

AFACEREA DIN CULISELE CELUI DE-AL CINCILEA PROGRAM NAVAL DE DOTARE A MARINEI REGALE ROMÂNE

Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU*

Programele navale ale României Mari

O nouă campanie de modernizare a parcului de nave a avut la bază studiul intitulat „Programul Naval al României”, efectuat sub îndrumarea Inspectoratului General al Marinei, având ca motto: *„A ține căile maritime deschise pentru traficul propriu, a le închide pentru traficul inamic, aceasta este rațiunea de a fi a flotelor militare”*. Noul program a fost discutat și analizat în ședința Comitetului Consultativ al Marinei din 18 octombrie 1921. Pe capitole, acesta cuprinde misiunile Marinei Militare, considerații generale asupra războiului naval, asupra structurii unei marine, precum și considerații generale care au stat la baza întocmirii acestui program de modernizare.

În Capitolul V, intitulat „Programul naval al României”, sunt examinate și detaliate situația marinei naționale, situația politică, inamicii posibili, alianțele probabile, situația geografică și economică a țării, precum și elemente de hidrografie, climă, coaste maritime, țărmuri fluviale, baze maritime etc.

Pus în aplicare pe baza directivelor stabilite în ședința Comitetului Consultativ al Marinei Militare din 16 mai 1922, prezidat de A.S.R. Principele Carol, cel de-al **patrulea program naval** a vizat crearea unui Secretariat General al Marinei, fixarea bazei navale maritime, selectarea navelor învechite care urmau să fie scoase din serviciu, măsuri referitoare la achiziționarea unui submarin, dezvoltarea hidroaviației¹.

În anul 1920, în serviciul flotei maritime au intrat distrugătoarele tip „M”, „Mărăști” și „Mărășești”, construite în Șantierele Navale din Napoli și canonierele clasa Chiffonne „Ghiculescu”, „Dumitrescu”, „Stihi” și „Lepri”, construite în Franța, contractate anterior Primului Război Mondial.

În 1921 echipaje românești au transportat din Italia torpiloarele „Vifor”, „Vârtej”, „Vijelia”, „Zmeul”, „Zborul” și „Năluca”, din generația construită în 1913 - 1914, cedate României de Marina austro-ungară în

*Comisia Română de Istorie Militară.

¹ Vezi, pe larg, Ion Ionescu, *„Politica navală a României între anii 1919 și 1941”*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002.

contul despăgubirilor de război, precum și patru vedete antisubmarin tip „M.A.S.”² cumpărate din Italia.

Navelor Diviziei de Dunăre li s-au adăugat monitoarele „Ardealul”, „Basarabia” și „Bucovina”, primite ca despăgubiri de război de la Marina austro-ungară.

În acest mod, România devenea *țara cu cea mai puternică flotă fluvială* din Europa.

În anul 1924, Inspectoratul General al Marinei a alcătuit și prezentat, sub forma unui plan de perspectivă cu privire la modernizarea parcului de nave militare, cel de-**al cincilea program naval**, intitulat „Compunerea Marinei noastre Militare”. Acesta prevedea, în final, dotarea acesteia cu trei crucișătoare ușoare, 16 contratorpiloare, 18 submarine, 12 nave antisubmarin, o navă puitoare de mine, un portavion, o navă-școală, 10 hidroavioane și opt vedete rapide.

Sumele necesare fiind foarte mari, acest program naval a fost proiectat pe etape. În final, primul ministru Alexandru Averescu a optat pentru procurarea a două contratorpiloare, a unui submarin și a unei nave-bază pentru viitorul submarin.

În anul 1929 a fost adoptat **al șaselea program naval** al României, refăcut ulterior în două variante – minimală și maximală, în funcție de timp și de resursele financiare ale țării. Acesta prevedea ca Marina Militară să dispună de un grup de două crucișătoare ușoare, două grupuri de distrugătoare, 12 submarine, 12 nave antisubmarin, 12 șalupe torpiloare și trei escadrile de aviație de bombardament.

Pentru apărarea fixă a litoralului maritim erau vizate o baterie de coastă de 240-280 mm, trei baterii de 152 mm, trei baterii de 75 mm, proiectoare, două stații TFS, posturi de ascultare submarină etc.

La Dunăre erau considerate necesare șapte vedete fluviale și 1000 de mine, dintre care 200 de baraj și 500 derivate.

Cu toate că a fost cel mai elaborat program de modernizare de până atunci, acesta nu s-a materializat din motive financiare, cauzate, în special, de perioada de criză a anilor 1929-1933.

La 7 septembrie 1930, în dotarea Marinei Regale au intrat distrugătoarele tip „R”, „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”³, construite

²Cele patru vedete antisubmarin M.A.S. 1, 2, 3 și 4 (prescurtarea denumirii italiene *motoscafo anti-sommegibile*) au sosit în țară două în anul 1921 și celelalte două în 1922. Până în anul 1924 au făcut parte, împreună cu cele patru canoniere, din Gruparea de Dragaj. Din 1924, vedetele M.A.S. – 3 și M.A.S. – 4 au intrat în compunerea Grupului Naval de Luptă, împreună cu canonierele „Stihi”, „Dumitrescu” și „Lepri”, iar M.A.S. – 2, împreună cu canoniera „Ghiclescu”, în Grupul Naval de Instrucție. Din cauza unor deficiențe de construcție și a eficacității lor precare, vedetele tip M.A.S. au fost scoase din dotarea Marinei Militare Române în anul 1927.

la Napoli, iar la 20 iunie 1931 a sosit în țară din Șantierul Naval din Fiume - Italia, nava-bază pentru submarine „Constanța”⁴.

La 27 aprilie 1935, Consiliul Superior al Apărării Țării, întrunit sub președinția regelui Carol al II-lea, a aprobat *Planul general de înzestrare a armatei eșalonat pe 10 ani*, în care a fost înglobat și planul inițial care fusese întocmit numai pentru dotarea trupelor destinate acoperirii frontierei de vest. Prevederile planului se ridicau la suma de 28.971.957.907 lei din care, pentru acoperirea necesităților Marinei, s-au alocat 1.633.678.569 lei⁵.

În luna aprilie 1936 a fost adoptat **al șaptelea program naval** care prevedea ca, într-o perioadă de nouă ani, să se creeze o forță maritimă puternică și competitivă, precum și o bază navală complexă pe lacurile Tașaul și Siutghiol.

Pentru materializarea sa, a fost prevăzută achiziționarea din străinătate și construirea în șantierele navale din țară, în trei etape a câte trei ani: 1937-1940, 1940-1943 și 1943-1946, a unor nave de suprafață și submarine. Fondurile estimate se cifrau la 290,8 milioane lei aur pentru forțele navale și 11-12 milioane lei aur pentru bazele navale cu dublă utilitate, militară și comercială. În 1936 a început operațiunea de renovare și modernizare a monitoarelor, încheiată în anul 1940.

În anul 1938, cu suma de 114 milioane lei din bugetul statului, la care s-au adăugat 6 milioane lei, strânși prin subscripția publică inițiată de Liga Navală Română, a fost comandată Șantierului Naval „Blohm und Voss”, din Hamburg, cea de a doua navă-școală „Mircea”, care a intrat în dotare la 17 mai 1939.

Pentru suplimentarea cu noi resurse financiare a bugetului de apărare al statului, în anul 1938 a fost emis Decretul-lege pentru înființarea *Fondului Național al Marinei*.

La 4 februarie 1939 a fost configurat cel de-**al optulea program naval**, intitulat „Propuneri asupra pregătirii de război a Departamentului Ministerului Aerului și Marinei în ceea ce privește navele, bazele navale, stabilimentele tehnice – centrele de aprovizionare și punctele de sprijin -, fabricile și uzinele în legătură cu materialul naval, depozitele de materiale, personalul tehnic”, cu o valoare totală de peste 70 milioane de lei. Prin acest nou program naval, Marina Regală urma să fie dotată cu 180 de nave, cu un

³Vezi, pe larg, căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu, „Regele și Regina Mării Negre. File din istoricul distrugătoarelor & fregatelor «Regele Ferdinand» și «Regina Maria»”, Editura Muntenia, Constanța, 2005.

⁴Detalii în căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu, „Odiseea navei-școală «Constanța»”, Editura Muntenia, Constanța, 2004.

⁵„File din istoria militară a poporului român”, vol. IV, Editura Militară, București, 1987, p. 132.

deplasament total de 70 054 tone și o putere totală de 543 655 C.P.⁶.

Demascarea deturnărilor de fonduri și execuția defectuoasă a noilor construcții

Printr-o interpelare înaintată Comisiei Apărării Naționale din Senatul României Mari la 26 martie 1932, viceamiralul Constantin Niculescu-Rizea⁷, fost comandant al Marinei Militare în perioada 1 aprilie 1921-27 octombrie 1925 și senator de drept, solicita un punct de vedere oficial referitor la apărarea noastră pe apă, asupra căreia circulau încă de mult timp cele mai îngrijorătoare zvonuri, unele chiar cu totul alarmante.

Recunoscut ca un experimentat specialist tehnic, prin D.M. nr. 249 din 16 mai 1913 a fost numit membru în Comitetul tehnic de artilerie al

⁶ Petre George, Ion Bitoleanu, „*Tradiții navale românești*”, Editura Militară, București, 1991, p. 229.

⁷Viceamiralul Constantin Niculescu-Rizea (n. 9 septembrie 1870, Vlădeni, jud. Brăila-27 octombrie 1925, București), a absolvit Școala Copiilor de Marină din Galați (1885), Școala Navală din Livorno (19 iunie 1891) și Școala de Aplicație Torpile Italia. A activat la Depozitul Echipajelor din Divizia de Dunăre, ambarcat pe nava cu zbatuiri „România” (1892), nava-școală „Mircea” (1893), puitorul „Alexandru cel Bun” (1893), Depozitul Echipajelor Flotilei, canoniera „Oltul” (1895) și bricul „Mircea” (1895-1896). Ulterior a fost numit comandant al torpilorului „Năluca” (1896, 1897), comandant al crucișătorului „Elisabeta” (1897-1898), la Apărarea Porturilor Fluviale (1898-1899), comandant al Școlilor Marinei (1899-1901) și comandant al crucișătorului „Elisabeta” (1897-1898 și 1900). Și-a continuat activitatea la Depozitul Echipajelor din cadrul Diviziei de Dunăre (1901-1902), comandant al torpilorului „Zborul” (1902-1903) comandant al puitorului de mine „Alexandru cel Bun” (1903), comandant al Apărărilor Submarine (1906-1907), în Comandamentul Diviziei de Dunăre (1907-1908), comandant al monitorului „Kogălniceanu” (1908-1909), director în Administrația Centrală a Războiului (1909-1910), ajutor al comandantului Diviziei de Mare (1910-1911), în Comandamentul Marinei Militare (1911-1912) și la Divizia de Dunăre (1912-1914), comandant superior al Grupului de Vase Port-mine (1914-1917), la Arsenalul Marinei (1917), comandantul militar al județului Covurlui (1917-1918), director al Arsenalului Marinei (1918-1920) și comandant al Diviziei de Dunăre (1920). La 1 octombrie 1920 a fost desemnat comandant director superior în Direcția Marinei din Ministerul de Război. În urma plecării contraamiralului Constantin Bălescu, până în luna aprilie 1921 a deținut interimar și comanda Marinei. La 1 aprilie 1921 a fost numit comandant inspector tehnic și director superior al Marinei Militare în Ministerul de Război. La 27 octombrie 1925 a predat comanda Marinei contraamiralului Vasile Scodrea. Între 1 octombrie 1928 și 1 aprilie 1930 a fost șeful Serviciului Geografic al Armatei. După trecerea în rezervă, s-a înscris în Uniunea Națională iar în anul 1931 a fost ales senator în jud. Lăpușna. [Marian Moșneagu, „*Amiralii României. Dicționar enciclopedic*”, Editura Ex Ponto, Constanța, 2016, pp. 395-400].

Marinei Militare, în care a rămas până în 1920, când a preluat comanda Marinei.

Având în vedere situațiile dificile prin care a trecut Marina Militară în Primul Război Mondial, legate mai ales de dotare, Constantin Niculescu-Rizea a convocat membrii Comitetului Consultativ al Marinei Militare în vederea elaborării unui studiu privind programul naval al României. Astfel, în ședința din 18 octombrie 1921 a fost discutat și aprobat Programul cu următorul motto: „A ține căile maritime deschise pentru traficul propriu, a le închide pentru traficul inamic, aceasta este rațiunea de a fi a flotelor militare.”. Programul avea 74 de pagini, cuprinzând cinci capitole: „Misiunea Marinelor Militare”, „Considerațiuni generale ale războiului naval”, „Compunerea unei marini”, „Considerații generale pentru stabilirea unui program naval” și „Programul naval al României”, cu patru subpuncte: A.Examinarea situației; B.Misiunea și compunerea Marinei noastre. Caracteristicile vaselor și materialelor; C.Apărarea coastelor. Baza navală maritimă; D.Ordinea realizării programului naval. Elaborat conform politicii militare tradiționale, acesta era un program de dotare, proiectat pentru nevoile acute, deoarece „situația Marinei noastre este de așa natură că numai cu materialul existent nu poate corespunde misiunilor pe care apărarea navală i le impune”. Din păcate, nu a fost realizat din cauza fondurilor mici alocate pentru Marină.

În aceste împrejurări, în cursul anului 1924 s-a ocupat personal de alcătuirea unui nou program de înzestrare, care prevedea, în final, dotarea Marinei cu 3 crucișătoare ușoare, 10 contratorpiloare, 18 submarine, 12 nave antisubmarin, o navă putoare de mine, un portavion, o navă-școală, 10 hidroavioane și 8 vedete rapide.

Programul naval a fost elaborat în limitele creditelor alocate de către guvern după război pentru dezvoltarea Marinei, respectiv 498.000.000 de lei. În perioada anilor 1920-1925, Marina a fost dotată cu navele care au fost primite ca despăgubire de război de la fostul Imperiu Austro-Ungar și cele două distrugătoare tip „M”, „Mărăști” și „Mărășești” achiziționate din Italia. Din cauza unor animozități cu contraamiralul Vasile Scodrea, care „a întreținut o atmosferă de patimi și suspiciuni dăunătoare instituției”, pentru a rezolva problema Marinei, principele Carol a fost numit, la 1 noiembrie 1921, inspector general al Marinei. În „Memoriul asupra stării de lucruri în Marina de Război între 1 noiembrie 1922-1 aprilie 1923”, principele Carol arăta că existau două tabere în Marină - una condusă de contraamiralii Constantin Niculescu-Rizea și Mihail Gavrilescu și alta condusă de contraamiralul Vasile Scodrea. Cauza neînțelegerilor părea să fi fost lipsa de fonduri, dar și goana după funcții.

Însă nici prezența în fruntea Inspectoratului General al Marinei a moștenitorului tronului, principele Carol, nu a rezolvat situația existentă în Marină, astfel încât, în luna aprilie 1922, o altă comisie a Ministerului

Apărării, formată din trei generali, a fost trimisă în anchetă în unitățile Marinei. Dimpotrivă, prezența principelui Carol și unele măsuri luate de acesta, cum a fost aducerea a doi ofițeri englezi - căpitan-comandorul punctist Thompson și căpitanul mecanic Gray -, au accentuat și mai mult contradicțiile existente între cei din fruntea Marinei. Acești ofițeri străini s-au pronunțat defavorabil asupra unor ofițeri români, fără a-i cunoaște îndeajuns și problemele Marinei astfel încât, după cinci luni de la venirea lor, Marina nu a înregistrat niciun progres.

În toamna anului 1921, prin Procesul-verbal nr. 419 al Comitetului Consultativ al Marinei, membrii acestuia - Constantin Niculescu-Rizea, ca președinte, contraamiralul Vasile Scodrea, comandorul Vasile Pantazzi, comandorul Angelo Frunzianescu, comandorul Nicolae Negru, în calitate de membri și inginerul-șef clasa I Alexandru Lupu, căpitan-comandorul Eugeniu Roșca și locotenent-comandorul Gheorghe Koslinski, ca membri consultanți - au solicitat înființarea unei baze maritime, care să corespundă nevoilor Marinei.

În anul 1922 Comitetul Consultativ al Marinei Militare s-a întrunit în vederea creării unui Secretariat General al Marinei, a fixării unei baze navale maritime, pentru pronunțarea asupra navelor care trebuiau scoase din serviciu, precum și pentru adoptarea unor măsuri asupra submarinului „O’Byrne” și pentru separarea completă a Marinei de armata de uscat, procesul-verbal fiind semnat de Constantin Niculescu-Rizea, Vasile Scodrea, Mihail Gavrilescu și Vasile Pantazzi.

În deplină cunoștință de cauză, senatorul Niculescu-Rizea sesiza faptul că *„Faptele ce se leagă de această importantă chestiune sunt destul de delicate și chiar primejdioase pentru a le trece cu vederea sau a le înșira în cadrul unei comunicări obișnuite, și socotim că dezvăluirea lor cu toată obiectivitatea și cu tot patriotismul de care suntem stăpâniți va folosi țării și armatei în primul rând și domnului ministru al Armatei, care are datoria apărării țării. [...]*

În anul 1924 urmând a se discuta la Liga Națiunilor fixarea armamentelor navale, Comitetul Consultativ al Marinei a întocmit un program de construcții navale care să servească ca bază de fundamentare membrilor delegației României.”⁸.

În acest program naval, împărțit în două etape, figurau atât nave de suprafață cât și submarine, cu scopul ca pe viitor să nu ne fie închisă calea pentru orice fel de construcție navală, atunci când situația financiară a țării va permite.

⁸ Arhivele Militare Naționale Române (în continuare A.M.N.R.), Fond Inspectoratul General al Marinei, dosar nr.crt. 975/1932, f. 11.

Prima etapă cuprindea 10 submarine și 8 distrugătoare. În anul 1925, guvernul României a solicitat să se alcătuiască un program minimal special pentru apărarea litoralului maritim în limita sumei de 2.000.000 lei, eşalonată pe 6 ani.

Luând în studiu prima etapă a proiectului din 1924, Comitetul Marinei a stabilit ca în primii trei ani să se construiască 8 submarine de câte 600 tone iar în ultimii trei ani 4 distrugătoare de 1300 tone, ținându-se seama în primul rând de resursele financiare ale țării și de nevoile urgente și prioritare pentru apărarea noastră pe mare, bazate pe învățămintele Primului Război Mondial.

Pe baza acestui program aprobat de către autoritățile superioare s-a acordat un prim avans de 140.000.000 lei, cu destinația expresă de a se începe construirea submarinelor.

În acest scop a fost publicat un concurs pentru construirea a 6 submarine, la care au prezentat oferte 14 case constructoare, obținându-se pentru un submarin de circa 600 tone prețul de 111.000.000 lei, oferit de șantierele italiene. Ministrul de Război de atunci neputând încredința comanda Casei „La Loire”, cea mai scumpă dintre toți ofertanții – a catadicsit să anuleze licitația.

Din concluziile Comisiei tehnice și ale Comitetului Consultativ al Marinei rezulta că șase șantiere din cele 14 înscrise, au răspuns pe deplin cerințelor noastre și că, din punct de vedere tehnic, comanda submarinelor se putea încredința oricăreia dintre ele. Ținându-se seama de preț, comanda se cuvenea în primul rând constructorului italian, care erau cu 47.000.000 lei sub costul Casei „La Loire”, și cu 36.000.000 lei sub costul celei mai ieftine case franceze. În al doilea rând, revenea Casei franceze „Schneider” care, pe lângă faptul că era cu 10.000.000 lei mai ieftină decât celelalte două case franceze – „La Loire” și „Normand”, se mai oferise în plus să facă instalații în țară în colaborare cu Șantierele Române de la Dunăre, pentru construirea submarinelor românești, ceea ce corespundea pe deplin interesului național, mai ales în timp de război.

În consecință, dacă interesele de stat ar fi impus ca această comandă a submarinelor să fie încredințată unei case franceze, atunci negreșit cea mai îndreptățită ar fi fost Casa „Schneider” și nici într-un caz Casa „La Loire”.

Dacă această licitație ar fi fost aprobată, după numai trei ani Marina Regală Română ar fi avut deja o unitate de luptă cu 6 submarine.

Redirecționarea creditului pentru submarine

Drept urmare, creditul de 140.000.000 lei special destinat construcției submarinelor a fost întrebuințat în cele din urmă pentru alte lucrări specifice Marinei.

Astfel, în anul 1925 Comitetul Consultativ al Marinei s-a pronunțat pentru înlocuirea tunurilor de calibru mare de pe distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”, considerate ca fiind un sistem vechi, care nu mai corespundea cerințelor moderne.

Pentru achiziționarea celor 10 tunuri de 120 mm necesare distrugătoarelor timp „M” au prezentat oferte Casa Wickers-Terni la prețul de 24.000.000 lei și Casa Armstrong-Pozzuolli, cu prețul de 29.000.000 lei. Ulterior Casa Armstrong-Pozzuoli a revenit cu oferta refăcută pentru exact aceleași tunuri, deja construite din anul 1918, pentru suma de 40.000.000 lei, adică cu 40% mai scumpe față de oferta sa anterioară, prin nimic justificată.

În final, pentru instalarea acestor tunuri existau următoarele oferte:

1. Oferta Uzinelor Reșița cu 4.000.000 lei.
2. Devizul Arsenalului Marinei cu 3.500.000 lei.
3. Oferta Casei Armstrong-Pozzuoli, care după câteva zile revine și cere 8.000.000 lei, respectiv cu 100% mai scump.

Analizând toate aceste oferte, rezulta clar faptul că pentru tunuri, Casa Wickers-Terni prezentase oferta cea mai avantajoasă, adică 24.000.000 lei față de 40.000.000 lei a Casei Armstrong-Pozzuolim, iar pentru instalare, oferta Arsenalului Marinei și a Uzinelor Reșița, respectiv de 3.500.000 și 4.000.000 lei față de 8.000.000 lei a Casei Armstrong. Aceasta nemaiuând în calcul faptul că distrugătoarele trebuiau duse la Napoli unde să staționeze pe timpul lucrărilor de instalare, ceea ce ar fi însemnat costuri suplimentare de peste 9.000.000 lei.

În această situație, Ministerul de Război trebuia fie să aprobe oferta Casei Wickers-Terni și instalarea tunurilor în țară de către Arsenalul Marinei sau Uzinele Reșița, care ar fi costat 28.850.000 lei fie să se repete licitația, cerând noi oferte.

Dar – ce să vezi! – Ministerul de Război nu face nici una nici alta și aprobă oferta cea mai scumpă avansată de Casa Armstrong-Pozzuoli, urmând ca tunurile să fie instalate în străinătate, ceea ce ne costa nici mai mult nici mai puțin decât 57.480.000 lei. Adică un prejudiciu adus statului român de aproape 29.000.000 lei!

Dar nu numai că atât! Tunurile cumpărate de la Casa Armstrong nu erau nici noi, nici moderne, așa cum fuseseră propuse Ministerului Armatei, iar la recepție s-a constatat că erau Md.1918, iar unele construite chiar în timpul Primului Război Mondial, în pripă, cu material de ocazie și insuficient controlate.

Din actele Comisiei de recepție rezulta că tunurile se mișcau greu circular și pe verticală și prezentau pete în interiorul țevelor din cauza materialului de fabricație de calitate îndoielnică.

Mai mult, din rapoartele ofițerilor cu artileria, a comandanților de nave și a comandantului Diviziei de Mare reieșea că mecanismele tunurilor erau defectuoase și puteau lua foc prematur.

Din aceste motive, în urma unui accident mortal, Marina italiană a fost nevoită să schimbe închizătoarele la acest tip de tunuri.

„În aceste condiții – se întreba fostul comandant al Marinei Militare Române – decât să cumpărăm armament vechi, greoi și defectuos, nu era mult mai bine să ne dispensăm de aceste cheltuieli păstrând armamentul cu care erau armate distrugătoarele, care era în stare de întrebuințare?

Iar dacă trebuia înlocuit cu orice preț armamentul existent, de ce nu s-au cumpărat tunuri noi moderne, prin licitații corecte?”⁹.

Păstrând același registru al neregulilor săvârșite cu rea credință, au fost achiziționate câte 80 de lovituri de tun, muniție veche, unele Md 1899 (!), plătindu-se lovitura cu 1700 lire italiene față de 950 lire italiene oferite de Casa Wickers-Terni.

Deși în toate țările occidentale, printre care Franța și Italia, erau în studiu și încercări aparate directe de tragere moderne, la 20 septembrie 1926 Casa Wickers din Anglia a oferit un asemenea aparat întrebuințat în Royal Navy la prețul de circa 13.000.000 lei.

La 16 octombrie 1926, Casa Hazemeyer a oferit un aparat similar la prețul de circa 17.000.000 lei.

În aceste împrejurări, la 15 noiembrie 1926 este trimis în Anglia un ofițer român pentru a studia aparatul Wickers, dar nu se așteaptă rezultatul studiului astfel încât la 29 noiembrie se comandă, prin bună învoială, un aparat la Casa Hazemeyer pentru distrugătorul „Mărășești”, evident, la prețul de 17.000.000 lei!

În zadar ofițerul trimis în Anglia a comunicat ulterior că aparatul Casei Wickers era superior celui comercializat de Casa Hazemeyer; această casă modifică aparatul comandat și cere – nota bene – un preț suplimentar de 5.000.000 lei! Sumă care, evident, a fost negreșit aprobată! Ca urmare, primul aparat comandat la Casa Hazemeyer a costat 22.500.000 lei.

Concomitent, se cumpără un al doilea aparat și pentru distrugătorul „Mărăști”, de la aceeași firmă, și tot prin bună învoială, la prețul de 22.000.000 lei.

Ambele aparate comandate la Casa Hazemeyer au costat aproape 44.000.000 lei, în timp ce două aparate Wickers ar fi costat doar 26.000.000 lei, adică cu 17.000.000 lei mai puțin.

Aceasta în timp ce aparatele Wickers aflate în serviciu pe distrugătoarele Marinei engleze costau numai 10.000.000 lei.

⁹*Ibidem*, f. 8.

În opinia senatorului Constantin Niculescu-Rizea,,*„Constituie un lux pentru mica noastră Marină introducerea în serviciu a aparatului fabricat de Casa Hazemeyer căci oricât ar fi de perfecționat, nu poate justifica (sic!) costul mare față de aparatele din serviciul Marinei engleze, mai cu seamă având în vedere că vasele «Mărăști» și «Mărășești» sunt aproape de limita vârstei iar tuburile lanstorpilor și tunurile deservite de aceste aparate sunt vechi și care aveau nevoie mai mult și mai urgent de muniții și de torpile (numai 80 lovituri de tun de 120 mm și câte 3 torpile de tub (culată).*

Este de relevat că mai târziu, peste un an, se cumpără alte două aparate tot de la Casa Hazemeyer pentru distrugătoarele «Regele Ferdinand» și «Regina Maria» pe prețul de 57.000.000 lei, adică cu 31.000.000 lei mai scump decât aparatele Wickers.»¹⁰.

Sincopalele programului naval

În privința derulării programului naval, în anul 1926 Marinei i-a fost acordat pentru construcții navale un credit de 880.000.000 lei. Ignorând studiul și consultarea Comitetului Consultativ al Marinei, cu această sumă Ministerul de Război a comandat două distrugătoare mari de 1800 tone, un submarin de 620 tone și o navă-bază autopropulsată pentru submarine.

„Prin această comandă s-a încălcat programul naval stabilit de către Comitetul Consultativ al Marinei la 18 februarie 1925, în care figura ca în prima etapă să se construiască submarine și ulterior distrugătoare de 1300 tone nu de 1800 tone. Deși prin Referatul nr. 234 din 5 octombrie 1926, Inspectoratul Marinei invocă acest program, totuși el a fost ignorat cu bună știință. – argumenta viceamiralul Niculescu-Rizea.

La stabilirea numărului submarinelor trebuia să se aibă în vedere faptul că nu se putea ține în mare decât circa o treime, unitatea tactică fiind de cel puțin trei.

Nu există nici o marină care să aibă mai puțin de 3 submarine, chiar țările mici au: Iugoslavia – 4, Grecia – 6, Polonia – 4, Finlanda – 3, Norvegia – 10, Danemarca – 14, Suedia – 20, Olanda – 30 etc.

Proporția între distrugătoare și submarine este de un distrugător la două submarine la marinele amri, de 1 la 4 la marinele mijlocii iar la marinele mici nici o proporție, întrucât ele nu au submarine și nici un distrugător.

Cum noi aveam deja 2 distrugătoare și nici un submarin, logic să se fi construit, așa cum s-a stabilit în program, numai submarine.

În ce privește vasul-bază mobilă pentru submarine, acesta este un vas auxiliar fără valoare combativă și a costat aproape 170.000.000 lei. Această construcție este un lux pentru țara românească.

¹⁰*Ibidem*, f. 16.

În general, bazele pentru submarine sunt fixe la uscat, numite stațiuni de submarine; numai excepțional, când un grup mai numeros de submarine urmează a fi întrebuințat pe un teatru de operațiuni mai depărtat de metropolă, cum este cazul țărilor din colonii, atunci sunt indispensabile bazele mobile și în acest caz ele sunt improvizate pe vase vechi de comerț sau de război amănate în acest scop pentru a-și îndeplini rolul.

Oare de ce nu am procedat și noi la fel, adică să nu fi cheltuit cele 170.000.000 lei, iar în schimb să fi comandat un doc absolut trebuincios pentru salvarea și repararea submarinelor, precum și pentru distrugătoare iar nu în fiecare an să fim nevoiți a le trimite în străinătate în acest scop, cheltuindu-se mai multe milioane.

Față de creditul cel mai important pe care Marina l-a avut vreodată, mai cu seamă în aceste timpuri grele când banul se drămuiește, legal și firesc era în caz când Ministrul n-ar fi voit să țină seama de programul naval stabilit la 18 februarie 1925, trebuia întrunit Comitetul Consultativ al Marinei să se discute din nou ce anume vase se puteau comanda în ordinea importanței pentru apărarea noastră maritimă și în limita creditului acordat. În Comitet, chestiunea s-ar fi pus astfel: Ni s-a dat un miliard de lei, care sunt unitățile și armele cele mai eficace pe care trebuie să le comandăm și care să ne asigure cât mai mult apărarea țării pe apă contra inamicului neliniștitor de la Răsărit, ținându-se seama în prima linie de resursele financiare ale țării și de nevoile urgente și cele mai importante ale apărării noastre pe mare trase din învățămintele războiului.”¹¹.

Nereguli sau ignoranță?

În aceste condiții, în loc să se țină licitație sau concurs regulat între toate șantierele italiene, Ministerul s-a limitat la câteva care au dictat prețurile. Mai mult, comanda submarinului s-a făcut fără nici o concurență, ci doar prin bună învoială, Casei Quarnaro din Fiume, care deși în anul 1925 ceruse 111.000.000 lei, în 1926 s-a contractat cu 151.000.000 lei! Ceea ce constituia, fără îndoială, o abatere gravă de la Legea contabilității.

Pe de altă parte, decizia prim-ministrului de atunci, pusă pe Referatul Inspectoratului Marinei nr. 234 din 5 octombrie 1926, specifica în mod categoric ca navele să se comande complete în Italia, ceea ce însemna că costul lor trebuia să se limiteze la cifra de 672.000.000 lei pentru construcții, 207.000.000 lei pentru armament și muniții iar diferența până la creditul de 880.000.000 lei, să servească pentru comisiile de supraveghere, recepția și aducerea navelor în țară etc.

Din această cauză, precum și din lucrările suplimentare și alte lucrări neexecutate dar plătite, costul navelor a depășit cu mult creditul

¹¹*Ibidem*, ff. 16-17.

acordat de 880.000.000 lei - și a deciziei prim-ministrului, așa încât navele se aflau dezarmate.

În situația distrugătoarelor, construcția a fost încredințată Casei Pattison din Napoli, care a prezentat un proiect pentru o navă cu un deplasament de 1750 tone și viteza de 36 Nd, prețul oferit fiind de 197.000 lire sterline, adică circa 174.000.000 lei nava.

Marina Română a adus câteva modificări proiectului, ridicând deplasamentul la circa 1800 tone și viteza la 34 Nd.

La 13 noiembrie 1926 a fost încheiat contractul cu Casa Pattison, acordându-se pentru modificările solicitate de beneficiar un surplus de plată de 840.000 lire sterline peste costul inițial.

Invocând faptul că deși semnase contractul pentru circa 1800 tone deplasament, cu prețul de 197.000 lire sterline, pentru că oferta sa se referea la un deplasament de 1750 tone, la 10 noiembrie 1926, casa constructoare a solicitat un supliment de plată de 10.000.000 lei pentru ambele nave, motivând că deplasamentul va ajunge la 1850 tone.

Fără nici o rezervă, Ministerul a decis: „*Se va plăti un spor de deplasament de la 1800 până la maxim 1850 tone, bineînțeles dacă la terminare nava va atinge acest deplasament și numai în cazul dacă s-au mărit puterea aparatului motor și dimensiunile navei.*”¹².

Deși șantierul constructor a acceptat această soluție, pe timpul derulării contractului Casa Pattison nu a ezitat să solicite suplimentări de costuri, invocând că a trebuit să mărească puterea motorului, dimensiunile navei și raza de acțiune a acesteia etc. Întrucât deplasamentul ajunsese la 1983 tone, în decembrie 1929 a solicitat încă o suplimentare a costurilor anterioare cu circa 41.000.000 lei.

În realitate, cererea era complet nejustificată întrucât creșterea deplasamentului era cauzată nu de cerințele beneficiarului și de greutatea adăugate fără rost, acest spor fiind defavorabil celor două nave.

Chiar și așa, Ministerul nu a ținut seama de evaluările Comitetului Consultativ al Marinei și a aprobat plata a încă 28.000.000 lei, păgubind, evident, statul român.

În 1927, adică la un an de la preluarea contractului, Casa Pattison propune înlocuirea tuburilor de alamă de la condensare cu altele de cupru-nichel, pentru care solicita o suplimentare a prețului de fabricație cu 8.400.000 lei. La acea dată în Marina italiană nu erau introduse aceste tuburi. Deși în iulie 1927, deci cu două luni înainte, Ministerul primise o ofertă engleză care evalua costurile la 3.800.000 lei, acesta a binevoit să accepte și această plată.

¹²*Ibidem*, f. 20.

Ancheta generalului Alexandru Hanzu

În anul 1926 au fost achiziționate de la Casa Armstrong-Pozzuoli pentru distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești” 10 tunuri vechi și defectuoase, fabricație de război, fără licitație și fără ca ofertele să fie supuse studiului și aprobării Comitetului Consultativ al Marinei.

Instalarea acestor tunuri s-a făcut tot fără licitație, navele fiind imobilizate timp de trei luni la Napoli, antrenând cheltuieli mari cu întreținerea ofițerilor și a echipajelor, când această lucrare se putea executa în țară, la jumătate din preț.

Față de ofertele înregistrate s-a constatat că în urma cumpărării și montării acestor tunuri statul român a fost păgubit cu circa 29.000.000 lei.

De asemenea, s-au cumpărat muniții vechi, fabricație de război, la prețul de 1700 lire italiene lovitura în loc de 950 lire italiene, prețoferit de Casa Wickers-Terni. Prin urmare, prin achiziția acestor lovituri, statul român a fost păgubit cu circa 5.000.000 lei.

De la Casa Hazemeyer au fost achiziționate în pripă și fără acordul prealabil al Comitetului Consultativ al Marinei, două aparate de tragere fire-director pentru distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”, la prețul de circa 44.000.000 lei, ignorând oferta Wickers, cu 17.000.000 lei mai avantajoasă.

S-au comandat două distrugătoare de 1800 tone, un submarin și o navă-bază pentru submarine fără a se respecta programul naval întocmit prin Procesul verbal din 18 februarie 1925, în care în prima etapă prioritare erau submarinele, și fără acordul Comitetului Consultativ al Marinei.

Comenzile au fost făcute fără licitație sau concurs de oferte, pe baza unor contracte și caiete de sarcini incomplete și imprecise, ceea ce a permis modificări succesive și costuri suplimentare în beneficiul constructorului. Numai în cazul celor două distrugătoare, prejudiciul adus statului a fost de circa 40.000.000 lei.

„În această interpelare – concluziona viceamiralul Constantin Niculescu-Rizea -, nu am relevat decât o parte din comenzile care s-au dat, rămânând ca dl. ministru al Armatei să binevoiască a orândui o cercetare judiciară asupra tuturor comenzilor și furniturilor Marinei, de la 1926 până azi. Pagubele aduse statului, din cercetările mele, se ridică la suma de peste 10.000.000 lei.

Mai adaug că diferitele comisii au costat peste 30.000.000 lei, risipă care, în mare parte, ar fi putut fi evitată dacă s-ar fi avut un criteriu la facerea contractelor și caietelor de sarcini, care păcătuiesc de a fi făcute cu ușurință, vagi, neprecise și incomplete.”¹³.

În urma interpelării viceamiralului Constantin Niculescu-Rizea, o comisie condusă de generalul inspector de armată Alexandru Hanzu a

¹³ *Ibidem*, f. 24.

analizat chestiunile de concepție și program, respectiv chestiunile de execuție referitoare la dotarea Marinei Regale. Pe baza acestora, la 16 mai 1932 șeful Serviciului Justiției a înaintat ministrului Armatei un Referat în care preciza faptul că „*Examinând în lumina juridică aceste constatări ... nu apar – cel puțin în faza actuală – ca având un substrat penal, întrucât nu s-a articulat în această cercetare că neregulile ar fi pornite și acoperite de elemente frauduloase, cum ar fi reaua credință sau vreun interes material.*”¹⁴

Cele cinci nereguli identificate erau calificate drept „*greșeli grave de serviciu*”, drept pentru care se propunea numirea unei comisii mixte de anchetă „*care să studieze împreună și să pună concluzii definitive în întreaga afacere sub raportul tactic, tehnic, administrativ și juridic.*”¹⁵

În anul 1932, Ministerul Apărării Naționale i-a intentat contraamiralului Vasile Scodrea, comandantul Marinei Regale, un proces penal, prin care acesta era acuzat, alături de comandorul Vasile Năsturaș, comandorul Mihai Vasilescu și căpitanul mecanic I. Gheorghiu, de un deficit de 51.628.000 de lei, sumă care ar fi rezultat în urma contractelor pentru achiziționarea armamentului necesar modernizării unor nave militare românești, ca surplusul dat la valoarea reală a pieselor de artilerie cumpărate.

Prin Decizia nr. 196/1933, Înalta Curte de Conturi a abrogat Decizia nr. 957/1932 a M.Ap.N., ofițerii anchetați fiind absolviți de plata acestei sume.



Viceamiralul Vasile Scodrea



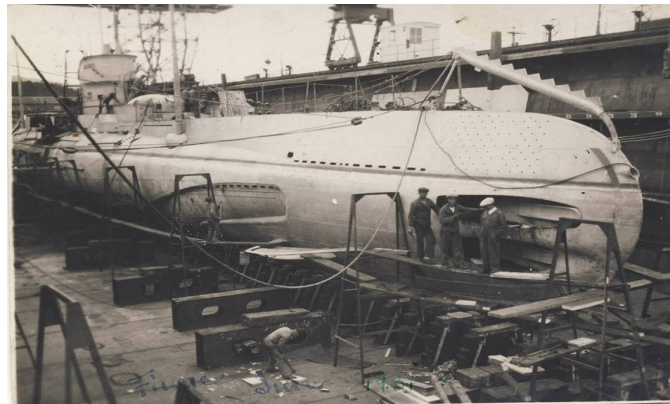
Viceamiralul C-tin. Niculescu-Rizea

¹⁴A.M.N.R., Fond Inspectoratul General al Marinei, dosar nr.crt. 1020/1933, f. 2.

¹⁵*Ibidem*, f. 3.



Distrugătoare de tip „R” în portul Constanța



Septembrie 1931. Submarinul „Delfinul” pe doc în Italia

***THE BUSINESS BEHIND THE SCENES OF THE FIFTH NAVAL
PROGRAM FOR EQUIPMENT OF THE ROYAL ROMANIAN NAVY***
-abstract-

Key Words: Naval program 1925, deficiencies, investigation.

Following the questioning made in 1932 in the Romanian Senate by Vice Admiral Constantin Niculescu-Rizea, his former rival Rear Admiral Vasile Scodrea, his successor at the command of the Royal Romanian Navy, was accused and investigated, together with other officers, for serious deviations from the execution of the program naval adopted in 1925.