

DIN ISTORICUL VEDETELOR „M.A.S.” ALE MARINEI MILITARE ROMÂNE

*dr. Dan-Dragoș SICHIGEA**

În primul deceniu interbelic Marina Militară Română a trecut printr-un proces de transformare semnificativ, sub impactul modificărilor teritoriale de la sfârșitul Primului Război Mondial. Mai ales în primii ani după 1918, chestiunea apărării litoralului maritim mult mărit prin unirea cu Basarabia a pus numeroase probleme pentru Marină, care dispunea la Marea Neagră de un număr limitat de nave de război. La terminarea Primului Război Mondial întreaga societate era răvășită și se afla în căutarea unor noi soluții pentru ajungerea la o stare de stabilitate reclamată cu insistență de populație, dar având posibilități reale de modernizare ca urmare a noilor condiții economice. Este explicabil, așadar, de ce conducerea ei a căutat frenetic să întărească Divizia de Mare cu orice bastiment era disponibil la acel moment. În afara celor două distrugătoare tip „M” („Mărășești” și „Mărăști”) au intrat în dotare canoniere, vedete antisubmarin și torpiloare, ori prin proceduri de achiziție, ori ca despăgubire de război de la puterile învinse.

Una dintre soluțiile rapide, la îndemâna Marinei Militare Române, care avea nevoie urgentă de nave capabile să execute mai multe tipuri de misiuni, a fost achiziționarea unor vedete antisubmarin din Italia, care puteau fi utilizate și la dragaj. Vedetele antisubmarin, al căror nume provine din limba italiană, „motoscafo anti-sommergibile”, au fost achiziționate din Italia în 1921 și 1922, iar din șase bastimente au fost operaționalizate doar cinci.

Prin Jurnalul Consiliului de Miniștri nr.2385 din 24 august 1920, Ministerul de Război a fost autorizat să cumpere de la Guvernul italian, 6 vedete tip „M.A.S.”, construite în Italia în 1920, împreună cu piese de schimb și de rezervă. Plata vedetelor în sumă totală de 1.100.000 lire italiene urma să se efectueze în bonuri de tezaur, cu aceleași condiții stabilite în Convenția privind cedarea celor două contratorpiloare. Plata sumei de 40.000 de lire, cheltuieli de transport, se va face în avans. Costul pieselor de rezervă pentru un grup de 10 vase era de 13.000 lire italiene. Prețul unitar al fiecărui vas era stabilit la 155.000 lire italiene. Navele trebuiau să fie prevăzute cu toate obiectele de inventar și instalațiile necesare navigației, precum și cu greementul complet, dar totuși fără tunuri. Probele trebuiau să aibă loc după sosirea navelor în România; navele au fost supuse unui test de viteză, motorul trebuind să aibă cel puțin 385 de rotații și

*Șef Secție Mangalia, Muzeul Național al Marinei Române, Constanța.

să arate o viteză de cel puțin 14 mile. Probele urmau să fie efectuate de personal italian și orice defecțiune trebuia plătită de Guvernul Italiei. Marina italiană a pus la dispoziția statului român echipaje care să însoțească navele pe drumul lor spre România. Aceste echipaje puteau rămâne în țară, în sarcina Guvernului român, „în serviciul acestor vase în aceleași condițiuni ca și personalul reținut pe contratorpiloare”.¹ Primele rapoarte primite de către Direcția Marinei indicau faptul că personalul ce urma a fi trimis alături de nave consta în un ofițer mecanic, trei motorști și câte un supraveghetor pentru fiecare vas.

În mod similar, pentru cele două contratorpiloare italiene, „Nibbio” și „Sparviero”, Guvernul român a plătit în bonuri de tezaur românești exprimat în lire italiene și cu dobândă de 5% pe an. Scadența lor era de un an și s-a stabilit că ele se vor achita cu câte un sfert din valoarea totală în fiecare an, reînnoind la termenul scadenței primilor 3 ani scadențele rămase. Este demn de observat că vedetele au costat în fapt 943.800 lire, restul până la 1.100.000 fiind alocat pentru „cheltuieli neprevăzute”.

Cele șase nave achiziționate de guvernul român se împărțeau în două subtipuri de vedete antisubmarin. Primele două, care în serviciul Marinei Române au fost denumite „M.A.S. 1” și „M.A.S. 2”, erau fostele vedete italiene „M.A.S. 268” și „273”, cumpărate de Italia în timpul războiului în șantierele americane și cedate României după încheierea conflictului.



Tun „Ansaldo”, 76 mm

Sursă foto: colecția Muzeului Național al Marinei Române

Firma constructoare era „ELCO” (Electric Launch Company), care a realizat peste două sute astfel de nave mici pentru marinele aliate.² Cele două vedete aveau un deplasament de 40 de tone, lungimea de 24.5 m și lățimea de 3.71 m. Pescajul era redus, de doar 1.2 m. Cele două motoare pe benzină ofereau o viteză rezonabilă, de 15-17 noduri. Armamentul era

¹Arhivele Militare Naționale Române, Fond Microfilme, rola FII. 2.2755, dosar 19, c. 627.

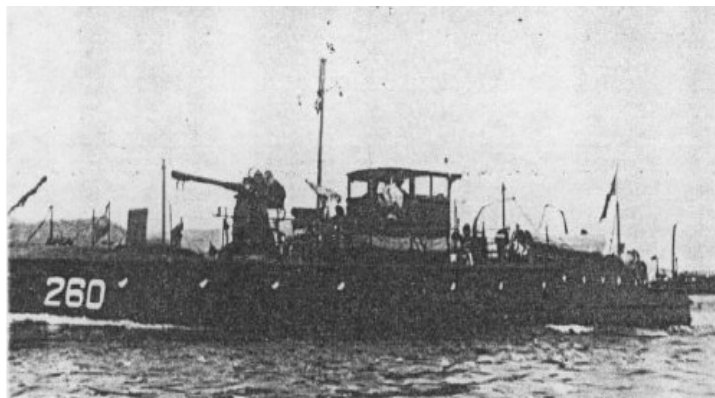
²<http://www.shipbuildinghistory.com/shipyards/yachtsmall/elco.htm>, on line, accesat pe 03.09.2021.

compus dintr-un tun „Ansaldo”, de 76/40 mm, o mitralieră, calibru 6.5 mm și aruncătoare de bombe antisubmarin.

În afara armamentului, vedetele mai dispuneau și de un hidrofon, pentru ascultarea antisubmarin.

Fiindcă Marina Militară Română își propusese să le utilizeze mai mult pentru misiuni de dragaj, s-a considerat că se putea renunța la piesele de artilerie, astfel că vedetele au intrat în dotare fără tunurile de 76 mm.³

*„M.A.S. 260”, din
clasa primelor
două vedete
italiene vândute
României*



Sursa foto:

https://www.navypedia.org/ships/italy/it_cf_mas253.htm

Cel de-al doilea tip de vedetă „M.A.S.” achiziționat de România era tot din clasa concepută de „ELCO”, modificată apoi de partea italiană. Navele au fost construite în șantierele din Peninsula, cele destinate României fiind realizate la „Șantierele Pattinson”, din Napoli. Vedetele acestea, din grupul „C”, serie a II-a, au reprezentat unul dintre cele mai numeroase tipuri de nave de război din perioada 1916-1918.⁴ Armamentul și caracteristicile erau practic similare cu seria precedentă, iar România a achiziționat patru unități.

Pe 13 ianuarie 1921, comandorul Constantin Ene, atașat militar în Italia, a elaborat un memoriu privind stadiul în care se afla recepționarea vedetelor „M.A.S.”. El plecase, conform ordinelor Direcției Marinei, pe 3 decembrie 1920 la Roma pentru a se interesa de torpiloarele ex-austriece și de „M.A.S.”-uri. Probele la care au fost supuse vedetele au arătat că navele cu nr. „350”, „348”, „351” și „349” au fost recepționate complet, având doar un număr mic de obiecte de rezervă de primit de la Spezzia. Vedeta „344” a efectuat în această perioadă testele de viteză, reușind să atingă 16 mile, cu

³ Arhivele Militare Naționale Române, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 19, f. 634.

⁴https://www.navypedia.org/ships/italy/it_cf_mas327.htm, accesat pe 03.09.2021.

două mii peste viteza prevăzută în contract, spre satisfacția comandorului Gavrilescu, care a participat la teste. Mai erau de realizat probele auxiliarelor, ale dinamului și ale acumulatorilor. Între timp au sosit de la Spezzia stațiile T.F.S., care au fost instalate. Dat fiind faptul că primele patru vedete erau gata de livrare, s-au realizat primele demersuri pentru predarea lor către Guvernul român, Marina Italiană pregătind chiar un vas pentru transportul lor. În urma unor rapoarte ale celor doi comandori români s-a decis totuși să se aștepte ameliorarea vremii înainte de a se trimite navele în țară. Într-un raport al locotenentcomandorului Ene către comandorul Gavrilescu, autorul arată că Marina Italiană era pregătită să efectueze transferul navelor către un port românesc chiar în iarna anului 1920, având nave care urmau să ajungă în Marea Neagră și care ar fi putut asigura transportul vedetelor. Totuși, dat fiind faptul că Marina Italiană era responsabilă de predarea navelor în bună ordine și stare de funcționare, din punctul de vedere al locotenentcomandorului Ene acest lucru însemna că italienii vor prefera să oprească navele la Istanbul și să nu riște remorcarea lor până la Constanța pe timp de iarnă. Vedetele ar fi stat deci descoperite în portul turcesc, supuse efectelor vremii rele. Prin urmare, recomandarea lui era să se amâne transferul până la ameliorarea vremii.

Condițiile meteo nu au fost totuși principalul motiv pentru această amânare; Arsenalul de la Galați nu dispunea de toate materialele necesare dării în folosință imediată a navelor. Până la venirea primăverii s-a decis așadar să se profite de timp pentru executarea unor lucrări în Italia: „A) Instalarea unui sistem electric de încălzire - care era considerat cel mai potrivit, pentru reducerea pericolului de incendiu, deși era mult mai costisitor decât cel convențional. Un alt aspect pozitiv era faptul că navele urmau să fie folosite pentru dragaj, deci ziua, și sistemul de încălzire nu trebuia pornit decât în cazuri de urgență; B) Instalarea unei chingi de sârmă de oțel pentru remorcă; C) Instalarea unui tambur pentru strângerea drăgii și a unui grui la pupa pentru ridicarea flotoarelor, derivoarelor, etc. Inițial, aceste lucrări trebuiau executate de către Arsenalul de la Galați; D) Perfecționarea ventilației camerei motoarelor prin adoptarea unei transmisiuni deformabile tip „Roudin 3” pentru extractoarele de aer, care erau electrice; E) Mutarea rezervorului de benzină al bucătăriei pe punte, pentru evitarea propagării unui incendiu.”⁵

În serviciul român navele au fost grupate în „Grupul Vedetelor Anti-submarine”, fiind apoi integrate în „Diviziunea Canonierelor Dragă-Mine”, din subordinea Diviziei de Mare. Principala lor misiune a fost cea de dragaj

⁵ Arhivele Militare Naționale Române, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 19, f. 637.

maritim, alături de cele 4 canoniere cumpărate din Franța. Până în anul 1924 vedetele au făcut parte din „Gruparea de dragaj”, alături de canoniere.⁶

Fondurile disponibile la momentul expansiunii Diviziei de Mare nu au permis obținerea de nave noi. Ca urmare, achizițiile de nave au fost limitate; mai mult decât atât, contractele anterioare finalizate prin intrarea în serviciu de noi bastimente s-au dovedit a avea o slabă dotare tehnică. Distrugătoarele tip „M” („Mărășești” și „Mărăști”) nu au putut fi aduse la o stare de funcționare adecvată și foarte repedeau apărut primele variante de schimbare a artileriei principale. În 1921 s-au clasat unele torpiloare vechi, pentru ca la 3 septembrie 1923 să iasă din dotare vechiul crucișător „Elisabeta”.⁷ Această situație nu a fost una singulară; dimpotrivă, resursele financiare limitate au impus structurilor de conducere ale Marinei să accepte orice variantă de sporire a parcului naval, cel mai adesea în detrimentul calității.⁸ Spre exemplu, din cele 8 torpiloare ex-austro-ungare primite de către țara noastră ca despăgubire de război, unul, „Fulgerul”, a naufragiat pe drumul spre România,⁹ iar restul aveau o valoare combativă redusă.

La fel era cazul și pentru vedetele „M.A.S.”¹⁰, dar și pentru canonierele cumpărate din Franța. Concluzia structurilor specializate, conform căroră situația materială „nu poate corespunde misiunilor pe care apărarea navală le impune”¹¹ este elocventă în acest sens.

Printre primele analize pe care le-a realizat conducerea Marinei după Primul Război Mondial a fost verificarea potențialului de luptă al Diviziei de Mare. Inspecțiile realizate de către Inspectoratul Marinei la această unitate în perioada septembrie-octombrie 1920 pe chestiuni tehnice, relevau o serie de probleme în ceea ce privește administrarea parcului de nave al unității, dar și la capitolele încadrare și instrucție.

⁶ Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești –breviar*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria marinei*, Constanța, Editura Muntenia&Leda, 2001, p. 237.

⁷ *Istoria militară a poporului român*, vol. 6, *Evoluția sistemului militar național în anii 1919-1944*, București, Editura Militară, 1989, p. 170.

⁸ Ion Ionescu, *Politica navală a României între anii 1919 și 1941*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța SA, 2002, p. 20.

⁹ Vasilica Manea, *Constituirea escadrilei de torpiloare Veneția*, în „Revista de Istorie Militară”, nr. 6 (52), 1998, p. 27.

¹⁰ Georgeta Borandă, *op. cit.*, p. 237; Robert Gardiner (coord.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1921*, Londra, Conway Maritime Press, 1985, p. 423.

¹¹ Arhivele Militare Naționale Române, fond Cabinetul Ministrului, dosar nr. 506, ff. 458-478.

Distrugătorul „Mărăști”, proaspăt intrat în serviciul Diviziei de Mare¹² era întreținut mediocru: „se vede întrebuințarea din belșug a piturei”¹³, fără a se curăța însă părțile și apoi a se picta. În acest fel risipa de materiale era considerabilă. În ceea ce privește armamentul, se înregistrau carențe, cum ar fi lipsa mijloacelor dirijării tirului pe timp de noapte. Mai mult, unul din tunurile de 75 mm avea o defecțiune la camera de încărcare, ceea ce ducea la înțepenirea tuburilor la desărcare și, inevitabil, la reducerea timpului de tragere. Telefoanele pentru dirijarea tirului nu funcționau pentru că nu existau acumulatori.¹⁴

La cadre situația era considerabil mai dificilă; maiștrii nu stăpâneau în detaliu cunoștințele teoretice ale specialităților lor, iar în practică erau limitați de veșnica problemă a lipsei de manuale pentru învățarea specificului aparatelor. Exemplul cel mai elocvent era întâlnit la maiștrii torpilori, care, nota inspecția, „nu au avut nici o ocazie să lanseze nici să demonteze torpilele de la bord”.¹⁵

Distrugătorul „Mărășești” fiind dezarmat în acel an, inspecția s-a mutat apoi la celelalte nave ale Forței Navale Maritime, la torpiloare și canoniere. Prima dintre acestea din urmă, „Locotenentcomandor Eugen Stihl”, folosită ca și celelalte pentru dragaj, se găsea într-o stare bună din punctul de vedere al întreținerii corpului navei. Instrucția, însă, a fost executată în acel an doar prin misiuni de dragaj și navigație costieră. Maiștrii erau notați ca fiind „slabi”, la fel ca și ofițerii artileriești. Aceste observații erau valabile și pentru echipajele celorlalte nave din clasa ei – „Căpitan Constantin Dumitrescu”, „Locotenent Remus Lepri” și „Sublocotenent Ion Ghiculescu”. La torpiloare corpurile navelor erau bine întreținute, în limitele bugetare ale vremii, iar instrucția manevrării lor se realizase. Persistau totuși problemele destul de serioase cu privire la dotările insuficiente cu muniții și materiale.

Practic, în afara dragajului și manevrelor de bază, instrucția pe aceste nave enumerate, la care trebuie să adăugăm și vedetele de tip „M.A.S.” a

¹² Distrugătoarele „Mărășești” și sora sa, „Mărăști”, au fost comandate de statul român din Italia în anul 1913. Navele au fost folosite de Marina Italiană pe perioada Primului Război Mondial și livrate României în 1920. Cu o lungime de 94 m și un deplasament de 1.700 t, distrugătoarele erau înarmate cu „3 tunuri Armstrong” de 152 mm, 4 tunuri de 76 mm, 2 mitraliere de 13.2 mm și 2 grupuri lans-torpilă binate de 450 mm (Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești – breviar*, pp. 156-157).

¹³ Arhivele Militare Naționale Române, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 72, f. 340.

¹⁴ Arhivele Militare Naționale Române, fond Inspectoratul General al Marinei, dosar 72, f. 340.

¹⁵ *Ibidem*.

lipsit cu desăvârșire. În afara dificultăților amintite, se identificaseră greutăți serioase în ceea ce privește încadrarea cu personal de specialitate, la care se adaugă mutările frecvente, ceea ce făceau imposibilă sudarea unor echipaje eficiente. Spre exemplu, Forța Navală Maritimă dispunea de două remorchere pentru misiunile auxiliare. Ambele erau însă trase la mal, fără echipaj și nefolosibile în programul de instrucție.¹⁶

Inspecția tehnică anuală din 1921 a descoperit că două vedete, nr. 5 și 6, erau foarte prost întreținute:

„La ambele vedete s-au găsit elicele complet avariate. La No.5, pintenele îndoit, la No. 6 cârma strâmbă. Amândouă fac apă.-

Căldările și sentinele pline de rugină.

Ușele la focar nu se închid.-

Toate acestea probează că vedetele au fost lăsate iarna în completă părăsire și că organele, cari aveau obligația a controla, nu și-au făcut datoria.-”¹⁷

Se poate aprecia, așadar, Marina Militară Română a întâmpinat dificultăți aproape insurmontabile în ceea ce privește serviciul vedetelor antisubmarin. După intrarea tuturor torpiloarelor ex-austro-ungare în serviciu, Comitetul Consultativ al Marinei a decis pe 30 august 1922, să treacă la o clasare mai exactă a materialului plutitor. La capitolul „vase de luptă sau auxiliare”, s-a hotărât menținerea celor patru canoniere, cel puțin până la finalizarea misiunilor de dragaj, la fel ca și vedetele „M.A.S.”, dar au existat opinii care doreau să se renunțe la ultimele două unități, care nu erau încă recepționate la Napoli.¹⁸

În mai 1923 situația navelor Marinei Militare se prezenta astfel: distrugătorul „Mărășești” avea nevoie de reparații pentru îndreptarea etravei lovită în timpul vizitei din Grecia, plus o perioadă de andocare. Mașinile erau în stare bună de funcționare, dar motorul Diesel era scos din acțiune, șeful Serviciului Tehnic al Diviziei propunând schimbarea lui cu un grup electrogen importat din Italia pentru vedetele „M.A.S.”, care au devenit astfel o sursă de piese pentru navele mai importante.

Pentru campania de instrucție din 1925, prin Decizia Ministerială nr. 274 din 27 martie, au fost armate de către Divizia de Mare, torpiloarele „Zmeul”, „Vârtej”, „Vijelia” și „Sborul”, canonierele „Locotenent-comandor Eugen Stih”, „Căpitan Constantin Dumitrescu” și „Sublocotenent Ion Ghiculescu”, două șleपुरi, nava „Vârtosu”, trei vedete

¹⁶*Ibidem*, f. 343.

¹⁷*Idem*, fond Microfilme, rola FII. 2.756, c. 91.

¹⁸*Ibidem*, dosar 775/1930, f. 171.

„M.A.S.”, nava „Maican” și nava-școală „Mircea” pentru Școala de Marină.¹⁹

Tragerile de artilerie pe durata campaniei din 1927 au fost satisfăcătoare; nu au avut loc avarii, monitorul „Basarabia” a intrat în reparații generale la Arsenal²⁰, dar pentru campania din 1928, Inspectoratul General al Marinei a armat la mare doar ambele distrugătoare, trei canoniere, un torpilor, cinci vedete „M.A.S.”, nava-școală „Mircea”, remorcherele „Stoicescu” și „Vârtosu”, șalupa „Rahova”, nava „Maican”, trei șalupe și un ponton pentru exerciții cu mine. La Dunăre au fost armate două monitoare, două vedete, două șlepuri de artilerie, patru remorchere, un ponton port-mine, nava „Păun”, iahtul „Ștefan cel Mare”, o șalupă și un bac.²¹

Campania din 1927 a fost ultima în care au fost armate atât de multe vedete antisubmarin. Încă de la sfârșitul lui 1926 s-a raportat că vedetele nr. „1” și „2” aveau „infiltrațiuni la opera vie”²². Cele două vedete se aflau, din nou, în reparații la Arsenalul Marinei, dar ele erau singurele într-o stare mai bună. „Surorile”, „3” și „4” aveau propriile infiltrații, „în compartimente pe la opera vie și pe la covertă”²³. De asemenea, în campania din 1925 ele au suferit avarii la axurile elicelor și aveau deformații ale corpurilor.²⁴ Toate aceste probleme acumulate conduceau, inevitabil, la concluzia că exploatarea vedetelor antisubmarin nu mai era rentabilă, dacă se lua în calcul că procesul de instrucție putea să se desfășoare și pe alte nave.

Campania de instrucție din 1928 a însemnat pentru vedetele antisubmarin armarea a doar două unități, nr. „3” și „4”, aflate într-o stare tehnică acceptabilă.²⁵

Ultima verificare tehnică organizată de Divizia de Mare pentru vedetele „M.A.S.” a avut loc în aprilie 1929. Cu această ocazie s-a constatat că „intrarea apei din infiltrațiuni, pe la bordajele de fund, este din ce în ce mai pronunțată, corpurile fiind putrede”²⁶. Vedeta nr. „5” se prezenta cel mai rău: „face aproximativ 60 căldări pe zi”²⁷. Toate navele, însă, erau „de lemn slabe și putrede” și păstrarea lor în serviciu era foarte riscantă,

¹⁹*Ibidem*, dosar 269, f. 610.

²⁰*Ibidem*, dosar 437/1927, f. 208.

²¹*Ibidem*, dosar 442/1928, f. 2.

²²*Ibidem*, dosar 437/1927, f. 7.

²³*Ibidem*.

²⁴*Ibidem*.

²⁵*Ibidem*, dosar 276, f. 81.

²⁶*Ibidem*, dosar 442, f. 54.

²⁷*Ibidem*.

existând pericolul desfacerii bordajelor. Divizia de Mare dorea ca ele să fie retrase din serviciu, cu păstrarea motoarelor și a celorlalte aparate.²⁸

Pe 1 mai 1929 Inspectoratul General al Marinei a decis să scoată din serviciu vedetele antisubmarin („M.A.S.”) nr. 1-4, din cauza ineficienței acestui tip de nave pentru misiunile pe care trebuiau să le execute (viteză redusă, deplasament prea mare) și stării avansate de uzură a corpurilor. În aceste condiții cheltuielile considerabile necesare reparării lor nu se mai justificau.²⁹ Membrii comitetului apreciau că sumele cheltuite deja pentru păstrarea navelor în serviciu, peste 4 milioane de lei, erau prea mari pentru serviciile aduse de vedete. Odată misiunea de dragaj încheiată, după 1924, Marina Militară Română avea nevoie de vedete mai mari și mai rapide, capabile să ducă lupta antisubmarin.

***FROM THE HISTORY OF THE „M.A.S.” ASW SHIPS IN THE
SERVICE OF THE ROMANIAN NAVY***

-abstract-

Key words: M.A.S., ASW boat, Romanian Navy, interwar, Black Sea.

This paper focuses on a particular type of ship in the service of the Romanian Navy: the „M.A.S.” ASW motor boats. These ships were quite useful as minesweepers in the early '20s, but their continued service was fast becoming too much for the funds available. Inevitably, the „M.A.S.” motor boats were discarded in 1929, but the legacy of the fast attack boat survived. Eventually, in 1940 and in 1942-1943 the Navy used similar, bigger boats, bought/acquired from Great Britain and Holland.

²⁸ *Ibidem.*

²⁹ *Ibidem*, dosar 346/1926-1931, f. 70.