canalul Stari-Stambul, din cauza timpului nefavorabil. În acest naufragiu şi-au pierdut viaţa mai mulţi membri ai echipajului, între care: submaistrul militar cl.l Oto Angelescu, sergenţii Nicolae Moroşanu şi Niculai Şerban, soldaţii Stoian Barbu, loan Filip, Marin Grigore, Constantin Hanu, Gheorghe lorga, Petre Niţă, loan Metcu, Marin Răcăreanul, Răducan Răducan, Stancu Stănculescu şi Ştefan Târlea.

An de an, prin organizarea unor acțiuni comemorative și depuneri de coroane de flori, Liga Navală Română și Liga Maiștrilor Militari de Marină, omagiază acești eroi, parte înmormântați în cimitirul istoric din Sulina, și pe toți cei căzuți în Deltă și pe Dunăre în timpul celor două războaie mondiale.

După război şi celelalte două torpiloare, „Sborul” şi „Năluca” au fost scoase din dotarea Marinei Militare.

Torpiloarele „Zmeul”, „Zborul” şi „Năluca (TIP „ZMEUL”)

Nave maritime de luptă, construite în anul 1914, în şantierele navale din Fiume şi Triest, Imperiul Austro-Ungar. Aceste nave au fost cedate României de marina austro-ungară în contul despăgubirilor de război şi ai intrat în serviciul flotei române la 19 ianuarie 1921.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 266 t, lungimea 57,84 m, lăţimea 5,78 m, pescajul 1,52 m, puterea maşinii: 5000 CP, viteza maximă 24 noduri; armament: câte două tunuri cu calibru de 66 mm, două mitraliere antiaeriene calibru 13,2 mm, două tuburi lans-torpile calibru 450 mm.

Cele trei torpiloare au fost puse la dispoziţia Diviziei de Mare. În toată perioada interbelică, au fost folosite în programul de instrucţie a echipajelor, executând exerciţii cu torpile de 450 mm, trageri de artilerie sau funcţionând ca staţionare la Sulina, asigurând misiuni de patrulare în zonă.

Odată cu intrarea României în cel de Al Doilea Război Mondial, cele trei torpiloare, încadrate în Forţele Navale Maritme, au participat la acţiuni de instalare a unor baraje de mine, la misiuni de patrulare şi recunoaştere, dar şi la atacarea unor nave inamice. La 9 iulie 1941, de exemplu, torpilorul „Năluca”, împreună cu vedetele torpiloare, au atacat două submarine sovietice, în zona Tuzla. La 22 iulie 1941, postul Radio-Moscova a anunţat că au fost pierdute în Marea Neagră cinci submarine sovietice. Două dintre acestea, erau cele scufundate prin luptă la 9 iulie, de marina noastră de război.

La data întoarcerii armelor împotriva Germaniei naziste, din cele trei torpiloare mai erau în funcţiune doar două: „Zmeul” şi „Zborul”. Torpilorul „Năluca” fusese scufundat în portul Constanţa, în timpul îndeplinirii unei misiuni de luptă la 20 august 1944. Cele două torpiloare rămase au participat la o serie de acţiuni în timpul evenimentelor din august 1944. Astfel, torpilorul „Zborul” a transportat Statul major al Diviziei 15 infanterie, care se retrăgea prin deltă şi a participat la urmărirea convoaielor germane pe Dunăre, capturând remorcherul german „Grafenstein” şi nava-spital „Ferdinand”, în ziua de 28 august.

La 5 septembrie 1944, cele două torpiloare au fost puse la dispoziţia flotei sovietice, odată cu celelalte nave militare româneşti. Au fost restituite României la 12 octombrie 1945, ca urmare a prevederilor Convenţiei încheiate la Moscova, la 11 septembrie acelaşi an.

Vedetele torpiloare „Vijelia”, „Viforul” şi „Viscolul” (TIP „VOSPER”)

Vedete torpiloare maritime cumpărate de statul român din Anglia, în anul 1940. Ceremonia lansării la apă a celor trei vedete a avut loc la 16 februarie 1940, în prezenţa ministrului român V. Tilea, a misiunii militare române în frunte cu comandorul Gheorghe Dumitrescu şi a delegaţiei Amiralităţii britanice.

După lansare, vedetele torpiloare au pornit din Southampton, sub comanda căpitanului Petrulian şi a locotenentului Ştefan Ignat, spre ţară, au trecut Canalul Mânecii, au urcat pe Sena până la Paris, iar, de aici, prin canale, au ajuns la Marsilia,

unde, date fiind dimensiunile lor modeste, au fost ambarcate la bordul navei S.M.R. „Peleş”, care le-a transportat în ţară.

Principalele caracteristici tehnico - tactice: deplasament 36 t, lungimea 22 m, puterea maşinii (motoare tip „Vosper”) 900 CP, viteza maximă 36 - 40 noduri; armament; mitraliere tip „Vickers” cu 4 ţevi şi două tuburi lans-torpile, cu torpile de 533,4 mm calibru.

În timpul celui de Al Doilea Război Mondial, cele trei nave au fost încadrate în Forţele Navale Maritime. După numai câteva luni de la intrarea ţării în război, două din cele trei vedete torpiloare au fost pierdute.

La 9 noiembrie 1941, escortând două tancuri sub pavilion ungar, „Tisza" şi „Ungvar”, în zona Sulina, „Vijelia”, sub comanda aspirantului Mircea Metz şi „Viforul”, sub comanda aspirantului Aurel Cornăţeanu au sărit pe mine și s-au scufundat. Vedeta torpiloare „Viscolul” a rămas în serviciu sub comanda locotenentului loan Zaharia.

Pierderea celor două vedete tip „Vosper” a determinat marina română să achiziţioneze alte unităţi de tip similar, nave ce vor fi aduse din Olanda în anul următor. Acestea, împreună cu vedeta „Viscolul”, au format la Constanţa, în anul 1943, Escadrila de vedete torpiloare.

Vedetele torpiloare: „Vedenia” (nr. 4), „Vântul” (Nr. 5), „Vijelia” (Nr. 6), „Viforul” (nr. 7), „Vârtejul” (Nr. 8), „Vulcanul” (nr. 9) - TIP „POWER”

Nave maritime de luptă achiziţionate de statul român în anii celui de Al Doilea Război Mondial, în cadrul contractelor pentru material militar încheiate cu germanii. Potrivit acestora, României i s-au livrat şase vedete torpiloare tip „Power”, care în anul 1940 se găseau în construcţie la şantierele navale „Gusto Schiedam” din Olanda. Corpurile acestor nave, construite din lemn de mahon, au fost aduse pe mare până la Hamburg, pe Elba până aproape de Dresda, apoi pe platforme tractate pe şosea până la Ingols şi, în sfârşit, remorcate pe Dunăre de la Linz au ajuns la Galaţi în mal 1942. În Şantierul naval gălăţean, vedetele torpiloare aduse din Olanda au fost montate şi lansate la apă sub numerele de ordine şi denumirile menționate mai sus.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 21 t, lungime 21 m, lăţime 4,2 m, erau propulsate de câte 3 motoare cu explozie tip „Rolls Royce”, viteza maximă 36 noduri; armament: câte două tunuri navale şi antiaeriene de 20 mm de fabricaţie franceză, tip „Hispano-Suiza”, cu cupole sferice de metal şi plexiglas, acţionate electric şi câte două tuburi lans-torpile cu calibru de 533,4 mm. Echipajul era format din 14 oameni.

Aceste vedete, care împreună cu vedeta tip „Vosper”, „Viscolul”, au constituit Escadrila de vedete torpiloare, destinată îndeplinirii unor misiuni de ascultare în barajele de mine din faţa Constanţei sau de escortare. Două dintre aceste vedete, vedetele nr. 4 şi nr. 7, în noaptea de 29 spre 30 august 1944 au fost desemnate să participe la cea dintâi misiune de cooperare cu marina sovietică, primind misiunea de a întâmpina, la Sulina, flota sovietică ce se îndrepta spre Constanţa şi a o conduce prin barajele de mine.

La 5 septembrie 1944 vedetele torpiloare tip „Power” au trecut în posesia Flotei sovietice a Mării Negre, odată cu întreaga Forţă Navală Maritimă.

În baza Convenţiei încheiate la Moscova, la 11 septembrie 1945, în cadrul unei ceremonii care a avut loc la Galaţi, în ziua de 12 octombrie 1945 au fost restituite marinei române cinci vedete tip „Power” purtând numerele: 951, 952, 954, 955 şi 956.

Nu au mai fost utilizate din cauza unor defecţiuni la motoare şi au fost scoase din dotarea marinei militare în anul 1948.

Vedeta torpiloare mare: „Năluca”, „Smeul”, „Viforul”, „Vijelia”, „Viscolul”, „Vârtejul”, „Fulgerul”, „Vântul” „Vulcanul” „Furtuna”, „Trăznetul”, „Tornada” (clasa EPITROP)

România, dorind să-și dezvolte producția de tehnică militară navală, a preluat o serie de elemente folosite cu rezultate excelente în marina sovietică, la construirea unităților purtătoare de rachete din clasa OSA, realizând, la secția militară a ICEPRONAV Galați, proiectul unei unități similare.

Toate cele 12 vedete torpiloare care vor rezulta din punerea în aplicare a acestui proiect au fost construite la Mangalia în perioada 1979 -1982. Prima apariție oficială a vedetelor de acest tip intrate deja în dotare în anii 1979-1980, a avut loc de Ziua Marinei, la Mangalia, în anul 1981.

Principalele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 215 t, lungime 36,8 m, lăţime 7,6 m, pescaj 1.8 m, 3 motoare Diesel M 503 A cu trei arbori la 12.000 CP, viteza maximă 36 noduri, autonomie de 500 mile marine la 25 noduri; armament: 4 tunuri de 30 mm/ 85, 4 tuburi torpile antinavă calibrul 533 mm și capacitatea de transporta 6 mine, grenade antisubmarin în 2 rastele de câte 12 Iovituri.

Anul acesta, în noiembrie 2023, odată cu scoaterea din serviciu a ultimelor două unități: VTM 202 „Smeul” și VTM 204 „Vijelia”, celelalte au fost scoase din serviciu și tăiate anterior. Istoria vedetelor torpiloare din Marina Militară română a luat sfârșit.

Cu siguranță, istoria ar putea fi mai lungă, dacă ne gândim chiar și numai la cele 24 de vedete rapide torpiloare (cu aripă subacvatică), din clasa HUCHUAN, construite la Mangalia în perioada 1974 -1990. Nu au fost botezate, având numerele de bordaj între 51 -74 și 320-325.

Ne vom opri însă aici, selectând dintr-un secol și jumătate de folosire a torpilei ca armă de atac sau apărare în istoria navală românească, pe acelea care au stat la începuturile Marinei noastre militare, poate mai puțin cunoscute și pe cele care, construite în România, au încheiat istoria acestor mici nave de suprafață ultrarapide și extrem de eficiente, care au fost vedetele torpiloare.

T

HE END OF A STORY
THE TORPEDO STARS OF THE ROMANIAN NAVY
- abstract –

Key Words: torpedo boats, torpedo stars, tradition, memory, history

In November 2023, the history of the torpedo stars (VTAp and VTM) from Romania will end when they will be taken out of service - VTM 202 "Smeul" and VTM 204 "Vijelia"

This news, posted by the Mangalia Romanian Naval League, regarding the decommissioning of the last torpedo boats in the Navy's equipment, made me think of the family of these Romanian battleships, which passed on their names, in part and their missions, from the generation in the generation, joining the tradition of this weapon.

Convinced of the truth that you are truly dead when the last person who bears the memory of your existence is gone, a statement that can also be extended to some "objects" symbolic of the existence of those who have lived most of their lives in close connection with them, I thought a brief history of torpedo stars was necessary. This, perhaps, will preserve them in the memory of posterity, because the writing will be permanent, for sure, as long as it remains...

BIBLIOGRAFIE

Borandă, Georgeta, *Nave de luptă românești – Breviar*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române* , MUNTENIA &LEDA, Constanța, 2001;

Crăciunoiu, Cristian, *Romanian navy torpedo-boats,* Editura MODELISM, București, 2003;

Bejan Anton C-dor (r), (coordonator), Stănescu, Raymond cam (r), Atanasiu, Carmen dr., Pădurariu, Neculai II c-dor (r), Editura SEMNE, București, 2008;

Mîrșu, Alexandru Cam. Fl. dr., Atanasiu Croitoru, Andreea dr., Custură, Ion cdor dr., Chodan, Tiberiu Liviu cdor., *De la Divizia de Mare la Flotă*, Editura CTEA, București, 2011.

CREȘTEREA PUTERII NAVALE A ROMÂNIEI – UN POSIBIL RĂSPUNS LA „MILITARIZAREA” MĂRII NEGRE

Comandor dr. ing. Valentin MUNTEANU[*]

„Fiecare epocă are propriul tip de război, propriile limitări şi propriile percepţii şi, deci, pentru fiecare epocă conflictele şi războaiele ar trebui analizate prin prisma particularităţiilor sale”[1] .

Carl von Clausewitz

Introducere

Evoluţia evenimentelor politico-militare din ultimele decenii a fost marcată de profunde transformări în modul de abordare a conflictelor de către actorii participanţi. Aceste realităţi au adus în atenţia specialiştilor militari necesitatea concentrării eforturilor de analiză a evoluţiei fenomenului războiului cu direcţionarea acestora în sensul previzionării aspectului conflictului militar al viitorului şi adaptării tuturor elementelor care cristalizează puterea de luptă în scopul contracarării ameninţărilor actuale şi prezente.

În condițiile în care regiunea Mării Negre a devenit o axă strategică importantă în peisajul securității maritime globale concomitent cu evoluția spre impredictibilitate a mediului de securitate regional constatăm că este necesară elaborarea unei viziuni la nivel național privind securitatea maritimă a țării noastre și, prin aceasta, a modalității de contracarare a riscurilor și amenințărilor hibride. Modificările de natură conceptuală şi modul de abordare a acţiunilor militare sunt generate de modificările mediului operaţional actual şi cel viitor, fapt ce duce la concentrarea eforturilor specialiştilor militari de analiză a evoluţiei fenomenului război prin prisma adaptării la noile realităţi. Aceste realități aduc în atenția specialiștilor militari necesitatea de analiză a fenomenului prin prisma noilor provocări apărute. Acest fapt este afirmat și de către unul dintre strategii britanici ai momentului: „Se simte nevoia să recunoaștem că natura peisajului securității internaționale s-a schimbat. Nu mai este adecvat să gândim în termenii unei lumi binare, de pace și război; campanie sau contingență. Lumea se află acum într-o stare de permanentă competiție“, afirma generalul N. Houghton, Șeful Statului Major al armatei britanice.

În acest sens, am considerat necesar ca acest demers științific să se concentreze asupra conceptului de securitate maritimă și implicit a spectrului operațiilor de securitate maritimă pornind de la modificările apărute pe scena politică și militară actuală și în mod special a celor din zona Mării Negre care pot influenţa direct securitatea națională și regională a României.

---

[*] Locțiitorul Comandantului Bazei Logistice Navale „Pontica”.

[1] Carl von Clausewitz- Vom Kriege (Despre război).

Riscuri și amenințări la adresa securității maritime

În abordarea analitică am plecat de la următoarele premise/ipoteze de cercetare: în primul rând, un posibil răspuns al Forțelor Navale Române la contracararea riscurilor și amenințărilor hibride din regiunea Mării Negre nu poate fi realizat decât prin intermediul unor eforturi conjugate în cadrul unor parteneriate, în condițiile în care conceptul operațiilor de securitate maritimă, ocupă locul central.

În al doilea rând, complexitatea domeniului maritim contemporan impune un studiu aprofundat al potențialelor riscuri și vulnerabilități, pentru identificarea celor mai fezabile măsuri ce se impun a fi luate pentru contracararea acestora. În al treilea rând, spațiul geografic al Mării Negre (delimitat de suprafața mării și statele riverane) întrunește toate caracteristicile unei regiuni maritime căreia i se pot aplica teoriile regionalismului printre care geopolitica securității regionale ocupă locul central.

În condițiile în care regiunea Mării Negre a devenit o axă strategică importantă în peisajul securității maritime globale concomitent cu evoluția spre impredictibilitate a mediului de securitate regional considerăm că este necesar elaborarea unei viziuni la nivel național privind securitatea maritimă a țării noastre. Această posibilă abordare nu se poate realiza decât prin prisma analizei mediului operațional existent coroborat cu deciziile politice luate în cadru Summit-lui NATO, desfășurat la Madrid, în perioada 29-30 iunie 2022.

La Summit-ul de la Madrid, liderii NATO au luat decizii importante și transformatoare care stabilesc direcția strategică a Alianței pentru viitorul apropiat și pe termen lung. „Noul Concept Strategic al NATO este planul pentru Alianță într-o lume mai periculoasă și mai competitivă”.

JENS STOLTENBERG, SECRETAR GENERAL AL NATO. Conceptul strategic este un document cheie pentru Alianță. Acesta reafirmă valorile și scopul NATO și oferă o evaluare colectivă a mediului de securitate.

De asemenea, stimulează adaptarea strategică a NATO și ghidează viitoarea sa dezvoltare politică și militară. Conceptul strategic anterior a fost adoptat la Summit-ul NATO de la Lisabona din 2010. Noul Concept strategic descrie noua realitate de securitate cu care se confruntă Alianța, reafirmă valorile NATO și precizează scopul cheie al NATO de a asigura apărarea colectivă a Aliaților

În conceptul strategic elaborat la Madrid, Rusia este definită ca principala amenințare la adresa securității euro-atlantice. Marea Neagră este menționată în premieră într-un document strategic al NATO.

În același concept strategic „se reconfirmă angajamentul NATO pentru securitatea aliaților de pe flancul estic” și „se face referire la o prezență terestră substanțială și persistență, la întărirea apărării aeriene și antirachetă și îmbunătățirea infrastructurii”, a precizat șeful statului român.

Flancul estic al NATO

Preşedintele Statelor Unite, Joe Biden, a anunţat, înainte de summit, prezenţă suplimentară americană - este vorba de 3000 de combatanţi şi 2000 de funcţionari. Iar grupul de luptă înfiinţat de NATO în România poate fi, la nevoie, ridicat la dimensiune de brigadă.

Deciziile politice anunţate de Alianţa Nord-Atlantică sunt politice. Acestea implică „cheltuieli suplimentare, personal suplimentar, specializare suplimentară, o asumare a multor sarcini făcute de cel care găzduieşte aceste trupe. Suntem dispuşi pentru asta. Pentru ca o naţiune să existe, să supravieţuiască şi să conteze trebuie în primul rând să fie asigurată securitar. Din păcate, după Al Doilea Război Mondial, în Europa suntem pentru prima dată iarăşi în situaţia în care a investi în securitate devine o chestiune esenţială, de existenţă a naţiunii.”, a declarat preşedintele României Klaus Werner Iohannis.

Supremaţia militară a SUA este asigurată prin capabilităţile militare întrunite, care s-a realizat în ultimii ani printr-o poziţionare strategică a trupelor NATO în Europa de Est. Aceste decizii care s-au concretizat prin extinderea şi dislocarea trupelor NATO până pe ţărmul Mării Negre, au vizat şi va viza în continuare şi România, îndeosebi prin existenţa şi probabila manifestare a unor riscuri de securitate zonală şi naţională. În acest caz Rusia va putea pune în aplicare aşa-zisa „Manevră Ginghis Han”, prin care se vor diminua sau chiar rupe conexiunile Moscovei cu Uniunea Europeană şi concentrarea tuturor eforturilor (economice, politice, militare) către China. Toate aspectele enumerate anterior ne conduc la teoria conform că, în viitorul apropiat SUA va trebui să gestioneze în mod direct sau indirect zonele fierbinţi de pe harta actuală a lumii.

Urmare a analizei mediului operaţional contemporan putem opina că o confruntare militară de tipul forţă contra forţă rămâne în continuare o posibilitate care trebuie avută în vedere.

Creşterea puterii navale a României - un posibil răspuns la „militarizarea” Mării Negre

Din analiza celor enunţate anterior putem opina că o posibilă direcţie de acţiune a decidenţilor politici pentru a contracara efectele acţiunilor hibride desfăşurate de către Federaţia Rusă şi implicit de a asigura securitatea naţională şi

cea regională o reprezintă creșterea puterii navale a României, a rolului FNR în cadrul Sistemului Național de Apărare prin adoptarea unor programe coerente de înzestrare și modernizare a acestora. Pentru identificarea efectelor produse de programele de înzestrare derulate până la această dată și o prognozare a celor planificate, opinăm necesitatea analizării sintagmice a termenului de „putere navală" și a modului cum aceasta poate contribui activ la securitatea națională atât ca națiune de sine stătătoare cât și împreună cu celelalte state partenere.

Pornind de la afirmația că prin *putere maritimă* se înțelege capacitatea unei națiuni de a folosi marea pentru a atinge scopurile economice și politice, putem opina că un element important al unei puteri navale este flota, dar simplul fapt că un stat deține o putere navală nu garantează automat și îndeplinirea tuturor obiectivelor stabilite prin doctrinele navale. Dimensiunea flotei este importantă, dotarea navelor de asemenea, dar conflictele ultimelor decenii și analizarea mediilor operaționale în care acestea se desfășoară ne permite să ne gândim că cel mai important este modul cum a fost folosită o flotă, și cel mai important lucru dacă a fost utilizată.

Un alt aspect pe care vă propunem să îl avem în atenție, este acela că atât statele maritime, cât și cele de concepție continentală și-au dezvoltat flote care să le apere interesele maritime și nu flote care să le apere granițele. Construirea unei puteri navale echilibrate este un pas important spre dezvoltarea unei puteri maritime. Doar creșterea puterii de acțiune a Flotei, ca și componentă a puterii navale nu credem că este suficient, fiind doar un prim pas către realizarea acestui obiectiv național - o putere maritimă regională și implicit o putere navală. Necesitatea dezvoltării flotei românești și transformarea acesteia într-o veritabilă putere maritimă regională a fost în atenția „analiștilor de specialitate" încă din perioada interbelică. În anul 1926, comandorul Ioan Bălănescu, publică un articol în Revista Marinei, în care afirma: „Rolul Marinei în economia și apărarea națională și poziţiunea superioară pe care țara noastră o ocupă pe Dunăre, la gurile Dunării și Marea Neagră, impun necesitatea ca puterea noastră maritimă să fie ridicată la înălțimea misiunilor ei importante și dezvoltată potrivit situațiunii geografice cu care natura ne-a înzestrat".

Analiza impactului pe care îl produce implementarea proiectelor de înzestrare și modernizare trebuie canalizat pe două direcții diferite:

- acțiunile și proiectele de înzestrare pe care le demarează Federația Rusă și alte state posibil ostile;
- înzestrare și dezvoltare de capabilități de apărare în condiții de reacție independentă sau în cadrul unor coaliții – aici este necesar a se avea în vedere necesitatea implementării compatibilităților și operațiunilor de standardizare.

În sprijinul celor enunțate anterior, pornim de la ideea că NATO este o organizație bazată pe luarea deciziilor în regim consensual, existând posibilitatea ca un membru să poată bloca unele acțiuni sau proiecte. În această conjunctură, pentru atingerea obiectivelor de securitate în domeniul maritim România trebuie să-și stabilească forțele și mijlocele necesare proprii, sprijinul aliat fiind cuantificat în plan secundar. Din această analiză ar trebui să se identifice necesitatea dezvoltării unei flote care să asigure securitatea națională și implicit cea regională, atunci când interesele naționale o impun.

Analiza modului în care proiectele de înzestrare şi modernizare vor putea influenţa dezvoltarea României ca putere maritimă importantă în regiunea Mării Negre va trebui în opinia noastră să fie corelată şi cu o viziune doctrinară a unei doctrine navale româneşti. Dinamica tabloului geopolitic din regiunea Mării Negre, coroborat cu evoluţia condiţiilor care au influenţat parcursul istoric al României, sunt elemente care trebuie să marcheze doctrina navală naţională şi implicit programele de înzestrare şi modernizare. Perioada tranziţiei de lungă durată parcursă de către România, în condiţiile identificării de soluţii la o criză economică globală, considerăm că ar putea fi condiţii puţin favorabile demarării unui ***„Program naval românesc”.*** Situaţia geopolitică existentă la această dată, când Marea Neagră a devenit un adevărat „câmp tactic” pentru acţiunile hibride ruseşti, impune luarea unor măsuri curajoase pentru demararea programului prin care România să devină o putere navală în această regiune. Chiar dacă prin derularea unui asemenea program, ambiţios la prima vedere, România va avea o flotă inferioară, în raport cu cele a altor state riverane la Marea Neagră (Federaţia Rusă, Turcia), aceasta va putea să răspundă intereselor maritime naţionale.

În anul 1995, amiralul I. M. Borda, şeful operaţiunilor navale a U.S. Navy, aprecia că marina americană trebuie să fie „Forward” (în primele rânduri) în timp de pace şi de război, funcţie de logica intereselor vitale ale SUA. „Forward from the sea” (se referă la angajarea forţelor navale în zone înaintate, cu obiectivul de a preveni conflictele şi a gestiona crizele) nu înseamnă acţiune solitară a SUA, ea se bazează pe cooperare şi parteneriat, care constituie esenţa strategiei maritime a SUA „dinspre mare”. Amiralul American a evidenţiat faptul că marina SUA încearcă să descurajeze conflictele regionale demonstrându-şi capacitatea de a răspunde, rapid şi decisiv, oricărei situaţii de criză. Cheia prevenirii unor astfel de conflicte este prezenţa forţelor navale dislocate ca eşaloane înarmate gata să execute misiuni dintre cele mai diverse. Specialiştii americani estimează că grupările de forţe întrunite vor realiza maxima putere ofensivă numai dacă vor folosi informaţii utile şi vor acţiona în reţea, pentru a domina continuu acţiunile militare din domeniul maritim, realizând astfel descurajarea în timp de pace, vor da răspunsul necesar la crize şi vor avea puterea să câştige războiul.

În dezvoltarea proiectelor de înzestrare şi modernizare, putem să analizăm modul în care SUA şi-a implementat propriul concept strategic „Sea Power 21”(cu siguranţă vom avea în vedere Strategia Naţională de Apărare a României şi implicit obiectivele stabilite de aceasta): U.S. Navy se va organiza, integra şi transforma pentru a-şi extinde puterea de lovire în scopul realizării descurajării strategice, proiecţia puterii pe mare şi pe uscat, controlul mării şi asigurarea prezenţei continue pe mări şi oceane, acolo unde o cer interesele SUA.

Pentru a realiza aceste scopuri, US Navy şi-a definit trei concepte fundamentale:

- „Sea Strike” – lovitura pe mare;
- „Sea Shield” – scutul maritim;
- „Sea Basing” – bazarea maritimă.

Pornind de la analizarea fiecărui concept, se pot observa și direcțiile de acțiune ale SUA privind dotarea, înzestrarea, dezvoltarea și modernizarea capabilităților militare. Forțele bazate pe mare au avantajul asigurării securității proprii, disponibilitatea imediată de acțiune și independență operațională. În viitor, tot mai multe capabilități bazate pe litoral vor fi transferate pe platformele maritime, fapt ce va duce la creșterea posibilităților de a realiza manevra operațională a forțelor ce acționează de pe mare.

În condițiile exarcerbării formelor războiului hibrid, dus de către Federația Rusă, când din punct de vedere doctrinar putem discuta de apariția unui „Război rus de Nouă Generație", apare necesitatea analizării capacității Moscovei de a replica „modelele" Georgia, Crimeea și Donbas în acțiuni agresive și posibile conflicte viitoare pe care aceasta le-ar putea genera în regiunea Mării Negre.

Necesitatea afirmării României ca putere navală regională, în spaţiul geopolitic şi geostrategic al Mării Negre, este determinată nu numai de importanţa acordată de-a lungul timpului acestui spaţiu, inclusiv contextului impredictibil și plin de schimbări în toate domeniile de activitate ale acestui început de secol, ci de însuşi faptul că ţara noastră beneficiază de ieşire la mare. Conectarea României la Oceanul Planetar reprezintă un real avantaj strategic, care trebuie fructificat la maximum. Traseele strategice de materii prime dinspre Orient spre Europa din regiunea Mării Negre, acțiunile principalilor actori internaţionali în această regiune, spaţiu geopolitic şi geostrategic important pentru cooperarea economică, politică şi militară, fac din această mare semiînchisă, un spaţiu cu vocaţia arhitecturii globale.

Problematica Mării Negre prezintă un interes naţional major pentru ţara noastră, iar afirmarea regională a României ca putere maritimă constituie o condiţie importantă pentru dezvoltarea durabilă şi promovarea imaginii la nivel mondial. Având în vedere aceste consideraţii, se impune ca România să depună toate eforturile necesare pentru promovarea intereselor maritime naționale, singură sau alături de partenerii strategici, în Marea Neagră în mod special, dar și în alte spații maritime. Trebuie să fie în măsură, singură sau alături de aliații săi, să își apere și să își promoveze interesele maritime în Marea Neagră, dar şi în celelalte spaţii maritime, Acest deziderat poate fi atins doar dacă România va reprezenta, din perspectiva geopolitică, dar şi geostrategică, o putere navală regională.

În prezent, prin politica navală internaţională, doctrina maritimă şi strategia de înzestrare/transformare/dezvoltare a Forţelor Navale, România este o putere navală activă, cu aspiraţii şi interese declarate la nivel regional.

În situația în care un stat nu-și poate susține economic și politic o proprie putere navală, capacitatea de acțiune a flotei naționale poate fi augmentată de interesele unei alte mari puteri militare pentru regiunea respectivă sau prin parteneriate strategice.

Răspunsul Forțelor Navale Române la contracararea riscurilor și amenințărilor hibride din regiunea Mării Negre

Posibilele acțiuni ale Federației Ruse și implicit o „strategie" a acesteia, își au „izvorul", într-o afirmație a lui Stalin, care datează încă de la sfârșitul celui de Al Doilea Război Mondial: „Fiecare își impune propriul sistem, până acolo unde pot

ajunge armele”. Din analiza studiilor de specialitate, am constatat că această remarcă va deveni un tipar pentru politica sovietică de înarmare şi expansiune din perioada Războiului Rece. Acum, analizând mediul geopolitic şi implicit acțiunile Federației Ruse, observăm că, Marea Neagră îi este „necesară” acesteia în proiecția forței, atât în Orientul Mijlociu, Marea Mediterană cât şi pentru păstrarea influenței asupra unor state din Europa. Aceste acțiuni cumulate cu celelalte aspecte analizate, ne conduc spre ideea identificării unui posibil răspuns al României, ca vector de securitate regional.

Acest posibil răspuns îl poate reprezenta creşterea puterii navale a României. În acest sens vom analiza conceptul de „putere navală”, ca o componentă a „puterii maritime”. „Puterea maritimă”, înseamnă puterea exercitată în cele cinci domenii – militar, politic, economic, tehnologic şi cultural, exercitată prin folosirea mării şi pentru accesul la resurse. În acest sens, puterea maritimă a statului se compune din totalitatea mijloacelor de exploatare a Oceanului Planetar şi a mijloacelor folosite pentru apărarea intereselor statului pe mare. Ea determină capacitatea unei ţări de a folosi facilităţile economice şi militare ale mării în scopuri proprii, pentru îndeplinirea obiectivelor naționale în domeniu. Puterea maritimă, mai poate fi definită şi ca o formă prin care un stat are capacitatea de a folosi mările şi oceanele pentru a-şi atinge anumite scopuri comerciale şi militare.

Puterea maritimă a fost folosită în mod tradiţional pentru a controla căile maritime de comunicaţii, pentru bunăstarea economică generală sau supravieţuirea statelor dependente de mare şi pentru sprijinul operaţiilor terestre. Aceasta a fost o perioadă îndelungată exercitată pentru a proiecta puterea asupra litoralului prin operaţii amfibii şi cu ajutorul portavioanelor. Capabilităţile de exercitare a puterii s-au îmbunătăţit o dată cu apariţia rachetelor navale şi a dezvoltării sistemelor de arme. Forţele Navale reprezintă elementul de bază al puterii maritime, instrumentul principal prin care se realizează aplicarea acesteia, mijlocul de realizare a scopurilor strategice urmărite, pentru valorificarea facilităţilor şi oportunităţilor oferite de utilizarea mării.

Identificarea celor mai bune soluții geopolitice la provocările apărute în bazinul Mării Negre reprezintă un interes naţional major pentru ţara noastră, iar afirmarea regională a României ca putere maritimă constituie o condiţie importantă pentru dezvoltarea durabilă şi afirmarea acesteia în lume. Afirmația că „Întotdeauna merită să cunoşti cine este partenerul strategic şi cine este problema ta strategică” („It is always worth knowing who is your strategic friend and who is your strategic problem”) aparținând preşedintelui Consiliului European, Donald Tusk, considerăm că poate reprezinta o provocare pentru FNR în proiectarea răspunsurilor adecvate la amenințările hibride specifice actualului mediu de securitate. Pe fondul acestor consideraţii, putem afirma că România este în măsură, să îşi apere şi să îşi promoveze interesele maritime, şi implicit, poate deveni, din perspectiva geopolitică, dar şi geostrategică, o putere maritimă regională.

În prezent, prin politica navală internaţională, doctrina maritimă şi strategia de înzestrare/transformare/dezvoltare a Forţelor Navale, putem opina că România este o putere maritimă activă, cu aspiraţii şi interese declarate la nivel

regional. Date fiind provocările în creştere ale mediului de securitate global, recentele evoluţii ale mediului de securitate din Marea Neagră şi ritmul rapid de dezvoltare şi evoluţie a noilor tehnologii (robotica, inteligenţa artificială, miniaturizarea, generarea, direcţionarea şi stocarea energiei) ce tind să transforme radical spaţiul de luptă, Forţele Navale Române se vor găsi în perioada următoare în faţa unor alegeri complexe, ce pot fi abordate numai împreuna cu celelalte categorii de forţe şi servicii, într-un cadru întrunit, pentru a asigura un răspuns coerent şi complet potenţialelor ameninţări, prezente şi viitoare.

Necesitatea afirmării României ca putere maritimă regională

Necesitatea armonizării intereselor naţionale de securitate cu interesele şi politicile NATO şi UE referitoare la zona extinsă a Mării Negre, proiectele de modernizare şi re-tehnologizare a întregii construcţii naţionale de apărare fac din perioada următoare, una de intense eforturi pentru dezvoltarea celor trei componente ale puterii de luptă a forţelor navale. În cadrul componentei morale primează principiul potrivit căruia personalul Forţelor Navale reprezintă cel mai valoros activ trecut, prezent şi viitor. Astfel, va trebui pus accent pe creşterea atractivităţii carierei militare, prin creşterea şi educarea liderilor, promovarea valorilor de grup ale Forţelor Navale Române şi continuarea tradiţiilor acesteia, respectiv pe dezvoltarea coeziunii, de la nivel de microstructuri (echipaje, grupe, etc), până la nivelul întregului personal al FN (spiritul de corp) şi promovarea imaginii de componentă de elită a Armatei României.

Pentru dezvoltarea componentei conceptuale propunem necesitatea alinierea doctrinelor proprii cu doctrinele celorlalte categorii de forţe şi doctrinele NATO, interoperabilitatea la nivelul categoriilor de forţe, la nivelul inter-instituţional şi multinaţional (NATO, UE şi inţiative regionale). Îmbinarea teoriei cu practica militară se va face prin dezvoltarea unor capabilităţi şi forme de instruire aplicată, specifice fiecărui mediu de luptă sau gen de forţă navală, identificarea unor forme optime ale instruirii şi exerciţiilor combinate cu cercetarea, experimentarea şi implementarea lecţiilor învăţate, bazate pe determinarea nevoilor viitoare în contextul operaţiilor navale/întrunite ale viitorului. Așa cum am arătat pe parcursul acestui demers științific, Forțelor Navale Române le revine misiunea de proiectare a unui răspuns adecvat la acțiunile de tip hibrid uzitate de către Federația Rusă în regiunea Mării Negre. În cadrul misiunilor desfășurate de către FNR se înscriu și cele de tip „show of force” (misiuni de prezență, adică navigație a navelor cu capacități de deschidere a focului în zone de conflict sau de criză). În actualul mediu de securitate caracterizat de impredictibilitate și volatilitate, stabilirea unei linii de demarcație între „misiunile de prezență” și „acțiuni provocatoare” devine din ce în ce mai greu de determinat.

Concluzii

Putem afirma cu certitudine, pe baze analitice, că Forţele Navale Române dispun de o structura echilibrată, modernă şi flexibilă, în măsură să-şi îndeplinească misiunile încredinţate. Un obiectiv central pentru Forţele Navale Române rămâne realizarea şi menţinerea unei structuri care să devină un instrument credibil al

politicii naţionale şi aliate de securitate la nivel național, regional şi să contribuie, împreună cu aliaţii, la securitatea maritimă în regiunea bazinului Mării Negre.

INCREASING THE NAVAL POWER OF ROMANIA –
A POSSIBLE ANSWER TO THE "MILITARIZATION" OF THE BLACK SEA

-abstract-

Key Words: Black Sea, maritime security, hybrid threat, naval power, maritime power

This work addresses a current, important and highly complex topic. The importance of the scientific approach undertaken is given by the changes that occurred in the security environment after the annexation of the Crimea Peninsula in 2014 and the invasion of Ukraine by the Russian Federation in 2022, and implicitly the appearance of new hybrid and non-hybrid risks and threats in the Sea region Black. The complexity derives from the scope that the study of global maritime security can have simultaneously with the evolution towards unpredictability of the regional security environment.

BIBLIOGRAFIE

******US Naval Operations Concept*,2010

******British Maritime Doctrine, BR* 1806

Bălănescu,I., *Conferinţa intitulată „Puterea maritimă ca factor de civilizaţie şi de apărare naţională”* ţinută la Liga Navală Română, Bucureşti,1928

Carl von Clausewitz, *Vom Kriege (Despre război)*

Chifu, I., *Regiunea extinsă a Mării Negre în căutarea unui concept de securitate strategică,* http://www.jurnalulpacii.patrir.ro.

Chiorcea, I., *Rolul componentei navale în cadrul structurilor de forțe ale U.E. pentru asigurarea securității prin cooperare la Marea Neagră*, Editura Universităţii Naţionale de Apărare „Carol I”, Bucureşti, 2014.

Cruceru, V., *Despre conceptul de război hibrid în gândirea militară americană*, Buletinul Universității Naționale de Apărare „Carol I”, septembrie 2014.

Mîrşu, A., *Gruparea de cooperare navală BlackSeaFor în contextul securităţii bazinului Mării Negre, Securitate şi Stabilitate în Bazinul Mării Negre*, Editura Universităţii Naţionale de Apărare „Carol I”, Bucureşti, 2005.

Moraru, V., *Sea Power 21, un nou concept pentru U.S. Navy*, Buletinul Forțelor Navale, nr.3, București, 2005.

Munteanu,V., *Forțele Navale Române în contextual amenințărilor hibride din regiunea Mării Negre*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2020.

Neagoe, V., *Aserțiuni euroatlantice*, Editura Militară, București, 2015.

A.T. Mahan, *Naval Strategy*, Little, Brown, and Company, Boston, 1911.

Admiral Mike Mullen, USN, discurs la International Seapower Symposium, Naval War College, Newport, RI, 15 sep. 2005, disponibil pe Internet la adresa: http://www.navy.mil/navydata/cno/speeches/mullen 050921.txt.

George Friedman *„Următorii 100 de ani: previziuni pentru secolul 21”,* Editura Litera, Bucureşti, 2009.

Viceamiral Ferdinando SANFELICE di MONTEFORTE, Comandant al Forţelor navale ale NATO din sudul Europei şi comandant al operaţiunii “ACTIVE ENDEAVOUR”, Contribuţia Forţelor Navale ale NATO la securitatea maritimă, prezentarea de la “The Royal United Services Institute”, Londra, 2003 (traducere).

http://www.nato.int/docu/briefing/terrorism_at_sea/html_en/terrorism_sea 05.html

http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/maritime-security_ro

*** Convenția Națiunilor Unite privind Dreptul Mării – United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS, disponibil pe Internet la adresa: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/uncl

IMAGINEA COMUNITĂȚILOR ETNICE DOBROGENE ÎN CARTE, PRESĂ ȘI DOCUMENTE DE ARHIVĂ. EVREII

Dr. Angela-Anca DOBRE[*]
Dr. Luminița STELIAN[**]

Nu ne propunem o analiză istorică sau antropologică a unei comunități atât de importante în istoria umanității, dar remarcăm o evoluție a imaginii membrilor acesteia în mentalul colectiv de-a lungul secolelor, în spațiul european și în cel românesc deopotrivă. Remarcăm doar că, în calitatea sa de „celălalt", evreul nu a fost văzut drept victimă de la început, a fost întâi tolerat. Intrarea evreilor în calitate de cetățeni în societatea occidentală are loc în secolele XIX-XX. Odată cu permisiunea de a se dezvolta ca membru al societății în care trăiește, apar noi aspecte ale antisemitismului, acestea ducând la fragilizarea statutului de cetățean[1].

Poetul Național a avut o opinie fermă privind aspecte legate de drepturi politice și de acordarea cetățeniei române membrilor acestei comunități care, în urma Războiului ruso-turc din 1877-1878, încheiat cu Tratatul de la Berlin, a primit numeroși membri ai comunității din Imperiul Otoman, Imperiul Austro - Ungar și din Imperiul Țarist. El și-a impus punctul de vedere privind acordarea cetățeniei individual și nu în masă sau pe liste așa cum se vehicula în epocă[2].

Așa cum susținea și Eugen Simion, opera publicistică a lui Mihai Eminescu nu trebuie să fie analizată în afara epocii în care acesta a trăit și a creat, de aceea accentele naționale prezente adesea în scrierile sale sunt lesne de asimilat cu naționalismul ca ideologie a epocii moderne, ceea ce, în opinia aceluiași autor, ar fi o mare greșeală[3].

Opinii asupra imaginii evreilor de-a lungul timpului au fost exprimate de diferiți autori, români și străini, idei care, analizate din punct de vedere istoric și filosofic ne permit să conturăm un tablou complex al societății europene, dar și al celei românești, pe parcursul epocilor, cu privire specială la ultimele două secole. Amintim aici volume precum: „Evreii din România" (1866-1919). De la Excludere la emancipare" de Carol Iancu, „Evreii din România în Războiul de Reîntregire a Țării (1916-1919)", alcătuit de Hîncu, Dumitru, „Evreul și celălalt" de Esther Benbassa, Jean Cristophe Attias, „Evreii în societatea și conștiința istorică românească. Reuniunea științifică din 2003", „Istoria evreilor din România de la începuturi și până astăzi" de Teșu Solomovici, „Presa evreiască din România" de

---

[*] Biblioteca Județeană „I. N. Roman" Constanța.
[**] Biblioteca Județeană „I. N. Roman" Constanța.

[1] Esther Benbassa, Jean Cristophe Attias, *Evreul și celălalt,* traducere de Andreea Vlădescu, Editura ESR-Samuel Tastet, Paris, 2005, p. 119.

[2] D. Vatamaniuc, *Eminescu și Chestiunea Evreiască,* în Mihai Eminescu, *Chestiunea evreiască,* antologie, prefață și note de D. Vatamaniuc, Editura Vestala, București, 2000, pp. 10-11.

[3] Apud Tudor Nedelcea, *Eminescu și realsemitismul,* Editura Sitech, Craiova, 2010, p. 188.

Hary Kuller, „La răspântie de veacuri. Evreii în 1900-1901. Fişe pentru o istorie a comunităţilor evreieşti din România” de Jean Michel Şorer, „Istoria Evreilor din România” de Gabriel Asandului şi multe altele.

Evreii sunt menţionaţi în Dobrogea înainte de Unirea acestui ţinut cu România (1878). Posesiune otomană încă de la sfârşitul domniei lui Mircea cel Bătrân, Dobrogea văzută de medicul francez Camille Allard era un ţinut vast, slab populat, locuit de români şi de numeroase alte comunităţi etnice. La 1856, acesta menţiona diverse aspecte întâlnite pe parcurs. Între cei întâlniţi aici, sunt menţionaţi: turci, tătari, bulgari, ruşi, „valahi” (români), germani, evrei (menţionaţi numai la Tulcea unde era o comunitate de evrei polonezi), greci, armeni şi ţigani[4]. Se remarcă structura etnică a populaţiei locale în care, aşa cum era de aşteptat, turcii şi tătarii ocupă primele locuri, românii fiind menţionaţi şi după bulgari şi ruşi. Fiecare comunitate care trăia în Constanţa avea un sistem de organizare propriu, uneori reglementat prin documente specifice fiind menţionată cu diverse prilejuri în documente oficiale ale administraţiei locale.

Un asemenea document se găseşte în arhivele constănţene. Este vorba despre „Statutele Epitropiei Comunităţei Israelite din Constanţa” apărută în 1896 la Constanţa, Tipografia Română Dimitrie Nicolaescu (Piaţa Independenţei nr. 40).

Documentul începe cu un proces-verbal al şedinţei prin care a fost aleasă o epitropie a comunităţii, al cărei scop era, conform documentului, reglementarea şi susţinerea intereselor comunităţii. Ea era formată din 8 persoane din rândurile ei: M. Bujes, Ilie Avram, L. Hazan, H. S. Koldengreber, Moise Simon, Avram Rosenberg, Z. Weinştoc şi Solomon Farcaş şi din patru suplinitori: I. Goldştein, M. Baratz, I. Bercovici şi B. Bercovici. Durata mandatului acestora era de un an.

Procesul verbal se încheia cu specificarea că această epitropie a fost aleasă în şedinţa comunităţii din 18 septembrie 1896 care a avut loc la Sinagogă, cu respectarea prevederilor statutelor anexate[5].

Documentul menţionat are mai multe capitole, primul fiind dedicat organizării şi misiunii comunităţii care era denumită „Comunitatea Israelită de Rit Askenas”. Misiunea ei era de „a îngriji de întreţinerea aşezămintelor sale religioase, culturale şi de binefacere, eventual de a înfiinţa aşezăminte filantropice noi” ţinând cont de mijloacele de care dispunea, dar şi de prevederile acestui statut[6]. În capitolul II se stipula că fac parte din această comunitate toţi evreii cu domiciliu stabil în oraşul Constanţa şi care contribuie la întreţinerea tuturor aşezămintelor comunităţii în conformitate cu statutul acesteia. Capitolul următor vorbeşte despre conducerea comunităţii care, conform art. 3 „va fi administrată de un comitet dirigent, sub denumirea de Epitropia Comunităţii Israelite din Constanţa, compus din 8 epitropi

---

[4] Camille Allard, *Mission Médicale dans la Tatarie-Dobroutcha,* Typographie Félix Malteste et C-ie, Paris, 1857, p. 57, 65.

[5] *Statutele Epitropiei Comunităţei Israelite din Constanţa,* Tipografia Română Dimitrie Niculescu, Constanţa, [1896], Serviciul Judeţean al Arhivelor Naţonale Constanţa, Fond Primăria Municipiului Constanţa, dosar 15/1897, ff. 3-11.

[6] *Ibidem.*

definitivi şi 4 suplinitori aleşi de obştea" (comunitatea) reunită într-o adunare generală convocată în acest scop și formând un singur colegiu (observăm de aici că toate voturile cântăreau în mod egal, singura condiție era aceea de a fi membru activ, contribuabil al comunității amintite n. n.).

Cel de-al treilea capitol al statutului face referire la modul în care comunitatea va fi administrată de către un „comitet dirigent" denumit Epitropia Comunității Israelite din Constanța. Aceasta era compusă din opt membri definitivi și patru suplinitori aleși de adunarea generală convocată în acest scop (și care formează un singur colegiu). Tot aici se specifica faptul că demnitatea de epitrop este onorifică[7].

În capitolul următor sunt prevăzute dispoziții electorale care stabilesc data alegerilor de epitropi anual, cu ocazia sărbătorilor de toamnă. Alegerile de epitrop erau coordonate de un președinte ad-hoc, „proclamat de Adunarea generală asistat de un secretar designat de acesta"[8].

Pentru a fi declarați epitropi aleși, candidații trebuie să întrunească două treimi din voturile alegătorilor cuprinși în lista alcătuită de Epitropie și afișată la sinagogă cu 15 zile înainte de ziua alegerilor. În cazul în care la primul scrutin nu se obținea majoritatea, se organiza, în termen de 20 de zile, un al doilea tur. De această dată, erau aleși cei care întruneau cele mai multe voturi.

După alegeri, se constituie Epitropia care își alege dintre membrii ei un președinte, doi vicepreședinți, un casier și un secretar. Dacă epitropii aleși demisionau sau decedau, locul lor era ocupat de un suplinitor ales prin tragere la sorți. Un epitrop putea să-și piardă locul în Epitropie și dacă lipsea de la cinci ședințe consecutiv. Conform aceluiași statut, atribuțiile Epitropiei sunt importante, ea are „direcția generală a așezămintelor de cultură, instrucțiune și caritate… toți funcționarii acestor așezăminte vor fi îndatorați în orice împrejurare a lua avisul Epitropiei" (cap V, art. 10)[9].

În sarcina Epitropiei cădea și „conservarea averii mobiliare și imobiliare aparținând obștei israelite", gestionarea veniturilor care rezultă din acestea cu dreptul de a înființa societăți civile și de a angaja avocați care să apere drepturile comunității, conform Codului Comercial în vigoare la acea vreme.

În sarcina Epitropiei cad și acțiunile de caritate, ajutorul acordat celor veniți din alte comunități sau în sprijinul celor care doreau să plece în alte zone dar și participarea la acțiuni de binefacere și cu scop umanitar organizate de „Patria română".

Aceeași structură de conducere putea numi și revoca diferiți funcționari ai așezămintelor comunității, inclusiv pe hahamii care urmau a fi recomandați autorităților comunale pentru a fi admiși în abator.

În mod logic, Epitropia avea datoria de a întreține terenurile și de a înființa construcțiile necesare cimitirului comunității și de a elabora un regulament pentru

---

[7] *Ibidem.*
[8] *Ibidem.*
[9] *Ibidem.*

reorganizarea societății sacre (Chevra Kedușa) în ceea ce privește funcționarea ei la serviciile funerare, conform prescripțiilor rituale.

Epitropia trebuia să alcătuiască bugetul anual de cheltuieli conform cu veniturile care sunt reglementate în capitolul VI al Statutului. Veniturile proveneau din: încasarea cotizațiilor „Cotisațiunea indirectă numită Gabelă asupra tăierei vitelor pentru carne Israelită, și a păsărilor", din taxe percepute pentru loturile din cimitir, din taxele fixate pentru ocuparea locurilor în sinagogă, din donații făcute în timpul oficierii serviciului divin sau cu ocazia unor servicii legate de naștere, căsătorie, deces (în cuantum stabilit de Epitropie) și din taxa „pentru permisiunea de fabricare sau vânzare privilegiată a turtelor tradiționale de Paște (Mazes)."[10].

Veniturile astfel obținute erau destinate pentru rezolvarea necesităților comunității) în limitele stabilite prin Statut), iar surplusul, dacă acesta exista, era depus într-un fond de rezervă.

Un capitol special al Statutului reglementează atribuțiile speciale ale Biroului Epitropiei. Astfel, președintele era cel care reprezenta Comunitatea în relațiile ei cu autoritățile și cu persoanele private, semna toată corespondența și actele acesteia, ordonanța plățile făcute de casier și care erau trecute într-un registru, convoca ședințele Epitropiei și ale adunării generale a Comunității, fixa ordinea de zi a acestora și conducea dezbaterile, într-un cuvânt, conducea Epitropia și Comunitatea pe baza reglementărilor din Statut. În cazul în care nu-și putea îndeplini atribuțiile, președintele era înlocuit de vice-președinte.

Și atribuțiile casierului sunt reglementate prin Statut. Acesta se ocupa cu strângerea veniturilor Comunității și cu plățile decise de președinte cu atașarea unor acte justificative ale acestora. În ceea ce îl privește pe secretar, acesta trebuia să țină în ordine toate documentele din arhiva Epitropiei și contrasemna toate documentele emise de conducere.

Datoriilor membrilor Comunității le este dedicat Capitolul VIII în care este trecută datoria membrilor de a cumpăra carne numai de la furnizorii autorizați de Epitropie și de a lăsa să li se taie păsările numai de către hahamii recunoscuți de Epitropie și, într-un articol separat, este menționat dreptul Epitropiei de a refuza accesul la serviciile oferite de aceasta celor care refuză să-și plătească cotizația.

Ultimul capitol, al IX-lea cuprinde dispoziții tranzitorii precum modul în care s-a adoptat Statutul în adunarea generală din 18 septembrie 1896, cu intrare în vigoare la 1 ianuarie 1897 și o listă a membrilor aleși.

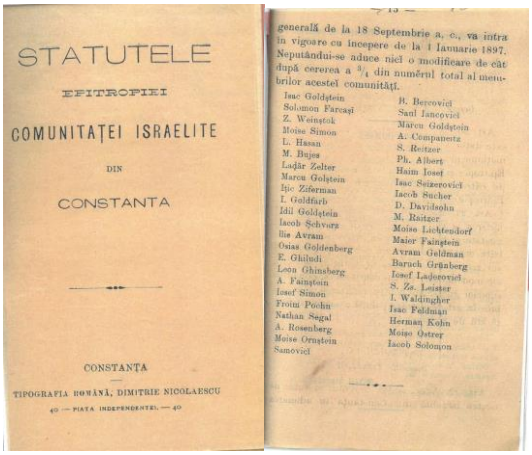
De asemenea, într-un document din 1880, este menționată problema atribuirii unui teren comunității israelite, teren pe care să fie construit un locaș de cult. Documentul în cauză este un proces verbal al unei ședințe a Consiliului Comunei Constanța din 1 aprilie 1880. Deoarece terenul solicitat era situat pe locul unui vechi cimitir musulman, cererea comunității a fost respinsă, iar primarul a fost însărcinat cu identificarea și atribuirea unui alt teren pentru construirea templului israelit.

---

[10] *Ibidem*, Cap. VI, art 13, p. 4.

Prin cele prezentate mai sus considerăm că am adus în discuție o parte a problematicii legate de evoluția comunităților etnice dobrogene după Unirea Dobrogei cu România, cu privire specială la comunitatea israelită din Constanța ale cărei organizare și relații cu administrația publică locală sunt menționate în documente de arhivă (Biblioteca Județeană „I. N. Roman" din Constanța a valorificat o parte din aceste documente în cadrul unei expoziții organizate împreună cu Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, cu ocazia Zilei Dobrogei, în anul 2023).

Anexe:



STATUTELE

EPITROPIEI

COMUNITAȚEI ISRAELITE

DIN

CONSTANTA

CONSTANȚA

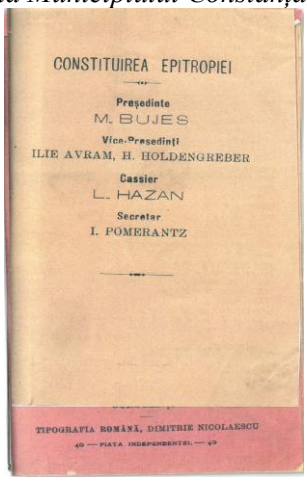
TIPOGRAFIA ROMÂNĂ, DIMITRIE NICOLAESCU

40 — PIAȚA INDEPENDENȚEI — 40

generală de la 18 Septembrie a. c., va intra în vigoare cu începere de la 1 Ianuarie 1897. Neputându-se aduce nici o modificare de cât după cererea a $^{3}/_{4}$ din numărul total al membrilor acestei comunităţi.

Isac Goldștein
Solomon Farcaşi
Z. Weinstok
Moise Simon
L. Hasan
M. Bujes
Lagăr Zelter
Marcu Goldștein
Iţic Ziferman
I. Goldfarb
Idil Goldștein
Iacob Schvarz
Ilie Avram
Osias Goldenberg
E. Ghiludi
Leon Ghinsberg
A. Fainștein
Iosef Simon
Froim Pochn
Nathan Segal
A. Rosenberg
Moise Ornștein
Samoviel
B. Bercovici
Saul Jancoviel
Marcu Goldștein
A. Campanetz
S. Reitzer
Ph. Albert
Haim Iosef
Isac Seizerovici
Iacob Sucher
D. Davidsohn
M. Ratzer
Moise Lichtendorf
Maier Fainștein
Avram Goldman
Baruch Grünberg
Iosef Lajcerovici
S. Za. Leister
I. Waldingher
Isac Feldman
Herman Kohn
Moise Ostrer
Iacob Solomon

Statutele Epitropiei Comunității Israelite din Constanța, Tipografia Română Dimitrie Niculescu, Constanța, [1896], Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, Fond Primăria Municipiului Constanța, dosar 15/1897,f f. 3-11.



CONSTITUIREA EPITROPIEI

Preşedinte
M. BUJES

Vice-Preşedinţi
ILIE AVRAM, H. HOLDENGREBER

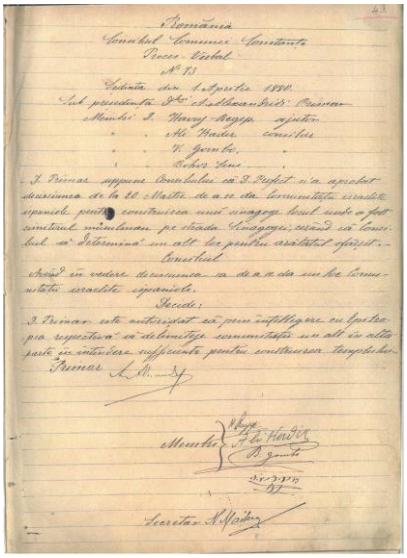
Cassier
L. HAZAN

Secretar
I. POMERANTZ

TIPOGRAFIA ROMÂNĂ, DIMITRIE NICOLAESCU

40 — PIAȚA INDEPENDENȚEI — 40

Statutele Epitropiei Comunității Israelite din Constanța, Tipografia Română Dimitrie Niculescu, Constanța, [1896], Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, Fond Primăria Municipiului Constanța, dosar 15/1897,f f. 3-11.



Proces verbal al Consiliului Comunal privind delimitarea unei suprafețe de teren pentru construirea unui templu israelit (1 aprilie 1880). Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, Fond Primăria Municipiului Constanța, dos. 18/1879, f. 43.

THE IMAGE OF THE DOBROGENE ETHNIC COMMUNITIES IN BOOKS, PRESS AND ARCHIVE DOCUMENTS. JEWS

-abstract-

Key Words: Jews, book, press, documents, image

In this article, we do not propose a historical or anthropological analysis of such an important community in the history of humanity, but we note an evolution of the image of its members in the collective mind over the centuries, both in the European space and in the Romanian one. We only note that, in his capacity as "the other", the Jew was not seen as a victim from the beginning, he was first tolerated. The entry of Jews as citizens into Western society takes place in the 19th and 20th centuries. With the permission to develop as a member of the society in which he lives, new aspects of anti-Semitism appear, which lead to the weakening of the citizen status.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ:

Allard, Camille, *Mission Médicale dans la Tatarie-Dobroutcha,* Typographie Félix Malteste et C-ie, Paris, 1857, 67 pp.

Asandului, Gabriel, *Istoria evreilor din România (186601938),* Editura Institutul European, Iași, 2003, 91 pp.

Benabassa, Esther, Attias, Jean-Cristophe, *Evreul și celălalt,* traducere de Andreea Vlădescu, Editura ESR-Samuel Tastet, Paris, 2005, 133 pp.

Eminescu, Mihai, *Chestiunea evreiască,* antologie, prefață și note de D. Vatamaniuc, Editura Vestala, București, 2000, 271 pp.

Evreii în societatea și conștiința istorică românească. Reuniunea științifică din 2003, Editura C.S.I.R., BucureȘti, 2003, 93 pp.

Hîncu, Dumitru (coord.), *Evreii din România în Războiul de Reîntregire a Țării (1916-1919),* Editura Hasefer, București, 1996, 331 pp.

Iancu, Carol „Evreii din România" (1866-1919. De la Excludere la emancipare", Editura Hasefer, București, 2006, 480 pp.

Kuller, Hary, *Presa evreiască din România,* Editura Tritonic, București, 2004, 231 pp.

Nedelcea, Tudor, *Eminescu și realsemitismul,* Editura Sitech, Craiova, 2010, 279 pp.

Solomovici, Teșu, *Istoria evreilor din România de la începuturi și până astăzi,* Editura Teșu, București, 2005, 367 pp.

Șorer, Jean Michel, *La răspântie de veacuri. Evreii în 1900-1901. Fișe pentru o istorie a comunităților evreiești din România,* s. n., București, 2004, 530 pp.

Statutele Epitropiei Comunității Israelite din Constanța, Tipografia Română Dimitrie Niculescu, Constanța, [1896], Serviciul Județean al Arhivelor Naționale Constanța, Fond Primăria Municipiului Constanța, dosar 15/1897, ff. 3-11.

UNELE ASPECTE DE ORDIN SEMANTIC REFERITOARE LA TERMINOLOGIA DE MARINĂ ÎN LIMBA ROMÂNĂ

*Conf. univ. dr. Ştefan VODĂ**

Studiile efectuate asupra vocabularului limbii române actuale realizează o serie de aspecte referitoare la evoluția în plan structural, precum şi numeroase modificări în plan semnatic ale lexicului. Referindu-se la cauzele şi tipurile schimbărilor semantice, academicianul Alexandru Graur a subliniat faptul că „sensul unui cuvânt face parte din elementele cele mai mobile ale unui limbi şi că modificările de ordin semnatic (în ansamblul lor) reprezintă unul dintre cele mai interesante aspecte ale dinamicii vocabularului”.[1]

Analizând structura vocabularului actual al limbii române, distingem, pe de o parte, cuvinte folosite de către toți vorbitorii acestei limbi (lexicul comun), iar pe de altă parte, întâlnim cuvinte folosite doar în anumite sfere ale activității umane, respectiv în domenii distincte, cum ar fi: medicina, informatica, domeniul maritim şi multe altele. Aceste cuvinte fac parte din categoria „limbajelor de specialitate” (sau „profesionalisme”), specifice unui anumit domniu, unei anumite profesii, iar aria lor de utilizare are, în principiu, un caracter limitat, în sensul că sunt folosite de grupuri restrânse de vorbitori. Un astfel de exemplu îl reprezintă (şi) terminologia de marină, care cuprinde cuvinte specifice profesiei de marinar. Pentru înțelegerea corectă a sensului acestor termeni există lucrări lexicografice (dicționare) adecvate acestui domeniu.

În prezenta lucrare, ne propunem să abordăm câteva aspecte referitoare la apariția unor termeni de marină prin procedeul derivării semantice, care constă în transferul unor cuvinte din limbajul comun în sfera terminologiei de marină, având drept consecință modificarea totală a sensului avut inițial, astfel încât aceste cuvinte vor avea un nou denotat, ele devenind o nouă realitate. Aşadar, schimbările de sens, prin procedeul menționat, reprezintă una din resursele interne de creare a unor noi unități nominative în cadrul subsistemelor lingvistice specifice terminologiile (în cazul de față, apariția şi competarea lexicului marinăresc).

Într-un studiu, dedicat unor astfel de schimbări semnatice, prof. dr. Ecaterina Fodor afirmă că „pe lângă creşterea numerică a fondului de cuvinte, sunt foarte active procesele care duc la schimbarea structurilor semantice prin dezvoltarea polisemiei […], procedeu denumit derivare semantică”.[2]

Vom analiza în continuare modul în care acționează fenomenul derivării semantice în cadrul terminologiei de marină, menționând faptul că apariția sensului modificat al cuvintelor din limba comună are, de regulă, la bază o oarecare asociere,

---

* Cercetător independent.

[1] Detalii în *Studii de lingvistică generală – Varianta nouă*, Bucureşti, 1960, pp. 212-219.

[2] E. Fodor, *Rolul modelului în procesul dezvoltării semantice a vocabularului*, în „Semantică şi semiotică”, sub coord. acad. Ion Coteanu şi prof. univ. dr. Lucia Wald, Bucureşti, Editura Ştiințifică şi Enciclopedică, 1981, p. 258.

o analogie sau contiguitate. De exemplu, cuvântul „arbore”, cu sensul cunoscut în limba comună, având ca sinonim cuvântul „copac”, în termninologia de marină, primește un sens total diferit și anume: „stâlp din lemn sau metal, montat pe o navă pentru susținerea velelor, având ca sinonim cuvântul *catarg*”. Sens diferit vor avea și derivatele acestor cuvinte, adică: *arbore, arborescent, arboricultură* etc., poveștile de la cuvântul din limbajul comun, în timp ca termenul marinăresc „arbore” are derivatul „arboradă” – totalitatea arborilor (catargelor), vergilor, ghiurilor, picurilor și bastoanelor de la bord”.[3]

În mod similar, pe baza unor asocieri referitoare la forma, poziția, amplasamentul sau funcția pe care o au cuvintele aparținând vocabularului (lexicului) comun, întâlnim termenii de marină enumerați în continuare:

-osatura navei – „parte de rezistență a corpului navei, pe care se fixează bordajul”. Termenul a apărut prin similitudinea (asocierea) cu denotatul din lexicul uzual *osatură* – „totalitatea oaselor unui vertebrat. schelet” (DEX).

Sintagma „arhitectura navală” – „știința proiectării și construirii navelor” – a apărut prin transferul semantic de la cuvântul *arhitectură*, folosit în limba literară cu sensurile de:

1) „știința de a proiecta și construi clădiri”;
2) „stilul, caracterul, planul unei/unor clădiri”.

Cuvântul *teatru*, cu sensurile bine cunoscute în limbajul uzual, primește un sens total diferit în sintagma terminologică „teatrul operațiunilor de luptă” (terminologizare realizată prin analogie).

Sensul termenului marinăresc „vitalitatea navei”, prin care se exprimă capacitatea ei de a pluti și de a îndeplini misiunile specifice, având un număr de compartimente inundate, este diferit față de sensurile limbajului comun, respectiv: „caracterul a ceea ce este viu, putere de viață, vigoare, dinamism” (DEX).

După cum se poate remarca, în această sintagmă, doar un cuvânt a primit un nou sens, adică termenul „vitalitate”. O situație similară întâlnim și în următoarele îmbinări (sintagme): „nara ancorei”, „puțul lanțurilor”, „pălăria cabestanului”, „ghiara de ancoră”, „ureche de remorcă”, „pasul elicei”, „colivia elicei”, „vânător de submarine”, „gâtul cabestanului”, „ochi de parâmă”, „ancoră ciupercă”, „brațele ancorei”, în care doar primul cuvânt al îmbinărilor a provenit din lexicul uzual, ca urmare a procesului de terminologizare a unor substantive comune.

În unele cazuri doar adjectivele primesc sens terminologic, ele intrând în compunerea unor sintagme specifice lexicului (vocabularului) marinăresc, ca de exemplu:

-„apă liberă”, cu sensurile 1. apă lipsită de ghețuri; 2. apă lipsită de pericole; 3. largul mării;

-„apă moartă”, cu sensurile 1. apă fără curenți; 2. apă adâncă, cu fund din prundiș și pietriș, cu curenți slabi; 3. fenomen care are loc ca urmare a suprapunerii a două straturi cu salinitate diferită;

[3] I. Manole, Gh. Ionescu, *Dicționar marinăresc*, București, Editura Albatros, 1982.

-„braț fals” – parâmă dată de la prova unei nave la primul banc din prova unei bărci de salvare. În aceste sintagme, adjectivele: *liberă, moartă* și *fals* au sensuri diferite față de cele din limba literară.

Sunt și cazuri în care ambii termeni ai sintagmei terminologice, proveniți din limbajul comun, au primit un sens nou, ca în exemplele:

-„operă vie” – „parte a corpului navei de sub linia de plutire, pe bordajul căreia trăiesc (se depun) alge, scoici sau alte viețuitoare”;

-„operă moartă” – „parte a corpului navei de deasupra liniei de plutire, unde nu se depun (nu trăiesc) alge, scoici sau alte viețuitoare”.[4]

Este evident faptul că, în aceste sintagme, atât substantivul, cât și determinantul său (adjectivul) au un sens diferit față de cel din limbajul comun, unde acestea desemnează o altă realitate.

Sintagma „mare cu berbeci” este denumirea dată „mării de gradul 4, având valuri ale căror creste sunt sparte, iar spuma albă ocupă, pe alocuri, versanții valurilor”.[5]

Modificări de ordin semantic întâlnim și în interiorul subsistemului terminologic de marină, de pildă, termenul „amiral”, de origine arabă (*amir-al Bahr*), fr. (*amiral, el admiral*), eng. (*admiral*) ș.a, și-a modificat sensul inițial în termenul compus „navă-amiral”, întrucât acest termen denumește fie o navă-comandant, fie cea mai mare navă a flotei sau a unei companii de navigație.

Schimbări de sens se pot produce și la nivelul unui element constitutiv al unui termen compus. Astfel, în termenul „contraamiral”, elementul „contra-” și-a pierdut sensul de „împotriva”, „opus”, cu care se folosește în cuvintele *contraatac, contracandidat, contrarevoluție* ș.a. Termenul „contraamiral” denumește un grad militar din flotele unor țări, corespunzător gradului de *general-maior* din trupele de uscat.

Această denumire este motivată de poziția navei aflate în spatele unui convoi, navă la comanda căreia era un amiral, situat în poziție opusă față de prima navă din convoi, la bordul căreia se găsea tot un amiral. Așadar, este vorba despre o relație de opoziție în plan spațial (față-spate); în limba engleză avem *rear-admiral* (contraamiral sau amiral „de spate”).

Sunt și situații în care unele verbe din limba comună își modifică sensul prin folosirea lor în sfera (cadrul) terminologiei de marină, după cum reiese din următoarele exemple:

-„a guverna o navă”, însemnând a dirija nava cu ajutorul cârmei, această acțiune însemnând: „capacitatea navei de a se menține pe direcție cu ajutorul cârmei sau de a schimba prompt direcția, când este manevrată cârma”.

-„a asurzi ramele” – „a acoperi ramele sau a înfășura furcheții cu cârpe pentru a nu face zgomot la ramare; măsură de precauție ce se lua noaptea pe timpul deplasării bărcilor la abordajul unei nave inamice ancorate”.

---

[4] I. Manole, G. Ionescu, *Dicționar marinăresc*...

[5] *Ibidem*.

Termenul „a sugruma” este folosit cu sensurile: 1. „a susține din loc în loc o parâmă dată în lungul bordului sau altui obiect, folosind capete de parâmă”; 2. „a strânge frâna cabestanului/vinciului pentru ca lanțul ancorei să se fileze mai greu”.

Sintagma verbală „ține-te bine”, folosită în limbajul marinăresc, primește un alt sens față de cel folosit în limbajul uzual și desemnează: „1. Parâmă prevăzută cu mânere, din lemn sau aluminiu, culisante, întinsă la cca 1 m deasupra punții când marea este agitată; de ea se țin marinarii pentru a nu cădea în apă”; 2. „parâmă sau vergea metalică fixată de-a lungul copastiei bărcii de salvare, pentru a se agăța de ea persoanele căzute în apă”; 3. „capăt de parâmă aruncat de la bord, pentru a se ține un om care urcă pe o scară de bordaj”.[6]

Se poate remarca faptul că expresia alcătuită din verbil *a se ține* și adverbul *bine*, în limbajul uzual, exprimă un îndemn la prudență, pentru evitarea unui pericol. Trecând în sfera terminologiei de marină, aceasta își schimbă nu doar sensul, ci și statutul morfologic, fiind definită printr-un substantiv polisemnatic, după cum reiese din exemplele citate.

Unii termeni de marină proveniți dintr-o altă limbă decât cea română pot fi rezultatul derivării semantice. Astfel, termenul „fregată” denumește un velier militar cu trei catarge, artilerie puternică în ambele borduri, destinat acțiunilor de recunoaștere, de urmărire, de pază și de legătură între navele mari.

Este posibil ca acest termen să fi apărut ca rezultat al unei asocieri cu denumirea unei „păsări palmipede marine, zvelte, cu corpul mic, iar coada și aripile foarte mari, numită fregată” (DEX, 1975). Se poate presupune o asociere inițială cu alura sau siluenta (imaginea pe fundalul marin) a primelor fregate (secolele XVII-XIX) – nave rapide cu trei catarge și velatură bogată, amplă (din fr. *fregate,* it . *fregata*). Este posibil ca în limba română să fi apărut prin filieră franceză.

Pe lângă fenomentul de „terminologizare”, ca rezultat al transferului unor cuvinte din sfera limbajului comun în cea a limbajului maritim, are loc și fenomenul invers – „determinologizarea”, adică folosirea unor termeni marinărești sau a unor sintagme specifice acestui domeniu în limbajul uzual, ca în exemplele: „a avea ceva la bord”, „a fi bine ancorat”, „a debarca pe cineva”, „a se menține pe linia de plutire”, „a fi far călăuzitor” etc. Asemenea expresii aparțin argourilor sau unităților frazeologice, care conțin unele nuanțe conotative. Ele sunt folosite în divese situații în condiții adecvate, imprinând o anumită coloratură stilistică exprimării.[7]

În limbajul comun, cuvântul „botez” înseamnă: „un ritual creștin de primire a cuiva printre credincioșii bisericii, însoțit de atribuirea unui prenume”. Botezul înseamnă și „stropirea cu aghiazmă a credincioșilor și a caselor lor de către un preot cu prijlejul unor slujbe sau sărbători bisericești”.[8]

---

[6] *Ibidem*.

[7] Ș. Vodă, *Derivarea semnatică în sfera terminologiilor*, „Ovidius University of Philology”, vol. XV, November 2004, p. 212.

[8] DEX, București, Editura Academiei R.S.R., 1975; *Noul dicționar universal al limbii române*, București, Editura Litera Internațional, 2008.

Prin analogie, „botezul navei” este o festivitate în cadrul căreia i se dă navei un nume, cu ocazia lansării ei la apă, când se sparge o sticlă de șampanie de bordajul prova. De obicei, acest ritual este încredințat unei personalități, sau unei persoane importante. Astfe, în anul 1936, Regele României, Carol al II-lea, a botezat primul submarin românesc rostind cuvintele: „L-am botezat Eu însumi, dându-i numele *DELFINUL*, ca un simbol al viețuitoarelor marine ce poartă acest nume, sprinteni tovarăși ai marinarilor în largul mării. Dorim acestei nave să străbată fără pericol adâncurile mării și să îndeplinească cu vitejie toate misiunile ce-i vor fi ordonate”.[9]

„România” a fost prima navă cu mașini cu aburi și a fost lansată la apă la 2 august 1864 la Giurgiu. A primit acest nume în cinstea zilei de 24 ianuarie 1862, când țara noastră a primit oficial numele de „România”. Cu ocazia lansării acestei nave la apă, generalul Manu – Ministrul de Război – a ținut un discurs, în care, printre altele, a spus: „Acum, scumpă Românie, mergi pe bătrânul nostru Danubiu și spune tuturor că, de azi înainte, țara a adăugat o nouă părticică la teritoriul său.”[10]

Primul bric intrat în serviciul Marinei Române, având rolul de navă-școală a fost construit la Londra (în șantierul „The Thames Iron Ship Building Company”), iar la terminarea lucrărilor de construcție a fost botezat cu numele „Mircea” de către Ion Ghica, reprezentantul României la Londra, care i-a urat „să deschidă României o eră de acțiune asupra mărilor”.[11]

Atribuirea acestui nume avea în vedere faptul că sub cârmuirea domnitorului Mircea cel Bătrân, Dobrogea – vechi pământ românesc, s-a unit cu Țara Românească, stat care și-a câștigat astfel ieșire la Marea Neagră.

La solemnitatea lansării la apă a celei de-a doua nave școală „Mircea”, la Hamburg în septembrie 1938, au asistat membrii Legației României din Berlin, oficialități civile și reprezentanți ai Marinei Regale Române, iar d-na Brabișteanu, soția consilierului Ambasadei, a botezat nava în numele M. S. Regelui Carol II-a, cu numele *Mircea*, spărgând tradiționala sticlă de șampanie de prova navei.[12]

Atribuirea numelui unor nave s-a efectuat și pe baza unui motiv subiectiv, cum este cazul navei „Mariţa”, lansată la apă într-un șantier naval de lângă Giurgiu în anul 1833 și pusă în funcțiune la Brăila în 1834, pentru transportul de grâu la Constantinopol. Nava aparținea lui Alexandru Vilara, fiind prima navă românească sub pavilion național. Numele i s-a dat după cel al soției principelui George Bibescu – doamna Marița, în semn de respect față de principe, căruia Alexandru Vilara îi ceruse aprobare pentru transportul a 300 de chile mari de grâu spre Constantinopol.

Cu ocazia lansării la apă a acestei nave, poetul Cezar Bolliac a ținut o emoționant alocuțiune, ce cuprindea următoarea urare: „Mergi, corabie, mergi de

---

[9] M. Moșneagu, *Ziua Marinei la români*, Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, 2002, p. 43.

[10] N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *Contribuții la istoria Marinei Române*, vol. I, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, p. 164.

[11] V. Ciorbea, *Istoricul navelor-școală „Mircea”*, vol. I, *„Bricul Mircea”*, Constanța, Editura Academiei Navale , 1997, p. 10.

[12] „Marea Noastră”, mai 2009, p. 25.

arată Europei culorile României, mergi a-i duce bogățiile solului nostru și a-i cere luminile sale, mergi de viziteaza Italia, Francia și Ispania și spune popoarelor lor că sînt românii de la Dunăre”.[13]

În ultima perioadă, se folosesc alocuțiuni (cuvântări) simplificate, cum a fost de exemplu ceremonialul prilejuit de lansarea la apă a tancului chimic de 41.000 tone la Șantierul Naval Constanța (în aprilie, 2006), unde doamna Nicoleta Panayiotopoulos rostea: „Numesc această navă Histria Coral și în urez să aibă parte de vânt prielnic și să navige pe mări liniștite și să aducă noroc echipajului și proprietarilor”.[14]

La botezul lor, unele nave primesc numele unei persoane din anturajul constructorului. Astfel, la botezul portcontainerului „Leigh”, fiica directorului companiei M.S.C. a făcut următoarea urare navei: „Numesc această navă *M.S.C. Leigh*! Dumnezeu să o binecuvânteze pe ea și pe toți cei care vor naviga cu ea.”[15]

Într-un articol referitor la botezul navelor, autorul menționează o serie de obiceiuri, practicate de-a lungul timpului, cu prilejul terminării construcției navelor. Astfel, vechii greci obișnuiau să stropească bordul vaselor cu sânge proaspăt de berbec, iar romanii cu sângele piraților capturați. Mai târziu, creștinii ortodocși au înlocuit sângele cu vinul roșu, pe care-l vărsau pe puntea vasului. În Europa, începând cu anul 1860, la ceremonia lansării la apă, se folosește șampania.[16]

În același articol „se menționează faptul că în unele țări, unde băuturile alcoolice sunt interzise, se folosește apa. Țările arabe folosesc apă adusă din izvoarele de la Mecca. Iranienii stropesc punțile cu apă minerală, iar turcii cu apă de ploaie. Există și obiceiul de a sparge la bordul petrolierelor o sticlă de petrol.”[17]

Denumirile navelor reflectă aspecte de ordin istoric, social și cultural legate de epoca în care au fost construite navele respective. În secolele XV-XVII, perioada marilor descoperiri geografice, datorită călătoriilor îndelungate și riscante, navigatorii își puneau mari speranțe în zeii protectori, sau sfinții ocrotitori ai marinarilor, fapt pentru care navele lor purtau numele unor zei sau sfinți. Astfel, în expediția portughezului Vasco da Gama au plecat navele *San Gabriel* și *San Rafaeli*. Printre navele lui Fernando Magellan se aflau și cele cu denumirile *San Antonio, Trinidad,* iar una din navele lui Cristofor Columb se numea *Santa Clara*.[18]

Studii relativ recente scot în evidență aspecte interesante în legătură cu numele date navelor, nume ce reflectă considerente de ordin istoric, social sau cultural din epoca în care au fost construite navele respective.

---

[13] George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991, p. 124.
[14] Cuget Liber, 1 aprilie 2006, p. 1.
[15] Cuget Liber, 29 noiembrie 2006, p. 15.
[16] Gheorghe Brașoveanu, *Botezul navelor, microenciclopedie*, în „Tricolorul”, 1104-2006, p. 4.
[17] *Ibidem*.
[18] N. Kolanov, *Înfuntând vânturile*, în „Morskoj flot, 11/1990, pp. 38-41, traducerea autorului.”

Autorul unui articol, publicat în „Morskoj flot”, afirmă că studierea acestor aspecte se poate face în cadrul unei părți distincte a onomasticii, pe care o numește „caronimie” (de la grec. *carabos* – navă și *onoma* – nume).[19] Întrucât acest termen nu figurează în vocabularul limbii române, noi considerăm că aspectele menționate la numele navelor pot fi studiate în cadrul „onomasticii navale”, ca parte distinctă a onomasticii definită, ca „disciplină lingvistică având ca obiect de studiu originea formării și evoluției numelor proprii, cuprinzând totalitatea numelor proprii dintr-o limbă dintr-o regiune, dintr-o epocă” (DEX). Prin extensie, putem considera „onomastica navală” ca totalitatea numelor proprii atribuite navelor construite de-a lungul timpului.

În cele ce urmează, vom menționa numele unor nave românești, construite pe parcursul anilor. Astfel, întâlnim nave cu:

-numele țării sau nume de provincii românești: „România”, „Ardealul”, „Bucovina”, „Basarabia”, „Transilvania”, „Oltenia”, ș.a.

-nume de domnitori români sau personalități de seamă ale vieții politice românești: „Ștefan cel Mare”, „Alexandru cel Bun”, „Mircea (cel Bătrân)”, „Regele Carol I”, „Principesa Maria”, „Elisabeta” „Regele Ferdinand”, „Regina Maria”, „Mihail Kogălniceanu”, „I. C. Brătianu” ș. a.

- nume de județe din România: „Alba”, „Ilfov”, „Satu Mare”, „Hunedoara”, „Argeș”, „Bihor”, „Teleorman” ș.a.

-nume de localități: „Bacău”, „Mărășești”, „București”, „Giurgiu”, „Râșnov”, „Moreni”, „Hârșova”, „Tulcea”, „Mangalia” etc.

-numele unor personalități de seamă din Marina Română: „Contraamiral Horia Macellariu”, „Viceamiral Eugeniu Roșca”, „Amiral Petre Bărbuneanu”, „Viceamiral Vasile Scodrea”, „Viceamiral Vasile Urseanu”, „Căpitan Dumitrescu Constantin”, „Locotenent comandor Stihi Eugen” etc.

-nume referitoare la evenimente istorice sau denumiri cu o semnificație aparte: „Independența”, „Unirea”, „Biruința”, „Libertatea” etc.

-numele unor sfinți: „Sf. Dimitrie”, „Sf. Nicolae”, „Sf. Vasile”.

-denumiri cu o anumită conotație: „Fulgerul”, „Șoimul”, „Smeul”, „Pandurul”, „Năluca”, „Rândunica”, „Vijelia”, „Viforul” etc.[20]

După cum reiese din exemplele menționate, multe nave românești (cu precădere cele din fosta flotă comercială) au nume de localități. În limbajul comun, ele sunt numite toponime, dar prin folosirea lor în domeniul maritim, ele nu denumesc localități (pierzându-și statutul de toponime), ci au primit numele respective cu ocazia lansării lor la apă, deci în urma botezului și fac parte din

---

[19] *Ibidem*.

[20] La bordul canonierei „Sublocotent Ghiculescu Ion”, și-a susținut Principesa Ileana și-a susținut proba practică/plecarea de la cheu și acostarea la cheu, în cadrul examenului de absolvire a Școlii Navale din Constanța, în anul 1928, fiind prima româncă ce obținea brevetul de ofițer de bord (ofițer secund). *Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” Constanța*,

„onomastica navală”, sintagmă pe care o considerăm adecvată, din motivele menționate mai sus.

Concluzii:

Din problemele prezentate în această lucrare, rezută că unul din procedeele de formare a terminologiei de marină din limba română îl reprezintă derivarea semantică, fenoment lingvistic ce constă în modificarea sensului cuvintelor din limbajul comun, prin trecerea lor în subsistemul terminologic specific marinei. Modificările din structura semantică a cuvintelor au consecințe atât în planul paradigmatic (având în vedere schimbarea sferei de întrebuințare), precum și în plan sitagmatic, ținând cont de noile lor posibilități asociative, în contexte specifice subsistemului terminologic din domeniul maritim.

În cadrul onomasticii navale, abordate succint în lucrare, se pot constata aspecte interesante de ordin istoric, social sau cultural, referitoare la evoluția construcțiilor navale românești de-a lungul timpului.

Precizăm faptul că termenii din domeniul maritim au o arie de utilizare limitată și nu pot fi separați de limbajul comun al vorbitorilor, cu care se află într-o conexiune firească în procesul comunicării. Ei sunt, așadar, parte integrantă a vocabularului general al limbii române, având statutul de subsistem al acesteia.

SOME SEMANTIC ASPECTS ABOUT THE NAVAL TERMINOLOGY IN THE ROMANIAN LANGUAGE

-abstract-

Key Words: terminologization, Navy, derivation, semantics, onomastics

The present work shows some aspects regarding the changes in the semantic structure of some words in the common language when they are used in the specialized subsystem. In this case, in the maritime terminology. This process is called *semantic derivation* and it consists in terminologization of some words from the common language.

In the second part of this work are presented some examples about the names of the Romanian ships, which are analyzed as part of naval onomastics.

BIBLIOGRAFIE

„Analele Universității Ovidius”, Seria Filologie, vol. XV, anul 2004;

Bârdeanu, Nicolae; Nicolescu, Dan, *Contribuții la istoria Marinei Române*, vol. I, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979;

Bejan, Anton (coord.), *Dicționar Enciclopedic de Marină*, București, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006;

Brașoveanu, Gheorghe, *Botezul navelor. Microenciclopedie*, Tricolorul, 11.04.2004;

Bujeniță, Mihail, *Din terminologia nautică românească*, Limba Română, 3, 1966;

Ciorbea, Valentin, *Istoricul navelor-școală Mircea*, vol. I, *Bricul Mircea*, Constanța, Editura Academiei Navale, 1997;

Coteanu, Ion, *Terminologia tehnico-științifică. Aspecte-probleme*, Limba Română, 2, 1990;

Cuget Liber, 1 aprilie 2006; 29 noiembrie 2006;

Dicționarul explicativ al limbii române, București, Editura Academiei R.S.R., 1975;

Graur, Alexandru, *Studii de lingivistică generală*, Varianta nouă, București, 1960;

Idem, *unele probleme ale vocabularelor profesionale*, Limba română, II, 1953;

Kolanov, N., *Înfruntând vânturile*, Morskoj Flot, 11, 1990;

Manole, Ilie; Ionescu, Gh., *Dicționar marinăresc*, București, Editura Albatros, 1982;

Marcu, Florin; Maneca, Constant, *Dicționar de neologisme*, Ediția a III-a, București, Editura Academiei R.S.R., 1978;

Marea Noastră, mai 2009;

Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, Editura ANMN, 1997;

Moșneagu, M., *Ziua Marinei la români*, Constanța, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, 2002;

Noul dicționar universal al limbii române, ediția a III-a, București, Editura Litera Internațional, 2008;

Petre, George; Bitoleanu, Ion, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991;

Coteanu, Ion; Wald, Lucia, *Semantică și semiotică*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1981;

Vodă, Ștefan, *Derivarea semantică în sfera terminologiilor*, Universitatea „Ovidius” Constanța, Anale de Filologie, vol. XV, noiembrie 2004;

Idem, *Repere istorice și culturale privind evoluția tradițiilor navale românește*, Sangidava (2), Târg-Mureș, Editura Ardealul, 2008.

MUZEUL NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE ÎN PRESA CONSTĂNȚEANĂ

*Dr. Silvia IONIȚĂ**

Muzeul Național al Marinei Române a reușit în cei 55 de ani de activitate rodnică, împliniți în anul 2024, să tezaurizeze elementele fundamentale ale istoriei poporului nostru pe aceste meleaguri și să surprindă mărturiile referitoare la profundele legături ale poporului român cu marea, cu Dunărea și cu toate apele ce-i scaldă cu generozitate, teritoriul.[1]

Unic prin specificul său, Muzeul Național al Marinei Române a reușit, încă de la crearea sa, la data de 29 mai 1969, să capteze atenția presei, atât prin importanța sa ca instituție de cultură inclusă în ansamblul cultural dobrogean și național, cât și prin activitatea sa complexă dedicată promovării spiritualității marinărești, dar mai ales diferitelor evenimente care au marcat istoria marinei.

Următoarele rânduri sunt dedicate Muzeului Național al Marinei Române, așa cum a fost el perceput și promovat în presa constănțeană pe parcursul anilor de activitate, prin prezentarea unor fragmente din articolele care au ca subiect importanța muzeului, istoricul acestuia, exponate de interes care îmbogățesc expoziția permanentă etc.

Cu mențiunea că uneori datele culese de jurnaliști de la sursele la care au apelat nu sunt foarte precise, vom veni cu completări, utile credem, pentru a prezenta în mod obiectiv diferitele subiecte atinse de aceștia în prezentarea Muzeului Național al Marinei Române.

*Un prim articol intitulat: „**EMBELEMELE ORAȘULUI CONSTANȚA – MUZEUL MARINEI ROMÂNE,*** prezintă în partea de început un scurt istoric al clădirii muzeului, dar și primii pași întreprinși pentru înființarea unui muzeu al marinei***:*** *„Situată în strada Traian nr. 53, actuala clădire a Muzeului Marinei Române a fost construită în anul 1908. Un an mai târziu aici au fost înființate Școlile de Marină din Constanța, transformate în 1921 în Școala Navală Superioară. Tot aici a funcționat în perioada interbelică Comandamentul Marinei Militare."* Din articol aflăm că încercările de înființare a unui muzeu al marinei române datează din 1920 când se începe colecționarea unor documente specifice ca urmare a unui apel al ofițerilor, publicat în presa vremii. În anul 1965 la Mangalia se înființează primul muzeu de marină. „*Patru ani mai târziu, la 3 august 1969, muzeul este extins, îmbogățit și transferat la Constanța în actualul lăcaș. La începutul anilor '80 începe modernizarea spațiilor expoziționale*."

În continuare în articol se precizează faptul că și clădirea este restaurată și mărită, în timp ce colecțiile muzeului sunt expuse tematic în 22 de săli și în parcul muzeului. Cititorii pot afla informații despre prima și a doua sală care sunt dedicate

---

* Muzeograf, Muzeul Național al Marinei Române.

[1] Andeea Atanasiu-Croitoru (coord.), *Muzeul Național al Marinei Române, 50 de ani de existență, 1969 – 1919. Monografie*, Constanța, Editura MNMR, *passim.*

începuturilor navigației în spațiul carpato-dunăreano-pontic. Apoi, *„În sala III sunt prezentate alegoric personaje înfățișând marinari romani și soldați daci. Următoarea sală expune obiectele inedite de la ancore, amfore romane, cărămizi cu inscripția flotei fluviale romane, etc. Începând cu sala V până la sala VII inclusiv, sunt expuse obiecte, monede și chiar o celebră monoxilă (navă cioplită dintr-un singur trunchi de copac) în lungime de 10 metri ce a fost descoperită în valea Crișului Alb. Aceste obiecte datează din perioada medievală. Tot în aceste săli mai sunt prezentate machete ale unor nave de epocă."*

Referirile la celelalte săli sunt mai generale în articol, se precizează că în expoziție poate fi admirată și „prima corabie comercială românească Marița (1883)" (machetă), nave actuale, dar și uniforme de epocă, arme, documente, obiecte de navigație etc.

„Vizitarea Muzeului Marinei Române se încheie în parcul din spatele clădirii ce-l găzduiește. Aici pot fi văzute nave, tunuri instalate la bordul acestora, motoare, elice, aruncătoare de grenade, ancore, mine marine, tuburi lans-torpile, tate mai vechi sau mai noi, aflate în conservare." (Marian Tudor, „Jurnal de Constanța" 22 – 28.01. 1999, p. 9.)

Articolul cuprinde informații pertinente despre Muzeul Național al Marinei Române și despre expoziția permanentă a acestuia, informațiile fiind prezentate chiar în mod amănunțit pe alocuri, suscitând interesul celor care doresc să viziteze această instituție.

Se impun totuși două precizări:

- monoxila, nu este realizată doar prin cioplire. Ea este o ambarcațiune în formă de albie („covată"), realizată dintr-un singur trunchi de arbore, de origine străveche; încă se folosește în multe părți ale lumii, poate atinge o lungime de până la 30 de metri, iar scobirea se realizează prin ardere cu cărbuni, cu legături de paie, prin cioplire și șlefuire. Se mai numește și pirogă.[2]

-nava „Marița" a fost un velier tip bric (cu doi arbori) construit la Giurgiu în 1834, (*nu 1883 cum se precizează în articol*!), proprietate a vel-vistiernicului Țării Românești Alexandru Villara. A fost prima navă care, după secole de dominație otomană, a purtat din nou pavilionul Țării Românești pe Dunăre și Marea Neagră până la Constantinopol. Voiajul s-a executat în 1834 – 1835 sub comanda lui Giorgio L. Bresco, care a ținut și jurnalul navei, având la bord pe căpitanul de pavilion Ioan Cristescu. Evenimentul a avut răsunet în țară, iar poetul Cezar Bolliac i-a dedicat o poezie.[3]

Alte două articole ample și elocvente, unul apărut în „România Liberă", celălalt în „Ziua de Constanța" prezintă informații detaliate despre expoziția și colecțiile Muzeului Marinei Române. Precizarea care se impune, Muzeul Național al Marinei Române are în prezent un număr de aproximativ 12 000 obiecte de

---

[2] Comandor Anton Bejan (coordonator), *Dicționar enciclopedic de marină,* București, Societatea Scriitorilor Militari, 2006, p. 506.
[3] *Ibidem*, p. 480.

patrimoniu (nu 40000, așa cum scrie în articol), din care 73 clasate la Tezaur și 154 clasate la Fond.

Articolele selectate tratează o problemă cu care s-a confruntat Muzeul Marinei Române ani de-a rândul. Această problemă a fost remediată între timp, din Registrul Istoric al Muzeului Național al Marinei Române, aflăm că la data de 12 decembrie 2005 „*În conformitate cu faxul S.C. „Rico" S.R.L. Constanța adresat U.M. 02542 Focșani, cu nr. 2914 din 9.12. 2005 la data OZU din 12.12.2005 nr. 242, încetează activitatea Muzeului Marinei Române cu publicul, expoziția permanentă urmând a fi desființată temporar în vederea executării lucrărilor de injectare și consolidare a clădirii*."[4]

În luna mai 2008 se încheie aceste lucrări, iar la data de 17 mai „*Muzeul Marinei Române s-a redeschis pentru publicul vizitator. La festivitatea redeschiderii a fost prezent contraamiral de flotilă Dan Popescu, șef al resurselor SMFN și numeroși invitați.*"[5]

Deși s-au efectuat aceste lucrări, clădirea muzeului nostru prezintă încă urme de degradare evidente, în special crăpături în pereți, ceea ce impune noi lucrări de renovare și consolidare, aspect de care actuala conducere este conștientă și se fac demersuri în acest sens. Lipsa de fonduri împiedică însă, în prezent, începerea lucrărilor.

„ISTORIA MARINEI ROMÂNE SUB SPECTRUL BULINEI ROȘII: *Instituție culturală de rang național, Muzeul Marinei Române dispune de un patrimoniu impresionant: peste 40.000 de obiecte și un fond arhivistic important, găzduite într-un spațiu de 10.775 mp și un parc ale cărui dimensiuni au permis expunerea a trei nave. Organizat pe criterii tematico-cronologice, conform perioadelor istoriei României în secții dedicate Epocii Vechi, Evului Mediu, Epocii Moderne și Contemporane, fluxul muzeal îi oferă vizitatorului cunoașterea tipurilor de nave specifice fiecărei perioade, de la vasele comerciale sau militare precum galerele romane, la pânzarele din timpul domniei lui Ștefan cel Mare ori la navele secolelor XIX și XX, este vorba desigur de machete la scară de o ireproșabilă fidelitate a execuției, cu excepția celor două vedete torpiloare și a vedetei dragoare, vase de luptă reale, expuse în aer liber.*

În articol se fac referiri în continuare la câteva exponate de interes din patrimoniul muzeului: *„un glob reprezentând sfera cerească lucrat în anul 1658 la Veneția de cartograful Matteo Gaggio", „o bombardă (sec. XV)", „o piesă de artilerie din 1770, provenită de la fortificațiile de epocă otomană ale Constanței, tunul-revolver cu 5 țevi „Hotchiss", din dotarea primului bric „Mircea", mine fluviale și marine, torpile, arme individuale de foc și albe, (printre care o piesă de excepție – stiletul comandat special și oferit de Regele Mihai aspirantului Tomescu D. Constantin, șeful promoției „Decebal" 1943)". Iată doar câteva componente ale colecției de arme. Colecția de ordine și medalii (printre care rarisimele ordine rusești „Sfânta Ana" 1797 și „Sf. Stanislav" - 1839 alături de „Legiunea de*

[4] *Registrul Istoric al Muzeului Național al Marinei Române,* p. 128.
[5] *Ibidem*, p. 143.

Onoare" franceză – 1873, „Virtutea Militară" și „Mihai Viteazul"), cea de uniforme care acoperă perioada 1860 până astăzi, colecția de navomodele, conținând 130 de piese excepțional realizate (unele obținând medalia de bronz la campionatul mondial de la Rouen – Franța, în 1987), cea de hărți, lucrări de artă, fotografii alcătuiesc alte fonduri din bogatul patrimoniu al al muzeului.

Articolul subliniază și importanța activității de cercetare desfășurată de specialiștii muzeului: *„Din 1969, de când muzeul funcționează în clădirea actuală, până în prezent au fost organizate 15 sesiuni științifice și seminarii de nivel național, instituția având relații de parteneriat științific cu peste 50 de muzee și institute de cercetare și arhivistice de profil românești și străine."*

În **Apel către edilii orașului –** se prezintă spectrul unei amenințări de alt ordin: *„grava deteriorare a edificiului, construcție datând din 1908. Splendida clădire, ea însăși aparținând patrimoniului arhitectural național este afectată de efectele cumulate ale tasării și alunecării terenului, fenomen specific falezei nordice a portului (...) Clădirea Muzeului Marinei Române, din păcate nu a beneficiat niciodată de asemenea intervenții. Nu e nevoie să fii inginer să-ți dai seama că fisurile, foarte vizibile, de pe fațadă, de la interior din paviment și plafoane sunt rezultatul fenomenului geofizic menționat. Imediata vecinătate a străzii Traian, cu circulația de acum, agravează lucrurile*." Deși timp de câțiva ani a fost blocat traficul auto care periclita împreună cu instabilitatea solului siguranța clădirilor, în acea perioadă nu s-au întreprins lucrări de consolidare. „*În prezent, nu numai că interdicția a fost ridicată, dar strada Traian a devenit o arteră de trafic intens, dată fiind lipsa de stopuri și legătura rapidă cu zona gării C.F.R.*

Atragem în mod special atenția asupra pericolului, dacă nu de-a dreptul iminent, care îi pândește deopotrivă pe vizitatori, ca și pe slujitorii așezământului, acela al prăbușirii unor porțiuni de tavan. (...) Încă ceva: oricât s-a străduit direcția muzeului să evite instalarea obiectelor de mari dimensiuni și greutate în sălile și pe coridoarele de la etaj, normele științifice ale organizării tematico-istorice și logica fluxului de vizitare au impus prezența unor astfel de corpuri în spațiul amintit.

În articol se atrage atenția că deși Ministerul Apărării Naționale a integrat Muzeul Marinei Române în planul de reparații capitale, nu este suficient, deoarece se tratează efectele, dar nu și cauzele; consolidarea falezei depinde exclusiv de Primărie.

*„E lesne de înțeles ce urmări ar avea, pe diverse planuri, în primul rând pentru imaginea României, un oricând posibil accident. Considerăm că edilii trebuie să se implice fără întârziere în rezolvarea situației în însuși interesul Constanței. Bulina roșie trebuie să dispară cât mai curând de pe fațada venerabilului edificiu. (*Alexandru Mihalcea, „România liberă", miercuri 30 aprilie 2003.*)*

„MUZEUL MARINEI RISCĂ SĂ SE PRĂBUȘEASCĂ LA PRIMUL CUTREMUR: *O plăcuță metalică roșu cu galben emite un avertisment sumbru ce atrage atenția celor ce trec pe strada Traian, pe lângă clădirea Muzeului Marinei Române. Clădire nesigură. Risc seismic 2. Acces zonă limitat."*

Articolul precizează că acest marcaj obligatoriu prin lege a fost montat pe clădirea muzeului încă din anul 2000. *Faleza constănțeană este afectată de multă*

vreme de un fenomen natural de eroziune determinat, pe de o parte de pânza freatică ce este orientată spre bazinul portuar și, pe de altă parte de intensificarea traficului portuar, în special după 1980.

Clădirea Muzeului Național al Marinei Române este inclusă pe lista clădirilor de patrimoniu național, fiind ocrotită prin lege. *„După 1990 conducerea MMR a făcut demersuri atât pe plan local cât și la nivelul conducerii MApN, prin care a semnalat efectele nefaste ale alunecărilor de teren asupra stării clădirii respectiv asupra riscului pe care îl prezintă pentru vizitatori și pentru personalul instituției."* Conducerea MApN a reacționat cu promptitudine la cererea muzeului. Mai mulți specialiști în domeniu au făcut expertiza clădirii și au evaluat factorii de risc, muzeul fiind astfel înscris pe lista priorităților în ceea ce privește efectuarea reparațiilor capitale.

***„Măsurile provizorii permit deteriorarea exponatelor și a clădirii muzeului**."*

În ceea ce privește atitudinea celor Primărie, aceasta a oscilat de-a lungul anilor. *„Între timp, degradarea clădirii s-a agravat, semnele fiind tot mai evidente. Aproape zilnic apar noi fisuri ca rezultat al trepidațiilor și instabilității solului. Pereții și pavimentul, luminatorul, coloanele exterioare, lucrările de artă (fresce, aplice din expoziția permanentă a muzeului suferă deteriorări vizibile."* La data de 8 mai 2001 primarul Radu Ștefan Mazăre a vizitat Muzeul Marinei și a fost informat de către directorul instituției lt.-cdr. Marian Moșneagu despre problemele cu care se confruntă clădirea muzeului din cauza problemelor de teren: *„cu acel prilej primarul Radu Mazăre a promis că, după ce va asfalta Constanța în 2002 se va ocupa și de consolidarea falezei. Pentru că, între timp, această problemă a devenit tot mai presantă, directorul MMR speră că primarul – care este și ofițer de marină la origine – nu va uita această promisiune și va include pe lista de priorități reabilitarea promontoriului aferent străzii Traian (...) (*Alexandra M. Păun „Ziua de Constanța", Anul III, nr. 681, vineri, 21 februarie 2003, p. 6.)

Un alt articol care ne-a atras atenția este intitulat simplu: „MUZEUL MARINEI ROMÂNE", autor fostul director al muzeului lt.-cdor. Marian Moșneagu. Acesta ne vorbește în introducere despre istoricul și importanța muzeului: *„Oricine va avea inspirația să se abată în plin sezon estival, chiar și numai pentru câteva ore pe strada Traian va descoperi cu încântare un edificiu insolit. Fostul sediu al Școlii Navale, construit cu aproape un secol în urmă, este nu numai o impozantă clădire de patrimoniu ci și un adevărat templu al tradițiilor noastre marinărești. Pentru că încă de la începutul veacului trecut Amiralitatea nu a conceput spectrul cultural al cetății tomitane fără un muzeu maritim la Constanța, Comandamentul Marinei Militare a dispus colectarea celor mai valoroase exponate de tehnică navală de pe navele scoase din serviciu, precum și a numeroase instrumente de navigație, piese de medalistică, uniforme, arme de marină, literatură de specialitate. Acestea au constituit inventarul primelor expoziții temporare din perioada interbelică, atât în capitală cât și în Constanța, precum și nucleul „Secțiunii Marine" în cadrul Muzeului Militar Național, înființat în urmă cu opt decenii."*

În „călătoria” sa în muzeu, vizitatorul este întâmpinat de numeroase exponate, marea majoritate originale și impresionante prin poveștile pe care le dezvăluie: „*Atât pentru marinarul copleșit de propriile sale peripeții, cât și pentru turistul captivat de enciclopedia universului acvatic o escală la Muzeul Marinei dobândește indubitabil încărcătura cognitivă și emoțională a unei adevărate croaziere pe mări și oceane, în compania unor nave, eroi și evenimente care te fac să stărui cât mai mult cu putință în fața celor aproape 30 000 de exponate care alcătuiesc expoziția permanentă, dar și cea în aer liber adică patrimoniul demn de invidiat al unui muzeu unic în țară. (...)*

Din multitudinea bunurilor de patrimoniu care alcătuiesc ambientul celor 22 de săli „vizitatorul va fi fascinat, cu siguranță, de cele mai spectaculoase. În „*Sala corăbiilor supremația revine monoxilei cu o lungime de 10 metri, descoperită în albia Crișului Alb.*” *(...)*

Inima muzeului este reprezentată de colecția de machete:„ *Alături de galere romane, nave de comerț genoveze și bizantine, pot fi admirate „România”, prima navă de război cu zbaturi a Marinei Militare (1864), „Marița” prima navă comercială a Țării Românești (1833), bricul „Mircea”, primul velier-școală românesc (1882), cochetele pasagere ale Serviciului Maritim Român, submarinele românești „DELFINUL”, „MARSUINUL” și „RECHINUL”, precum și pleiada de cargouri, mineraliere, petroliere, și pescadoare ale anilor ′80. (...)*

„Deosebit de interesante sunt machetele, dar și lentilele originale și accesoriile cu care au fost echipate, primele faruri construite de-a lungul litoralului, pentru siguranța navigației și a manevrelor de intrare/ieșire în/din porturi. Cu o greutate de circa trei tone, lentila monumentală cu care a fost dotat farul Tuzla între anii 1900 – 1972 este o capodoperă a genului. (...) Lampa sistem Bourdelles era alimentată cu petrol, Farul propriu-zis, un glob uriș de cristal, plutea pe trei tone de mercur, care îi permitea rotirea lesnicioasă. Intensitatea eclatului era echivalentă cu intensitatea a 33.942 becuri Carcel și asigura o vizibilitate de 80 de mile marine în condiții normale de vizibilitate. (...)

Istoricul farului de la Tuzla este deosebit de interesant, cunoscut fiind faptul că la începutul secolului XX, farul de la Tuzla era considerat al treilea din lume, după cele din Fiume și Marsilia.

Bogățiile muzeului sunt numeroase și doar dacă vizitatorul stăruie o perioadă mai îndelungată în muzeu poate descoperi diversitatea și complexitatea lor: *„Colecțiile de instrumente de navigație, arme navale, medalistică, ancore, lucrări de artă, carte veche, manuscrise, registre istorice, jurnale de bord și de luptă, fotografiile document, completează zestrea muzeului sporită an de an prin noi achiziții și donațiile unor oameni generoși, ale căror biografii s-au confundat adesea cu cariere profesionale împlinite pe mare, ori curmate de valuri.” (...)*

(...) Și cum niciodată timpul nu este suficient pentru a face față tuturor ofertelor culturale, la standul muzeului veți găsi întotdeauna, alături de suveniruri, albume și lucrari de spacialitate, literatură cu subiect marinăresc, CD-uri și alte surprize care vă vor întregi impresia plăcută a unei vizite agreabile și de neuitat.

(Căpitan comandor M. Moșneagu, directorul Muzeului Marinei Române, „Litoral”, anul I, nr. 3, august 2003, pp. 14 – 15.)

Așadar un articol amplu, documentat, scris de un specialist al muzeului, care aduce în atenția publicului cititor informații detaliate despre Muzeul Marinei Române, dar și despre cele mai importante exponate din expoziția permanentă a muzeului. Articolul pune accent și pe activitățile organizate în muzeu, dar și pe cele care sunt găzduite de muzeu.

Un alt articol dedicat muzeului, punctual am putea spune, a apărut în „Cuget Liber”. Acesta face referiri la exponate importante din patrimoniul muzeului, dar și la o colecție bogat reprezentată la noi în muzeu, cea de uniforme, fără a surprinde însă prin detalii, scopul fiind mai degrabă acela de a prezenta varietatea colecțiilor și a tipurilor de exponate.

„LA MUZEUL MARINEI ROMÂNE Amforă de ceramică, cel mai vechi obiect din colecție: *Cel mai vechi obiect din cadrul expoziției permanente a Muzeului Marinei Române este o amforă romană, din ceramică. În anul 1982, în zona Portului Constanța, a fost scoasă la lumina zilei, cu o plasă de pescuit, un fragment dintr-o amforă romană. Achiziționată de instituția muzeală constănțeană, aceasta este realizată din ceramică și în interior conține seu de oaie. Vasul datează din sec. II d. Hr. Și are diametrul de cca 50 cm.*

Uniforme vechi – păstrate impecabil

Muzeul Marinei Române deține, în colecțiile sale primele uniforme de marină apărute în cele două principate – Muntenia și Moldova. Uniformizarea acestora a fost posibilă în 1860, odată cu unirea principatelor române, dar și a flotei din țara noastră, în timpul domnitorului Alexandru Ioan Cuza „*Ținuta de marină a fost creată de domnitorul Alexandru Ioan Cuza, printr-o serie de decrete, ce au dus la finalizarea modelelor costumelor marinarilor români. La început acesta a hotărât ca uniformele să aibă culoarea bleumarin, cu elemente decorative de influență franceză și engleză, combinate cu cele românești.”*

Ordinul Național „Steaua României” prezent în toate ipostazele

Alexandru Ioan Cuza a făcut un proiect al primului ordin românesc. După modelul acestui ordin în anul 1877, regele Carol I a creat primul ordin național, intitulat „Steaua României”. Acesta conține cinci clase și anume: cavaler, ofițer, comandor mare ofițer și mare cruce. Muzeul Marinei Române deține toate cele trei modele ale ordinului național.

O torpilă românească originală – reper în istoria marinei române

Muzeul Marinei deține, în cadrul expoziției permanente, prima torpilă românească Whitehead. Aceasta a fost prezentă pe crucișătorul „Elisabeta”, care a intrat în dotarea României în anul 1888 și are un calibru de 381 mm. Torpilele de acest gen au fost folosite pentru exercițiile flotei române și pentru pregătirea acesteia în cazul luptelor. Torpila funcționa, în acea perioadă, cu aer comprimat. În prezent, obiectul are o valoare inestimabilă, fiind unicul din România, dar și din lume. (R. Clinciu, „Cuget Liber”, Anul XVI, nr. 4140, joi, 19 februarie 2004.)

Cu ocazia împlinirii a 35 de ani de activitate, este publicat articolul: ***ASTĂZI, DE ZIUA INTERNAȚIONALĂ A MUZEELOR, MUZEUL MARINEI***

ROMÂNE SĂRBĂTOREȘTE 35 DE ANI DE ACTIVITATE: În articol este subliniat faptul că muzeul este o instituție unicat în România prin specificul său, prin modalitățile de valorificare a patrimoniului național. Muzeul Marinei Române a organizat o adunare festivă consacrată sărbătoririi a 35 de ani de activitate. Momentul aniversar a coincis cu Ziua Internațională a Muzeelor, serbată în acel an sub genericul „Muzeele și patrimoniul imaterial" și a fost marcată prin organizarea Zilei Porților Deschise.*„Muzeul Marinei Române a fost înființat prn H.C.M. nr. 1.127,din 29 mai 1969, iar pe suprafața de teren pe care astăzi se află edificiul muzeului, au funcționat între 1908 și 1969 Școala de Marină și ulterior Școala Navală. A fost reconfirmat prin Legea muzeelor și colecțiilor din 8 iulie 2003, ca muzeu de importanță națională fiind una dintre cele 28 de instituții de importanță națională existente din țară și singurul cu acest profil din Dobrogea. (...) Prin întreaga sa activitate, Muzeul Marinei Române a fost și rămâne amfitrionul unor autentice acte de cultură în care sunt evaluate faptele de arme ale marinarilor și rememorarea unor momente cruciale din istoria neamului românesc", a declarat directorul Muzeului Marinei Române, Marian Moșneagu.*

În articol se precizează că la ceas aniversar este vernisată expoziția de uniforme și însemne de marină „Prieteni de peste mări", organizată în colaborare cu atașații militari ai Greciei și Turciei acreditați la București, iar în încheiere va fi lansat cel de-al cincilea volum „Old Globe Tracker". Este de asemenea organizată și o expoziție fotografică intitulată „Itinerarii transoceanice", ale celor mai importante obiective turistice vizitate de octogenarul Dan Brătescu, în jurul lumii, în perioada 1993 – 2003. *(*Daniel David „Telegraf", 2004.)

Articolul are în prim-plan un eveniment important din istoricul muzeului nostru, aniversarea a 35 de ani de activitate, iar prin rândurile sale aduce în atenția cititorilor informații despre momentele de început ale muzeului, importanța instituției, dar și activitățile de pe agenda muzeului, la ceas aniversar.

„Instituție unicat în peisajul muzeistic românesc *MUZEUL MARINEI ROMÂNE DEȚINE PESTE 1500 DE EXPONATE CU TEMATICĂ MARINĂREASCĂ"* : Încă din primele rânduri, articolul dezvăluie câteva din reperele de mare valoare ale muzeului: elemente de artilerie originale – bombarde navale din secolul XV, monoxila cu o vechime de aproximativ 700 de ani, o hartă medaliată cu aur la Paris, în 1900, după care s-a navigat până în 1951, costumul de scafandru greu, care ajunge la o greutate de 100 de kg, dar și o carte dedicată Dunării, tipărită la Veneția în 1684.

Articolul leagă momentele de început ale muzeului de numele contraamiralului Ioan Bălănescu, *„cel care în 1932 a avut inițiativa înființării unui muzeu al Marinei."* Se subliniază importanța exponatelor adunate de-a lungul timpului în cele 22 de săli ale muzeului peste 1.600, 500 dintre acestea fiind declarate bunuri de patrimoniu mobil, de valoare excepțională, în timp ce 100 dintre ele au fost propuse la acea dată, pentru a fi clasate în categoria juridică Tezaur. Și în acest articol, autoarea, muzeograf Georgeta Borandă, specialist al muzeului în acea perioadă, evidențiază diversitatea exponatelor: *„zeci de machete care reproduc toate tipurile de nave din marina militară și comercială, de la începuturile navigației*

și până în secolul XX, instrumente de navigație, documente și fotografii, drapele și pavilioane. „Printre piesele unicat în muzeu se numără o bombardă navală din secolul XV, găsită în zona Portului Mangalia în anii '80, o monoxilă realizată dintr-un trunchi de stejar lungă de 10 metri, datată în secolele XIII – XIV, găsită în zona Crișului Alb, și o amforă romană care și-a conservat foarte bine și păstrează conținutul – seu de oaie. Se remarcă și un costum complet de scafandru greu folosit la sfârșitul secolului XIX și începutul secolului XX, dotat cu două greutăți de 18 kg fiecare și încălțăminte de aproximativ 20 de kg. Aceste costume care ajung la 100 de kg au fost folosite în timpul lucrărilor de construcție a Portului Constanța".

Muzeul deține și colecții de decorații, dar și de arme subacvatice, folosite în primul război mondial

Muzeul deține și o colecție de piese provenite de pe crucișătorul „Elisabeta", dat în folosință în 1888, nava încheindu-și activitatea în 1930. Printre piesele rare aflate în expoziție trebuie menționate lămpile cu suspensie aerodinamică, aparatele de navigație și o măsură de împărțire a apei către marinari provenită de pe primul bric <<Mircea>>. Este remarcabilă și colecția de arme subacvatice cu piese datate din 1888 și până în Primul Război Mondial, inclusiv."

Vizitatorii pot admira în mod special elemente din colecția de decorații românești din expoziția muzeului: Steaua României (1877) și străine, reprezentative fiind Legiunea de Onoare a Republicii Franceze, Coroana Italiei, Crucea de Fier Germană, Crucea de Război Britanică și ordinele rusești Sfântul Vladimir și Sfânta Ana, din secolele XIX – XX. *„O decorație specifică Marinei Române este medalia Maritimă, creată în 1936, care a reapărut sub forma unui ordin și a unei medalii numită <<Virtutea Maritimă>>."*

Printre exponatele de excepție se află și Harta coastei de Vest a Mării Negre elaborată de un colectiv condus de *„căpitan comandorul Alexandru Cătuneanu între 1897 – 1900, realizată la Institutul Hidrografic din Paris. Harta a fost expusă și medaliată cu aur la expoziția Universală de la Paris, din 1900 și după ea s-a navigat până în 1951", a mai declarat Georgeta Borandă. De asemenea instituția se remarcă prin importantul fond de fotografie și cele 500 de lucrări aflate în bibliotecă, printre care se remarcă o carte rară, intitulată „L'origine del Danube", tipărită la Veneția în anul 1864. La loc de cinste se află macheta corabiei „Mariița" (1834), care poartă numele soției fostului domnitor al Țării Românești, Gheorghe Bibescu, construită pe șantierul naval de lângă Giurgiu. Nava a fost alcătuită în întregime din echipaj românesc, iar la catarg flutura pavilionul Munteniei."* (Daniel David, „Telegraf", anul XIII, Nr. 224 (3771), joi, 23 septembrie, 2004.)

„MUZEUL NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE – REPER CULTURAL UNICAT ÎN ROMÂNIA" : Articolul o are ca autoare pe dr. Andreea Atanasiu-Croitoru, specialist al muzeului și cuprinde în partea de început informații despre istoricul muzeului, dar și despre organizarea expoziției permanente care este raportată la periodizările istoriografiei românești. Articolul continuă cu descrierea pitorească a evoluției Marinei Române folosind ca repere exponatele reprezentative din muzeu:

„În prima parte, se află obiecte tridimensionale – basoreliefuri, mulaje după documente epigrafice, monede, amfore şi machete navale, ele transmit informaţii despre începutul navigaţiei pe aceste meleaguri. Tot aici sunt expuse şi primele personaje alegorice, în mărime naturală, din cele mult mai numeroase existente în muzeu, întruchipând luptători daci şi romani. Figurile, ce parcă stau să vorbească, veşmintele şi armele executate în exclusivitate cu mijloace manuale caracteristice acelor timpuri străvechi produc un efect deosebit asupra vizitatorului. Acestor ilustrări li se adaugă obiecte originale cu valoare istorică considerabilă: ancore, amfore romane ş.a. O astfel de amforă, păstrând conţinutul uscat de seu de oaie, datează din secolul al II-lea d.H. şi a fost descoperită în Marea Neagră în anul 1982, la o adâncime de 40 metri, la Est de Constanţa."

Conform opiniei autoarei, toate exponatele se constituie în argumente care vin să demonstreze continuitatea şi dezvoltarea navigaţiei în Dacia romană şi, mai apoi, în perioada de formare a poporului român:

„La rândul lor, moldovenii lui Ştefan cel Mare, cu o prezenţă îndelungată la litoralul Mării Negre, prin cetăţile porturi Chilia şi Cetatea Albă, s-au implicat în comerţul maritim. Pânzarele moldoveneşti, apte să lupte pe apă şi să facă negoţ, transportau pe Marea Neagră mărfuri, la Istanbul şi chiar mai departe, în Marea Egee şi Mediterană, până în Creta. Facsimile manuale, reproducând fidel vechi documente ce menţionează legăturile domnilor Ţării Româneşti şi ai Moldovei cu alte zone ale lumii prin intermediul navigaţiei, un imens vitraliu în centrul căruia figura marelui Ştefan veghează, parcă, asupra cetăţilor, bisericilor şi pânzarelor moldave, machete de nave, arme originale, piese rare, datând din secolul al XV-lea, sunt numai câteva din exponatele cu ajutorul cărora istoria navigaţiei în evul mediu românesc capătă verosimilitate şi culoare."

Nu puteau lipsi din articol informațiile despre cea mai bine conservată monoxilă de la noi din țară, un exponat deosebit de valoros, care constituie mândria muzeului, având o lungime de 10 metri, 700 de ani vechime, descoperită în albia Crişului Alb. *„Reproduceri ale unor picturi murale reprezentând corăbii cu pânze, ce se constituie în podoabe plastice şi documente de preţ pe zidurile unor mănăstiri româneşti, sunt însoţite de obiecte autentice şi rare, specifice navigaţiei. O frumoasă frescă şi alte lucrări de grafică sunt rezervate acţiunilor navale întreprinse de flota Ţării Româneşti în timpul lui Mihai Viteazul, Domnul primei Uniri a românilor de la 1600. Un număr mare de documente facsimilate manual, machete de nave, stampe, monede şi arme vorbesc despre existenţa categorică a unei Marine româneşti, în pofida monopolului de navigaţie instituit de otomani după căderea Constantinopolului.*

Un moment important a fost reprezentat de Tratatul de la Adrianopol, prin care*: „navigaţia pe Dunăre şi Marea Neagră a fost declarată liberă, iar navele româneşti aflate sub pavilion propriu puteau să lase în urmă „drumul fără pulbere" al bătrânului Danubiu ajungând pe mare până la Constantinopol şi în însoritele porturi mediteraneene. În acelaşi timp, apariţia primelor formaţiuni, în anii '30, ale armatelor naţionale permanente în Moldova şi Ţara Românească a dat posibilitatea creării flotilelor celor două Principate."* Machete deosebit de valoroase, „meșterite"

cu deosebită migală de cunoscutul navomodelist Cristian Crăciunoiu, reprezentând: *„sfertul de şaică” şi „jumătatea de şaică”, „de fapt şalupe canoniere ce s-au numărat printre primele nave militare româneşti”,* însoțite de pavilioanele lor dar și de armamentul original pe care l-au avut în dotare (tunuri de bronz realizate la Torino în 1843). Expoziția continuă cu *„prezentarea primelor uniforme de ofiţer şi soldat ale Flotilei din Muntenia, după reglementările din 1850 şi a celor marcate de influenţa franceză, intrate în dotare după 1860, macheta primei nave propulsate de forţa aburului din dotarea flotilei de război – vaporul cu zbaturi „România”-,* toate acestea reprezentând doar câteva din *„punctele de atracţie care contribuie la introducerea vizitatorului în atmosfera de început a epocii moderne.”*

Dar vor mai fi necesare trei mari şi importante momente în istoria românilor – Unirea Principatelor sub Alexandru Ioan Cuza, instaurarea domnitorului Carol I, în 1866, obţinerea Independenţei în urma războiului din 1877-1878 – pentru ca strădaniile înaintaşilor să se contureze în ceea ce va deveni Marina Română cu cele două componente ale sale: navigaţia comercială, menită să devină o instituţie de bogăţie şi mândrie naţională şi flota militară, datoare să apere fruntariile de apă ale ţării şi traficul român în Marea Neagră.

D-na dr. Andreea Atanasiu-Croitoru precizează că *„pe parcursul întregului muzeu, s-a urmărit prezentarea acestei problematici diverse şi demonstrarea faptului că de-a lungul istoriei, Marina s-a dovedit a fi o necesitate atât economică, dar şi militară, iar oamenii mării, implicaţi în toate momentele de restrişte ale neamului, adevăraţi eroi.*

Campaniile militare din anii 1877-1878, 1913, 1916-1918, 1941-1945 au implicat din plin Flota Maritimă şi Fluvială Română în confruntări directe pe apă şi chiar pe uscat. Participarea Marinei la ostilităţi este ilustrată cu documente şi obiecte care au aparţinut unor personalităţi militare şi eroi căzuţi în aceste războaie, mine, torpile, arme de diferite tipuri. O importanţă la fel de mare a fost acordată şi anilor de pace, ani în care politica navală a guvernelor a urmărit aplicarea unor programe de pregătire a viitorilor marinari şi de dezvoltare a Marinei menite să ridice această armă la nivelul necesităţilor României Întregite.”

Un alt moment cu o semnificație și importanță aparte l-a avut sosirea din Anglia, în anul 1882, a primei nave-școală, bricul „Mircea”, *„care va deveni un simbol al Marinei Militare Române.”*

După constituirea Statului Naţional Unitar Român, întreaga perioadă interbelică a fost marcată de preocuparea factorilor de răspundere pentru organizarea şi dezvoltarea unei Marine Militare şi Civile moderne, care să-şi dovedească eficienţa atât în timp de pace, cât şi de război. Cu ajutorul machetelor şi a numeroase obiecte originale, expoziţia de bază a muzeului ilustrează intrarea în serviciu a noi nave militare şi comerciale, a navei-şcoală „Mircea” (II), prezintă evoluţia şcolilor marinei, aspecte legate de înfiinţarea Ligii Navale Române ş.a. Ultimele săli ale muzeului sunt dedicate perioadei de refacere a Flotei Militare şi Civile după 1947, proces care a demarat greu, mai ales din cauza controlului sovietic exercitat în primii ani după război.

Vizita se încheie cu o galerie de machete navale atât militare cât și civile. Într-o impunătoare vitrină centrală, alături de machetele navelor militare construite în şantierele naţionale, în frunte cu distrugătorul „Mărăşeşti” şi fregata „Regele Ferdinand”, se află şi capetele de serie ale celor mai moderne nave comerciale, printre care: petrolierul de 150.000 TDW „Libertatea”, mineralierul de 55.000 TDW „Tomis”, cargoul multifuncţional de 15.000 TDW „Rovine”, nava Ro-Ro „Paşcani”, specializată pentru transportul vehiculelor rutiere pe roţi, traulerul „Parâng”, baza frigorifică „Polar”, prima platformă de foraj marin „Gloria” şi alte machete de nave fluviale şi tehnice.”

Parcul expoziţional, format integral din exponate originale de mari dimensiuni, a constituit încă de la crearea sa un punct de atracţie pentru vizitatorii români și străini. „*Aici este locul unde pot fi admirate trei nave originale, elice şi ancore de mari dimensiuni, piese de artilerie şi monumente dedicate celor care şi-au pierdut viaţa în războaie sau pe mare.”*

Concluzia articolului este, conform opiniei d-nei dr. Andreea Atanasiu-Croitoru că*: „În ansamblu, Muzeul Marinei Române, prin zeci de machete reproducând toate tipurile de nave existente în Marina noastră militară şi comercială, de la începuturile ei şi până în zilele noastre, instrumente de navigaţie, documente, armament alb şi de foc, ancore, elice, lentile de faruri, drapele şi pavilioane, tablouri, exponate de o deosebită valoare ştiinţifică şi documentară, conturează în faţa publicului interesat adevărata istorie a navigaţiei române, dezvoltarea tehnicii navale, a relaţiilor comerciale şi militare ale Marinei.” (*Dr. **Andreea Atanasiu-Croitoru**, Șef Secție Istoria Marinei, Muzeul Național al Marinei Române, „Independența română”, 3 octombrie 2018)

Un articol reprezentativ, care dezvăluie povestea pe care Muzeul Național al Marinei Române o împărtășește cu generozitate tuturor celor care îi trec pragul. O îmbinare perfectă între prezentarea expoziției permanente și evoluția Marinei Române de-a lungul perioadelor istorice și sub cei mai cunoscuți domnitori și conducători ai țării noastre. Articolul conține repere importante din perioada interbelică, perioadă de aur pentru marina noastră, dar cu puține mențiuni în presa constănțeană, de la deschiderea muzeului. Foarte interesante sunt informațiile despre Marina Comercială Română, subiect mai rar abordat în articolele de promovare a muzeului nostru și despre care cei interesați pot afla doar din cărțile de specialitate.

„MUZEUL NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE, LA SEMICENTENAR” : În anul 2019 Muzeul Național al Marinei Române a împlinit 50 de ani de existență. La acest eveniment a fost invitată și jurnalista Mirela Stângă, care a dedicat activităților organizate de muzeul nostru un articol cuprinzător în „Cultura Constanța.ro”. Cei interesați au fost familiarizați cu modul de desfășurare și organizare a unui astfel de eveniment, prin precizarea programului în detaliu, dar, totodată, articolul a reprezentat și o invitație adresată celor care doresc să se bucure de surprizele culturale pregătite special cu ocazia acestui eveniment.

„*Muzeul Național al Marinei Române, motiv de mândrie pentru constănțeni, pentru oamenii mării, datorită specificului său unic în țară și datorită comorilor pe care le adăpostește, a ajuns la semicentenar. Deși ziua sa de naștere, așa cum este*

consemnată în Hotărârea Consiliului de Miniştri nr. 1127 din 1969, este 29 mai, seria manifestărilor aniversare a debutat încă de sâmbătă, 25 mai."

Deschiderea festivă a manifestărilor jubiliare s-a desfăşurat la Sala „Clio" şi a stat sub semnul emoţiilor puternice, manifestate în timpul ceremonialului ridicării pavilionului la catarg, al oficierii serviciului religios, dar şi pe parcursul cuvântărilor rostite de personalităţile invitate la eveniment.

Au susţinut alocuţiuni: şeful Statului Major al Forţelor Navale, viceamiral dr. Alexandru Mîrşu, directorul MNMR, comandor Marius-Laurenţiu Rohart, directorul executiv al Direcţiei Judeţene pentru Cultură Constanţa (DJCC), dr. Magdalena Tiţă şi preşedintele Ligii Navale Române, comandantul de lungă cursă Laurenţiu Mironescu. Totodată, s-a dat citire ordinului ministrului Apărării Naţionale, Gabriel-Beniamin Leş, cu privire la sărbătorirea celor 50 de ani ai MNMR.

Cu emoţie în glas, directorul muzeului, comandor Marius-Laurenţiu Rohart, cel care conduce şi în prezent destinele instituţiei specializate a Statului Major al Forţelor Navale în probleme de cultură, cercetare şi documentare muzeografică şi istorico-militară, a spus pentru cei prezenţi în sală, în cuvântul de deschidere: *„Muzeul Naţional al Marinei Române împlineşte 50 de ani. E mult, e puţin? Dacă mă întrebaţi pe mine, Muzeul Naţional al Marinei Române este un muzeu tânăr, dar ajuns la o maturitate deplină, pentru a tezauriza, pentru a valorifica şi transmite mai departe întreaga zestre spirituală şi materială a Marinei Române*". Domnul director a făcut şi o trecere în revistă a încercărilor de a înfiinţa un muzeu al Marinei Române: *„Prima i-a aparţinut viceamiralului Constantin Bălescu, care în 1919, odată cu scoaterea din serviciu a unui număr de 10 bastimente, a cerut prin ordin Diviziei de Mare şi Diviziei de Dunăre scoaterea de tehnică şi de echipament militar de la bordul acestor nave, pentru a fi expuse într-un viitor muzeu. Se întâmpla la 30 decembrie 1919. Nu a apărut însă un muzeu al Marinei Române, dar cu aceste elemente s-a constituit secţie Marină a Muzeului Militar din Bucureşti, lucru care nu i-a satisfăcut pe marinari şi pe iubitorii de navigaţie şi marinărie.*

O altă încercare remarcabilă a fost acea a contraamiralului Ioan Bălănescu, comandantul Diviziei de Mare care, prin funcţia de vicepreşedinte al Ligii Navale Române şi preşedinte al secţiei Constanţa a Ligii Navale Române, a fost primul care a donat obiecte din cadrul Diviziei de Mare, pentru a se constitui o expoziţie, un muzeu la secţia Ligii Navale din Constanţa, Hotelul Carol, actualul Comandament al Flotei.

Totuşi, un nucleu al Muzeului Muzeului Marinei Române s-a constituit în 1965, la Mangalia, prin acţiunea neobosită şi dezinteresată a doi iubitori de istorie navală şi marinărie, comandorii Filaret Popescu şi Dan Nicolaescu, s-a reuşit realizarea unei mici expoziţii cu piese de tehnică scoase de la bordul navelor ieşite din serviciu. Recunoaşterea tuturor acestor eforturi a venit la 29 mai 1969, când Consiliului de Miniştri atesta Muzeul Naţional al Marinei Române, muzeu de primă categorie, categoria I, unicat în ţară prin specificul său, cu sediul la Constanţa, în clădirea în care ne aflăm: clădire istorică, încărcată de spiritualitate marinărească. Aici a avut sediul şcoala marină, şcoala navală, comandamentul Marinei Române

Militare. Este o clădire de patrimoniu, o clădire trecută în lista monumentelor istorice din oraşul nostru, la fel cum este Comandamentul Marinei, Cazinoul, Casa cu Lei, Biserica Greacă…".

Directorul MNMR, Marius-Laurențiu Rohart a continuat: „Am ferma convingere că această frumoasă și elegantă corabie a Marinei Române, va reuși să asigure perenitatea tradițiilor și a spiritualității marinărești".

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral dr. Alexandru Mîrșu a luat cuvântul, declarând: *„Doamnelor, domnilor, este un privilegiu, o onoare și o plăcere să mă aflu în mijlocul dvs. la sărbătorirea a 50 de ani de istorie. (...) Acest muzeu nu este doar o capsulă a timpului. Aici se află și un laborator de cercetare, un laborator de creație intelectuală, aici este o poartă prin care se face legătura între tradiție, activitatea de zi cu zi a marinei române militare și civile, în același timp, noua generație (...), o legătură între tradiția românească și tradiția internațională".*

Alte două momente importante din cadrul activității au fost acordarea de distincții și diplome colaboratorilor și foștilor angajați ai MNMR care s-au remarcat prin activitatea lor profesională, dar și primirea Medaliei de Onoare a Statului Major al Forțelor Navale, acordată MNMR.

Activitatea a continuat cu desfășurarea Conferinței Naționale de Comunicări Științifice „Dunărea şi Marea Neagră în spaţiul euroasiatic. Istorie, Relaţii Politice şi Diplomaţie", ediția a XXIII - a, la care și-au anunțat prezența 70 de cercetători, profesori, muzeografi, arhivişti, biblioteconomişti, restauratori şi conservatori de la instituţii de cultură şi de învăţământ din țară și din Constanța.

Articolul precizează mai departe că ***„Sărbătoarea continuă pe 29 mai cu „Ziua Porților Deschise", două vernisaje și o lansare de carte.***

Manifestările festive continuă pe 29 mai, exact în ziua în care instituția de cultură împlinește 50 de ani. Astfel, miercuri, 29 mai, între orele 10.00-18.00, publicul va putea vizita gratuit expoziția permanentă a muzeului, dar și expozițiile temporare: „Paraşutismul militar – repere istorice" și „Din activitatea Cercetașilor României".

De asemenea, de la ora 17.00, vizitatorii sunt așteptați să participe la deschiderea a două expoziții de pictură, vernisajele fiind susținute de directorul Muzeului de Artă, dr. Doina Păuleanu.

Prima dintre ele, „Muzeul Național al Marinei Române în viziunea artiștilor", va fi deschisă în sala Lentilei farului de la Tuzla. „Provocarea a fost lansată de directorul muzeului (n.r. – comandor Marius-Laurentiu Rohart) Atelierelor de arte vizuale «Val Donici» și Amfora", colaboratori tradiționali ai muzeului și acceptată cu entuziasm de aceștia", au subliniat gazdele.

Cea de-a doua expoziție, „Marinele lui Val Donici", este dedicată binecunoscutului pictor de marine comandor Valentin Donici, fost angajat al MNMR. Lucrările lui Val Donici, expuse în salonul expozițional „Comandor Dimitrie Știubei" fac parte din pinacoteca muzeului.

Cu acest prilej, va fi lansat și volumul ***„Marina în pictura și literatura română. Valentin Donici“****, semnat de Carmen Irène Atanasiu și Andreea Croitoru și publicat la Editura MNMR.*

Tot în sala „Comandor Dimitrie Știubei“ va mai putea fi admirată și expoziția de machete organizată de Asociația Modelism „Tomis“, precizează Mirela Sângă. *(Mirela STÎNGĂ „Cultura Constanța.ro” 27 mai 2019).*

Am redat în paginile de mai sus doar câteva din multitudinea de articole apărute în presa constănțeană și care au avut ca subiect Muzeul Național al Marinei Române. Acesta este prezentat cu „bogățiile” sale, cu poveșile sale, uneori aduc în prim-plan problemele cu s-a confruntat instituția sau care încă necesită soluții, alteori descriu diversitatea de activități organizate sau desfășurate aici. O simplă răsfoire a acestora dovedesc oricărui iubitor de cultură, de istorie în general, sau de istoria a marinei în special, necesitatea și utilitatea existenței în rândul obiectivelor culturale a unui astfel de muzeu, unic prin tematică, dar și prin bogata ofertă științifică și culturală și provoacă vizitatorul să-i treacă pragul pentru a-i descoperi misterele.

THE ROMANIAN NATIONAL NAVAL MUSEUM IN THE LOCAL PRESS IN CONSTANTA

-abstract-

Key Words: MNMR, exhibition, specialists, cultural institution, museographer

In the following pages we have presented some of the huge number of articles in the press of Constanta region, detailing the National Naval Museum. This institution is presented with all of its cultural riches, its stories, and sometimes they bring forward the problems confronting it, but most of all illustrating the vast number of cultural activities organized here. A simple glance over them proves for every man of culture, of history or just interested in the Navy, the importance in the sphere of culture and history for such a museum, unique in its theme and cultural wealth. It hopefully challenges its visitors to immerse themselves and to discover its secrets.

DIN ISTORIA COOPERĂRII MUZEELOR DIN JUDEȚELE DUNĂRENE ALE ROMÂNIEI PE PLAN NAȚIONAL ȘI TRANSFRONTALIER

Emil PĂUNESCU[*]
Gelu BRÎNCOVEANU[**]

Prezentul text se bazează pe experiența muzeografului giurgiuvean Emil Păunescu, referitoare la tema enunțată în titlu, în cadrul unei activități pluridisciplinare desfășurate de-a lungul ultimelor patru decenii și valorificate parțial în lucrarea sa memorialistică *Fals tratat de muzeologie*[1].

În toamna anului 1984 s-a înregistrat prima propunere de cooperare între toate muzeele din județele riverane Dunării. Colegii din Reșița, de la Muzeul de istorie al județului Caraș-Severin, au organizat simpozionul „Milenii de istorie în Valea Dunării", invitându-ne în orașul Moldova Nouă în zilele de 20-22 septembrie. Inclusă în Festivalul Național „Cântarea României" și dedicată celui de-al XIII-lea Congres al PCR, manifestarea a plătit prin aceasta cuvenitul tribut al epocii pentru a obține aprobarea și fondurile necesare. Ea a reunit 35 de comunicări ale gazdelor din Reșița (9), Moldova Nouă și Gornea și ale muzeografilor din Drobeta-Turnu Severin (3), Craiova (4), Slatina (5), Giurgiu (2), Constanța (1), Brăila (1), Galați (2) și Tulcea (6). Emil Păunescu a prezentat o lucrare de sinteză bibliografică privitoare la *Dunărea în timpul războiului de independență*[2]. Participanții au aderat atunci cu entuziasm la ideea preluării și continuării inițiativei reșițene, dar în anii următori nu s-au mai întrunit condiții pentru a organiza asemenea reuniuni.

După 1990, adept al colaborării intelectuale, muzeograful giurgiuvean a abordat tema *Muzeele dunărene – posibilități de cooperare internă și internațională*. A făcut-o la 18 mai 1992, la o sesiune cu incitantul titlu „Are muzeul limite?", organizată de Comitetul Național Român al ICOM și găzduită de muzeul bucureștean „Grigore Antipa". La scurtă vreme el a avut ocazia să treacă de la teorie la practică, pentru că în octombrie 1993 la Giurgiu a avut loc primul (și ultimul!) Congres internațional al Culturii Populare Dunărene. Ideea reunirii folcloriștilor și etnologilor din țările dunărene nu era rea, dar atunci a fost compromisă de organizatori incompetenți. Muzeografii nu au participat cu lucrări, fiind simpli martori, în cazul lui E. Păunescu obligat de funcția în care fusese detașat provizoriu (cea de consilier-șef al Inspectoratului județean pentru cultură).

Devenit director al Muzeului județean „Teohari Antonescu", Emil Păunescu a organizat, la 28 ianuarie 1995, jubileul de 60 de ani ai instituției, invitând reprezentanții muzeelor dunărene la un colocviu colegial și la vernisajul expoziției

---

[*] Muzeul Județean „Teohari Antonescu" Giurgiu.
[**] Muzeul Județean „Teohari Antonescu" Giurgiu.
[1]Publicată la Editura Sud, Bolintin Vale, vol. I (2021) și vol. II (2022). O bună prezentare a lucrării a făcut-o dr. G. F. Croitoru, în „Anuarul MNMR", XXVI, 2023, pp. 311-313.
[2]*Fals tratat…*, vol. I, p. 109.

„Patrimoniu salvat” (la acea dată o premieră pe țară), cu speranța reluării și permanentizării propunerilor de colaborare de la Moldova Nouă.

Cum, în anii următori, la Giurgiu altele au fost prioritățile, iar nici unul dintre celelalte muzee dunărene nu s-a oferit, în 1999 am căutat să redeschidem problema în formule noi. În toamna acelui an, după ce se constatase că – din motive financiare – proiectul unei nou propuse „Decade” a acesor muzee nu avea sorți de izbândă, el a fost reiterat pentru bugetul următor, dar nici autoritățile locale, nici Ministerul Culturii nu s-au învrednicit să-i dea curs. Nici proiectul „Eminescu și Dunărea” (croaziera unei delegații reprezentative de la Giurgiu la Viena și retur, pe urmele marelui poet), proiect pentru care se obținuse de la GIURGIU NAV reducerea costurilor de transport cu 50% (!), nu s-a putut materializa, fiind boicotat de o persoană obtuză și răuvoitoare din conducerea Inspectoratului pentru cultură județean.

În vara anului 2003, Institutul de Cercetări Eco-Muzeale din Tulcea, prin Muzeul său de istorie și arheologie, a propus suratelor dunărene o expoziție eclectică („Vestigii muzeale la Dunărea de Jos”) și un simpozion științific cu tema „Dunărea – axă a spațiului cultural carpato-balcanic”. Cadrul de desfășurare era Festivalul internațional „Dunărea – fluviu al Europei”, iar interesul autorităților și al presei a mers către componenta folclorică a acestuia. Deși manifestările de la muzeul tulcean au fost onorate de un secretar de Stat (prof. univ. dr. Ioan Opriș), ecoul lor a fost slab. La simpozion au fost susținute 12 comunicări, câte una din partea Drobetei, a Craiovei, a Caracalului și a Călărașilor și câte două din partea Giurgiului, a Brăilei, a Galațior și a Tulcei. Temele propuse de Giurgiu au fost *Intervenții antropice pe Valea Dunării Inferioare și efectele lor*, respectiv *Contribuții la bibliografia turistică a Dunării*.

Grupul de presă „Economistul” (condus de dr. Ioan Erhan) a lansat la mijlocul anului 2002 proiectul unei reviste cu specific danubian. Revista lunară „Dunărea albastră” a apărut trei semestre, iar în redacție și printre colaboratori s-au aflat destui giurgiuveni. Încercarea ei de a face un parteneriat profitabil cu ineficienta Ligă a județelor dunărene a fost un eșec, iar periodicul și-a încetat apariția. În paginile lui, Emil Păunescu a scris despre *Dunărea în preocupările muzeelor din România* și despre *Muzeele dunărene în prim plan* (referindu-se la cele din Tulcea, Giurgiu și Brăila). De asemenea a revenit la subiectul *Podurile dunărene și spațiul românesc* și la *Pledoarie pentru un Institut de cercetări dunărene*[3].

Alte articole din acea perioadă (privitoare la istoria, dar și la problemele contemporane din Valea Dunării), muzeograful amintit a publicat în presa locală, în săptămânalele „Jurnal giurgiuvean”, „Informația de Giurgiu” și „Cuvântul liber”, precum și în revistele de cultură „Sud” și „Valahia”[4].

Apropierea datei integrării în Uniunea Europeană a stârnit agitație pe ambele maluri ale Dunării. În toamna anului 2006, 10 muzee situate în regiunea Dunării de Jos și a Mării Negre au semnat un protocol de colaborare (din România: Constanța,

---

[3]*Ibidem*, pp. 183, 207, 233, 380-385, 453-456.
[4]*Ibidem*, pp. 476 și vol. II, p. 51, 76-77, 97.

Mangalia, Călărași, Oltenița și Giurgiu, iar din Bulgaria: Varna, Dobrici, Dulovo, Silistra și Turtucaia). Timp de aproape doi ani ele au avut întâlniri alternative în cele două țări, în căutarea unor soluții de cooperare transfrontalieră pentru accesarea unor fonduri europene. Primul proiect propus s-a numit *Locuri sacre*, deoarece inițiativa asocierii venise din partea Departamentului de arheologie creștină de la Viena, dar obiectivul nu s-a materializat, din lipsa experienței alcătuirii unor proiecte „eligibile". La 27 octombrie 2006, muzeele membre ale protocolului intitulat „Arheologie și turism în spațiul danubiano-pontic" s-au întrunit la Giurgiu. Pe lângă experți de la noile birouri regionale și de la firme de consultanță, au fost invitați și reprezentanții altor muzee bulgărești, veniți să adere sau să observe (Ruse, Veliko Tîrnovo, Plevna, Vrața, Sviștov), căci „foamea de bani" era mai mare în țara vecină[5].

La invitația Fundației „Scrisul Românesc" și a Institutului de cercetări socio-umane din Craiova, Emil Păunescu a susținut comunicări la două ediții ale simpozionului internațional „Românitate și latinitate în Uniunea Europeană": *Relațiile româno-bulgare din zona transfrontalieră Giurgiu-Ruse între istorie și actualitate* (11 mai 2007) și *O strategie de diplomație culturală în relațiile româno-bulgare* (8 mai 2008). Tot pe atunci, la invitația Despărțământului ieșean al ASTREI, a scris în „Revista română" despre *O istorie uitată* și despre *Români și bulgari*. La 20 septembrie 2008 el a asistat la vernisajul fotoexpoziției „Dunărea – axă a comunicării interculturale de-a lungul timpului", proiect inițiat de Direcția pentru cultură din Brăila, cu participarea omologilor din alte 6 județe dunărene, realizat însă la un standard inferior posibilităților, din cauza rupturii existente în majoritatea cazurilor între aceste instituții croite greșit și muzeele locale. La 5 decembrie același an a fost singurul român invitat la masa rotundă „Statul și Patrimoniul" de la Ruse, cu care ocazie a prezentat comunicarea *Spațiul românesc în cadrul politicii europene de păstrare a memoriei culturale*.

În 2009 au apărut, sub egida Muzeului din Giurgiu, două volume bilingve: *Pentru un viitor împreună / Za etno obșcio bădeșce*, Ed. Humanitas și *Tezaure pierdute, tezaure regăsite* (*Treasure Lost, Treasure Regained*), Ed. Pelican. În 2010 a fost perfectat un parteneriat al Muzeului giurgiuvean cu Biblioteca regională „Liuben Karavelov" și un schimb de expoziții prin care au fost onorate reciproc Zilele Naționale ale celor două țări riverane. În 2011 s-a participat mai întâi la o expoziție interjudețeană cu Muzeul de istorie din Galați și Muzeul Dunării de Jos, la Călărași, în 20 ianuarie. Tema expoziției („Comisia Europeană a Dunării și navigația") ar fi impus o colaborare mai largă și o itinerare, dar organizatorii nu și le-au permis. O lună mai târziu, la Giurgiu s-a vernisat a doua expoziție din ciclul „Bibliografie bulgară în colecții giurgiuvene", iar la 30 noiembrie Muzeului județean „Teohari Antonescu" i s-a făcut onoarea de a deschide un târg internațional de expoziții muzeale la Ruse cu expoziția „Centenar Emil Turdeanu".

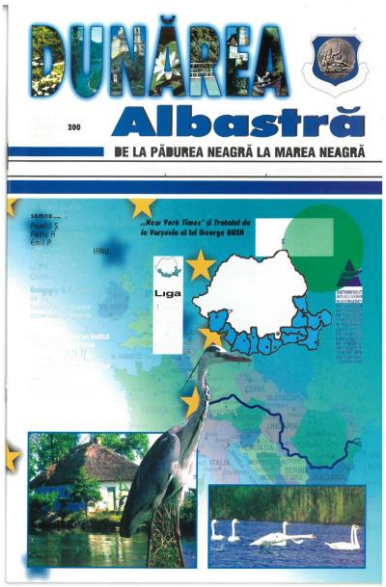
În 2012 secția de istorie memorială a Muzeului județean „Teohari Antonescu" și-a făcut o bună reclamă prin grupajul publicat în revista „Balcanii și Europa", sub titlul *Diplomație culturală în spațiul balcanic*, reunind articole despre

[5]*Ibidem*, vol. II, pp. 46, 50-51.

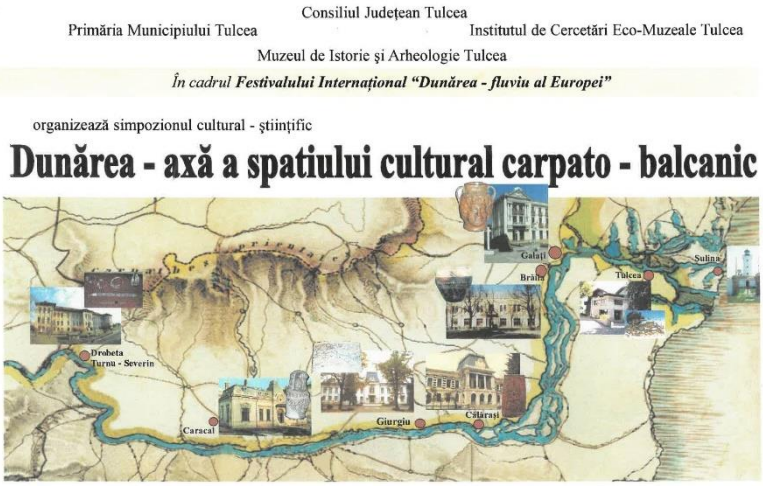
cercetările sale referitoare la Dumitru Berciu, Emil Turdeanu și Emanoil Bucuța (în nr. 126, iulie-august 2012). Doi ani mai târziu, în aceeași revistă au apărut articolele *Un periodic uitat* [„Paris-Balkans”] (în nr. 142, martie 2014) și *Un reușit proiect balcanic* [expoziția internațională „Imaginând Balcanii”] (în nr. 144-145, 2014)[6].

În anii ce au urmat despre cooperarea muzeelor dunărene din România s-a vorbit și s-a scris tot mai puțin. La Giurgiu, cooperarea muzeală transfrontalieră a pâlpâit din când în când, cu unele realizări în perioada managerială a lui Ionel Muscalu. În lucrarea memorialistică a lui Emil Păunescu, ce ne-a fost ghid la alcătuirea prezentei comunicări, două dintre ultimele subcapitole poartă un titlu elocvent: *Dunărea – un of permanent*[7].

Autorii mărturisesc că, după trecerea restricțiilor impuse de pandemie, s-au așteptat la o resuscitare a proiectelor ce vizau reunirea specialiștilor din muzeele situate de-a lungul fluviului. Înfruntând vicisitudinile epocii, bibliografia dunăreană continuă să se îmbogățească, dar circulația informațiilor și schimburile culturale lasă de dorit. Să sperăm că mult așteptata reformă administrativă și îmbunătățiri necesare din legislația domeniului vor contribui la depășirea impasului actual!



[6] *Ibidem*, pp. 66, 88-89, 96-98, 119-121, 178-179, 205, 209-210, 321-323.
[7] *Ibidem*, pp. 480-482, 518-521.



FROM THE HISTORY OF THE COOPERATION OF THE MUSEUMS IN THE DANUBE COUNTIES OF ROMANIA ON THE NATIONAL AND CROSS-BORDER LEVEL

-abstract-

Key Words: cooperation, museums, Danube, cross-border relations, memorial history

The communication is based on the experience of the first author, partially evoked in the work Fals tratat de museology, aiming at activities and cultural events carried out between the years 1984-2014 through the collaboration of some museums in the Danube counties (primarily the one in Giurgiu) and by expanding the cooperation in the plan cross-border to regions in Bulgaria, especially after 2006.

REPERCUSIUNILE DEGRADĂRII ȘI PROBLEMATICA RESTAURĂRII LA DOUĂ DOCUMENTE DIN SECOLUL AL XIX-LEA

Drd. Claudia LUPU[*]

Conservarea și restaurarea sunt activități obligatorii ce se desfășoară în cadrul muzeelor pentru a asigura prevenția și restaurarea patrimoniului.

A neglija conservarea și restaurarea înseamnă a submina esența problemei transmiterii către generațiile viitoare a unui patrimoniu adunat cu trudă de muzeografi și cercetători.[1]

Rolul conservatorului și restauratorului ce veghează la păstrarea, conservarea și transmiterea acestor tezaure urmașilor este imens, chiar și cel mai mic obiect trebuie tratat cu mijloace adecvate, restaurat și valorificat pentru a evita pierderi inestimabile ale patrimoniului național, și a împiedica irosirea muncii a generații de creatori.

Integritatea patrimoniului este o datorie, orice neglijență în raport cu obiectul de colecție generează o „crimă" împotriva umanității, căci umanitatea pierde o parte a memoriei sale cu fiecare obiect dispărut.[2]

Bunurile de patrimoniu necesită o permanentă atenție din partea celor care le asigură integritatea, având obligația morală de a face tot ce le stă în putință pentru o păstrare pe o perioadă cât mai lungă, împiedicând degradări ireversibile prin aplicarea unui tratament corect și transmiterea colecțiilor următoarelor generații în bune condiții de conservare.

Respectul față de aceste valori se bazează pe convingerea profundă că ele reprezintă pentru noi, relicve care trebuie păstrate și salvate cu orice preț.[3] Efortul clar asumat și operat prin profesionalism înalt revine conservatorului și restauratorului.

Regulile conservării preventive sunt cele care diminuează prin respectarea lor riscurile și dau șanse de lungă durată patrimoniului cultural. Intervențiile asupra bunurilor culturale trebuie să fie recognoscibile, reversibile, compatibile și minime, să permită realizarea unor noi intervenții de restaurare dacă piesa va necesita în timp.

Conservatorii și restauratorii intervin în situații limită, făcând posibilă prelungirea duratei patrimoniului, îi arată compoziția materială, caracteristicile nevăzute (fizico-chimice) și cele estetice, comportamentul în timp, suferințele și cauzele lor.

Monitorizarea stării de conservare, a mediului de depozitare/expunere, intervențiile de restaurare-conservare, contribuie la veșnicia unui bun cultural.

---

[*]Expert conservator, Muzeul Național al Marinei Române, Constanța.

[1] Paula Popoiu, *Restitutio*, nr.11/2017, Editura Mega, București, p. 9.

[2] *Ibidem*, p. 9.

[3] Georgeta Stoica, *Conservarea obiectelor factor prioritar*, Restitutio, nr.11, Editura Mega, București, 2017, p. 11.

Acțiunea unui cumul de factori temperatură, U.R, lumină, praf, agenți biologici, îmbătrânirea naturală a componentelor, intervențiile de restaurare necorespunzătoare, manipularea defectuoasă, expunere necorespunzătoare, conduc la multiple degradări.

Fiecare bun de patrimoniu în cadrul muzeului este unic și trebuie înțeleasă unicitatea sa în cele mai mici detalii, în conservare neacceptându-se compromisuri indiferent dacă bunul cultural este într-o expoziție permanentă temporală sau în depozit.

Realizarea unor expoziții cât mai atractive interactive și performante nu vor prejudicia fizic sau moral integritatea nici unui bun cultural. Modul de expunere dictat de multe ori de nevoia de culoare propice, și de simțul artistic al curatorului ce țin de aspecte estetice și artistice, nu trebuie să pericliteze sub nici o formă integritatea piesei, impunându-se standarde profesionale de verticalitate, seriozitate și corectitudine din partea specialiștilor implicați în toate etapele unei expoziții în etalare, creare și predare.

Între grija față de colecții, confortul vizitatorilor și controlul climatului muzeal există un acord care odată instalat și funcțional, poate asigura pe termen lung prezervarea și buna folosință a unui bun cultural.[4]

Prin activitatea de conservare și restaurare se asigură bunurilor culturale, în depozit și mediul expozițional o viață propice.

În scopul conservării pe termen lung a suportului papetar, trebuie aplicate o serie de măsuri de prevenție menite să protejeze piesele prin împiedicarea s-au întreruperea proceselor de deteriorare, aplicându-se reguli cu privire la condițiile de depozitare, utilizare și microclimat. Pentru a evita crearea unui microclimat favorabil, atac biologic, dar și încetinirea îmbătrânirii naturale trebuie urmărit să menținem microclimatul din depozit în parametrii optimi cu ajutorul aparaturii de specialitate.

Lucrarea își propune să prezinte starea detaliată a problemelor ridicate de conservarea și restaurarea a două piese pe suport organic, reprezentând două documente din anii 1872 și respectiv 1898, realizate pe hârtie modernă, tipărite și scrise cu cerneală, aparținând Muzeului Național al Marinei Române și felul cum acestea au fost remediate în urma studierii lor.

Documentele transmit informații pertinente despre personalități ale anumitor vremuri, dar și date importante privind materialele folosite de-a lungul timpului, tehnicile de lucru utilizate, modul în care au rezistat agresiunii mediului și procesului de îmbătrânire.

Conform propunerilor de restaurare și a documentației întocmite, piesele au intrat în procesul de restaurare, iar în demersul etapizat s-au luat în considerare toate principiile generale ale restaurării.

Operațiunile de restaurare executate asupra pieselor au înlăturat efectele pe care le-au produs factorii de degradare.

---

[4] Ioan Opriș, *Managementul Muzeal*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2010, p. 187.

Procesul de restaurare transformă orice piesă într-o veritabilă mărturie atât vizuală cât și documentară pentru generațiile viitoare.

Pentru o evaluare cât mai amănunțită și corectă a stării de conservare a pieselor, este necesară cunoașterea compoziției hârtiei, a factorilor și proceselor ce au dus la degradare.

Hârtia reprezintă unul din cele mai răspândite materiale din care au fost realizate documentele, caracterizată de instabilitate, fiind rezultatul combinării și asocierii carbonului, oxigenului și hidrogenului realizat prin legături slabe, aflate sub acțiunea factorilor de mediu, ligninei și cernelurilor, având structuri chimice cu acțiune negativă asupra integrității și conservării suportului organic.

Îmbătrânirea suporturilor papetare este determinată de interacțiuni dintre componentele hârtiei și factorii de mediu. Evoluția proceselor de degradare le afectează atât durabilitatea (rezistența la deteriorări prin utilizare) dar și permanența (gradul în care își păstrează piesa calitățile inițiale). Starea avansată de degradare a fost determinată mai ales de intervențiile anterioare neprofesioniste (empirice).

Ca restauratori observăm adesea că pe lângă degradările suferite de-a lungul vremii de patrimoniu datorită factorilor de mediu, un loc important în categoria degradărilor cu efecte nefaste îl înregistrează și cele cauzate de factorul uman, cele două piese suferind o restaurare empirică.

În cazul primei piese, au fost evidențiate completări cu mai multe tipuri de hârtie și lipirea unui carton pe revers, dar și depuneri de praf și murdărie, decolorare a hârtiei și cernelurilor, pete de natură necunoscută, pierderi materiale.

Piesa este un *Bilet de trecere în rezervă a sergentului Ionescu Vasile*, datând din anul 1872, din hârtie realizată din pastă mecanică, tipărit și scris cu cerneală de culoare albastră și neagră, având L=38 cm și l=25 cm.

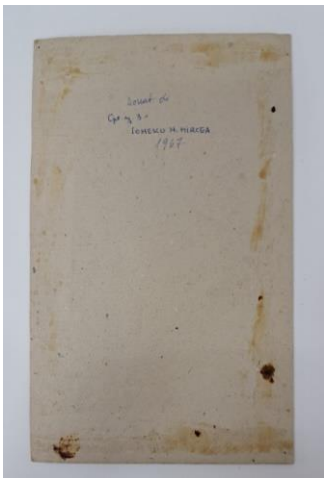


Fig.1 Aversul piesei Fig.2 Reversul piesei

Fig.5 Reversul piesei după îndepărtarea cartonului

Piesele au suferit mai multe forme de degradare chimică, înregistrându-se pete datorate migrării apei împreună cu impuritățile prezente, slăbirea rezistenței, îmbrunarea hârtiei suport ca urmare a acțiunii luminii și acidității crescute (degradare oxidativă și fotochimică, fragilizarea hârtiei suport ca urmare a pierderii agentului de încleiere.

Decolorarea suportului papetar nu se produce la primul contact cu lumina, oxigenul și umiditatea, fiind nevoie de un timp îndelungat pentru a se vedea efectul, decolorarea piesei să devină permanentă, fragilizarea și decolorarea fiind efecte ireversibile. Momentul producerii proceselor chimice nu se poate cunoaște, fiind invizibil, cunoscându-se doar efectul de multe ori târziu.

Îmbrunarea datorită acidității prezente în hârtie, cearcăne de apă către extremitatea acestora s-au putut vizualiza cu ușurință la o primă examinare.

Bunurile pe suport papetar au o rezistență scăzută la acțiunea factorilor de mediu (umiditate, temperatură, lumină, poluare, agenți biologici), iar degradările produse de fungi și bacterii sunt adesea iremediabile.

Higroscopicitatea materialelor de natură organică este bine cunoscută, gradul de absorbție diferă de la un suport papetar la altul în funcție de structură, compoziție și de procentul umidității relative.

Absorbția și desorbția au o acțiune importantă asupra stabilității dimensionale, dilatându-se și contractându-se sub incidența valorilor umidității relative, înregistrează variații dimensionale de formă ducând în final la scăderea elasticității și rezistenței, a propietăților lor fizice.

În această lucrare este prezentat fluxul operațiilor de restaurare, a celor de consolidare ce au vizat îndepărtarea depunerilor de murdărie, completarea pierderilor materiale, punerea în valoare a mesajului original al pieselor pentru a opri procesele de degradare.

Metodologia de conservare-restaurare a acestei piese a fost urmată de intervenții ce au contribuit la stoparea unor degradări evolutive. Fiecare intervenție se dovedește a fi un caz particular adaptat specificului piesei din punct de vedere al materialelor conținute și al tipurilor de degradări.

Metodologia de conservare – restaurare a fost stabilită și aplicată de către restaurator și aprobată de comisie cu respectarea principiilor restaurării.

Deciderea tratamentului s-a făcut după stabilirea diagnosticului, a obținerii rezultatelor analizelor, a examenului vizual, naturii și dimensiunilor degradărilor.

După ce s-au parcurs toate etapele premergătoare restaurării, investigații, dezinfecție în atmosferă de formaldehidă timp de 48h și fotografiere, a urmat efectuarea tratamentului de restaurare.

Abordarea restaurării se realizează în conformitate cu particularitățile fiecărei piese.

Fotografiile digitale efectuate înainte de a începe fluxul obișnuit al restaurării au pus în evidență toate aspectele privind starea piesei, urmând apoi fotografierea unor detalii din toate fazele restaurării.

Fig.3 Curățarea uscată cu radiera
Fig.4 Desprinderea cartonului de pe revers

Operația de curățire mecanică, îndepărtarea depozitelor de praf, are o importanță fundamentală fiind urmată de tratamente umede privind îndepărtarea impurităților vizibile, deoarece în timpul imersării în baia de spălare aceste impurități ar putea pătrunde între fibre și să rămână fixate acolo dacă nu sunt eliminate. Curățirea umedă a urmărit înlăturarea impurităților rămase după curățarea uscată și s-a realizat prin imersie în soluție hidroalcoolică 5%, temperatra apei fiind de 35^0C, o temperatură mai mică nu ar fi eficientă, iar mai ridicată ar produce deteriorări mecanice, fisuri, și o parte din materialele de încleiere ar putea să se solubilizeze. În demersul conservării și restaurării acestor piese nu s-au utilizat substanțe chimice, considerându-se prea agresive pentru starea acestora, preferându-se păstrarea petelor care fac parte din istoria obiectului, utilizându-se doar soluții hidroalcoolice pentru curățare. S-au realizat intervenții de consolidare, care nu au provocat tensionări

necorespunzătoare asupra obiectului, dar au fost necesare pentru redarea imaginii estetice ce permit expunerea.

Fig.6 Curățarea umedă. Fig.7 Desprinderea unei file lipite pe revers

Prin curățarea umedă se urmărește înlăturarea tuturor impurităților ce pot rămâne după curățarea uscată și s-a realizat prin imersie, băi de apă cu alcool, facilitându-se astfel pătrunderea apei de spălare în hârtie, înlăturându-se astfel substanțele nocive. Scopul aplicării tratamentului de curățire umedă este acela de îndepărtare a murdăriei depuse în fibrele de celuloză precum și de refacere a legăturilor chimice la nivelul macromoleculelor. Curățarea umedă este urmată de băile de limpezire până apa rămâne incoloră și s-au eliminat toate impuritățile, reglându-se valorile pH-ului și o dată cu murdăria prin spălare se îndepărtează o parte a acizilor solubili. Uscare liberă se fac pe hârtie de filtru la valori ale U.R și temperaturii adecvate, ce au permis evaporarea apei din hârtie fără a modifica forma și structura pieselor. Cantitatea de alcool folosită va depinde de capacitatea de uscare a hârtiei și este ușor de înlăturat din hârtie, prin spălare corectându-se și valorile pH-ului.

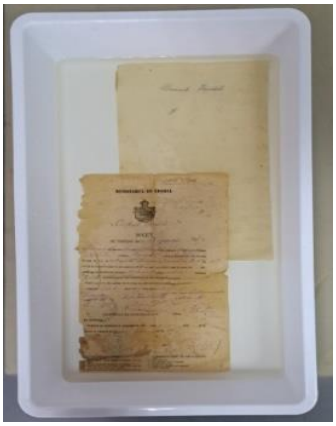


Fig.8 Ultima apă de spălare- finalizarea curățării umede

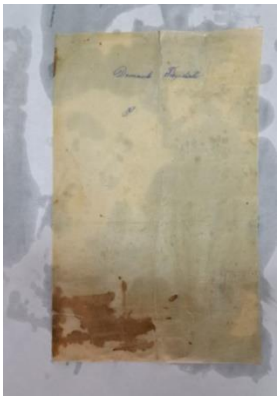


Fig.9 Uscarea documentului după curățarea umedă
Fig.10 Fila desprinsă de pe revers după curățarea umedă

Au fost parcurse operațiunile de consolidare a zonelor fragilizate, a fisurilor, precum și completarea părților lipsă cu hârtie japoneză și văl prin metoda la dublu. Consolidarea fisurilor și zonelor puternic fragilizate s-a realizat cu văl japonez 6g/m^2.

Pentru zonelele lacunare alături de val s-a utilizat hârtie japoneză 29g/m^2, iar adezivul utilizat la lipire a fost carboximetilceluloza în concentrație de 3% pentru completare și 1,5% pentru consolidare.

Consolidarea fisurilor și completarea părților lipsă s-au realizat folosind materiale asemănătoare cu cele originale, propietățile materialelor folosite în restaurare este importantă, o inadvertență pot supune originalul la un efort ce ar ava repercusiuni asupra documentelor.

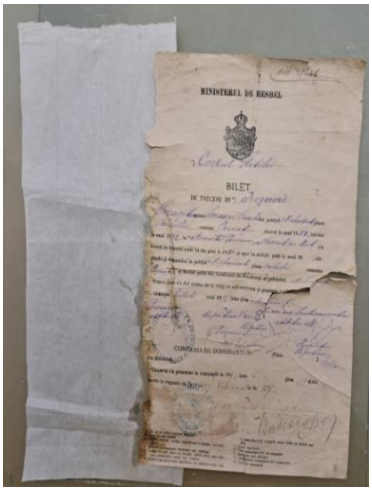
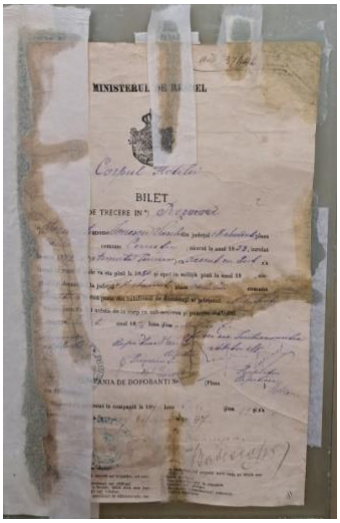


Fig.10 În tipul procesului de restaurare-completarea cu hârtie japoneză



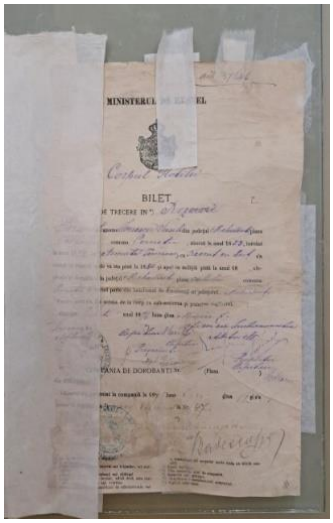


Fig.11 Completarea cu hârtie și văl Fig.12 După realizarea completărilor

Operațiunile cu privire la consolidarea zonelor fragilizate a fisurilor, precum și a completărilor părților lipsă au fost realizate cu materiale asemănătoare celor originale, în caz contrar acestea supun originalul la un efort cu repercusiuni asupra piesei.

Procesul s-a finalizat prin realizarea unei mape de protecție realizată din carton cu pH neutru, hârtie de filtru și văl, acesta asigurând astfel o manipulare și depozitare corespunzătoare.

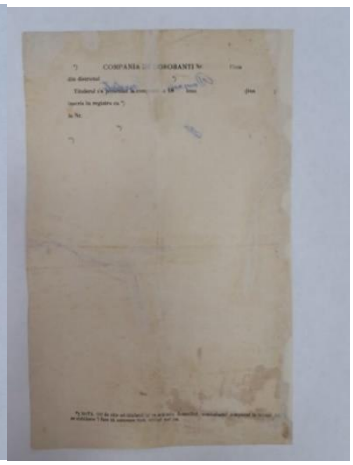


Fig.13 După îndepărtarea surplusului de hârtie și văl
Fig.13 Reversul piesei după îndepărtarea surplusului de hârtie și văl

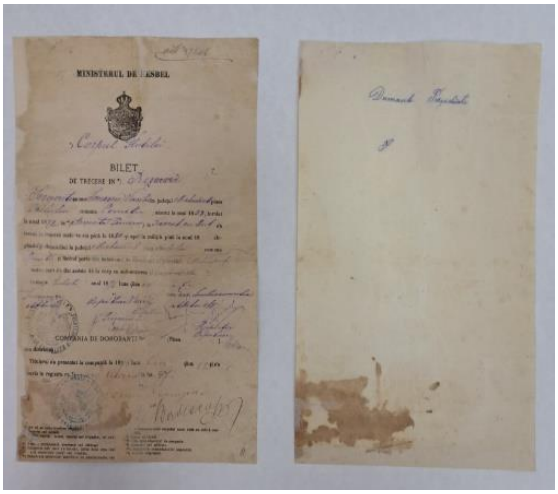


Fig.14 Piesa după restaurare

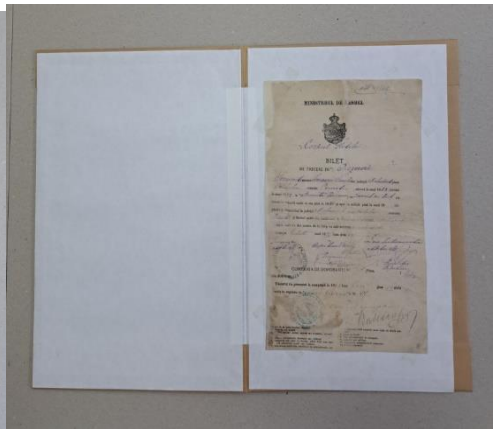
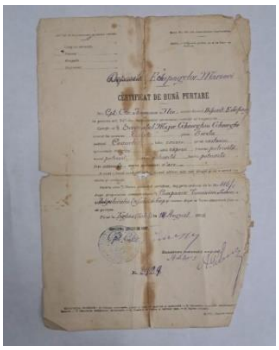


Fig.15 Mapa de protecție a piesei
Fig.16 Piesa în mapa de protecție

Cea de-a doua piesă ce a necesitat a fi restaurată este un *Certificat de bună purtare*, tipărărit cu cerneală de tipar neagră și scris cu cerneală albastră pe hârtie din pastă mecanică.

Piesa datează din anul 1898, a aparținut Căpitanului Comandor Irimescu Ilie și are următoarele dimensiuni: L= 35 cm, l= 21 cm.

Prezintă decolorare, pătare accentuată datorită cleiului de pe revers, fisuri, plieri, pierderi materiale, restaurare empirică realizată cu un strat grosier de clei a unei file foarte fragilizate.



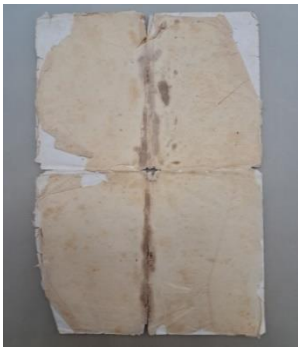


Fig.17 Aversul piesei Fig.18 Reversul piesei

Toate degradările înregistrate sunt cauze ale acțiunii factorilor chimici și fizico-mecanici în condiții necorespunzătoare de manipulare și păstrare de-a lungul anilor. S-a înregistrat o îmbătrânire naturală a suportului celulozic, dar și depozite și pete lăsate de clei datorate lipirii unei file în mod empiric pe revers, infiltrații de umiditate, modificări cromatice, fragilizări structurale, precum și anumite consecințe ale unei manipulări și depozitări defectuoase, toate acestea reprezentând tabloul degradărilor ce se întâlnește adesea la suporturile papetare dar și în acest caz.

Prezența petelor chiar și pe zona scrisă, cerneluri estompate, plieri, pierderi de material suport, fragilizare a hârtiei se înscriu printre degradările întâlnite în cazul acesta.

Ondularea materialului suport (degradare datorată modificării conținutului de apă), cearcăne de apă către extrmități, ușoară îngălbenire datorită acidității prezente în hârtie, pete de natură necunoscută, sunt înregistrate și ele.

Umiditatea relativă la valori improprii pentru documente duce la degradări ale celulozei, se produc modificări dimensionale, pierderi ale supleții și elasticității precum și fragilizare.

Umiditatea relativă arată gradul de umezire al aerului, fiind în corelare cu temperatura. Valori ale U.R necorespunzătoare duc la degradări ale piesei, fiind antrenate modificări dimensionale, hârtia suferind pierderi ale elasticității și supleții, ea având nevoie de un procent al U.R de aproximativ 50%.

Umiditatea mică poate fi cauza degradărilor fizico-chimice prin pierderea apei din structura materialului. Pierderea conținutului de apă al hârtiei are drept repercusiune ondularea materialului suport. Umiditatea crescută duce la degradări ireversibile a suportului.

Când valorile umidității relative și ale temperaturii sunt favorabile se poate instala atacul biologic. Factorii fizico-chimici sub acțiunea luminii, umidității și a temperaturii vor produce îmbătrânirea și deshidratarea hârtiei.

Temperatura ridicata favorizează degradările biologice și crește viteza reacțiilor chimice și se modifică culoarea, opacitatea, strălucirea și stabilitatea documentelor. La valori scăzute ale acesteia și ale umidității este favorizat procesul de uscare iar în condiții ale unor variații bruște de temperatură se produc dilatări,

exfolieri, crăpări. Modificările de temperatură induc îmbătrânire accelerată a suportului papetar cu cât ciclul este mai rapid.[5]

Lumina conduce la modificări fizice și chimice ale suportului organic, iar umiditatea accelerează procesele chimice și fotochimice, modifică aspectul culorii și produce fragilizare, prin valori ale umidității crescute producându-se și deformări. Conservarea preventivă urmărește contracararea acțiunii factorilor declanșatori ai proceselor de degradare, urmărindu-se protecția față de factorul uman, atac biologic, aer poluat, praf, (temperatură, U.R, lumină).

Alături de factorii externi de degradare, factorii interni (materialele și tehnologia folosită la fabricarea hârtiei) produc grave repercusiuni documentelor.

Restaurarea piesei a constat în parcurgerea mai multor etape prezentate succint:

- întocmirea dosarului de restaurare;
- fotografierea piesei înainte de restaurare;
- dezinfecția piesei;
- desprăfuirea prin pensulări ușoare;
- curățarea mecanică a piesei prin abraziune cu radiera vinilică prin mișcări circulare ușoare;
- îndepărtarea reziduurilor rămase în urma curățării cu o pensulă moale;
- curățarea umedă a documentului;
- uscarea liberă a piesei pe hârtie de filtru;
- verificarea acidității după curățarea umedă;
- reîncleierea hârtiei (glutofix-metilceluloză 2%)
- fotografierea în ansamblu și în detaliu a operațiilor efectuate pe tot parcursul restaurării;
- pregătirea documentului pentru completarea lacunelor, efectuarea defibrării în vederea realizării unei suduri perfecte între hârtia suport și cea adăugată;
- consolidarea cu văl japonez a fisurilor și a zonelor fragilizate;
- completarea lacunelor din material cu hârtie japoneză și văl corespunzătoare hârtiei suport;
- uscarea liberă a filelor completate pe hârtie de filtru;
- îndepărtarea cu bisturiul a suportului de hârtie japoneză, pensularea marginilor lacunelor cu metilceluloză și presarea lor ușoară cu fălțuitorul pentru realizarea unei suduri perfecte între hârtia suport și cea adăugată;
- presarea intermediară;
- aducerea documentelor la dimensiunea originală.

[5] Doina Maria Creangă, *Bazele conservării științifice*, Editura Universității din Suceava, Suceava, 2005, p. 66.

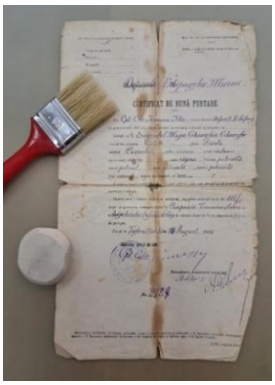


Fig.19 Desprăfuirea piesei *Fig. 20 Îndepărtarea stratului de clei*

Fig. 21, 22 Desprinderea stratului de clei de pe revers

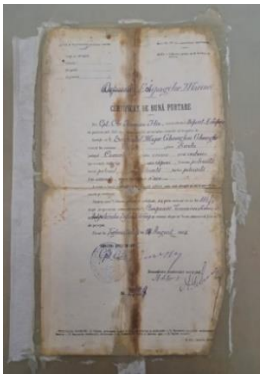


Fig. 23 Revers-îndepărtarea stratului de clei Fig. 24 Completări cu văl şi hârtie japoneză

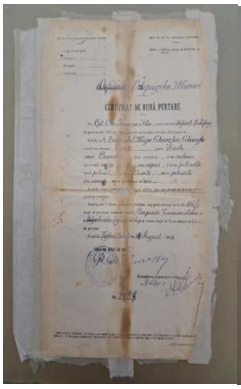


Fig. 25 Aversul piesei în timpul procesului de restaurare
Fig. 26 Reversul piesei după completarea cu hârtie și văl

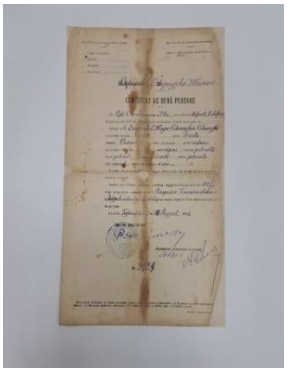


Fig. 27 Aversul piesei după restaurare Fig. 28 Reversul piesei după restaurare

Fig. 26 Fila prinsă pe reversul piesei după restaurare
Fig. 27 Mapa de protecție a piesei

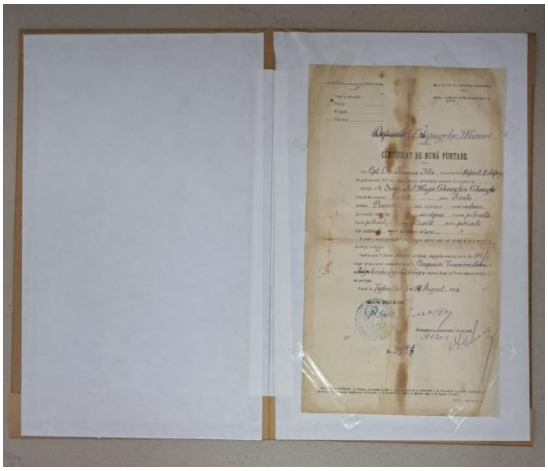


Fig. 28 Piesa după restaurare. în mapa de protecție

Tratamentul care s-a aplicat celor două documente, a urmărit consolidarea structurilor originale și completarea părților lipsă. Prin aceste intervenții s-a prelungit durata de viață a pieselor, și li s-a redat funcționalitatea putând astfel intra în circuitul expozițional.

Lucrările au oferit un exemplu de degradări care au cauzat consecințe ce l-au făcut imposibilă etalarea.

Prezentarea detaliată a problemelor de conservare - restaurare a pieselor și felul în care au fost remediate după un studiu amplu efectuat înainte, este modalitatea prin care s-au evidențiat efectele benefice ale restaurării.

Conservarea colecțiilor se realizează prin condiții optime de depozitare, ce permit un control al factorilor de risc externi de natură fizică și interni de natură chimică.

În conservarea suportului papetar nu va fi esențială doar ținerea în limite a valorilor temperaturii și umidității ci și stabilitatea, deoarece variațiile bruște înregistrate sunt cele mai dăunătoare.

Restaurarea, condițiile de microclimat optime, modul de depozitare, etalare, o supraveghere atentă și verificarea periodică a pieselor, vor face ca acestea să dăinuie cât mai mult în timp.

Așezarea în mape de protecție realizate conform normelor, are un rol important în vederea conservării prin îndepărtarea efectelor nocive ale prafului, sporilor de mucegai, protejându-le totodată și de gazele poluante.

THE REPERCUSSIONS OF DEGRADATION AND THE PROBLEM OF RESTORATION ON TWO DOCUMENTS FROM THE 19TH CENTURY

-abstract-

Key Words: paper, degradation, temperature, humidity, light

Degradation factors often produce serious repercussions, with the restorer having to bring the cultural asset back to life, as in the case of the two pieces on paper. After analyzing the factors and the severity of the effects produced, all the stages of restoration were completed, so that these pieces could be returned to the exhibition circuit.

BIBLIOGRAFIE

Creangă, Doina Maria, *Bazele conservării științifice*, Editura Universității din Suceava, Suceava, 2005.

Opriș, Ioan, *Managementul Muzeal*, Editura Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2010.

Popoiu, Paula, *Restitutio*, nr.11/2017, Editura Mega, București.

Stoica, Georgeta, *Conservarea obiectelor factor prioritar*, Restitutio, nr.11/2017, Editura Mega, București.

RESTAURAREA UNOR ORDINE ŞI MEDALII DIN COLECŢIA MUZEULUI NAŢIONAL AL MARINEI ROMÂNE

Alexandra CLINCI[*]

Medalia „Victoriei”

Medalia Victoriei a fost instituită prin Decretul regal nr. 3390 din 2 septembrie 1921 în scopul de a comemora frăţia de arme dintre armatele aliate în Primul Război Mondial şi s-a conferit ofiţerilor şi gradelor inferioare, combatanţi în perioada 15 august 1916 - 18 august 1921. Medalia este din bronz şi are forma ovală. Pe avers este înfățișată o femeie înaripată, stând în picioare şi ținând în mâna dreaptă o spadă cu vârful în jos, iar în mâna stângă o ramură de palmier. Pe revers se află o cunună de stejar străpunsă de o halebardă, iar în interior inscripția „MARELE RĂZBOI PENTRU CIVILIZAȚIE”. Panglica are culoarea a două curcubee care-şi suprapun la mijloc culoarea roşie.

Stare de conservare:

Piesa are o stare de conservare bună. Pe întreaga suprafaţă prezintă murdărie aderentă şi punctiform se observă produşi de corziune specifici bronzului. Panglica prezintă depuneri de praf.

Diagnostic şi etapele restaurării:

Piesa prezintă degradări fizico-chimice (oxizi specifici cuprului) şi depuneri de murdărie aderentă. Menţionăm că propunerile de restaurare reprezintă intenţia de a păstra aspectul original al medaliei**.**

Etapele restaurării:

-Fotografierea: în ansamblu şi în detaliu a părţilor componente, înaintea, în timpul şi după restaurare**.**

Partea metalică a medaliei:

-degresarea suprafeţei medaliei prin imersie în detergent neionic 1‰, urmată de imersii repetate în apă distilată;

---

[*] Restaurator, Muzeul Naţional al Marinei Române, Constanța.

-declorurarea suprafeţei prin imersia piesei în soluţie de alcool etilic şi apă distilată 1:1;
-îndepărtarea murdăriei aderente şi a produşilor de coroziune prin curăţarea mecanică a piesei cu ajutorul batonului din fibră de sticlă.

Partea textilă a piesei:

Panglica va fi desprăfuită cu ajutorul unei pensule cu peri moi.

Fotografii înainte de restaurare

Fotografii din timpul restaurării

Fotografii după restaurare

Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler

Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler, model 1938, realizată sub forma unei cruci malteze emailată roșu, cu margine albă. Între brațele crucii se regăsesc spade. Pe avers apare cifrul regelui Carol I alături de deviza „PRIN NOI ÎNȘINE - 14 MARTIE 1881". Pe revers regăsim inscripția „10 MAIU -1866 – 1877 – 1881". Panglica este albastră, cu două borduri aurii și una argintie. Crucea este timbrată de coroana de oțel a regilor României prin care trece un inel de care este prinsă panglica ordinului.

Stare de conservare:

Piesa are o stare de conservare bună. Pe întreaga suprafață prezintă murdărie aderentă și punctiform se observă produși de corziune specifici argintului. Panglica prezintă depuneri de praf.

Diagnostic și etapele restaurării:

Piesa prezintă degradări fizico-chimice (oxizi specifici cuprului) și depuneri de murdărie aderentă. Menționăm că propunerile de restaurare reprezintă intenția de a păstra aspectul original al medaliei**.**

Etapele restaurării:

-Fotografierea: în ansamblu şi în detaliu a părţilor componente, înaintea, în timpul şi după restaurare**.**

Partea metalică a medaliei :

-degresarea suprafeţei medaliei prin imersie în detergent neionic 1‰, urmată de imersii repetate în apă distilată;

-declorurarea suprafeţei prin imersia piesei în soluţie de alcool etilic şi apă distilată 1:1;

- îndepărtarea murdăriei aderente şi a produşilor de coroziune prin curăţarea mecanică a piesei cu ajutorul batonului din fibră de sticlă.

Partea textilă a piesei:

-Panglica va fi desprăfuită cu ajutorul unei pensule cu peri moi.

Fotografii înainte de restaurare:

Fotografii din timpul restaurării:

Fotografii după restaurare:

Ordinul „Steaua României” în grad de ofiţer

Creat inițial de către Alexandru Ioan Cuza în 1864 sub denumirea de „Ordinul Unirii", „Steaua României” își va căpăta numele și forma preponderent nealterată în timpul domniei lui Carol I, care înființează ordinul la data de 10 mai 1877. Primul model al acestei decorații este alcătuit dintr-o Cruce dublă emailată în albastru și înconjurată de o serie de raze, având în centru, pe avers, vulturul ca simbol al statului român alături de sintagma „In fide salus" sau „În Credință stă salvarea" și de o cunună emailată de laur, iar pe revers cifrul regelui Carol I, înconjurat de aceeași cunună emailată în verde și aflat pe un fundul de email roșu.

Stare de conservare

Piesa are o stare de conservare bună. Pe întreaga suprafaţă prezintă murdărie aderentă şi punctiform se observă produşi de corziune specifici argintului. Panglica prezintă depuneri de praf.

Diagnostic şi etapele restaurării

Piesa prezintă degradări fizico-chimice (oxizi specifici cuprului) şi depuneri de murdărie aderentă. Menţionăm că propunerile de restaurare reprezintă intenţia de a păstra aspectul original al medaliei**.**

Etapele restaurării:

-Fotografierea: în ansamblu şi în detaliu a părţilor componente, înaintea, în timpul şi după restaurare**.**

Partea metalică a medaliei:

-degresarea suprafeţei medaliei prin imersie în detergent neionic 1‰, urmată de imersii repetate în apă distilată;

-declorurarea suprafeţei prin imersia piesei în soluţie de alcool etilic şi apă distilată 1:1;

-îndepărtarea murdăriei aderente şi a produşilor de coroziune prin curăţarea mecanică a piesei cu ajutorul batonului din fibră de sticlă.

Partea textilă a piesei:

-panglica va fi desprăfuită cu ajutorul unei pensule cu peri moi.

Fotografii din timpul restaurării

THE RESTORATION OF ORDERS AND MEDALS IN THE COLLECTIONS OF THE ROMANIAN NATIONAL NAVAL MUSEUM

-abstract-

Key Words: medals, heritage, MNMR, degradation, restoration

This article consists of the process of restoration of a serios of historical medals from the patrimony of the MNNR, with all of its stages in order and illustrated with photos.

BIBLIOGRAFIE

Catone Ștefan, Șerbănescu Neculae, Dumitrașcu Bedivan - *România - Decorații 1859-1991*, Bucureşti: Editura Cover, 1992.

***** Caietele restaurării, Bucureşti, 2023.

Decretul Regal, nr. 3390 din 20 iulie 1921, publicat în "Monitorul Oficial" nr. 121, 2 septembrie 1921.

Flondor, Constantin, Moisil, Constantin *„Decorațiunile românești”*, in „Enciclopedia României”, vol. I, Bucureşti, 1938.

Flory, Richard, „The Type I Victory Medal 1914–19“ din revista *Orders & Medals Research Society Journal*, pag. 145, Londra, septembrie 2009

Pârvan, Catiușa, Mihalea, Angela, revista *Acta Moldaviae Meridionalis XV-XX*, Vol. II 1993-1998, „Câteva date din opera medalistică a sculptorului Constantin Kristescu”, Editura Muzeul Ștefan cel Mare din Vaslui, Vaslui, 2004.

ICONOSTASUL BISERICII MĂNĂSTIRII SOLCA
-STAREA DE CONSERVARE-

Dr. Alexandrina MUSTEA[*]

Mănăstirea „Sf. Apostoli Petru și Pavel" din Solca este o biserică ortodoxă ctitorită între anii 1612-1622 de domnitorul Ștefan Tomșa al II-lea (1611-1615, 1621-1623) în orașul Solca (județul Suceava). Această ctitorie a funcționat ca mănăstire de călugări până la 29 aprilie 1785 când a fost desființată de austrieci, iar biserica mănăstirii a devenit biserică parohială. Mănăstirea Solca a fost inclusă pe Lista monumentelor istorice din județul Suceava din anul 2015 la numărul 420, având codul de clasificare cod LMI SV-II-a-A-05645 și fiind format din 6 obiective[1].

La începutul secolului al XVII-lea, localitatea a fost cumpărată de voievodul Ștefan Tomșa al II-lea. Acesta a înălțat aici o ctitorie domnească, cu rol de mănăstire de călugări. După cum relatează cronicarul Miron Costin, boierul Ștefan Tomșa *„dirептă moldovan, din satŭ den Otéști, de pre rîul ce se chiamă Răcătăul, în ținutul Putnei"* a ajuns domnitor în anul 1611 după ce voievodul Constantin Movilă nu a plătit birul din acel an. El a fost însoțit spre scaunul domnesc de hoardele de tătari ale lui Cantemir-bei[2]. Tot cronicarul descrie prima domnie a lui Tomșa că a fost plină de vărsări de sânge.

Neexistând nicio pisanie, nu se cunoaște anul în care s-a început construirea Mănăstirii Solca. Unele lucrări acreditează anul 1612 ca an al începerii construcției, dar nu există date precise care să sprijine această ipoteză. Cert este că biserica era gata la 18 octombrie 1614 când ctitorul i-a făcut prima danie de sate, menționându-se în acel document că *„am început și am făcut biserică și mănăstire ... care s-au sfințit întru pomenire sfinților întru tot lăudaților apostoli de frunte întâi șăzători Petru și Pavel și altor sfinți apostoli"*[3]. Documentele și cronicile aduc precizarea că evenimentele de la sfârșitul primei domnii a lui Tomșa nu i-au permis domnitorului să finalizeze întreg complexul mănăstiresc. În cea de-a doua sa domnie (1621-1623), Ștefan Tomșa al II-lea a construit zidurile împrejmuitoare cu cele patru turnuri de sprijin din fiecare colț, stăreția și chiliile pentru călugări.Într-un document din aprilie - iulie 1623, se menționează că fiind *"scos din patria domniei sale"*, domnitorul Ștefan Tomșa *„n-a putut-o sfârși"* în prima domnie. Astfel, în a doua domnie *„a sfârșit cu totul și această sfântă mănăstire Solca... și a miluit și întărit acest dumnezeiesc hram cu sate și cu vaduri de moară și cu țigani și cu vii și cu alte felurite*

---

[*] Expert restaurator, Muzeul Național al Bucovinei, Suceava.

[1] *Lista monumentelor istorice din județul Suceava din anul 2015*.

[2] Miron Costin - *„Letopisețul Țării Moldovei de la Aaron vodă încoace"*.

[3] Ioan Caproșu - *„Biserica Sf. Apostoli Petru și Pavel din Solca"*, în vol. Mitropolia Moldovei și Sucevei - „Monumente istorice bisericești din Mitropolia Moldovei și Sucevei" (Ed. Mitropoliei Moldovei și Sucevei, Iași, 1974), p. 267.

miluiri"[4]. Ștefan Tomșa făcea mănăstirii noi danii și întăriri de proprietăți într-un document din 25 iunie 1623 în care declara că a finalizat mănăstirea și biserica *„care s-a și sfințit în numele sfinților, preaslăviților și întâilor stătători și apostoli de frunte Petru și Pavel"*[5]. „Pentru cunoaşterea istoriei epocii feudale româneşti pomelnicele aşa-zise „ctitoriceşti", format carte sau triptic, constituie importante documente istorice. Lucrat în lemn, având forma unui triptic compus dintr-un panou central şi două canaturi mai scurte, pomelnicul de la Solca face parte din categoria „marilor pomelnice de lemn", dar dimensiunile sale, de 1,27 m înălţime, 1,00 m lăţime deschis şi 0,450 m închis, îl situează pe primul loc în categoria acestora. O. Trafali consideră pomelnicul bisericii Solca „cel mai frumos și mai mare". Partea de sus este acoperită de o sculptură florală, în care se deosebesc frunze mari și mărgărite. În centru, este un cerc cu marginile prelate. Cele două canaturi, care se termină în partea superioară cu un arc polilobat, sunt împodobite cu picturi. În interior, este un lung pomelnic, care prezintă o însemnătate deosebită[6]. Despre catapeteasma Bisericii Mănăstirii Solca nu avem foarte multe date. Se știe că în anul 1774, Nordul Moldovei a fost anexat la Austria.[7] Titlul juridic sub care a fost cedat Nordul Moldovei este cuprins în Convenția din 7 mai 1775, și reluat în convenția din 2 iulie 1776, în care se stabileau granițele acestui ținut[8]. Acest ținut intitulat Bucovina (țara fagilor), a trecut prin numeroase transformări din punct de vedere administrativ. La începutul ocupației habsburgice, Bucovina avea nouă mănăstiri mari și unsprezece mici, numite și schituri. Cele nouă mănăstiri mari erau: Putna, Sf. Ilie, Voronețul lui Ștefan cel Mare, Moldovița lui Petru Rareș, Humorul lui Toader Bubuiog „Suceviţa Movileştilor, Dragomirna lui Anastasie Crimca și a lui Miron Vodă Barnovschi, Solca lui Ștefan Tomșa și Ilișeștii Isăcheștilor[9]. În anul 1785 au fost închise aproape toate mănăstirile. Din cele douăzeci existente, au rămas deschise doar trei: Putna, Suceviţa și Dragomirna, iar la insistențele ierarhului Dosoftei Herescu, a rămas și Mănăstirea Sfântul Ioan cel Nou de la Suceava, ca metoc al mănăstirii Dragomirna. Ulterior s-au confiscat averile mănăstirești din care la 29 aprilie 1786, o ordonanță imperială dispunea crearea Fondului Religionar Ortodox[10]. Desființarea mănăstirii a dus la decăderea complexului mănăstiresc. În anul 1785, paraclisul „Sf. Gheorghe" din turnul de poartă a fost transformat pentru o perioadă în închisoare. Chiliile de

---

[4] ***,*„Documente privind istoria României"*, seria A, veac. XVII, vol. V, pp. 205-206.

[5] *Ibidem, passim.*

[6] Ion I. Solcanu, *Pomelnicul triptic al mânăstirii Solca*, Anuarul Institutului de istorie și arheologie „A.D.Xenopol", editura Academiei Republicii Socialiste România,Iași, 1974, p. 64.

[7] Alexandrina Cuțui, *Clerul ortodox bucovinean și Marea Unire din 1918,* Editura Militară, București, 2018, p. 41.

[8] *Ibidem,* p. 43.

[9] *Ibidem,* p. 64.

[10] *Ibidem,* pp. 67 - 68.

lemn au devenit locuințe pentru funcționarii depozitului de sare[11]. Pe lângă majoritatea odoarelor care au luat calea altor mănăstiri sau au fost pierdute, catapeteasma lucrată în lemn și aurită (1613) a fostei mănăstiri a fost transportată la Arbore și de acolo la Dragomirna. În locul vechiului iconostas, a fost adusă catapeteasma de la Mănăstirea Dragomirna care a fost refăcută în 1885, când icoanele au fost pictate de către Epaminonda Bucevschi[12]. O chitanţă iscălită chiar de Bucevschi la Crenăuţi în 5 aprilie 1887 atestă o plată făcută pictorului în valoare de 97 florini pentru iconostasul Biseicii Solca"[13].

Epaminonda Bucevschi a fost cuprins în lucrarea lexicografică din Lipsca cu o notă biografică relativ amplă în anii 1868 – 1874; era şi atunci bine protejat ca pictor de cezar, de Mitropolitul Silvestru Morariu-Andrievici; este premiat pentru pictura sa de evocare istorică. Potrivit datelor oferite de biobibliografiile dedicate lui Epaminonda Bucevschi, acesta ar fi zugrăvit peste 40 de iconostase în bisericile din Vicovul de Jos, Straja, Solca, Bilca, Moldoviţa, Stupca, Sf. Dumitru Suceava, Poiana Stampei, Gura Humorului, Iaslovăţ, Frătăuţii Vechi, Bălcăuţi, Pârteştii de Jos, Bălineşti, Ilişeşti, etc. Pictează la Palatul Mitropolitan din Cernăuţi, lucrări semnate de el se află în muzeele din Suceava, Câmpulung Moldovenesc, la Fundaţia Culturală „Leca Morariu"; Catedrala ortodoxă din Zagreb (Serbia) şi catapeteasma închisorii din Suceava.

Ca și la celelalte iconostase pictate de către Epaminonda Bucevschi, cel de la Solca este pictat în stil neorenascentist, folosind culori de ulei pe suport din rășinoase. Iconostasul (catapeteasma) are 6,35 m lățime și 5 m înălțime de la dușumea și până la partea superioară a registrului proorocilor. Prelungirea Icoanei Lui Dumnezeu Tatăl în afara registrului proorocilor este de 1 m, iar Sf. Cruce are o înălțime de 1,2 m. Panourile icoanelor sunt și ele realizate tot din lemn de rășinoase, fiecare panou al unei icoane fiind confecționat din patru – cinci sau chiar șase scânduri îmbinate prin lipire și consolidate zonele de îmbinare cu papioane. Pe niciuna dintre icoane nu este scrisă denumirea icoanei sau care sfânt este reprezentat. Nu există un strat de preparație care să fi putut fi analizat din punct de vedere chimic. Pe reversul panourilor există un strat subțire de clei de origine animală. Cel mai probabil scândurile care compun panourile fiind înguste 8-20cm și subțiri de 1 cm au fost fierte în clei. Icoanele sunt încadrate în frize și ancadramente realizate tot din lemn de rășinoase, fiind profilate, având linii drepte. Policromia de pe frize şi ancadramente este realizată în culori pe bază de ulei, fiind realizată imitația de marmură în nuanțe diferite de la albastru la alb. Spre icoane, policromia este ușor

---

[11] Nicolae Stoicescu – *„Repertoriul bibliografic al localităților și monumentelor medievale din Moldova"* (Direcția Patrimoniului Cultural Național, Biblioteca Monumentelor Istorice din România, București, 1974), p. 770.

[12] *** Epaminonda Bucevschi (n. 1843, Iacobeni, județul Suceava - d. 13 februarie 1891, Cernăuți) a fost un renumit pictor bisericesc din Bucovina.

[13] Oana Ruxandra Hrișcă, *Epaminonda Anibal Bucevschi (1843-1891)*- Teză de doctorat, coordonator Prof. Univ. Dr. Mihai Iacobescu, Universitatea „Ștefan cel Mare" – Suceava, 2011, p. 172; vezi și Corneliu Gheorghian, *De-ale pictorului Bucevschi,* în „Făt Frumos" an XVI, Nr. 1, ianuarie-februarie 1941, Cernăuți-București, p. 31.

decroșată, astfel încât icoanele să fie încadrate de un chenar de 1 cm care a fost poleit cu bronz auriu. La tăbliile ușilor diaconești și în partea superioară a iconostasului sunt intercalate tăblii ce imită marmura de culoare roșie. La primele registre (icoane de poală și împărătești), icoana cu Sf. Nicolae și cea cu Întâlnirea Lui Iisus cu samarineanca la fântâna lui Iacov sunt așezate pe partea de nord deoarece în spatele acestora se află amvonul, iar scările amvonului ar fi împiedicat vizualizarea icoanelor. Astfel se face trecerea spre amvon din altar.

Starea de conservare

În prezent, catapeteasma Bisericii Mănăstirii Solca are probleme mari legate de conservarea picturii. Pe suprafața pictată s-a intervenit neprofesional, fiind prezente (la registrele inferioare) numeroase eroziuni ale stratului de culoare (datorate frotării pe suprafață a unor materiale textile îmbibate în substanțe necunoscute). Verniul care s-a folosit ca strat de protecție este îmbătrânit și brunificat. Pentru că obiectele ce formează prezenta catapeteasmă au deservit cultul religios, sunt prezente câteva arsuri provocate de lumânări. Scândurile care compuneau panourile icoanelor s-au desprins și dezlipit, antrenând astfel stratul pictural, formându-se lacune. Datorită faptului că biserica a fost închisă o perioadă lungă de timp, pe suprafața pictată cât și pe suportul din lemn sunt depuneri de murdărie slab aderentă, aderentă și ancrasată. Pe alocuri suportul din lemn policromat are lipsuri. Biserica nefiind pictată, pereții sunt împodobiți cu icoane de secol XVIII - XIX, pe lemn și pânză. Și acestea prezintă numeroase forme de degradare. Printre aceste menținăm: desprinderi active și evolutive ale stratului pictural, lacune ale stratului pictural care pot fi până la grund sau până la lemn, atac xilofag mai vechi, depuneri de murdărie aderentă și ancrasată, verniu brunificat și pe alocuri voalat.

Stranele din lemn (cel mai probabil sunt de sfârșit de secol XIX), au o stare de conservare relativ bună. Sunt prezente urme ușoare ale unui atac fungic mai vechi, sunt prezente depuneri de murdărie aderentă și ancrasată, distanțări ale elementelor din lemn, descleieri, desprinderi.

Concluzii:

Catapeteasma de la Solca are o valoare aparte fiind zugrăvită de unul din cei mai importanți pictori ai locului. Datorită stării de conservare în care aceasta se află, este necesară intervenția în regim de urgență pentru a putea fi salvată.

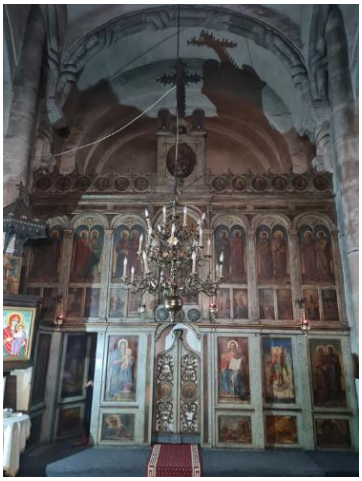


Foto 1. Catapteasma ansamblu față

Foto 2. Catapteasma –revers – murdărie aderentă și ancrasată

Foto 3. Strane din naosâ

Foto 4. Distanțări ale scândurilor ce formează panoul de lemn policrom

Foto 5. Exemplu distanțări ale scândurilor ce formează panoul icoanei

Foto 6. Exemplu distanțări ale scândurilor ce formează panoul icoanei, murdărie aderentă și ancrasată

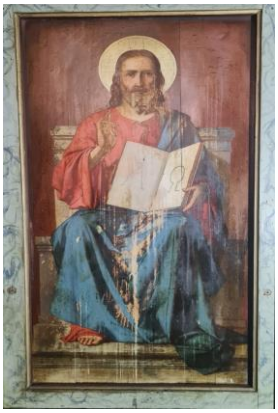


Foto 7,8, Exemple de uzură a stratului pictural datorat intervențiilor necorespunzătoare, murdărie aderentă și ancrasată

Foto 9, 10, exemple lacune până la lemn și până la grund

Foto 11, 12. Exemple lacune până la lemn, depuneri de murdărie aderentă

Foto 13. Exemplu de desprinderi ale stratului pictural până la grund și până la lemn – icoană de secol XVIII

Foto 14. Exemple lacune ale stratului pictural

Foto 15 icoană pe pânză din naosul bisericii

Foto 16. Exemple de uzură a stratului pictural datorat intervențiilor necorespunzătoare, murdărie aderentă și ancrasată

THE ICONOSTASIS OF SOLCA MONASTERY CHURCH
-STATE OF CONSERVATION-
-abstract-

Key Words: oil painting, conservation, restoration, church, painter

Solca Monastery Church was founded by ruler Ștefan Tomșa between 1612-1622. The original iconostasis of the church made by an unknown painter in 1613, was made of linden wood and gilded. It was moved to Arbore and from there to Dragomirna. In place of the old iconostasis, the tapestry from the Dragomirna Monastery was brought, which was restored in 1885, by Epaminonda Bucevschi in 1887. This new tapestry is painted in oil colors on a fir wood support, without a preparation layer. The state of preservation of the iconostasis and the icons that are in the church is precarious, which requires their urgent restoration.

BIBLIOGRAFIE

Caproșu, Ioan - *„Biserica Sf. Apostoli Petru și Pavel din Solca”*, în vol. Mitropolia Moldovei și Sucevei - „Monumente istorice bisericești din Mitropolia Moldovei și Sucevei” (Ed. Mitropoliei Moldovei și Sucevei, Iași, 1974).

Costin, Miron - *„Letopisețul Țării Moldovei de la Aaron vodă încoace”.*

Cuțui, Alexandrina, *Clerul ortodox bucovinean și Marea Unire din 1918,* Editura Militară, București, 2018.

***„*Documente privind istoria României”*, seria A, veac. XVII, vol. V.

Hrișcă, Oana Ruxandra, *Epaminonda Anibal Bucevschi (1843-1891)*- Teză de doctorat, coordonator Prof. Univ. Dr. Mihai Iacobescu, Universitatea „Ștefan cel Mare” – Suceava, 2011.

Solcanu, Ion I., *Pomelnicul triptic al mânăstirii Solca*, Anuarul Institutului de istorie şi arheologie „A.D.Xenopol”, editura Academiei Republicii Socialiste România,Iaşi, 1974.

Stoicescu, Nicolae – *„Repertoriul bibliografic al localităţilor şi monumentelor medievale din Moldova"* (Direcția Patrimoniului Cultural Național, Biblioteca Monumentelor Istorice din România, Bucureşti, 1974).

Lista monumentelor istorice din județul Suceava din anul 2015

CERAMICA DE OBOGA
– SIMBOLURI ŞI FORME REGĂSITE PRIN RESTAURARE –

Dr. Simona Violeta GHEORGHE[*]

Cel mai important document al istoriei a fost și rămâne pământul, cel mai vechi şi cel mai statornic reazem al nostru, considerat de antici izvor al vieții și al forței acesteia și reprezentat în mitologie prin Marile Zeițe.[1]

O frumoasă legendă a folclorului românesc îngemănează actul primordial al facerii omului cu zămislirea vaselor de lut. Se spune că olarii şi-au dobândit meşteşugul de la Dumnezeu, numai că, neavând suflare divină, au pus vasele la ars pentru a dăinui.

Recunoscând încă din zorii umanităţii puterile generatoare de viaţă ale elementului teluric, olarii au fost învestiţi adesea cu atribute demiurgice, iscând forme noi din pasta amorfă.

Lucian Blaga în poezia „Olarii" îi descria astfel:

„Ca nişte zmei întârziaţi şi blânzi
cu feţe prelungite în cimpoaie,
arhaici inşi, îşi poartă pe sub plai
un vis fragil prin zilele greoaie."

Într-adevăr, modelându-şi vasele, olarii sunt preocupaţi ca acestea să aibă siluete cât mai frumoase. Le fac apoi gură sau rost, le conturează cu grijă buzele, numite şi usne, le subţiază mijlocul, pe care se vor odihni braţele (torţile), ba le împodobesc şi cu ochi ce te privesc adesea din transparenţa smalţului[2].

În credinţele străvechi trebuie căutată sorgintea metaforei ce identifică recipientul de argilă cu trupul uman, figură de stil atât de îndrăgită şi valorizată în cele mai de seamă creaţii ale liricii universale. Prin urmare, transferul vital între argilă şi om, pe care îl descoperim uneori în opera marilor poeţi, nu trebuie să surprindă câtuşi de puţin.

Motivul fragilităţii existenţiale este exprimat în chip firesc, prin această dublă metamorfoză a lutului în om şi a omului în lut:

„Încet, cu voce murmurată,
Lutul i-a spus olarului:
Cândva am fost şi eu ca tine, nu uita,
Frământă-mă!
O, mi-amintesc, odată ... "(Omar Khayyam).

Pereţii vaselor din lut s-au dovedit, adesea, suporturi ideale pentru motive simbolice care confereau obiectelor valoare spirituală şi caracter magic, oferind

---

[*] Muzeul Olteniei Craiova.

[1] Diana Andreescu, 2013, *Ceramica din România în contemporaneitate: tradiție, inovație*, Editura Brumar, Timișoara.

[2] Corina Mihăescu, Maria Socol, Oana Petrică, 1998, *Ceramica populară la sfârșit de mileniu*, Ministerul Culturii, Centrul Național al Creației Populare, București.

istoricilor un material generos pentru descifrarea universului spiritual al celor din vechime, dar şi posibilitatea de a reconstrui aspecte legate de viaţa cotidiană. Motivele des folosite au fost cele zoomorfe, avimorfe şi antropomorfe, pe lângă acestea apărând şi alte simboluri misterioase, care continuă să-i fascineze şi să îi uimească pe iubitorii de frumos.

De-a lungul timpului, localitatea Oboga (judeţul Olt) a constituit unul dintre cele mai dinamice şi reprezentative centre ceramice româneşti.

Epoca de maximă înflorire a centrului de la Oboga a fost sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea. Ceramica produsă aici se remarcă, pe lângă bogata cromatică, printr-un repertoriu deosebit de variat al formelor şi tipurilor de vase, dar mai ales prin arta ceramicii figurative.

Ulcioarele şi ploştile de nuntă sunt cele mai fastuoase obiecte lucrate din lut, cu ornamente specifice, întotdeauna smălţuite, pentru a da un plus de farmec şi frumuseţe. Ele ocupă un loc aparte în cadrul ceramicii tradiţionale, constituind unul dintre cele mai importante obiecte de recuzită în secvenţele spectacolului nunţii.

Ulcioarele de nuntă se înscriu, datorită funcţiei ce impune un aspect şi o decoraţie pe măsură, în categoria ceramicii ornamentale[3].

Ele aveau un rol activ şi la „chemarea la nuntă”, joia, în săptămâna nunţii, când ulciorul era purtat de către cumnatul de mână pentru servirea invitaţilor. Şi astăzi, în câteva sate din Oltenia, se obişnuieşte ca fratele sau cumnatul de mână să meargă cu o ploscă plină cu băutură şi să facă invitaţii la nuntă.

Ulciorul plin cu vin este simbolul belşugului, al purificării, de aceea primii care trebuie să bea din el erau cei doi miri.

Ulcioarele de nuntă modelează în mod discret sau vădit mai cu seamă trăsăturile corpului feminin. Aceste forme l-au inspirat şi pe Tudor Arghezi în poezia „Jignire”:

„Nepreţuind granitul, o fecioară!
Din care-aş fi putut să ţi-l cioplesc,
Am căutat în lutul românesc
Trupul tău zvelt şi cu miros de ceară…
Luai pildă pentru trunchi de la urcioare”.

Pentru a lucra asemenea obiecte de artă, olarii aleg pământul de cea mai bună calitate şi îl pregătesc cu minuţiozitate, frământându-l cu multă atenţie pentru a obţine o cât mai mare plasticitate a pastei. Zăbovind asupra fiecărui obiect în parte, găsind noi soluţii de ornamentare, noi forme, ulciorul capătă caracter de unicat.

Ulcioarele de nuntă reprezintă elogiul formei perfecte, al frumuseţii întocmirii care cuprinde în ea întreg conţinutul estetic, ce reflectă simţul plastic şi al măsurii.

Un rol important pentru ceea ce am putea numi „împlinirea” formei îl deţine ornamentul care are funcţiile unei decoraţiuni ce comunică un anumit înţeles, preluat din realitatea concretă şi generalizat în contextul artei tradiţionale.

---

[3] Barbu Slătineanu, 1938, *Ceramica românească*, Editura Fundația pentru Literatură și Artă Carol II, București.

Impresionează la olarii care făuresc asemenea unicate virtuozitatea creatoare şi elanul imaginativ cu care se asociază un număr restrâns de motive într-o varietate nesfârşită de compoziţii ornamentale.

Valoarea ornamenticii se defineşte în mare măsură prin vechimea motivelor, prin redarea lor în „sintagme" actualizate şi prin diversitatea multiplicării soluţiilor de grupare a acestora în noi câmpuri ornamentale[4].

Ulcioare de nuntă

În cadrul colecţiei de ceramică etnografică a Muzeului Olteniei, cel mai bogat reprezentat obiectual este centrul de olari din Oboga, renumit prin diversitatea formelor ceramice.

Piesele ce fac subiectul acestui studiu sunt ulcioare de nuntă realizate în centrul de olari Oboga, jud. Olt, aflate în prezent în patrimoniul Secţiei de Etnografie a Muzeului Oltenia Craiova.

Înainte de restaurare

[4] Corina Mihăescu, 2006, *Ulcioarele de nuntă şi plastica figurativă* în Anuarul Muzeului Etnografic al Moldovei - VI / 2006 Editura Palatul Culturii Iaşi.

Starea de conservare a pieselor:

- intervenții anterioare improprii - lipire defectuoasă cu spații interstițiale și aliniament eșuat, completări grosiere, în exces;
- fragmente desprinse;
- suprafața pieselor - acoperită cu strat grosier de praf și murdărie, pete de adeziv (aracet) și ghips;
- uzură funcțională;
- deteriorarea smalțului materializată în apariția craclurilor, a exfolierilor sau uneori a pierderii de material (o degradare comună pieselor ceramice din colecțiile etnografice).

Detalii înainte de restaurare – lipire defectuoasă

Detalii înainte de restaurare – exfolieri ale smalțului

Detalii înainte de restaurare – fragmente lipsă

Procesul tehnologic de restaurare a debutat cu imersarea în apă caldă pentru desfacerea pieselor în fragmentele componente, urmată apoi de curățarea cu abur sub presiune a fragmentelor ceramice, în vederea îndepărtării prafului și murdăriei aderente, precum și a vechiului adeziv. S-a utilizat aparatul Vaporjet 2000BT cu presiunea aburului 4,8 bari.

A urmat o spălare cu detergent neionic Tween 20 (3%), apoi spălare în apă curentă, în apă distilată și uscarea.

Pentru o consolidare corectă a zonelor ce prezentau cracluri s-a efectuat curățarea prealabilă cu solvenți și securizarea acestora prin infiltrarea unei soluții de Paraloid B72 (3% în acetonă) prin pensulare repetitivă astfel încât să pătrundă sub stratul afectat. Stabilizarea smalțului pieselor oferă premisa unei reconstituiri corecte a registrului decorativ, asigurând durabilitatea intervențiilor.

Operația de asamblare a pieselor s-a realizat prin lipirea fragmentelor cu emulsie de poliacetat de vinil - Vinavil 59.

Detalii în timpul restaurării – completarea zonelor lacunare

Detalii în timpul restaurării – completarea zonelor lacunare

Completarea lacunelor s-a realizat cu ipsos pentru modelaj pe suport de ceară dentară. Pentru finisarea completărilor s-a folosit hârtie abrazivă de granulații diferite, operație urmată de îndepărtarea prafului de ghips cu ajutorul aerului sub presiune. Pentru reintegrarea cromatică s-au utilizat culori RestaurArte. Piesele vor

fi monitorizate, fiind ştiut că artefactele restaurate sunt mai vulnerabile[5] la modificările microclimatice.

Deoarece însuşi conceptul de obiect de patrimoniu subliniază că acesta este un obiect unic datorită singularităţii irepetabile a evenimentelor istorice, restaurarea şi conservarea acestuia constituie un caz în sine şi nu un element într-o serie colectivă.[6]

Prin restaurare şi conservare, aceste piese au fost redate circuitului expoziţional, putând duce astfel mai departe povestea nunţii tradiţionale. Recapătându-şi „dimensiunea" iniţială, redevin nu doar obiecte de sărbătoare, ci, în egală măsură, dovezi de cultură materială şi spirituală.

După restaurare

După restaurare

[5] Victoria L. Oakley & Kamal K. Jain, 2002, *Essentials in the Care and Conservation of Historical Ceramic Objects*, Archetype Publications, London.
[6] Cesare Brandi, 2005, *Theory of Restoration*, Nardini Editore, Firenze, Italy.

OBOGA CERAMICS
– SYMBOLS AND SHAPES FOUND THROUGH RESTORATION –
-abstract-

Key Words: Oboga, ethnographic ceramics, degradation, conservation

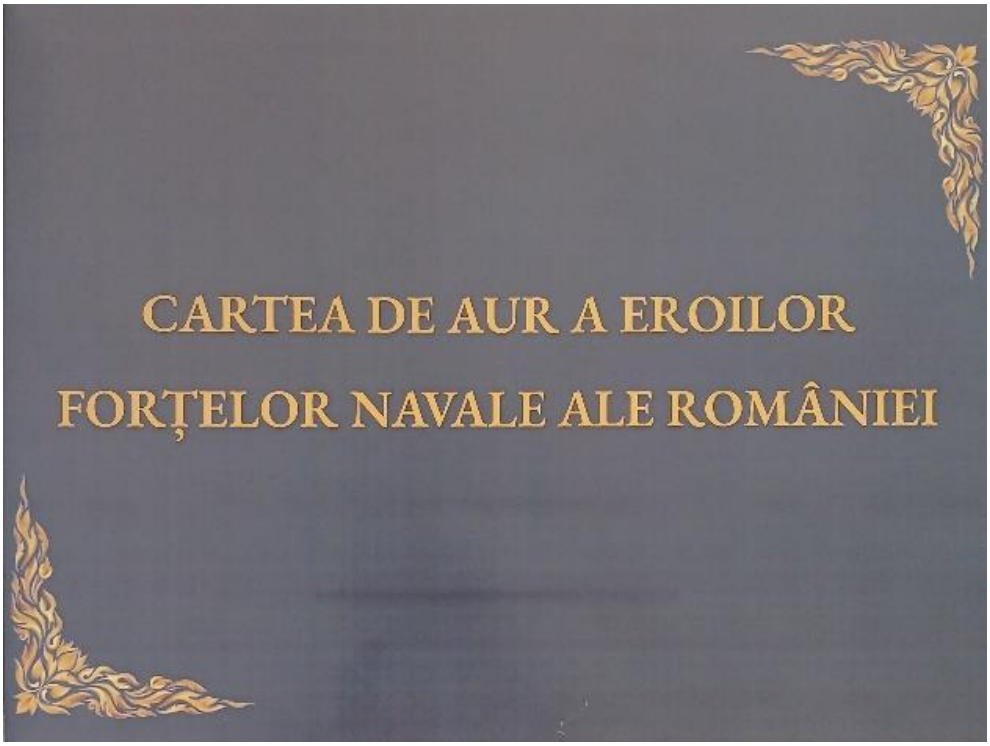
The pieces that are the subject of this study belong to the Ethnography Section of the Oltenia Museum, Craiova being specially made for one of the major events - the wedding.

These wedding jugs made in the Oboga pottery center were in a poor state of conservation, requiring restoration and conservation interventions for their reintegration into the exhibition circuit.

The paper presents the technological process of restoration-conservation, the materials and techniques used, as well as the reasoning behind their selection.

Semnal editorial:
Marius-Laurențiu Rohart, Andreea Atanasiu-Croitoru, Dan-Dragoş Sichigea, Silvia Ioniță, *Cartea de Aur a Eroilor Forțelor Navale ale României*, Editura M.N.M.R. (Muzeul Național al Marinei Române), Constanța, 2024, 140 p.

MUZEUL MARINEI ROMÂNE - 55 DE ANI



Miercuri, 29 mai 2024, în salonul expozițional „Clio”, s-a sărbătorit aniversarea a 55 de ani de la înființarea Muzeului Național al Marinei Române, moment asupra căruia nu insistăm în aceste rânduri deoarece va fi prezentat pe larg în paginile numărului de față.

Suita de manifestări organizate cu acest prilej, a cuprins, între multe altele, două evenimente editoriale de marcă: lansarea oficială a lucrării dedicate sacrificiului suprem al marinarilor români de-a lungul veacurilor, „***Cartea de Aur a eroilor Forțelor Navale ale României”*** (Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2024), prezentată de doamna dr. Carmen Irene Atanasiu, membru al Comitetului Român de Istoria și Filozofia Științei și Tehnicii al Academiei Române și lansarea volumului *„**Leadership și securitate la Marea Neagră**”,* autor viceamiral dr. Mihai Panait, șeful Statului Major al Forțelor Navale, care a văzut lumina tiparului la Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, prezentată de cunoscutul sociolog și geopolitician român, profesor universitar dr. Dan Dungaciu.

În cele ce urmează, prezentăm alocuțiunea rostită cu prilejul lansării primului volum menționat, care subliniază, credem, importanța și valoarea acestui proiect (Redacția).

„CARTEA DE AUR A EROILOR FORȚELOR NAVALE ALE ROMÂNIEI" - un titlu inspirat și adevărat pentru o lucrare care prin calitatea ediției și valoarea conținutului raspunde exigențelor unui asemenea demers.

Față de tot ceea ce s-a publicat până acum, referitor la eroii Marinei Militare Române, volumul elaborat de echipa de cercetători ai MNMR - **Marius-Laurențiu Rohart, Andreea Croitoru, Dan-Dragoș Sichigea** și **Silvia Ioniță** - este o ediție care aduce până în zilele noastre, **pentru prima dată**, lista completă (sau aproape completă, pentru că în istorie „ceva" nou poate apărea oricând) a celor care au murit la datorie sacrificându-se pentru patrie. Vorbim despre îmbogățirea informației existente deja **cu peste 500 de eroi, personaje inedite, care au pierit în Al Doilea Război Mondial sau în luptele din Deltă din lunile iunie-iulie 1941**, provenind, majoritar, din rândurile Regimentului de Infanterie Marină, ale Regimentului de Artilerie Marină și ale Regimentului de Geniu al Marinei.

Volumul începe cu primii eroi ai României independente, cei care au luptat în anii 1877-1878 pentru ca țara noastră să fie neatârnată, continuând cu cei din al doilea Război balcanic, Războiul de reîntregire, Al Doilea Război Mondial, de asemenea război de reîntregire, și se încheie cu cea mai recentă tragedie, cea de la Gura Dobrogei din 2 martie 2022, unde **8 militari, din care 2 marinari, s-au sacrificat pentru asigurarea securității europene și euro-atlantice** în contextul unei conflagrații izbucnite nu departe de hotarele țării noastre.

Lucrarea conține 7 capitole și un al optulea de bibliografie, care evolueaza cronologic potrivit marilor momente de răscruce ale istoriei României prezentate mai sus, ajungând în zilele noastre la Eroi contemporani ai Forțelor navale Române căzuți pe teatrele de război ale lumii și eroi ai Forțelor Navale cazuți la datorie. Fiecare capitol prezintă pe scurt contextul istoric al momentului urmat de numele celor care s-au jertfit. Inspirată soluția, de ajutor în a localiza mai lesne omul erou și evenimentul.

Consider originală și binevenită opțiunea de a aniversa cei 55 de ani împliniți de MNMR prin apariția în mod special a acestui volum în semn de respect pentru cei care și-au dat viața pentru țară, dar și pentru faptul că subliniază una dintre **principalele misiuni ale MNMR: documentarea și cercetarea istoriei marinei. Este cu siguranță o alegere inedită, deloc egoistă, de fapt, generoasă, muzeul alegând în locul unei monografii (așa cum se obișnuiește), o lucrare - tribut adus eroilor, care ar trebui să se regăsească în orice unitate militară și în toate unitățile de învățământ.**

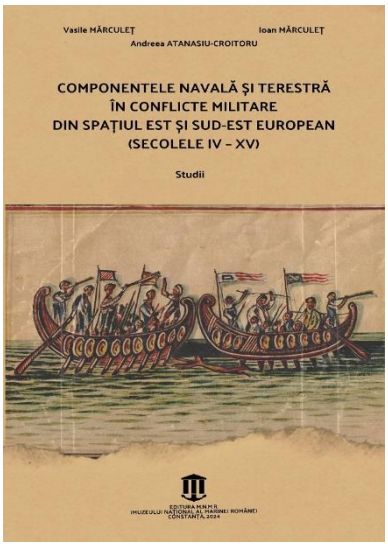
Apariția editorială face parte dintr-un **proiect** care are 2 componente, **un volum de lux** încasetat, ilustrat cu fotografie originală, care să aducă onoare eroilor Forțelor Navale Române, dar și o **componentă digitală** care presupune instalarea în muzeu a unor LCD-uri pe care vizitatorii, la o simplă atingere de ecran vor putea găsi toate informațiile cuprinse în lucrarea publicată. Credem că este o idee extraordinară de a aduce în zilele noastre o istorie care, prezentată ca în secolul

trecut, ar putea să nu trezească interes, în timp ce, sub această formă, care în muzeele lumii se practică, poate oferi tinerilor un „dialog” specific generației lor. Astfel își vor face loc, mai ușor, modele pe care aceștia să-și dorească să le urmeze, și poate, vor alege să fie mândri că provin dintr-un popor atât de curajos.

Știu din interior că echipa care a lucrat la acest proiect: a avut mari emoții privind atât elaborarea cât și efectul produsului final, dar, eu cel puțin, îi asigur că au reușit în ambele direcții. Cu siguranță, este o mare responsabilitate să duci la bun sfârșit un subiect onorant, dar atât de sensibil. Este o luptă în sine să răscolești fonduri de arhivă, rafturi de biblioteci, memorii personale, volume publicate sau relatări de presă ca să țeși o pânză atât de fină și să încerci să nu îți scape nimic. Sunt convinsă că s-au simțit responsabili pentru fiecare nume pe care l-au găsit și asta tocmai pentru că fiecare nume înseamnă o viață, un destin.

„Să mori din dragoste de țară”, sunt câteva cuvinte din titlul capitolului 4, dar care sintetizează, cred, ceea ce au simțit și au făcut oamenii pe care acest volum îi aduce în memoria urmașilor.

Dr. Carmen Irène ATANASIU
Comitetul Român de *Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii al Academiei Române*
expert Patrimoniu Tehnic Naval al Ministerului Culturii;
redactor-șef al Revistei „Marea Noastră” a Ligii Navale Române



Semnal editorial:
Vasile Mărculeț, Andreea Atanasiu-Croitoru, Ioan Mărculeț, *Componentele navală și terestră în conflicte militare din spațiul est și sud-est european (secolele IV-XV). Studii,* Editura M.N.M.R. (Muzeul Național al Marinei Române), Constanța, 2024, 394 p.

Credem că într-o perioadă în care se pune foarte mult accent pe istoria contemporană și pe cea recentă, a înțelege de unde provin „sâmburii" vrajbei din conflictele navale și terestre europene și eventual, către ce se pot îndrepta, nu poate fi decât de ajutor. Prin urmare, un bizantinist (Vasile Mărculeț), un specialist în istorie și tehnică navală (Andreea Atanasiu-Croitoru) și un geograf (Ioan Mărculeț) s-au decis să ofere celor interesați un reper bibliografic mai puțin întâlnit.

Volumul este prima colaborare dintre cei trei autori și reunește un număr de 20 de studii de istorie militară, care abordează evenimente petrecute în spațiul estic și sud-estic european, inclusiv în cel românesc, pe parcursul secolelor IV-XV. Lucrarea este structurată în trei, astfel: Partea I, intitulată ***Nave, flote și confruntări navale***, cuprinde 11 studii; Partea a II-a, ***Forțe și campanii militare terestre***, are în componență un număr de 5 contribuții; Partea a III-a, ***Campanii militare în spațiul românesc***, include un număr de 4 materiale.

În procesul de selectare a studiilor s-a acordat prioritate celor de istorie militară navală. În consecință, 11 din cele 20 de studii cuprinse în volum aparțin acestui domeniu. Trebuie subliniat faptul că au fost alese evenimente militare desfășurate în spațiul românesc. În selectarea acestora s-a optat pentru subiectele care vorbesc despre situații care prezintă o serie de aspecte neelucidate sau controversate și cărora li s-au căutat răspunsuri.

Studiile incluse în volum au fost publicate în diverse reviste de specialitate și volume colective, dar și materiale inedite. Odată cu republicarea lor în volumul proaspăt lansat, autorii au recurs, în cazul celor mai multe dintre ele, pe lângă o uniformizare a aparatului critic, și la o extindere a textului, la repoziționarea unor părți ale acestuia, precum și la completarea și actualizarea bibliografiei.

În sfârșit, considerăm util să facem câteva succinte precizări metodologice, cu privire la modul de transcriere a substantivelor proprii, toponime și onomastice, în primul rând. Pentru redarea acestora am folosit variantele care se regăsesc în sursele diferitelor epoci, astfel că în texte se vor întâlni forme precum Constantinus-Constantinos, Hadrianopolis-Adrianopolis, Lykostomo-Licostomo etc. Am exclus de la aplicarea acestei reguli transcrierea numelui capitalei Imperiului Bizantin, Constantinopolul, pe care l-am transcris conform cutumei.

Considerăm utilă publicarea listei studiilor incluse în volum:

Partea I, ***Nave, flote și confruntări navale***

1. *Operațiuni navale din timpul confruntărilor dintre Constantinus I și Licinius, din vara anului 324*;

2. *Operațiuni desfășurate de flota romano-bizantină între 5 martie și 26 iulie 363, în timpul campaniei împăratului Julianus împotriva Imperiului Sassanid;*

3. *Classis Moesica și Classis Scythica la începutul secolului al V-lea. Refacerea puterii navale a provinciilor Moesia Secunda și Scythia Minor*;

4. *Operațiuni militare ale flotei bizantine la Dunărea de Jos între 679/680 și 971*;

5. *Campanii combinate pe Dunăre împotriva Ungariei și a cumanilor în timpul împăraților Ioannes II și Manuel I Comnenos*;

6. *Tipuri și categorii de vase bizantine utilizate pe Dunăre în campaniile militare din secolele VI-XII;*

7. *Nave venețiene și genoveze în bazinul pontic (secolele XIII-XIV)*;

8. *Războaiele veneto-genoveze pentru dominație în Marea Neagră*;

9. *Atacurile galearum pirratorum domini Dobrodicie și debutul conflictului dobrogeano-genovez din a doua jumătate a secolului al XIV-lea*;

10. *Dobrotici și implicațiile acțiunilor sale politico-militare în spațiul pontic*;

11. *Conflictele militare pentru hegemonia pontică în secolele XIV-XV;*

Partea a II-a, ***Forțe și campanii militare terestre***:

12. *Considerații privind componentele apărării limes-ului Dunării de Jos la sfârșitul secolului al IV-lea și la începutul secolului al V-lea. Forțele terestre înregistrate de Notitia Dignitatum*;

13. *Conflictul romano-bizantino-got. Considerații asupra unor aspecte de ordin militar*;

14. *Campania împăratului Nikephoros I în Bulgaria (811). Considerații asupra unor aspecte controversate*;

15. *Disputa vlaho-bulgaro-latină din 1205. Bătălia de la Adrianopolis;*

16. *Considerații privind componența comandamentului mongol în timpul marii invazii din 1236-1242*;

Partea a III-a, ***Campanii militare în spațiul românesc***:

17. *Cu privire la direcțiile de deplasare și efectivele forțelor mongole care au operat în anul 1241 în spațiul românesc;*

18. *Considerații asupra localizării confruntării munteano-maghiare din 9-11 noiembrie 1330*;

19. *Un posibil itinerar urmat de Mezid-bey de la Sibiu la Sântimbru, în martie 1442. Considerații istorico-geografice*;

20. *Considerații asupra unor aspecte controversate ale campaniei otomane din Transilvania din toamna anului 1479*.

Autorii și contribuția lor:

Vasile Mărculeț, născut în 1962, în Crăciunelu de Jos (județul Alba), este licențiat în istorie (1994) și doctor în istorie (2000). A publicat circa 550 de titluri

(cărți, studii și articole), în țară și în străinătate. A participat la peste 170 de sesiuni de comunicări științifice și simpozioane (internaționale, naționale și regionale). În volum este autorul studiilor cu nr. 1-6, 9, 12-16 și coautor la studiile cu nr. 17-20.

Andreea Atanasiu-Croitoru, născută în 1973, în Constanța, este licențiată în istorie (1997) și doctor în istorie (2008) în specializarea *știința și tehnica navigației*. Este *Expert în Patrimoniu Tehnic Naval* atestat de Ministerul Culturii și *șeful Secției Istoria Marinei* din cadrul Muzeului Național al Marinei Române. A publicat 7 volume de autor, 6 volume în co-autorat și peste 200 de studii și articole. A participat la circa 150 de sesiuni de comunicări științifice și simpozioane (internaționale, naționale și regionale). Temele de studiu predilecte sunt de istorie militară, tactici și operațiuni navale în zona Mării Negre, știința și tehnica navigației, elemente de simbolistică navală în arta românească. În volum este autoarea studiilor cu nr. 7-8, 10-11.

Ioan Mărculeț, născut în 1968, în Blaj (județul Alba), este licențiat în istorie (1998) și doctor în istorie (2000). A publicat peste 500 de titluri (cărți, studii și articole), în țară și în străinătate. A participat la peste 100 de sesiuni de comunicări științifice și simpozioane (internaționale, naționale și regionale). În volum este coautor la studiile cu nr. 17-20.

Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU
Șef Secție Muzeu Constanța - MNMR