

CONTRAAMIRALUL NICOLAE DUMITRESCU-MAICAN ARTIZAN AL NOII MARINE MILITARE

*Comandor drd. Marius Laurențiu ROHART**

Atât Nicolae Dumitrescu-Maicăan cât și Ioan Murgescu, au fost veterani ai Războiului de Independență din 1877-1878. De altfel, cei doi ofițeri au fost protagoniștii ai celor mai importante episoade navale ale campaniei din zona Dunării. În ceea ce îl privește pe Nicolae Dumitrescu-Maicăan, maior la declanșarea ostilităților împotriva Imperiului Otoman, s-a evidențiat, ca un bun marinar dar și artilerist, la comanda bateriilor navale de coastă de la Calafat, în special spre finalul campaniei, în luna noiembrie, când a organizat și comandat tirul bateriei „Perseverența”, împotriva mai multor nave otomane camuflate. Între ele se evidențiază monitorul „Podgorița”, navă cu mare putere de foc care amenința comunicațiile aliate dintre Vidin și Rahova.¹ Se impunea, deci, eliminarea pericolului prin scufundarea navei, misiune care a revenit maiorului Dumitrescu-Maicăan. Bateria de mortiere aflată sub comanda sa a deschis focul asupra navelor inamice pe 7 noiembrie. Cea de-a 77 lovitură a lovit nava în plin, ducând la scufundarea rapidă a acesteia.²

După încheierea războiului, comanda Corpului Flotilei a fost încredințată maiorului Murgescu, până la data de 1 aprilie 1879, când, în locul său a fost numit locotenent colonelul Dumitrescu-Maicăan. El a avut ca principal obiectiv dezvoltarea forțelor navale, confruntate cu noi sarcini pentru România independentă: apărarea granițelor pe apă ale țării, asigurarea poliției pe Dunăre și la Marea Neagră, asigurarea legăturii cu Dobrogea ș.a.

Amenințarea reprezentată de tentativele Austro-Ungariei, care încerca să-și instituie hegemonia la gurile Dunării, nu putea fi oprită fără concursul Flotilei. Războiul de Independență a arătat cu prisos că și Flotila putea să se afirme în operații ofensive, mai ales dacă era dotată cu acele

*Directorul Muzeului Național al Marinei Române.

¹Cristian Crăciunoiu, Raymond Stănescu, *Oțel, aburi și torpile. Marina în Războiul de Independență*, București, Editura Modelism, 2001, p.

²Victor Atanasiu, Vasile Alexandrescu, „Bătălia a patra de la Plevna și capitularea grupării otomane”, în *România în Războiul de Independență 1877-1878*, București, Editura Militară, 1977, p.269.

arme care se dovediseră atât de eficiente împotriva unui inamic încremenit în practici arhaice, așa cum a fost cazul flotei otomane de pe Dunăre.³

Spre sfârșitul primului an, de când la conducere Flotilei se afla locotenentul colonel Dumitrescu-Maică, s-a reușit transformarea Atelierului Flotilei în Arsenal. În raportul trimis Ministrului de Război, generalul D. Lecca și asumat de minister, se arăta că atelierul flotei era „insuficient pentru serviciul ce este destinat a face”⁴, fiind nevoie de o structură mult mai amplă, „pe baze mai largi”⁵. Cu toate acestea, raportul Ministrului conținea și recomandarea ca noul arsenal să fie întemeiat „cu personal special și *cu o administrație separată* (subl. n.)”⁶. Este foarte posibil ca Ministerul de Război să nu aibă încrederea că o componentă atât de mică, așa cum era cazul Flotilei la acel moment, putea să administreze și Arsenalul Flotilei, mai ales că i s-a dat o organizare ambițioasă. Prin Decretul nr. 1855 din 12 decembrie 1879, s-a stabilit că personalul Arsenalului trebuia să cuprindă: un locotenent colonel – director; un maior sau căpitan – subdirector; un căpitan, un locotenent și un sublocotenent, un administrator, trei maiștri, patru sergenți, patru caporali și cincizeci de soldați.⁷

În bugetul ordinar stabilit de către Ministerul de Război pentru anul 1880 s-a inclus și achiziționarea unui avizo, a unor bărci și luntre pentru Flotilă.⁸ Per total, Flotilei i-a fost alocată, în exercițiul financiar 1880-1881, suma de 459.213 lei⁹

În iulie 1880 Comandantul Flotilei a condus comisia însărcinată prin „înalță decizie domnească”¹⁰ să se deplaseze la Trieste, în Imperiul Austro-Ungar, pentru recepționarea canonierei (viitoarea „Grivița”), comandată șantierelor navale „Stabilimento Tecnico Triestino”. Din comisie mai făceau parte tineri ofițeri de marină, care au ajuns ulterior să ocupe funcții importante în cadrul armei: căpitanul Mihail Drăghicescu, ori locotenentul Ilie Irimescu. Nava a ajuns în țară în luna august, fiind prima navă de militară importantă achiziționată după Războiul de Independență.¹¹ Pe drumul către țară, „Grivița”, încadrată cu personal român, a fost condusă

³George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1991, p. 153.

⁴Monitorul Oastei, nr. 21 din 12 decembrie 1879, p. 507.

⁵*Ibidem*.

⁶*Ibidem*.

⁷*Ibidem*.

⁸Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Finanțe, dosar 215/1880, f. 41.

⁹Monitorul Oastei, nr. 14 din 1 iulie 1880, p. 598.

¹⁰*Idem*, nr. 21 din 22 iulie 1880, p. 564.

¹¹Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Casa Regală, dosar 5/1880, f. 7.

chiar de către locotenent colonelul Maican. Înzestrată cu două tunuri „Krupp”, de 90 mm, nava a ajuns la Galați, unde a fost încredințată căpitanului Drăghicescu și a devenit primul bastiment maritim al Flotilei.¹²

În perioada de la începutul deceniului al nouălea al secolului XIX, locotenent colonelul Maican a condus procesul de cristalizare a soluțiilor de înzestrare cu nave a Flotilei. Este remarcabil faptul că achizițiile de nave realizate între 1880-1885 au fost nu numai consistente, dar au vizat Flotila ca un tot unitar, încercând să amelioreze toate aspectele funcționării ei. Prin cumpărarea unei nave-școală se căuta să se rezolve o problemă stringentă, care a fost amânată din cauza războiului. Este vorba despre pregătirea și omogenizarea echipajelor, de care o armă cu un caracter mare de specializare, așa cum era Marina, suferise considerabil, aspect sesizat de locotenentul colonel Dumitrescu Maican. Imperativul prezenței navale în Marea Neagră, reclamat de noua realitate teritorială de la Răsărit, era și el atins prin achiziționarea de canoniere și șalupe torpiloare. De asemenea, programul de achiziții nu a suferit modificări radicale comparativ cu faza de concepție, ceea ce demonstrează că viziunea conducerii Flotilei a fost corectă.

Primii pași au fost influențați de învățămintele Războiului de Independență, care au lăsat o amprentă importantă asupra gândirii navale românești. Încurajați de succesul obținut de „Rândunica” împotriva monitorului otoman „Seifi”, ofițerii de marină, în frunte cu locotenent colonelul Maican, au militat pentru extinderea parcului de șalupe torpiloare, înarmate cu școndru. Precizarea armamentului este semnificativă, fiindcă, așa cum argumenta comandantul Flotilei în raportul său către Ministerul de Război, conducerea forțelor navale era mai degrabă favorabilă folosirii torpilei cu școndru: „trebuie să lăsăm cu totul la o parte ideea de a putea întrebuința torpilele „Whitehead” (automobile, n.n.).”¹³ Locotenent colonelul Maican considera că angajamentul pe care România ar fi trebuit să și-l ia față de singura producătoare de torpile automobile considerată potrivită pentru nevoile Marinei, firma „Whitehead” din Fiume, era prea mare din punct de vedere financiar.

Lăsând la o parte preferința lui pentru sistemul cu școndru, fără îndoială datorată succesului răsunător din anul 1877, comandantul Flotilei a căutat să se asigure prin intervențiile la minister că șalupele torpiloare vor

¹²Georgeta Borandă, „Nave de luptă românești-Breviar”, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Constanța, Muntenia&Leda, 2001, p. 173.

¹³Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 4/1880, f. 4.

forma o grupare navală omogenă, în sensul că vor fi achiziționate de la același producător și că vor avea caracteristici tehnice identice. Întreg proiectul care se va concretiza în cumpărarea a două astfel de șalupe, pornea de la ideea respingerii unui atac, fie pe coasta Mării Negre, fie pe Dunăre. După reglementarea relațiilor cu Imperiul Otoman, instalarea administrației române în Dobrogea și eliminarea tensiunilor cu Rusia, conducerea Flotilei vedea necesară întărirea prezenței la Marea Neagră prin mai multe nave de dimensiuni reduse, dar eficiente din punct de vedere al raportului cost/riscuri, așa cum s-a dovedit în timpul războiului din 1877 - 1878.¹⁴

Discuțiile cu oficialii din Ministerul de Război au dus foarte repede la aprobarea unor noi credite pentru Corpul Flotilei, pentru cumpărarea de nave noi și repararea celor existente, astfel că pe 8 noiembrie s-au acordat 344.000 de lei, care trebuiau să fie folosiți pentru achiziționarea a două „șalupe pontée” (puntate, n.n.) – 100.000 de lei, a unei șalupe torpiloare (se recomanda firma „Thornycroft”, recunoscută pentru acest tip de ambarcațiune) – 125.000 lei, completarea stocurilor de „torpile de război (mine, n.n.) – 50.000 de lei” și pentru „restaurația vaselor flotei (sic) – 69.000 de lei.”¹⁵ Totalul de 344.000 de lei reprezenta o investiție semnificativă, prin intrarea în dotare a trei nave preconizându-se dublarea forței navale a României. Cu toate acestea, privind din perspectiva creditului pentru întreaga Armată, care se ridica la 8.000.000 de lei, putem aprecia că ponderea Flotilei era una redusă.¹⁶

Față de intențiile Ministerului de Război, comandantul Flotilei a avut unele solicitări în decembrie 1880 cu privire la utilizarea fondurilor alocate. Dacă în privința celor 100.000 de lei destinați nu existau diferențe de opinie, conducerea Flotilei dorea să obțină cele două șalupe pontate (canoniere), pentru apărarea dunăreană, ele având ca baze Tulcea și Ostrov. Pe de altă parte, cei 69.000 de lei prevăzuți pentru repararea navelor existente puteau fi folosiți mai bine pentru cumpărarea unui vas cu vele pentru Școala Copiilor de Marină. Locotenent colonelul Maican admitea că suma putea fi mai mare, dar reïtera cu această ocazie nevoia acută pe care o avea Flotila de o navă-școală în adevăratul sens al cuvântului. În cei doi ani de la terminarea războiului se reușise în mare parte să se aducă navele de război în stare de operativitate, dar se resimțea lipsa unor nave de instrucție. De aceea, în raportul lui către minister, locotenent colonelul Maican solicita mărirea fondului alocat Flotilei cu încă 150.000 de lei pentru achiziționarea „unui bastiment cu pânze și cu abur, destinat pentru instrucția personalului

¹⁴*Ibidem*, f. 5.

¹⁵*Ibidem*, f. 20.

¹⁶*Ibidem*.

Flotilei”¹⁷, prefigurând astfel intrarea în serviciu a crucișătorului „Elisabeta”. Nava trebuia să fie înzestrată cu două tunuri de 150 mm, două de 120 mm și două mitraliere, fapt care evidențiază concepția comandantului Flotilei de a folosi nava-școală și în operații militare, în caz de război.

Trecând mai departe cu analiza sumelor destinate forțelor navale, comandantul Flotilei a luat în calcul diferite ipoteze, între care și înlocuirea torpilorului tip „Thornycroft” cu două șalupe torpiloare, de tonaj mai redus. Varianta prezenta avantajul dublării puterii de lovire, cel puțin teoretic, dar se admitea că valoarea lor pentru instrucția echipajelor era limitată, iar costurile de întreținere ar fi fost mai mari. Exista și posibilitatea adaptării unor șalupe torpiloare existente în serviciu (cele tip „Rândunica”) pentru atacul cu torpile automobile în perspectivă și economisirea unor bani care puteau fi transferați la fondul alocat navelor de instrucție, o idee care nu era, într-un tot, respinsă de către conducerea Flotilei. Într-un final, ea va fi adoptată și se va concretiza în achiziționarea a două șalupe torpiloare de la „Yarrow”, care au purtat numele de „Șoimul” și „Vulturul”.¹⁸

În paralel, locotenent colonelul Maican a continuat corespondența cu diferitele șantiere navale interesate să construiască nava-școală cu pânze pentru Corpul Flotilei. Pentru o perioadă, la începutul anului 1881, se părea că „S.T.T.” din Austro-Ungaria va primi contractul. Conducerea Flotilei aprecia costul redus oferit de șantier.¹⁹

Printre măsurile de reorganizare adoptate, în perioada imediat următoare Războiului de Independență, cu scopul de a dezvolta Corpul Flotilei, s-a numărat și înființarea Arsenalului Flotilei, prin transformarea fostului atelier într-un corp autonom, care se administra separat de aceasta. Soluția s-a dovedit inefficientă, așa după cum raportase în repetate rânduri locotenent colonelul Maican. După nici doi ani, Ministerul de Război a corectat decizia din 1879 și a trecut Arsenalul în subordinea Corpului Flotilei.²⁰

Înzestrarea cu noi nave a rămas principala sarcină care se afla în fața conducerii Flotilei, începând cu anul 1880. Fondurile puse la dispoziția ei necesitau o analiză atentă a tuturor ofertelor. Trebuie menționat faptul că aproape tot programul a fost realizat în șantierele britanice. În primăvara anului 1881 locotenent colonelul Maican a condus o comisie formată din ofițeri de marină, care s-a deplasat în Marea Britanie pentru a studia oferte

¹⁷*Ibidem*, f. 31.

¹⁸Georgeta Borandă, *op. cit.*, p. 223.

¹⁹Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 4/1880, f. 23.

²⁰Monitorul Oficial, nr. 10 din 11/23 aprilie 1881.

ale șantierelor din Londra și din nordul țării. La acel moment necesitățile Flotilei erau clar definite și constau într-un bric „cu vele complete și mașină auxiliară pentru Școala de copii de Marină”; un crucișător cu trei arbori cu vele complete și cu mașină, dezvoltând o viteză de peste 11 mile pe oră; două șalupe pontate, cu mașina de 20 cai putere; un torpilor Thornicroft (sic).”²¹

Concepția conducerii Flotilei, în special cea a comandantului ei, locotenent colonelul Maican, privind planul de înzestrare pe termen scurt și mediu, a fost subiectul mai multor analize în cadrul Ministerului de Război. Revenit în țară după vizitarea șantierelor britanice, pe care Guvernul le prefera, comandantul Flotilei a participat pe 16 iulie 1881, la ședința Consiliului Superior al Armatei, din care făcea parte. Ședința a avut ca subiect materialul necesar Flotilei, așa cum a fost el solicitat de principalii susținători, în frunte cu colonelul Maican.

Înainte de examinarea tipului și numărului de bastimente, precum și a celorlalte materiale necesare, consiliul a stabilit „ceea ce trebuie să se ceară de la flotila noastră, cu alte cuvinte care trebuie să fie atribuțiile ei.”²² Practic, prin deciziile luate cu această ocazie, Flotilei i s-au trasat oficial, pentru prima dată, misiunile și s-a decis un plan de înzestrare care să reflecte rolul ei în cadrul sistemului național de apărare. Flotila trebuia să execute:

- „1. Poliția fluvială și pe mare;
2. Asigurarea legăturii Dobrogei, atât prin transporturi militare mari cât și mici, cuprinzând a) vasele necesare; b) pod sau portieră;
- 3) Cooperarea cu armata pe Dunăre, asigurând comunicațiunile și celelalte;
- 4) Apărarea țărmurilor mării prin torpile;

5) Instrucția personalului flotilei și arătarea pavilionului României pe mare (sic).”²³

În esență, exigențele pe care trebuia să le atingă Flotila vor fi repetate peste decenii, ori de câte ori s-a simțit nevoia reanalizării rolului armeei navale în cadrul Armatei. Misiunile stabilite în 1881 sunt remarcabil de similare cu cele atribuite Marinei în preajma Primului Război Mondial și, apoi, în perioada interbelică. Ele decurg firesc din concepția militară, la care au aderat și ofițerii români, conform căreia forțele navale trebuiau să acționeze ca sprijin al armatei terestre.

²¹Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 4/1880, f. 49.

²²Biblioteca Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”, fond Diverse III, doc. nr. 124, f. 26.

²³*Ibidem.*

Planul naval stabilit în 1881 recunoștea că pentru acoperirea strategică atât a sectorului maritim, cât și a celui fluvial, se impuneau investiții considerabile, ridicându-se la suma de 6.5 milioane de lei. Cuantumul era mult prea ridicat pentru posibilitățile Ministerului de Război și de aceea s-a decis eşalonarea lui în funcție de importanța materialelor și necesitatea lor, pe o perioadă de șase ani. De asemenea, intrarea în serviciu a navelor trebuia să fie realizată treptat deoarece Flotila nu dispunea de personal și nici de resursele necesare pregătirii echipajelor.

Programul prevedea pentru primul an achiziționarea celor două nave-școală, între care cea de tonaj mai mare trebuia să aibă 950 t, „trei catarge dintre care 2 cu vele pătrate, avînd o viteză medie de 11,5 mile pe oră și un echipaj de 120 oameni (sic).”²⁴ Cealaltă navă, destinată Școlii copiilor de marină, era mult mai mică, de doar 340 tone. Alături de două șalupe de legătură cu Dobrogea și pentru poliție fluvială și materiale de geniu pentru realizarea unui pod peste Dunăre, primul an de plan naval necesita 1.610.000 de lei, dintre care jumătate era alocată navei mari (crucișătorul). Trebuie să menționăm aici insistențele colonelului Dumitrescu-Maică pentru includerea crucișătorului în rândul priorităților, aceasta în ciuda ponderii mari pe care o ocupa din bugetul estimat pentru primul, construcția navei fiind estimată la peste 800.000 lei.²⁵

Pe perioada celui de-al doilea an al programului urmau să se facă investiții mai reduse, dar în continuare depășind un milion de lei. Se impunea achiziționarea minelor pentru baraje, patru șalupe pentru poliția fluvială, două șalupe torpiloare, un puitor de mine, două șlepuri și prima tranșă pentru o baterie plutitoare²⁶. Anul trei al programului trebuia să cuprindă cheltuieli și mai mici, adică șase șalupe, dintre care doar două torpiloare, iar restul de pază, alte sume pentru mine și terminarea primei baterii plutitoare. În ceea ce privește următorii ani, erau prevăzute alte două baterii plutitoare și patru șalupe.²⁷

Trebuie să precizăm că din totalul de 6,5 milioane de lei includea și o sumă suplimentară, de 700.000 de lei, pentru înzestrarea cu armament (artilerie și mitraliere) a bastimentelor existente. În cele din urmă, s-a renunțat la ideea achiziționării a trei baterii plutitoare, care ar fi însemnat o

²⁴*Ibidem.*

²⁵Valentin Ciorbea, „Crușișătorul <<Elisabeta>> – de la idee la construcție”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom IV, 2001, p. 165.

²⁶Concept nefazbil de ambarcațiune militară blindată, care era dotată cu piese grele de artilerie.

²⁷Biblioteca Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”, fond Diverse III, doc. nr. 124, f. 27.

investiție de aproape 2 milioane de lei, deci o treime din întreg programul. Restul navelor incluse în plan s-au achiziționat aproape integral, ceea ce arată factorii politici de decizie de la București au înțeles nevoia sporirii puterii navale a țării.

Ca urmare a muncii depuse de comisia condusă de colonelul Maican în Marea Britanie, pe 22 august 1881 Ministerul de Război a aprobat raportul comisiei prin care se recomanda acordarea comenzii pentru navașcoală și trei șalupe torpiloare, șantierelor londoneze „Thames Iron Works and Shipbuilding Company”²⁸ O importanță deosebită în urgentarea implementării programului de înzestrare a reprezentat-o necesitatea apărării intereselor navale, așa cum au fost ele declarate chiar de către regele Carol I în privința libertății de navigație pe Dunăre și în Marea Neagră.²⁹

În paralel conducerea a continuat eforturile de a integra Arsenalul Flotilei în componența Flotilei, ca parte a procesului mai larg de optimizare a structurilor navale. Primul pas a fost făcut de către colonelul Maican, care a pregătit un proiect de regulament al Arsenalului. El a fost pus în discuție în ședința din 26 septembrie 1881 și aprobat ulterior.³⁰

Un alt domeniu în care s-au făcut progrese remarcabile, în perioada cât la comanda Flotilei se afla colonelul Maican, a fost pregătirea cadrelor, zonă în care Flotila a fost deficitară încă de la crearea ei ca armă distinctă. Se explică, deci, graba cu care s-a creat la Galați Școala Copiilor de Marină, la regulamentul căreia a contribuit decisiv și Comandantul Flotilei. Aprobat prin Decretul din 3 octombrie 1881, Regulamentul stipula obligativitatea ca Flotila să atribuie Școlii un „bastiment, care va staționa într-un port de mare”, pentru instrucția elevilor instituției de învățământ.³¹

Școala era o structură separată, subordonată Comandantului Corpului Flotilei și se administra ca toate celelalte nave de război ale ei. Elevii erau aleși dintre copiii militarilor căzuți la datorie în război sau în timpul serviciului, copii ai cadrelor din toate categoriile, sau, dacă locurile nu se completau din primele categorii, din copii de civili.³²

Pe 21 octombrie 1881 s-a semnat contractul între Ministerul de Război și Casa „Thames Iron Works Shipbuilding Company” pentru navașcoală, viitorul bric „Mircea” și pentru „trei șalupe cu aburi”, adică șalupele

²⁸Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 4/1880, f. 103.

²⁹Eustațiu Sebastian, *Marina de Război sub domnia regele Carol I*, extras din „Marea Noastră”, București, Institutul de Arte Grafice „Marvan”, f.a., p. 8.

³⁰Biblioteca Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I”, fond Diverse III, doc. nr. 25, f. 24.

³¹Monitorul Oastei, nr. 156 din 14/26 octombrie 1881.

³²*Ibidem*.

canoniere „Rahova”, „Smârdan” și „Opanez”. Prețul total al navelor de război a fost de 20.500 lire sterline: 13.450 pentru bric și câte 2.350 pentru fiecare șalupă.³³

Pentru exercițiul bugetar 1882-1883 s-au alocat 534.000 lei din bugetul Ministerului de Război pentru cheltuielile Flotei, care avea în acel an 545 de oameni, dintre care 38 de ofițeri, 2 funcționari civili și 505 soldați.³⁴

În iulie 1882 comandantul Flotei s-a deplasat în Marea Britanie cu doi căpitani, între care și Mihail Drăghicescu, pentru preluarea navei-școală „Mircea” și a șalupelor torpiloare „Vulturul” și „Șoimul”. De altfel, sporirea remarcabilă a forțelor navale a fost sesizată și de oficiali străini din țara noastră. Diplomați francezi au observat că guvernul român nu încetează să mărească flota sa de război.

În exercițiul financiar din anul următor, 1883-1884, efectivele Flotei au crescut la 641 de oameni, ca urmare a intrării în serviciu și operaționalizării mai multor bastimente.³⁵

Tot în vara anului 1883, colonelul Maican a executat o misiune în Marea Britanie, pentru supravegherea lucrărilor la șalupele de poliție fluvală tip „Pandurul”, care se construiau la șantierele firmei „Yarrow”, din Londra. Ulterior, el a participat la exerciții de tragere cu torpile la Danzig, pentru pregătirea dotării cu torpile automobile.³⁶ În luna august 1883 bricul „Mircea” a efectuat o vizită în porturile Constantinopole, Sinope, Trebizond și Odessa, una dintre primele călătorii de instrucție în Marea Neagră.

În 1883 Flotila Română se putea lăuda cu o creștere substanțială a parcului de nave. De la cele patru nave cu care făcuse războiul, între 1877 și 1878, adică șalupele torpiloare „Rândunica”, yahtul armat „Ștefan cel Mare”, canoniera „Fulgerul” și nava cu zbaturi „România”, în doar șase ani sub conducerea colonelului Dumitrescu Maican s-a ajuns la operaționalizarea a nouă bastimente noi, construite în șantier britanic: puitorul de mine „Alexandru cel Bun”, nava-școală bric „Mircea”, canonierele „Rahova”, „Smârdan” și „Opanez”, realizate de „Thames Iron Works”; torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul”, la „Yarrow”³⁷ și trei șalupe de poliție fluvală –

³³ Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 4/1880, ff. 194-195.

³⁴ Monitorul Oastei, supliment la nr. 9/1882, pp. 89-90.

³⁵ *Bugetul cheltuielilor pe exercițiul 1883-1884*, București, Tipografia modernă Gregorie Luis, 1883, pp. 80-81.

³⁶ Monitorul Oastei, nr. 54 din 2 august 1883.

³⁷ T. A. Brassey (coord.), *The Naval Annual, 1902*, Portsmouth, J. Griffin and Co., p. 285.

„Sentinela”, „Poterașul” și „Vegheatorul.”³⁸ Deși tonajul majorității acestor nave era redus, dacă exceptăm puitorul de mine și bricul, care, deși armate, nu reprezentau unități ofensive, numărul lor mare și armamentul modern reprezentau un pericol pentru marinele statelor vecine. Austro-Ungaria era vizibil îngrijorată de creșterea remarcabilă a puterii navale române pe Dunăre și a fost obligată să ia în calcul întărirea propriei unități de marină pe fluviu ca urmare a programului naval ambițios al Bucureștilor.³⁹

Creșterea numărului de nave a impus efectuarea de noi restructurări în organizarea Flotilei, care avea în anul 1883 următoarea structură:

a) Depozitul Flotilei, cu 16 nave de diferite tonaje, 5 șlepuri și 1 secție torpilor;

b) Arsenalul Flotilei cu Compania lucrătorilor;

c) Școlile de Marină, unitate care coordona activitatea instituțiilor de învățământ de marină, adică școlile de gradul 1 și 2, școala specială de torpile și Școala copiilor de marină.⁴⁰

Ca urmare a insistențelor conducerii Flotilei pe lângă Ministerul de Externe, s-a obținut aprobarea ca locotenentul Nicolae Urlățeanu, ofițer inginer din Arsenalul Flotilei, să urmeze cursuri de „mașini cu aburi la Școala de Aplicație de gen maritim” din Franța.⁴¹ De asemenea, locotenentul Constantin Mănescu, aflat la studii la Școala de Apărări Submarine de la Boyardville, a putut să viziteze instalațiile de lansat torpile de la Toulon și din La Spezia.⁴²

În paralel s-au început lucrările la cazarma Corpului Flotilei de la Galați. Ele constau în ridicarea a trei pavilioane care deserveau câte două companii fiecare, construirea de infirmerii, bucătării, magazii, ateliere, etc.⁴³

Anul 1883 a reprezentat un succes și pentru Arsenalul Flotilei, care a produs mai multe șlepuri metalice, elemente pentru podurile din pontoane, alte tipuri de echipamente pentru ambarcațiuni, pentru pichetele de grăniceri, pe lângă sarcinile obișnuite de a asigura întreținerea tehnică a

³⁸Cornel Greavu, „Programele navale în marina română. 1880-1943”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, nr. II, Constanța, 1999, p. 151.

³⁹Arhivele Naționale ale României, fond Microfilme, Franța, rola 80, cc. 2-4.

⁴⁰*** *Istoria Militară a Poporului Român*. Vol. V, *Evoluția organismului militar românesc de la cucerirea independenței de stat până la înfăptuirea Marii Uniri din 1918. România în anii Primului Război Mondial*, București, Editura Militară, p. 97.

⁴¹Arhiva M.A.E., fond Paris. Militare-Diverse, dosar 556/1883, nepaginat.

⁴²Arhiva M.A.E., fond Arhiva Istorică, vol. 164, f. 36.

⁴³Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Ministerul de Război, Direcția Geniu, dosar 14/1884, f. 87.

navelor militare și civile, realizând astfel economii la materiale care se aduceau până atunci cu costuri mari de peste hotare.⁴⁴

Sub conducerea comandantului Corpului Flotilei, colonelul Maican, s-au intensificat eforturile de a se trimite tineri ofițeri de marină la studii în instituțiile de specialitate din Occident. Astfel, în 1884, locotenentul Constantin Mănescu, aflat deja în Franța, atașat la Școala din Boyardville, a efectuat un stagiu la instalațiile de arme sub apă de la Toulon.

În acel an a fost stabilit „Codicele de Justiție Special pentru Corpurile Marinei”, prin care s-a decis ca justiția să se facă prin intermediul consiliilor de război din circumscripția teritorială unde se afla reședința Comandantului Flotilei, dar și prin consiliile de justiție pe bastimente.⁴⁵

În campania de instrucție din 1885 „Mircea” a reluat practica vizitării porturilor din Marea Neagră și a realizat mai multe manevre și exerciții. Regele Carol I a participat de pe puntea iahtului regal „Ștefan cel Mare” la exercițiile de pe Dunăre executate de canoniera „Grivița”, nava „România”, un torpilor și mai multe șalupe. Exercițiile au inclus trageri cu artileria de la bord și simularea unei debarcări, o premieră pentru Flotilă.

Progresele înregistrate de Corpul Flotilei de la obținerea independenței de stat a României nu au scăpat atenției observatorilor străini, care remarcă că „ofițerii și trupa au o ținută excelentă și dovedesc în munca lor un zel și o atenție care merită să fie scoase în evidență.”⁴⁶

La începutul anului 1886 colonelul Maican a fost numit în funcția de Director General al Ministerului de Război, funcție pe care o cumula cu cea de Comandant al Corpului Flotilei. Numirea se datora atât succeselor obținute la conducerea Flotilei și confirma importanța tot mai mare a acestei arme, cât și legăturii de prietenie a colonelului cu generalul Alexandru Anghelescu, ministrul de Război. Evident că au existat unele speculații, potrivit cărora, astfel, se putea explica și creșterea substanțială a bugetului Flotilei pentru exercițiul financiar 1886-1887, la 780.000 de lei.⁴⁷

Pe 26 iunie 1886 a fost promulgată „Legea pentru Organizarea Flotilei și Serviciului Porturilor”, prima lege specială pentru o armă specială, fapt care a demonstrat importanța tot mai mare a Flotilei în cadrul sistemului de apărare. O contribuție importantă la lobby-ul pentru

⁴⁴Georgeta Borandă, „Din istoria Arsenalului Marinei Militare”, în *Marina Română*, nr. 26 (4), 1994, pp. 14-15.

⁴⁵Marian Moșneagu (coord.), *Statul Major al Forțelor Navale: 1860-2005: tradiții și perspective*, București, Editura Centrului Tehnic Editorial al Armatei, 2005, p. 24.

⁴⁶„Documente privind istoria Marinei Militare Române, 1878-1894”, fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, p. 97.

⁴⁷Monitorul Oastei, supliment la nr. 20 din 21 iunie 1886, p. 3.

reglementarea situației juridice a acestei arme speciale a avut-o colonelul Maican. Constantin Ciuchi a apreciat documentul ca fiind „expresia dorinței de care erau însuflețiți reprezentanții națiunii de a vedea cât mai curând o flotă mare și puternică pe Dunăre și Mare.”⁴⁸ Totodată, era vital ca pentru prima dată să se enunțe cu exactitate misiunile principale ale forțelor navale: „a) de a coopera la operațiile armatei în caz de război, a apăra țărmurile și a efectua transporturi militare; b) de a exersa poliția în porturile și domeniile fluviale și maritime și asupra vaselor de comerț sub pavilion român; c) de a organiza serviciile dependente de aceste atribuții, cum căpităniile de porturi, tribunalele maritime, școlile, serviciul piloților și serviciul de scăpare în caz de naufragiu.”⁴⁹ Din cele trei atribuții, prima rezuma scopul pur militar al Flotilei, conform gândirii strategice românești, care rezerva Marinei Militare rolul de sprijin pe flanc pentru Armată. Celelalte două misiuni erau dedicate organizării poliției portuare. România urmărea să-și promoveze deplina ei capacitate de stat independent de asigurare a unei navigații comerciale fără întreruperi pe Dunăre și în Marea Neagră.

Trebuie observat că prin această lege Inspectoratul Navigației și Porturilor, înființat în 1879 ca serviciu în cadrul Ministerului Afacerilor Străine, era încadrat în ceea ce privește căpităniile de porturi cu ofițeri din Corpul Flotilei.

În ceea ce privește organizarea administrației Corpului Flotilei, prin articolul 4 al legii se arăta că el se subordona Ministerului de Război, care îl dirija prin intermediul unui „serviciu special organizat în administrația centrală și dirijat de ofițeri de flotilă”⁵⁰, adică Serviciul Flotilei, sau Direcția V Flotilă, după cum s-au numit aceste structuri până la stabilirea definitivă la denumirea de „Direcția V Marină.”

Coordonarea activității Inspectoratului Navigației și Porturilor era reglementată și de articolul 7, în care se specificau modalitățile prin care ofițerii din Flotilă puteau trece în organigrama căpităniilor de port. Astfel, inspectorul și subinspectorul trebuiau să fie din rândul ofițerilor cu grad superior din Flotilă, căpitani de port cls. I-a – maiori sau căpitani; căpitani de port cls. a II-a – locotenenți sau căpitani; căpitani de port cls. a III-a – sergenți adjutanți sau locotenenți.⁵¹

⁴⁸C. Ciuchi, *Istoria marinei române*, Constanța, 1906, p. 327, *apud* Valentin Ciorbea, „Crucișătorul <<Elisabeta>> – de la idee la construcție”, p. 166.

⁴⁹Monitorul Oficial, nr. 57 din 26 iunie 1886.

⁵⁰Monitorul Oficial, nr. 57 din 26 iunie 1886.

⁵¹*Ibidem*.

Pentru reglementarea situației ofițerilor din Corpul Flotilei, care activau în funcțiile de căpitani de porturi, deci în structura Ministerului Afacerilor Străine, a fost emis un regulament al Legii Organizării Flotilei și a Serviciului Porturilor, în anul 1888. La articolul 3 se arăta că în ceea ce privește administrarea navigației și porturilor, comandamentul Flotilei primea instrucțiuni și „ordine de cât (sic) de la departamentul afacerilor străine.”⁵²

Structura Comandamentului Flotilei includea următoarele „corpuri și servicii:

1. Depozitul Flotilei și Diviziunea Echipajelor și Școalelor;
2. Inspectoratul General al Navigației și Porturilor;
3. Arsenalul.”⁵³

O altă confirmare a importanței tot mai mari pe care Flotila o avea în cadrul Armatei a fost includerea colonelului Maican în comisia specială înființată de Statul Major General care se ocupa cu pregătirea mijloacelor și elaborarea regulamentelor necesare bunei funcționări a transporturilor militare.⁵⁴

Ca urmare a eforturilor conducerii Flotilei, atât pe planul organizatoric, cât și al dotărilor cu noi bastimente, efectivele au crescut și ele substanțial, astfel că în 1886 era încadrată cu 54 ofițeri, 44 angajați civili (ingineri, maiștri, mecanici, etc.) și 952 oameni de trupă, o creștere cu peste 100% față de anul 1882.⁵⁵

Chestiunea continuării achizițiilor de bastimente a intrat în 1886 în faza ei finală, marcată de competiția dintre șantierele navale franceze, mai ales „Societe des Forges et Chantiers” din Le Havre și „Thames Ironworks” din Londra. La început se părea că partea franceză va primi contractul. Lucrurile au fost complicate însă de faptul că partea română încă analiza numărul și tipul de nave de care avea nevoie. Crucişătorul-avizo era o propunere sigură, dar erau dubii cu privire în ceea ce privește numărul torpiloarelor și canonierelor care trebuiau să completeze programul naval început în 1880. În orice caz, preferința acordată șantiierelor franceze era clară; în 1886 au fost trimiși în această țară doi ofițeri de marină români (căpitanul Constantin Mănescu și locotenent colonelul Ion Isvoranu) cu

⁵²Regulament pentru aplicarea Art. 5 din Legea de la 9 iunie 1886, București, Imprimeria Statului, 1888, p. 23.

⁵³Monitorul Oastei, nr. 20 din 1886.

⁵⁴Monitorul Oficial, nr. 79 din 21 iulie 1886.

⁵⁵*** *Istoria Militară a Poporului Român*. Vol. V, *Evoluția organismului militar românesc de la cucerirea independenței de stat până la înfăptuirea Marii Uniri din 1918. România în anii Primului Război Mondial*, București, Editura Militară, p. 98.

misiunea de a vizita diferite șantiere navale. În paralel, oficiali ai Casei „Societe des Forges et Chantiers” au sosit în România și au prezentat ante-proiecte pentru un avizo, două canoniere și două torpiloare, nave care ar fi totalizat peste trei milioane de franci. Discuțiile păreau promițătoare, reprezentantul firmei franceze făcând chiar unele comentarii pe marginea planului naval al României, în sensul unei recomandări pentru sporirea numărului de torpiloare cu zece unități, argumentând că o asemenea flotă ar fi de „luat în considerație în mod deosebit la momentul oportun de către o flotă europeană.”⁵⁶ Unul dintre scopurile Flotilei Române era de a constitui o forță capabilă să participe la operații navale în Marea Neagră alături de o flotă aliată din Vest. În același sens trebuie înțeles și efortul cercurilor conducătoare ale Flotilei de a construi o bază navală pe coasta Mării Negre, pentru a oferi un adăpost flotei proprii și celei aliate.

În septembrie 1886 comisia tehnică de sub conducerea colonelului Maican a finalizat proiectele de construcții navale pentru următoarea etapă a planului de înzestrare și le-a înaintat ministerului. În principiu ele erau în acord cu variantele propuse de „Societe des Forges et Chantiers”, care era firma preferată de minister, deși procedura impunea și obținerea de oferte și de la alte firme. Comisia Corpului Flotilei din subordinea colonelului Maican era formată din maiorul Isvoranu, locotenent colonelul Urseanu, căpitanul Mănescu și locotenentul mecanic Alexianu. După câteva ședințe la sediul Ministerului de Război, ocazie cu care s-au prezentat ofertele firmelor constructoare din străinătate, s-a ajuns la discutarea modificării numărului de nave care trebuiau comandate. Comisia a propus să se construiască patru torpiloare în loc de două, așa cum se convenise anterior și să se amâne achiziționarea canonierelor. Totodată, comisia a propus ministerului casele constructoare care satisfaceau pretențiile caietului de sarcini. Pentru avizoul-crucișător se recomanda firma „Thames Iron-Works” din Londra, iar torpiloarele puteau fi construite în Franța, la „Societe des Forges et Chantiers”.

Discuțiile la Ministerul de Război au debutat prin prezentarea tuturor firmelor care participau la licitația construcției navelor: „Yarrow” – Londra; „Thames Iron-Works” – Londra; „Vulkan de Thein” din Germania; „Caparede” din Franța; „Escher Win Compagnie” din Elveția și „Societe des Forges et Chantiers” din Franța. Inițial, cu trei voturi la două, s-a acordat comanda crucișătorului și celor trei torpiloare ultimei firme. Cu toate acestea, în cadrul celei de-a doua discuții s-a produs o răsturnare a situației, pentru că reprezentantul firmei „Thames Iron-Works” a prezentat modificări

⁵⁶ Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Microfilme, Franța, rola 65, vol. 3, f. 1.

la construcția crucișătorului, în sensul măririi tonajului cu 100 de tone, ceea ce permitea întărirea blindajului lateral până la 90 mm, iar cel al buncărului cu încă 5 mm peste cerințele caietului de sarcini, până la 50 mm. Și în privința armamentului s-au produs unele modificări, nava urmând să fie dotată cu trei piese de 150 mm și una de 120 mm. Ca urmare a noilor evenimente, comisia a revenit asupra deciziei anterioare, oferind comanda firmei britanice și păstrând decizia favorabilă firmei „Societe des Forges et Chantiers” în direcția torpiloarelor.

În afara cheltuielilor extraordinare prilejuite de achiziționarea navelor din partea a doua a programului naval, și bugetul Flotilei pe exercițiul financiar 1887-1888 a cunoscut o nouă creștere, ajungând la 1.200.000 de lei.⁵⁷

Odată cu noua organizare dată Flotilei prin legea din 1886, vechea organizare a ei a încetat și s-a trecut la o nouă structură, cu un număr diferit de corpuri și servicii subordonate Comandamentului: „a) Depozitul Flotilei, care comanda și administra instrucția recruților, toate vasele dezarmate sau în rezervă; b) Diviziunea Echipajelor, care administra vasele armate (cu excepția celor aflate în serviciul porturilor); c) Școalele Marinei; d) Inspectoratul general al navigației și porturilor; e) Arsenalul.”⁵⁸ Se menționa însă că, până la rezolvarea problemei încadrării cu personal, Diviziunea Echipajelor și Școalele Marinei rămâneau sub administrația și comanda Depozitului Flotilei.

Legea a fost firește urmată de precizări cu privire la aplicarea ei, mai ales asupra atribuțiilor Comandantului Flotilei, care exercita „comandamentul și controlul asupra corpurilor și serviciilor flotilei și corespunde direct cu Ministerul de Război pentru toate trebuințele comandamentului său.” Prin faptul că navigația și poliția porturilor trecuseră în sarcina Flotilei, Comandantul primea instrucțiuni de la Ministerul de Externe doar asupra aspectelor de poliție portuară și control a vaselor cu pavilion român.⁵⁹ La începutul lunii august 1886 puitorul de mine „Alexandru cel Bun” a executat cu succes o misiune de minare a unor obstacole care împiedicau navigația pe Prut atunci când scădea nivelul apei. Au fost folosite „torpile” (denumirea dată minelor în acea perioadă) de diferite mărimi și încărcături de explozibil, realizate la secția de pirotehnie a Flotilei.

⁵⁷Monitorul Oastei, supliment la nr. 13/1887, p. 3; vezi și Ion Ionescu, Irina Slav, „Finanțarea bugetară pentru înzestrarea Marinei Militare în perioada 1880-1940”, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom IX, 2006, p. 299.

⁵⁸Monitorul Oficial, nr. 107 din 26 august 1886.

⁵⁹Monitorul Oastei, nr. 28 din 18 august 1886, p. 447.

Contractul cu „Societe des Forges et Chantiers” pentru construcția a trei torpiloare a fost semnat pe 30 martie 1887. Caietul de sarcini prevedea următoarele caracteristici tehnice: lungime – 35.5 m; lățime – 3.5 m; pescaj – 1.8 m; tonaj cu încărcătura maximă – 56 tone; viteză – 30 noduri și puterea mașinii – 540 cai putere. Articolul III al contractului stipula că toate materialele folosite în construcția navelor trebuiau să fie de aceeași calitate ca cele întrebuințate pentru Marina Franceză, ceea ce asigura un standard mare de calitate pentru torpiloare.⁶⁰

Prețul total al comenzii torpiloarelor „Sborul”, „Năluca” și „Smeul”, de 684.000 franci, au fost plătiți în cinci termene: primul termen (1/5 din suma totală), adică 136.800 franci aur în primele zile de la semnarea contractului; al doilea termen, tot de 1/5, a fost plătit atunci când s-a finalizat osatura celor trei nave; al treilea termen, după montarea bordajelor primelor două torpiloare și realizarea mașinilor; al patrulea termen a fost determinarea de montarea aparatelor și mașinilor pe primele două torpiloare și realizarea bordajului celui de-al treilea; în fine, ultimul termen era programat după încheierea cu succes a probelor tuturor navelor.⁶¹

O altă navă a Flotilei care a fost comandată în Franța a fost remorcherul „Constanța”, realizată la Nantes. Cu un tonaj de 200 de tone și o viteză maximă de 12 mile pe oră, nava avea ca bază portul Constanța. De acolo ea a executat misiuni de patrulare și de remorcaj, între Mangalia și Sulina.⁶²

Ultima misiune peste hotare condusă de către colonelul Maican a avut loc în vara anului 1887, când a fost trimis în Anglia pentru a căuta oferte pentru tunuri de 150 mm pentru nava-școală și tunuri-revolver. De asemenea, misiunea includea identificarea șantierelor care ofereau cele mai bune oferte pentru următoarele nave din programul naval – trei canoniere, cu accesoriile aferente.⁶³

Chestiunea achiziționării canonierelor a fost tranșată în luna august 1887, când s-au primit rapoartele asupra ofertelor firmelor care au licitat. Maiorul Emanoil Koslinski, aflat în misiune în Marea Britanie, prezentase cerințele Flotilei mai multor șantiere interesate de ofertă. Firma „Armstrong” a solicitat cel mai mare preț, de 250.000 lei, în vreme ce „Normand”, din Franța, pe cel mai mic, de doar 160.000 lei. Sosirea generalului Maican la Newcastle, pentru a trata cu „Armstrong” a coincide

⁶⁰ Arhivele Naționale ale României, fond Ministerul de Război, Direcția Marinei, dosar 1/1887, f. 3.

⁶¹ *Ibidem*, f. 6.

⁶² Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Microfilme, Franța, rola 65, vol. 3, c. 21.

⁶³ Monitorul Oficial, nr. 81 din 26 iulie 1887.

însă cu mesajul firmei franceze „Forges et Chantiers de la Mediterranee”, cu prețul de 175.000 lei. Discuțiile erau destul de avansate, mai ales că firma franceză avea o reputație bună după ce obținuse și contractul pentru torpiloare, în primăvară. Cu toate acestea, un nou șantier interesat, „Thames Iron Works”, a oferit un preț extrem de avantajos, de 125.000 lei pentru fiecare navă și chiar a acceptat modificările cerute și celorlalte case constructoare, fără să crească prețul.⁶⁴ Contractul a fost semnat de către maiorul Koslinski, ca reprezentat al Guvernului de la București, pe 20 octombrie 1887. Navele, care au primit apoi numele unor râuri importante ale țării („Oltul”, „Siretul” și „Bistrița”) au fost recepționate în primăvara anului 1888 de o comisie condusă de colonelul Ioan Murgescu.

Prin Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 33 din 12 septembrie, autoritățile de la București au autorizat acordarea contractului firmei „Thames Iron Works”. Suma se ridică la 15.000 lire sterline.⁶⁵ La solicitarea generalului Maican, s-a admis ca în afara comisiilor de specialitate, care supravegheau în șantier construcția bastimentelor din planul de înzestrare să se trimită și alți ofițeri cu grad inferior, care să se poată astfel pregăti și familiariza cu navele pe care urmau să servească. Așa a fost și cazul, viitorilor, ofițeri emblematici ai Marinei, precum locotenenților Constantin Bălescu și Alexandru Cătuneanu, care au fost trimiși în Le Havre și la Newcastle.⁶⁶

Sfârșitul perioadei de comandă a Flotilei a generalului Dumitrescu-Maican a fost provocat de scandalul cu implicații politice care a afectat Ministerul de Război la începutul anului 1888. Implicat în „Aafacerea Anghelescu”, în care ministrul a fost acuzat și condamnat pentru fapte de corupție în ceea ce privește furniturile Armatei, între care și navele din cea de-a doua parte a planului naval, generalul Dumitrescu-Maican a fost și el condamnat și șters din „controalele Armatei, cu pierderea gradului” pe 11 mai 1888.⁶⁷

În anul 1888 Flotila deținea un parc de nave cu mult superior perioadei de la începuturile constituirii ei drept corp separat. Grație în mare parte eforturilor generalului Dumitrescu-Maican, România dispunea de următoarele bastimente:

1. Crucișătorul „Elisabeta”;
2. Iahtul armat „Ștefan cel Mare”;

⁶⁴ Arhivele Naționale ale României, fond Ministerul de Război, Direcția Marinei, dosar 3/1887, ff. 2-3.

⁶⁵ *Ibidem*, ff. 8.

⁶⁶ *Ibidem*, f. 179.

⁶⁷ Monitorul Oastei, nr. 23, 14 mai 1888.

3. Bricul (navă-școală) „Mircea”;
4. Torpiloarele „Năluca”, „Smeul”, „Sborul”;
5. Puitorul de mine fluvial „Alexandru cel Bun”;
6. Canonierele „Smârdan”, „Rahova”, „Opanez” și „Fulgerul” și „Grivița”;
7. Șalupele torpiloare „Vulturul” și „Șoimul” și „Rândunica”;
8. Șalupele canoniere „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița”;
9. Șalupele de poliție „Sentinela”, „Poterașul”, „Veghiatorul”, „Pandurul”, „Grănicerul”;
10. Vaporul cu aburi „Oltul”.⁶⁸

***REAR ADMIRAL NICOLAE DUMITRESCU-MAICAN – CREATOR
OF A NEW NAVY***

-abstract-

Keywords: Rear Admiral Nicolae Dumitrescu-Maican, officer, Naval Academy of Brest.

Rear Admiral Nicolae Dumitrescu-Maican was one of the first young officers to study abroad, at the Naval Academy of Brest, in France. This great officer, who held the post of Naval Staff commander (or Flotilla, as it was called back then), had to face many political, financial and personal difficulties to develop a service that was considered perhaps too expensive for Romania. He had to create a sort of organisational ethos, which was used by his „successors”.

⁶⁸Marian Moșneagu, *Șefii Statului Major al Forțelor Navale. Enciclopedie*, București, CTEA, 2016, p. 38.