Dr. Marian MOȘNEAGU

POLITICA NAVALĂ POSTBELICĂ A ROMÂNIEI (1944-1958)

Editura *Mica Valahie*
București, 2006

www.ziuaconstanta.ro

Dr. MARIAN MOŞNEAGU

POLITICA NAVALĂ POSTBELICĂ A ROMÂNIEI (1944-1958)

Ediția a II-a

Colegilor jurnaliști ai „Ziului de Constanța", dovada incontestabilă a faptului că România a cutezat să-și promoveze interesele maritime și fluviale printr-o politică navală îndrăzneață și eficientă

17 octombrie 2017 MV

EDITURA MICA VALAHIE
Bucureşti
2006

www.ziuaconstanta.ro

Procesare texte: Elena Moşneagu, Mihaela Mîrşu
Corectură: Irina-Alexandra Moşneagu

Coperta I şi a IV-a: Andrei Vochiţu

Fotografiile sunt selectate din colecţia Muzeului Marinei Române

Descrierea CIP a Bibliotecii Naţionale a României
MOŞNEAGU, MARIAN
Politica navală postbelică a României : 1944-1958 / Marian Moşneagu. - Bucureşti: Mica Valahie, 2006
ISBN (10) 973-7858-32-8; ISBN (13) 978-973-7858-32-0;

355.49(498)"1944/1958"
94(498)"1944/1958"

EDITURA MICA VALAHIE
Tel. 0722.33.99.84, 021-642.51.02

www.ziuaconstanta.ro

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE..... 9

INTRODUCERE..... 11

Capitolul I. COORDONATELE DEZVOLTĂRII MARINEI NAȚIONALE MODERNE

1. Fundamente ale cadrului organizatoric şi legislativ privind evoluția flotei naționale în preajma celui de-al doilea război mondial..... 15
2. Marina națională - de la vocație la politică de stat. Rolul şi competențele Ligii Navale Române..... 22

Capitolul II. MARINA ROMÂNĂ DE LA ARMISTIȚIU LA TRATATUL DE PACE (12 septembrie 1944–10 februarie 1947)

1. Contribuția Marinei Române la reuşita actului de la 23 august 1944. Clauzele navale ale Armistițiului şi implicațiile asupra dimensiunilor şi structurii flotei române..... 46
2. Efectele nefaste ale cooperării militare sovieto-române. Drama Marinei Române din toamna anului 1944..... 104
3. Contribuția Marinei Române la efortul militar şi economic al României în Campania din Vest. Efectele Tratatului de Pace în domeniul naval..... 111
4. Comisia Aliată de Control din România şi Marina Română (12 septembrie 1944–28 septembrie 1947)..... 114

Capitolul III. EVOLUȚIA STRUCTURAL-DOCTRINARĂ A MARINEI MILITARE ROMÂNE ÎNTRE ANII 1948-1958

1. Marina Română de la reacțiune la politizare. Prizonieratul marinarilor români..... 153
2. Retrocedarea parțială a navelor samavolnic capturate de Armata Roşie - un act de *noblețe* din partea U.R.S.S..... 160
3. Reformarea flotei de la Marina Regală la Marina Militară. Epurarea cadrelor sub regimul dr. Petru Groza (6 martie 1945–2 iunie 1952)..... 193
4. Doctrina navală şi tactica instruirii trupelor..... 241
5. Viziunea P.M.R. privind statutul şi rolul armatei populare sub ocupație sovietică. Introducerea modelului stalinist în marină. Activitatea Direcției de Educație, Cultură şi Propagandă..... 251

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul IV. PRIORITĂȚILE MARINEI COMERCIALE A ROMÂNIEI ÎNTRE ANII 1948 şi 1958
1. Flota comercială sub controlul sovietic. SOVROMTRANSPORT, SOVROMNAVAL şi alte forme de imixtiune bolşevică..... 258
2. Activitatea porturilor, şantierelor şi a transporturilor navale româneşti..... 273
3. Drepturile marinarilor şi muncitorilor portuari..... 292

Capitolul V. INTERFERENȚE GEOPOLITICE ŞI CONCEPTE DE SECURITATE ÎN SPAȚIUL FLUVIAL - MARITIM ROMÂNESC
1. Implicații de ordin geostrategic privind integrarea României în Tratatul de la Varşovia şi ONU..... 298
2. Regimul navigației pe Dunăre şi Marea Neagră după cel de-al doilea război mondial. Documentele Convenției de la Belgrad (1948)..... 306
3. Insula Şerpilor - o concesie nejustificată a diplomației româneşti. Repercusiuni asupra regimului apelor teritoriale proprii..... 315

Capitolul VI. ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ ÎNTRE 1945 şi 1958
1. Formarea ofițerilor de marină..... 324
2. Evoluția formării cadrelor cu pregătire tehnică medie..... 345
3. Învățământul liceal de marină..... 348
4. Rolul navelor-şcoală în instruirea practică marinărească a viitoarelor cadre ale flotei române..... 351

Capitolul VII. VIAȚA CULTURAL-ŞTIINȚIFICĂ ŞI SPIRITUALITATEA MARINĂREASCĂ
1. Contribuții ale ofițerilor de marină la dezvoltarea gândirii, ştiinței şi artei militare româneşti..... 369
2. Evoluția politicii navale româneşti reflectată în publicațiile de profil..... 375

CONCLUZII 390

ANEXE..... 399

BIBLIOGRAFIE..... 437

www.ziuaconstanta.ro

CONTENTS

FOREWORD..... 9

INTRODUCTION..... 11

Chapter I. THE COORDINATES OF MODERN NATIONAL NAVY DEVELOPMENT

1. Organizational and legislative frame base concerning the National Fleet evolution..... 15
2. National Fleet – from calling to state policy. The role and attributions of Romanian Naval League..... 22

Chapter II. ROMANIAN NAVY FROM THE TRUCE TO PEACE TREATY (12ve of September 1944 – 10th of February 1947)

1. Romanian Navy contribution to the success of the 23rd of August 1944's political act. Naval clauses of the Truce and their inferring for Romanian Fleet's dimensions and structure..... 46
2. Disastrous repercussions of the Soviet-Romanian military cooperation. Romanian Navy drama during the fall of 1944..... 104
3. Romanian Navy contribution to the war and economical effort of Romania during the West Campaign. Peace Treaty's repercussions in naval field..... 111
4. The Allied Control Commission from Romania and Romanian Navy (12ve of September 1944 – 28th of September 1947)..... 114

Chapter III. STRUCTURALLY AND DOCTRINAIRE EVOLUTION OF ROMANIAN NAVY BETWEEN 1948 AND 1958

1. Romanian Navy from reaction to politicizing. Romanian sailors' captivity..... 153
2. Partial retrocession of the ships which has been abusive captured by the Red Army – a *grandeur* gesture for the USSR..... 160
3. Fleet transformation from Royal Navy to Navy. Personnel combing out during Petru Groza's regime (6th of March 1945– 2nd of June 1952)..... 193
4. Naval doctrine and troops training tactics..... 241
5. R.W.P. vision regarding the State and People's Army tasks during Soviet occupation. The introduction of the Stalin Model in the navy. Education, Culture and Propaganda Department's activity..... 251

www.ziuaconstanta.ro

Chapter IV. ROMANIAN MERCANTILE MARINE'S PRIORITIES BETWEEN 1948 AND 1958
1. Mercantile fleet under Soviets control. SOVROMTRANSPORT, SOVROMNAVAL and other Bolshevik politic interferences..... 258
2. Harbors shipyards and Romanian naval transports activity..... 273
3. Romanian sailors and harbor-workers rights..... 292

Chapter V. GEOPOLITICAL INTERFERENCES AND SECURITY CONCEPTS IN THE ROMANIAN RIPARIAN-MARITIME TERRITORY
1. Geostrategical implications concerning Romania's territorial integrity within the Warsaw Treaty and UN specifications..... 298
2. Danube Black Sea navigation regime after the Second World War. Belgrade Conventions documents (1948)..... 306
3. Snakes Island – a gratuitous concession for Romanian Diplomacy. Repercussions towards National Territorial Water Regime..... 315

Chapter VI. EDUCATION IN THE NAVY, BETWEEN 1945 AND 1958
1. Navy officers training..... 324
2. The evolution of middle-technical specialist military cadre trainin..... 345
3. Navy Higher-Scool education..... 348
4. Training-ship role in sailing instruction for the next generation of naval cadre of Romanian Fleet..... 351

Chapter VII. CULTURAL AND SCIENCE ASPECTS IN SEAMANLIKE LIFE
1. Navy officers' contributions in the development of Romanian military thinking, science and art..... 369
2. Romanian naval policy evolutions as it is drawn by specialized publications and periodicals..... 375

CONCLUSIONS..... 390

ADDENDA..... 399

BIBLIOGRAPHY..... 437

www.ziuaconstanta.ro

CUVÂNT ÎNAINTE

Volumul **Politica navală postbelică a României (1944-1958)**, un rezumat al tezei de doctorat pe care căpitan-comandorul Marian Moşneagu, directorul Muzeului Marinei Române din Constanța a susținut-o la Universitatea din Craiova, reprezintă o deosebit de valoroasă contribuție științifică în domeniu, fiind ***prima tratare unitară*** în istoriografia românească a acestei teme, corespunzător perioadei alese.

Autorul, binecunoscut şi apreciat pentru studiile şi monografiile publicate până în prezent cu referire la istoria Marinei Române (**Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române**, **Ziua Marinei la Români**, **Cultul Apelor la Români**, **Odiseea navei-şcoală „CONSTANȚA"**, **Regele şi Regina Mării Negre**, **O istorie tragică a Marinei Comerciale Române**) ş.a. - a abordat, în baza cercetării unei extrem de bogate literaturi de specialitate şi a unor studii intense în arhivele militare şi diplomatice naționale, o problemă de cel mai mare interes, adeseori abordată de istorici, dar, de regulă, arareori aprofundată.

Meritul căpitan-comandorului dr. Marian Moşneagu este cu totul deosebit, întrucât, stăruind asupra unei probleme de mare semnificație, el realizează în fapt o sinteză înglobând toate aspectele fundamentale ale temei cercetate. Autorul a trecut cu succes dificilul examen pe care şi l-a impus, realizând un studiu de calitate, care îmbină armonios analiza cu sinteza ori integrează natural istoria națională în cea universală, iar aceasta cu referire la o problemă şi o perioadă complicate ale istoriei contemporane europene - declanşarea şi intensificarea „războiului rece" în urma conflagrației secolului din 1939-1945, iar, în conexiune, istoria Marinei Române.

Un avantaj excepțional al lucrării se desprinde din eforturile, pline de succes, ale cercetătorului de a aborda concomitent, în ansamblu şi în detaliu, problematica investigată prin reliefarea intercondiționării factorilor politici (geopolitici) cu cel economic şi militar, în strânsă corelație cu evoluția reglementărilor juridice şi a relațiilor internaționale. Drept rezultat, autorul a luat în considerație ori a urmărit multiple realități, evoluții, fenomene şi aspecte - contextul geopolitic, politica oficială a Bucureştilor, diplomația, tratatele de pace şi convențiile internaționale, regimul de ocupație al României de la 1944 la 1958, regimul juridic de navigație pe Dunăre şi în Marea Neagră, efectele aderării României la Tratatul de la Varşovia, iar, ca efect şi întruchipare, **politica navală a României**, în ansamblul şi dinamica sa.

Lucrarea este bine scrisă, opiniile exprimate fiind judicios argumentate, iar compartimentarea materiei - excelentă.

Prin ținută şi mesaj istoriografic, studiul căpitan-comandorului dr. Marian Moşneagu se dovedeşte unul modern şi absolut necesar, într-un moment în care examenul problemelor trecutului recent din perspectivă geopolitică redevine actual şi rodnic în concluzii şi învățăminte pe plan mondial. De reținut că, în nici

www.ziuaconstanta.ro

un moment, autorul nu a neglijat rolul forţelor navale maritime şi fluviale, intervenţia diferitelor unităţi navale, de artilerie de coastă, hidroaviaţie, infanterie şi geniu marină, coordonarea comandamentelor de mari unităţi şi unităţi, şi, într-o manieră cu totul deosebită, activitatea Comisiei Aliate de Control în domeniul Marinei Militare şi Comerciale (septembrie 1944-septembrie 1947).

Cum era şi firesc, în lucrare se întâlnesc detalii - cele mai multe inedite, bazându-se pe surse de arhivă - referitoare la aspectele „specifice" perioadei tratate care a coincis cu comunizarea României şi dominaţia sovietică totală (inclusiv ori mai ales în domeniul Forţelor Navale) asupra României. Dintre aceste aspecte, reţin atenţia: situaţia Marinei Române, mai precis drama ei imediat după 23 august 1944; capturile Armatei Roşii în domeniul flotei militare şi comerciale, apoi retrocedările parţiale de nave româneşti; reformarea şi epurarea în domeniul Forţelor Maritime Militare sub regimul dr. Petru Groza; „noua" doctrină navală şi instruirea forţelor; politizarea, implicarea P.C.R. în restructurarea flotei; reorganizarea flotei comerciale (crearea SOVROMTRANSPORT şi SOVROMNAVAL); aspectele integrării României în structurile Tratatului de la Varşovia etc.

Unele probleme privesc relaţiile internaţionale, domeniu din care reţinem cu prioritate: clauzele referitoare la Forţele Maritime Militare şi Marina Comercială a României inserate în documentele Convenţiei de Armistiţiu din 1944, în Tratatul de Pace de la Paris din 1947, regimul navigaţiei pe Dunăre şi în Marea Neagră în documentele Convenţiei de la Belgrad din 1948, istoricul şi statutul actual al Insulei Şerpilor.

Autorul insistă, în mod firesc, asupra retragerii trupelor sovietice în anul 1958, reţinând consecinţele pentru determinarea evoluţiei ulterioare a Marinei Române.

Cu un interes aparte este tratată pregătirea şi formarea, în spiritul noii ideologii, a personalului Marinei Române - ofiţeri de comandă, ofiţeri ingineri şi maiştri militari, activişti precum şi instruirea marinărească a contingentelor de matrozi şi cartnici după modelul sovietic.

Consider că temeinicia cercetării, atestată şi de o bogată şi sistematică *Bibliografie*, care, fără îndoială, întregeşte, în chip fericit, conţinutul acestei remarcabile teze de doctorat, a condus la finalizarea şi apariţia unei lucrări de referinţă pentru istoriografia militară românească, deosebit de necesară şi întrutotul utilă studiilor ulterioare în domeniu.

Prof. univ. dr. Gheorghe BUZATU

Bucureşti
24 noiembrie 2004

www.ziuaconstanta.ro

INTRODUCERE

În pofida războiului, sau cu atât mai mult, statul român a adoptat şi promovat, în funcţie de priorităţile momentului dar şi de potenţialul economic şi militar, o strategie proprie în domenul politicii sale navale. Ansamblul acestor măsuri a fost afectat, pe de o parte, de *recesiunea economică* şi *efortul de război* şi, pe de altă parte, de *contextul politic internaţional*, cu restricţiile impuse prin tratatele internaţionale şi de imixtiunea Uniunii Sovietice.

În alegerea temei şi a perioadei tratate - evoluţia politicii navale sub regimul de ocupaţie al Armatei Roşii (1944-1958) - au primat cel puţin trei considerente.

În primul rând, faptul că din punct de vedere **istoriografic**, Marina Română nu a beneficiat până în prezent de un studiu unitar care să cuprindă perioada postbelică, majoritatea lucrărilor în domeniu oprindu-se la momentul 1945 sau cel mult 1947.

În al doilea rând, din punct de vedere al **importanţei şi semnificaţiei perioadei alese**, aceasta corespunde regimului de ocupaţie sovietică în România, cu efecte mai nefaste în plan politic, economic, social şi militar decât însuşi războiul care l-a precedat.

Graţie poziţiei sale strategice, situării sale în tabăra germană între anii 1941-1944 şi nominalizării ei în faimosul acord al procentajului Churchill-Stalin din 9-17 octombrie 1944, România a „beneficiat" de invazia Armatei Roşii. În consecinţă, ţara noastră s-a aflat dintr-o dată, mai mult decât fusese până la 23 august 1944, în poziţia de **ocupată**, iar ocupaţia sovietică a coincis iremediabil cu declanşarea procesului de sovietizare, de comunizare, de scoatere a ei din Europa, aşadar dincoace de Cortina de Fier.

O dată semnată, în zorii zilei de 13 septembrie 1944, Convenţia de Armistiţiu, România a devenit **ţară ocupată prin tratat şi cu tratat**.

Paradoxal, nu Naţiunile Unite ci U.R.S.S. a fost partenerul de armistiţiu al României. Aşadar, viitorul României avea să depindă de politica U.R.S.S. în spaţiul est-european, care avea să devină sfera ei de influenţă.

În aceste împrejurări, România a avut statutul de ţară ocupată, cu principalele atribute de suveranitate şi independenţă uzurpate de către autorităţile de ocupaţie sovietică.

Deşi ocupaţia militară sovietică în România a durat până în vara anului 1958, prin trăsăturile şi obiectivele urmărite în timp, aceasta poate fi împărţită în trei etape distincte.

I. Prima perioadă începe în aprilie-mai 1944, o dată cu pierderea de către trupele româno-germane a apărării aliniamentului defensiv din Nord, de pe Nistru şi se încheie cu semnarea Convenţiei de Armistiţiu între România şi Coaliţia Naţiunilor Unite, la 12/13 septembrie 1944. Aproape întreg teritoriul naţional, inclusiv Capitala, era efectiv sub controlul trupelor sovietice. În

www.ziuaconstanta.ro

Moldova, Bucovina şi Basarabia a fost instaurată administraţia militară sovietică, iar în restul ţării organele administraţiei române, militare şi civile, erau controlate de sovietici.

II. A doua perioadă durează de la semnarea Convenţiei de Armistiţiu până la semnarea de către România a Tratatului de Pace de la Paris, la 10 februarie 1947.

Ocupaţia militară a ţării s-a făcut în această perioadă în baza art. 3 şi 18 din Convenţia de Armistiţiu şi poartă amprenta ilegalităţii. Astfel, până la eliberarea teritoriului naţional (25 octombrie 1944), sovieticii au motivat prezenţa trupelor în România din raţiuni pur militare. După 25 octombrie 1944, Comisia Aliată de Control a fost instrumentul de control militar al ocupaţiei sovietice în România.

III. A treia perioadă se întinde de la semnarea Tratatului de Pace până la retragerea trupelor sovietice, în vara anului 1958 şi se caracterizează prin estorcarea economiei româneşti de către autorităţile sovietice de ocupaţie.

În fapt, prin Convenţia de Armistiţiu, în virtutea art. 11 al Convenţiei de Armistiţiu, statul român trebuia să plătească U.R.S.S. suma de 300 milioane de dolari, apreciată drept 1/5 din pagube, adică mai mult de jumătate din venitul naţional realizat de România în anul 1945. În plus, U.R.S.S. şi-a rezervat dreptul de a păstra pe teritoriul românesc forţe armate pentru asigurarea căilor de comunicaţie spre centrul Europei.

Abia la 26 decembrie 1948 a fost semnată Convenţia între guvernele României şi U.R.S.S. cu privire la staţionarea trupelor sovietice.

După sosirea trupelor sovietice în porturile fluviale şi maritime româneşti, totalitatea navelor aparţinând Marinei Militare şi transporturilor navale civile au fost capturate sau blocate de comandamentul sovietic şi puse la dispoziţia sa. Astfel, refuzând orice fel de negocieri cu reprezentanţii armatei şi guvernului român, au sechestrat 119 unităţi aparţinând Marinei Militare, pe care le-au deplasat în porturile caucaziene unde li s-au schimbat pavilionul şi denumirile româneşti cu altele sovietice. Mijloacele de transport fluviale şi maritime, precum şi şantierele şi bazele navale cu echipamentele şi mijloacele auxiliare aferente, au fost puse în întregime la dispoziţia Armatei Roşii.

Pentru prima dată în istoria Marinei Române, flota României a fost dezmembrată şi anihilată, pierderile însumate întrecându-le pe cele ale tuturor confruntărilor armate la un loc în care aceasta a fost implicată vreodată.

Schimbările intervenite în structurile economice şi sociale au fost însoţite de valuri masive de arestări, cărora le-au căzut victime nu numai elita politică a vechii societăţi româneşti ci şi marinarii români: echipaje dezarmate şi dezonorate, ani grei de captivitate, amirali şi ofiţeri arestaţi pe criterii politice, epurarea cadrelor Marinei, prigoana împotriva aşa-zişilor reacţionari ş.a.m.d.

Anul 1949 a adus şi anexarea Insulei Şerpilor de către U.R.S.S., urmată de predarea acesteia, la 23 mai 1949, pe baza unui simplu proces verbal.

În noul context politic, Moscova a dat o structură politică şi militară relaţiilor cu ţările est-europene din sfera sa de hegemonie, prin crearea

www.ziuaconstanta.ro

Organizației Tratatului de la Varșovia (14 mai 1955), după ce în ianuarie 1949 crease Consiliul de Ajutor Economic Reciproc (CAER), organism prin intermediul căruia economiile țărilor membre alături de U.R.S.S. (Bulgaria, Cehoslovacia, Polonia, România și Ungaria) au fost puse sub controlul sovietic.

În al treilea rând, din punct de vedere al **domeniilor, metodelor și mijloacelor de investigație,** cercetarea detaliată a problemelor evidențiate în cuprinsul lucrării, precum și bogatul material documentar selectat evidențiază o continuitate în planul **politicii navale românești**, care a traversat, ca și societatea românească în ansamblul său, una dintre cele mai dificile perioade de tranziție.

În ce privește conceptul de **politică navală**, se cuvine să precizez faptul că acesta are o conotație practică, prin prisma afirmării **puterii maritime** a statului român, atât în timp de pace cât, mai ales, în vreme de război. În această ultimă ipostază, până la încheierea celui de-al doilea război mondial, politica navală a României s-a integrat în politica militară națională, efortul militar fiind decisiv. După încheierea Tratatului de Pace, dar în condițiile excepționale ale prezenței Armatei Roșii în România, a presiunilor U.R.S.S. de a domina Marea Neagră și Strâmtorile Bosfor și Dardanele, precum și a dorinței sale de a pătrunde în Comisia Internațională, adică în regimul internațional al Dunării până la Bratislava, afirmarea principiilor unei politici navale originale a fost tributară atât condițiilor impuse de Comisia Aliată de Control cât și imixtiunilor consilierilor sovietici, care au impus modelul sovietic inclusiv în domeniul naval. Chiar și în această conjunctură, România a elaborat, în funcție de contextul politic internațional, forma de guvernământ și de atitudinea instituției guvernamentale, o politică navală relaționată cu dezvoltarea economică de ansamblu a statului român în perioada postbelică, redimensionarea conceptuală și practică a modului de organizare și de întrebuințare a forțelor sale armate și noua orientare a politicii externe a României.

www.ziuaconstanta.ro

Nava – şcoală „MIRCEA“

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul I
COORDONATELE DEZVOLTĂRII MARINEI NAȚIONALE MODERNE

1. *Fundamente ale cadrului organizatoric şi legislativ privind evoluția flotei naționale în preajma celui de-al doilea război mondial*

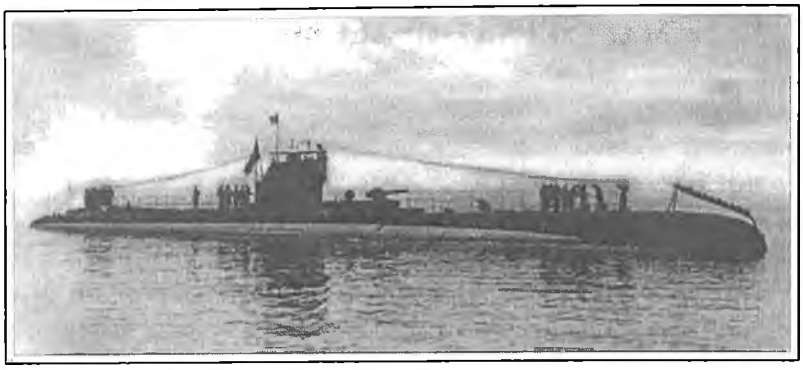
La 27 aprilie 1935, Consiliul Superior al Apărării Țării, întrunit sub preşedinția Regelui Carol al II-lea, a aprobat *Planul general de înzestrare a armatei eşalonat pe 10 ani*, în care a fost înglobat şi planul inițial care fusese întocmit numai pentru dotarea trupelor destinate acoperirii frontierei 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 lei[1].

Regele Carol al II-lea la bordul şalupei ,ALBATROS" (1936)

[1] *File din istoria militară a poporului român*, vol. IV, Editura Militară, Bucureşti, 1977, p. 132.

www.ziuaconstanta.ro

La 15 august 1936 a intrat în serviciu primul submarin românesc „DELFINUL", împlinindu-se astfel un vechi deziderat al marinarilor români de a avea o unitate de luptă subacvatică.



Submarinul „DELFINUL"

În anul 1938 a fost emis Decretul-lege pentru înființarea *Fondului Național al Marinei* iar în anul 1939 a fost adoptat un **nou program naval**, conform căruia Marina Regală urma să fie dotată cu 180 de nave, cu un deplasament total de 70 054 tone și o putere totală de 543 655 C.P[2]. Din cauza izbucnirii celui de-al doilea război mondial, programul a fost diminuat considerabil. La 14 iunie 1939 a fost lansat la apă, la Galați, puitorul de mine „AMIRAL MURGESCU", prima navă de luptă de construcție românească.

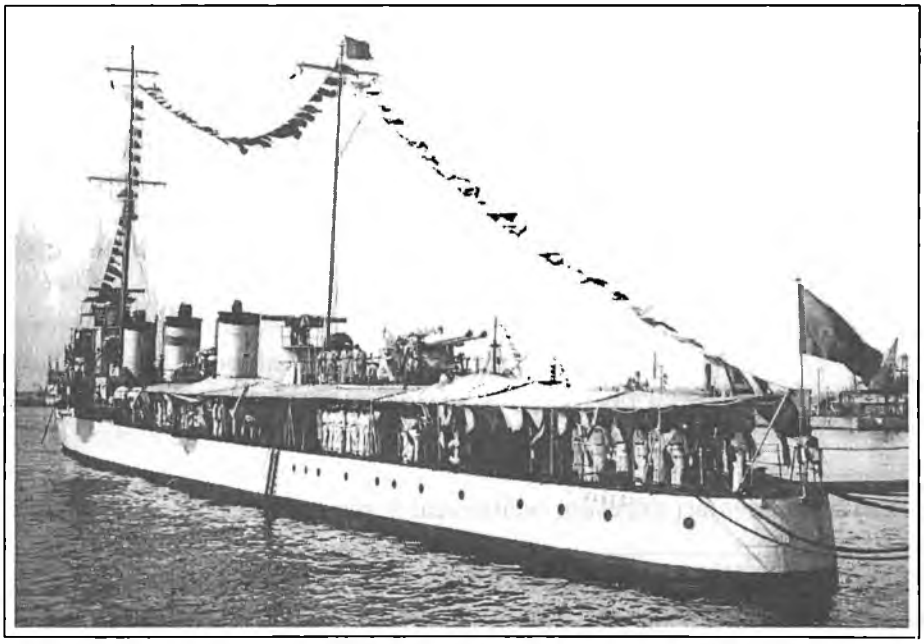
Vedete torpiloare tip „Vosper"

[2] Petre George, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești, Editura Militară, București, 1991*, p. 229.

www.ziuaconstanta.ro

În anul 1940 au sosit din Marea Britanie vedetele torpiloare „VIJELIA", „VIFORUL" şi „VISCOLUL".

Într-un studiu referitor la oportunitatea continuării lucrărilor pe Lacul Taşaul şi programul naval din 4 octombrie 1940, contraamiralul Alexandru Gheorghiu reevalua prioritățile programului naval în derulare, optând pentru următoarea configurație a flotei de mare: nouă contratorpiloare de 1 200-1 400 tone, şase torpiloare de 400-600 tone, 24 submarine de 600 tone, din care un sfert miniere, 30 vedete torpiloare de minim 50 tone, 12 vedete antisubmarin de maxim 50 tone, trei nave portmine, patru dragoare şi patru remorchere dragoare. La fluviu, amiralul susținea că *„ne apare însă inoportun a mai spori numărul navelor fluviale...de tipul actual"*. Pentru a putea coopera eficient cu armata de uscat, contraamiralul Gheorghiu era de părere că aceste nave trebuiau să fie cât mai mici şi mai mobile, să fie dotate cu armament monocalibru şi să nu aibă mai mult de o turelă binată şi să existe şi nave identice care să poată fi dotate cu piese cu tragere curbă. Protecția antiaeriană a zonei fluviale trebuia făcută cu nave speciale armate cu piese A.A., numărul lor trebuind să fie dublat. Ofițerul opina pentru sporirea considerabilă a numărului navelor de recunoaştere şi siguranță rapide, protejate şi cu armament uşor, Marina dispunând la acea dată doar de o treime din necesar[3].



Distrugătorul „MĂRĂŞTI"

[3] Arhivele Militare Române (în continuare se va cita A.M.R.), fond 1683, dosar nr. 1607, f. 10-11.

www.ziuaconstanta.ro

Planul de înzestrare cu materiale speciale pentru Marina Regală pe anul 1944-1945 a constat din extragerea din *Planul general de investiţii pe 10 ani* a părţii care se putea executa. Astfel, în general, el conţinea navele şi ambarcaţiunile mari necesare înlocuirii celor existente, cu limita de vârstă mult depăşită, precum şi micile completări rezultate din experienţa războiului; reparaţiile necesare pentru menţinerea în stare de continuă eficienţă a materialului existent şi armament de toate categoriile, precum şi diverse materiale de specialitate necesare pentru completări şi ameliorări la navele şi lucrările de apărare a litoralului existente.

Valoarea acestora era de 12 000 000 000 lei, din care 5 000 000 000 lei urmau să se achite în ţară iar 7 000 000 000 lei în străinătate. Acest plan a fost ulterior revizuit şi aprobat de D.I.M.I.A. la 16 mai 1944, stabilindu-se la suma de 7 000 000 000 lei.

După 23 august 1944, prin pierderea pieţei germane, unica sursă de materiale din străinătate a Marinei, planul de înzestrare a fost revizuit şi adaptat la noua situaţie. În noul plan de înzestrare, denumit **„Septembrie 1944"** s-au prevăzut:

- la capitolul *Nave* au fost stabilite numai 12 dragoare de mare, care se spera că vor fi obţinute de la noii aliaţi, precum şi un număr de şalupe şi alte ambarcaţiuni;
- la capitolul *Reparaţii*, mijloacele necesare pentru plata reparaţiilor executate navelor noastre înainte de 5 septembrie 1944;
- la capitolul *Armament şi muniţii*, muniţiile comandate mai înainte în ţări neutre (Suedia), precum şi diverse mici accesorii care se puteau realiza în ţară;
- la capitolul *Arme sub apă*, un număr de mine care puteau fi construite în ţară şi diverse accesorii;
- la celelalte capitole de *materiale de specialitate* - transmisiuni, proiectoare, navigaţie, hidrografie, scafandri, inventar, maşini etc., s-au prevăzut mijloacele necesare pentru completarea cu cantităţi mici care ar fi fost eventual necesare până la 31 martie 1945.

Planul de angajări necesare pentru realizarea acestui nou plan s-a cifrat la 2 700 000 000 lei.

Prin Procesul verbal nr. 165 din 29.01.1945, Comitetul Superior al Marinei a stabilit materialele şi lucrările care urmau să fie prevăzute în Planul de investiţii pe 1945/1946. Valoarea acestui plan se ridica la 9 901 000 000 lei.

În anul 1937, Direcţia Generală a Porturilor şi Comunicaţiilor pe Apă a prezentat M.A.M. un memoriu cu privire la amenajarea Lacului Taşaul ca bază navală şi port comercial[4]. Ca justificare pentru crearea unui nou port militar, în

[4] De-a lungul anilor, au fost analizate mai multe ipoteze de amplasare a unei asemenea baze navale: Mangalia, Siutghiol, Techirghiol, Lacurile Razelm, cu derivaţiile Sinoe şi Babadag, Sulina, Lacul Tăbăcărie din Constanţa, propus şi ca bază navală pentru submarine, Sfântu

www.ziuaconstanta.ro

prima parte a memoriului se preciza: „*E de notorietate publică că țara noastră exportă mărfuri voluminoase și cu valoare relativ mică, care neputând suporta costul urcat al transportului pe uscat, sunt obligate a lua calea apei. Cu cât vom avea porturi mai multe și mai bine utilate, economia națională va profita deoarece produsele noastre vor obține prețuri mai bune*".

Cu suma de 3,5 miliarde lei se estima amenajarea portului și a bazei navale la Tașaul, comparativ cu circa 3 miliarde de lei cât ar fi necesitat sporirea capacității portului Constanța, fără a rezolva problema adăpostirii navelor Marinei Regale. În aceste condiții, M.A.M. a adoptat soluția construirii unui port comercial modern și totodată a unei baze navale pe Lacul Tașaul, cu anexa sa, Lacul Gargalâc. Proiectul data de la începutul anului 1930. Astfel, la 13 februarie 1930, R. Goodden, ataşatul militar britanic la București, a avut o discuție pe această temă cu viceamiralul Vasile Scodrea, comandantul Marinei Militare între anii 1925-1934. Proiectul a fost susținut ulterior atât de amiralul englez R.G.H. Henderson, al treilea lord naval al Amiralității cât și de inginerul francez Wattier.

În paralel, era susținută ideea construirii unui canal care să unească portul Tașaul cu Dunărea „*pentru ca mărfurile din zona liberă să poată lua după nevoie fie calea mării, fie calea Dunării, spre Europa Centrală sau invers*". Acest imperativ se justifica atât din punct de vedere economic cât și din cel militar[5].

Teama că proiectul ar fi afectat interesele naționale, restricțiile impuse capitalurilor engleze, poziția Angliei la Conferința dezarmării, situația incertă a Strâmtorilor și opoziția manifestată de Franța au condus la amânarea punerii în aplicare a proiectului.

În luna ianuarie 1937, prin două memorii adresate Regelui Carol al II-lea, locotenent-comandorul Matila Costiescu Ghyka[6] arăta că Amiralitatea britanică continua să fie interesată de realizarea planului Henderson. În aceste împrejurări, Regele a cerut M.A.M. să reanalizeze acest proiect, viceamiralul Ioan Bălănescu, comandantul M.R.R. în perioada 1934-1937, efectuând în acest scop, în iulie 1937, o vizită de studii în Anglia.

Lucrările au început în luna mai 1938, construcția fiind eșalonată pe trei ani. Suprafața noului port urma să atingă 2 590 ha, mult mai mare decât cea a

---

Gheorghe și Tașaul. Pe lângă faptul că țărmul era stâncos, Mangalia prezenta dezavantajul strategic că era prea aproape de frontiera bulgară. Orientarea Lacului Tașaul (Est-Nord), plasarea la 24 km Nord de Constanța și înălțimile înconjurătoare care avantajau apărarea pe uscat și cea antiaeriană, posibilitatea construirii unei rade exterioare portului prin instalarea unui dig derivat pe linia NS de la Capul Midia, au dat câștig de cauză acestuia.

[5] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 1607, f. 6-7.

[6] Matila Costiescu Ghyka (1881-1965), ofițer de marină, matematician și estetician român, fost ataşat naval la Petersburg și Londra. Stabilit în Franța, a fost unul dintre precursorii „esteticii informaționale" și al „poeticii matematice". A elaborat o teorie matematică a formelor cu valoare estetică („Estetica proporțiilor în natură și în arte") și studii asupra funcțiilor ritmului („Eseuri despre ritm").

www.ziuaconstanta.ro

portului Constanța (74 ha)[7]. Execuția lucrării era proiectată în trei etape: construcția avanportului, prin amenajarea digurilor de Nord și de Sud; tăierea istmului și intrarea în lac printr-un canal navigabil; construcția cheurilor și realizarea navigabilității pe întreaga suprafață a lacului. Concomitent, urma să se realizeze infrastructura portuară, cu clădiri, ateliere, comandamente, școli etc.

Solemnitatea punerii pietrei de temelie a noului port, care urma să se numească Portul „Carol al II-lea", a avut loc la 15 august 1939, de Ziua Marinei. Noua bază navală, a cărei amenajare era estimată la 3,5 miliarde lei, urma să îndeplinească atât funcții militare cât și civile. Portul făcea parte dintr-un sistem de lucrări care urma *„să facă posibilă atragerea spre România a curenților comerciali ai Europei și ai Extremului Orient"*. Acest sistem de lucrări includea și construcția Canalului „Carol al II-lea" Tașaul-Cernavodă-Dunăre, menit să realizeze conexiunea cu rețeaua existentă și proiectată în Europa Centrală, în special de către Germania și realizarea legăturii cu Marea Baltică, prin Brațul Sfântu Gheorghe, respectiv prin râurile Prut, Nistru sau Vistula[8].

Suprafața bazinului portului comercial, proiectat pentru nave cu un pescaj de 10 metri, urma să fie de 130 ha, la care se adăugau 215 ha platforme portuare. Din păcate, cu cei 400 milioane lei alocați inițial, nu s-a reușit decât procurarea utilajelor, amenajarea carierelor, construirea a 32 km de cale ferată, 12 km de șosea, clădiri pentru personal și amenajarea a 6.062 metri de diguri.

Izbucnirea celui de-al doilea război mondial și prăbușirea regimului carlist au determinat sistarea, în anul 1939, a lucrărilor la sistemul Tașaul-Gargalâc-Tăbăcărie.

Din aceleași cauze, traficul de mărfuri prin portul Constanța a scăzut în 1942 de 15 ori față de cel din anul 1939[9].

Anul	1939	1940	1941	1942	1943
Intrări	166.602	215.633	221.400	114.433	152.196
Ieșiri	3.478.943	1.843.901	383.060	131.886	124.529
Total	3.645.545	2.059.554	604.460	246.319	276.725

În domeniul **transporturilor navale**, la începutul anului 1941 România dispunea de un parc de vase maritime cu un tonaj registru net de 66 718 tone și o putere de 91 786 C.P., cu o capacitate de transport de 139 452 tone.

---

[7] Ion Ciupercă, *Problema construirii unei baze navale în România (1919-1939)*, în *România în fața recunoașterii unității naționale. Repere*, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza", Iași, 1996, p. 89.

[8] *Ibidem*, p. 90.

[9] Ing. Ismail, *Contribuția portului Constanța la înfrângerea forțelor hitleriste. Situația portului Constanța în timpul ocupației germane*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 464, 26 septembrie 1946, p. 2.

www.ziuaconstanta.ro

Categoria de vase	Număr bucăţi	Tonaj registru net	Încărcătură (tone)	Putere C.P.
Călători	5	11.367	3.450	49.300
Mixte	8	21.768	48.800	19.000
Marfă	12	24.862	61.480	16.486
Tancuri petroliere	3	8.721	25.722	7.000
Total		66.718	139.452	91.786

Parcul fluvial cuprindea 25 nave de călători, 95 remorchere, 548 motoşlepuri şi şlepuri, două mototancuri şi 69 tancuri de petrol. În timpul campaniei din Est, în baza unui contract încheiat între Societatea germană de navigaţie D.D.S.G. şi S.S.M., guvernul român a închiriat aliatului german 90 de nave fluviale, proprietate de stat şi particulare. Dintre acestea, 24 au fost distruse în timpul războiului[10].

Mareşalul Ion Antonescu

La dispoziţia misiunii navale germane au fost puse de către guvernul român navele „ARDEALUL", „SUCEAVA", „DANUBIUS", „SULINA", „CARPAŢI" şi alte mijloace de transport maritime şi fluviale. La refuzul Germaniei de a plăti chiria acestor vase, la 16 iunie 1944 Ion Antonescu a cerut ca germanii *„să plătească folosinţa oricărui bun românesc particular sau de stat şi să asigure despăgubirea particularilor sau statului prin înlocuirea lui la timp, conform principiului ce am pus la începutul războiului"*. Atitudinea mareşalului

[10] Dumitru Şandru, J. Benditer, I. Saizu, *Contribuţii la cunoaşterea situaţiei economice a României în perioada dictaturii militaro-fasciste (6 septembrie 1940-23 august 1944)*, în *„Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie „A.D. Xenopol"* Iaşi, tom III/1966, Editura Academiei R.S.R., p. 116-117.

www.ziuaconstanta.ro

Ion Antonescu a fost motivată de refuzul formulat la 19 mai 1943 de Statul Major Naval German de a nu fi de acord cu plata chiriei pentru nava „DANUBIUS", care s-a scufundat pe timpul operațiunii de evacuare din Crimeea, procedeu calificat de mareşal drept *„un act de piraterie"*[11].

2. *Marina națională - de la vocație la politică de stat. Rolul şi competențele Ligii Navale Române*

Ideea înființării unei Ligi Navale în România, asociată cu nevoia construirii unei nave-şcoală care să înlocuiască bricul „MIRCEA", datează încă din anul 1914 şi a fost sugerată de generalul Grigore Crăiniceanu, ministru de Război între anii 1909-1910 şi amiralul Sebastian Eustațiu, comandantul Marinei Militare în perioada 1909-1917. În propunerea înaintată de aceştia Consiliului de Miniştri, era dat exemplul Germaniei, Angliei, Franței, Italiei şi Australiei care au contribuit la dezvoltarea flotelor naționale *„prin formarea unor ligi navale... destinate să adune prin subscrieri sume însemnate pentru construcții de bastimente militare. În credința că neamul românesc va fi în stare a face asemenea jertfe pentru mărirea prestigiului său, am onoare a vă ruga, domnilor miniştri, a încuviința ca să se facă un apel către Țară şi a hotărî forma cea mai potrivită pentru adunarea fondurilor"*[12].

Un pas important în punerea în aplicare a unui asemenea proiect l-a constituit înființarea în anul 1921 a Yacht Clubului Regal Român (Y.C.R.R.) prezidat de viitorul Rege Carol al II-lea. La 13 martie 1927, în locuința contraamiralului Ioan Coandă, un comitet de inițiativă alcătuit din viceamiralul Vasile Scodrea, prof. univ. Marin Ştefănescu, comandorii Aurel Negulescu şi Mihail Negru şi gazda reuniunii, a hotărât constituirea L.N.R. Printr-un apel de suflet către potențialii membri, comitetul îi invita să participe la şedința de constituire. Aceasta a avut loc joi, 7 aprilie 1927, la ora 17.00 în Palatul Camerei de Comerț din str. Bursei nr. 4 din Capitală. Cu acest prilej, prin intermediul unui apel lansat prin presă, au fost făcute cunoscute programul şi intențiile L.N.R.: *„Facem dar un călduros apel la toți oamenii iubitori de neam care doresc înălțarea puterii noastre maritime la rangul corespunzător misiunii istorice şi civilizatoare ce avem de îndeplinit la gurile Dunării şi în Marea Neagră şi îi rugăm să se înscrie în Liga Navală Română"*.

---

[11] Dumitru Şandru, I. Saizu, *Unele aspecte privind consecințele economice ale prezenței trupelor germane în România (1940-1944)*, în *„Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie „A.D. Xenopol"* Iaşi, tom IV/1967, Editura Academiei R.S.R., p. 142-143.

[12] *„Marea Noastră"*, Anul VII, nr. 2-3/1937, p. 27.

www.ziuaconstanta.ro

Sigla Ligii Navale Române, aşa cum apare pentru prima oară publicată pe coperta revistei „*Marina*" (Nr.1-3/1949)

Actul constitutiv al L.N.R. a fost întocmit şi legalizat la 29 februarie 1928, în pretoriul Secţiei a II-a Notariat a Tribunalului Ilfov. Liga Navală Română a dobândit personalitate juridică prin sentinţa nr. 11 din 8 martie 1928 a aceleiaşi instanţe, urmând să fie condusă de un comitet central. Sediul iniţial al L.N.R. a fost în Bucureşti, Calea Rahovei nr. 23. Printre obiectivele acestei asociaţii culturale şi patriotice s-au numărat:

- să dezvolte neîntrerupt şi în toate direcţiile puterea maritimă română a Marinei de Război şi Comerciale, porturile fluviale şi maritime, căile de acces la litoralul mării şi a râurilor navigabile etc;
- să lupte pentru realizarea programului naval al Marinei Naţionale şi al Aviaţiei Navale;
- să cultive, să răspândească şi să întreţină vie tuturor românilor dragostea pentru starea şi viaţa marinărească;
- să studieze şi să sugereze soluţii potrivite cu interesele naţionale în problemele economice, tehnice şi marinăreşti în atingere cu marea naţională şi râurile navigabile;
- să formeze o conştiinţă puternică marinărească dezvoltând şi încurajând navigaţii de studii şi de plăcere, sporturi nautice, yachting, regate, şcoli de înot etc., călătorii pe râurile plutitoare şi pe mări precum şi organizarea de mari călătorii;
- să creeze o viaţă maritimă pe litoralul românesc şi să dezvolte industria şi comerţul pescuitului;
- să contribuie la înfiinţarea de instituţii şi şcoli nautice pentru formarea ofiţerilor, mecanicilor, marinarilor şi piloţilor necesari navelor Marinei şi Aviaţiei comerciale române;
- să stăruiască şi să sprijine constituirea de asociaţii sau societăţi civile sau de orice fel care au drept scop crearea şi facerea de traficuri cu nave de transport pe apă, mijloace de transport pe uscat sau prin aer, înfiinţarea de instalaţii în porturi, canale, faruri, radiofaruri, semafoare, posturi şi staţii de salvare precum şi orice lucrări necesare pe litoral în vederea trebuinţei şi siguranţei navigaţiei;

www.ziuaconstanta.ro

- să sprijine înființarea de șantiere, arsenale navale, construcții de vase de război și de comerț fluvial și maritim, hidroavioane precum și toate trebuitoare pentru înființarea și susținerea unei puternice Marine;
- să înființeze și să sprijine instituțiile de credit maritim și a caselor pentru ajutorul marinarilor;

Viceamiralul Vasile Scodrea, vicepreşedinte al Ligii Navale Române

- să întemeieze un institut pentru studiul hidrografiei și oceanografiei în Marea Neagră ținându-se în legătură cu institutele similare din străinătate;
- să înființeze o Academie de Științe Maritime.

În prima adunare generală desfășurată la 22 martie 1928, în prezența A.A.L.L.R.R. Principele Nicolae și Principesa Ileana, Regina Maria a fost proclamată ca patroană a L.N.R. Primul comitet de conducere al Ligii a fost compus din generalul Paul Angelescu - preşedinte, viceamiralii Vasile Scodrea și Constantin Bălescu - vicepreşedinți, contraamiralul Ioan Coandă, prof. univ. Marin Ştefănescu, ing. inspector general I. Vardala, comandorul Ioan Bălănescu - membri, comandorul Nicolae Păiş - secretar general și comandorul Angelo Teodorescu - casier[13].

Până la sfârşitul anului au fost înființate filiale la Galați, Brăila, Constanța și Călărași. La Constanța, generalul de divizie adjutant Paul Angelescu a destinat un etaj al hotelului „Carol" pentru instalarea Ligii și a Y.C.R.R.

[13] *Ibidem*, p. 9.

www.ziuaconstanta.ro

În perioada 1929-1931, activitatea L.N.R. a fost redusă din cauza crizei financiare, a lipsei unui local propriu şi a unui organ de publicitate. Activitatea centralei s-a revigorat o dată cu alegerea ca secretar general a comandorului Eugeniu Botez (Jean Bart). Prin bunăvoinţa generalilor Amza Ştefănescu şi Nicolae Samsonovici, sediul s-a mutat în localul Asociaţiei Ofiţerilor de Rezervă, iar în locul „Revistei Marinei", în aprilie 1931 a apărut „România Maritimă şi Fluvială", *organ de propagandă şi apărare a intereselor naţionale pe apă*. În acest spirit au fost tipărite un calendar, o hartă a ţării cu desene de propagandă, „Albumul navelor române" de căpitan Dimitrie Ştiubei şi broşura „O corabie românească. Nava-şcoală bricul „MIRCEA" de Jean Bart. Totodată, au apărut noi secţii la Sulina, Giurgiu şi Otelec-Pustiniş. La insistenţele scriitorilor Emanoil Bucuţa şi Apostol D. Culea, în anul 1933 Dimitrie Gusti, în calitate de ministru al Instrucţiunii, a recunoscut L.N.R. ca societate de propagandă şi cultură naţională, a dispus ca înotul să fie obligatoriu în şcolile din localităţile riverane cursurilor de apă şi a stabilit ca anual, în luna iunie, să se serbeze, după un program bine definit, Ziua Apelor. Cu concursul Ligii, în anul 1932 a luat fiinţă Cercetăşia marinărească.

În anul 1933, Carol al II-lea a acceptat preşedinţia activă a L.N.R. Datorită acestui imbold, numărul secţiilor a crescut la 12. Pe lângă tipărirea revistei, transformată în mai 1934 în „Marea Noastră", Emil Oprişan a editat un „Dicţionar marinăresc" în patru limbi, Jean Bart a lansat „Cartea Dunării", s-a tipărit un calendar de perete şi au fost înfiinţate 10 biblioteci pentru navele de război. În acest an s-au extins colaborarea şi schimburile culturale cu ligile europene de profil, o delegaţie română participând la festivităţile organizate de Liga Navală Poloneză la Varşovia şi Gdansk, în anii 1933 şi 1934.

În anul 1934, problema localului L.N.R. a fost soluţionată prin atribuirea gratuită a unui apartament în imobilul Băncii Naţionale Române din str. Eugen Carada nr. 7. Cu banii adunaţi din subscripţie publică, la 23 august Liga a instalat un catarg cu pavilionul tricolor şi a donat un aparat de radio şi o bibliotecă pichetului de grăniceri şi paznicilor farului de pe Insula Şerpilor.

Acţiunile de popularizare au fost susţinute prin participarea cu un stand la expoziţia O.N.E.F. alături de Liga Navală Poloneză şi apariţia unor noi lucrări de mare ţinută ştiinţifică, precum „Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre" de Mihail Negru, „Marea" de Radu Ciocârdel şi „Libertatea mărilor şi prizele maritime" de comandor Preda Fundăţeanu.

O delegaţie a Ligii a participat la Ziua Mării în Polonia, o alta a făcut un pelerinaj la Belgrad pentru a aduce un omagiu eroilor români căzuţi pe teritoriul Iugoslaviei iar la 15 august, de Ziua Marinei, în prezenţa Regelui Carol al II-lea, la Mamaia a fost inaugurat sediul Societăţii SALVAMAR.

www.ziuaconstanta.ro

Premarinarul Pandele Mişcu din Constanța

În anul 1936, primăria municipiului Constanța a donat ligii un teren cu o suprafață de 2 300 metri pătrați la Mamaia, cu destinația de bază sportivă. În parcul Oteleleşanu a fost organizată **prima expoziție marinărească din România,** care a oglindit fidel progresele înregistrate de Ligă pe linia propăşirii dragostei față de marină[14]. De asemenea, liga a lansat un apel pentru strângerea de fonduri pentru noua navă-şcoală „MIRCEA".

„*Intrați în concertul general al popoarelor, trebuie să înțelegem că întregirea noastră teritorială nu însemnează totul* - sublinia comandorul adjuntant Preda Fundățeanu în anul 1937 - *atâta vreme cât nu asimilăm în ființă, în organismul şi spiritul nostru* marea. *Dar această asimilare nu este numai o chestiune de program, de organizare sau de activitate. El este mai întâi de toate o chestiune de spirit. Ne este necesar în primul rând acel spirit care trebuie să stea la baza oricărei întreprinderi, oricărei instituțiuni şi oricărei creațiuni, spirit care dă impuls şi direcție energiilor*"[15].

Pledoaria acestui erudit marinar pornea de la faptul că „*În această zonă a pulsat o viață marinărească, o viață care s-a manifestat în direcția preocupărilor marinăreşti, pescuit, transporturi pe apă, treceri de oameni şi mărfuri peste apă, viață care şi-a urmat ritmul, s-a repetat în împrejurări similare şi a influențat formația politică la apărarea intereselor locale şi naționale. Din această populație s-a recrutat personalul monoxilelor primitive, a şeicilor, a acelor speciale bărci lungi şi înguste ale muntenilor şi moldovenilor de mai târziu.*"

---

[14] *Ibidem*, p. 28-31.

[15] Comandor adjutant Preda C. Fundățeanu, *Liga Navală*, în „*România Militară*", Anul LXXIV, nr. 11, noiembrie 1937, p. 13.

www.ziuaconstanta.ro

Întrucât vitregia vremurilor ne-a despărţit trei secole de gurile Dunării şi de mare, despărţire care a fost fatală pentru dezvoltarea mentalităţii noastre marinăreşti, L.N.R. a încurajat şi susţinut în primii 10 ani de activitate cercetările şi studiile de apă, a creat muzeul maritim, acvariul de la Constanţa, a contribuit la înfiinţarea bibliotecilor marinăreşti, a iniţiat excursiile pe apă, a propus şi iniţiat Ziua Apelor şi a susţinut expoziţiile cu tematică marinărească. În decursul anilor, L.N.R. s-a străduit să urmeze exemplul Ligii Navale Poloneze care avea 400 000 de membri, patru reviste cu tiraje între 250 000 şi 50 000 de exemplare şi care, prin colectele organizate la Ziua Mării, a contribuit substanţial la construcţia velierului-şcoală cu cinci catarge „ELEMKA" şi altor nave de război. De asemenea, Liga Navală Iugoslavă, cu 100 000 de membri permanenţi şi 130 000 de simpatizanţi, a susţinut, prin strângerea de fonduri, construcţia navei-şcoală „JADRAN" şi câtorva hidroavioane.

Cu numai 5 000 de membri, L.N.R. a declanşat campania pentru strângerea de fonduri necesare pentru achiziţionarea noii nave-şcoală „MIRCEA", având concursul Regelui Carol al II-lea care era convins că *„Marina nu este un lux, e un organism viu, o şcoală de energie, o şcoală de supremă camaraderie şi sacrificiu, un fapt concret, o întreagă mentalitate, o educaţiune"*[16].

În anul 1938, numărul filialelor a crescut la 25. Până la 15 iunie 1938 Liga adunase 5 611 120 lei pentru nava-şcoală „MIRCEA".

A doua iniţiativă a L.N.R. a fost ridicarea unui monument dedicat eroilor marinari căzuţi la datorie, comitetul de acţiune fiind prezidat de generalul adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului şi Marinei. De asemenea, L.N.R. a continuat colaborarea cu Ligile belgiană, bulgară, engleză, franceză, italiană, iugoslavă, olandeză şi poloneză. Pentru capacitarea interesului faţă de problematica apelor, Liga a lansat suplimentul „Marea Noastră pentru Tineret".

În anul 1939 L.N.R. avea 38 de filiale. La 23 aprilie, sediul centralei L.N.R. a fost mutat în localul din str. Spiru Haret nr. 6, pus la dispoziţie gratuit de B.N.R.[17].

În urma evenimentelor din iunie şi august 1940, Liga a pierdut 14 filiale. La 1 mai, Liga a deschis în sala Ministerului Propagandei expoziţia de fotografii şi stampe „Marina Română de ieri şi de azi", organizată de locotenent-comandorul Dimitrie Ştiubei şi G. Olszewschi. Sub patronajul ligii, pe 8 mai sala Ateneului Român a găzduit un concert susţinut de orchestra simfonică a armatei, dirijată de locotenent-colonelul Egizzio Massini, cei 74 000 de lei încasaţi fiind destinaţi realizării Monumentului Marinarilor[18].

---

[16] *Ibidem*, p. 20.
[17] *„Marea Noastră"*, Anul IX, nr. 2-3/1940, p. 67.
[18] Idem, nr. 4-5/1941, p. 75.

www.ziuaconstanta.ro

Viitorul Rege Mihai I, acompaniat de comandorul Preda Fundăţeanu, la inaugurarea expoziţiei nautice de la sediul F.R.S.N. (10 iunie 1938)

În anul 1942 Liga număra 32 filiale. La 2 aprilie 1941, locotenent-comandorul Dimitrie Ştiubei a organizat o interesantă expoziţie de picturi marine în sala Dalles iar pe 4 aprilie, sub patronajul L.N.R., la Opera Română a avut loc spectacolul „Vasul fantomă", parte din fondurile realizate fiind donate preşedinţiei Consiliului de Miniştri pentru ajutorarea familiilor ostaşilor căzuţi la datorie.

Prin sentinţa nr. 13 din 28 mai 1941, Tribunalul Ilfov a aprobat modificările aduse statutului L.N.R., votate în adunările generale extraordinare din 19 mai 1940 şi 9 februarie 1941. La 15 ianuarie 1942, contraamiralul adjutant Nicolae Păiş, subsecretar de stat al Marinei, a fost ales preşedinte activ al L.N.R[19].

În anul 1943 Liga avea 43 de filiale. Numărul membrilor a crescut de la 5 200 în 1937 la 12 000 în 1943. Anul următor, în cele 39 de filiale activau 9 700 de membri[20].

În 1945 numărul filialelor s-a redus la 31. După bombardamentul care a distrus localul B.N.R., sediul L.N.R. s-a mutat temporar în holul S.S.M.[21]

---

[19] Idem, nr. 1-2/1942, p. 2.
[20] Idem, nr. 3-4/1944, p. 66.
[21] Idem, nr. 4-6/1945, p. 55-56.

www.ziuaconstanta.ro

În 1945, prin editorialul „Marea Noastră în slujba democrației", comandorul Eugeniu Săvulescu, directorul E.C.P. din S.S.M. anunța deja iminenta „*schimbare de drum*" a L.N.R. În urma unei înțelegeri între amiralul Petre Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat al Marinei și viceamiralul (r) Nicolae Păiș, președintele L.N.R. se stabiliseră „*modalitățile de colaborare între Subsecretariatul de Stat al Marinei și Ligă, în condițiile prevăzute în articolul 7 din Statutul Ligii Navale Române*". Astfel, Liga urma să se înscrie „*pe drumul realizărilor democratice, pentru a contribui la crearea acelui* spirit nou *care va trebui să călăuzească țara și Marina de mâine*"[22].

În anul 1946 nu mai activau decât 19 filiale. Liga a făcut o intervenție prin S.S.M. pentru ca o delegație să fie primită de A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S. în România, în vederea sensibilizării guvernului de la Moscova pentru a retroceda nava-școală „MIRCEA", construită din inițiativa L.N.R.

În urma donației soților Eliza și Toma Gâlcă, Liga și-a instalat sediul în apartamentul 7 al imobilului din str. Wilson nr. 15[23].

Adunarea generală a L.N.R. desfășurată duminică, 26 mai 1946, în sala de festivități a S.S.M. a ratificat proclamarea ca membri de onoare a dr. Petru Groza, președintele Consiliului de Miniștri, Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul Comunicațiilor, generalului Constantin Vasiliu-Rășcanu, ministru de Război și Ion Gheorghe Maurer, subsecretar de stat la Comunicații, „*pentru străduința pusă la Moscova și încununată de succesul retrocedării a parte din navele noastre de război și de comerț*[24]."

În ședința din 23 iunie 1946, Comitetul Central a L.N.R., întrunit după adunarea generală extraordinară, l-a ales ca vicepreședinte pe contraamiralul Nicolae Cristescu, „*vechi și inimos ligist*".

În 1947, Liga Navală mai avea pe hârtie, circa 10 filiale, cu un număr de 5 000-6 000 membri, în majoritate din burghezie și ostili regimului de democrație populară. Singura activitate era scoaterea unei reviste adresată tineretului, cu conținut impropriu.

În anul de grație al abolirii monarhiei, la 28 septembrie 1947, L.N.R. a organizat în București o adunare generală extraordinară, care a marcat începutul schimbării destinului său[25].

Ședința a fost deschisă la ora 10.00, în sala de festivități din Comandamentul Aeronauticii din Bd. Brătianu nr. 21, de amiralul Petre Bărbuneanu, președintele Comitetului Central. Constatând că adunarea îndeplinea condițiile statutare, acesta a dat citire „Dării de seamă privind activitatea L.N.R. în intervalul 1 aprilie-15 august 1947".

---

[22] „*Marea Noastră*", Anul XIV, nr. 11-12/noiembrie-decembrie 1945, p. 131.
[23] Idem, nr. 4-6/1946, p. 57.
[24] Idem, nr. 4-6/ aprilie-iunie 1946, p. 58-59.
[25] În anunțul publicat în „Marina Nouă" de sâmbătă, 27 septembrie 1947, se preciza: „*Printre altele, vechiul comitet a apreciat că pentru o întărire a activității ligii este absolut necesară o reîntinerire a cadrelor de conducere, care să meargă în ritm cu aspirațiile adânc democratice ale poporului și că această împrospătare să se facă în cel mai scurt timp*".

www.ziuaconstanta.ro

S-a dat apoi citire raportului cenzorilor care a fost admis de adunare, după care preşedintele comitetului a depus demisia întregului comitet, pentru a se alege un nou comitet, în conformitate cu statutul nou care urma să fie votat de adunarea generală extraordinară.

Ca urmare, s-a procedat la alegerea unui birou, compus din comandorul Eugeniu Săvulescu - preşedinte, locotenent-comandorul Nicolae Stoenescu, colonelul Nicolae Pilarino, doctorul Nicolae Borcea, căpitanul de port Dumitru Şerban, avocatul Vintilă Ardeleanu - membri, căpitanul Dumitru Neamţu - secretar, care au procedat la votarea noilor statute şi alegerea unui nou comitet.

Noul statut a fost votat pe capitole şi articole, cu mici modificări, în unanimitate.

Ca membri în noul comitet au fost aleşi Vasile Luca, Săceanu Savin, comandorul Săvulescu Eugeniu, locotenent-comandorul Stoenescu Nicolae, căpitan-comandorul Stănescu Gh., căpitanul de port Şerban D., avocaţii Vintilă Ardeleanu şi Bilciurescu Alexandru, amiralul (r) Constantin Negru, doamnele Nadejda Maior Ionescu, Alexandra Comandor Marinescu şi Florica Popovici, Nicolae Vasile, ing. Ioniţă Gr. Ioan, Frăţilescu D.,Voicu Stoian, căpitan-comandorul Ciolac Grigore, locotenent-comandorul Dumitrache Aurel, plutonierul Constantinescu Fochian, Eremia Dumitru, ing. Dumitrescu Gh., maistrul (r) Nicolae Aurel, Păntăluţă Ioan, doctorul Nicolae Borcea, căpitan-comandorul Antonescu Toader, căpitanul ing. Marteş Grigore, amiralul (r) Negulescu Aurel şi doamna Constantinescu Monof Viorica.

S-a hotărât ca numărul de membri până la 31 să fie completat prin cooptări făcute de comitet, din elementele valoroase ale Ligii.

Ulterior s-a depus spre aprobare adunării lista în bloc a noului comitet, care a fost votată în unanimitate.

Ca cenzori au fost aleşi Marin Ştefan, colonelul int. Dumitrescu Emil, domnişoara Ciovică Georgeta iar ca cenzori supleanţi Tomescu Ioan, colonelul Pilarino Nicolae şi ing. Inculeţ Antoneta.

Membrii comitetului urmau să fie prezenţi în ziua de 6 octombrie 1947, la ora 10.00 la sediul L.N.R.[26].

La 23 decembrie 1947, dintr-o adresă expediată Căpităniei Portului Constanţa, semnată de preşedintele Comisiei Interimare a L.N.R. Constanţa, Mitrofan, directorul SOVROMTRANSPORT şi de secretarul general, locotenent-comandorul Nicolae Tudor, comandantul secund pentru Educaţie, traspar noile orientări privind schimbarea de drum radicală a acestei organizaţii: *„L.N.R., organizaţia pentru propagarea ideii de Marină în cele mai îndepărtate colţuri ale ţării noastre, îşi reîncepe activitatea reconstituindu-se pe baze noi, acele baze pe care trebuie să se întemeieze o organizaţie de mase, într-un regim democratic. Oraşul Constanţa, primul port al României, trebuie să servească pentru această activitate de focar şi generator de idei şi acţiuni în scopul urmărit de organizaţia L.N.R.*

[26] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2213, f. 240-241.

www.ziuaconstanta.ro

Pentru îndeplinirea acestui scop, s-a constituit o Comisie interimară care să întocmească un plan de lucru şi să treacă la activitate în teren şi care să caute să antreneze un număr cât mai mare de cetăţeni din populaţia Constanţei, ştiut fiind că L.N.R. va îndeplini- înainte de toate- un rol de luptă patriotică"[27].

La 28 octombrie 1947, Ministerul Comunicaţiilor, de acord cu Marina Militară şi Direcţia Marinei Comerciale, a provocat o decizie a Ministerului de Justiţie, prin care comitetul era dizolvat şi se numea la conducerea Ligii o Comisia Interimară.

Comisia Interimară şi-a asumat dreptul de a reorganiza funcţionarea Ligii Navale Române pe baze democratice, de a modifica statutele în forma corespunzătoare schimbărilor structurale ale Statului, de a trece pe baze noi la reorganizarea filialelor şi de a trasa sarcini noi acestui organ.

Comisia Interimară nu şi-a putut îndeplini aceste sarcini decât în foarte mică măsură, din cauza faptului că membrii Comisiei Interimare erau ocupaţi în profesional şi au considerat activitatea Ligii ca o sarcină cu totul secundară şi mai ales prin abaterile făcute faţă de partid care a dus la scoaterea lor din funcţii şi din Comisia Interimară.

Este astfel de semnalat cazul preşedintelui Comisiei Interimare, ing. Sabin Săceanu, scos de la Ministerul Comunicaţiilor, cazul lui Spireanu, de la Uniunea Sindicală Porturi şi Transporturi, iar în ultimul timp al locotenent-comandorului Nicolae Stoenescu.

Comisia Interimară nu a mai putut fi întrunită pentru şedinţa de lucru din iulie 1948 şi astfel conducerea Ligii a rămas efectiv în mâinile unui colectiv restrâns din Secretariat. Acest colectiv trebuia să editeze o revistă, organ oficial de propagandă al Ligii Navale, cu sumele colectate de la membri prin filiale şi să menţină existenţa acestui organism în destrămare. Pe de altă parte, Ministerul Comunicaţiilor, prin persoana unui anume Măgureanu de la Biroul Presă, a început să saboteze organul Ligii, intenţionând să transforme Liga Navală Română în Asociaţia Sportului Nautic Popular (A.S.N.P.), pendinte în totalitate de Ministerul Comunicaţiilor, neglijând celelalte scopuri ale Ligii şi mai ales obiectivele urmărite de Marina Militară.

Această situaţie din centrala Ligii Navale s-a resimţit la filiale, care au început să se abată de la linia trasată iniţial de Comisia Interimară şi care au dus până la desfiinţarea de către organele de partid a uneia din filiale (cazul filialei Constanţa).

Faţă de noua structură a statutului L.N.R., scopurile platonice, enunţate în vechiul statut nu mai corespundeau.

În Republica Populară Română, scopurile unei organizaţii în „legătură cu apele, marea şi Marina" trebuiau să devină dinamice şi constructive. „*Ea trebuie să ajute poporului nostru muncitor să înveţe folosirea elementului apă, pentru ridicarea producţiei şi productivităţii muncii, pentru întărirea schimburilor*

---

[27] Direcţia Judeţeană a Arhivelor Naţionale (în continuare se va cita D.J.A.N.) Constanţa, fond Căpitănia Portului Constanţa, dosar nr. 226/1948, f. 11.

www.ziuaconstanta.ro

economice cu țările socialiste și în drum spre socialism, contribuind astfel la întărirea legăturilor de prietenie între ele.

Învățarea folosirii apelor trebuie să ducă la ridicarea nivelului de cunoștințe a întregului popor muncitor chemat astăzi la conducerea treburilor obștești.

De asemeni, lupta contra imperialismului format din țări coloniale și puteri maritime, impune dezvoltarea unei Marinei Comerciale și Militare corespunzătoare, dezvoltare ce trebuie să fie urmarea firească a eforturilor de muncă ale întregului popor muncitor".

Ținând seama de schimbările structurale ale statului și de drumul trasat R.P.R., scopurile actuale ale acestui organ erau:

a. să ducă o acțiune de orientare și documentare asupra problemelor Dunării, Mării Negre și a apelor noastre din punct de vedere militar, politic, economic, tehnic, social și educativ;
b. să lămurească și să mobilizeze poporul muncitor pentru folosirea apelor în sectorul comunicațiilor pe apă, în agricultură, prin irigații, îndiguiri, canale, în sectorul industrial prin dezvoltarea energiei hidroelectrice;
c. să mobilizeze o parte a poporului muncitor pentru munca în porturi, în șantiere navale și pentru dezvoltarea pisciculturii;
d. să familiarizeze tineretul cu Marina și să-l inițieze în viața marinărească, care să ușureze recrutarea de cadre și personal pentru Marina Militară și Marina Comercială;
e. să popularizeze prin toate mijloacele și de comun acord cu O.S.P., natația și toate celelalte sporturi nautice (canotaj, vele, turism nautic și ambarcațiuni cu motor), care să devină sporturi nautice populare de masă, când dezvoltarea industrială și economică o va permite.

Față de aceste sarcini, structura veche a Ligii Navale era considerată necorespunzătoare. L.N.R. „*nu mai poate exista ca asociație particulară trăind din cotizațiile membrilor și nici nu mai poate avea membri de onoare și donatori din burghezie și din bogătași care să-și justifice titlul prin banii debursați. Însăși denumirea de Liga Navală Română nu mai poate fi menținută,* această denumire fiind legată de fosta familie de Hohenzollern, *căci încă de la înființare Liga fusese pusă sub patronajul acestei familii de tristă aducere aminte. Pe de altă parte, proiectul Ministerului Comunicațiilor de a o transforma într-o Asociație a Sportului Nautic Popular, depinzând în întregime de acel departament, pe lângă că ar însemna un conflict cu O.S.P., care are o secție de sporturi nautice, ar neglija tocmai obiectivele principale arătate mai sus*".

Scopurile expuse erau considerate multilaterale și îmbrățișând mai multe ramuri de activitate, care intrau în atribuția mai multor departamente. Atașând-o unui singur departament, aceste scopuri nu ar mai putea fi în întregime atinse.

Din aceste scopuri rezultă că sunt interesate a participa la dezvoltarea și funcționarea unei organizații care să le aducă la îndeplinire, în afară de M.Ap.N. și Marina Militară, Ministerul Comunicațiilor, Ministerul Industriei, Ministerul

www.ziuaconstanta.ro

Comerțului și Alimentației, Ministerul Învățământului Public, Ministerul Agriculturii și Ministerul Artelor și Informațiilor.

Rezultă deci că acest organ trebuie să depindă de departamentul diriguitor și coordonator al acestor departamente, adică de Preşedinția Consiliului de Miniştri.

Ca urmare, se propunea:

a. desființarea Ligii Navale Române;
b. înființarea unei organizații denumită Organizația Navală Populară, prescurtat O.N.P.;
c. alipirea acestei organizații la Preşedinția Consiliului de Miniştri;
d. ca formă organizatorică:
- un colectiv de conducere format din elemente alese, din toate departamentele interesate;
- un comitet restrâns de lucru format din activişti scoşi din producție, repartizați de asemeni de către Departamentele interesate;
- trierea membrilor existenți şi îndepărtarea tuturor celor care nu corespund;
- reactivarea filialelor existente şi crearea de noi filiale la oraşe şi sate pe măsura dezvoltării organizației;
- conducerea filialelor să fie încredințată reprezentanților verificați, din departamentele interesate.
e. ca mijloace de existență:
- subvenții de stat;
- cotizațiile membrilor înscrişi;
- veniturile realizate din valorificarea plajelor, strandurilor etc.
f. conducerea şi funcționarea O.N.P.-ului să se facă după un statut elaborat de o comisie numită de comitetul de conducere al organizației."[28]

În această situație, la 6 septembrie 1948, Marina Militară, împreună cu Ministerul Comunicațiilor, a luat inițiativa alegerii unui nou comitet, provocând o adunare generală. Comitetul ales nu a putut trece la realizări din cauza unor elemente din sânul său, care căutau să dea Ligii Navale un drum cu totul străin de scopurile sale.

La 9 decembrie 1948, Secretariatul L.N.R., prin secretarul Resortului Organizatoric, locotenent-comandorul (r) Ion Zaharia şi secretarul Resortului Cultural, căpitanul N. Marinescu, au înaintat comandantului Marinei Militare următoarele propuneri pentru reorganizarea L.N.R.:

„În momentul în care Comisia Interimară numită de Ministerul de Justiție a preluat conducerea Ligii Navale Române în noiembrie 1947, asociația era complet dezorganizată.

Vechea conducere se abătuse până şi de la misiunea principală pe care şi-o propusese L.N.R. la înființare.

[28] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2213, f. 223-228.

www.ziuaconstanta.ro

Înainte de a proceda la redresarea organizației, Comisia Interimară a stabilit numai principial rolul L.N.R. și metodele de lucru, în funcție de situația generală a țării din toamna anului 1947.

Astfel, rolul pe care și-l asuma asociația era: Deșteptarea interesului largilor mase populare pentru mare, pentru căile de comunicație fluviale și maritime, pentru regimul navigației, pentru marină și pentru toate problemele ce se leagă de apele țării noastre.

Metodele de lucru erau următoarele:

- mărirea continuă a numărului membrilor L.N.R. pentru răspândirea în cele mai îndepărtate colțuri ale țării a dragostei pentru ape și pentru marină;
- angajarea contribuției materiale și morale a unei părți cât mai mari din populația țării în vederea realizării scopului principal propus;
- ducerea unei acțiuni de lămurire și documentare a tuturor problemelor ce se leagă de mare și apele țării noastre, în vederea solidarizării marilor mase populare cu aceste probleme;
- încadrarea activității asociației în programul realizărilor democratice ale guvernului, depășind chiar limitele intereselor de ordin național intern și intrând pe făgașul colaborării cu statele democrate vecine și prietene, în frunte cu U.R.S.S.

Atât planul de lucru al Centralei L.N.R. cât și planurile de activitate ale filialelor existente la sfârșitul anului 1947 au fost concepute în spiritul celor arătate mai sus.

„Desfășurarea activității Ligii a fost însă determinată, cum era și normal - precizau raportorii - *de viața socială, politică și economică a Republicii, de evenimentele deosebit de importante care au modificat situația asociației și totodată au arătat precis care trebuie să fie poziția în care să se situeze pe viitor. O serie întreagă de constatări, pozitive și negative, demonstrează aceasta, constatări care, departe de a fi efectele desfășurării activității asociației, sunt indicii pentru modul cum trebuie dirijată activitatea; totodată ele conturează și rolul adevărat pe care trebuie să-l aibă organizația noastră, poziția pe care trebuie să se situeze, organizarea ei, metodele de lucru și obiectivele cele mai apropiate.*

Astfel, concludem că:

- *acțiunea de orientare și documentare asupra problemelor Dunării, Mării Negre și apelor noastre din punct de vedere politic, economic și educativ, acțiune dusă de un organ competent, susținut și bine îndrumat, este de o mare importanță pentru realizarea progreselor muncii sociale în domeniul „vieții apelor". Astfel: căile de comunicație fluviale și maritime cu toate problemele legate de exploatarea, intensificarea, sistematizarea și întreținerea acestora, folosirea apelor curgătoare și stătătoare (canale, ecluze, căderi de apă, uzine hidroelectrice, irigații, îndiguiri, stațiuni piscicole etc.), perfecționări de ordin tehnic sau de organizare a muncii obținute în alte țări, cunoașterea specificului vieții și*

www.ziuaconstanta.ro

muncii în porturi şi pe nave, popularizarea ideii de marină şi de ocupaţiile marinăreşti, precum şi cultivarea în acest domeniu a legăturilor de prietenie cu ţările democratice vecine şi cu adevărat prietene în frunte cu U.R.S.S., toate acestea sunt câteva mari capitole care impun existenţa şi activitatea unui organ competent care să le facă cunoscute oamenilor muncii şi în special tineretului, contribuind (dacă nu chiar determinând) la formarea de cadre care să activeze şi să dezvolte la maximum ceea ce în termeni generali se poate numi „viaţa apelor". Din acest punct de vedere, activitatea unui asemenea organ se impune ca o necesitate de ordin naţional;

- *Liga Navală Română, care a căutat să îndeplinească ceva din acest rol, nu mai trebuie menţinută în organizarea sa actuală (organizaţie de masă) întrucât nu poate corespunde integral structurii unei adevărate organizaţii de masă. Modul de recrutare al membrilor, legătura cu aceştia, domeniul limitat de activitate, condiţiunile materiale actuale neprielnice, şi mai ales lipsa unei strânse legături cu P.M.R., organizatorul şi coordonatorul operei constructive pe care o realizează clasa muncitoare, au condus la întărirea acestei convingeri în colectivul de lucru al Secretariatului L.N.R."*

Întrucât rolul acelui organ de orientare şi propagandă era considerat *„temeinic, constructiv şi mai necesar ca oricând, iar asociaţia L.N.R., în actuala ei organizare, este pe cale de a compromite acest rol prin deficienţele structurale (din care câteva au fost deja atinse)"* cei doi oflţeri propuneau:

- transformarea centralei L.N.R. Bucureşti într-un „Oficiu de propagandă şi orientare marinărească" susţinut de M.A.M. (prin C.M.M.) şi Ministerul Comunicaţiilor (prin P.C.A. şi D.M.C.) şi îndrumat de către C.M.M. şi M.C. (Secretariatul General);
- desfiinţarea tuturor filialelor L.N.R. aflate în provincie, potrivit unor dispoziţiuni stabilite de C.M.M. (Direcţia Politică) şi M.C. (Secretar General), de comun acord.

„Vă rugăm să binevoiţi a lua în considerare propunerile de faţă şi în cazul când le veţi găsi juste a ne comunica hotărârea dvs. pentru a vă prezenta proiectul de detaliu al organizării şi funcţionării „Oficiului" propus, pe baza experienţei dobândite în cursul unui an de activitate al Comisiei Interimare şi Secretariatului L.N.R."[29].

Prin Nota-raport nr. 99/C din 15 noiembrie 1948, comandorul Ioan Cristescu, comandantul Marinei Militare raporta la rându-i ministrului Apărării Naţionale *„cu privire la Liga Navală Română, organizaţie ce a existat şi înainte de 23 August 1944 şi care avea ca scop propaganda în mase în favoarea profesiunilor legate de apă:*

1. Liga Navală Română a fost înfiinţată în 1927 şi a devenit persoană morală şi juridică în 1928.

---

[29] Idem, dosar nr. 3111, f. 128-130.

www.ziuaconstanta.ro

Prin statutul întocmit atunci şi modificat ulterior, această Ligă avea drept scop o propagandă largă în mase pentru a adânci cunoaşterea problemelor legate de apele noastre şi a dezvolta dragostea pentru profesiunile legate de ape.

Liga avea o conducere centrală în capitală şi dreptul de a înfiinţa filiale în toate centrele populate ale ţării, mari şi mici.

În conducerea Ligii intrau persoane civile ocupând funcţii înalte în instituţiile de stat cointeresate în activitatea ei, precum şi vârfuri de conducere ale Marinei. Liga fusese pusă sub patronajul Regelui.

2. Această Ligă s-a dezvoltat treptat, astfel că în anul 1933 avea 12 filiale, iar în anul 1936 avea circa 3 000 membri. În 1936 a atins maximum de dezvoltare şi un maximum de popularitate, mai ales prin colecta publică organizată în toată ţara şi prin care s-au strâns mari fonduri pentru construirea actualei nave-şcoală „MIRCEA".

Ulterior Liga a început să decadă, mai ales prin dezinteresarea chiar din partea instituţiilor ce o înfiinţaseră şi o sprijineau.

Liga a editat şi o revistă lunară „Marea Noastră", care s-a dezvoltat treptat şi a decăzut o dată cu Liga.

3. După 23 August 1944, persoanele care rămăseseră în conducerea centralei Ligii nu aveau nimic comun cu actualul regim, astfel că Liga Navală Română exista doar cu numele iar reuniunile membrilor de conducere aveau cu totul alte scopuri decât a reînvia Liga.

În 1947, filialele L.N.R. existau doar cu numele şi nu mai aveau nici un fel de activitate, chiar în centrele mari cu activitate marinărească, Constanţa şi Galaţi.

4. În 1947, conducerea Marinei Militare a înţeles să se preocupe de reînvierea Ligii Navale Române, pe noi baze democratice şi astfel, sub imboldul Aparatului Politic şi cu sprijinul elementelor conştiente din Marină, în toamna anului 1947, printr-o adunare generală, vechiul comitet a fost lichidat, s-a ales unul nou şi s-au votat Statute noi.

Noul Comitet nu a intrat în funcţie deoarece reprezentanţi ai instituţiilor civile pendinte de Ministerul Comunicaţiilor ca şi ai Uniunii Sindicatelor Porturi şi Transporturi au protestat şi contestat operaţiunea făcută, pentru motivul că în această prefacere nu au fost cointeresate şi aceste instituţii.

Aparatul Politic al Marinei a primit de la forurile politice superioare severe observaţii pentru acest fapt.

Noul Comitet a fost dizolvat printr-o Decizie a Ministerului de Justiţie dată în octombrie 1947, prin care se numea o Comisiune Interimară care să gireze conducerea Ligii şi în care au fost numiţi şi reprezentanţi ai sectoarelor civile cointeresate: Marina Comercială, Direcţia P.C.A., SOVROMTRANSPORT şi Uniunea Sindicatelor Port Transport.

Din partea Marinei Militare au intrat în această Comisiune un număr de nouă persoane, secundul politic al Marinei, ajutorul său şi încă doi ofiţeri din comandament.

www.ziuaconstanta.ro

5. Această comisiune avea drept scop să reînvie pe baze noi activitatea Ligii, să reînfiinţeze filialele, începând cu porturile, să definitiveze proiectele de statute, să reînvie revista lunară a Ligii, să trezească interesul forurilor superioare de stat şi să pregătească terenul pentru ca în cele din urmă să predea conducerea unui for statutar, care să transforme Liga într-o puternică organizaţie de masă.

Comisia interimară, până în primăvara 1948 a reuşit să realizeze următoarele:

- *a organizat şi planificat activitatea ligii;*
- *a elaborat proiectele de statut;*
- *a înfiinţat 33 filiale în ţară, unele cu activitate şi număr de membri destul de ridicat;*
- *a ridicat numărul de membri în provincie la 3 887;*
- *a înfiinţat în instituţiile cointeresate din capitală 15 cercuri L.N.R. cu încă 469 membri activi;*
- *a reînviat revista, care de la vechiul format de 8 pagini a trecut la 50-60 pagini, cu conţinut bogat şi democratic, trimisă tuturor membrilor din ţară gratuit (adică în contul cotizaţiei foarte redusă a membrilor).*

Comisiunea însă, cu toate eforturile făcute, nu a reuşit să trezească interesul forurilor superioare, care să înţeleagă că o organizaţie de masă, puternică, nu poate exista fără un sprijin masiv de toate categoriile.

Liga a trăit şi a realizat cele de mai sus din cotizaţiile foarte reduse ale membrilor şi din donaţii sau împrumuturi ale instituţiilor cointeresate.

6. Cu vremea - în vara 1948 - o bună parte din reprezentanţii sectorului civil din Comisiune s-au dezinteresat total de activitatea Ligii, iar unii nici nu mai puteau figura în conducere, fiind scoşi din funcţiile ce îi indicaseră anterior pentru Comisiune.

Din vara anului curent şi până în prezent, conducerea ligii a rămas efectiv numai în seama reprezentanţilor Marinei Militare.

Reprezentanţii Marinei Militare - mai sus arătaţi - absorbiţi de multiple sarcini în cadrul profesional şi politic din Marină, rămaşi fără sprijinul sectorului civil, nu au mai putut decât menţine situaţia.

Reprezentanţii Marinei Militare au făcut multe eforturi şi intervenţii personale, verbale şi în scris, dar nu s-a mai putut găsi în sectorul civil nici interesul care iniţial existase la instituţiile cointeresate în existenţa şi activitatea Ligii Navale.

Nu s-a putut obţine de două luni nici apariţia cel puţin a unei noi Decizii Ministeriale care să înlocuiască membrii civili îndepărtaţi şi nici cel puţin să se reînsufleţească activitatea membrilor de conducere civili rămaşi.

Aşa stând lucrurile, Liga Navală este din nou ameninţată să dispară şi simptome de dezagregare au şi început a se ivi la unele filiale chiar puternice, cum ar fi la Constanţa.

7. Marina Militară, ca şi cea Comercială, sunt direct şi puternic interesate în existenţa şi activitatea Ligii Navale Române, ca organizaţie de

www.ziuaconstanta.ro

mase, care să insufie în masa tineretului dragostea pentru profesiunile legate de ape.

Prin domnul comandor Briuhanov, care se interesează îndeaproape de activitatea Ligii Navale, cunoaştem că în U.R.S.S. există o organizaţie similară extrem de puternică şi care în ultima vreme, numai în Ucraina, a înfiinţat peste o mie de noi filiale şi cluburi.

De asemenea, în toate statele prietene şi aliate, care au ape şi litoral maritim, există puternice asemenea organizaţii, larg sprijinite de stat şi puse sub conducerea unor personalităţi cu întinsă suprafaţă politică.

8. Marina Militară, conştientă de rolul mare pe care îl poate avea în masa tineretului Liga Navală, a căutat să-i dea o nouă orientare şi ca, împreună cu sectoarele civile cointeresate, să-i construiască baza de pe care o conducere cu grijă aleasă şi îndrumată de foruri superioare politice să poată să transforme Liga Navală într-o organizaţie puternică.

În prezent, această bază iniţială a fost constituită iar eforturile noastre se dovedesc insuficiente pentru a dezvolta mai departe Liga Navală Română".

În finalul raportului, comandantul Marinei Militare solicita: *„În cazul că Domnia Voastră socotiţi necesară existenţa unei asemenea organizaţii, vă rugăm a hotărî, a ne da ordine şi a ne acorda sprijinul necesar către instituţiile şi către forul superior politic în preocupările cărora trebuie să intre această problemă."*[30]

Referindu-se la „Rolul Ligii Navale Române în viaţa Republicii noastre Populare", inginerul D. Prapurgescu, secretar general la Ministerul Lucrărilor Publice, menţiona că aceasta *„va urmări cunoaşterea problemelor Dunării şi ale Mării Negre, va arăta importanţa căilor de comunicaţie pe apă şi va căuta să dezvolte un spirit nou marinăresc închinat păcii şi progresului, ajutând astfel la opera de consolidare a democraţiei populare româneşti. [...] Dacă Liga Navală Română va reuşi ca în fiecare colţişor al Republicii să aibă un număr cât de mic de membri care să activeze după instrucţiunile noastre, scopul nostru va fi atins. Cu cât mai mulţi membri vom avea, cu atât dragostea de ape şi de marină va fi mai mare, profesiunile legate de apă vor fi mai iubite. [...] Prin îmbinarea eforturilor Ligii cu sprijinul tuturor departamentelor de stat şi a organizaţiilor sindicale, rolul şi activitatea Ligii Navale în viaţa şi dezvoltarea Republicii Populare Române căreia îi închinăm eforturile şi munca noastră vor putea da rezultate din cele mai fericite pentru prosperitatea şi buna stare a poporului român"*[31].

---

[30] Idem, dosar nr. 2613, f. 230-232.

[31] *„Marea Noastră"*, Anul XVII, nr. 7-8, iulie-septembrie 1948, p. 3.

www.ziuaconstanta.ro

Comandorul Ioan Cristescu, fost comandant al Marinei Militare în perioada 15 decembrie 1948-25 august 1949

Prin Nota-raport nr. 13/C din 29 ianuarie 1949, acelaşi zelos comandant al Marinei Militare, comandorul Ioan Cristescu, raporta ministrului Apărării Naţionale că Ministerul Comunicaţiilor a întocmit un proiect de Decret pentru înfiinţarea „Asociaţiei Sportului Nautic Popular" în locul Ligii Navale.

Din proiectul întocmit de Ministerul Comunicaţiilor reieşea că scopul Asociaţiei proiectate era pur sportiv. Ministerul Comunicaţiilor îşi asuma exclusiv dirijarea activităţii acestei Asociaţii. În ceea ce privea structura organizatorică şi modul de lucru, ele nu difereau de cele ale Ligii Navale, *„care s-a dovedit că nu a corespuns scopului propus"*.

„Marina Militară - preciza comandorul Cristescu - *este interesată în problema Ligii Navale sau a unei alte organizaţii ce ar urma să ia fiinţă în locul ei prin:*

- *acţiunea propagandistică ce trebuie dusă în masele largi populare pentru cunoaşterea problemelor legate de Marina Militară, factor de apărare al intereselor poporului muncitor;*
- *pregătirea prealabilă a elementelor muncitoare care anual sunt introduse în efectivele şi cadrele Marinei Militare;*

Părerea Comandamentului Marinei Militare este că chestiunea este de însuşi resortul Guvernului şi trebuieşte rezolvată prin organizaţiile de masă".[32]

La 21 februarie 1949, problema L.N.R. a fost din nou abordată în cadrul unui istoric întocmit la nivelul Comandamentului Marinei Militare, în care se specifica faptul că *„aceasta a fost înfiinţată la 13 martie 1927, devenind persoană morală şi juridică la 8 aprilie 1928, din iniţiativa unui grup de*

[32] *A.M.R.*, fond 5488, dosar nr. 2613, f. 113-114.

www.ziuaconstanta.ro

marinari din rezerva Marinei şi cu sprijinul Marinei Militare şi Marinei Comerciale".

Liga Navală Română era considerată „*o imitaţie a asociaţiilor similare din străinătate*", care se conducea după un statut, propunându-şi, printre altele:

- să cultive, să răspândească şi să întreţină dragostea pentru activitatea şi viaţa marinărească;
- să creeze în tineret un mare număr de iubitori de apă şi cunoscători ai problemelor naţionale în legătură cu apa şi cu educaţia nautică;
- să sporească încrederea în profesiunile legate de apă;
- să lămurească prin propagandă importanţa căilor de comunicaţie pe apele interioare şi maritime.

Ca formă organizatorică, Liga Navală adoptase sistemul - răspândit atunci - al unei asociaţii particulare, cu membri, adunare generală, un consiliu şi un comitet de conducere, cu preşedinte, vicepreşedinte şi secretar general.

Membrii erau repartizaţi pe circa 6 categorii ca de exemplu membri fondatori, membri de onoare, membri donatori, membri activi etc.

Membrii de onoare se alegeau dintre persoanele sus puse şi prin statut, **întreaga asociaţie era legată de fosta familie Hohenzollern** [subl.n.].

Membrii donatori erau cei ce dădeau donaţii în bani peste 20 000 lei, iar membrii activi cei ce plăteau o cotizaţie.

Liga înfiinţa filiale în oraşe şi porturi, după acelaşi sistem ca în centrala Ligii.

Prin sistemul de recrutare al membrilor de onoare şi al celor donatori, Liga Navală **îşi asigura sprijinul instituţiilor de stat şi al clasei burgheze** [subl.n.].

Pentru atragerea de membri activi şi a tineretului, Liga întrebuinţa **metode tipic burgheze** făcând diferite avantaje membrilor săi ca: reduceri la cinematografe, librării, croitorii, magazine ai căror patroni erau atraşi în Ligă şi conveneau a acorda asemenea reduceri de 5-10%, în scopul măririi clientelei.

Obţinerea de fonduri se făcea, în afară de donaţii, prin subvenţii acordate de diferite departamente ale statului, vânzări de broşuri, insigne, organizări de serbări, excursii.

Liga Navală a funcţionat în acest sistem până la 8 septembrie 1947, atingând maxima dezvoltare în anii 1936-1937, cu un număr de circa 3 000 membri.

Din scopurile propuse de Ligă, nu au fost atinse nici unul. Poate fi menţionat numai că Liga Navală a dat concursul organizând o colectă publică pentru strângerea unei părţi din fondurile necesare construirii bricului „MIRCEA".

Începând din anul 1938, Liga Navală începe să se destrame, datorită atât politicii cercurilor conducătoare, cât şi a persoanelor de la conducerea Ligii. Ea devine din ce în ce un organ de autolăudare a anumitor persoane din conducerea Ligii, în o sursă de venituri personale, într-un **cuib de pensionari marinari** cu preocupări străine de scopurile şi interesele iniţiale ale Ligii.

Toate acestea au dus la reducerea treptată a numărului filialelor şi membrilor săi.

www.ziuaconstanta.ro

Prin Nota-raport nr. 45/C din 7 martie 1949, comandantul Marinei Militare îl informa pe ministrul Apărării Naționale asupra faptului că în M.Of. nr. 49/28.02.1949 a apărut Decizia Ministerului Justiției nr. 872/26.02.1949, prin care era numit președinte al noii Comisii Interimare a Asociației Liga Navală Română. „*Nu cunosc pe baza cărei propuneri am fost numit în această funcțiune* - preciza comandorul Ioan Cristescu - *și dacă Dvs. aveți cunoștință de acest lucru. Întrucât consider că nu pot primi o însărcinare, mai ales în afara Armatei, fără aprobarea și ordinul Dvs., rog a hotărî.*"[33]

Iată și conținutul D.M. Nr. 872, dată la 26 februarie 1949 de ministrul A. Bunaciu:

„*Noi, Ministerul Justiției,*

Având în vedere adresa Ministerului Comunicațiilor, Direcțiunea centrală a transporturilor și comunicațiilor nr. 806 din 17.02.1949, înregistrată la acest Departament sub nr. 198 din 21 februarie 1949;

Văzând deciziunile noastre cu nr. 95269/1947 și nr. 5896 din 27 ianuarie 1948;

Având în vedere dispozițiunile art. 8, pct. IV, alin. 3, din legea nr. 11/1944, pentru controlul persoanelor juridice fără scop lucrativ,

Decidem:

Art. 1. Actuala comisie interimară a Asociației Liga Navală Română, persoană juridică, cu sediul în București, str. Wilson nr. 15, se dizolvă pe data prezentei Deciziuni și se instituie în locul ei o nouă comisiune interimară formată din următoarele persoane:

Președinte, comandor Cristescu Ion din Marina Militară.

Vicepreședinte, comandor Stănescu Gheorghe, din Direcțiunea centrală a transporturilor și comunicațiilor din Ministerul Comunicațiilor.

Membri: lt.col. Enescu Ion, din Marina Militară; cpt.cdor. Costea Gheorghe, din Ministerul Apărării Naționale; lt.cdor. Marteș Grigore, din Marina Militară; Nichifor Silvestru, subdirector general SOVROMTRANSPORT; Juga Gheorghe, președintele Uniunii Sindicatelor din Porturi și Transporturi; Cușuță Horia, din Administrația P.C.A.; Marin Ștefan, din Societatea SOVROMTRANSPORT.

Art. 2. Această comisie interimară va gira interesele Asociației Liga Navală Română până la alegerea organelor sale statutare.

Art. 3. Dl. director al Direcțiunii judiciare din acest Minister este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a prezentei deciziuni."[34]

În Referatul nr. PP 44 din 31 martie 1949, șeful Direcției Organizare și Instructaj din cadrul Direcției Superioare Politice a Armatei, colonelul Corneliu Mănescu menționa: „*Liga Navală Română a fost înființată la 13 martie 1927 din inițiativa unui grup de marinari din rezerva Marinei și cu sprijinul Marinei Militare și Marinei Comerciale.*

---

[33] *Ibidem*, f. 243.
[34] *Ibidem*, f. 244.

www.ziuaconstanta.ro

Sistemul de organizare, de recrutare a membrilor, de procurare a fondurilor etc. era o imitaţie a asociaţiilor similare din străinătate, conducându-se după un statut în care apare evidentă disproporţia între scopul propus şi posibilităţile rezultate din forma organizatorică.

Ca formă organizatorică, Liga Navală avea sistemul unei asociaţii particulare, adunare generală, un Consiliu şi un Comitet de conducere, cu preşedinte, vicepreşedinte şi secretar general.

Membrii erau de 6 categorii iar prin categoria membrilor de onoare şi membrilor donatori, Liga era strâns legată de fosta familie Hohenzollern şi clasa burghezo-capitalistă autohtonă [subl.n.].

Datorită acestor lipsuri, Liga Navală nu a putut deveni o organizaţie de masă şi nici unul din scopurile propuse la înfiinţarea ei nu au putut fi realizate în cei 20 de ani de funcţionare. În anul 1936-37, când ea atinge maximum de dezvoltare, avea un număr de circa 3 000 de membri.

În anul 1947, Liga mai avea 5-6 000 membri, în majoritate din burghezie, ostili regimului de democraţie populară. Singura activitate era scoaterea unei reviste, cu un conţinut impropriu.

Deoarece alegerea unui nou Comitet nu a dat rezultate, la 18 octombrie 1947 Ministerul Comunicaţiilor, de acord cu Marina Militară şi Direcţia Marinei Comerciale, a provocat o decizie a Ministerului de Justiţie, prin care Comitetul a fost dizolvat, numindu-se o Comisie interimară de conducere.

Deşi Comisia interimară şi-a propus să reorganizeze asociaţia pe baze democratice, să modifice statutele în forma corespunzătoare schimbărilor structurale ale statului, nu a obţinut rezultate din cauză că parte din membri fiind ocupaţi în profesional, lucru efectiv a revenit unui Comitet restrâns, care a făcut o serie de abateri de la linia trasată de P.M R.

Faţă de această situaţie, Comandamentul Marinei Militare, prin nota nr. 35/C din 21 februarie 1949, propune:

- *desfiinţarea Ligii Navale Române;*
- *înfiinţarea unei organizaţiuni denumită „Organizaţia Navală Populară" care să funcţioneze pe baza unui nou statut, corespunzător sarcinilor ce stau în faţa organizaţiei;*
- *alipirea ei la Preşedinţia Consiliului de Miniştri, deoarece în îndeplinirea scopurilor propuse sunt interesate: Ministerul Apărării Naţionale, Ministerul Comunicaţiilor, Ministerul Industriei, Ministerul Comerţului, Ministerul Învăţământului Public, Ministerul Agriculturii etc;*
- *verificarea membrilor;*
- *subvenţionarea lor de stat.*

Proiectul de statut al O.N.P. este întocmit în sensul satisfacerii propunerilor Comandamentului Marinei Militare.

Scopul organizaţiei este cuprinzător, îmbrăcând un sector larg de activitate în toate domeniile: politic, social, economic, tehnic, cultural, educativ.

Structura organizatorică propusă este similară celorlalte organizaţiuni de masă din R.P.R. care îşi duc activitatea sub îndrumarea P.M.R., cu

www.ziuaconstanta.ro

deosebire că, atât în compunerea organelor de conducere, cât şi a celor locale, nu este prevăzut secretarul. Propunem să fie introdus, deoarece prin acest organ se asigură permanenţa în activitatea organizaţiei.

Statutul prevede menţinerea ca bunuri ale O.N.P.-ului:

- *patrimoniul L.N.R.;*
- *cotizaţia membrilor;*
- *subvenţie din partea statului.*

Faţă de noua formă organizatorică şi condiţiunile în care va funcţiona O.N.P., apreciem că donaţiunile nu mai pot constitui una din sursele materiale de existenţă a organizaţiei.

Redactarea proiectului, în general, trebuie revăzută, deoarece conţine anumite formulări confuze şi greoaie[35]."

Lovitura de graţie a fost dată definitiv L.N.R. în anul 1950, când Prezidiul Marii Adunării Naţionale a R.P.R., în temeiul art. 44 pct. 2 art. 45 din Constituţia R.P.R., văzând Hotărârea Consiliului de Miniştri cu nr. 898 din 8 august 1950, a emis Decretul nr. 201 din 24 august 1950, semnat de C.I. Parhon, Marin Florea Ionescu, ministrul Comunicaţiilor şi N. Profiri, ministrul Justiţiei pentru dizolvarea şi lichidarea Asociaţiei Liga Navală Română:

„Art. 1. Pe data prezentului Decret, Asociaţia Liga Navală Română (L.N.R.) se dizolvă şi se lichidează.

Art. 2. Bunurile imobile şi mobile care alcătuiesc patrimoniul Asociaţiei, trec în proprietatea Statului Român şi se dau în folosinţă Ministerului Comunicaţiilor.

Art. 3. Ministerul Comunicaţiilor este autorizat cu aducerea la îndeplinire a prezentului Decret."[36]

Ministerul Comunicaţiilor, prin Decizia nr. 12/1950 pentru trecerea în folosinţa Ministerului Forţelor Armate a unor bunuri deţinute de Ministerul Comunicaţiilor, a stabilit: *„Noi, Profesor inginer N. Profiri, Ministerul Comunicaţiilor;*

Văzând referatul Directorului Secretariatului nr.....din.....

Având în vedere dispoziţiile Decretului-Lege nr. 201 din 24 august 1950, pentru dizolvarea şi lichidarea Asociaţiei Liga Navală Română, prin care bunurile acesteia au fost date în folosinţă Ministerului Comunicaţiilor;

În temeiul art. 2 din D.L. 326 publicat în „Buletinul Oficial" Nr. 52 din 6.08.1949;

Decidem:

Art.1. Se trece de la Ministerul Comunicaţiilor în folosinţa Ministerului Forţelor Armatei, apartamentul nr. 7 et. II din imobilul bloc situat în Bucureşti str. Wilson nr. 15 fosta proprietate a Ligii Navale Române, împreună cu toate bunurile mobile inventariate, în care se include şi biblioteca ce conţine un număr de 3 000 volume.

---

[35] Florin Şperlea, *De la armata regală la armata populară. Sovietizarea armatei române (1948-1955)*, Editura Ziua, Bucureşti, 2003, p. 220-221.

[36] *Ibidem*, f. 281.

www.ziuaconstanta.ro

Art. 2. Pe baza prezentei deciziuni se autorizează scăderea din inventarul Ministerului Comunicațiilor a acestor bunuri și înregistrarea lor în inventarul Ministerului Forțelor Armate.

Art. 3. Direcțiunea Secretariatului se însărcinează cu aducerea la îndeplinire a dispozițiunilor prezentei deciziuni.

Dată în București la 16 noiembrie 1950."[37]

Cu adresa nr. 03/040524 din 11 decembrie 1950, colonelul Ionescu, șeful Direcției Domenii Militare, comunica Secției Domenii Militare din cadrul C.M.M.:

„Se trimite copie de pe Decizia nr. 12/150 din 16 noiembrie 1950 referitoare la trecerea în folosința M.F.A. a imobilului fost Liga Navală Română împreună cu bunurile prevăzute în Decizie.

Vă rugăm a vă pune în legătură cu Direcția Secretariatului din Ministerul Comunicațiilor și a proceda la luarea în primire cu proces-verbal, plan de situație, stare descriptivă, plan orizontal și inventare în regulă a bunurilor menționate în Decizie.

Actele, întocmite în trei exemplare, se vor înainta acestei Direcțiuni pentru aprobare.

O dată cu înaintarea actelor, se va raporta ce destinație se vor da bunurilor".[38]

Dintr-un Borderou aflat în evidența Biroului Cazarmare din cadrul C.M.M., întocmit de micimanul C. Bucur, gestionar Materiale Cazarmare C.M.M. și aprobat de locțiitorul pentru Aprovizionare, căpitanul O. Dumitrescu, rezultă suma de 12 123 lei, reprezentând costul energiei electrice etc. la Blocul Wilson la apartamentul nr. 62, unde a funcționat, la sfârșitul carierei sale, L.N.R. în perioada 1 ianuarie- 31 martie 1951.[39]

Conform prevederilor art. 10, ONP-ul se baza pe „principiul centralismului democratic" și își propunea ca obiective, printre altele, „*să dezvolte maselor largi populare interesul pentru problemele Mării Negre, Dunării și apelor noastre din punct de vedere politic*", „*să popularizeze legăturile de prietenie, în sectorul marinăresc, cu toate țările democratice prietene în frunte cu U.R.S.S.*"

Prin adresa nr. PP 0469 din 28 iunie 1949, Direcția Superioară Politică a Armatei a solicitat ministrului adjunct al Apărării Naționale aprobarea statutului ONP ca succesoare a L.N.R.[40]

Astfel a fost scoasă din viața publică o organizație de masă cu un renume aparte în opinia publică românească, la inițiativa și cu contribuția unor cadre și instituții care au schimbat prompt de drum, în funcție de noua ideologie politică a clasei muncitoare[41].

---

[37] *Ibidem*, f. 274.
[38] *Ibidem*, f. 275.
[39] *Ibidem*, f. 276.
[40] Florin Șperlea, *op. cit.*, p. 114.
[41] Locotenent-comandor drd. Marian Moșneagu, *Cine a desființat Liga Navală Română?*, în *„Anuarul Muzeului Marinei Române", tom V/2002*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2003, p. 399-411.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul II
MARINA ROMÂNĂ DE LA ARMISTIȚIU LA TRATATUL DE PACE
(12 septembrie 1944 - 10 februarie 1947)

1. Contribuția Marinei Române la reușita actului de la 23 august 1944. Clauzele navale ale Armistițiului și implicațiile asupra dimensiunilor și structurii flotei române

Poporul și armata română au aflat despre ieșirea României „din alianța cu puterile Axei și imediata încetare a războiului cu Națiunile Unite"[42] în seara zilei de 23 august 1944, la ora 22.25, în urma radiodifuzării Proclamației către țară a Regelui Mihai I. Precizând că din acel moment *„încetează lupta și orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice și starea de război cu Marea Britanie și Statele Unite"*, șeful statului ordona armatei și chema poporul *„să lupte prin orice mijloace și cu orice sacrificii"*, împotriva celor care *„s-ar împotrivi hotărârii noastre liber luate și care nu atinge drepturile nimănui."*

Corelată cu precizarea că *„România a acceptat armistițiul oferit de Uniunea Sovietică, Marea Britanie și Statele Unite ale Americii"* și cu anunțarea hotărârii că *„alături de armatele aliate și cu ajutorul lor, mobilizând toate forțele națiunii, vom trece hotarele impuse prin actul nedrept de la Viena pentru a elibera pământul Transilvaniei noastre de sub ocupația străină"*, noua orientare politico-militară a țării s-a bucurat de totala adeziune a națiunii române.[43] Rapiditatea cu care armata a răspuns noii orientări politice și militare a țării și a încetat, într-o situație militară extrem de complexă, acțiunile militare împotriva forțelor sovietice și s-a desprins din dispozitivul german a fost apreciată ca un eveniment unic în istoria celui de-al doilea război mondial.

I. Situația generală înainte de 23 august 1944

După stabilizarea frontului în nordul Moldovei, Basarabiei și pe Nistrul Inferior, Statul Major al Marinei (St.M.M.)[44] a întrevăzut că forțele sovietice vor continua operațiunile ofensive și vor reuși să pătrundă în Moldova și Basarabia (Directiva Operativă nr. 2 din 19 august 1944 a Statului Major al Marinei).

---

[42] *Documente privind istoria militară a poporului român. 23-31 august 1944*, vol. I, Editura Militară, București, 1977, p. 5.

[43] Alesandru Duțu, *Între Wehrmacht și Armata Roșie. Relații de comandament româno-germane și româno-sovietice (1941-1945)*, Editura Enciclopedică, București, 2000, p. 215.

[44] Pentru detalii, vezi și Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina Română în al doilea război mondial (1939-1945), vol. III (1944-1945)*, Editura Modelism Internațional, București, 1998, respectiv Contraamiral Horia Macellariu, *În plin uragan. Amintirile mele*, Editura Sagittarius, București, 1998.

www.ziuaconstanta.ro

În această situaţie, erau de aşteptat evenimente politice importante, motiv pentru care St.M.M. a urmărit prin această directivă:

- să păstreze forţele M.R.R. sub ordinele St.M.M., contracarând intenţia Amiralului German Marea Neagră (A.G.M.N.) de a subordona în afară de forţele navale maritime româneşti şi restul forţelor M.R.R., aflate în Delta Dunării şi în zona Constanţa (Anexa nr. 1);
- să condiţioneze întrebuinţarea forţelor navale maritime româneşti în misiuni ofensive contra forţelor maritime sovietice, prin obligaţia impusă A.G.M.N. de a obţine mai întâi aprobarea St.M.M.;
- să nu provoace motive de suspiciune din partea A.G.M.N., care ar fi putut provoca greutăţi foarte mari în cazul unei schimbări în orientarea politică a României.

1. În urma concentrărilor şi schimbărilor în dispozitiv, forţele sovietice reuşiseră până în ziua de 19 august 1944 să creeze o zonă de efort călare pe Prut, pe care au extins-o până la Nord de Târgu Frumos.

Încă din ziua de 19 august 1944, era de aşteptat un atac de mare amploare asupra frontului nostru din Moldova, combinat cu un atac peste Nistru la Sud de Tighina.

Începând din ziua de 20 august 1944, forţele sovietice au atacat viguros între Iaşi-Valea Siretului şi la Sud de Tighina, reuşind să pătrundă parţial în poziţiile de rezistenţă româneşti.

Activitatea aeriană şi navală sovietică din bazinul de nord-vest al Mării Negre a condus la concluzia că operaţiunile întrevăzute împotriva litoralului românesc intraseră în faza de pregătire.

În zilele de 21, 22 şi 23 august, forţele sovietice au reuşit să dezvolte operaţiuni importante la Vest de Iaşi şi SV de Tighina, lărgind capetele de pod şi depăşind forţele româno-germane prin vârfuri blindate. În acelaşi timp, pe litoralul românesc forţele sovietice coordonau operaţiunile aero-navale în sudul Basarabiei, legate de progresiunea frontului la SV de Tighina şi era de întrevăzut ca asemenea operaţiuni să se întindă şi asupra gurilor Dunării.

3. În această situaţie şi în conformitate cu directivele şi ordinele operative primite şi difuzate, M.R.R. (Anexa nr. 2) se afla în apropierea datei de 23 august 1944 în curs de executare a următoarelor categorii de operaţiuni:

- pe **Dunărea Maritimă şi în Delta Dunării**, evacuarea din sudul Basarabiei a unităţilor Armatei a III-a Române sub sprijinul forţelor navale fluviale, având majoritatea mijloacelor concentrate în porturile şi punctele de trecere de pe litoralul Basarabiei;
- **pe mare**, evacuarea elementelor Corpului III Armată rămase pe litoralul maritim basarabean; asigurarea flancului Armatei a III-a Române rezemat pe litoral şi siguranţa în faţa porturilor şi bazelor maritime, având majoritatea mijloacelor concentrate în zona Deltei Dunării şi la Constanţa;

www.ziuaconstanta.ro

Vedete torpiloare în portul Constanţa

- **pe Dunărea de Mijloc şi pe Dunărea de Jos**, asigurarea navigaţiei fluviale contra aero-minărilor anglo-americane şi siguranţa în zona Porţilor de Fier, având mijloacele importante în zonele Brăila, Giurgiu şi Turnu Severin.

Din operaţiunile întreprinse de M.R.R. imediat înainte de 23 august 1944, cele care prezentau cea mai mare importanţă se desfăşurau în sudul Basarabiei, unde elemente importante din Armata a III-a Română trebuiau evacuate pe Dunăre şi în nordul Dobrogei[45].

4. Organizarea Comandamentelor operative, care cooperau la executarea misiunilor de mai sus, în apropierea datei de 23 august 1944, se prezenta astfel:

- A.G.M.N. subordona C.F.N.M. pentru misiunea de protecţie a transporturilor maritime executate în bazinul de vest al Mării Negre şi operaţiunile strâns legate de asemenea misiuni;
- St.M.M. subordona toate forţele Marinei Regale pentru misiunea de apărare a litoralului. În ceea ce priveşte misiunile ofensive împotriva litoralului şi comunicaţiilor maritime sovietice, ele reveneau A.G.M.N., care nu putea întrebuinţa însă forţele M.R.R., fără asentimentul St.M.M.

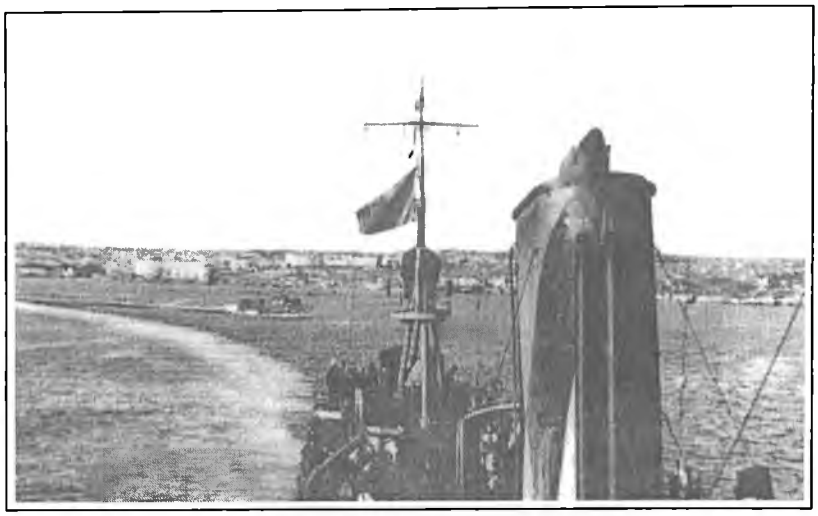
Legătura între A.G.M.N. şi St.M.M. se asigura prin Statul Major Naval German de legătură Bucureşti şi C.F.N.M.

În zonele unde armata de uscat coopera cu forţele M.R.R. pentru apărarea litoralului, ordinea şi paza în interior, exercitarea comandamentului era prevăzută în directivele operative şi instrucţiunile elaborate de M.St.M.

---

[45] A.M.R., fond Subsecretariatul de Stat al Marinei, dosar nr. 2752, f. 8-56. *Memoriu asupra evenimentelor care au avut loc la mare şi la Dunăre de la 23 august 1944 privitoare la atitudinea forţelor Marinei Regale Române faţă de forţele germane*, întocmit de şeful Statului Major al Marinei, căpitan-comandorul Gheorghe Roşescu şi contrasemnat de şeful Secţiei Operaţii, locotenent-comandorul Grigore Ciolac.

www.ziuaconstanta.ro



Nave încărcate cu trupe în retragere de la Odessa

3. O pregătire a comandamentelor în subordine asupra modului de comportare în cazul unei schimbări de orientare politică nu s-a făcut deoarece nici St.M.M. nu a primit vreo instrucţiune în acest sens.

II. Declararea armistiţiului

1. În ziua de 23 august 1944, începând de la ora 22.15 posturile de radio româneşti au transmis următoarele mesaje referitoare la declanşarea armistiţiului şi încetarea ostilităţilor forţelor armate române faţă de U.R.S.S. şi Naţiunile Unite:

-Proclamaţia Majestăţii Sale Regelui;
-Decretul relativ la numirea Guvernului;
-Declaraţia Guvernului;
-Comunicatul Preşedinţiei Consiliului de Miniştri.

Aceste mesaje au parvenit comandamentelor şi forţelor M.R.R. în momentul în care acestea executau cu intensitate maximă operaţiunile prevăzute la Capitolul I.

În baza mesajelor, St.M.M. a intervenit la M.St.M. pentru a obţine dispoziţiuni faţă de noua situaţie, primind Ordinul nr. 678553 din 23 august 1944, care, în linii generale, prevedea:

- încetarea luptei şi a oricărui act de agresiune contra forţelor sovietice;
- ridicarea subordonării comandamentelor şi forţelor M.R.R. faţă de comandamentele germane;
- retragerea forţelor române la sud de linia Focşani-Nămoloasa-Brăila şi în Dobrogea, la sud de Dunărea Maritimă şi Braţul Chilia.

www.ziuaconstanta.ro

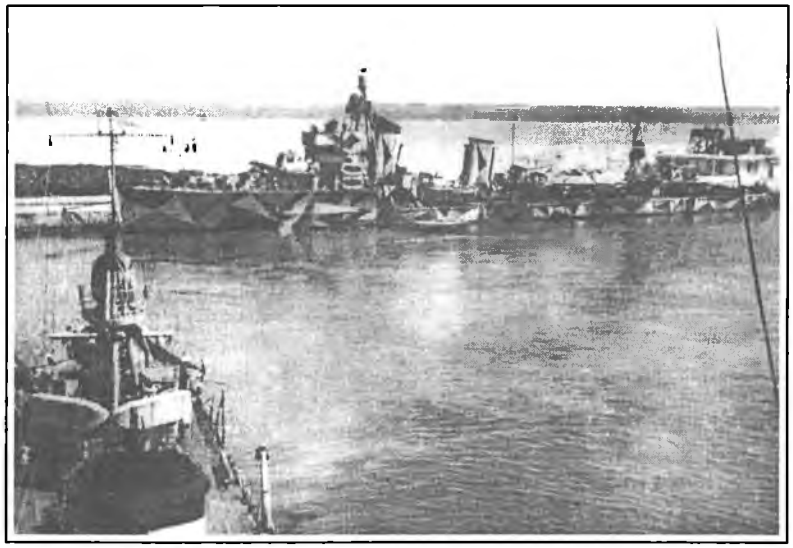
În ceea ce priveşte condiţiile armistiţiului, St.M.M. nu a putut să obţină alte date decât cele cunoscute din declaraţia Comisarului Poporului pentru Afacerile Străine al U.R.S.S., Veaceslav Mihailovici Molotov.

2. Din examinarea situaţiei care a rezultat prin noua orientare politică a României şi pe baza declaraţiei Molotov, St.M.M. a ajuns la următoarele concluzii:

- Comandamentul Suprem Sovietic (C.S.S.) asigura integritatea şi chiar întărirea forţelor armate române în cazul în care acestea vor înceta operaţiunile militare împotriva Armatei Roşii şi dacă ele vor lua asupra lor datoria de a duce umăr la umăr cu Armata Roşie războiul împotriva germanilor;

- Declaraţia de Armistiţiu făcută de Guvernul român fără asentimentul Germaniei putea constitui un motiv de atac din partea forţelor germano-maghiare;

- atât la Constanţa cât şi în Delta Dunării, forţele navale şi de litoral germane cuprindeau un număr mare de nave şi mijloace, dotate cu armament de calibru mic şi mijlociu foarte puternice şi superioare forţelor române;



Distrugătorul „REGINA MARIA" piturat în culori de camuflaj

- la mare şi pe Dunăre se aflau în număr mare nave comerciale (în parte armate), a căror mişcare trebuia urmărită;

- o retragere a forţelor navale germane nu era posibilă decât pe Dunăre şi numai pentru acelea care aveau un pescaj corespunzător;

- operaţiunile de evacuare a unităţilor Armatei a III-a Române din sudul Basarabiei trebuiau continuate;

- o eventuală trecere a Dunării de către Armata Roşie pe teritoriul României pentru lichidarea forţelor germane trebuia asigurată, acesta fiind unicul

www.ziuaconstanta.ro

mijloc de a înceta în curând operațiunile militare și a încheia armistițiul cu coaliția Aliaților.

În consecință, pe lângă cele ordonate de M.St.M., St.M.M. a apreciat ca necesare și următoarele măsuri:

- să păstreze în Delta Dunării forțele și mijloacele existente pentru a face față unui eventual atac german și pentru a continua trecerile peste Dunăre și în Dobrogea;
- să mențină în expectativă armată, împotriva forțelor germane, toate forțele aflate în subordine la mare și la Dunăre;
- să evite inițial orice fel de provocare față de forțele germane (în conformitate cu Comunicatul Președinției Consiliului de Miniștri, în care se prevedea: „*Poporul și Guvernul Țării asigură armata germană că se va putea retrage în liniște, că nu va suferi nici un fel de agresiune din partea noastră, cu o singură și categorică condiție, ca nici un element al armatei germane să nu fie agresiv față de noi*").
- să alăture C.L.M.Fl. Diviziei a IX-a Infanterie (D.IX.I) de la Constanța pentru a fi mai în măsură să facă față unui eventual atac german în zona Constanța.

Viceamiralul Ioan Georgescu, fost comandant al Marinei Militare în perioada 16 iunie 1942-7 martie 1945

Potrivit celor mentionate, St.M.M. a transmis în ziua de 24 august până la ora 3.00 tuturor comandamentelor din subordine instrucțiuni verbale și Ordinul nr. 31720 din 23 august 1944, care au parvenit acestora *telefonic*, personal prin viceamiralul Ioan Georgescu, ministru subsecretar de stat al Marinei și șeful St.M.M., respectiv *telegrafic*, ca o confirmare a celor comunicate telefonic.

www.ziuaconstanta.ro

2. De la data declarării armistiţiului şi până la declararea războiului împotriva forţelor germano-maghiare, au avut loc următoarele evenimente mai importante:

STATUL MAJOR AL MARINEI (Eşalonul 1 Bucureşti)

În ziua de 24 august 1944, începând cu ora 9.30, Capitala a fost continuu bombardată de către aviaţia germană şi - din cauza distrugerilor - legăturile telefonice şi telegrafice au fost întrerupte pe durate variabile. Cu toate acestea, St.M.M. a reuşit să rămână în legătură cu M.St.M. şi comandamentele din subordine, mai greu însă cu C.F.Fl., întrucât în urma ocupării Oficiului P.T.T.R. Galaţi de către trupe germane, legătura se asigura indirect prin C.F.N.M.

Din informaţiile primite în ziua de 23 august 1944, St.M.M. cunoştea situaţia sub următoarele aspecte:

- **toate comandamentele maritime şi fluviale** cu unităţile în subordine s-au conformat ordinului St.M.M. şi, cu mici excepţii de durate foarte scurte, pentru câteva mici unităţi de uscat aflate în luptă încă din ziua de 23 august 1944, toate forţele M.R.R. au încetat ostilităţile şi orice act de agresiune împotriva forţelor sovietice;
- **în Delta Dunării**, germanii au iniţiat retragerea fără incidente; în schimb, forţele sovietice, continuând operaţiunile contra forţelor noastre, au scufundat cu aviaţia monitoarele „KOGĂLNICEANU", „CATARGIU" şi vedeta fluvială nr. 2, aflate pe Braţul Chilia, iar vârfurile blindate au fost împinse dincolo de linia de demarcaţie, pe grindurile din Delta Dunării, până în faţa Tulcei şi spre Sulina;
- **în zona Constanţa**, germanii fiind surprinşi de declararea armistiţiului, au adoptat pentru moment o atitudine de expectativă armată, aşteptând probabil în zonă ordine superioare de luptă sau de retragere;
- deşi în **sectoarele fluviale şi maritime** forţele germane nu au fost agresive, în restul ţării şi în special în Capitală, atitudinea germanilor a lăsat să se întrevadă posibilitatea declarării războiului.

În ziua de 24 august, din lipsa ordinelor superioare, St.M.M. nu a fost în măsură să dea noi ordine, în afară de Ordinul M.St.M. de a lua măsuri de pază şi asigurare a transmisiunilor.

COMANDAMENTUL FORŢELOR FLUVIALE

În conformitate cu Ordinul St.M.M., acesta a continuat operaţiunea de evacuare şi trecerea trupelor române din sudul Basarabiei, în care scop a păstrat mijloacele necesare în zonă.[46]

---

[46] Conform *Jurnalului de Operaţii al Comandamentului Forţelor Fluviale*, această mare unitate operativă avea Eşalonul I dislocat la Tulcea, ambarcat pe nava „BASARABEANCA", sub comanda comandorului Constantin Ulic, înlocuitorul contraamiralului Alexandru Stoianovici, comandantul Forţelor Fluviale, iar Eşalonul II la Galaţi.

www.ziuaconstanta.ro

În zona Galați:

- s-au evacuat materialele şi mijloacele existente pe Dunărea Maritimă, la sud de Brăila, conform Ordinului St.M.M.;

- trupele germane au ocupat Oficiul P.T.T.R. şi telefoanele, lucru care a îngreunat legătura cu comandamentele superioare şi în subordine;

- aviația sovietică a atacat oraşul între orele 21.30-23.30;

- în timpul nopții, trupele germane au aruncat în aer şi au incendiat o parte din portul şi oraşul Galați.

În sectorul Vâlcov:

- au fost continuate operațiunile de evacuare a trupelor române cu intensitate maximă;

- la ora 7.30, pe baza Ordinului Corpului III Armată (C.F.Fl. nu mai avea legături cu această unitate) a retras unitățile sale la Sud de Brațul Chilia;

-la ora 8.00 aviația sovietică a bombardat intens ambarcațiunile care transportau trupe româneşti peste Dunăre;

- la ora 8.15, trupele sovietice au început debarcarea la Periprava sub sprijinul a şapte vedete sovietice, provocând retragerea Batalionului 17 Infanterie Marină (B.17I.M.), în afara a două plutoane aflate la Nord de Vâlcov care, angajate în luptă încă din ziua de 23 august, au rămas prizoniere;

- ancorat în fața Peripravei, monitorul „CATARGIU", atacat în mod continuu de aviația şi vedetele sovietice, şi-a schimbat continuu poziția, ridicând pavilioanele naționale pentru a indica faptul că aparține forțelor româneşti şi - deşi nu a reacționat sub nici o formă - a fost scufundat, echipajul său înregistrând pierderi grele pe timpul operațiunilor de salvare;

- aflată în fața Vâlcovului, pe malul drept al Brațului Chilia, vedeta fluvială nr. 2 a fost de asemenea scufundată de aviația sovietică, cu toate că nu a reacționat sub nici o formă, echipajul său înregistrând pierderi grele.

La raportul C.F.Fl. relativ la trupele sovietice care au depăşit linia de demarcație şi înaintau în Deltă, St.M.M. a ordonat:

- trupele române să nu opună nici o rezistență;

- în caz de depăşire, vor rămâne pe loc;

- dacă li se impune, se vor retrage.

În sectorul Chilia Veche:

- au continuat operațiunile de evacuare a trupelor româneşti din Basarabia de Sud şi în conformitate cu ordinul generalului Emanoil Leoveanu[47], comandantul C.III A., aflat la fața locului, ambarcațiunile au debarcat oamenii şi materialele direct la Chilia Veche, nu la Tulcea, aşa cum existau dispoziții anterioare;

---

[47] Generalul Emanoil Leoveanu, comandantul Corpului III Armată (22 februarie-12 octombrie 1944), respectiv al Corpului VI Armată (12-28 octombrie 1944), va fi arestat la 17 mai 1951 şi condamnat la 15 ani de închisoare, decedând în penitenciarul Făgăraş la vârsta de 72 de ani. Vezi şi Alesandru Duțu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *Armata Română în al doilea război mondial. 1941-1945. Dicționar enciclopedic*, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1999, p. 268.

www.ziuaconstanta.ro

- cu începere de la ora 6.30, aviația sovietică a bombardat intens portul și zona aflată la Nord de Chilia Nouă, incendiind și scufundând diferite ambarcațiuni;

- la ora 11.00, cinci vedete sovietice au deschis un foc viu asupra portului și ambarcațiunilor, provocând pierderi mari în oameni și materiale;

- aflat în aval de Chilia Veche, monitorul „KOGĂLNICEANU" a fost atacat în mod continuu de aviația și vedetele sovietice și -deși nu a reacționat sub nici o formă- a fost scufundat, echipajul său înregistrând pierderi grele în timp ce încerca să se salveze.

Monitorul „LASCĂR CATARGIU"

În zona Ismail:

- a continuat operațiunea de evacuare a trupelor române din Basarabia de Sud la Tulcea;

- la ora 5.30, trupele germane au aruncat în aer depozitele de muniții aflate în nordul orașului;

- aflat în fața Ismailului, monitorul „I.C. BRĂTIANU" a fost atacat de aviația sovietică în repetate rânduri, comandantul fiind rănit; pentru a scăpa de bombardament, și-a schimbat continuu poziția, ulterior deplasându-se la Tulcea.

În Sectorul Sulina:

- la ora 8.55 au apărut în fața Sulinei nave sovietice care s-au apropiat de canal, retrăgându-se ulterior spre NE;

- la intervenția comandantului B.16I.M., referitor la modul său de comportare, St.M.M. a ordonat din nou ca unitățile să nu deschidă foc asupra trupelor sovietice, iar în cazul în care acestea depășesc pozițiile unităților sau le atacă, să nu se tragă;

- deși aviația sovietică a bombardat în mod repetat Sulina, apărarea A.A. română nu a răspuns sub vreo formă;

- la raportul comandantului sectorului asupra situației, C.F.Fl. a ordonat ca unitățile să rămână neclintite pe poziție și să caute să ia contact și să parlamenteze cu unitățile sovietice.

www.ziuaconstanta.ro

Gornist la bordul unui monitor

COMANDAMENTUL FORȚELOR NAVALE MARITIME

Începând din momentul difuzării prin radio a Proclamației M.S. Regelui şi ulterior pe baza ordinelor primite de la St.M.M., comandantul C.F.N.M. a luat următoarele măsuri:

- unitățile cu tot personalul la bord, în stare de alarmă şi de luptă;
- să nu se permită apropierea de nave a personalului şi ambarcațiunilor germane iar jumătate din echipaje să fie gata să intervină în orice moment;
- să se supravegheze navele germane, evitând orice surprindere şi să se raporteze;
- să se reacționeze împotriva agresivității sau la ordinul comandantului C.F.N.M.;
- să nu se tragă asupra avioanelor sovietice chiar când acestea atacă;
- să se reacționeze contra atacurilor aeriene germane;
- C.F.N.M. să se dezlipească de personalul german, trecând la Postul de comandă Coiciu, iar pe timpul acestei dezlipiri să se pună santinele române în fața celor germane;
- să se taie firele telefonice între unitățile şi comandamentele germane.

www.ziuaconstanta.ro

Constanța după bombardamente

În cursul nopții de 23/24 august, germanii au întărit apărarea portului cu o companie de pionieri și două plutoane de infanterie, care au ocupat poziție la Gara Maritimă și ulterior la Silozuri. În replică, D.IX.I. a luat măsuri, introducând în port unități de infanterie și alarmând grănicerii[48].

În dimineața zilei de 24 august 1944:

- deși aviația sovietică a bombardat Constanța, apărarea A.A. română nu a reacționat, în timp ce apărarea A.A. germană a răspuns ușor;

- vasele românești „ALBA IULIA" și „ARDEAL", închiriate de germani, ambarcau muniție și grenade, având artileria armată de germani în supraveghere;

- navele de război germane din port au ocupat poziții de tragere, fiind în alarmă (stare care s-a menținut pe aceste nave tot restul zilei).

În după-amiaza zilei de 24 august 1944, amiralul Brinckman, comandantul forțelor germane, întors de pe frontul Moldovei, a fost chemat la o

[48] În conformitate cu *Jurnalul de Operații al C.F.N.M.*, la 23 august 1944 Comandamentul Forțelor Navale Maritime, comandat de contraamiralul Horia Macellariu, funcționa la Hotelul Carlton, în aceeași clădire cu Comandamentul Diviziei a X-a Germane, localul fiind închiriat de germani. Ca rezervă, mai avea amenajat un punct de comandă în cartierul Coiciu, independent de germani. Crearea acestui punct de comandă de rezervă a fost grija de căpetenie a comandantului C.F.N.M. încă din toamna anului 1943. El a fost realizat cu sprijinul M.St.M., în deosebire de vederi cu St.M.M., care vedea exercitarea comandamentului local, fie continuând să rămână împreună cu C.N.G. care își construia un punct de comandă în km 5, fie urmând marea unitate terestră.

www.ziuaconstanta.ro

întrevedere de comandantul D.IX.I.[49], la care au luat parte comandantul C.F.N.M. şi comandantul C.L.M.Fl. Atitudinea germanilor neputând fi precizată, s-a atras atenţia amiralului german asupra alarmei în care se află echipajele navelor germane. Amiralul german a comunicat faptul că nu s-a executat nici o minare şi că alarma de pe navele germane va fi ridicată a doua zi, la ora 4.00 (în urma verificării minărilor, s-a constatat că într-adevăr operaţia nu s-a executat). Apreciind situaţia grea pe care ar fi creat-o bateria „Tirpitz" în cazul în care cuvântul amiralului german nu ar fi fost respectat, comandantul D.IX.I. a hotărât să atace şi să captureze această baterie chiar în noaptea de 24/25 august 1944. Atacul bateriei a fost însă amânat deoarece germanii şi-au retras forţele terestre aflate în dispozitiv ofensiv în apropierea bateriei. Pe baza Ordinului St.M.M., comandantul C.F.N.M. a luat măsurile necesare pentru asigurarea transmisiunilor.

COMANDAMENTUL LITORALULUI MARITIM ŞI FLUVIAL

În urma transmiterii prin radio a declaraţiei de armistiţiu şi pe baza ordinelor St.M.M. şi a înţelegerilor luate cu comandantul D.IX.I. şi comandantul C.F.N.M., comandantul C.L.M.Fl. a luat următoarele măsuri:

- a ordonat unităţilor în subordine să nu reacţioneze decât în cazul în care erau provocate de germani;
- a verificat legăturile, asigurând funcţionarea transmisiunilor independent de germani;
- nu a aprobat bateriei „Tirpitz" să intre în legătură prin radio cu bateriile de coastă;
- pe baza ordinului dat de St.M.M. de a nu face nici un act de opunere faţă de flota sovietică în cazul în care aceasta vrea să intre în port, a dat dispoziţiunile necesare;
- a pus în vedere Comandamentului german să nu deschidă focul şi să nu comită vreun act de agresiune împotriva forţelor sovietice, în caz contrar trecând la măsuri de împiedicare a mijloacelor germane;
- a ordonat Comandamentului Portului şi Zonei Constanţa (C.P.Z.C.) şi bateriilor în subordine să informeze şi să fie gata de luptă împotriva forţelor germane;
- a menţinut o strânsă legătură cu comandantul D.IX.I. şi comandantul C.F.N.M., luând parte la toate conferinţele în care se luau hotărâri relative la situaţie.

---

[49] Generalul Costin Ionaşcu, comandantul Diviziei IX Infanterie (18 decembrie 1942-4 decembrie 1944), viitor şef al M.St.M. (20 iunie 1945-27 decembrie 1947). Conform Alesandru Duţu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *op. cit.*, p. 244.

www.ziuaconstanta.ro

SECTORUL FLUVIAL DUNĂREA DE MIJLOC

Nici un eveniment mai important. Datorită sistemului de transmisiuni care nu permitea comandantului sectorului să urmărească mişcarea navelor germane, acest lucru s-a făcut de către St.M.M. prin comandamentele militare de porturi din acest sector. La Detaşamentul Fluvial Dunărea de Sus, R.I.M., Regimentul de Geniu Marină (R.G.M.), Şcolile Marinei, S.S.M. şi St.M.M. (Eşalonul II) nu s-au înregistrat evenimente deosebite.

III. DECLARAREA RĂZBOIULUI ÎMPOTRIVA FORŢELOR GERMANO-MAGHIARE

1. Până la declararea războiului împotriva forţelor germano-maghiare, situaţia şi concluziile la care a ajuns St.M.M., din examinarea lor, erau următoarele:

- forţele sovietice au trecut în Delta Dunării dincolo de linia de demarcaţie menţionată de M.St.M. şi continuau ostilităţile contra forţelor române;
- cu toată agresivitatea forţelor sovietice, forţele M.R.R. au încetat ostilităţile şi din cauza faptului că nu se apăraseră, au suferit pierderi foarte grele în oameni şi materiale;

Forţele germane:

- se retrăgeau pe Dunăre fără incidente;
- în zona Constanţa, navele de război au continuat să staţioneze în acelaşi dispozitiv, păstrând o atitudine de expectativă armată;
- în Dobrogea se scurgeau în mod continuu trupe germane îndreptate către frontiera bulgară;
- forţele navale germane rămase la Constanţa nu mai aveau posibilitatea să se refugieze pe Dunăre, deoarece fluviul era interceptat în diferite puncte de forţele sovietice. De asemenea, neputând utiliza în acest scop nici porturile bulgare, nu le rămânea decât să se interneze în porturile turceşti sau să se sabordeze;[50]
- în restul ţării şi în special în zona Bucureşti, germanii întreprindeau diferite operaţiuni care lăsau să se întrevadă o declaraţie formală de război din partea noastră.

---

[50] Un convoi german de peste 222 de nave de toate categoriile, cu 100 guri de foc şi 8 000 de oameni, va încerca să se salveze, pornind la 25 august din Brăila, în amonte, spre Baziaş. Adevărată „armadă" de artilerie pe fluviu, convoiul Zieb a fost continuu subţiat prin acţiunea forţelor terestre, aeriene şi fluviale române. La 1 septembrie, gruparea Zieb a trebuit să stopeze definitiv la 70 km în aval de Porţile de Fier române, unde forţele noastre plantaseră un baraj de mine. Câteva zile mai târziu, 60 dintre aceste nave au fost sabordate, iar restul - circa 100 - capturate de români (vezi *Jurnalul de Operaţii al Comandamentului Forţelor Fluviale*, f. 6).

www.ziuaconstanta.ro

Pentru eventualitatea unei declarații de război, posibilitățile operative ale forțelor M.R.R. contra forțelor germane erau următoarele:

- atacul forțelor navale și de litoral germane din portul Constanța, cu toate forțele existente în zonă și în colaborare cu D.IX.I. și Aviația;

- urmărirea, atacul sau capturarea navelor germane în curs de retragere pe Dunăre, prin monitoarele fluviale, în cooperare cu artileria terestră a unităților aflate de-a lungul fluviului și cu aviația;

- interzicerea trecerii navelor germane prin zona Porțile de Fier, prin mijloacele D.Fl.D.S. și în colaborare cu unitățile armatei de uscat și aviației.

2. În ziua de 25 august, către ora 9.00, generalul Mihail Racoviță[51], ministrul de Război, a convocat la Pustnicul (pădure în prelungirea șoselei Pantelimon) miniștrii subsecretari de stat ai Marinei și Aviației, viceamiralul Ioan Georgescu[52], respectiv generalul de aviație Ermil Gheorghiu[53]. Viceamiralul Georgescu l-a informat pe ministrul de Război asupra situației Marinei Regale. În aceeași zi, la ora 10.30, viceamiralul Ioan Georgescu, împreună cu generalii Racoviță și Gheorghiu s-au deplasat la Pasărea (la 20 km Est de București), la generalul Gheorghe Mihail, șeful M.St.M., unde a avut loc o conferință în urma căreia s-a întocmit Ordinul nr. 678587 din 25 august relativ la dezarmarea forțelor germane. Ordinul a fost luat de viceamiralul Georgescu care a ajuns la St.M.M.-Eșalonul I București la ora 14.00, în pofida bombardamentului aerian german.

Pe baza acestui ordin, St.M.M. a întocmit în prezența viceamiralului Georgescu și sub semnătura sa, Ordinul nr. 36732 din 25 august 1944 referitor la modul în care urmau să procedeze comandamentele din subordine pentru dezarmarea forțelor germane.

Din cauza bombardamentului aerian german care continua asupra Capitalei, ordinul nu a putut fi transmis telegrafic sau telefonic și fiind prea lung pentru a fi cifrat, a fost transformat în telegrama cifrată înregistrată cu nr. 298 din 25 august 1944, care a fost transmisă la ora 17.00 la comandamentele în subordine. Putându-se lua legătura telefonică, la ora 17.20 s-a transmis comandamentelor din subordine și Ordinul nr. 36732 din 25 august 1944.

După transmiterea acestor ordine, la St.M.M. s-a primit Ordinul M.St.M. nr. 678586 din 25 august 1944 care cuprindea, în esență, aceleași prevederi ca primul ordin al M.St.M., și, în consecință, nu a mai format obiectul unui nou ordin.

---

[51] Generalul Mihail Racoviță, ministru de Război între 23 august-4 noiembrie 1944, a fost arestat în iunie 1950 și întemnițat la Sighet, unde a murit patru ani mai târziu.

[52] Viceamiralul Ioan Georgescu, subsecretar de stat al Marinei între 23 august 1944-3 noiembrie 1944, a avut o contribuție importantă la evoluția Marinei Române în al doilea război mondial.

[53] Generalul aviator Ermil Gheorghiu, subsecretar de stat pentru Aviație între 23 august-4 noiembrie 1944, a desfășurat o susținută activitate în sprijinul aeronauticii române. Vezi și Alesandru Duțu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *op. cit.*, p. 342, 225, respectiv 226.

www.ziuaconstanta.ro

3. De la data declarării războiului contra forțelor germano-maghiare și până la data la care forțele germane nu mai erau în contact direct cu forțele germane, au avut loc următoarele evenimente mai importante:

STATUL MAJOR AL MARINEI (Eșalonul I București)

Din momentul declarării războiului contra forțelor germano-maghiare și în urma transmiterii ordinului de a proceda imediat, atât la mare cât și la Dunăre, la dezarmarea forțelor germane, St.M.M. a căutat prin toate mijloacele să se informeze asupra mișcării navelor germane, în special pe Dunăre unde acestea erau împrăștiate între Sulina și Baziaș.

Din cauza faptului că între Călărași și Sulina transmisiunile nu funcționau în bune condiții din cauza distrugerilor, St.M.M. nu s-a putut informa decât parțial, prin comandamentele militare de porturi, asupra mișcării forțelor germane și, în consecință, a ordonat C.F.Fl. să trimită unul din monitoare pentru urmărirea și supravegherea acestora.

În ziua de 26 august 1944, pe baza informațiilor relative la mișcarea forțelor germane în Delta Dunării, pe Dunărea Maritimă și la sud de Brăila, St.M.M. a ordonat C.F.Fl. să treacă la urmărirea forțelor germane cu toate monitoarele fluviale, respectiv să retragă infanteria marină din Delta Dunării, unde nu mai era necesară deoarece nu mai existau forțe germane.

În zona Constanța, forțele germane s-au retras în condițiile specificate la aliniatul C.F.N.M. Pe baza informațiilor că D.IX.I. se retrage din zona Constanța, St.M.M. a transmis Ordinul nr. 36734 din 26 august 1944, prin care C.F.N.M. a primit atribuțiuni teritoriale[54], devenind Comandamentul Superior al Dobrogei (C.S.D.), C.L.M. trecând sub ordinele sale. În afară de asigurarea ordinii și pazei în interiorul Dobrogei, misiunea sa era apărarea împotriva trupelor germane în zona Constanța. Pentru legătura cu forțele sovietice care se aflau în fața Tulcei a fost numit contraamiralul Alexandru Stoianovici.

La Ordinele M.St.M. nr. 678646 din 26 august 1944 și nr. 678692 din 26 august 1944, St.M.M. a ordonat:

- C.F.N.M. să ia măsurile necesare pentru a se împiedica ieșirea și intrarea navelor de război germane în zona Constanța-Mangalia și să captureze navele comerciale germane, internându-le echipajele; forțele maritime române să rămână pe loc;

[54] Conform *Jurnalului de Operații al Forțelor Navale Maritime,* Postul de comandă din incinta Hotelului Carlton fusese aproape integral mutat la noul P.C. Coiciu, în dimineața zilei de 25 august rămânând în hotel doar șeful Biroului II și până la ora 10.00 și șeful Biroului III, pentru supravegherea germanilor și pentru păstrarea legăturii cu marile unități din oraș.

www.ziuaconstanta.ro

Observator-semnalizator la proiector

- C.F.N.Fl. să retragă unitățile de infanterie marină din Delta Dunării şi să le îndrepte prin Hârşova către părțile sedentare aflate în zona Călăraşi (de aici urmând să primească ordine ulterioare);

- gruparea de monitoare fluviale aflată în zona Brăila să treacă la urmărirea forțelor şi navelor germane, scufundând, dezarmând sau capturând aceste nave în funcție de situație;

- comandamentele militare de porturi să procedeze la capturarea navelor germane aflate în porturile româneşti;

- părțile sedentare ale R.I.M. şi R.G.M., aflate în zona Călăraşi, să treacă la operațiuni contra forțelor germane, conform ordinelor comandamentelor teritoriale din zonă.

În Delta Dunării, comandamentele forțelor de uscat şi de marină române au intrat în contact cu comandamentele forțelor sovietice. Discuțiile care au avut loc au ajuns la St.M.M. sub forma ordinelor şi rapoartelor nr. 678738 din 26 august 1944, respectiv nr. 2048/B din 26 august 1944 ale M.St.M. şi C.F.N.M. Un rezumat al conținutului acestor informații a fost primit şi de la Armata III Română. În linii generale, aceste documente cuprindeau următoarele:

- delegatul sovietic, contraamiralul S.G. Gorşkov, comandantul Flotilei Dunărene sovietice, a comunicat delegaților români că nu avea cunoştință de declararea armistițiului şi, în consecință, îşi va continua misiunea de a captura toate navele şi a face prizonieri echipajele acestora, întrebuințând la nevoie forța;

- navele aflate la Tulcea să fie predate împreună cu echipajele, fără condițiuni, la Ismail.

Pentru executarea ultimului aliniat, delegații români au cerut şi obținut un termen de executare până la 27 august 1944, ora 11.00, timp necesar pentru a obține ordinele superioare de execuție.

www.ziuaconstanta.ro

Compania de onoare a R.I.M. Călăraşi

St.M.M. a arătat situaţia Ministerului de Război şi M.St.M., de la care a primit dispoziţia să ia legătura cu Guvernul pentru a obţine ordinele necesare.

Legătura cu Guvernul a fost realizată prin Grigore Niculescu-Buzeşti, ministrul de Externe al României, căruia i s-au prezentat situaţia şi consecinţele executării cererii delegatului sovietic. Acesta a comunicat St.M.M. că această situaţie va fi expusă Guvernului chiar în cursul nopţii şi hotărârea se va comunica în dimineaţa zilei de 27 august 1944.

În zona Bucureşti, în afară de bombardamentele aeriene germane care continuau asupra Capitalei, au avut loc tot felul de operaţiuni, în special la Băneasa, unde, din cauza luptelor, comunicaţia între St.M.M.-Eşalonul I Bucureşti şi St.M.M.-Eşalonul II Periş era întreruptă.

În dimineaţa zilei de 26 august 1944, viceamiralul Ioan Georgescu, subsecretar de stat al Marinei şi şeful St.M.M., venind cu maşina de la Periş şi încercând să treacă prin liniile germane, a fost rănit, fiind adus la Bucureşti şi internat în Spitalul Militar, la ora 9.00. De la această dată şi până în ziua de 30 august 1944, St.M.M.-Eşalonul I a lucrat sub conducerea şefului Secţiei Operaţii, nemaiavând legături cu S.S.M. şi St.M.M. aflate la Periş. Cu toate că viceamiralul Georgescu era rănit şi a rămas internat în spital până la 30 septembrie 1944, acesta a păstrat conducerea Marinei de Război şi Comerciale, exercitându-şi atribuţiunile de subsecretar de stat al Marinei şi şef al St.M.M.

În ziua de 27 august 1944, St.M.M.:

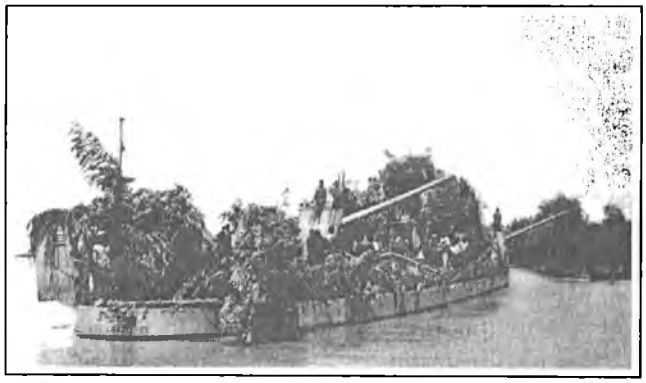
- a revenit pe lângă C.F.Fl. pentru trimiterea monitoarelor fluviale contra convoaielor germane care se retrăgeau pe Dunăre, trecând de la Hârşova spre Cernavodă;
- a urmărit operaţiunile D.D.S., căruia i s-a ordonat să ia măsuri de oprire a trecerii navelor germane;
- a insistat pe lângă Ministerul de Externe pentru clarificarea situaţiei diplomatice care s-a creat în zona Ismail-Tulcea, cerând trimiterea delegaţilor Guvernului;

www.ziuaconstanta.ro

- a solicitat Ministerului de Externe ca în hotărârile care se vor lua referitor la situația diplomatică din Delta Dunării să se prevadă și hotărâri asupra forțelor navale și de litoral române aflate în zona Constanța.

În Delta Dunării, comandantul C.F.Fl. a cerut în mod insistent hotărârea Guvernului relativă la navele care trebuiau predate comandantului Flotilei Dunărene sovietice, la Ismail. Pentru a obține această hotărâre, St.M.M. s-a aflat în continuă legătură cu Ministerul de Externe și în dimineața zilei de 27 august 1944, șeful Secției Operații al St.M.M. a primit personal de la Grigore Niculescu-Buzești, ministrul de Externe al României, următoarele instrucțiuni:

- statul român a declarat armistițiu și așteaptă din partea M.R.R. ca prin atitudinea ei să îi permită de a-l încheia cât mai urgent;
- regulile de onoare tradiționale unei Marine Militare trebuie sacrificate în acest moment de grea cumpănă pentru țara noastră când oriunde și în orice situație, forțele noastre armate trebuie să capete încrederea forțelor sovietice;
- pentru comandanții aflați în asemenea situații, modul de comportare a fost stabilit prin Nota nr. 36766, care a fost confirmată în scris sub semnătura personală a ministrului de Externe, în ziua de 28 august 1944.



Monitorul „ALEXANDRU LAHOVARY", camuflat în Delta Dunării

Hotărârea Guvernului transmisă prin Niculescu-Buzești, ministrul de Externe al României, a fost adusă la cunoștința viceamiralului Ioan Georgescu, care a dat dispoziționi de executare. Pe baza acestor instrucțiuni, St.M.M. a transmis în ziua de 27 august 1944, ora 9.25, C.F.Fl. următorul ordin: *„Protestați energic pe lângă Comandamentul sovietic, arătând că împiedică cooperarea forțelor navale române contra germanilor. În cazul în care nu admite plecarea contra forțelor germane din zona Giurgiu, puneți navele la dispoziția sa. Nu se scufundă nici o navă."*

Acest ordin a fost executat și confirmarea sa a fost primită în ziua de 27 august 1944, ora 18.00, prin C.F.N.M.

În zona Constanța:

-C.F.N.M. a cerut în mod insistent hotărârea Guvernului asupra forțelor navale și de litoral române, ținându-se seamă de situația diplomatică creată în

www.ziuaconstanta.ro

zona Tulcea-Ismail. Pe baza aceloraşi instrucţiuni primite de la ministrul de Externe al României, St.M.M. a transmis următorul ordin: „*Conform ordinelor Guvernului, suntem aliaţi cu ruşii. Incidentele în curs de lichidare. Urmează ordine de detaliu. Ordinele anterioare rămân în vigoare*."

În Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc au fost semnalate mişcări de convoaie germane:

- la ora 11.30, un convoi cuprinzând nave comerciale şi de război germane, în total 42 bucăţi, navigând de la Călăraşi spre Oltenița;
- la ora 17.45, un convoi de nave de război germane, în număr de 27, se găsea în spatele ostrovului din faţa Turtucaiei;
- la diferite ore, în zona Cernavodă apăreau convoaie de compunere variabilă, care treceau în aval;
- la Giurgiu, artileria germană aflată la Rusciuk a deschis focul asupra oraşului.

În toate aceste regiuni pe unde treceau convoaiele germane, au avut loc lupte mari, ele fiind atacate de artileria terestră împinsă la malul Dunării. Germanii aveau nave scufundate iar pierderile în oameni erau mari de ambele părţi. St.M.M. urmărea aceste operaţiuni, în legătură cu M.St.M., îndreptând contra convoaielor germane monitoarele fluviale aflate în zona Brăila.

În zona Bucureşti au continuat bombardamentele aeriene germane şi luptele din jurul Capitalei, cu intensitate mai mare pe drumurile conducând spre Ploieşti.

În ziua de 28 august 1944, St.M.M.:

- a urmărit deplasarea monitoarelor plecate pentru executarea misiunilor de distrugere sau capturare a convoaielor germane în curs de scurgere pe Dunăre şi a pregătit intrarea acestora în acţiune prin informarea lor şi a unităţilor din zonele pe unde urmau să treacă;
- a insistat pe lângă Ministerul de Externe, de Război şi M.St.M. pentru trimiterea delegaţilor Guvernului care să clarifice situaţia diplomatică creată prin atitudinea şi dispoziţiunile date de comandantul Flotei Roşii din Marea Neagră (pentru C.F.N.M.) şi comandantul Flotilei Dunărene sovietice (pentru C.F.Fl.);
- s-a informat asupra operaţiunilor executate de D.D.S.;
- a identificat mişcarea convoaielor germane pe Dunăre, pentru a putea orienta gruparea de monitoare fluviale trimise în urmărirea acestora.

În Delta Dunării, forţele sovietice au început să treacă Dunărea la Tulcea, utilizând mijloacele aparţinând M.R.R. (de război şi comerciale). Comandamentul Sovietic aştepta sosirea unui delegat al Guvernului României. St.M.M. a prezentat situaţia Ministerului de Externe, menţionând că în lipsa unui delegat al Guvernului care să clarifice situaţia diplomatică în această zonă, nu se putea stabili nici un mod de cooperare cu forţele sovietice şi navele aparţinând C.F.N.M. vor putea avea aceeaşi soartă cu navele de luptă, care s-au predat la Tulcea la cererea Comandamentului Flotilei Sovietice Dunărene.

La ora 10.00 Ministerul de Externe a răspuns că va pleca o întreagă delegaţie la Moscova. În acelaşi timp, va supune această chestiune Consiliului de

www.ziuaconstanta.ro

Miniştri care se afla în şedinţă. În urma insistenţei St.M.M. asupra necesităţii unui delegat la Tulcea, la ora 13.15 s-a comunicat faptul că generalul Constantin Eftimiu a fost numit delegatul Guvernului, urmând să plece într-o oră cu avionul la Hârşova[55].

În cazul în care ruşii intră în Constanţa, navele de la Constanţa vor proceda la fel ca cele de la Tulcea şi dacă li se va cere internarea într-un port rusesc, vor executa. Amiralul Macellariu urma să intre în legătură cu generalul Eftimiu.

În zona Constanţa nu s-a petrecut nici un eveniment mai important. St.M.M. a trimis C.F.N.M. următoarele instrucţiuni de comportare:

- delegatul Guvernului pentru tratativele cu ruşii este generalul Constantin Eftimiu, care va pleca cu avionul la Hârşova unde va fi la ora 14.00;
- contraamiralul Horia Macellariu să intre în legătură cu acesta;
- în cazul în care ruşii ajungeau la Constanţa, vor fi trataţi ca aliaţi şi se va stabili imediat legătura cu Comandamentul rus;
- în cazul în care aveau pretenţii asupra navelor, protestaţi energic, arătând că pe baza declaraţiei domnului Molotov suntem aliaţii lor şi dezarmarea noastră ne împiedică să contribuim la lupta contra inamicului comun, Germania;
- în caz că nu acceptau, navele urmau să fie puse la dispoziţia lor, în aceleaşi condiţii ca la Tulcea (echipajele la bord, pavilion alb);
- erau excluse soluţiile de internare sau scufundare a navelor.

La ora 18.30, C.F.N.M. informa că amiralul rus a pus următoarele condiţii pentru ca flota română să rămână liberă:

- M.R.R. să înainteze un document prin care se angaja să lupte sub comandament sovietic împotriva germanilor, document în care să arate şi activitatea de până atunci în acest sens;
- fiecare navă română să întocmească zilnic un raport operativ pentru Comandamentul sovietic;
- navele care nu se vor supune, vor fi scufundate de ruşi.

La ora 19.45, C.F.N.M. a comunicat transmiterea textului de mai sus generalului Eftimiu care se afla la Tulcea şi care urma să ia contact a doua zi cu delegaţia sovietică de la Ismail.

Condiţiile puse de Comandamentul Flotilei Sovietice Dunărene pentru cooperarea cu forţele noastre au fost raportate M.St.M. spre aprobare.

În Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc:

- la Giurgiu, unităţile germane care au debarcat venind de la Rusciuk s-au retras - se bănuia că portul a fost minat;
- la Calafat au fost capturate un remorcher şi opt şlepuri germane;
- la Turnu Măgurele, şase nave de război germane au deschis focul asupra portului şi navelor din port, provocând stricăciuni, morţi şi răniţi;
- un convoi german se afla în aval de Corabia, camuflat la un ostrov;

---

[55] Generalul Constantin Eftimiu, fost ministru al Lucrărilor Publice şi Comunicaţiilor (23 august-3 noiembrie 1944) şi subşef al Marelui Stat Major (26 ianuarie-24 iulie 1944).

www.ziuaconstanta.ro

- în portul Călăraşi au fost capturate 10 şlepuri germane;

- în zona Oltenița, un convoi german în curs de deplasare, cuprindea 8 bacuri, 23 pontoane armate, 3 remorchere, 5 şlepuri, 3 şlepuri spital, 21 poduri plutitoare cu motor, 4 vase de transport armate şi 37 şalupe dragoare;

- la Giurgiu trecea un convoi german compus din patru vase-spital mari, o navă de mare, o barjă, un vas motor cu un ponton la remorcă, un remorcher dragor, un remorcher cu două şlepuri şi patru vedete, un remorcher cu un ponton la remorcă, 21 bacuri de debarcare şi 11 vedete;

- la Oltenița treceau două şalupe.

Pe baza acestor informații, St.M.M. a luat legătura cu M.St.M. arătând următoarele:

- a dat ordin unei grupări de monitoare, aflată în zona Arapu, să urmărească, să scufunde sau să captureze navele din convoiul german (gruparea de monitoare se afla la acea dată în marş, în aval de Cernavodă);

- în zona Turnu Severin, D.Fl.D.S. a minat Dunărea la Ostrovul Corbului;

- era necesar ca unitățile de artilerie terestre aflate de-a lungul fluviului să împingă cât mai multe piese la malul Dunării pentru a opri sau întârzia marşul convoaielor germane.

Relativ la gruparea de monitoare, St.M.M. a ordonat comandanților militari de porturi să ia legătura informativă cu monitoarele, să le informeze asupra situației navelor germane din sectorul respectiv; să informeze de prezența monitoarelor trupele de uscat din zonă; comandantul militar al portului Giurgiu să asigure aprovizionarea monitoarelor.

În ziua de 29 august, St.M.M. a condus acțiunea monitoarelor plecate în executarea misiunii de distrugere sau capturare a convoaielor germane. Concomitent, a urmărit, informat şi a dat ordinele necesare în noua situație diplomatică ivită la Constanța prin cererea comandantului F.R.M.N., amiralul Oktiabriski, de a preda navele C.F.N.M.

În zona Constanța, comandantul C.F.N.M. a primit din partea comandantului F.R.M.N. un ultimatum prin care i se cerea să predea flota română de război şi auxiliară la Sulina[56]. St.M.M. a raportat conținutul acestui ultimatum M.St.M. şi Ministerului de Externe şi pe baza instrucțiunilor primite, a ordonat C.F.N.M. să execute conform ordinelor anterioare pe care le are în acest sens, adică înaintând inițial un protest asupra acestei dispoziții a Comandamentului Sovietic. În ceea ce privea cooperarea forțelor M.R.R. cu Marina sovietică, St.M.M. a înaintat C.F.N.M. Ordinul nr. 678967 din 29 august 1944 al M.St.M. prin care se menționa faptul că M.R.R. va coopera cu Marina sovietică *numai în unități constituite române* (sbl. ns.), sub comandă română, care intrau astfel sub Comandamentul Flotei Sovietice. Conform acestui ordin, comandantul C.F.N.M. a înaintat comandantului F.R.M.N. adresa nr. 336 din 29 august 1944. Pe baza adreselor de mai sus înaintate de C.F.N.M.,

[56] La ora 5.10, două vedete sovietice aterizează la Midia şi lasă la bateria „Mircea" pe căpitanul Stănescu din B.16 I.M., cu un plic pentru comandantul C.F.N.M. care conținea ultimatumul din partea comandantului Forțelor Navale Sovietice din Marea Neagră, contraamiralul Oktiabriski.

www.ziuaconstanta.ro

comandantul F.R.M.N. a revocat ordinul de deplasare şi predare a flotei române la Sulina.

În Delta Dunării, mijloace aparţinând M.R.R. concurau la trecerea trupelor sovietice în Dobrogea.

În Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc:

- la Corabia, nouă nave de război germane cu trei remorchere au deschis focul asupra portului şi oraşului, provocând distrugeri, morţi şi răniţi - asupra lor s-a deschis focul de către trupele române din zonă;

- monitoarele fluviale, ajunse în zona Călăraşi, au primit ordin să se deplaseze neîntârziat până la frontiera iugoslavă pentru a opri şi captura navele germane;

- portul Corabia a fost din nou bombardat de navele de război germane din compunerea unui convoi, care au provocat avarii navelor din port, morţi şi răniţi;

- în zona Călăraşi, semnalându-se o coloană germană care se îndrepta spre oraş dinspre Slobozia, s-a ordonat comandantului militar al portului Călăraşi să disperseze navele din port iar R.I.M. să ia măsuri de siguranţă în legătură cu comandantul garnizoanei Călăraşi;

- portul Turnu Măgurele a semnalat prezenţa unor convoaie germane în zonă, menţionând că se dădeau lupte grele între artileria terestră română şi navele de război germane.

În zona Turnu Severin, D.Fl.D.S. a raportat că pentru apărarea barajului de mine pus la Gruia s-a destinat o baterie de artilerie care era în curs de deplasare.

Asupra navelor de război române internate la **Ismail** (monitorul „BRĂTIANU", vedeta fluvială nr. 3, trei pontoane de transport armate, remorcherele „MÂNTUIREA", „MUREŞUL", „SPIROS", „HARALAMBOS" şi două remorchere de fluviu), se ştia că navele se aflau sub pavilion românesc, purtând pavilion alb la catarg şi având câte un ofiţer sovietic la bord.

Monitorul „BRĂTIANU" a transmis cererea comandantului Flotilei Sovietice de Dunăre ca un delegat să vină la Ismail în ziua de 29 august, ora 10.00, cu un document oficial în care să se arate că navele româneşti de pe Dunăre vor lupta contra inamicului, sub pavilion românesc şi sub comanda comandantului Flotilei Sovietice de Dunăre. De asemenea, să se indice disponibilitatea navelor noastre şi poziţia lor pe Dunăre, spre a nu fi bombardate de aviaţia sovietică.

Pentru executarea acestor cereri, St.M.M. a comunicat situaţia monitoarelor care urmăreau convoaiele germane şi a remorcherelor dragoare care continuau misiunile de dragaj în zona Giurgiu. Ca delegat din partea M.R.R. a fost desemnat contraamiralul Alexandru Stoianovici, care se afla la Hârşova împreună cu căpitanul de rangul 2 Blinov din Marina Sovietică.

În ziua de 30 august 1944, St.M.M. a condus monitoarele plecate în misiunea de capturare sau distrugere a convoaielor germane. De asemenea, a

www.ziuaconstanta.ro

urmărit, informat şi a dat ordinele necesare în zona Constanţa unde s-a creat o nouă situaţie datorită intrării unităţilor terestre şi flotei sovietice.

În zona Constanţa, la ora 3.30, au intrat în port şase motocanoniere sovietice şi ulterior un număr mare de vedete rapide. Comandamentul sovietic, care era în acelaşi timp şi Comandament Teritorial al Dobrogei, a avansat C.F.N.M. o sumă de cereri, pe care acesta le-a satisfăcut în măsura posibilităţilor sale.[57]

Pentru cererile pe care nu le putea satisface, a intervenit la St.M.M. care la rândul său, a luat legătura cu Ministerul de Externe de la care a primit instrucţiuni, pe care le-a comunicat C.F.N.M. În plus, Ministerul de Externe a intervenit pentru trimiterea unui delegat al Guvernului în zonă, pentru a stabili, de comun acord cu Comandamentul sovietic, modul în care vor putea fi satisfăcute cererile forţelor sovietice.

La acea dată, textul Convenţiei de Armistiţiu nu era cunoscut de St.M.M. şi nici de comandamentele din subordine.

În Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc:

- R.I.M. lua parte la operaţiuni împotriva unei coloane germane, în zona Călăraşi.
- vedetele sovietice treceau în urmărirea navelor germane prin faţa portului Hârşova;
- gruparea de monitoare compusă din patru monitoare s-a fracţionat, acţionând cu două monitoare în zona Giurgiu-Călăraşi împotriva trupelor germane în curs de scurgere spre malul Dunării.
- la Corabia trecea un convoi german compus din circa 70 nave şi ulterior, un al doilea convoi german, compus din 47 nave, în majoritate P.T.A. - uri şi şlepuri;
- la Călăraşi a sosit un convoi german, compus din două remorchere şi opt şlepuri, având răniţi germani, români şi ruşi.

În ziua de 31 august 1944, St.M.M. a condus acţiunile monitoarelor destinate urmăririi convoaielor germane şi siguranţei împotriva trupelor germane, în curs de scurgere spre porturile cuprinse între Giurgiu şi Călăraşi. De asemenea, a urmărit evoluţia situaţiei la Constanţa şi a făcut faţă situaţiei ivite pe Dunăre, unde, conform ordinelor comandantului Flotei Sovietice de Dunăre, gruparea de monitoare fluviale a trebuit să-şi întrerupă misiunea şi să se întoarcă la Reni.

---

[57] Referitor la întrevederea dintre contraamiralii Macellariu şi Azarov, din 30 august, ora 3.00, în *Jurnalul de Operaţii al C.F.N.M.* este consemnată replica amiralului rus: „*Caii voştri au stat în palate la Odessa. Pretind pentru marinarii sovietici la Constanţa palatele de la Odessa unde au stat caii voştri*" (f. 53).

www.ziuaconstanta.ro

Statul major al Forței Navale Maritime: comandorii Horia Macellariu, Paul Zlatian și Alexandru Stoianovici (de la stânga la dreapta, în prim plan), împreună cu locotenent-comandorii Petre Popescu-Deveselu și Eugeniu Săvulescu (fundal)

În Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc:

- monitorul „BASARABIA", aflat la Turnu Măgurele și monitorul „BUCOVINA", aflat la Zimnicea, au primit ordin să rămână pe loc deoarece, în conformitate cu radiograma nr. 316 din 31 august 1944 a C.F.Fl., se cerea în mod insistent de către C.Fl.S.D. întoarcerea tuturor monitoarelor la Reni;
- pentru continuarea acțiunilor monitoarelor, St.M.M., prin telegramele nr. 36763 și 36765 din 31 august 1944, a intervenit prin C.F.N.M. și C.F.Fl. să se permită continuarea misiunilor acestor nave;
- datorită insistențelor C.Fl.S.D., s-a ordonat întreruperea misiunii și deplasarea monitoarelor la Reni;
- în zona Giurgiu, remorcherele dragoare au continuat misiunile de dragaj.

În zona Constanța, C.F.N.M. a stabilit legătura cu Comandamentul Naval Sovietic, care a instalat ofițerii de legătură pe navele românești.

În ziua de 1 septembrie 1944, St.M.M. a urmărit mișcarea convoaielor germane pe Dunăre, informând M.St.M. pentru a se lua măsurile necesare prin artileria armatei de uscat. De asemenea, s-a informat asupra mișcării grupării de monitoare, care primise ordin să se deplaseze la Reni și asupra situației create în portul Constanța unde un submarin german, lansând două torpile, a lovit vasul S.M.R. „OITUZ".[58]

În ziua de 2 septembrie 1944, St.M.M. a urmărit mișcarea convoaielor germane pe Dunăre, precum și capturarea navelor germane aflate în porturi și evoluția situației din regiunea Porților de Fier, unde se dădeau lupte violente

[58] Cealaltă torpilă a lovit cheul de la Titan, dislocându-l pe o lungime de circa 55 metri (*Ibidem*, f. 56).

www.ziuaconstanta.ro

între trupele române şi germane. S-a informat asupra situaţiei grupării de monitoare conduse de comandantul C.F.Fl. şi care a ajuns în portul Ismail, precum şi asupra situaţiei create în portul Constanţa, unde pe timpul unei misiuni de escortă la care luau parte şi nave româneşti, a fost scufundată o motocanonieră sovietică.

COMANDAMENTUL FORŢELOR FLUVIALE

Din momentul declarării războiului împotriva forţelor germano-maghiare şi pe baza ordinelor primite de la St.M.M., C.F.Fl. aflat la Tulcea, a ordonat următoarele măsuri:

- comandanţii de porturi să tragă pe malul stâng al Dunării toate ambarcaţiunile româneşti şi germane cuprinse în sectorul Piua Pietrii-Călăraşi, punându-le sub pază, pentru a împiedica trupele germane să treacă din Dobrogea în Muntenia;
- Detaşamentul Maritim Sulina să cerceteze sectorul său şi să dezarmeze trupele sau navele germane aflate în zonă;
- monitorul „BRĂTIANU" să ia poziţie la Ceatalul Sfântu Gheorghe, cu misiunea de a dezarma sau scufunda navele germane care s-ar mai scurge spre Tulcea (din verificările făcute ulterior s-a constatat că ultima şalupă germană trecuse spre Tulcea încă din dimineaţa zilei de 25 august 1944).

În ziua de 25 august 1944, în sectorul Ismail-Tulcea, aviaţia sovietică a atacat necontenit mijloacele de evacuare, fiind pierdute astfel o şalupă, un bac, două remorchere şi un şlep. Cu toate pierderile suferite şi în pofida atacurile forţelor sovietice, unităţile C.F.Fl. au asigurat şi evacuat pe la acest cap de pod circa 10 000 de oameni, 200 autovehicule, un numeros armament de artilerie şi armament de tot felul din unităţile Corpului III Armată, respectiv Diviziile 2, 15, 21 şi 110 Infanterie.

În după-amiaza zilei de 25 august, elemente de infanterie sovietică, trecute de la Ismail peste Dunăre, au ajuns în comuna Regele Carol I din faţa portului Tulcea. Tot în cursul acestei după-amieze, doi maiori ruşi din Corpul blindat sovietic, pătruns în dimineaţa zilei de 25 august la Ismail, au venit la Tulcea cerând să vorbească cu generalul român care comanda această zonă. Primiţi de către generalul Tudosie[59], ei au comunicat că la 26 august va sosi de la Moscova, cu avionul, la Ismail, un amiral rus, reprezentant al Guvernului sovietic, care urma să trateze cu generalul comandant superior român de la Tulcea normele pentru aplicarea armistiţiului. În consecinţă, generalul român era invitat în acest scop la Ismail, pe 26 august.

C.F.Fl. a primit ordin telefonic, direct de la viceamiralul Ioan Georgescu, să ia legătura cu C.Fl.S.D. de la Ismail ca să ceară relaţii asupra motivelor pentru care au fost scufundate monitoarele pe Braţul Chilia. Ceva mai târziu, C.F.Fl. a

---

[59] Generalul Dumitru Tudosie a fost comandantul Diviziei 2 Infanterie în perioada 1 iulie 1942-16 octombrie 1944, asigurând şi comanda Corpului IV Armată, între 13-29 septembrie 1944.

www.ziuaconstanta.ro

primit ordin telefonic de la St.M.M. prin care se dispunea să se ia contact cu C.Fl.S.D. de la Ismail pentru ca navele noastre de la mare să fie libere să treacă pe Dunăre în sus, în urmărirea şi capturarea vaselor germane ce se retrăgeau către Turnu Severin.

În Sectorul Chilia, în noaptea de 24/25 august au avut loc zboruri de recunoaştere ale aviaţiei sovietice. Către ora 5.00, vedetele sovietice au atacat oraşul Chilia Nouă, pătrunzând în port. Din acest moment, nu s-a mai putut efectua nici un fel de transport pe Dunăre.

Către ora 9.00, generalul Romulus Stănescu,[60] locţiitorul generalului Leoveanu, a trimis de la Chilia Veche la Chilia Nouă doi parlamentari, care să prezinte un mesaj comandantului superior sovietic şi să întrebe dacă trupele române din zonă erau libere să continue retragerea pe Dunăre şi pe uscat, spre Tulcea.

Ca rezultat al acestui demers, un ofiţer de marină rus, însoţit de un sergent, a adus răspunsul şi hotărârea comandantului forţelor sovietice din sector, şi anume: *„Depunerea armamentului în faţa cherhanalei până la ora 16.00 (ora Moscovei) şi părăsirea de către elementele armatei române a Grindului Chilia Veche"*. Generalul Stănescu a ordonat ca trupele să depună armele, trimiţând, împreună cu ofiţerul de marină rus, doi ofiţeri parlamentari la C.Fl.S.D.

Parlamentarii români nu au obţinut schimbarea hotărârii comandantului forţelor sovietice, ci numai prelungirea termenului de depunere a armelor (ora 19.00, ora Moscovei). O dată întorşi, parlamentarii români au raportat generalului Stănescu cele obţinute. Ofiţerul de marină rus însoţitor a cerut ca tot personalul român de la Chilia Veche să rămână la dispoziţia Comandamentului sovietic. Acest personal a fost trecut la Chilia Nouă, împreună cu generalul Romulus Stănescu. Sovieticii au luat şi toate mijloacele române care se găseau în zonă pentru evacuarea trupelor române, şi anume un remorcher, două şlepuri, un barcaz, un tanc şi un bac cu motor.

În Sectorul Sulina:

De la orele 9.00-11.00, Sulina a fost violent bombardată de circa 60 avioane sovietice, atât oraşul cât şi plaja. Apărarea A.A. din zonă nu a reacţionat sub nici o formă. Din cauza bombardamentului aerian, Detaşamentul Maritim Sulina a solicitat şi a obţinut aprobarea de la C.F.Fl. ca să evacueze o parte din mobilier şi arhiva Detaşamentului la Carmen Sylva. Remorcherul trimis pentru evacuare a fost atacat de aviaţia sovietică şi scufundat.

Pe 26 august 1944, către ora 9.00, comandantul C.F.Fl. s-a prezentat la postul de comandă al generalului Leoveanu, la ordinul acestuia. Generalul i-a făcut cunoscut faptul că a primit ordin de la M.St.M. să treacă urgent toate trupele, inclusiv recruţii şi premilitarii, din Dobrogea în Muntenia, pe la punctul Vadu Oii-Piua Pietrii. Totodată, a adăugat faptul că nu este în măsură să dea

---

[60] Generalul Romulus Stănescu a fost comandant al Comandamentului 110 Infanterie „Dunărea", între 1 octombrie 1943-25 septembrie 1944.

www.ziuaconstanta.ro

ordine de executare pentru C.F.Fl., care urma să primească ordin de la eşaloanele superioare de marină şi că a ţinut numai să-l informeze pe comandantul C.F.Fl. asupra situaţiei. În acelaşi timp, C.F.Fl. a primit un ordin de la Armata a III-a prin care i se cerea să ia imediat măsuri pentru urgentarea trecerii peste Dunăre, din Dobrogea în Muntenia, pe la punctul Vadu Oii, a unităţilor Corpurilor II şi III Armată şi a D.IX.I., astfel încât în această mişcare trupele române să nu fie depăşite de forţele sovietice. C.F.Fl. rămânea direct răspunzător de executarea acestui ordin.

Ca urmare, C.F.Fl. a ordonat imediat eşalonului II de la Piua Pietrii să organizeze de urgenţă trecerea, utilizând toate mijloacele aflate disponibile în zona Hârşova-Cernavodă-Piua Pietrii, până la Brăila. Potrivit ordinelor primite, C.F.Fl. a ordonat unităţilor din Deltă să se pregătească şi să ia măsuri urgente de repliere spre Tulcea, de unde se vor îndrepta spre Hârşova, pentru a trece apoi la Piua Pietrii.

Către ora 9.25, C.F.Fl. a raportat St.M.M. riscurile folosirii unui monitor în misiunea de supraveghere ordonată de St.M.M. Potrivit invitaţiei celor doi maiori ruşi, făcută în ziua de 25 august, generalul Leoveanu, însoţit de contraamiralul Stoianovici (care primise ordin de la St.M.M. în ziua de 25 august să ia contact cu comandantul C.Fl.S.D.), a plecat la Ismail, unde au sosit către ora 14.30. Aceştia s-au prezentat direct contraamiralului Gorşkov, comandantul C.Fl.S.D. Acesta a declarat că nu ştia nimic de armistiţiu şi nu era lămurit asupra scopului vizitei generalilor români. Generalul Leoveanu i-a explicat acestuia conţinutul mesajului celor doi maiori ruşi şi invitaţia făcută de ei. Comandantul C.Fl.S.D. a răspuns că nu ştia de nici un amiral rus care trebuia să sosească de la Hârşova, faptul că el personal nu are nici un fel de ordin cu privire la armistiţiu şi că, aflându-se în stare de război cu forţele române, înţelegea să-şi execute mai departe misiunile sale operative. Comandantul C.F.Fl. l-a rugat pe comandantul C.Fl.S.D. să ceară, pentru verificare, prin radio la Moscova, confirmarea existenţei stării de armistiţiu între U.R.S.S. şi România. S-a creat impresia că s-ar fi dat dispoziţii în acest sens de către comandantul C.Fl.S.D.

Generalul Leoveanu a rugat ca cererile verbale făcute de către ofiţerii români să fie prezentate şi în scris, ceea ce s-a admis. În timp ce se redactau cererile în limbile română şi rusă, comandantul C.Fl.S.D. a primit un raport în care i se spunea că o vedetă sovietică a intrat în portul Tulcea. Întrebat de comandantul C.F.Fl. în ce scop, comandantul C.Fl.S.D. a răspuns că are de îndeplinit o misiune, şi anume *„să ceară tuturor navelor de război române din Tulcea să se predea şi dacă se opun, vedeta va deschide focul asupra lor şi le va scufunda."*

Comandantul C.F.Fl. a arătat că nu putea fi vorba de o astfel de acţiune de război de vreme ce exista un armistiţiu, iar generalii români s-au prezentat dintr-un ordin superior al Comandamentului Român la C.Fl.S.D. în scopul de a trata o colaborare între forţele fluviale române şi cele sovietice, precum şi a obţine ca şi navele de la mare să poată trece nestingherite în susul Dunării, pentru a urmări şi captura navele germane. Prin predarea navelor se excludea

www.ziuaconstanta.ro

acțiunea de cooperare cu forțele navale sovietice pentru urmărirea grabnică a navelor germane care se retrăgeau în susul Dunării, misiunea pe care C.F.Fl. o avea la Hârşova şi Piua Pietrii fiind astfel împiedicată.

La acestea, comandantul C.Fl.S.D. a răspuns că cere numai predarea navelor de la Tulcea, precizând că restul de nave îşi putea continua nestingherit misiunile pe care le va primi; iar comandantul C.F.Fl., cu statul său major, era liber să se deplaseze la Hârşova pentru a executa misiunile primite.

Comandantul C.F.Fl. a mai replicat că personal nu are nici o misiune şi nici căderea de a satisface cererea de predare a navelor din portul Tulcea, lucru care este de resortul autorităților superioare române şi de la care trebuie să primească dispoziţiuni. Comandantul C.F.Fl. a cerut cu insistență comandantului C.Fl.S.D. să suspende misiunea vedetei sovietice de la Tulcea, până ce va obține dispoziţiuni de la Guvernul român, pentru care era nevoie să se acorde o păsuire de 24 ore. Comandantul C.Fl.S.D. a acordat un termen până în ziua de 27 august, ora 12.00 (ora Moscovei).

Către ora 18.30, delegația română a plecat din Ismail ambarcată pe o şalupă, escortată de două vedete sovietice. Către ora 21.00, şalupa şi cele două vedete sovietice au sosit la Tulcea. Cele trei nave sovietice sosite la Tulcea în după-amiaza zilei de 26 august au rămas la ancoră în fața portului Tulcea, cu misiunea de a nu mai permite, pe timpul nopții de 26/27 august 1944, nici o mişcare de vase în port, orice deplasare urmând să fie considerată ca o tentativă de fugă şi în acest caz vor trage asupra vasului care se mişca.

După sosirea de la Tulcea, comandantul C.F.Fl. a raportat St.M.M. cele discutate cu comandantul C.Fl.S.D., cerând răspuns Guvernului român care să-i fie transmis prin radio, transmisiunile cu fir fiind întrerupte. Pentru a nu se repeta situația din Delta Dunării, unde trupele fuseseră dezarmate, comandantul C.F.Fl. a ordonat ca cele două B.I.M. care s-au regrupat la Tulcea şi care trebuiau să fie îndreptate spre Călăraşi şi Oltenița, să pornească chiar în cursul nopții, pe jos, spre Hârşova-Piua Pietrii-Țăndărei. Către ora 23.00, generalul Leoveanu şi generalul Tudosie cu statul major, au plecat din Tulcea spre Piua Pietrii.

În sectorul Sulina:

Către ora 13.15, o patrulă sovietică de tăria unui pluton, a ajuns la Sulina venind de la Letea. Comandantul patrulei (un sublocotenent) a întrebat dacă sunt germani la Sulina. Apoi a cerut ca trupele româneşti să depună armele. Acele trupe care nu depuneau armele, urmau să lupte împotriva germanilor. A spus că intenționează să treacă mai departe pentru a-i căuta pe germani, cu toate că cunoştea linia de demarcație, cerând să i se arate câmpurile de mine. Acestui ofițer rus i s-a răspuns că la Sulina erau trupe româneşti care luptau împotriva germanilor şi că acestea nu vor trage asupra trupelor sovietice. În acel moment, comandantul superior sovietic de la Ismail parlamenta cu comandantul superior român de la Tulcea. Trupele sovietice nu vor întâmpina rezistență şi deci nu era cazul să procedeze la dezarmarea trupelor române. Comandantul portului a plecat, urmând să revină peste o oră.

www.ziuaconstanta.ro

Către ora 17.30, primul batalion sovietic a intrat în Sulina. Comandantul B.16I.M., maiorul Titieni, l-a contactat pe comandantul batalionului sovietic, maiorul Katanov. Acesta i-a comunicat: „*Dispozitivul român să fie retras şi adunat în carantină, circulaţia trupelor române interzisă, să se predea toată armătura şi muniţiile, comanda garnizoanei Sulina este preluată de comandantul sovietic, maiorul român rămâne comandantul batalionului român, depozitele germane să fie predate sovieticilor, pentru 27 august batalionul sovietic să fie hrănit de batalionul român până la sosirea subzistenţelor sovietice. Orice chestiune se va rezolva numai între comandantul sovietic şi comandantul român.*"

Toate punctele au fost acceptate de comandantul român, în afară de depunerea armelor şi muniţiilor, pentru care a solicitat comandantului sovietic să-i acorde un termen pentru a cere instrucţiuni. Comandantul sovietic a acceptat, dar a pus condiţia ca armele să fie făcute piramide şi păzite de un pluton român.

În seara zilei, au sosit la Sulina motonava „ABRUD" şi un şlep pentru a transporta B.16I.M. Navele au fost luate de forţele sovietice, astfel încât trupele române nu au mai putut fi transportate.

Neputându-se intra în legătură directă cu Grupul 3 Fluvial (monitoarele din zona Brăila) prin radio, St.M.M. a transmis prin intermediul C.F.N.M. ordin C.F.Fl. ca **monitoarele** să plece în urmărirea navelor germane, scufundând, dezarmând sau capturând aceste nave. Faţă de ordinele primite şi imediat după sosirea de la Ismail, către ora 21.00, comandantul C.F.Fl. a dispus să trimită de urgenţă ordin ca toate monitoarele să plece imediat în susul Dunării, să treacă la urmărirea navelor germane, capturându-le sau distrugându-le.

Legătura radio cu monitorul „BASARABIA" şi cu celelalte monitoare nu a putut fi obţinută decât în ziua de 27 august, către ora 6.00.

La 27 august 1944, pentru a-şi putea exercita comandamentul şi ca să-şi poată îndeplini misiunile, comandantul C.F.Fl a hotărât să-şi schimbe punctul de comandă la Hârşova, raportând această chestiune St.M.M.

Către ora 4.00, întregul comandament a plecat cu maşinile la Hârşova, unde a ajuns către ora 11.00.

În dimineaţa zilei de 27 august, circa 40 de soldaţi sovietici au trecut Dunărea la Tulcea, dezarmând un grup de soldaţi români, pe care i-a grupat pentru a-i trimite la Ismail. La Tulcea au sosit şi câţiva ofiţeri sovietici pentru parlamentare, care au fost primiţi de către un ofiţer român de la comenduire.

Tot în cursul dimineţii, generalul Tudosie a fost trimis de către generalul Leoveanu pentru a parlamenta cu ofiţerii sovietici. De asemenea, vedetele sovietice de la Tulcea au cerut ultimativ predarea şi trecerea la Ismail a navelor româneşti aflate în port, pe baza ordinului primit de la comandantul C.Fl.S.D.

C.F.Fl. a dat instrucţiuni comandantului monitorului „BRĂTIANU" să trateze cu sovieticii. Astfel, s-a obţinut răgazul ca să se aştepte răspunsul Guvernului român până la ora 12.00 (ora Moscovei), navele urmând să-şi păstreze ridicat pavilionul naţional, având echipajele consemnate la bord, cu obligaţia de a răspunde la atacurile aeriene germane.

www.ziuaconstanta.ro

Către ora 8.00, s-a primit de la St.M.M. radiograma nr. 292: „*Intervenit Ministerul de Externe. Aveţi răspuns la ora 10.00.*"

Către ora 8.30, St.M.M. a comunicat prin radiograma nr. 294: „*Protestaţi energic pe lângă Comandamentul U.R.S.S., arătând că împiedică cooperarea forţelor navale române contra germanilor. În cazul când nu admite plecarea în contra forţelor germane din zona Giurgiu, puneţi navele la dispoziţia lui. Nu se scufundă nici o navă.*"

Către ora 9.30, St.M.M. a transmis radiograma nr. 293, în clar: „*Protestaţi energic pe baza înţelegerii Molotov pentru ca navele să poată pleca la Giurgiu unde este nevoie. Contrar, puneţi navele temporar la dispoziţie.*"

Către ora 11.00 (ora României), faţă de ordinele primite de la St.M.M., referitor la punerea la dispoziţia Comandamentului sovietic a navelor române şi potrivit termenului acordat de comandantul C.Fl.S.D., C.F.Fl. a ordonat telefonic comandantului monitorului „BRĂTIANU" să ia măsuri pentru punerea la dispoziţia C.Fl.S.D. a navelor de război româneşti.

La ora 14.00, următoarele nave, cu tot personalul la bord, au fost puse la dispoziţia C.Fl.S.D. şi pleacă la Ismail însoţite de vedetele sovietice: monitorul „BRĂTIANU", vedeta fluvială nr. 3, pontoanele armate nr. 404, 405, 406, remorcherele „MÂNTUIREA", „SPIROS", „HARALAMBOS" şi două remorchere de fluviu.

În Sectorul Sulina:

Comandantul sovietic al garnizoanei Sulina a inspectat trupele române din sector, ofiţerii sovietici cerând comandantului român relaţii asupra barajului de la gura canalului. Pe baza ordinului primit de la C.F.Fl., unităţile române de la Sfântu Gheorghe s-au retras spre Tulcea.

În zona Hârşova-Canalul Vâlciu (în amonte de Brăila)

Tot parcul flotant al C.F.Fl. (56 de nave) se găsea pe Canalul Vâlciu, unde s-a procedat la camuflarea lui împotriva atacurilor aeriene germane.

Grupul Fluvial nr. 3 (monitoarele „BASARABIA", „BUCOVINA", „ARDEAL") şi monitorul „LAHOVARY", retras de la Vâlcov pentru reparaţii, se găseau, de asemenea, pe Canalul Vâlciu, cu misiunea de siguranţă a parcului flotant.

Începând de la ora 11.00, după sosirea ordinului C.F.Fl., s-a procedat la rechiziţionarea tuturor mijloacelor flotante din zonă, pentru executarea misiunii de trecere a trupelor române din Dobrogea în Muntenia. Au fost capturate două remorchere germane, care au fost folosite în operaţiuni.

Monitorul „BRĂTIANU" a fost pus la dispoziţia C.Fl.S.D., plecând la Ismail. Monitorul „BASARABIA" se afla în reparaţie, staţia T.F.F. fiind defectă. Monitorul „ARDEAL" se afla, de asemenea, în reparaţie. Aflat în marş de la Brăila, monitorul „BUCOVINA" avea avarii la tuburile de la căldări. Monitorul „LAHOVARY", în reparaţie, retras de la Vâlcov, avea avarii provocate de bombardamentele aeriene sovietice din zilele de 21, 22 şi 23 august 1944.

www.ziuaconstanta.ro

Către ora 10.00, comandantul Grupului 3 Fluvial i-a convocat pe comandanţii monitoarelor „BASARABIA", „ARDEAL" şi „LAHOVARY" pentru a se lua toate măsurile pentru ca navele să poată porni în misiune către ora 18.00 (oră stabilită când toate monitoarele vor fi gata de marş).

Către ora 13.00, comandantul C.F.Fl. s-a deplasat de la Hârşova spre Canalul Vâlciu pentru a urgenta plecarea monitoarelor. În drum a întâlnit monitorul „BUCOVINA" care se întorcea spre grup, ambarcându-se pe acesta.

Către ora 18.00, monitorul „BUCOVINA" a ajuns la intrarea în Canalul Vâlciu unde a raliat celelalte trei monitoare. Comandantul C.F.Fl. i-a convocat pe comandanţii monitoarelor, cărora le-a expus situaţia şi a stabilit planul de acţiune împotriva forţelor germane. Totodată, a stabilit compunerea forţelor, în funcţie de posibilităţile de legătură prin T.F.S. şi de misiunile încredinţate, formându-se astfel două grupuri: Grupul 1 (monitorul „BASARABIA" şi „BUCOVINA") urma să acţioneze pe Dunărea navigabilă, plecând spre amonte către ora 3.00 din 28 august 1944; Grupul 2 (monitoarele „ARDEAL" şi „LAHOVARY"), urma să acţioneze iniţial pe Braţul Borcea, plecând spre amonte imediat după primul grup. La Gura Borcei, Grupul 1 urma să aştepte Grupul 2 şi întrunite, trebuiau să continue misiunea spre Giurgiu.

Către ora 20.00, monitorul „BUCOVINA", avându-i la bord pe comandantul C.F.Fl. şi pe şeful de stat major, a plecat spre Hârşova. Monitorul „BASARABIA" urma să ralieze monitorul „BUCOVINA" aici, plecând apoi împreună în misiune.

La 28 august 1944, trupele sovietice trecute la Tulcea au executat o recunoaştere în zona oraşului. Astfel, linia de demarcaţie a fost depăşită. Informat asupra situaţiei din zonă, contraamiralul Horia Macellariu, comandantul superior al Dobrogei, a cerut St.M.M. să trimită un delegat al Guvernului la Tulcea pentru a trata cu C.Fl.S.D. normele de aplicare a armistiţiului.

Trupele sovietice înaintând spre Babadag, comandantul superior al Dobrogei a cerut St.M.M. să urgenteze trimiterea delegatului Guvernului României deoarece C.Fl.S.D. nu trata cu nici o comisie.

Către ora 14.00, s-a primit de la St.M.M. răspunsul că delegatul Guvernului este generalul Eftimiu, ministrul Comunicaţiilor, care va sosi la ora 14.00, cu avionul, la Hârşova. Avionul neputând ateriza la Hârşova, s-a deplasat la Tulcea, unde au plecat generalul Leoveanu şi contraamiralul Stoianovici.

La Hârşova

Către ora 16.00, monitorul „BRĂTIANU", de la Ismail, a transmis cererea comandantului C.Fl.S.D. prin care un delegat împuternicit al C.F.Fl. să se prezinte la Ismail, aducând cu el declaraţiile ofiţerilor şi maiştrilor români, prin care aceştia se obligau să lupte alături de forţele navale sovietice împotriva germanilor. În afară de aceasta, cererea mai preciza: *„Navele vor lupta, păstrând pavilionul românesc şi cu personalul român la bord, executând ordinele operative ale Comandamentului sovietic. Se vor trimite reciproc la Comandamentul sovietic şi Comandamentul Forţelor Fluviale ofiţeri de*

www.ziuaconstanta.ro

legătură; în plus, la fiecare monitor se va ambarca câte un ofiţer sovietic de legătură. La data de 1 septembrie 1944, navele trebuie să fie la Ismail. Fiecare navă română va întocmi zilnic şi va înainta C.Fl.S.D. un raport operativ în care se va indica cu preciziune locul unde se află nava, pentru a nu fi bombardată de aviaţia flotei sovietice. În caz de refuz, Flota şi aviaţia sovietică vor ataca navele româneşti." S-a raportat imediat la St.M.M.

Către ora 19.00, generalul Leoveanu, venit la Hârşova de la Piua Pietrii, a plecat împreună cu viceamiralul Stoianovici cu o maşină spre Tulcea, pentru a lua legătura cu generalul Eftimiu, delegatul Guvernului român. Pe timpul nopţii au rămas în satul Topolog, drumul pe timpul nopţii fiind periculos. Sub directa conducere a C.F.Fl., s-a executat trecerea din Dobrogea în Muntenia a unităţilor din D.IX.I. şi a Corpului III Armată, prin punctul Vadu Oii-Piua Pietrii.

În Sectorul Sulina:

Către ora 9.30, comandantul sovietic a ordonat retragerea santinelelor de la magaziile româneşti şi foste germane, paza fiind încredinţată forţelor sovietice. De asemenea, către ora 19.30, comandantul sovietic a ordonat ca toate trupele române să părăsească Sulina, în termen de 40 minute, mergând spre Tulcea.

Comandanţii navelor româneşti de la **Ismail** au dat declaraţiile cerute de comandantul C.Fl.S.D. că vor lupta, sub comandament sovietic, împotriva forţelor germane[61].

Din partea C.Fl.S.D. s-a promis „*păstrarea pavilionului românesc la navele române, continuarea activităţii obişnuite la bord, cu condiţia de a închide şi sigila staţia T.F.S.*"

După semnarea declaraţiilor, la fiecare navă au fost repartizaţi ofiţeri şi subofiţeri ruşi, ca personal de legătură.

Pontoanele de transport armat nr. 404, 405, 406 au început imediat activitatea de trecere a trupelor sovietice la Isaccea şi Ismail, primind mulţumiri şi felicitări pentru activitatea depusă din partea amiralului sovietic Kuznețov.

La 29 august 1944, către ora 8.30, generalul Leoveanu şi contraamiralul Stoianovici au sosit la Tulcea, unde au luat legătura cu generalul Eftimiu, delegatul Guvernului, căruia i-au expus situaţia şi cererile C.Fl.S.D. Trebuind să plece în satul Mânzaru, la sud de Tiraspol-Tighina, generalul Eftimiu a comunicat faptul că nu poate merge la Ismail, împuternicindu-l pe generalul Leoveanu să trateze cu amiralul Gorşkov, în numele său şi al Guvernului.

C.F.N.M. a informat că pentru navele de la mare s-a primit un ultimatum pentru a fi predate Comandamentului sovietic de la Sulina.

---

[61] Această declaraţie avea următoarea formă: „*Subsemnatul ……, comandantul navei……, declar că împreună cu echipajul am hotărât să luptăm contra armatelor germane, alături de armata rusă, ascultând ordinele operative ale Flotilei de Dunăre Rusă (contraamiral Gorşkov). În caz de refuz, comandanţii vor fi internaţi în lagăr. Semnătura……..*"

www.ziuaconstanta.ro

Comandantul C.F.N.M. a cerut contraamiralului Stoianovici să trateze la Ismail şi chestiunea navelor de la mare, pentru ca acestea să coopereze cu flota sovietică din Marea Neagră şi ca amiralul Oktiabriski să renunţe la ultimatum.

Către ora 9.30, generalul Leoveanu şi contraamiralul Stoianovici au plecat la Ismail unde au sosit la ora 11.00, prezentându-se comandantului C.Fl.S.D. În urma discuţiilor, s-a ajuns la înţelegerea ca navele româneşti, cu personal român şi sub pavilion românesc, să lupte contra germanilor sub comandament sovietic. Pentru a avea siguranţă, personalul român urma să dea câte o declaraţie în care se angaja să lupte contra forţelor germane, alături de forţele sovietice. Comandantul C.F.N.M. a dat o dispoziţie în acest sens.

Informat de către contraamiralul Stoianovici asupra barajelor de mine din zona Chiciu, lângă gura Siretului, executate de forţele germane, comandantul C.Fl.S.D. a cerut să se execute imediat dragaj de către navele româneşti. Comandantul C.F.Fl. a formulat cererea ca tot personalul român de pe monitoarele „CATARGIU" şi „KOGĂLNICEANU", scufundate, să fie adus la monitorul „BRĂTIANU" pentru completarea echipajului, astfel încât navele care sunt la Tulcea să fie lăsate libere să plece spre Piua Pietrii, pentru transportul trupelor din Dobrogea în Muntenia.

Amiralul Gorşkov a acceptat şi a dat dispoziţii să se comunice prin radio cererea comandantului C.F.N.M., formulată pentru amiralul Octiabriski.

La Hârşova, au continuat, sub conducerea C.F.Fl., operaţiunile de trecere a trupelor române din C.III.A. prin punctul Vadu Oii-Giurgeni.

La 30 august 1944, la Hârşova se aştepta sosirea comandantului C.Fl.S.D., potrivit înţelegerii din ziua precedentă, pentru a stabili planul de cooperare între forţele fluviale române şi sovietice.

Către ora 17.30, patru vedete sovietice au trecut prin faţa Hârşovei, în marş spre Cernavodă. Ajunse la Cernavodă, către seară s-au întors la Hârşova, unde au rămas în port. S-a raportat la St.M.M.

Către ora 19.00, a sosit la Hârşova o vedetă sovietică, avându-i la bord pe căpitanul de rangul 2 Blinov şi doi ofiţeri ruşi, care s-au prezentat la C.F.Fl. cu Ordinul operativ nr. 2 Secret din 30 august 1944 al C.Fl.S.D. Prin acest ordin se dispunea: *„Toate navele de luptă române (monitoare, vedete etc.) aflate în amonte de Brăila, să fie în ziua de 31 august 1944, ora 10.00, la Brăila, cu toate documentele necesare întocmirii planului comun de acţiune pe Dunărea Mijlocie şi Superioară. Serviciile C.F.Fl. să procure pentru vedetele ruse combustibil şi ulei, care să se găsească la Giurgiu în ziua de 3 septembrie 1944; tot la Giurgiu se va organiza şi baza de aprovizionare pentru navele româneşti. Cu începere de la 1 septembrie 1944, se va trimite zilnic un raport operativ, arătând cu precizie situaţia şi poziţia navelor româneşti pentru a nu fi bombardate."*

Faţă de acest ordin, C.F.Fl. a dat ordinele respective, raportând la St.M.M. şi la S.S.M., luând, totodată, măsurile respective pentru deplasarea C.F.Fl. şi St.M.M., ambarcându-le pe nava „MAICAN".

www.ziuaconstanta.ro

LA FLOTILA DE DRAGAJ

Navele de dragaj româneşti executau dragaj în zonele probabil minate, la cererea comandantului C.Fl.S.D. (zona Giurgiu, între Galaţi şi Brăila). Un remorcher de dragaj, sosit la Brăila, a primit ordin de la comandantul sovietic local să remorcheze docul plutitor de la Brăila la Ismail. Remorcherul a executat ordinul, dar în final a fost reţinut la Ismail.

La 31 august 1944, **la Hârşova,** căpitanul de rangul 2 Blinov a ordonat vedetelor sovietice să someze toate navele române din zonă ca să plece la Brăila. La protestul făcut de comandantul C.F.Fl., a răspuns că aşa avea ordin. Către ora 12.30, St.M.M. a transmis Ordinul nr. 36763, referitor la deplasarea monitoarelor la Reni.

Către ora 13.10, C.F.Fl., cu radiograma nr. 316, a raportat situaţia, cerând ca monitoarele să fie lăsate să plece la Reni, potrivit ordinului Comandamentului sovietic.

Către ora 15.10, St.M.M., cu radiograma nr. 341, a ordonat C.F.Fl. să execute ordinele Comandamentului sovietic.

Către ora 19.00, căpitanul de rangul 2 Blinov s-a prezentat din nou la C.F.Fl., protestând că monitoarele nu au ajuns încă la Hârşova şi cerând ca nava „MĂCIN" să plece în întâmpinarea monitoarelor, însoţită de vedete sovietice. Pentru a înlătura orice suspiciune, comandantul C.F.Fl., împreună cu statul său major, s-a ambarcat pe nava „MĂCIN", plecând în întâmpinarea monitoarelor, însoţiţi de vedetele sovietice, care în timpul marşului au fost luate la remorcă de nava „MĂCIN".

La 1 septembrie 1944, către ora 1.00, nava-comandant „MĂCIN" a întâlnit în apropiere de Cernavodă (km 297) monitoarele „ARDEAL" şi „LAHOVARY". Împreună şi însoţite de două vedete sovietice, a navigat spre Brăila, unde comandantul C.F.Fl., conform Ordinului de operaţii K.S. nr. 2, urma să se întâlnească cu comandantul C.Fl.S.D. pentru întocmirea planului comun de acţiune pe Dunărea Mijlocie şi Superioară, împotriva forţelor germane.

Către ora 8.10, St.M.M., cu radiograma nr. 345, a comunicat C.F.Fl.: *„Monitoarele „BUCOVINA" şi „BASARABIA" pleacă din Giurgiu la ora 9.00. Apele mici şi evaporaţia le-a împiedicat să navige noaptea."*

Către ora 12.05, nava „MĂCIN", urmată de monitoarele „ARDEAL" şi „LAHOVARY" şi cele două vedete sovietice, a sosit la Brăila. Din cauza vitezei mici, vedeta fluvială nr. 4 a acostat la Brăila la ora 13.00.

Toate navele aparţinând C.F.Fl. întâlnite în drum spre Brăila au fost întoarse spre Brăila, la cererea căpitanului de rangul 2 Blinov.

La Brăila, după o scurtă lipsă de la bord, căpitanul de rangul 2 Blinov s-a înapoiat la nava „MĂCIN", comunicându-i comandantului C.F.Fl. că va trebui să meargă cu toate navele la Reni deoarece comandantul C.Fl.S.D. a plecat într-acolo. Pentru executarea acestui marş, comandantul C.F.Fl. a cerut un ordin scris pe care căpitanul de rangul 2 Blinov l-a redactat, semnat şi predat comandantului român.

www.ziuaconstanta.ro

Marinari români şi sovietici din Flotila de Dragaj pe Dunăre

Către ora 15.00, C.F.Fl. a raportat cu radiograma nr. 306 situaţia: *„Ora 12.05 sosit la Brăila cu nava „MĂCIN", „MAICAN", monitoarele „ARDEAL" şi „LAHOVARY", vedeta fluvială nr. 1, şalupa M.R. 31 şi şlepul cu materiale de transmisiuni. La ora 15.00 primit nou ordin plecare spre Ismail."*

La ora 15.30 navele au pornit spre Reni. La ora 16.20, C.F.Fl. a transmis St.M.M. radiograma nr. 327: *„Suntem în dreptul Galaţi. Coborâm la vale! Avem impresia că suntem duşi în captivitate."*

Ajunşi la Reni, căpitanul de rangul 2 Blinov a comunicat faptul că deja comandantul C.Fl.S.D. este plecat la Ismail. Începând de la ora 21.00, navele au sosit pe rând la Ismail, unde, după acostare, la monitoare s-a instalat câte un ofiţer (căpitan) sovietic, însoţit de un marinar înarmat, ca personal de legătură.

Către ora 5.30, monitoarele „BASARABIA" şi „BUCOVINA" au sosit la Giurgiu, unde au acostat pentru a cere noi instrucţiuni, prin telefon, de la St.M.M. Către ora 10.00, monitoarele, împreună cu remorcherul „BASARAB", au reluat marşul. Remorcherul „AMURG" a rămas în zonă pentru a executa dragaj.

Având o parâmă la elicea babord, monitorul „BUCOVINA" a acostat la km 510 (zona Giurgiu) pentru a o scoate. Nereuşind să scoată parâma, a reluat marşul cu o singură maşină.

Către ora 19.45, din cauza întunericului, a necunoaşterii precise a canalului navigabil, împins de vânt şi de curent, monitorul „BUCOVINA" s-a pus pe uscat în dreptul Ostrovului Ciocăneşti (km 594). Cu toate eforturile făcute, nu a putu ieşi cu mijloacele proprii, trimiţând o barcă pentru a comunica situaţia la St.M.M.

www.ziuaconstanta.ro

La 2 septembrie 1944, către ora 8.00, C.F.Fl. a raportat prin radio la St.M.M.: *„Sosit Ismail 1 septembrie 1944, ora 21.30, nava „MĂCIN", monitorul „LAHOVARY", vedeta fluvială nr. 1 şi şalupa M R. 31. Ora 1.30 sosit monitorul „ARDEAL" şi şlepul cu autostaţiile. Găsit în port bricul „MIRCEA"*.

Monitorul „BRĂTIANU" era în port, fără pavilion naţional român. La Ismail, ofiţerul de legătură sovietic de la nava „MĂCIN" a interzis comandantului C.F.Fl. să ia legătura cu comandanţii celorlalte nave româneşti. Căpitanul de rangul 2 Blinov a dat ordin de dispersare a navelor româneşti, interzicând categoric legătura între ele.

La ora 14.00, comandantul C.F.Fl., şeful de stat major şi comandanţii monitoarelor „ARDEAL" şi „LAHOVARY" au fost chemaţi la Ismail pentru a întocmi planul de cooperare. Într-o clădire din Ismail, ofiţerii au fost prezentaţi şefului de stat major al C.Fl.S.D., care i-a invitat să aştepte într-o cameră alăturată rezultatul tratativelor de încheiere a armistiţiului duse la Moscova. În această cameră erau patru paturi, aceasta fiind păzită de ostaşi sovietici. Motivul acestei reţineri a fost justificat prin aceea că existau oarecari dificultăţi în ducerea tratativelor pentru încheierea armistiţiului la Moscova.

Între orele 15.00-16.00, în lipsa comandanţilor, la monitoare şi nava „MĂCIN" s-au prezentat ofiţeri şi marinari ruşi înarmaţi, care au somat echipajele să debarce. Explicaţia: era o măsură de siguranţă până la terminarea tratativelor duse de delegaţia română la Moscova, pentru încheierea armistiţiului. Echipajele debarcate au fost duse într-o destinaţie necunoscută. La bord a rămas câte o echipă de 11 oameni (maiştri şi marinari) pentru întreţinerea materialului.

Monitorul „BASARABIA", întors din drum, şi remorcherul „BASARAB", au încercat să scoată de pe uscat monitorul „BUCOVINA", fără să reuşească. La bordul celor două monitoare au urcat ofiţeri şi marinari sovietici, sosiţi în zonă cu două vedete sovietice.

Pe 3 septembrie 1944, la Ismail, comandantul C.F.Fl., contraamiralul Stoianovici, a întocmit şi predat căpitanului de rangul 2 Blinov, pentru a fi prezentat comandantului C.Fl.S.D., un protest scris, în următorii termeni: *„Subsemnatul, contraamiral Stoianovici Alexandru, comandantul Forţelor Fluviale Române, protestez prin aceasta pentru faptul că nu au fost respectate de către Comandamentul Flotilei Sovietice de Dunăre prevederile declaraţiei Molotov din aprilie 1944 şi nici ale acordului de la 29 august 1944, de la Ismail, prin care s-a fixat subordonarea operativă, în vederea colaborării forţelor fluviale române cu cele sovietice.*

Pe baza acordului de la 29 august 1944, forţele fluviale române urmau să acţioneze, păstrând pavilionul şi personalul român, dar în prezent, comandanţii, ofiţerii şi echipajele au fost debarcaţi de la bordul navelor, iar pavilionul naţional a fost şi el coborât, contrar celor convenite."

Monitorul „BASARABIA" a primit ordin de la căpitanul de rangul 2 Derjavin să plece imediat spre Ismail, potrivit ordinului comandantului C.F.Fl. române şi al comandantului C.Fl.S.D., având un ofiţer superior sovietic la bord.

www.ziuaconstanta.ro

Nemaiavând combustibil, nava a fost luată la remorcă spre Cernavodă, unde urma să facă plinul de combustibil.

Încercările de scoatere a monitorului „BUCOVINA" de pe uscat au continuat, dar fără rezultat.

La 4 septembrie 1944, la Ismail, comandantul Forțelor Fluviale, șeful de stat major și cei doi comandanți de monitoare au rămas mai departe internați, interzicându-li-se să comunice cu exteriorul.

Navele românești de la Ismail au fost duse pe Canalul Câșlița, acostând pe malul drept.

Monitorul „BASARABIA" și remorcherul „BASARAB" au continuat marșul spre Hârșova, unde au ajuns către ora 18.00. Monitorul a refăcut plinul de păcură, continuându-și apoi marșul spre Brăila.

La Brăila, ofițerul sovietic superior de la monitor a fost înlocuit cu căpitanul de rangul 2 Blinov, care a însoțit nava până la Ismail.

Potrivit ordinului căpitanului de rangul 2 Blinov, către ora 23.00 monitorul și remorcherul au plecat spre Ismail, însoțite de două vedete sovietice.

Către ora 17.00, la Flotila de Dragaj a sosit comandantul sovietic al Grupului de Vedete sovietice care intraseră pe Canalul Vâlciu, unde se găsea Flotila de Dragaj română. Acesta a cerut ca ofițerii români să dea declarații prin care se angajau să lupte alături de forțele sovietice, împotriva forțelor germane.

C.Fl.S.D. a folosit remorcherul „MAKIS" la Ismail, pontonul armat nr. 404 pentru trecerea de trupe sovietice din Muntenia în Dobrogea, la Hârșova, nava „PĂUN", în zona Giurgiu, conform Ordinului C.Fl.S.D. nr. 01/OA Secret și bacul cu motor 302 la gura Borcei.

La 5 septembrie 1944, comandantul C.F.Fl., șeful de stat major și cei doi comandanți de monitoare români se aflau mai departe internați la Ismail.

Către ora 7.30, în apropiere de Ismail, monitorul „BASARABIA" a acostat la malul stâng. La bord au urcat 12 marinari sovietici înarmați, căpitanul de rangul 2 Blinov comunicând echipajului să părăsească într-o oră nava. La navă a rămas o echipă de 14 oameni, maiștri și marinari, pentru întreținere. Comandantul monitorului a fost anunțat că va fi condus la C.F.Fl.

Flotila de Dragaj română a fost folosită sub ordinele directe ale C.Fl.S.D., la dragaj. Remorcherul dragor românesc „MAKIS", având la bord un ofițer sovietic, a plecat de la Ismail spre Odessa, cu șlepul românesc „HÂRȘOVA" la remorcă. Înaintea remorcherului „MAKIS", mergând către aceeași destinație (Odessa), naviga remorcherul românesc „MUREȘUL", cu nava-școală „MIRCEA" la remorcă. Pontonul armat nr. 404 a fost dus de la Hârșova la Gura Borcei pentru a concura la trecerile trupelor sovietice peste Dunăre, de pe malul stâng pe malul drept.

Șantierul Naval Mobil nr. 2, aflat pe Canalul Vâlciu, a primit ordin către ora 10.30 de la două vedete sovietice să plece spre Brăila, cu toate ambarcațiunile aflate în reparație.

Nava „PĂUN" a fost folosită la diverse servicii de remorcaj și la scoaterea de pe uscat a monitorului „BUCOVINA".

www.ziuaconstanta.ro

Pe 6 septembrie 1944, comandantul C.F.Fl., şeful de stat major şi cei trei comandanţi de monitoare au fost menţinuţi în aceeaşi situaţie. Comandantul C.F.Fl. a depus un al doilea protest scris, similar cu cel din ziua de 3 septembrie 1944.

De pe Canalul Vâlciu, vedetele sovietice, însoţite de remorchere pentru remorcaj, au luat două pilotine cu muniţii şi toate şalupele în stare de funcţionare de la Gruparea de şalupe.

Şantierul Naval Mobil nr. 2, împreună cu navele aflate în reparaţie la acest şantier, au plecat mai departe de la Brăila la Ismail unde au fost reţinute, împreună cu tot personalul român.

Pe 7 septembrie 1944, la ora 23.00, comandantul C.F.Fl., şeful de stat major şi comandanţii monitoarelor „BASARABIA", „ARDEAL" şi „LAHOVARY" au fost puşi în libertate şi transportaţi cu o vedetă sovietică de la Ismail la Tulcea, de unde puteau pleca apoi spre Bucureşti.

Cu ocazia punerii în libertate, la Ismail, comandantul C.F.Fl. a cerut să i se comunice răspunsul amiralului Gorşkov la cele două proteste ale sale din zilele anterioare, precum şi să i se dea relaţii asupra situaţiei celorlalţi ofiţeri din statul major al C.F.Fl. şi a echipajelor navelor reţinute de C.Fl.S.D. La aceste întrebări, căpitanul de rangul 2 Blinov a răspuns că problema navelor reţinute de Comandamentul sovietic va fi soluţionată la Moscova de către delegaţia română, care se afla acolo pentru încheierea armistiţiului[62], iar cât privea situaţia personalului, acesta se afla în siguranţă şi urma să fie pus în libertate în scurtă vreme.

Lucrările de dezeşuare a monitorului „BUCOVINA" au continuat până pe 16 septembrie, când nava a fost scoasă de pe uscat şi dusă la remorcă spre Brăila. La 18 septembrie, monitorul „BUCOVINA" a ajuns la Ismail, unde a fost dezarmat.

GRUPUL MONITOARE

Pe baza informaţiilor primite din zona Brăila-Turnu Severin, asupra mişcărilor de retragere a convoaielor germane (formate în diferite porturi din nave comerciale germane, escortate prin nave de război germane), St.M.M. a ordonat C.F.Fl., încă din ziua de 26 august, să trimită împotriva lor monitoarele fluviale, cu misiunea de a le scufunda, dezarma sau captura, în funcţie de situaţie.

Datorită situaţiei proaste a transmisiunilor, gruparea de monitoare formată de C.F.Fl. din monitoarele „BASARABIA", „BUCOVINA", „ARDEAL" şi „LAHOVARY", a putut trece la executarea misiunii de urmărire a convoaielor

---

[62] Documentul a fost semnat, din însărcinarea Guvernului şi Înaltului Comandament al României, de către Lucreţiu Pătrăşcanu, generalul adjutant Dumitru Dămăceanu, Barbu Ştirbey şi Gheorghe Popp, iar din însărcinarea Guvernelor S.U.A., U.R.S.S. şi Regatului Unit al Marii Britanii, de către mareşalul Rodion Malinovski.

www.ziuaconstanta.ro

germane, în noaptea de 27/28 august 1944. De la această dată, grupul de monitoare a acţionat sub conducerea St.M.M.

La 28 august 1944, Grupul de monitoare „ARDEAL" şi „LAHOVARY", însoţit de remorcherele „IZVORANU" şi „SILISTRA", a pătruns pe Canalul Borcea capturând două şalupe armate, trei bacuri cu motor, două remorchere şi 19 şlepuri care au fost predate la Piua Pietrii. Pătrunzând pe Dunărea navigabilă, grupul de monitoare „BASARABIA" şi „BUCOVINA" a capturat şi predat tot la Piua Pietrii 14 remorchere, două şalupe, 60 şlepuri şi un convoi sanitar (un remorcher, trei şlepuri şi o barjă cu răniţi).

La 29 august 1944, ambele grupuri de monitoare s-au întrunit la Gura Borcei, continuând drumul spre Giurgiu.

A doua zi, Grupul monitoarelor a fost informat de St.M.M. asupra diferitelor convoaie germane în curs de mişcare pe Dunăre. Datorită avariilor ivite la monitoarele „ARDEAL" şi „LAHOVARY", comandantul Grupului de monitoare a format din nou două grupuri, de aceeaşi viteză.

Grupul de monitoare „BASARABIA" şi „BUCOVINA", sub comanda comandantului grupului, a ajuns la Olteniţa, unde a fost informat de unităţile române din sector asupra unor forţe blindate germane care au încercat să atace garnizoana locală. Grupul de monitoare şi-a continuat drumul spre Turnu Măgurele, conform ordinului St.M.M., în urma sa venind al doilea grup de monitoare. Monitorul „BASARABIA", ajungând din urmă un convoi german, la somaţiile făcute, acesta s-a refugiat în portul Şiştov, unde a fost capturat de autorităţile bulgare. În continuarea misiunii, aceste monitoare au întâlnit şi alte nave germane care s-au refugiat în porturile bulgăreşti şi în apropierea portului Zimnicea. Astfel, a acţionat cu succes asupra unui convoi german, format dintr-o motonavă-remorcher, un şlep atelier, două remorchere şi două şlepuri aparţinând Şantierului Naval Mobil German „Maureb" din Brăila, pe care le-a capturat. Rămas la Giurgiu, monitorul „BUCOVINA" a plecat în timpul nopţii spre Zimnicea pentru a ralia monitorul „BASARABIA".

Grupul de monitoare „ARDEAL" şi „LAHOVARY" a primit ordin de la St.M.M. să trimită un monitor la Călăraşi, la dispoziţia autorităţilor locale. Ulterior, St.M.M. a ordonat ambelor monitoare să se deplaseze imediat spre Călăraşi, cu scopul de a împiedica trecerile germane peste Dunăre şi a coopera la dezarmarea forţelor germane din zonă.

La 31 august 1944, Grupul de monitoare „BASARABIA" şi „BUCOVINA", aflate respectiv la Turnu Măgurele şi Zimnicea, a primit ordin de la St.M.M. să se întrunească la Zimnicea pentru ca ulterior să plece la Reni, conform cererii C.Fl.S.D. Ambele monitoare au acostat în timpul serii la Giurgiu.

În drumul de întoarcere, monitorul „BUCOVINA" a capturat un ponton armat pe care l-a luat la remorcă, predându-l comandantului militar al portului Zimnicea.

Grupul de monitoare „ARDEAL" şi „LAHOVARY", aflat în marş de la Giurgiu spre Călăraşi, a întâlnit vedeta fluvială nr. 4, la bordul căreia se afla comandorul Ulic. Monitoarele au primit ordinul St.M.M. să se deplaseze urgent

www.ziuaconstanta.ro

la Reni, conform cererii C.Fl.S.D. Sosind la Cernavodă, monitoarele au debarcat prizonierii germani, pe care i-au predat autorităţilor militare locale. În drum spre Hârşova au primit o radiogramă de la nava „MĂCIN", pe care se afla ambarcat comandantul C.F.Fl., care îi anunţa că vine în întâmpinare, însoţită de vedetele sovietice, comunicându-le semnalul de recunoaştere.

COMANDAMENTUL FORŢELOR NAVALE MARITIME

În zona Constanţa, în dimineaţa zilei de 25 august 1944 (înainte de primirea ordinului St.M.M. relativ la dezarmarea germanilor), situaţia era următoarea:

- amiralul Brinckman, comandantul Forţelor Navale şi de litoral germane a fost chemat de comandantul D.IX.I., care i-a pus în vedere sub formă de ultimatum ca până la ora 16.00 să-şi retragă toate forţele;
- aviaţia sovietică a atacat din nou portul Constanţa, scufundând remorcherul dragor „BASARABIA". Apărarea A.A. germană nu a mai reacţionat;
- începând cu ora 10.00, germanii au început retragerea (mai întâi a comandamentului[63] apoi a navelor), lăsând însă armată bateria „Tirpitz", care era gata de intervenţie la orice reacţie din partea noastră;
- comandantul C.F.N.M. a dat ordine categorice tuturor navelor în subordine să atace navele germane, imediat ce acestea ar deschide focul.

La ora 17.30, comandantul C.F.N.M. a primit de la St.M.M. ordinele:

Prin radio, cifrat:

- să dezarmeze imediat pe germani, cooperând cu armata de uscat şi aviaţia;

Prin telefon:

- în legătură cu D.IX.I., C.L.M.Fl. şi Comandamentul Aero-Marină, să procedeze la dezarmarea unităţilor navale şi de litoral germane din zona Constanţa;
- germanii dezarmaţi să fie internaţi în lagăre sau alungaţi în Bulgaria;
- nici un german din Dobrogea nu trebuie să treacă peste Dunăre în Muntenia.

---

[63] Conform *Jurnalului de Operaţii al C.F.N.M.*, comandorul Heinichen, comandantul A.S.M. Carlton, l-a asigurat pe şeful Biroului 2 al C.F.N.M. că nu s-a minat nici o cameră, nici un birou şi nici localul hotelului, afirmând convingerea sa proprie că o camaraderie de arme nu se poate distruge cu uşurinţă. Cei care au dezlănţuit atacul asupra Capitalei - credea el - sunt nişte criminali.

www.ziuaconstanta.ro

Contraamiralul german Helmuth Brinckman, comandantul flotei germane din România, la bordul torpiloarelor româneşti din portul Constanţa

La data primirii ordinului de dezarmare a forţelor germane, navele germane în bună stare părăsiseră portul, grosul lor aflându-se la Sud de Tuzla. Cele avariate fuseseră sabordate în radă sau lăsate în port în starea în care se găseau. Bateria „Tirpitz" era încă în supraveghere şi asigura trecerea navelor germane prin faţa coastei româneşti împotriva oricărei agresiuni din partea noastră. În retragerea lor precipitată, germanii lăsaseră în port toate depozitele intacte.[64]

[64] La ora 10.20, germanii din punctul de comandă de la Hotelul Carlton au început să ardă arhiva, probabil în urma unui ordin primit. De asemenea, au distrus teleimprimatoarele, aparatele de radio, un post de T.F.F. de campanie, apoi au ambarcat telefoanele, arhiva şi bagajele într-un camion, plecând spre Carmen Sylva, cu destinaţia Bulgaria. Comandorul Heinichen a asigurat din nou, pe cuvânt de onoare, că nu s-a minat nimic, cerând să fie crezut pe cuvânt. Ca soldat al armatei germane, nu va uita niciodată camarazii români. Totodată, a solicitat să fie primit de comandantul C.F.N.M. pentru a se prezenta de plecare din funcţia de şef de stat major german în Comandamentul român. I s-a aprobat, formalităţile durând doar câteva secunde. (*Ibidem*, f. 87).

www.ziuaconstanta.ro

Pe baza ordinelor primite, comandantul C.F.N.M. a luat imediat măsuri de dezarmare a navelor care ar mai fi încercat să intre în port şi a dat dispoziţiuni de capturare şi pază a navelor germane lăsate de aceştia în portul Constanţa.

În aceeaşi zi, la ora 20.35, comandantul C.F.N.M. a raportat telefonic St.M.M. că forţele germane au ieşit din port şi că a luat măsuri de dezarmare a acestora, în cazul în care ar fi încercat să reintre în port.

La 26 august 1944, ora 12.00, comandantul C.F.N.M. a primit de la St.M.M. ordin să ia de îndată măsurile necesare pentru a împiedica ieşirea sau intrarea în apele maritime româneşti a vaselor de comerţ sau de război germane sau sub pavilion german. De asemenea, vasele care se găseau în apele noastre să fie puse sub pază, la adăpost, iar personalul lor să fie dezarmat şi internat.

Măsurile necesare fuseseră luate de comandantul C.F.N.M. încă din ziua de 25 august.

Începând deplasarea din zona Constanţa conform ordinului M.St.M., trupele D.IX.I. au provocat panică în rândurile populaţiei şi, prin ridicarea gărzilor, o parte din locuitori au început devastarea depozitelor germane[65].

Forţele germane în curs de retragere spre frontiera bulgară constituiau o ameninţare asupra oraşului Constanţa.

Pe baza raportului făcut de comandantul C.F.N.M. asupra situaţiei, St.M.M., în legătură cu M.St.M., l-a numit pe contraamiralul Horia Macellariu comandant superior al Dobrogei, punându-i în subordine C.L.M.Fl.[66]. Comandantul C.F.N.M. a dat dispoziţiuni conform ordinului primit, stabilind totodată legătura cu contraamiralul Stoianovici, aflat la Tulcea.

În port s-a menţinut starea de alarmă pe toate navele şi s-a întărit dispozitivul pentru dezarmarea navelor germane, în cazul în care acestea s-ar fi întors.

Situaţia devenind foarte critică la Tulcea, unde comandantul C.Fl.S.D. cerea predarea navelor aflate în acest port, la 27 august 1944 C.F.N.M. a solicitat ordine St.M.M. pentru navele aflate la Constanţa. St.M.M. a comunicat la ora 12.25 următoarele:

- conform ordinului Guvernului, suntem aliaţi cu ruşii;
- incidentele în curs de rezolvare;
- ordinele anterioare rămân în vigoare.

După plecarea contraamiralului Stoianovici la Hârşova, comandantul C.F.N.M. a ţinut legătura cu navele aparţinând C.F.Fl. aflate la Tulcea, cărora le-a transmis ordinele St.M.M. În funcţie de noua situaţie de la Constanţa, a dat noi ordine de operaţii unităţilor în subordine, relativ la siguranţa intrărilor în baraje împotriva unităţilor navale germane şi întărirea detaşamentelor destinate pazei

---

[65] În cursul dimineţii a fost redactată o proclamaţie către populaţia civilă şi o ordonanţă pentru restabilirea ordinii, care au fost afişate după plecarea D.IX.I.

[66] Comandamentul Teritorial al Dobrogei era format din: comandant - contraamiralul Horia Macellariu; şef de stat major - locotenent-comandorul Dumitru Miţescu; ajutor şef de stat major - aspirantul Sandu Gheorghe; adjutant - sublocotenentul echipaj Dimos Eustaţiu; secretari - submaiştrii Cristescu Gheorghe, Rogiu Dumitru şi Văsie Nicolae. (*Ibidem*, f. 89).

www.ziuaconstanta.ro

depozitelor germane. Totodată, a ordonat C.L.M.Fl. să ocupe şi să ia în subordine fortificaţiile părăsite de trupele D.IX.I., pentru a face faţă eventualelor atacuri germane.

A continuat să ia măsuri de restabilire a ordinii în Constanţa şi în Dobrogea, întocmind o proclamaţie şi o ordonanţă pentru reintrarea în ordine a populaţiei civile.

A luat în subordine Curtea Marţială, precum şi măsuri de salvare a depozitelor germane din mâna populaţiei, care s-a dedat la jafuri. A ordonat navelor să dea gărzi pentru paza magaziilor din port şi să înceapă inventarierea materialelor capturate.

Având în vedere situaţia de la Tulcea şi posibilitatea ca ea să se repete la Constanţa, la intervenţia comandantului C.F.N.M., la 28 august 1944 St.M.M. a comunicat faptul că statul român trimite la Moscova o întreagă delegaţie; delegatul Guvernului pentru tratativele cu ruşii era ministrul general Eftimiu, care a plecat la Moscova.

Contraamiralul Horia Macellariu să intre în legătură cu domnia sa. În cazul în care ruşii ajung la Constanţa, să fie trataţi ca aliaţi şi să se stabilească imediat legătura cu Comandamentul rus.

În cazul în care au pretenţii asupra navelor, să se protesteze energic, arătând că, pe baza declaraţiei lui Molotov, eram aliaţii lor şi dezarmarea noastră ne împiedica să contribuim la lupta împotriva inamicului comun, Germania.

În caz că nu acceptau, navele urmau să fie puse la dispoziţia lor, în aceleaşi condiţii ca la Tulcea (echipajele la bord, pavilion alb). Soluţiile de internare sau scufundarea navei erau excluse.

Pe baza acestui ordin, comandantul C.F.N.M. a dat ordine şi proclamaţii în toată Dobrogea pentru primirea armatei sovietice ca aliată, iar la Constanţa să continue supravegherea intrărilor şi ieşirilor în baraje, prin navele vânătoare de submarine şi flotila de siguranţă a portului, împotriva navelor germane.

Pe 29 august 1944, la ora 7.00, comandantul C.F.N.M. a primit de la comandantul Flotei Roşii din Marea Neagră (F.R.M.N.), ultimatumul de predare a navelor[67].

---

[67] Constanţa
29 august 1944

Contraamiralului Horia Macellariu

ULTIMATUM

Propun:

1. Toată flota română de război şi auxiliară să fie mutate la Sulina şi predate Comandamentului Maritim sovietic.
2. Toate echipajele navelor germane de război şi auxiliare să fie arestate, iar navele să fie duse la Sulina.
3. Toate hărţile şi documentele relative la barajele de mine pe Marea Neagră şi Dunăre să fie predate Comandamentului Maritim sovietic.
4. Răspunsul la prezentul ultimatum îl aştept cel mai târziu până la 29 august, orele 12.00.

www.ziuaconstanta.ro

Comandantul C.F.N.M. a stabilit în legătură cu ministrul general Eftimiu, aflat la Tulcea, răspunsul la acest ultimatum[68].

---

5. În caz de refuz de a accepta ultimatumul de față sau la neprimirea răspunsului, cu începere de la orele 15.00 din 29 august voi începe atacul flotei și bazei dvs. de pe mare și din aer.

Comandantul Flotei din Marea Neagră și Sulina
Amiral Oktiabriski

(A.M.R., fond 5418, dosar nr. 2752, f. 23).

[68] NOTĂ a comandantului Forțelor Maritime Militare Române și al Dobrogei, contraamiralul Horia Macellariu, către comandantul Flotei Sovietice din Marea Neagră, amiralul F.S. Oktiabriski, referitoare la cooperarea forțelor române cu cele sovietice în lupta contra trupelor germane și la situația militară din zonă

29 august 1944
Constanța
Domnului Amiral Oktiabriski
Comandantul Flotei Sovietice din Marea Neagră și Sulina

Am onoarea a vă confirma primirea ultimatumului adresat mie, care mi-a fost înmânat la 29 august, ora 07.00 (ora românească).

1. Din ordinul Guvernului român și potrivit stipulațiilor declarațiunei dl. ministru Molotov, trupele române care vor înceta lupta împotriva Armatei Roșii și vor duce războiul împotriva germanilor, pentru independența României, nu vor fi dezarmate, ci ajutate și considerate cobeligerante.

Întrucât forțele maritime române au încetat lupta în seara zilei de 23 august 1944 și din ziua de 24 august armata și marina română s-au găsit în stare de război cu trupele germane, pe care le-a alungat de pe litoralul românesc, nu văd necesitatea ultimatumului.

În prezent, o comisiune cu un reprezentant al guvernului român tratează la Ismail cu dl. amiral Gorșkov, iar flota românească de Dunăre cooperează cu flota sovietică fluvială împotriva navelor germane de pe Dunăre. Din ordinul Guvernului, forțele maritime române sunt gata a primi directiva de luptă de la Comandamentul Flotei Roșii din Marea Neagră împotriva germanilor.

2. Nici o navă germană de război sau auxiliară nu se mai găsește în porturile maritime române, ele fiind alungate.

3. Sunt gata a pune la dispoziția Comandamentului Maritim sovietic hărțile și documentele relative la barajele de mine din Marea Neagră; pe Dunăre nu sunt așezate mine de către români.

4. Am onoarea a propune ca un ofițer de legătură român să fie atașat pe lângă dv. și un ofițer sovietic pe lângă mine pentru a stabili comunicația.

Comandantul Forțelor Maritime Române și al Dobrogei
Contraamiral
Horia Macellariu

Pentru conformitate
Șeful Secției Operații
Locotenent-comandor
Ciolac Grigore

Nr. 687/c din 29 august, ora 08.45 (ora românească)
(A.M.R., fond 5418, dosar nr. 2752, f. 23).

www.ziuaconstanta.ro

Răspunsul a fost dat în scris, pe mare, cu două vedete româneşti şi telefonic, la ora 9.25, locotenent-colonelului Băcăoanu, aflat la Tulcea.

Pe baza ordinului M.St.M., comandantul C.F.N.M. a trimis comandantului F.R.M.N. o adresă. Iniţial, comandantul F.R.M.N. a ceru să fie trimise la Sulina şi navele nedisponibile, la remorcă. După 10 minute, a revocat ordinul, dispunând ca toate navele să aştepte la Constanţa sosirea Flotei Roşii.

Pentru orice eventualitate, comandantul C.F.N.M., conform ordinului St.M.M., a dat ordin navelor pentru plecare, o parte dintre ele aflându-se în radă.[69] La data revocării ordinului, navele au revenit la Constanţa.

La ora 16.00, au intrat în portul Constanţa primele unităţi de uscat sovietice. La ora 19.00, s-au luat măsuri de pilotare a navelor sovietice pentru intrare în portul Constanţa. Seara a avut loc o masă a autorităţilor în onoarea ofiţerilor sovietici veniţi la Constanţa.

Pe 30 august 1944, începând cu ora 3.30, în portul Constanţa au intrat cinci nave sovietice, pilotate de navele noastre.

În cursul zilei, comandantul C.F.N.M. a cerut St.M.M. să aprobe satisfacerea cererilor sovietice referitoare la controlul tuturor materialelor, instalarea unui controlor pe fiecare navă, comandament rus în oraş[70], locuinţe în port pentru 1.000 de marinari, autoturisme la dispoziţie, predarea unei autostaţii T.F.S. la dispoziţie. De asemenea, ruşii au impus să se fixeze cursul rublei şi să se permită libera circulaţie, predarea combustibilului necesar, aprovizionarea forţelor ruseşti să se facă din depozitele germane şi deplasarea oricărei nave în port numai cu aprobarea Comandamentului sovietic.

St.M.M. a transmis C.F.N.M. instrucţiuni conform adresei primite de la Ministerul de Externe şi dispoziţiunilor primite de la Ministerul de Război.

Cererile sovietice referitoare la situaţia barajelor de mine, situaţia dragajelor, lista navelor germane plecate din Constanţa, schiţa submarinelor sovietice atacate în timpul războiului, situaţia navelor româneşti, hărţi etc. au fost satisfăcute.

La ora 16.00 a sosit delegatul Guvernului României, subsecretarul de stat Georgescu, pentru stabilirea modului în care puteau fi satisfăcute cererile sovietice.

La ora 17.00, contraamiralul Azarov şi căpitanul de rangul 1 Derevenko, însoţiţi de contraamiralul Horia Macellariu, au trecut în revistă flota română, fiind primiţi cu toate onorurile militare.

În cursul zilei de 31 august 1944 au fost numiţi ofiţerii sovietici de legătură la navele noastre, care au interzis mişcarea armamentului. De asemenea,

---

[69] Pentru deplasarea la Sulina s-au constituit trei grupări de marş, conduse de comandanţii N.M.S. „MURGESCU", Escadrilei de Distrugătoare, respectiv Flotilei Vânătoare de Submarine, care urmau să fie escortate de vânătoarele de submarine 1, 2 şi 3. (*Ibidem*, f. 93).

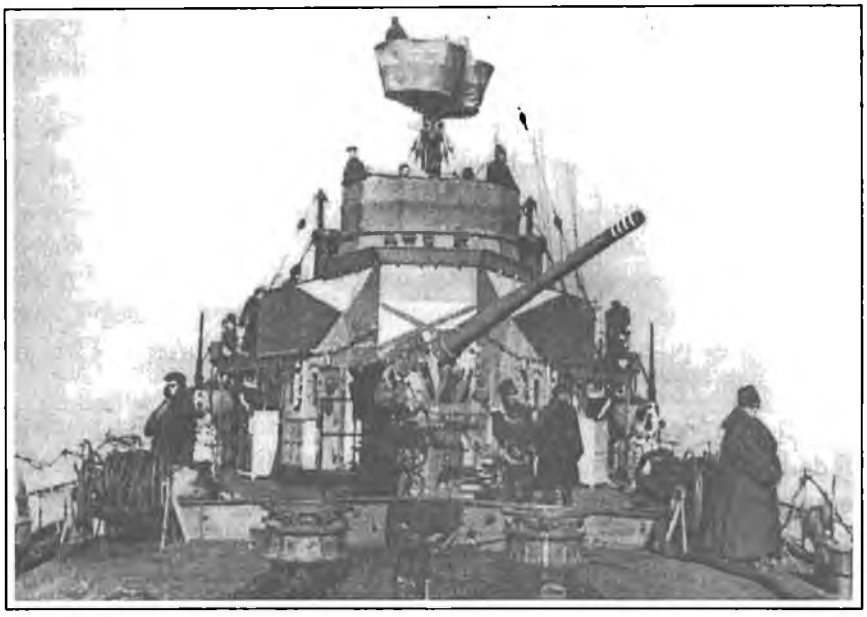
[70] Comandamentul de uscat rusesc a fost instalat la Hotel Carlton, de unde a fost evacuat cu forţa întregul personal civil şi pasageri, porţiunea de stradă dintre str. Carol şi Scarlat Vasile fiind blocată de santinele. (*Ibidem*, f. 94).

www.ziuaconstanta.ro

a fost interzisă orice mişcare a navelor noastre, lucru care prejudicia siguranţa apropiată a portului[71].

La ora 17.00, St.M.M. a transmis C.F.N.M. faptul că, în conformitate cu ordinul ministrului Marinei, contraamiralul Horia Macellariu trebuie să se prezinte la minister pentru a expune situaţia. Pe timpul absenţei, urma să fie înlocuit de comandorul Nicolae Bardescu.

La ora 21.00, comandanţii militari şi şefii autorităţilor române au fost convocaţi la Cercul Militar de către comandantul forţelor terestre sovietice, generalul Bogranof, care le-a prezentat condiţiile armistiţiului după ziarul „Pravda". Conform acestuia, autorităţile erau obligate să facă toate înlesnirile pentru deplasarea trupelor sovietice, punând la dispoziţie mijloacele necesare.



Marinari de veghe în prova puitorului de mine „AMIRAL MURGESCU"

La 1 septembrie 1944 ora 3.35, în port s-au produs două explozii. Vasul S.M.R. „OITUZ" a fost lovit în pupa iar alături cheul sfărâmat. Ulterior s-a constatat că au fost lansate din gura portului, prin poarta lăsată deschisă conform dispoziţiilor autorităţilor sovietice din port, două torpile electrice de către un submarin german.

La ora 9.00, în prezenţa contraamiralului Horia Macellariu, a comandorului Nicolae Bardescu şi a diferiţi comandanţi sovietici şi români, căpitanul de rangul 1 Derevenko a întreprins o anchetă în urma căreia şi-a manifestat suspiciunea faţă de această întâmplare. Contraamiralul Horia

[71] Până la ora 7.00, în portul Constanţa se găseau 19 vedete torpiloare şi cinci motocanoniere sovietice. Populaţia era jefuită şi tratată brutal de către ostaşii sovietici, care se dedau la excese de alcoolizare, ofiţerii şi soldaţii români fiind bruscaţi pe stradă. (*Ibidem*, p. 95).

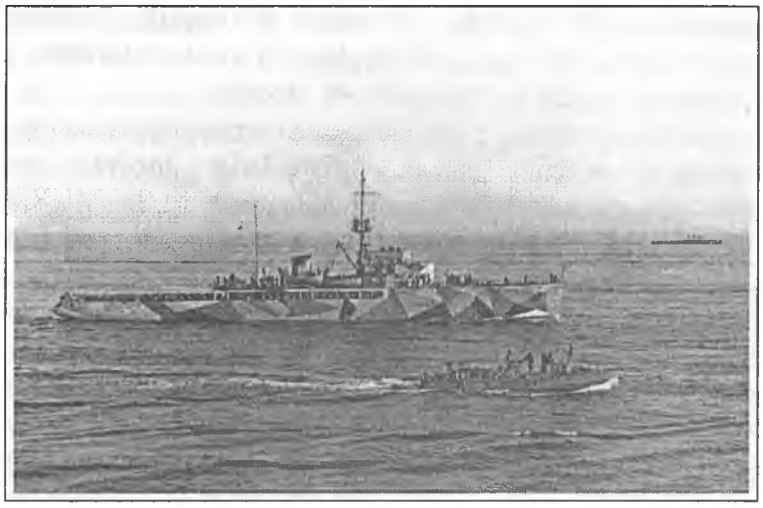
www.ziuaconstanta.ro

Macellariu a protestat, arătând că acest lucru se datorează Comandamentului Sovietic, care nu a mai permis ca navele româneşti să facă siguranţa apropiată a portului şi să închidă estacada de la intrarea în portul Constanţa.

La ora 11.00, contraamiralul Macellariu a fost chemat de viceamiralul Basiste, unde a expus situaţia navelor româneşti. Cu acest prilej, i s-a transmis un ordin de operaţii al comandantului F.R.M.N., prin care trebuia să deplaseze 2-3 distrugătoare, 2-3 canoniere, vedete la discreţia sa şi toate navele comerciale la Odessa, pentru a aduce aprovizionări. Contraamiralul Macellariu a conceput operaţiunea, semnând documentele de execuţie pe care le-a transmis viceamiralului Basiste. Acesta a fost întrutotul de acord. În urma intervenţiei făcute de C.L.M.Fl., conform ordinului St.M.M., s-a deplasat la Bucureşti, anunţând în scris pe toţi comandanţii sovietici din zonă.

Funcţiile de comandant superior al Dobrogei şi de comandant al C.F.N.M. au fost predate comandorului Nicolae Bardescu, comandantul C.L.M.Fl.

În urma intervenţiei făcute de C.L.M.Fl., navele româneşti au continuat să facă siguranţa apropiată a portului Constanţa, însă la o distanţă de 8 Mm de farul Carol. Operaţiunea de convoiere proiectată pentru a aduce aprovizionări de la Odessa a fost revocată.



Puitorul de mine N.M.S. „AMIRAL MURGESCU"

Viceamiralul Basiste a ordonat şefului de stat major al C.F.N.M. ca N.M.S. „MURGESCU", împreună cu patru vedete sovietice să iasă în mare în ziua de 2 septembrie dimineaţa, în afara barajului, la Sud de Constanţa, pentru a primi şi conduce spre port trei nave de dragaj sovietice. În acest scop, C.F.N.M. a redactat Ordinul de Operaţii nr. 1, acceptat de viceamiralul Basiste.[72]

[72] La ora 14.30, de la Hidroescala Mamaia s-a primit informaţia că la ora 14.00 ruşii au dezarmat ofiţerii şi trupa de la Hidroaviaţie. Militarii români au fost trimişi la regimentele lor. Numai aviatorilor de la Escadrila de Vânătoare li s-a permis să lupte pe front în Ardeal. (*Ibidem*, f. 96).

www.ziuaconstanta.ro

Pe 2 septembrie 1944, la ora 2.05, N.M.S. „MURGESCU", însoţită de cele patru vedete sovietice, a ieşit din port. La bordul navei româneşti se afla ambarcat căpitanul sovietic Smirnov, împreună cu o echipă de semnalizatori. Ofiţerul rus nu avea responsabilitatea navei, aceasta revenind comandantului navei „MURGESCU". Comanda superioară a operaţiei a fost încredinţată căpitanului de rangul 1 sovietic Hnatenko. Operaţia a decurs în mod normal.

La ora 5.05, nava „MURGESCU" se afla în punctul indicat pentru ralierea forţelor navale sovietice, când acestea s-au ivit la orizont, despărţite în două grupuri de trei şi patru nave, în linie de front, la o distanţă de circa 1 000 metri un grup de celălalt.

Navele sovietice au trecut în linie de şir, apropiindu-se de N.M.S. „MURGESCU". La 1,5 Mm de capul formaţiei sovietice, N.M.S. „MURGESCU" a întors la tribord, pentru ca navele sovietice să se încoloneze în pupa, spre a fi conduse la Constanţa.

La ora 5.24, în timp ce N.M.S. „MURGESCU" era în giraţie, a treia navă din capul formaţiei sovietice a fost lovită probabil de o torpilă, al cărei siaj nu a fost reperat, scufundându-se în două minute.

La ora 5.30, navele sovietice intrate în pupa N.M.S. „MURGESCU" navigau în zig-zag una în siajul celeilalte. Vedeta căpitanului de rangul 1 Hnatenko urma convoiul. Celelalte trei vedete din escortă, împreună cu două nave sovietice din coada formaţiei, s-au deplasat la locul scufundării, pentru a da asistenţă şi a combate submarinul german care atacase.

În aceeaşi zi s-a instituit o anchetă pentru cercetarea cauzelor scufundării dragorului sovietic, precum şi a împrejurărilor în care s-a produs. Comandamentul sovietic l-a acuzat pe comandantul N.M.S. „MURGESCU" de sabotaj, deoarece prin manevra executată, ar fi stingherit mişcarea navelor sovietice, uşurând astfel atacul submarinului german.

În urma pierderii acestui dragor, Comandamentul Naval sovietic s-a arătat şi mai neîncrezător faţă de Marina Română, acuzând-o de sabotaj şi complicitate cu marina germană din Marea Neagră. Autorităţile sovietice au întrerupt contactul cu autorităţile Marinei Române, refuzând audienţele solicitate. Misiunea executată şi pierderea dragorului sovietic au fost raportate St.M.M.

Comandamentul Naval sovietic a cerut C.F.N.M. să trimită două nave vânătoare de submarine în locul în care s-a scufundat dragorul sovietic, pentru a face vânătoare submarină. Dispoziţiunile au fost executate imediat. Pentru folosinţa proprie, autorităţile sovietice au preluat toate firele telegrafice şi telefonice, Constanţa rămânând izolată.

În cursul nopţii de 2/3 septembrie 1944, la Comandamentul Superior al Dobrogei s-a prezentat colonelul sovietic Vlasov, comandantul apărării terestre, însoţit de doi ofiţeri şi doi ostaşi înarmaţi. În convorbirea avută cu comandorul Nicolae Bardescu, ofiţerul rus a specificat: *„Comandamentul sovietic are informaţiuni precise că în Constanţa, printre ofiţerii de marină, se află foarte mulţi care nutresc sentimente germanofile şi fasciste şi sunt animaţi de un*

www.ziuaconstanta.ro

profund spirit antirus. S-au găsit câţiva care au bravat zicând că nu o să aibă linişte până nu vor omorî 5 ofiţeri sovietici."

Comandorul Nicolae Bardescu a cerut să i se dea numele acelor ofiţeri, dar colonelul Vlasov a răspuns că nu poate face acest lucru, neavând nici o cădere să se amestece în treburile noastre interne şi că acestea erau de competenţa poliţiei române. Ofiţerul rus a recomandat să se ia urgente şi severe măsuri deoarece Comandamentul sovietic era hotărât să reacţioneze dur.

În cursul acestei zile au intrat în port, venind dinspre Sulina, 20 de vedete sovietice.

Faţă de situaţia creată prin scufundarea dragorului sovietic în ziua de 2 septembrie 1944, la Sud de Constanţa şi în urma cercetărilor întreprinse de autorităţile sovietice şi faţă de declaraţiile colonelului Vlasov, Comandamentul Superior al Dobrogei a trimis St.M.M. următorul raport radio: „*Prin scufundarea dragorului sovietic de 800 tone din convoiul „MURGESCU", suntem acuzaţi de complicitate şi trădare. S-au exprimat ameninţări la adresa noastră, s-a ordonat anchetă. Suntem total suspectaţi şi sunt de prevăzut represalii tari.*"

Comandamentul sovietic s-a interesat de plecarea contraamiralului Horia Macellariu, motivele plecării şi când se va întoarce. I s-a răspuns că din ordinul ministrului, contraamiralul Horia Macellariu a fost rechemat definitiv, urmând să primească altă însărcinare. Ca înlocuitor a fost numit contraamiralul August Roman[73].

Faţă de acuzaţiile aduse de Comandamentul Naval sovietic la Constanţa şi faţă de instrucţiunile primite în legătură cu siguranţa litoralului şi a portului, pentru evitarea confuziilor în ceea ce privea rolul ofiţerilor sovietici controlori la nave, Comandamentul Superior al Dobrogei a redactat Ordinul nr. 135 din 3 septembrie 1944, prin care se cerea ofiţerilor români maximum de atenţie faţă de responsabilităţile pe care le aveau în misiunile care le reveneau conform funcţiunilor lor.

În cursul după-amiezii, au fost convocaţi şefii de autorităţi civile şi militare şi toţi comandanţii de unităţi, cărora li s-a atras atenţia să supravegheze personalul în subordine şi să nu mai vorbească enormităţi, pentru a nu lăsa false impresii asupra atitudinii noastre.

Pentru a evita un nou atac submarin, de acord cu Comandamentul Naval sovietic s-a stabilit un număr de reguli care au fost transmise la nave pentru executare.

În seara zilei de 4 septembrie 1944, trei plutoane sovietice comandate de ofiţeri au ocupat porţile de intrare în port, înlocuind grănicerii români. Ofiţerii sovietici au răspuns că aceste dispoziţiuni au fost date de Comandamentul sovietic al garnizoanei.[74]

---

[73] Contraamiralul August Roman a fost comandantul Forţelor Navale Maritime între 28 septembrie-4 noiembrie 1944, după care a fost numit ministru subsecretar de stat pentru Marină.

[74] În cursul acestei dimineţi, Punctul de comandă al C.F.N.M. a fost mutat din Coiciu la Şcoala Navală. (*Ibidem*, f. 98).

www.ziuaconstanta.ro

În zorii zilei următoare, detaşamente armate sub conducerea ofiţerilor sovietici au executat dezarmarea, luând în primire navele de război şi comerciale româneşti. Comandantul C.F.N.M. a înaintat protestul său. Din acest moment, M.R.R. nu a mai dispus de nici o navă la mare[75].

COMANDAMENTUL LITORALULUI MARITIM ŞI FLUVIAL

Din momentul declarării războiului împotriva forţelor germano-maghiare şi pe baza ordinelor primite de la St.M.M., comandantul C.L.M.Fl.[76] a păstrat un contact strâns cu comandantul D.IX.I. Ca urmare a ordinelor primite, l-a trimis la Bateria germană „Tirpitz" pe căpitan-comandorul Alexandru Martac, pentru a pune în vedere comandantului batalionului să predea materialul şi să plece imediat, în caz de agresiune urmând mari represalii.

La ora 18.35, a comunicat comandantului D.IX.I. răspunsul comandantului batalionului, anume că germanii vor părăsi batalionul în cursul nopţii, când vor preda materialul. La ora 18.50, a ordonat comandantului C.P.Z.C. Constanţa să ia măsuri de pază la depozitele germane.

La ora 19.00, a ordonat Bateriei „Carol" să ia în primire Bateria 88 mm A.A. germană, care a fost aruncată în aer în cursul după-amiezii.

La ora 19.15 a ordonat C.P.Z.C. să someze şi să dezarmeze orice navă germană care se reîntoarce în port, să stingă luminile în port şi să se închidă portul cu estacada.

Pe 26 august 1944 la ora 3.30, au avut loc incendii şi explozii la Bateria „Tirpitz".

În cursul dimineţii, au fost instituite gărzi pentru paza unei părţi din depozitele germane.

Din cauza unei interpretări greşite asupra plecării D.IX.I., unităţile C.L.M.Fl. au primit un ordin pregătitor de plecare, care ulterior a fost revocat.

Conform ordinului St.M.M., C.L.M.Fl. era subordonat C.F.N.M.

Pe 27 august 1944, conform ordinului D.IX.I., unităţile C.L.M.Fl. au luat în primire fortificaţiile armatei terestre din sectoarele Năvodari, Agigea şi Constanţa.

---

[75] Conform *Jurnalului de Operaţii al C.F.N.M.*, începând de la ora 4.00, trupele sovietice au pătruns la bordul navelor şi i-au dezarmat pe ofiţeri şi maiştri, pe care i-a adunat la Gara Maritimă. Punctul de comandă al C.F.N.M. de la Şcoala Navală a fost ocupat de forţe sovietice, care i-a dezarmat pe ofiţeri, transportându-i într-un camion acoperit la Gara Maritimă. Întreaga arhivă operativă, cu casele de fier şi cifrurile au fost încărcate în camioane şi ridicate. La C.F.N.M., operaţia a fost condusă personal de colonelul Serpov, iar întreaga operaţie a fost coordonată de un amiral sovietic de la bordul N.M.S. „CONSTANŢA". La năvălirea ruşilor la bordul N.M.S. „REGINA MARIA", nava-comandant a Escadrilei de Distrugătoare, comandantul Escadrilei, căpitan-comandorul Alexandru Dumbravă, s-a sinucis. Ofiţerul de gardă pe navă, căpitanul Nicolae Tudor, a fost rănit prin împunsături de baionete în piept. (*Ibidem*, f. 90).

[76] Comandamentul Litoralului Maritim a fost înfiinţat la 1 mai 1943, primind denumirea de C.L.M.Fl., la 4 februarie 1944, o dată cu intrarea în vigoare a noii reorganizări a Marinei. În perioada 9 aprilie 1944-10 aprilie 1945, a fost comandat de comandorul Nicolae Bardescu.

www.ziuaconstanta.ro

Comandorul Alexandru Bardescu (în mijloc), împreună cu căpitan-comandorul Victor Voinescu şi căpitanul Armand Dumitrescu (stânga), la un tun antiaerian în portul Constanţa

S-a ordonat C.P.Z.C. ca navele vânătoare de submarine şi flotila de siguranţă a portului să facă siguranţa apropiată la capetele barajului şi în interior, prin patrulări şi ascultare antisubmarin.

De asemenea, s-a ordonat R.A.M. interzicerea, prin focul artileriei de coastă, a intrării în apele teritoriale a navelor şi ambarcaţiunilor germane, oprind orice încercare de debarcare şi concurând cu unităţile terestre de marină, la apărarea împotriva unui atac venit de pe uscat. Două nave de patrulare, ieşite în mare pentru a executa ascultare la capetele barajului, au revenit în port din cauza mării rele.

Pe 28 august 1944, două nave de patrulare făceau siguranţă în zona barajului. A doua zi, navele aflate în patrulare s-au întors în port. Două vedete dragoare sovietice au lăsat un mesaj pentru contraamiralul Horia Macellariu.

În cursul dimineţii de 30 august, şalupa C.P.Z.C. a pilotat cinci motocanoniere (ora 2.40), cinci vedete (ora 5.25), respectiv 18 vedete sovietice (ora 8.00).

Cu primele nave au sosit în port amiralul Azarov şi căpitanul de rangul 1 Derevenko. Comandamentul sovietic a ordonat C.P.Z.C. să nu mai permită nici o deplasare a navelor româneşti aflate în portul Constanţa.

La C.L.M.Fl. s-au prezentat doi ofiţeri sovietici care au solicitat dispozitivul artileriei de coastă şi al observării. Cu această ocazie, C.L.M.Fl. a predat ofiţerilor sovietici o notă cu următoarele urgenţe operative:

www.ziuaconstanta.ro

- stabilirea imediată a semnalelor de recunoaştere;
- stabilirea modalităţii cererilor de foc a bateriilor de coastă de către navele amice aflate în larg;
- navele flotilei de siguranţă şi grupul navelor vânătoare de submarine să execute ziua şi noaptea supraveghere, patrulare şi ascultare antisubmarin la capetele barajelor;
- stabilirea legăturilor directe de comandament;
- stabilirea anunţării convoaielor amice de-a lungul coastei.

S-a atras atenţia ofiţerilor sovietici asupra importanţei siguranţei apropiate a portului, deoarece erau de aşteptat atacuri din partea germanilor, care cunoşteau perfect zona Constanţa. Ofiţerii sovietici au răspuns că vor lua măsuri.

La 31 august, ofiţerii sovietici au vizitat bateriile de coastă. La fostele depozite germane a fost instituită pază româno-rusă.

Pe 1 septembrie 1944, în portul Constanţa a avut loc atacul unui submarin german care a lovit cu o torpilă vasul S.M.R. „OITUZ". Misiunea de siguranţă a portului Constanţa intrând în atribuţiunile C.P.Z.C., subordonat C.L.M.Fl., justificarea adusă a fost faptul că în ziua de 31 august 1944, la ora 16.00, ofiţerul sovietic de serviciu din port a comunicat ofiţerului de serviciu al C.P.Z.C. să deschidă estacada pentru mişcarea navelor sovietice. Ofiţerul român a atras atenţia ofiţerului sovietic ca estacada să fie închisă când va înceta mişcarea navelor sovietice. Acesta a răspuns că va primi ordinul. În acest mod, estacada a rămas deschisă pe timpul nopţii.

La cererile C.L.M.Fl., scrise şi verbale, în zilele de 30 şi 31 august, de a face ascultare şi patrulare la capetele barajului cu navele noastre, Comandamentul sovietic nu a luat nici o măsură. În urma plecării la Bucureşti a contraamiralului Horia Macellariu, comandorul Bardescu a luat în primire comanda C.F.N.M., devenind comandantul superior al Dobrogei. Comanda C.L.M.Fl. a fost predată comandorului Nicolae Cristescu.

Pe baza aprobării Comandamentului sovietic, navele C.P.Z.C. au continuat misiunile de siguranţă apropiată a portului Constanţa.

La 2 septembrie 1944, navele C.L.M.Fl. au executat vânătoarea submarinului care a scufundat motocanoniera sovietică şi misiunile de siguranţă apropiată a portului Constanţa.

A doua zi a continuat executarea misiunilor de siguranţă apropiată a portului Constanţa. A fost contactat generalul Morgunov, comandantul Litoralului Sovietic al Mării Negre, stabilindu-se o vizită la unităţile de pe litoralul românesc.

La 4 septembrie, generalul Morgunov, comandantul Litoralului Sovietic al Mării Negre, a vizitat C.L.M.Fl.

C.P.Z.C. a raportat că, în conformitate cu ordinul Comandamentului sovietic al garnizoanei, în port grănicerii români au fost înlocuiţi cu ostaşi sovietici.

Pe 5 septembrie 1944, detaşamente sovietice armate au dezarmat toate unităţile şi navele C.L.M.Fl., aflate în portul Constanţa. C.L.M.Fl. a continuat să

www.ziuaconstanta.ro

funcţioneze mai departe, cu unităţile şi bateriile de coastă aflate în afara portului Constanţa. În misiunile de apărare a litoralului împotriva germanilor, a întocmit toate documentele operative cerute de comandamentele sovietice.

DETAŞAMENTUL FLUVIAL DUNĂREA DE SUS

În ziua de 25 august 1944, D.Fl.D.S. a primit ordin de la St.M.M. să oprească şi să captureze orice vas german sau în folosinţă germană. În acest scop, a dat instrucţiunile necesare tuturor comandanţilor militari de porturi din sectorul său.

Pentru a stabili condiţiile de cooperare, s-a deplasat la Orşova unde l-a contactat pe colonelul Rusu, comandantul Detaşamentului 194, aparţinând armatei de uscat. În aceeaşi zi, remorcherul armat „ARDEALUL" a deschis focul asupra unui convoi german. A fost însă lovit de proiectilele unuia din remorcherele germane şi silit să se retragă.

În ziua de 26 august 1944, detaşamentul a luat parte, cu unităţile sale de uscat, la o luptă care s-a dat în zona Simian, timp de 3 ore. Cu această ocazie au fost dezarmaţi 1.000 de ofiţeri, subofiţeri şi soldaţi germani, fiind capturate 60 de camioane, autoturisme şi motociclete. Bateria de 47 mm Vârciorova a deschis focul asupra forţelor şi vaselor germane în curs de retragere. Ea a fost redusă însă la tăcere de forţele superioare germane care atacau pe uscat. Între timp, nave armate germane au atacat porturile în amonte de Turnu Severin, provocând distrugeri şi pierderi de nave, iar forţe de uscat germane venind din Serbia au reuşit să ocupe aceste porturi.

În zilele de 28-29 august şi 31 august-1 septembrie 1944, D.Fl.D.S. a minat Dunărea în zona Ostrovului Corbului, cu scopul de a interzice scurgerea convoaielor germane prin zona Turnu Severin. Aceste baraje au contribuit la oprirea convoaielor şi i-au silit pe germani să sabordeze aproximativ 60 de nave în regiunea Prahovo.

În zilele de 5 şi 6 septembrie 1944, Detaşamentul a luat parte la o incursiune executată de un detaşament sovietic pe malul sârbesc, cu scopul de a cunoaşte tăria forţelor germane. În urma succesului operaţiunii de trecere, detaşamentul a fost citat în raportul Corpului I Armată.

Pe 18 septembrie, în urma luptelor din zona Vârciorova, bateria de 47 mm s-a aflat sub focul artileriei germane, care i-a avariat unul dintre tunuri.

În noaptea de 21/22 şi în ziua de 22 septembrie, detaşamentul a susţinut cu toate mijloacele sale debarcarea forţelor sovietice pe malul sârbesc, operaţiune care a fost executată cu navele aflate în port. În diverse puncte de pe Dunăre a debarcat un mare număr de unităţi sovietice, după 36 de ore de luptă trupele germane fiind alungate din cotul Dunării, cuprins între Vranca-Kladova-Gura Văii. Începând din ziua de 23 august, detaşamentul a continuat să execute transporturi peste Dunăre.

www.ziuaconstanta.ro

În ziua de 27 septembrie 1944, echipa de minieri a detaşamentului a terminat de ridicat barajul de mine din regiunea Ostrovul Corbului, pentru a permite navelor sovietice să treacă.

În ziua de 29 septembrie 1944, vedetele blindate aparţinând acestui detaşament, împreună cu un remorcher, au executat o trecere forţată prin faţa poziţiilor germane de la Bârza-Palanca, regiune în care forţele germane reuşiseră să pătrundă la malul Dunării şi să separe două divizii sovietice. Prin această trecere s-a realizat legătura între cele două divizii sovietice, după care navele au luat parte la operaţiunile diviziei sovietice din zona Ostrovul Mare.

Prin operaţiunile dezvoltate de acest detaşament fluvial, în perioadele de timp menţionate s-au realizat interzicerea trecerii convoaielor germane în amonte de Turnu Severin, o contribuţie importantă la luptele date de forţele sovietice în operaţiunile de trecere a Dunării în Serbia, precum şi la luptele din zona Turnu Severin pentru dezarmarea forţelor germane.

În cursul luptelor, D.Fl.D.S. a înregistrat un ofiţer căzut prizonier, un comandant de remorcher dispărut în luptă, patru marinari răniţi, un remorcher incendiat, o şalupă distrusă, o şalupă avariată şi două tunuri de 47 mm avariate în luptă.

REGIMENTUL DE INFANTERIE MARINĂ ŞI REGIMENTUL DE GENIU MARINĂ

În ziua de 25 august, R.I.M. acţiona împreună cu R.G.M. în zona Ciulniţa-Călăraşi, cu scopul de a apăra oraşul Călăraşi împotriva forţelor germane, a interzice mişcările coloanelor germane pe şoselele între Ciulniţa şi Călăraşi, precum şi a trecerilor peste Dunăre. Detaşamentul format de cele două regimente a luat contact şi a intrat în luptă cu o coloană germană de aproximativ 2 000 de oameni, pe şoseaua Călăraşi-Ciulniţa. În această luptă, germanii au înregistrat 100 de morţi, iar detaşamentul un general, cinci ofiţeri superiori, 22 ofiţeri inferiori, 181 subofiţeri şi 1.562 trupă. Au fost capturate o mare cantitate de arme, muniţii şi autovehicule, care au fost predate la Călăraşi. Detaşamentul a rămas mai departe la dispoziţia garnizoanei Călăraşi şi timp de 4 zile a dezarmat coloanele germane care veneau spre Călăraşi din toate direcţiile, făcând în total circa 5.000 de prizonieri.

Datorită acţiunii acestui detaşament, oraşul Călăraşi a putut fi scăpat de la distrugere, ordinea fiind menţinută în această zonă. Acţiunea a fost relevată de comandantul garnizoanei, care a cerut recompensarea acestei unităţi.

Un pluton apărare sub apă, aparţinând R.G.M. şi aflat la Cernavodă, a dezarmat şi capturat trei remorchere şi patru şalupe germane, care au fost predate garnizoanei.

Torpilorul „ZBORUL" a concurat la urmărirea convoaielor germane pe Dunăre, capturând la 20 august 1944 remorcherul german „GRAFENSTEIN", pe care l-a adus în stare de funcţionare la Hârşova, la dispoziţia C.F.Fl., şi nava-

www.ziuaconstanta.ro

spital „FERDINAND", predată la Piua Pietrii, la dispoziția Eșalonului II al C.F.Fl.

Submarinul „DELFINUL", aflat în reparații la Corabia, a deschis focul în ziua de 28 august 1944 asupra unor nave armate germane, care bombardau portul și orașul Corabia. Submarinul a fost lovit de un obuz care, din fericire, nu a explodat. După încetarea luptei, submarinul a salvat două nave românești incendiate și lovite de proiectile germane.

Conform ordinului comandantului garnizoanei Zimnicea, la 25 august 1944, din efectivele Școlii Navale și ale Școlii Submaiștri de Marină s-au format două plutoane. Întărite cu un pluton pionieri de marină și un pluton de grăniceri, acestea au acționat în orașul Zimnicea împotriva unui detașament german care deservea un tren de reperaj al aviației, compus din 44 de vagoane. După 5 ore de luptă, detașamentul german a fost lichidat. Partea germană a înregistrat cinci morți, doi răniți și 18 prizonieri. Unitățile de marină au avut ca pierderi trei morți și patru răniți.

Executând paza și siguranța regiunii Periș-Brătulești, în care se afla S.S.M., Detașamentul trupei S.S.M. și St.M.M. a oprit la 25 august o coloană germană și în urma angajamentului care a avut loc, i-a provocat un ofițer și doi soldați morți, opt soldați răniți, patru soldați prizonieri și două autocamioane capturate. Detașamentul a înregistrat patru răniți, printre care și comandantul.

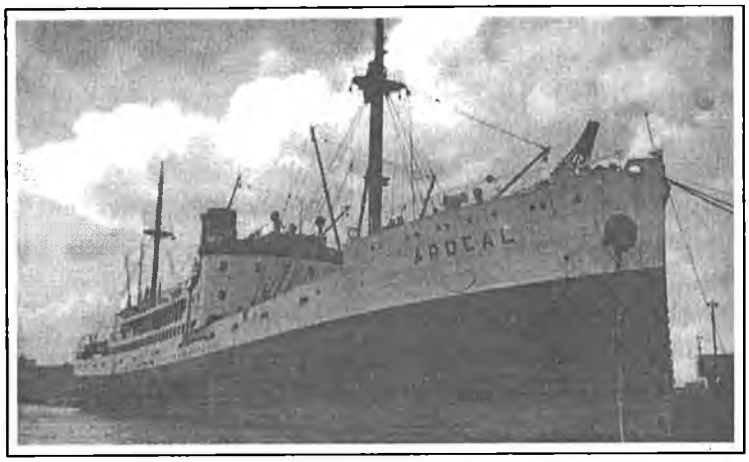
Aflate în zona Țăndărei, Depozitele Fluviale Echipaje și Materiale au concurat, împreună cu unitățile terestre și de aviație din zonă, la dezarmarea forțelor germane, înregistrând ca pierderi un mort și un rănit.

FLOTA COMERCIALĂ ROMÂNĂ

În seara zilei de 24 august 1944, Serviciul Maritim Român avea în portul Constanța cargoul „OITUZ" , acostat la dana 7, „ALBA IULIA" - la dana 13, „ARDEAL" - la dana 18, iar „DACIA", avariată de bombardamentele anterioare, staționa la dana 12[77]. Evenimentele care s-au derulat în portul Constanța au afectat și situația navelor și echipajelor S.R.M. La ora 23.10, C.P.Z.C. raporta că efective germane au intrat în port. Din alte informații militare rezulta faptul că în dimineața zilei de 24 august 1944, ora 09.00, detașamente germane au urcat la bordul navelor „ARDEAL" și „ALBA IULIA", preluând vapoarele. La bord au fost aduse importante cantități de muniție, iar tunurile au fost orientate către navele românești.

[77] Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă. (1895-1995)* , Editura Fundației „Andrei Șaguna", Constanța, 1995, p. 173.

www.ziuaconstanta.ro



Cargoul „ARDEAL”

Cu toate că declarația României din seara zilei de 23 august 1944 de alăturare la Națiunile Unite era fără echivoc, trupele sovietice au continuat acțiunile militare împotriva celor românești. Astfel, în ziua de 23 august 1944, ora 10.05-10.15, o formație de cinci bombardiere sovietice a atacat prin surprindere portul Constanța. Trei bombe au căzut în apropierea Gării Maritime, lovind în plin remorcherul dragor „BASARABIA“, care s-a scufundat imediat. Exploziile celorlalte bombe au încadrat distrugătoarele „REGELE FERDINAND“, „REGINA MARIA“ și cargoul „ARDEAL“, fără a produce pagube și victime.

Dezarmarea navelor militare românești din portul Constanța a marcat și începutul procesului de distrugere a flotei maritime comerciale, căreia sovieticii îi vor acorda o atenție deosebită încă pe timpul discuțiilor privind Convenția de Armistițiu, desfășurate la Moscova între 10-13 septembrie 1944[78]. Astfel, Vâșinski a cerut ca *„vasele comerciale românești, în apele românești sau străine, să fie puse sub controlul operațional al Înaltului Comandament Aliat (Sovietic) pentru a fi folosite în interesul general al războiului“*, de fapt sovietic.

La începutul lunii octombrie 1944, navele „DACIA“, „ARDEAL“ și „ALBA IULIA“ au fost preluate de Comandamentul sovietic instalat la Constanța și utilizate pentru transporturi. Din *Jurnalul de operațiuni al Comandamentului Forțelor Navale Maritime* reiese că, la 6 octombrie 1944, „ARDEAL“ și „ALBA IULIA“ au ieșit din port escortate de 11 vedete sovietice. La 20 octombrie 1944, „ARDEAL“ a revenit în portul Constanța, având la bord cadeți și familii de ruși. Pe data de 21 octombrie părăsea Constanța nava „DACIA“, având la bord personal sovietic. În ziua de 25 octombrie 1944 intra în port „ALBA IULIA“, având la bord trupe sovietice și material de război.

---

[78] Valeriu Florin Dobrinescu, *România și organizarea postbelică a lumii (1945-1947)*, Editura Academiei, București, 1988, p. 44.

www.ziuaconstanta.ro

După efectuarea diferitelor transporturi, cele trei nave comerciale au fost preluate de sovietici, în baza prevederilor Convenţiei de Armistiţiu. Acestora li s-au adăugat „BASARABIA", adusă în cursul lunii octombrie 1944, împreună cu „TRANSILVANIA", din portul Istanbul. Cargoului „BASARABIA" i s-a schimbat numele în „UCRAINA". Motonava „TRANSILVANIA" a rămas României, deschizând în anul 1945 linia de trafic Constanţa-Marsilia.

De asemenea, la 23 august 1944, România dispunea de un parc de nave fluviale civile care cuprindea 96 unităţi cu propulsie proprie, totalizând 36 111 CP (17 nave de pasageri, 57 remorchere, şlepuri şi tancuri cu motor) şi 512 unităţi fără propulsie, însumând o capacitate de transport de 431 531 tone metrice (şlepuri, ceamuri, tancuri)[79].

Pe măsura degajării porturilor dunărene de epave şi a restabilirii unui traseu navigabil, până la închiderea navigaţiei pe Dunăre (8 decembrie 1944), aceste nave au fost utilizate astfel:

Destinaţia transportului	% din puterea de tracţiune	% din capacitatea de transport
La dispoziţia comandamentului sovietic	73%	86%
Pentru transporturile economice româneşti	8%	8%
Scufundate în timpul folosirii lor de către comandamentul sovietic	19%	6%

România a pus la dispoziţia comandamentului sovietic majoritatea mijloacelor sale de transport maritime şi fluviale[80], şantierele, porturile şi instalaţiile portuare etc. şi numai într-o proporţie foarte redusă, în măsura în care rămâneau disponibile, unele din aceste mijloace au putut fi folosite şi pentru nevoile proprii.

În concluzie, din punct de vedere informativ şi contrainformativ[81], în perioada imediat următoare actului de la 23 august, M.R.R. a executat:

- predarea imediată primelor unităţi navale sovietice, apoi Comandamentelor sovietice din Constanţa şi Galaţi, în urma cererii Comisiei Sovietice de Control - Secţia Marinei Bucureşti, a întregului material documentar relativ la barajele de mine, drumuri navigabile, dispozitive, transmisiuni, informaţii despre forţele şi depozitele germane ale marinei, precum şi a

---

[79] *Logistica Armatei Române în al doilea război mondial. Campania din Vest (23 august 1944-9 mai 1945*), Editura Militară, Bucureşti, 1995, p. 77.

[80] Vasele comerciale maritime şi fluviale luate şi utilizate de U.R.S.S. după 23 august 1944: la mare - motonavele „BASARABIA" şi „TRANSILVANIA" de 14 000 tone; navele mixte „ALBA IULIA" şi „ARDEAL" de 11 500 tone. La fluviu: 8 pasagere, 24 remorchere, 3 şlepuri motoare, 2 tancuri motoare, 3 ceamuri, 136 şlepuri şi 29 tancuri. (A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3977, f. 45).

[81] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3977, f. 47. *Notă* întocmită de locotenent-comandorul Constantin Borş, şeful Secţiei a II-a din Statul Major al Marinei.

www.ziuaconstanta.ro

broşurilor şi regulamentelor cu caracter militar naval, învăţăminte din războiul naval dus de germani, acţiuni, nave scufundate etc.;

- predarea materialului informativ aflat asupra Secţiei a II-a din St.M.M. relativ la toate informaţiile culese în timpul războiului cu U.R.S.S., precum şi sinteze informative ale Germaniei, Ungariei, Turciei şi Greciei;

- orientarea întregului personal al Marinei Regale, prin elaborarea şi difuzarea de ordine în spiritul noii atitudini politice şi conlucrare strânsă cu armata sovietică;

- supravegherea stării de spirit pentru eventuala înlăturare a oricărei acţiuni potrivnice interesului noii orientări politice;

- identificarea pentru epurare a elementelor simpatizante Axei[82].

Avantajele politico-militare aduse de Marina Regală Română prin acceptarea armistiţiului au fost evidenţiate de şeful Secţiei a II-a din St.M.M. astfel:

- capturarea navelor germane la Constanţa şi alungarea forţelor germane navale de pe litoralul maritim;

- capturarea şi scufundarea navelor germane pe Dunăre;

- eliberarea porturilor maritime şi fluviale de forţele navale germane, stabilind astfel imediat, între 24 august-5 septembrie 1944, navigaţia pe mare şi Dunăre pentru forţele navale sovietice;

- dezarmarea forţelor terestre germane în retragere de către trupele Marinei Regale;

- interzicerea retragerii convoaielor forţelor germane prin Porţile de Fier şi sosirea de ajutoare;

- ajutorul dat forţelor sovietice în operaţiunile de trecere a fluviului;

- prin luarea întregului parc de nave (de război şi comerciale) române de către armata sovietică s-a înregistrat un aport considerabil în privinţa transporturilor pe Dunăre şi pe mare;

- punerea la dispoziţia forţelor maritime şi fluviale sovietice a întregului utilaj portuar;

- punerea la dispoziţia forţelor navale sovietice a materialelor necesare pentru mişcarea navelor;

- executarea reparaţiilor la navele sovietice în şantierele româneşti.

Actul de la 23 august 1944 a marcat ieşirea României din alianţa Axei şi intrarea în războiul antihitlerist, ea situându-se, din punct de vedere al efortului militar, pe poziţia a patra după U.R.S.S., S.U.A. şi Marea Britanie.

Statutul internaţional al României, până la semnarea Tratatului de Pace, a fost stabilit prin Convenţia de Armistiţiu semnată la Moscova, un document care confirma stările de fapt create prin lovitura de stat şi stipula obligaţii faţă de Marele Puteri, unele prevederi fiind de natură să-i lezeze independenţa şi suveranitatea. România a fost tratată ca ţară învinsă, statutul ei internaţional fiind stabilit prin deciziile Consiliului miniştrilor de Externe şi Marilor Puteri.

---

[82] *Ibidem*, f. 31. *Contribuţia Marinei Regale contra Germaniei şi Ungariei*, raport întocmit de subşeful Statului Major al Marinei, căpitan-comandorul Mişu Petrovici şi contrasemnat de şeful Secţiei a II-a, locotenent-comandorul Constantin Borş.

www.ziuaconstanta.ro

Moscova nu a luat în considerare evenimentele politico-militare care au început să se deruleze din după-amiaza zilei de 23 august 1944. Trupele sovietice au continuat ofensiva în spațiul românesc. Neavând scris și semnat nici un angajament față de noile autorități de la București, până la jumătatea lunii septembrie 1944, Uniunea Sovietică a ocupat cea mai mare parte a țării, inclusiv Capitala și punctele strategice ale țării. Semnarea armistițiului în noaptea de 12/13 septembrie 1944, la Moscova, de către delegația guvernului român condusă de Lucrețiu Pătrășcanu, nu a exclus echivocul în ceea ce privea ocuparea militară a țării, ocupație abil mascată de Moscova prin duplicitate și dezinformare cu ajutorul mass-media.

Alături de celelalte categorii de arme, Marina Română a avut o contribuție decisivă la scoaterea din luptă a trupelor hitleriste de pe teritoriul național și la înfrângerea definitivă a Germaniei naziste. Cu toate acestea, aliatul sovietic a cerut ultimativ României, după semnarea Convenției de Armistițiu, să-i cedeze flota maritimă și fluvială în contul reparațiilor de război.

Această etalare fățișă a spiritului revanșard, de anihilare până la suprimare a flotei românești, care se dovedise deosebit de activă și redutabilă pe frontul Mării Negre și granița fluvială dunăreană, coroborată cu obligațiile spoliatoare impuse țării noastre de Comisia Aliată de Control (Sovietică), a accentuat drama Marinei Române, paralizând pentru o lungă perioadă de timp transporturile navale românești și activitatea portuară la mare și fluviu.

2. *Efectele nefaste ale cooperării militare sovieto-române. Drama Marinei Române din toamna anului 1944*

Aflat în portul Tulcea, remorcherul „MUREȘ" a fost capturat în seara zilei de 23 august 1944 de către trupele rusești și condus la Ismail de vedetele rusești. Aici se aflau trei monitoare, două vedete, nava de comandament „MĂCIN" și pasagerele „ISMAIL", „VASILE LUPU" și „PRINCIPELE MIHAI". După două zile, întreg personalul militar de pe navele românești aflate la Ismail a fost debarcat și înlocuit cu echipaje rusești.

În ziua de 1 septembrie, către ora 16.30, echipajele navelor românești aflate la Ismail au fost evacuate de la nave în cămașă și pantaloni. În timp ce rușii intrați la bord le devastau cabinele, marinarii români erau filmați pe cheu. Ulterior, la bordul fiecărei nave s-a menținut un echipaj de siguranță și s-au instalat câte un ofițer și peste 10 marinari ruși. În zilele de 3 și 4 septembrie, navele s-au deplasat în aval, acostând pe Canalul Câșlița, în dreptul km 72-73.

Pe 5 septembrie au fost ridicate de la bord pentru a fi transportate la Ismail arhiva, corespondența secretă și aparatele radio[83]. Arhiva ordinară a fost arsă la mal.

---

[83] Navele Marinei Regale Române luate de U.R.S.S. la 5 septembrie 1944: la mare - patru distrugătoare, două torpiloare, trei canoniere, nava-bază „CONSTANȚA", submarinele „DELFINUL", „RECHINUL", „MARSUINUL", șapte vedete torpiloare, trei K.F.K., trei P.T.A., nava-școală „MIRCEA", două nave miniere, un remorcher dragor, trei șalupe pentru urmărit

www.ziuaconstanta.ro

Sub ameninţarea ofiţerilor ruşi, pe 9 septembrie personalul românesc rămas la bord a fost obligat să semneze câte o declaraţie prin care se angajau că vor servi pe navele sovietice, păstrând în bună stare materialele şi secretele militare.

Pe 18 septembrie au fost debarcate portretele M.S. Regelui şi M.S. Regina şi a fost scoasă coroana regală de la pupa monitoarelor. Două zile mai târziu a fost debarcată toată muniţia[84].

În ziua de 3 septembrie, remorcherul „MUREŞ" a primit ordin de la Comandamentul sovietic să ia la remorcă nava-şcoală „MIRCEA" şi să o conducă la Odessa, unde au acostat pe 5 septembrie. La bord se aflau sublocotenentul de echipaje Marinescu, locotenentul mecanic Vasile Câlea şi şase marinari. Comandantul navei-şcoală „MIRCEA", locotenent-comandorul Gheorghe Drimba a fost debarcat la Ismail şi trimis la Odessa. Marinarii români, majoritatea maiştri şi marinari din Divizia de Dunăre, erau închişi în lagărul din port, o magazie împrejmuită cu două rânduri de sârmă ghimpată.

În ziua de 8 septembrie, la ora 17.00, remorcherul „MUREŞ" a plecat din Odessa cu şlepul „PENELOPE", încărcat cu 50 vagoane de muniţie, cu destinaţia Constanţa, unde a sosit a doua zi, la ora 18.00, escortat de două vedete ruseşti. Începând din data de 8 septembrie, pe remorcher a fost arborat pavilionul sovietic.

Având o sârmă la elicea din babord, remorcherul „MÂNTUIREA" a fost luat din Tulcea şi dus la Ismail şi de aici la Copanabalta, unde a ancorat în pupa monitorului „I.C. BRĂTIANU". Echipajul monitorului a fost debarcat şi transportat cu maşinile la Ismail, unde se aflau pasagerele „PRINCIPELE FERDINAND", „ISMAIL", „VASILE LUPU", remorcherele „NICOLAE ŞTEFĂNESCU", „GHERDAP" şi „ARGEŞ" şi monitorul „BRĂTIANU".

Monitorul „ARDEAL", nava „MĂCIN", vedeta de siguranţă nr. 3 şi mai multe remorchere transportau trupe de la Ismail la „LASCĂR CATARGIU". Remorcherul „MÂNTUIREA" a plecat de la Ismail la Odessa cu şlepurile „PENELOPE" şi „ATANASIOS" goale. Comandantul a fost zi şi noapte interogat asupra navigaţiei între Constanţa şi Odessa referitor la poziţia barajelor instalate de germani. Pentru o săptămână, echipajului remorcherului i s-au alocat ca raţii de hrană 2 kg de peşte stricat, o jumătate de kg de unt, 250 grame de zahăr şi 5 pâini, din care trebuiau să mănânce şapte oameni.

În portul Odessa, de la bordul remorcherului au fost ridicate armamentul şi echipamentul militar, cu excepţia aruncătoarelor de grenade[85].

La 30 septembrie 1944, navele comerciale şi de servitudine purtau inscripţiile O.V.C.G. (Serviciul Militar al Marinei Comerciale), respectiv

---

torpile, trei şalupe de serviciu şi un bac. La Dunăre: şapte monitoare, cinci vedete fluviale, un ponton port mine, opt şalupe patrulare, cinci şalupe comandament, un bac scafandri, un ceam, o navă hidrografică, o navă-comandant, patru şlepuri transport, două şlepuri (baie şi cazarmă), patru tancuri, cinci bacuri cu motor şi şase bacuri fără motor. (A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3977, f. 49).

[84] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3027, f. 235-236.

[85] *Ibidem*, f. 289-290.

www.ziuaconstanta.ro

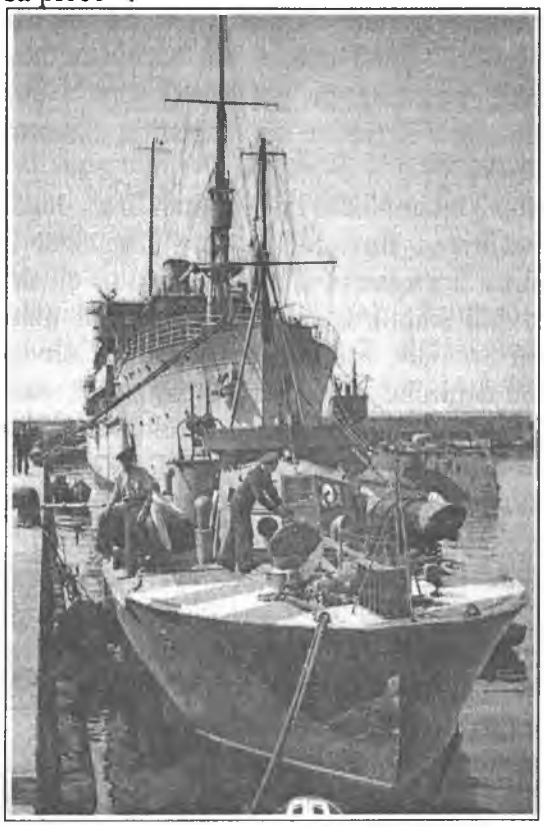
U.V.C.C. (Direcția Militară a Flotei din Marea Neagră). Vedetele românești și bulgare purtau inițiale rusești T.K. și numere tactice de ordine noi.

Pe distrugătorul „MĂRĂȘTI" nu mai rămăsese nici un marinar român, ultimul, un maistru mecanic, fiind debarcat în după-amiaza zilei de 29 septembrie[86]. La fel s-a întâmplat și cu echipajele de pe nava-bază „CONSTANȚA", submarine, „DACIA", „MURGESCU" și canoniere.

Centrala electrică a Marinei de la Dana 1 a fost demontată și luată de ruși. La 29 septembrie în portul Constanța a intrat un dragor sovietic. După această dată, Marina Sovietică a început operații de dragaj în fața Constanței, în incinta portului fiind interzis să mai locuiască orice civil român.

Depozitul de Materiale Tulcea-Sulina a fost golit de ruși[87].

În cursul zilei de 15 septembrie a intrat în portul Constanța vedeta torpiloare nr. 4. Aceasta venise de la Sulina, unde fusese reținută încă de la apariția unităților sovietice în zonă. La sosire, marinarii români au fost dezarmați, ca și în cazul celorlalte nave românești. Comandantul și secundul au fost reținuți pentru instruirea rușilor, ceilalți membri ai echipajului fiind liberi să rămână la bord sau să plece[88].



Vedetă torpiloare în prova navei-bază „CONSTANȚA"

[86] *Ibidem*, f. 248.
[87] *Ibidem*, f. 244-245.
[88] *Ibidem*, f. 268.

www.ziuaconstanta.ro

Pe timpul dezarmării navelor noastre, ofiţerii de marină au fost loviţi şi injuriaţi de militari sovietici (cazul locotenent-comandorului Pagone, căpitanilor Simionescu, Ţurcanu, locotenentului Litoiu), brutalizaţi şi deposedaţi de bunuri personale şi alungaţi în modul cel mai necivilizat de la bord. Deşi autorităţile navale române au depus toate eforturile pentru armonizarea relaţiilor cu noii aliaţi, ruşii nu au schiţat nici cele mai elementare semne de curtoazie.

Marinarilor rămaşi temporar la nave li s-au prezentat numeroase oferte de a trece în Marina Sovietică, unde li se promiteau avantaje materiale şi funcţii ademenitoare[89].

În seara zilei de 23 septembrie au fost debarcaţi toţi marinarii români de pe N.M.S. „STIHI EUGEN"[90].

În luna noiembrie 1944, România a continuat să fie în război cu Germania, alături de Naţiunile Unite, cu care era în armistiţiu de la 23 august 1944. Frontul era deplasat spre Vest, în afara graniţei de pe Dunăre. Germanii rezistau în Iugoslavia şi se retrăgeau în Ardealul de Nord. Dunărea era încă infectată de minările masive anglo-americane executate în prima jumătate a lunii august.

Situaţia asigurării navigaţiei pe Dunăre între 23 august-1 noiembrie 1944 a fost complet bulversată prin faptul că toate mijloacele de dragaj au fost luate de sovietici. De asemenea, posturile de grăniceri, care aveau şi misiunea de supraveghere a fluviului, au fost retrase din dispozitiv din cauza situaţiei neclare de pe litoralul fluviului.

Greutăţi au fost întâmpinate şi în stabilirea legăturii cu organele însărcinate cu supravegherea fluviului şi cele răspunzătoare cu executarea transporturilor, din cauza dezorganizării transmisiunilor cu fir. Totodată, au fost serioase probleme privind stabilirea legăturii şi a unui plan de cooperare cu Comandamentul Naval Sovietic, aşa cum rezulta din Convenţia de Armistiţiu. Contactul luat de contraamiralul Alexandru Stoianovici, comandantul Forţelor Fluviale la Ismail, la sfârşitul lunii august, s-a soldat cu dezarmarea navelor şi internarea personalului ambarcat român.

Faţă de această situaţie, încă din luna octombrie 1944 St.M.M. a întocmit un plan de cooperare cu Forţele Fluviale Sovietice, în vederea asigurării transporturilor pe Dunăre. Prin acest plan de cooperare, Comandamentului Flotei Sovietice de Dunăre i se propunea ca St.M.M. să asigure transporturile fluviale pe Dunăre, în zona cuprinsă între gurile Dunării şi Baziaş şi să concure la siguranţa transporturilor pe fluviu, între Baziaş şi zona de operaţii. În acest scop, Comandamentul Forţelor Fluviale urma să acţioneze cu o escadrilă de vedete fluviale şi Grupul de Dragaj, respectiv Detaşamentele Dunărea de Sus, Dunărea de Mijloc şi Dunărea de Jos, în compunerea cărora intrau companii de observare, plutoane A.S.A. şi grupuri de siguranţă fluvială, compuse din şalupe de patrulare (reţinute de sovietici) şi şalupe grănicereşti. Coordonarea activităţii

---

[89] *Ibidem*, f. 210-212.
[90] *Ibidem*, f. 242.

www.ziuaconstanta.ro

detaşamentelor fluviale române, pentru Dunărea cuprinsă între Baziaş şi gurile Dunării, urma să fie făcută de Comandamentul Forţelor Fluviale, în legătură cu Comandamentul Flotilei de Dunăre a Flotei din Marea Neagră iar conducerea directă a forţelor, de către Comandamentul Forţelor Fluviale, pentru formaţiunile de dragaj şi siguranţă destinate să acţioneze pe Dunăre, respectiv comandanţii Detaşamentelor Fluviale, pentru unităţile aflate în subordinea lor.

Postul de comandă al Comandamentului Forţelor Fluviale urma să fie stabilit de comun acord cu Comandamentul Sovietic, cele ale Detaşamentelor Fluviale fiind la Turnu Severin, Giurgiu şi Tulcea.

Pentru luarea legăturii cu Comandamentul Naval Sovietic al Flotilei de Dunăre şi prezentarea planului de cooperare cu forţele navale sovietice, la 2 noiembrie 1944 ministrul subsecretar de stat al Marinei a numit o delegaţie compusă din contraamiralul Alexandru Stoianovici, căpitan-comandorul Florian Bujoreanu şi locotenent-comandorul Corneliu Lungu. Iniţial, s-a deplasat la Calafat pentru luarea legăturii cu Comandamentul Sovietic numai locotenent-comandorul Corneliu Lungu, însoţit de un interpret. Astfel, la 7 noiembrie, acesta a fost primit la bordul navei-comandant a Flotilei Sovietice de Dunăre, yachtul bulgar „ŢARINA IOANA", acostat mai sus de Vidin, pe malul drept, de către comandorul Sverdlov, şeful de stat major al Flotilei, comandantul acesteia, amiralul Gorşkov aflându-se în zona de operaţii. Ofiţerul român i-a înmânat *Darea de seamă asupra aerominărilor executate de aliaţi pe Dunăre*, cu măsurile luate pentru siguranţa navigaţiei până la 20 august 1944 şi *Planul de cooperare*, urmând ca avizul asupra ultimului document să fie dat prin C.Al.C.R., după înapoierea amiralului Gorşkov.

În vederea pregătirii mijloacelor proprii, s-au făcut intervenţiile necesare pentru obţinerea şalupelor grănicereşti. Astfel, căpitanul Constantin Uceanu, comandantul Flotilei de Dragaj s-a deplasat la Brăila, luând în primire de la Grupul Navelor Grănicereşti şapte şalupe (cu numerele de bordaj 8, 9, 10, 11, 12, 13 şi 14), care au sosit la Turnu Severin pe 25 noiembrie, la ora 18.00.

Pe 30 noiembrie, contraamiralul Alexandru Stoianovici şi însoţitorii săi s-au prezentat la Comandamentul Flotilei Sovietice de Dunăre, unde au fost primiţi de căpitan-comandorul Rabinovici, ajutorul şefului de stat major al Flotilei Sovietice de Dunăre. Din discuţia de o jumătate de oră, ofiţerii români au aflat că comandorul Sverdlov plecase în ajun la Bucureşti pentru a înmâna căpitan-comandorului Constantin Niculescu, şeful St.M.M. şi căpitanului de rangul 1 Tiskin, şeful Secţiei Marină din C.Al.C.R., răspunsul în legătură cu planul de cooperare propus de partea română.

În cursul lunii noiembrie, statul major al C.F.Fl. a funcţionat cu Eşalonul I Operativ la Bucureşti şi Eşalonul II Servicii la Galaţi[91].

Cu acordul ministrului subsecretar de stat al Marinei, pe 3 decembrie 1944, la C.Al.C.R. au avut loc discuţii în legătură cu Directiva de luptă nr.

[91] Idem, fond 1681, dosar nr. 130, f. 53-58.

www.ziuaconstanta.ro

06/OP a Statului Major al Flotilei Sovietice de Dunăre[92], la care au luat parte

---

[92] Secret
Statul Major al Flotilei Dunărene Sovietice
18 noiembrie 1944.19.30. Rada Turnu Severin

DIRECTIVA DE LUPTĂ Nr. 06/OP

În scopul de a întrerupe pe Dunăre aprovizionările necesare frontului, inamicul continuă minarea fluviului cu mine lansate din avion, mine plutitoare şi poate să lovească cu bombe porturile şi transporturile în trecere.

Prezenţa pe Dunăre a unei cantităţi considerabile de mine lansate de inamic şi aviaţia anglo-americană, în special în sectorul de la Turnu Severin în sus, impune încordarea tuturor forţelor şi mijloacelor pentru lupta cu pericolul minelor. În legătură cu aceasta, forţelor fluviale româneşti li se impun însărcinările:

I. A asigura navigaţia pe Dunăre în sectoarele de la gurile fluviului (pe Canalul Sulina) până la Baziaş. Misiunea se îndeplineşte:

1. Prin efectuarea lucrărilor de dragaj
2. Precedând cu dragoare vasele în sectoarele periculoase prin minare
3. Prin organizarea serviciului de salvare şi avarii a vaselor înecate precum şi curăţirea albiei fluviului
4. Prin asigurarea navigaţiei din punct de vedere al cerinţelor hidrografice
5. Prin paza porturilor româneşti de o posibilă diversiune inamică

II. Pentru îndeplinirea acestor misiuni se vor întrebuinţa toate forţele şi mijloacele aflate la dispoziţia Comandamentului Marinei Române. Forţele existente să fie suplimentate până la 7.12.1944 cu cel puţin 8 dragoare pentru dragarea minelor electromagnetice şi 10 şlepuri magnetice pentru dragare.

III. Organizarea forţelor şi a comandamentului trebuie să fie următoarele:
- Comandamentul Forţelor Navale se dislocă la Giurgiu
- Sectorul Fluvial nr. 1, zonă de operaţii Baziaş-Cetate (ambele puncte inclusiv). Comandamentul Sectorului se dislocă la Giurgiu.
- Sectorul Fluvial nr. 2, zonă de operaţii Cetate-Brăila (ambele puncte inclusiv). Comandamentul Sectorului se dislocă la Giurgiu.
- Sectorul Fluvial nr. 3, zonă de operaţii Brăila-Gurile Dunării (pe braţul Sulina). Comandamentul Sectorului se dislocă la Tulcea.

Efectivele Sectoarelor se hotărăsc prin ordinele Statului Major al Marinei având gruparea principală a forţelor de dragaj al Sectorului Fluvial nr. 1 la Turnu Severin.

IV. În activitatea lor de luptă (îndeplinirea misiunilor)
Comandanţii Sectoarelor se vor conduce conform indicaţiilor Statului Major al Flotilei Dunărene date prin şeful de marină superior al Flotilei Dunărene din Turnu Severin, Turnu Măgurele, Giurgiu, Galaţi şi Ismail.

V. Deschiderea şi închiderea navigaţiei pe sectoare se apreciază de către comandanţii de marină superiori ai Flotilei Dunărene la propunerea şefilor de Sectoare Fluviale sau de Statul Major al Flotilei Dunărene la propunerea Comandamentului Forţelor Fluviale.

VI. Organizarea şi întreţinerea legăturii între Comandamentul Forţelor Fluviale şi Statul Major al Flotilei Dunărene, precum şi între şefii Sectoarelor Fluviale şi şefii superiori de marină ai Flotilei Dunărene cade în sarcina Comandamentului Forţelor Fluviale.

VII. Statului Major al Flotilei Dunărene 1 se va prezenta de către Comandamentul Forţelor Fluviale zilnic la orele 06.18 raportul de situaţie şi activitatea de luptă (misiune).

La aceleaşi ore, şefii Sectoarelor Fluviale vor prezenta de asemenea rapoartele lor şefilor superiori de marină ai Flotilei Dunărene respectivi la Turnu Severin, Giurgiu şi Galaţi.
Şeful de stat major al Flotilei Dunărene

www.ziuaconstanta.ro

contraamiralul Alexandru Stoianovici, comandantul Forţelor Fluviale şi locotenent-comandorii Corneliu Lungu, şeful Secţiei a III-a a St.M.M., Constantin Costin, şeful de stat major al C.F.Fl. şi Boris Levitschi, interpret, respectiv comandorii Tiskin şi Sverdlov. Cu acest prilej s-a stabilit competenţa C.F.Fl., care se întindea pe Dunăre de la Baziaş la Tulcea, inclusiv. În zona Tulcea-Sulina acţiona Comandamentul Naval Sovietic Maritim. Prin misiunea de a asigura navigaţia pe Dunăre se înţelegea că în sarcina C.F.Fl. intra siguranţa tuturor transporturilor executate în sectoarele afectate acestuia. În porţiunea de fluviu cuprinsă în frontierele româneşti urma să se dragheze un canal pe care să circule convoaiele, canal care trebuia menţinut şi lărgit în anumite zone. Pe lângă cele şapte şalupe grănicereşti care urmau să fie amenajate ca dragoare, C.F.Fl. a propus în acelaşi scop şi remorcherele „BASARAB", „MOTRU" şi „PĂUN".

Activitatea inamicului de-a lungul fluviului urma să fie urmărită de către pichetele de grăniceri române, care au intrat în dispozitiv la 5-6 decembrie şi Companiile de Observare de marină, operative cel mai târziu la 15 decembrie, care informau C.F.Fl.

La 4 decembrie, remorcherul S.R.D. „COZIA" a lovit o mină la km 1219 şi s-a scufundat.

Prin Instrucţiunea operativă nr. 1 din 5 decembrie 1944, Forţele Navale trebuiau să efectueze lucrări de dragaj, precedând cu dragoarele navele în sectoarele periculoase prin minare, să organizeze serviciul de salvare şi avarii al navelor înecate, precum şi curăţirea albiei fluviului, să asigure navigaţia din punct de vedere al cerinţelor hidrografice şi paza porturilor româneşti împotriva unor posibile acţiuni inamice. În acest scop, erau destinate cele şapte şalupe grănicereşti amenajate pentru dragaj, remorchere dragoare, şlepuri magnetice şi Sectoarele Fluviale nr. 1, 2 şi 3.

În cursul zilei de 8 decembrie, monitoarele „AZOV" (ex - „BRĂTIANU") şi „KERCI" (ex - „BASARABIA") sub pavilion sovietic, primul cu şase marinari români la bord şi al doilea cu patru, au sosit în portul Calafat pentru refacerea plinurilor, în vederea continuării marşului în amonte.

La 20 decembrie, în porturi şi oficii de port au fost constituite comandamente militare de porturi. Direcţia Hidraulică a mai fost obligată să predea din parcul de nave aflat la dispoziţie patru remorchere, în contul despăgubirilor de război.

La 25 decembrie s-a scufundat, lovindu-se de uscat, remorcherul grec „MARIA", trimis de Căpitănia portului Giurgiu pentru a salva oamenii şi animalele ameninţate de inundaţie din punctul Greaca. Două zile mai târziu, la

---

s.s. / Căpitan de rangul I

I.A. Sverdlov

p. Conformitate
Subşeful de stat major al Flotilei Dunărene
s.s. / Căpitan de rangul II
Rabinovici

(A.M.R., fond 1681, dosar nr. 130, f. 56-58).

www.ziuaconstanta.ro

km 652,500 s-au scufundat în timpul operațiilor de dragaj, sărind pe mine, șalupele de dragaj nr. 12 și 14. Au fost dați dispăruți aspirantul Dinescu Lupu, doi subofițeri și șapte soldați, supraviețuitorii fiind salvați de trei bărci, printre care una a comandantului portului bulgar Vidin.

În noaptea de 29/30 decembrie s-a scufundat la Vidin și șlepul magnetic 629 al Secției I Dragaj[93].

3. Contribuția Marinei Române la efortul militar și economic al României în Campania din Vest. Efectele Tratatului de Pace în domeniul naval

De la data declarării armistițiului, forțele M.R.R. s-au aflat în situația de a putea începe lupta împotriva forțelor germane, dacă ar fi fost provocate de acestea sau dacă ar fi primit ordin în acest sens.

Marina Regală a pus la dispoziția Comndamentului Sovietic sub formă de unități constituite:

- Statul Major al Marinei la București
- Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial la Constanța cu:
  - Divizionul Artilerie Marină Constanța cu 7 baterii de coastă
  - Batalionul Infanterie Marină Călărași cu 4 companii observare marină
  - Batalionul Geniu Marină Brăila cu 1 companie pionieri marină, 2 companii transmisiuni cu fir, 1 companie transmisiuni fără fir, 1 companie arme sub apă
  - Comenzi militare pentru porturile aflate la mare
- Comandamentul Forțelor Fluviale Turnu Severin cu:
- Flotila de Dragaj Fluvial Turnu Severin cu 5 șalupe grănicerești pentru remorcaj, 6 remorchere pentru remorcaj, 3 barcaze pentru remorcaj, 4 șalupe pentru remorcaj, 10 șlepuri pentru dragaj, 3 șalupe servitudine, 2 șlepuri cazarmă, 1 tanc combustibil
- Sectorul Fluvial nr. 1 Turnu Severin cu Comenzi militare pentru porturile fluviale
- Sectorul Fluvial nr. 2 Giurgiu cu Comenzi militare pentru porturile fluviale
- Sectorul Fluvial nr. 3 Galați cu Comenzi militare pentru porturile fluviale

Sub formă de nave, toate navele de luptă și auxiliare, maritime și fluviale care au aparținut Marinei Regale și au fost reținute de Comandamentele Navale Sovietice după încheierea armistițiului.

Astfel, Marina Regală a avut o contribuție importantă în operațiunile de trecere a Dunării și în folosirea acesteia pentru transporturile armatei sovietice, prin materialul capturat și pus la dispoziția Comandamentului Sovietic pentru

[93] *Ibidem*, f. 34-51.

www.ziuaconstanta.ro

operațiunile care s-au dezvoltat ulterior şi ajutorul acordat în operațiunile care s-au dezvoltat la mare şi pe Dunăre pentru satisfacerea cererilor sovietice[94].

Situația cea mai grea a fost la Constanța, unde se aflau numeroase forțe germane şi în Delta Dunării, unde operațiunile de evacuare a Armatei a III-a Română din sudul Basarabiei în Dobrogea impuneau anumite servituți şi fixau forțe şi mijloace.

Începând din momentul declarării armistițiului, forțele Marinei Regale au încetat ostilitățile şi orice act de agresiune împotriva forțelor sovietice, imediat ce au primit ordinul în acest sens (înainte de 24 august, ora 4.00). Este adevărat că în ziua de 24 august forțele germane au reacționat slab la atacurile aviației sovietice din zona Constanța, dar imediat ce li s-a pus în vedere că forțele Marinei Regale vor ataca, în cazul când acest lucru se repetă, nu a mai avut loc nici un incident.

După declararea armistițiului, forțele sovietice au continuat operațiunile împotriva forțelor Marinei Regale, scufundând nave, la Dunăre, în zona în care nu se aflau forțe germane şi la mare, unde se aflau forțe germane, dar care după primirea avertismentului nostru din ziua de 24 august 1944 că se va trage asupra lor, nu au mai ripostat sub nici o formă.

Din momentul declarării armistițiului şi până la declararea războiului, forțele Marinei Regale nefiind provocate sub nici o formă de forțele germane, nu au început lupta împotriva acestora deoarece St.M.M., aflat în contact cu M.St.M., nu a putut face un act de asemenea inițiativă fără ordinul sau aprobarea acestuia. De asemenea, comandamentele Marinei Regale, în subordinea St.M.M. nu puteau să-şi ia răspunderea de a începe lupta pe cont propriu fără ordinul acestuia şi fără sprijinul Armatei de Uscat şi Aviației din zona respectivă, față de care avea relații de cooperare sau de subordonare.

De la data declarării războiului, forțele Marinei Regale au trecut la operațiuni împotriva forțelor germane în funcție de situația existentă în zona respectivă şi în măsura în care forțele respective au putut fi acționate şi au mai avut împotriva cui acționa. Astfel, au realizat curățirea Dunării de forțele navale fluviale germane între Brăila şi Zimnicea, concurând la capturarea unui număr de câteva sute de vase fluviale germane, care s-au predat în porturile româneşti şi bulgare şi au intrat ulterior în patrimoniul U.R.S.S. A fost interzisă retragerea convoaielor şi forțelor fluviale germane prin Porțile de Fier, minând Dunărea la Ostrovul Corbului, operațiune care i-a forțat pe germani să sabordeze în regiunea Prahovo aproximativ 60 de nave germane.

A interzis trecerile de trupe germane din Dobrogea în Muntenia cu scopul de a ataca Bucureştiul şi trecerile din Muntenia în Bulgaria, care ar fi permis forțelor germane să se salveze. A cooperat cu forțele sovietice atât în operațiunile de transport pe Dunăre cât şi în operațiunile de trecere a fluviului în Dobrogea, în Bulgaria şi în Serbia, unde au luat parte la lupte umăr la umăr cu Armata Roşie. A cooperat la operațiunile terestre de dezarmare a germanilor din sudul

[94] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3247, f. 134-148.

www.ziuaconstanta.ro

Munteniei şi din zona Porţile de Fier, unde le-au provocat acestora 107 morţi şi răniţi şi 6 018 prizonieri.

Este de remarcat faptul că prin acţiunile de luptă, directe şi indirecte, ale forţelor Marinei Regale, au intrat în patrimoniul U.R.S.S. aproximativ 538 vase germane, capturate de acestea în porturile româneşti (213 şlepuri, 90 tancuri, 14 şlepuri motor, un şlep macara, o cisternă, şase tancuri motor, un motoboot pasager, o macara plutitoare, un elevator, o cocă vas război, 25 pontoane, şapte macarale, două şalande, şapte bacuri ponton, două vase fluviale fără punte, două barcaze, un barcaz motor, două drăgi şalande, 22 remorchere, 20 şalupe, şase bacuri motor, şapte cargouri-vase motor, un vas frigorific, un moto-velier, un vas şantier, două motoare, un vas armat). În totalul acestor vase germane capturate de forţele Marinei Regale nu sunt incluse vasele germane care, forţate prin grupul de monitoare fluviale, s-au refugiat în porturile bulgăreşti şi au fost capturate de autorităţile bulgare.

Pentru cooperarea forţelor Marinei Regale cu forţele Marinei Sovietice împotriva forţelor germane, s-au depus eforturi apreciabile din partea C.M.R. române, imediat ce acestea au intrat în contact cu Comandamentele Navale Sovietice. Datorită faptului că declaraţia de armistiţiu a României nu fusese adusă la cunoştinţa comandamentelor navale sovietice, realizarea unei cooperări, chiar din primul moment, a suferit întârzieri. De la data stabilirii unei înţelegeri relativ la cooperarea forţelor Marinei Regale cu Forţele Navale Sovietice s-a funcţionat sub forma hotărâtă de comandamentele navale sovietice un timp foarte scurt şi din cauza unor întâmplări nefericite, străine de voinţa şi acţiunea comandanţilor români, comandamentele navale sovietice au procedat la dezarmarea şi luarea navelor aparţinând Marinei Regale. Prin dezarmarea şi luarea navelor, la mare şi la Dunăre, comandamentele Marinei Regale nu au mai fost în măsură să întreprindă operaţiuni ofensive împotriva germanilor.

Cu toate pierderile suferite de forţele Marinei Regale Române, St.M.M. a continuat să stabilească o cooperare cu forţele sovietice, chiar cu puţinele forţe care îi mai rămăseseră la dispoziţie. În acest scop, la Dunăre a întocmit un plan de cooperare cu Comandamentul Flotilei Sovietice Dunărene, care a fost trimis prin şeful Secţiei Operaţii, la Statul Major al Flotilei Sovietice Dunărene, aflat la Vidin, în care propunea ca Marina Regală să ia parte la operaţiunile de dragaj pe Dunăre, cu nave aparţinând Corpului Grănicerilor şi Marinei Comerciale.

Pe baza acestui plan, Comandamentul Flotilei Sovietice a trimis St.M.M. Directiva de Luptă 06/OP şi - cu puţinele mijloace pe care le avea la dispoziţie - a luat parte la siguranţa navigaţiei fluviale pe Dunărea cuprinsă între frontierele României, pe toată durata războiului. La mare, C.L.M.Fl., în cooperare cu Comandamentul Litoralului Sovietic al Mării Negre, a luat parte cu unităţile sale (baterii de coastă, posturi de observare şi unităţi de pionieri de marină) la siguranţa şi apărarea litoralului în zona Constanţa, deminarea câmpurilor de mine

www.ziuaconstanta.ro

puse în cursul războiului pe plajele din zona Constanța și Sulina și instalarea reperelor necesare operațiunilor de dragaj[95].

În concluzie, participarea Marinei la războiul împotriva Germaniei a fost intensă în perioada 23 august-20 septembrie 1944 și s-a micșorat în perioada 20 septembrie 1944-10 mai 1945, din cauza lipsei mijloacelor navale care au fost preluate de forțele sovietice și a reducerilor succesive suferite de efectivele Marinei. Astfel, dacă la data de 23 august 1944 Marina Regală avea un efectiv total de 21 016 oameni (858 ofițeri, 1 417 subofițeri și 18 741 trupă), din care 19 104 oameni operativ[96] și 11 912 interior, acest efectiv s-a redus succesiv, prin preluarea navelor de luptă de către forțele sovietice.

Astfel, după data de 5 septembrie 1944 au mai continuat operațiile de curățire a teritoriului de forțe germane numai C.L.M.Fl., cu unitățile din Dobrogea și Detașamentul Dunărea de Sus, totalizând un efectiv de 2 268 oameni (77 ofițeri, 107 subofițeri și 2 084 trupă). Totuși, în comparație cu efectivele rămase, participarea Marinei a fost mărită considerabil în decursul perioadei a doua, ajungându-se ca procentajul efectivelor operative față de efectivele maxime să crească de la 20% cât era la 20 septembrie 1944 la 47,7% la 10 mai 1945. Această mărire a participării Marinei s-a efectuat treptat, pe măsură ce unitățile se organizau și după ce au fost stabilite planuri de cooperare cu comandamentele navale sovietice.

Parte din aceste efective au continuat să activeze și după data de 10 mai 1945 pentru curățarea de mine a drumurilor navigabile, asigurând astfel libera navigație a navelor comerciale.

Pierderile suferite de Marina Română în cursul războiului împotriva germanilor au fost în prima perioadă 20 oameni (2 ofițeri, 2 subofițeri, 16 trupă) iar în a doua perioadă 16 oameni (1 ofițer, 4 subofițeri și 11 trupă).

4. *Comisia Aliată de Control din România și Marina Română (12 septembrie 1944-28 septembrie 1947)*

În afara măsurilor arbitrarii impuse în domeniul militar, cu prilejul redactării protocolului militar din 26 octombrie 1944, Comisia Aliată de Control (partea sovietică) a săvârșit numeroase abuzuri și în interpretarea și aplicarea altor articole ale Convenției de Armistițiu din 12 octombrie 1944[97].

---

[95] Idem, fond 950, dosar nr. 966, f. 234-237.

[96] Din efectivul operativ, 4 106 oameni încadrau navele maritime, 2 405 navele fluviale și 12 593 unitățile terestre ale Marinei (infanterie marină, artilerie de coastă, transmisiuni de marină și pionieri).

[97] În art. 11 din Convenția de Armistițiu se stabileau reparațiile de război datorate de România Uniunii Sovietice: 300 de milioane de dolari, care urmau să fie plătiți în mărfuri (produse petroliere, cereale, materiale lemnoase, nave maritime și fluviale, mașini etc.) Evaluarea livrărilor se făcea pe baza parității 35 de dolari pentru o uncie aur. La 16 ianuarie 1945 s-a semnat Convenția economică „asupra mărfurilor pe care România urmează să le livreze în compensarea daunelor cauzate de către România Uniunii Sovietice prin operațiunile militare și ocuparea teritoriului sovietic." Livrările au fost eșalonate pe 6 ani (12 septembrie 1944 - 12 septembrie

www.ziuaconstanta.ro

În domeniul *transporturilor fluviale*, o dată cu sosirea unităţilor sovietice în porturile româneşti, totalitatea navelor noastre au fost blocate de comandamentele sovietice şi folosite după dispoziţii şi în interese proprii, nemaiefectuându-se transporturi pentru economia naţională. Începând cu 1 mai 1945, comandamentul sovietic a mai cerut punerea la dispoziţie a tuturor vaselor capabile să treacă prin defileul Porţile de Fier, pentru a putea fi utilizate la transporturi în Ungaria şi Austria. În acest scop au fost destinate 116 şlepuri şi ceamuri şi trei remorchere, la dispoziţia organismelor române rămânând doar şapte remorchere mici şi 39 de şlepuri şi ceamuri, cu totul insuficiente pentru nevoile proprii.

În afara *navelor comerciale* cedate în contul despăgubirilor de război - 160 vase fluviale - cele reţinute temporar de Comandamentul sovietic - 51 din care ni s-au restituit 21 - statul român şi-a luat obligaţia să mai contribuie la transporturile sovietice cu încă 30% din parcul navelor rămase, însemnând 60 vase fluviale. În realitate, la jumătatea anului 1945, pentru transporturile sovietice erau folosite 95 vase fluviale, deci cu 35 vase peste obligaţiile asumate, în detrimentul mijloacelor de transport naţionale, şi aşa extrem de reduse. Criza era amplificată şi de faptul că organele sovietice dispuneau discreţionar de mijloacele noastre, indiferent de situaţia acestora (sub încărcare, navlosite etc.). În aceste condiţii, Secţia a VI-a Transporturi din St.M.M. era pusă în imposibilitate de a-şi îndeplini misiunea[98].

La dispoziţia sovieticilor au mai fost puse toate porturile, cheurile, platformele, magaziile, docurile, şantierele de stat şi particulare pentru reparaţii de vase şi construcţii noi[99]. Pentru români, toate acestea au fost folosite doar în măsură foarte redusă şi numai în cazul în care acestea erau disponibile, din acest

---

1950), în părţi egale de câte 50 de milioane de dolari anual. Sovieticii au înfiinţat la Bucureşti Direcţia Livrărilor din România, care avea privilegii diplomatice, inclusiv imunitate, dreptul de a comunica prin cifru şi curieri diplomatici. Numai între 12 septembrie 1944 - 31 martie 1947, jaful sovietic a atins suma de 1 500 de miliarde dolari despăgubiri plus întreţinerea trupelor sovietice, rechiziţiile etc. Vezi Costin Scorpan, *Istoria României, Enciclopedie, Editura Nemira, Bucureşti, 1997*, p. 199.

[98] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3305, f. 204.

[99] La 5 octombrie 1944 prin comandorul Constantin Niculescu, s-a intervenit verbal la comandorul rus Tişkin pentru recunoaşterea misiunii Direcţiei Dunării Maritime (D.D.M.) la gurile Dunării. S-au obţinut promisiuni. La 10 noiembrie 1944, prin Notă verbală către C.Al.C.R. s-a solicitat ca navele D.D.M. să poată naviga liber pentru efectuarea serviciilor de întreţinere a navigaţiei pe canal. La 27 ianuarie 1945, cu nr. 984 către Preşedinţia Consiliului de Miniştri, Ministerul Afacerilor Străine şi C.R.A. s-a expus situaţia critică în care se afla D.D.M., cerându-se intervenţia pentru a se da posibilitatea executării mandatului la gurile Dunării. La 24 februarie 1945, cu nr. 1742 s-a revenit la intervenţiile precedente. Prin adresa nr. 1777 din 22.02.1945 s-a intervenit la C.R.A.A. în problema chiriei navelor exploatate de N.F.R. şi S.R.D., iar cu adresa nr. 1152 B.1C. din 10.02.1945 în problema reparării navelor date spre exploatare Administraţiei Comerciale N.F.R. şi Societăţii de Navigaţie pe Dunăre S.R.D., cât şi, în special, a plăţii acestor reparaţii. Cu adresa nr. 1263 din 2.02.1945 s-a intervenit la C.R.A.A. pentru reinstalarea suveranităţii româneşti în porturile româneşti, şi în special la Constanţa şi Sulina (A.M.R., fond 5488, dosar nr. 2393, f. 318-319).

www.ziuaconstanta.ro

punct de vedere depăşindu-se în multe privinţe prevederile Convenţiei de Armistiţiu.

În contul despăgubirilor de război au fost cedate, până la sfârşitul războiului, cele mai bune vase comerciale şi tehnice, în valoare de 7 823 568 USD, la valoarea din 1938. Tot în contul despăgubirilor, C.Al.C. a mai cerut construirea în şantierele noastre, într-un interval de 5 ani, a 14 remorchere, 48 tancuri maritime, 82 şlepuri şi a unui doc maritim, în valoare de 11 670 755 USD[100].

În intervalul de timp 23 august 1944 - 9 mai 1945, în cadrul articolului 10 s-au dat comenzi pentru Flotila Militară Sovietică Dunăreană nr. 70083 în valoare de 1 470 576 584 lei. În faza a doua (9 mai-31 decembrie 1945), la cererea Comisiei Centrale de Predare a Vaselor către U.R.S.S. şi în cadrul art. 11 s-au dat comenzi pentru procurarea a diferite materiale necesare completării inventarelor la vasele cedate U.R.S.S., în valoare de 138 209 510 lei. Faţă de cererile formulate de către sovietici şi de posibilităţile pieţii datorate conjuncturii economice, C.R.A.A. a întâmpinat numeroase greutăţi legate de procurarea materialelor solicitate, precum şi de respectarea normelor legale, care fuseseră elaborate fără a se cunoaşte situaţia reală a pieţii[101].

În cadrul art. 11 s-au efectuat activităţile pentru plata despăgubirilor de război către Uniunea Sovietică (în valoare de 300 000 000 USD, la paritatea avută în momentul semnării Convenţiei - 35 USD pentru o uncie de aur), care urmau a fi plătiţi în decurs de 6 ani în mărfuri (produse petroliere, cereale, materiale lemnoase, vase maritime şi fluviale, maşini etc.) şi către alte state ale Naţiunilor Unite. Pentru aplicarea acestui articol, la 16 ianuarie 1945, între guvernul român şi cel sovietic s-a încheiat o convenţie specială, prin care s-au stabilit planul livrărilor, preţul, cantitatea şi calitatea mărfurilor ce trebuiau livrate până la 12 septembrie 1950, prevăzându-se o penalizare de 5% lunar pentru mărfurile nepredate la termen. Până la 1 iulie 1945, livrările efective de produse au fost îndeplinite, ca valoare, în proporţie de 99%.

Numeroase abuzuri au fost săvârşite de către militarii sovietici în teritoriu. Astfel, în luna septembrie 1944 au fost violate locuinţele locotenentului Ştefan Mihăescu şi aspirantului (r) Stroe Botez din R.A.M., care au fost deposedaţi de diferite obiecte personale[102].

În noaptea de 14 septembrie, caporalii N. Şisoiu şi P. Trandafir din Regimentul 34 Infanterie şi soldatul Tudor Macarie din Flotila de Hidroaviaţie au fost împuşcaţi mortal pe un drum de care din apropierea cartierului Anadalchioi.

---

[100] Prin Ordinul de Zi nr. 24 din 18 septembrie 1944, în baza adresei nr. 4229 din 17 septembrie 1944 a Serviciului Personalului S.S.M., s-a înfiinţat Biroul pentru Aplicarea Clauzelor Armistiţiului la Marină. (*Ibidem*, p. 345). Secretar general S.S.M. pentru Aplicarea Convenţiei de Armistiţiu a fost numit căpitan-comandorul Constantin Niculescu (*Ibidem*, f. 351).

[101] Idem, fond 5488, dosar nr. 3596, f. 112.

[102] Idem, dosar nr. 3027, f. 192.

www.ziuaconstanta.ro

În zilele de 14 şi 15 septembrie, ruşii au ridicat fără explicaţie maşini de la Tipografia Marinei[103].

În ziua de 14 septembrie 1944 locuinţa locotenentului de marină Popescu Greaca din str. Marc Aureliu a fost devalizată şi prădată de un grup de soldaţi sovietici în stare de ebrietate, care au spart geamurile şi uşile[104].

Soldaţii sovietici care locuiau în pavilionul de trupă C1 din cazarma Ţiglina au devastat fostul pavilion de administraţie „Comandor Petre Demetriade", demontând tocurile de la uşi şi ferestre şi parchetul. Chiar şi după vizita efectuată la faţa locului în ziua de 6 februarie 1945 de către căpitanul Ştefan Ignat, delegatul C.F.Fl. pentru aplicarea Armistiţiului şi căpitan-comandorul Cozin Constantin Cuzmici, împuternicitul Comisiei Interaliate de Control Galaţi, soldaţii sovietici au devastat baraca sanitară[105].

În octombrie 1944, sergentul major Constantin Vijelie, şeful gărzii de la Şantierele Navale din Galaţi, a fost arestat abuziv de către un grup de soldaţi sovietici, din ordinul locotenentului sovietic Neznaev, comandantul militar al oraşului Corabia[106].

În ziua de 25 octombrie 1944, din ordinul locotenent-colonelului Formin de la Comandamentul Militar Sovietic al oraşului Galaţi, personalul Comandamentului Militar şi al Căpităniei Portului Galaţi a fost dezarmat de pistoalele automate din dotare[107]. Căpitanul de port Aurel Timoianu, locţiitorul căpitanului Portului Galaţi, a fost arestat şi dus sub escortă militară sovietică la Comandamentul Militar sovietic al oraşului Galaţi, unde a fost somat ca întreg personalul să depună armamentul din dotare[108].

Printr-un raport al Inspectoratului Regional de Poliţie Constanţa, autorităţile erau informate că *„marinarii din Brăila angajaţi la vasele româneşti, capturate de ruşi, refuză să se prezinte la posturile lor din cauza tratamentului ce suportă din partea echipagiilor sovietice"*. Unul dintre piloţii brăileni însărcinat să piloteze o navă rusească a fost bătut în apropiere de Cernavodă şi aruncat în Dunăre în timpul marşului[109].

În noaptea de 1/2 noiembrie 1944, ofiţerii sovietici au părăsit fără să anunţe Flotila de Hidroaviaţie, vila mică din fostul palat regal Mamaia-Băi, care le fusese repartizată cu forme legale ca locuinţe pentru generalii sovietici. Vila a fost complet devastată şi deteriorată.

Pe 8 noiembrie, căpitanul Andrei Tudorică de la R.A.M. a fost terorizat la domiciliu, împreună cu întreaga familie, de către locotenentul sovietic Martacov, însoţit de alţi ofiţeri şi ostaşi sovietici, care susţineau că în curtea ofiţerului român fusese bătut şi dezarmat un soldat sovietic.

---

[103] *Ibidem*, f. 268.
[104] *Ibidem*, f. 274.
[105] *Ibidem*, f. 13.
[106] *Ibidem*, f. 234.
[107] *Ibidem*, f. 156.
[108] *Ibidem*, f. 167.
[109] *Ibidem*, f. 115.

www.ziuaconstanta.ro

La 15 noiembrie, doi ofiţeri sovietici însoţiţi de un soldat au intrat în locuinţa maistrului militar clasa a III-a Aurel Nenu de la C.L.M.Fl. şi au ocupat abuziv o cameră până pe 3 decembrie, fără ordin de rechiziţionare sau orice altă explicaţie.

Pe 2 decembrie, locotenent-colonelul Gheorghe Tzanu, medic la C.L.M.Fl., a fost jefuit de haine şi lenjerie în propria-i locuinţă de doi soldaţi sovietici.

Un alt jaf a fost comis de doi ofiţeri sovietici însoţiţi de un civil evreu în locuinţa locotenentului Victor Iacobini de la C.L.M.Fl.[110].

Comisia Română pentru Aplicarea Armistiţiului a înaintat, la 2 iunie 1945, C.Al.C. o Notă prin care cerea anularea restricţiilor care decurseseră din starea de război, repunerea Înaltului Comandament român *„în plenitudinea atribuţiilor sale"* şi reexaminarea situaţiei flotei de război, a problemei transporturilor şi restricţiilor impuse prin protocolul din 26 octombrie 1944, instalarea grănicerilor pe frontieră, aducerea în ţară a prizonierilor de război români aflaţi în captivitate, precum şi soluţionarea multor probleme cu caracter politic. Câteva zile mai târziu, la 26 iunie, Mihail Ghelmegeanu, preşedintele acestui organism, propunea încheierea unei convenţii în legătură cu staţionarea trupelor sovietice pe teritoriul României (care fuseseră dislocate în zonele Oradea-Arad-Alba Iulia-Dej, Timişoara-Turnu Severin-Slatina-Caracal-Deva, Târgovişte-Giurgiu-Piteşti, Braşov, Ploieşti-Bârlad-Focşani) pentru *„a putea face faţă în limita posibilităţilor noastre, urmărilor care decurg din această împrejurare."* Soluţionarea acestora avea să întâmpine însă în continuare mari dificultăţi.

Prin Legea nr. 636 publicată în „Monitorul Oficial" nr. 178 din 8 august 1945, pe lângă Comisia Română de Armistiţiu s-a înfiinţat Comisariatul General al Executării Armistiţiului[111]. Potrivit acestei legi, C.R.A. avea următoarele atribuţiuni:

- să reprezinte guvernul român şi Înaltul Comandament Român pe lângă Înaltul Comandament Aliat şi Comisia de Control;
- să dea interpretarea Convenţiei de Armistiţiu potrivit normelor principiale stabilite de Consiliul de Miniştri;
- să primească cererile şi comunicările Înaltului Comandament Aliat şi ale Comisiei de Control, fiind singurul organ îndrituit în acest scop să le rezolve şi să le trimită Comisariatului General al Executării Armistiţiului, pentru aducerea lor la îndeplinire sau, când este cazul, departamentelor, autorităţilor şi instituţiilor publice, spre cercetare şi rezolvare;
- să primească cererile particularilor, cetăţeni români sau străini, în legătură cu Convenţia de Armistiţiu, fie direct, fie prin intermediul departamentelor;

---

[110] *Ibidem*, f. 194.
[111] Idem, dosar nr. 3269, f. 133-134.

www.ziuaconstanta.ro

- să propună încheierea de convenţii sau aranjamente privind aplicarea Convenţiei de Armistiţiu;

- să prezinte guvernului dări de seamă trimestriale asupra aplicării Convenţiei de Armistiţiu.

În vederea realizării unui comandament unic al executării armistiţiului, executarea a fost încredinţată Comisariatului General al Executării Armistiţiului, care era o instituţie de drept public, având personalitate juridică (art. 12)[112]. Atribuţiile sale erau de a coordona, executa, controla şi ţine evidenţa executării Convenţiei de Armistiţiu. Hotărârile date de Comisia de Armistiţiu în legătură cu problemele decurgând din Convenţia de Armistiţiu erau transmise spre executare Comisariatului General al Executării Armistiţiului. Executarea se făcea numai în limita hotărârilor date de C.R.A. Aceeaşi normă se aplica şi pentru executarea convenţiilor şi aranjamentelor intervenite pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu. Actul de execuţie se îndeplinea prin organele constituite ale statului, care funcţionau în cadrul departamentelor de resort şi prin organele speciale pentru executarea Convenţiei de Armistiţiu.

Cererile C.Al.C., ale autorităţilor publice, instituţiilor şi persoanelor particulare care implicau o aprobare de principiu sau de speţă pentru încadrarea lor în Convenţia de Armistiţiu se înaintau, conform Circularei Comisiei Române de Armistiţiu nr. 25520 din 22 august 1945, semnată de preşedintele C.R.A., Mihai Ghelmegeanu, numai C.R.A. (al. c, art. 1). Corespondenţa privind executarea hotărârilor date de C.R.A. urma să fie adresată spre rezolvare direct Comisariatului General al Executării Armistiţiului. Sediul C.R.A. se afla în strada Lipscani nr. 18-20, iar sediul Comisariatului General al Executării Armistiţiului în Palatul Camerei Deputaţilor.

Conform unei Note informative din mai 1945 cu caracter Strict Secret, în cadrul C.Al.C. pentru Aplicarea Armistiţiului din România funcţiona o Comisie de Control americană, avându-i ca şef pe generalul Curtland van Schuyler, iar ca membri pe colonelul Jadwin, pentru armata de uscat, colonelul Emmens, pentru Aviaţie şi comandorul Brennen Filip pentru Marină[113]. Tot în cadrul Comisiei de Control americane funcţiona, neoficial şi camuflat în birourile acesteia, Misiunea Militară Americană care avea o misiune informativă, avându-l ca şef al nucleului de informaţie pe colonelul Ross, ajutat de căpitanul Madisson, cel care întocmea rapoartele informative după verificare, căpitanul Carry, însărcinat cu chestiunile administrative, locotenentul Roberts Henry, Biroul Chestiuni Politice, locotenentul Buster Bob, Biroul Chestiuni Economice şi locotenentul Armer Georg, Biroul Informaţii Generale. Aceştia aveau ca ajutoare de origine română sublocotenenţii Nicolae Hagigogu, Chestiuni Industriale, Gheorghe Vălimărescu, Chestiuni Agricole şi Samoil Buta, Chestiuni Politice, presă, literatură etc. Pentru situaţii speciale, colonelul Ross organiza echipe.

---

[112] *Ibidem.*

[113] Idem, dosar nr. 3970, f. 131-132.

www.ziuaconstanta.ro

De acest nucleu informativ şi de Comisia de Control americană depindeau şi Secţia Chestiuni Germane în România, condusă de un maior cu doi ofiţeri ajutori şi o Misiune Aeronautică (M.A.A.F.), condusă de un colonel ajutat de un maior, doi căpitani, precum şi diverşi ofiţeri transmisionişti, medici etc. În total, Comisia de Control americană, inclusiv Misiunile Militare, avea 180 de militari americani.

La 18 septembrie 1944, în cadrul Serviciului Secretariatului General al Subsecretariatului de Stat al Marinei a luat fiinţă un Birou pentru aplicarea clauzelor armistiţiului la Marină. Ca urmare, au fost nominalizaţi şi repartizaţi la acest birou căpitanul (r) Popescu Ioan, căpitanul mecanic Lungeanu Constantin, căpitanul de port Eustaţiu Sebastian şi maiştrii militari Nicolae Aurel, Răuţoiu Boris şi Socoliuc Vasile[114]. În luna decembrie 1944, la acelaşi birou au fost înscrişi locotenent-comandorii Petre Popescu Deveselu şi Eugeniu Trandafirescu, căpitanii Şerban Argeşanu şi Iuliu Măinescu, locotenenţii Eustaţiu Dimos şi Constantin Isac, sergentul major adm. Fochian Constantinescu[115].

La 14 iunie 1946, Serviciul Aplicării Convenţiilor din cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei avea următoarea organizare:

- Şef serviciu – căpitan-comandor Stănescu Gheorghe
- Biroul 1 (art. 3, 7, 10)
  - Şef birou – locotenent- comandor Ioachim Dumitru
  - Ajutor – căpitan
  - Secretar dactilograf - submaistru Dăscălescu
- Biroul 2 (art. 12)
  - Şef birou – căpitan Isac Constantin
  - Secretar dactilograf –
- Biroul 3 Adjutantură
  - Şef birou – locotenent Dimos E.
  - Secretar dactilograf – maistru militar Răuţoiu Boris
- Biroul 4 Tehnic
  - Şef birou – căpitan Isac Constantin
  - Secretar dactilograf- funcţionar civil Boţoagă Elvira
- Biroul 5 Marina Comercială
  - Şef birou – căpitan-comandor Stănescu Gheorghe
  - Secretar dactilograf – plutonier Constantinescu Fochian.

După semnarea Convenţiei de Armistiţiu de către împuterniciţii Guvernului român, pe de o parte şi Guvernele Naţiunilor Unite, pe de altă parte (12 septembrie 1944), Guvernul român a numit o comisie care avea ca atribuţii stricta aplicare a clauzelor prevăzute în Convenţie[116].

Comisia Română pentru Aplicarea Armistiţiului avea atribuţiile prevăzute de legea sa de organizare nr. 654, publicată în „Monitorul Oficial" nr. 298 din 23 decembrie 1944, şi anume:

---

[114] Idem, dosar nr. 3090, f. 493.
[115] *Ibidem*, f. 494-495.
[116] Idem, dosar nr. 2393, f. 130-132.

www.ziuaconstanta.ro

- să dea pentru România interpretarea Convenției de Armistițiu, potrivit normelor principiale stabilite de către Consiliul de Miniștri;

- să dea îndrumări, directive și instrucțiuni pentru executarea Convenției de Armistițiu;

- să controleze executarea clauzelor Convenției de Armistițiu.

Pe măsură ce armatele sovietice pătrundeau în interiorul țării de-a lungul litoralului maritim și a celui fluvial, S.S.M. a fost nevoit să ia măsurile necesare pentru a face față problemelor care decurgeau din situația creată prin contactul ce se lua între trupele roșii și unitățile sau instituțiile noastre. Pe lângă faptul că reclamau soluționări rapide, parte din aceste probleme trebuiau rezolvate în spiritul Convenției de Armistițiu, respectând *ad literam* obligațiile ce ne reveneau dar în același timp, apărând cât mai eficace interesele instituției. Din aceste realități a izvorât nevoia înființării unui organ propriu al ministerului, care urma să se ocupe cu toate problemele care priveau aplicarea Convenției de Armistițiu în legătură cu marina. Astfel, la 20 septembrie 1944 a luat ființă la S.S.M., în cadrul Serviciului Secretariatului General, Biroul Aplicării Armistițiului. Inițial, acesta a funcționat cu un ofițer pentru problemele privind Marina Militară, căpitanul Ion Popescu și un funcționar pentru Marina Comercială, căpitanul de port Sebastian Eustațiu. Ulterior, biroul s-a transformat în serviciu, căruia i s-au fixat următoarele atribuții:

- primea și difuza la unitățile și instituțiile Marinei toate ordinele, dispozițiunile și instrucțiunile venite de la Comisia Română, Marele Stat Major Secția a IV-a și Serviciul de Capturi al Armatei în legătură cu aplicarea articolelor 3, 7, 9, 10 și 12 din Convenție;

- controla executarea instrucțiunilor date de aceste autorități;

- centraliza și întocmea lucrările solicitate de C.R.A.A. și Delegația Militară a Comisiei, Serviciul de Capturi al Armatei, C.Al.C., Secția Marinei;

- împreună cu St.M.M., Direcția Construcțiilor Navale, Direcția Marinei Comerciale, S.M.R. și N.F.R. studia, făcea propuneri și urmărea rezolvarea chestiunilor de materiale, personal, instalații și nave din toate categoriile prin contact strâns cu Comisia Română și C.A.C.R.;

- prin șeful Serviciului sau alt delegat, participa la toate ședințele C.R.A.A. în care se puneau în discuție chestiuni privind Marina. Când era invitat, participa la ședințele C.A.C.R. Secția Marinei atunci când se dezbăteau aceleași probleme;

- ținea legătura permanentă cu C.R.A.A., având un ofițer detașat pe lângă această comisie.

Inițial, activitatea Serviciului s-a limitat la intervenții făcute pentru soluționarea problemelor litigioase relative la material, care s-au ivit între armata sovietică și unitățile Marinei Române. Ulterior, după ce flota maritimă și cea fluvială ne-au fost preluate abuziv, Serviciul Aplicării Armistițiului a desfășurat o intensă activitate în vederea restituirii navelor sechestrate, prin intervenții și luări de contact personale cu C.R.A.A. și C.Al.C.

Concomitent, s-au făcut toate eforturile și s-au depus toate insistențele către aceleași autorități în vederea repatrierii ofițerilor, subofițerilor și

www.ziuaconstanta.ro

marinarilor luați în captivitate de pe navele Flotilei Fluviale. Aceste două probleme, împreună cu chestiunile predării capturii ruse (art. 12), respectiv germane (art. 7), restituirii navelor comerciale de stat și particulare române luate de organele sovietice, cedării către U.R.S.S. a unei părți din parcul nostru de nave comerciale în contul despăgubirilor de război (art. 11), predării vaselor care au aparținut Națiunilor Unite (art. 9), salarizării personalului ambarcat pe diferite vase fluviale utilizate de Armata Roșie, precum și a lucrărilor și reparațiilor executate în șantierele navale de stat și particulare pentru armata sovietică, au constituit prioritățile acestui serviciu din perioada 20 septembrie-20 decembrie 1944.

Pentru perioada 20 decembrie 1944-20 ianuarie 1945, Serviciul pentru Aplicarea Armistițiului s-a preocupat de soluționarea următoarelor probleme mai importante:

- predarea navelor germane și satelite, conform art. 7 din Convenția de Armistițiu, operațiune executată prin comisiile numite în acest scop în porturile Galați, Brăila, Giurgiu, Calafat și Turnu Severin, iar pentru legătura cu C.A.C.R., printr-o Comisie Centrală la București. În conformitate cu hotărârea C.Al.C., și vasele comerciale au fost incluse în categoria trofeelor de război (art. 7 din Convenția de Armistițiu);

- predarea navelor Națiunilor Unite (art. 9 din Convenția de Armistițiu), s-a realizat printr-o comisie specială. S-a stabilit că navele care au aparținut supușilor greci nu sunt incluse în această categorie, ele urmând a fi închiriate de către statul român și date spre folosință autorităților sovietice;

- s-a stabilit care nave de mare și fluviale urmau să fie cedate statului sovietic (art. 11 din Convenția de Armistițiu). Pentru a se deconta din datoria de război, aceste vase au fost evaluate la suma de 14 496 152 USD;

- s-a stabilit care vase aparținând societăților fluviale de navigație N.F.R., S.R.D. și particulare, luate de către autoritățile sovietice, urmau să fie înapoiate. De asemenea, s-a hotărât repartizarea lor între societățile de navigație N.F.R. și S.R.D. pentru exploatare;

- situațiile cu evaluarea materialelor preluate de către autoritățile și organele sovietice (în afara navelor de luptă) au fost centralizate și înaintate C.R.A.A. Valoarea acestor materiale s-a cifrat la suma de 14 364 444 058 lei;

- printr-o conferință specială, s-au stabilit modalitatea și mijloacele prin care D.D.M. să-și poată continua activitatea în vederea menținerii navigației pe Dunăre, de la Brăila la Mare;

- s-a continuat urmărirea predării și îndeplinirii formelor legale pentru materialele de captură provenite din U.R.S.S. (art. 12 din Convenția de Armistițiu) și a capturii germane (art. 7 din Convenția de Armistițiu);

- Șantierul Naval Mobil nr. 1 fiind preluat de către organele sovietice, s-au făcut intervenții la C.Al.C. și C.R.A.A. cu scopul de a ne fi înapoiat;

- s-au continuat eforturile și intervențiile pe lângă C.Al.C. pentru a se obține repatrierea ofițerilor, maiștrilor și marinarilor luați în captivitate după încetarea ostilităților cu U.R.S.S.;

www.ziuaconstanta.ro

- în urma intervenţiilor făcute prin C.Al.C., personalul civil şi militar de la Şantierul Naval Mobil nr. 2, preluat de marina sovietică şi dus la Câşliţa, s-a înapoiat în ţară.

Muncitori ai Atelierului Mecanic Constanţa (septembrie 1945)

În afara acestor probleme, s-au făcut o serie de intervenţii şi au fost soluţionate diferite chestiuni litigioase, de mai mică importanţă, direct cu C.Al.C.[117].

Prin **art. 1** al Convenţiei de Armistiţiu, România se obliga să înceteze orice operaţiuni militare împotriva Naţiunilor Unite şi să intre în război împotriva Germaniei şi a sateliţilor săi, contribuind cu cel puţin 12 divizii de infanterie care, împreună cu forţele navale şi aeriene să fie puse sub comanda Înaltului Comandament Aliat (sovietic).

S.S.M. i-a revenit sarcina de a colabora, prin unităţile sale, cu forţele sovietice pentru a face siguranţa căilor de navigaţie fluviale şi maritime, a asigura paza şi siguranţa în porturi şi punctele de iernat şi a supraveghea Dunărea în vederea stabilirii punctelor de inamic[118].

După declararea armistiţiului şi până în luna decembrie 1944, navigaţia pe Dunăre a fost periclitată din cauza masivelor aero-minări executate de aviaţia anglo-americană şi germană şi a întreruperii activităţii mijloacelor de siguranţă, fie prin luarea lor de către autorităţile navale sovietice - mijloace navale, fie prin

[117] *Ibidem*, f. 125-127.
[118] Idem, fond 5488, dosar nr. 3302, f. 94.

www.ziuaconstanta.ro

împiedicarea lor de a-şi continua misiunea avută - unităţile de observare fluvială. Din această cauză, transporturile fluviale au fost reduse şi s-au executat cu riscuri mari. Începând din luna decembrie 1944, datorită colaborării M.R.R. cu Comandamentul Flotilei Sovietice Dunărene, activitatea pentru siguranţa navigaţiei pe Dunăre s-a reluat, reuşindu-se să se creeze condiţii favorabile pentru navigaţie.

Pe litoralul maritim, unităţile rămase în dispozitiv au contribuit, în cooperare cu comandamentele sovietice, la siguranţa navală şi terestră a zonei Constanţa. Inamicul s-a manifestat numai prin aero-minări executate pe Dunăre în amonte de Giurgiu.

În perioada 23 august 1944-1 octombrie 1946, M.R.R. a primit misiunea să facă siguranţa pe Dunăre, misiune care s-a concretizat în:

1. *Dragajul pe Dunăre* în zona porturilor şi în punctele de salvare a navelor înecate, prin crearea unui canal navigabil prin zonele minate între Giurgiu şi Baziaş, lărgirea ulterioară a canalului navigabil şi executarea dragajului în punctele de ranfluare a vaselor înecate. Datorită activităţii continue, Flotila de Dragaj a reuşit să creeze un canal navigabil prin zonele minate, putându-se relua navigaţia pe întreaga lungime a Dunării de la data de 2 aprilie 1945[119].

2. *Supravegherea Dunării* s-a executat cu două Companii de Observare Marină dispuse între Turnu Măgurele şi Baziaş, adică în zona de activitate maximă a aviaţiei inamice. Informaţiile furnizate de Companiile de Observare au contribuit la alarmarea imediată a navelor dragoare, care au fost deplasate în zonele suspecte de mine.

3. *Cercetarea malurilor şi ostroavelor de pe Dunăre* în vederea căutării şi înlăturării minelor rămase pe uscat în urma scăderii apelor s-a executat cu nouă echipe selecţionate din personalul Companiei Arme sub Apă, care au efectuat o riguroasă cercetare a malurilor între Giurgiu şi Baziaş[120].

4. *Asigurarea pazei şi siguranţei în porturi şi punctele de iernat ale vaselor fluviale* s-a realizat în toate porturile şi în 12 puncte de iernat sau de staţionare a navelor pe Dunăre, prin unităţile de marină şi grăniceri din dispozitivul de supraveghere, o Companie de Infanterie Marină, unităţi de A.C.A. şi unităţi din garnizoanele locale.

Pe litoralul maritim, M.R.R. a executat misiunea de siguranţă a zonei Constanţa, raion în care inamicul nu s-a manifestat. Compania de Pionieri a C.L.M.Fl. a executat lucrări de deminare a litoralului şi plajelor de debarcare, înlăturând un total de 20.138 mine. Secţia Hidrografică a executat ridicări de

---

[119] În timpul acestor operaţiuni, au fost explodate 13 mine magnetice, dintre care 8 mine prin dragaj şi 5 mine prin scufundări de vase (*Ibidem*, f. 95).

[120] Cu acest prilej, au fost depistate 11 mine magnetice care au fost distruse sau dezactivate (*Ibidem*).

www.ziuaconstanta.ro

repere (11 repere) între Mangalia şi Cavarna, necesare dragajelor de mine şi o bază de viteze la Sud de Constanţa[121].

Marinari români şi sovietici, „tovarăşi" în misiunile de dragaj pe Dunăre

Contribuţia operativă a M.R.R. la acest capitol a constat în faptul că Flotila de Dragaj a deschis un canal navigabil prin zonele minate între Giurgiu şi Baziaş; s-au înlăturat minele magnetice de pe maluri şi ostroave minate în aceeaşi zonă; s-a curăţat canalul navigabil prin Serviciul Hidraulic; s-a asigurat paza în porturi şi în punctele de iernat; s-a deminat o parte a litoralului dobrogean, înlăturându-se astfel pericolul pe care îl reprezenta pentru populaţie şi unităţile de pe litoral; s-au instalat repere necesare executării dragajelor zonelor minate din apropierea litoralului dobrogean.

[121] La operaţiunile executate în colaborare cu comandamentele navale sovietice au luat parte, din cadrul Forţelor Navale, Flotila de Dragaj compusă din şapte şalupe grănicereşti, şase şalupe remorcher, şase remorchere, 13 şlepuri, patru barcaze, un şlep cazarmă, un tanc de combustibil, precum şi două remorchere şi 17 şlepuri puse la dispoziţia Comandamentului Flotei Sovietice Dunărene - în total 47 de nave; C.L.M.Fl. a participat cu o companie de transmisiuni, o companie de infanterie marină, Divizionul de Artilerie de Coastă cu şapte baterii de artilerie, o companie de pionieri şi Secţia Hidrografică. Efectivele navelor şi unităţilor terestre angajate în executarea acestor misiuni au totalizat 2 765 oameni. Marina Regală Română a înregistrat drept pierderi 15 morţi şi un rănit, precum şi două şalupe şi două remorchere dragoare (*Ibidem*, f. 95-96).

www.ziuaconstanta.ro

Prin dragajele executate s-au micşorat riscurile de navigaţie pe Dunăre, contribuindu-se astfel la intensificarea şi accelerarea transporturilor. După 9 mai 1945, o dată cu încetarea ostilităţilor, riscurile navigaţiei pe Dunăre nefiind complet înlăturate, Flotila de Dragaj a continuat misiunile specifice, executând dragaje din mal în mal, dragajul unor noi zone pentru lărgirea canalului navigabil, dragări de noi canale în zona în care navigaţia era periclitată din cauza fundurilor mici, în urma scăderii apelor. De asemenea, au fost cercetate malurile Dunării între Brăila, Cernavodă, Canalul Măcin şi Braţul Sf. Gheorghe. La operaţiunile de la Dunăre, în afara navelor şi ambarcaţiunilor specializate, a participat şi un avion dragor. Ca urmare, s-a dragat peste 70% din zonele minate la Dunăre.

La mare, au fost continuate şi s-au finalizat lucrările de deminare a întregului litoral, au continuat lucrările de instalare a unor repere pe litoral în vederea executării dragajului şi s-au executat operaţiuni de pilotare a navelor comerciale prin baraj, precum şi distrugerea minelor rupte din baraje. Pentru operaţiunile de dragaj la mare s-a luat legătura cu C.Al.C. Secţia Marinei pentru ca în perspectivă, C.L.M.Fl. să stabilească un plan de cooperare cu Comandamentul Bazei Maritime Sovietice din Constanţa.

Prin **art. 2** din Convenţia de Armistiţiu, Guvernul şi Înaltul Comandament Român se obligau să ia măsuri pentru dezarmarea şi intrarea forţelor armate ale Germaniei şi Ungariei aflate pe teritoriul României. În momentul declarării armistiţiului, la Dunăre şi pe litoralul maritim se găseau un parc important de nave comerciale germane de toate categoriile, destinate transportului de aprovizionări necesare germanilor; majoritatea forţelor navale germane din Marea Neagră, cu preponderenţă la Constanţa şi părţi din ele pe Dunăre; instalaţii fixe sau mobile pentru întreţinerea, repararea şi demagnetizarea navelor; depozite de tot felul, atât în porturile dunărene cât şi la Constanţa; forţele terestre destinate cooperării pentru apărarea litoralului maritim. Toate aceste unităţi şi formaţiuni germane au fost complet surprinse de schimbarea politică a României prin actul de la 23 august 1944.

Navele germane aflate pe Dunăre au început retragerea spre frontiera iugoslavă, protejate de nave armate retrase din mare. Forţele navale şi de litoral germane aflate în Dobrogea au părăsit teritoriul României în ziua de 25 august 1944. O parte din forţele germane aparţinând armatelor de operaţiuni aflate la nord-estul Munteniei s-au îndreptat spre Dunăre, în special pe direcţiile Călăraşi-Oltenița, cu intenţia de a trece în Bulgaria, ameninţând - o dată cu navele în retragere, distrugerea porturilor româneşti. În sectorul Dunărea de Sus, unităţile germane aflate la nord de Dunăre, susţinute de pe malul iugoslav, au trecut la acţiuni ofensive[122].

Dintre unităţile M.R.R., au putut lua parte la operaţiuni împotriva forţelor germane numai un grup fluvial format din patru monitoare, părţile sedentare ale Regimentelor de Infanterie şi Geniu Marină, Şcolile Marinei, Detaşamentul

---

[122] *Ibidem*, f. 97.

www.ziuaconstanta.ro

Dunărea de Sus, Depozitele Fluviale de Echipaje şi Materiale şi Detaşamentul Trupei S.S.M., toate aflate în zona interioară. Unităţile navale şi de litoral aflate în zona Constanţa au fost puse în situaţia să ia măsuri de preîntâmpinare a unui atac din partea unităţilor navale germane, dezarmarea şi capturarea lor în cazul în care ar fi încercat să intre în porturile româneşti sau să se apropie de litoral.

Între 25 august-1 septembrie 1944, *Detaşamentul Dunărea de Sus* a angajat lupte cu un convoi german (25 august); a cooperat cu garnizoana Turnu Severin pentru dezarmarea nemţilor aflaţi la Şimian;[123] bateria de la Vârciorova a realizat un angajament de artilerie în ziua de 27 august cu vasele germane în curs de retragere; în nopţile de la 28 august la 1 septembrie, a plantat un baraj de mine în zona Ostrovul Corbului, cu scopul de a interzice curgerea convoaielor spre Turnu Severin. Acest baraj a contribuit la oprirea convoaielor şi i-a silit pe germani să sabordeze aproximativ 60 de nave în regiunea Prahovo[124]; a contribuit la luptele date de forţele sovietice în operaţiunile de trecere peste Dunăre în Iugoslavia cu toate mijloacele pe apă avute la dispoziţie.

În ziua de 25 august 1944, *Regimentul Infanterie Marină*, împreună cu *Regimentul Geniu Marină*, a acţionat în zona Ciulniţa-Călăraşi împotriva unei coloane germane de aproximativ 2 000 de oameni. În lupta care a avut loc, germanii au pierdut 100 morţi, 1 771 prizonieri, o mare cantitate de arme, muniţii şi autovehicule fiind predate la Călăraşi. În următoarele patru zile, au dezarmat alte coloane germane venind spre Călăraşi din toate direcţiile, numărul prizonierilor fiind de 5 000. Datorită acţiunii ferme a acestor unităţi, oraşul Călăraşi a putut fi salvat de la distrugere, iar ordinea menţinută în zonă.

Combatanţi din Regimentul Geniu Marină

[123] Cu această ocazie, în ziua de 26 august au fost făcuţi prizonieri 1 000 de germani şi au fost capturate 60 de camioane, autoturisme şi motociclete.
[124] *Ibidem*, f. 98.

www.ziuaconstanta.ro

Şcolile Marinei au acţionat în zona Zimnicea împotriva unui detaşament german care deservea un tren de reperaj (44 vagoane) al aviaţiei. După cinci ore de lupte, detaşamentul german a fost lichidat.

Depozitele Fluviale de Echipaje şi Materiale aflate în zona Ţăndărei au concurat, împreună cu unităţile terestre şi de aviaţie din zonă, la dezarmarea forţelor germane.

Detaşamentul Trupei S.S.M. şi *St.M.M.*, care executa paza şi siguranţa regiunii Periş-Brătuleşti, a oprit la 25 august 1944 o coloană germană şi, în urma angajamentului care a avut loc, i-a provocat trei morţi, opt răniţi, patru prizonieri şi două autocamioane capturate.

Grupul Fluvial a plecat în urmărirea navelor germane în vederea capturării lor şi împiedicării trupelor germane să treacă peste Dunăre. Între 27 august-1 septembrie, monitoarele au ajuns la Turnu Severin unde, prin acţiuni de luptă, au capturat 24 remorchere, 71 şlepuri, patru pontoane armate, 15 şalupe, un vas-spital şi Şantierul Naval „Maureb"[125]. La aceste capturi au contribuit şi torpilorul „ZBORUL" şi plutonul de Apărări sub Apă de la Cernavodă.

Prin acţiunea indirectă a Grupului Fluvial, căpităniile de porturi au capturat 438 de vase germane, slovace şi ungare de diferite tipuri, care au fost silite să se refugieze în porturi[126].

Contribuţia operativă a operaţiunilor circumscrise art. 2 s-a concretizat în împiedicarea trupelor germane să treacă din Muntenia în Bulgaria spre a se alătura forţelor de la sud de Dunăre; forţarea întregului parc de nave germane şi a celor din serviciul germanilor aflate în aval de Turnu Severin fie să intre în porturile româneşti şi bulgare, fie să se sabordeze, lipsindu-i astfel pe nemţi de un important material de transport pe apă necesar continuării războiului (acest parc de nave a putut fi folosit aproape în întregime de autorităţile sovietice); contribuţia la facilitarea trecerilor forţelor sovietice peste Dunăre, urgentându-se luarea contactului cu forţele germane.

În concluzie, forţele Marinei Regale Române care au putut fi acţionate împotriva forţelor germane au curăţat Dunărea de forţele navale fluviale germane între Brăila şi Turnu Măgurele, concurând la capturarea unui număr de câteva sute de nave fluviale care s-au predat în porturile româneşti şi bulgare; au oprit retragerea convoaielor germane, minând Dunărea la Ostrovul Corbului, operaţiune care a contribuit şi la sabordarea a aproximativ 60 de nave germane în

---

[125] *Ibidem*, f. 99.

[126] La operaţiunile de evacuare a teritoriului de forţele germane, au contribuit următoarele unităţi şi efective: Detaşamentul Dunărea de Sus (206), Regimentul Infanterie Marină (857), Regimentul Geniu Marină (1 303), Şcolile Marinei (367), Depozitele Fluviale de Echipamente şi Materiale (157), Detaşamentul Trupei S.S.M. (249), Grupul Fluvial (413), torpilorul „ZMEUL" (83), în total 3 635 efective. Din rândul acestora, s-au înregistrat următoarele pierderi: nouă morţi, zece răniţi, un dispărut, un remorcher incendiat, o şalupă distrusă, o şalupă avariată şi două tunuri distruse.

www.ziuaconstanta.ro

regiunea Prahovo; au interzis trecerea trupelor germane în Bulgaria, care le-ar fi permis să se salveze; şi, în sfârşit, au concurat la curăţirea teritoriului de forţele germane, provocându-le 107 morţi şi răniţi, 6 018 prizonieri, 438 nave capturate, circa 60 nave sabordate, precum şi o mare cantitate de arme, muniţii şi autovehicule[127].

Militari germani capturaţi de trupele române

Prin **art. 3** din Convenţia de Armistiţiu, Guvernului şi Înaltului Comandament Român le-a revenit sarcina să asigure forţelor aliate libera lor mişcare pe teritoriul României, acordând tot concursul posibil pentru o astfel de mişcare, prin mijloacele lor de comunicaţie şi pe cheltuiala lor, pe pământ, pe apă şi în aer[128].

S.S.M. i-a revenit sarcina ca, în cadrul art. 3, să coopereze cu Comandamentul Aliat prin punerea la dispoziţia trupelor aliate a tuturor construcţiilor şi instalaţiilor Marinei Române şi eventual repararea acestora, organizarea şi executarea transporturilor pe apă de care trupele aliate ar fi avut

[127] *Ibidem*, f. 100.

[128] Prin cooperarea guvernului cu Înaltul Comandament Român se înţelegea punerea la dispoziţia Înaltului Comandament Aliat (Sovietic) pentru deplina folosinţă, pe durata Armistiţiului, a tuturor construcţiilor şi instalaţiilor româneşti militare, aeriene şi navale, porturi, cheuri, cazărmi, magazii, câmpuri de aviaţie, mijloace de comunicaţie, staţiuni meteorologice care ar putea fi cerute pentru nevoi militare, în completă bună stare şi cu personalul necesar pentru întreţinerea lor (*Ibidem*, f. 101).

www.ziuaconstanta.ro

nevoie şi asigurarea navigabilităţii în siguranţă a căilor de comunicaţii maritime şi fluviale.

În acest context, au fost puse la dispoziţie şi au fost ocupate de către trupele sovietice majoritatea clădirilor şi cazărmilor aflate în proprietatea Marinei Regale, şi anume: localul şi cazarma C.L.M.Fl. şi ale Depozitelor Maritime de Echipaje şi Materiale; localul Şcolii de Submaiştri de Marină; localul Şcolii Navale; toate clădirile, atelierele şi magaziile din portul Constanţa aparţinând C.F.N.M. La Galaţi, au fost cedate localurile „Căpitan-comandor Demetriade" şi „Amiral Murgescu", localurile şi cazărmile Depozitelor Fluviale Ţiglina şi Depozitului de Muniţii Ţiglina, la Sulina - cazarma Bateriei „Ştefan", Depozitul de Mine şi Combustibil de la Mila 2,5 şi localul Cercului Marinei iar la Brăila - trei remize de beton şi două barăci de lemn ale Batalionului de Geniu Marină.[129]

La 31 decembrie 1944, în urma unei conferinţe mixte la M.St.M. s-a stabilit că St.M.M. îşi va asuma rolul şi răspunderea executării transporturilor pe apă, luând toate mijloacele flotante de transport, executarea lor urmând să se efectueze prin Secţia VI Transporturi din St.M.M. Conform cererii C.Al.C., Comisia Română a ordonat să se ia măsuri în vederea restabilirii navigaţiei fluviale după următoarele norme: societăţile de navigaţie să restabilească activitatea pe Dunăre; toate navele comerciale fluviale ale statului român şi ale societăţilor de navigaţie să fie identificate, grupate şi repartizate N.F.R.-ului şi S.R.D.-ului, urmând ca lista acestor nave să se comunice şi C.Al.C.; să se aplice sancţiuni severe celor care încearcă să sustragă navele de la acest regim[130]; să se ia măsuri de securitate a navigaţiei fluviale, respectiv relative la funcţionarea farurilor, instalarea geamandurilor etc; să se ia măsuri pentru asigurarea iernatului navelor.

Pentru a veni în sprijinul economiei naţionale, organele sovietice au dispus ca tonajul disponibil să poată fi utilizat la transporturile acesteia.

Din totalul de 37 000 CP nave cu propulsie proprie, 88,5% erau în eficienţă, iar restul erau avariate[131]. Din 431 431 tone metrice nave fără propulsie, 96% erau apte pentru navigaţie, iar restul erau avariate sau în reparaţie. Întreg acest parc a fost utilizat de către U.R.S.S. pentru transporturile militare şi de materiale de război, mărindu-se astfel capacitatea de transport pentru zona frontului.

---

[129] Acestor clădiri li s-au făcut reparaţii la cererea organelor sovietice pentru a putea fi folosite eficient. Cheltuielile au fost suportate fie de la bugetul ordinar al Marinei, fie din fondurile repartizate în contul Armistiţiului (vezi detalii în sinteza executării art. 10 al Convenţiei de Armistiţiu) (*Ibidem*, f. 102).

[130] Prin Decretul-Lege nr. 219/1945, S.S.M. a stabilit modul de dirijare şi administrare a navelor comerciale, după dispoziţiile date de C.R.A. Conform acestei legi, toate navele comerciale au fost repartizate S.R.D. şi N.F.R., urmând ca executarea transporturilor să se facă după dispoziţiile Secţiei VI Transporturi din St.M.M., care era în legătură cu organele sovietice ce aveau controlul operativ asupra întrebuinţării navelor comerciale.

[131] *Ibidem*, f. 103.

www.ziuaconstanta.ro

În perioada 23 august 1944-23 august 1945 (perioada celei mai intense activități de război) au fost pierdute 19% din navele cu propulsie și 6% din cele fără propulsie[132].

În luna noiembrie 1945 s-a început predarea către U.R.S.S. a navelor românești în contul despăgubirilor de război și restituirea de către U.R.S.S. a navelor cu și fără propulsie ce reveneau statului român.

Din totalul de 37 600 CP nave cu propulsie, au fost predate definitiv U.R.S.S. 45%; 3% au fost lăsate în utilizarea temporară a U.R.S.S.; 19% au fost scufundate în efortul de război, iar restul de 33% au fost lăsate în exploatarea statului român. Din totalul de 431 431 tone metrice nave fără propulsie, 27% au fost predate U.R.S.S.; 10% au fost lăsate în utilizarea temporară a U.R.S.S.; 6% au fost scufundate din cauze de război, iar diferența de 57% au fost păstrate în proprietate de statul român.

Cotele revenite statului român nu au putut fi utilizate în întregime, majoritatea acestora având urgentă nevoie de reparații în urma utilizării continui de la 23 august 1944 la 23 august 1945. Din navele eficiente au mai fost reținute pentru nevoi sovietice de transport 19%, rămânând astfel 23% din navele cu propulsie și 50% din cele fără propulsie la dispoziția statului român.

Activitatea parcului de nave fluviale în cadrul art. 3 poate fi sintetizată pe trei etape:

- *23 august-8 decembrie 1944*, perioadă în care armata sovietică a dispus de toate navele, indiferent de pavilion. În această etapă s-au executat transporturi operative și transporturi diferite pentru U.R.S.S. și nu s-a efectuat nici un transport pentru economia românească. Doar de la 1 noiembrie 1944 s-au efectuat 40 de transporturi economice pentru statul român, prin cererile și la insistențele Secției VI Transporturi;
- *8 decembrie 1944-1 martie 1945*, perioadă în care s-a înregistrat o inactivitate completă a transporturilor din cauza gheților. Navele au stat la iernat sau în reparație la șantiere. Au fost reparate 93 nave sovietice și 13 nave grecești;
- *1 martie-23 august 1945*, etapă în care prin executarea dragajului în zona Drencova-Baziaș s-a redeschis navigația și s-au efectuat transporturi în cadrul art. 11 și 12, transporturi operative sovietice și române, respectiv transporturi economice.

Evidența transporturilor pe Dunăre și mare a fost ținută de Secția VI Transporturi din Direcția Economică a Ministerului Comunicațiilor și Lucrărilor Publice. În ceea ce privește plata transporturilor, C.R.A. a dat aviz favorabil pentru ca aceasta să fie suportată din fondul deschis de Ministerul de Finanțe prin Legile 61 și 252/1945 pentru transporturile economice, care deși nu s-au încadrat în Convenția de Armistițiu, chiriile urmau să se plătească din navlurile încasate de la S.R.D. și N.F.R. pentru exploatarea navelor. De prevederile acestor

---

[132] *Ibidem.*

www.ziuaconstanta.ro

legi urmau să beneficieze şi proprietarii de nave utilizate la dragaj de Comandamentul sovietic în apele româneşti.

În vederea menţinerii siguranţei navigaţiei pe căile de transport maritime şi fluviale, la cererea organelor sovietice din Constanţa, la mare personalul Serviciului Hidrografic a executat lucrări de hidrografie şi geodezie în valoare de 7 153 000 lei[133]. Aceste ridicări au constituit lucrări preliminare în legătură cu dragarea barajelor de mine aflate de-a lungul litoralului maritim românesc, precum şi pentru obţinerea siguranţei navigaţiei în acea regiune. De asemenea, s-au confecţionat şi predat 180 balize marine pentru dragaj, al căror cost s-a ridicat la 52 335 173 lei[134]. Au fost confecţionate şi 7 piramide geodezice, în valoare de 155 000 000 lei, s-au construit 30 borne de beton în valoare de 730 130 lei, un prototip de baliză marină în valoare de 1 962 542 lei şi 7 balize în valoare de 10 300 060 lei. Totodată, s-a montat un far la Gura Portiţei şi s-au reparat trei balize în valoare de 690 400 lei. Au mai fost confecţionate 30 balize de litoral (5 825 800 lei) şi s-a instalat o conductă electrică la Agigea (1 462 000 lei).

Navele Marinei Regale Române au executat la Constanţa misiuni de pilotare a navelor prin baraje pentru siguranţa navigaţiei[135]. La Dunăre, pentru a face faţă tuturor cerinţelor, S.S.M. a rechiziţionat cât mai multe nave, aproape în detrimentul transporturilor economice, cu scopul de a menţine navigabilitatea prin dragaj. Aceste nave au fost reparate şi utilizate judicios la dragare. Navele fiind vechi, au necesitat reparaţii dese şi îndelungate.

În urma operaţiilor executate de M.R.R., convoaiele sovietice au putut să navige în perfectă siguranţă pe Dunăre pentru aprovizionarea frontului de Vest, România a fost în măsură să execute transporturile cerute de economia naţională iar statele europene au continuat să utilizeze o arteră de comunicaţie importantă. Din lipsă de fonduri, nu s-a putut plăti taxa de trecere prin cataracte a trei echipamente de dragaj necesare pentru a finaliza curăţirea unei zone rămasă nedragată în amonte de Orşova.

Conform Directivei Operative nr. 06/OP, întocmită de comun acord cu Comandamentul Flotilei de Dunăre şi St.M.M., M.R.R. trebuia să concureze la dragajul pe Dunăre cu opt remorchere şi opt şlepuri. Din lipsă de remorchere, s-a recurs la patru barcaze care să înlocuiască patru remorchere lipsă[136]. Ulterior, s-a cerut un total de 20 şlepuri, dar nu s-au găsit decât 16[137]. C.Al.C. a cerut în final opt remorchere şi 33 şlepuri. Faţă de această solicitare, au fost

---

[133] *Ibidem*, f. 104.

[134] Conform adresei C.R.A. nr. 14 885 din 12.06. 1946, încadrarea în Convenţia de Armistiţiu a acestor cheltuieli urma să fie comunicată ulterior.

[135] Cheltuielile respective, în valoare de 3 432 000 lei cu combustibilul consumat, nu au fost aprobate pentru a fi suportate în cadrul Convenţiei de Armistiţiu.

[136] *Ibidem*, f. 105.

[137] Tuturor acestor nave a trebuit să li se facă reparaţii prin D.C.N. şi să li se întocmească forme de rechiziţie.

www.ziuaconstanta.ro

rechiziționate 30 șlepuri, patru remorchere, două barcaze, două șalupe și cinci șalupe grănicerești.

În ceea ce privește cheltuielile efectuate cu navele Flotilei de Dragaj Române pentru executarea dragajului în apele românești, Ministerul Afacerilor Străine a avizat că aceste cheltuieli trebuia să fie suportate de toate statele riverane care beneficiau de aceste dragaje. Despăgubirile cuvenite proprietarilor de nave utilizate la dragaj și pierdute din forță majoră, s-au stabilit de către Ministerul Finanțelor în sensul că vor fi cele prevăzute de Legea Rechizițiilor, aflată în vigoare la data încheierii formelor legale. Față de sumele derizorii acordate, era de presupus că respectivii proprietari vor contesta despăgubirile și vor acționa statul român în judecată.

Au existat însă și alte litigii, legate îndeosebi de faptul că până în octombrie 1946, cheltuielile rezultate din dragarea minelor pe Dunăre au fost suportate în mod exclusiv de statul român, în afară de o modestă contribuție a Marinelor sovietică și bulgară. Art. 3 din Convenția de Armistițiu se referea la căile de comunicație exclusiv românești, ori Dunărea, atât prin existența altor state cât și prin convenții, era o arteră de comunicație internațională. Acestor state riverane le revenea obligația de a suporta o cotă parte din cheltuielile de dragaj făcute în cea mai mare parte de statul român.

Printr-o interpretare *stricto senso* a art. 3 din Convenția de Armistițiu, rezulta pentru statul român obligația în exclusivitate de a stabili siguranța navigației numai în zona cuprinsă între vărsarea Prutului și granița româno-bulgară, rămânând ca pentru restul Dunării cheltuielile de dragaj până la data de 9 mai 1945 să fie suportate de statele român, bulgar, iugoslav și U.R.S.S. În ceea ce privește cheltuielile făcute după data de 9 mai 1945, ele trebuiau suportate de toate statele ale căror nave navigă pe Dunăre, în afară de cazul în care Tratatul de Pace urma să cuprindă pentru România altă obligație.

Situația celor 16 șlepuri utilizate la dragaj de către Flotila Sovietică de Dragaj nu era încă soluționată sub aspectul recunoașterii oficiale a primirii acestora. Această recunoaștere era absolut necesară deoarece șlepurile erau rechiziționate de Marina Regală Română care avea responsabilitatea acestora, mai ales că din unele informații reieșea că parte din aceste vase erau înecate, altele eșuate iar unele înregistraseră avarii și lipsuri de inventar. Dispozițiile Comisiei Române prevedeau că acele cheltuieli care decurgeau din dragajul în apele străine nu se încadrau în obligațiile Armistițiului.

Relativ la plata ocazionată cu întreținerea navelor rechiziționate și utilizate la dragaj pe Dunărea cuprinsă între frontierele românești, Comisia Română de Legătură, prin adresa nr. 5409 din 26 martie 1946 comunica faptul că acestea se lichidau prin Legea 637/1945. În ceea ce privește cheltuielile făcute cu utilizarea navelor românești de către organele sovietice (cele 16 nave rechiziționate și utilizate de Flotila sovietică) la operații de dragaj în afara apelor românești, Comisia Română, prin aceeași adresă, considera că nu se încadrau în obligațiile Convenției de Armistițiu și a intervenit la C.Al.C. pentru ca aceste cheltuieli să fie puse numai în sarcina statului român.

www.ziuaconstanta.ro

Unele greutăți surveneau și din faptul că navele rechiziționate pentru dragaj fiind vechi, ele au necesitat reparații dese și îndelungate. Suprasolicitarea acestora pe timpul operațiunilor de dragaj făceau ca reparațiile, mai mult sau mai puțin costisitoare, să se perpetueze. Dacă fondurile necesare ar fi fost disponibilizate imediat ce erau solicitate iar reparațiile ar fi fost executate cu intensitate maximă, cheltuielile s-ar fi putut reduce la 1/3 din valoarea lor, iar timpul utilizat la dragaj s-ar fi redus la jumătate[138].

Un alt aspect cauzator de disfuncționalități se referă la faptul că materialul și combustibilul necesare dragajului erau procurate prin Direcția Construcții Navale, din fondurile administrate conform Legii 637/1945. Pentru micșorarea timpului necesar terminării dragajului la Dunăre, cât și pentru o reducere importantă a sumelor care se cheltuiau, trebuia să se găsească modalitatea ca banii necesari cheltuielilor cu combustibil și reparații să se achite cu promptitudine.

În conformitate cu **art. 7** din Convenția de Armistițiu, Guvernul și Înaltul Comandament Român, prin organele S.S.M., trebuia să remită ca trofee în mâinile Înaltului Comandament Sovietic - recte organelor sale - orice material de război al Germaniei sau sateliților săi, aflat pe teritoriul românesc, inclusiv navele flotei germane și ale aliaților săi aflate în apele românești.

Depozitele germane de materiale de marină se aflau în orașul și portul Constanța și pe litoral, precum și la Basarabi și Dorobanțu. Identificarea și inventarierea acestor depozite, cu mici excepții, nu a putut fi executată de organele Marinei Regale Române deoarece ele au fost preluate din primele momente de forțele sovietice, care au și ridicat o bună parte din materiale. Materialele provenite din dezarmarea unităților germane de către trupele române au fost colectate și inventariate conform instrucțiunilor S.S.M. și ulterior au fost predate delegaților sovietici (armament, muniții, mijloace auto și de tot felul)[139].

Pentru ușurința manipulării și transportării, anumite categorii de materiale au fost ambalate.

Conform dispozițiunilor C.R.A.A. și a Instrucțiunilor M.St.M., S.S.M. a luat măsuri ca toate unitățile din subordine să predea materialul de captură german delegaților C.Al.C., când aceștia se găseau în localitățile unde se aflau colectate materialele; Corpurilor sau Cercurilor Teritoriale, acolo unde lipseau unitățile sovietice, precum și oricărui reprezentant sovietic având asupra sa o împuternicire specială de la C.Al.C. Până în octombrie 1946, fuseseră predate organelor sovietice toate materialele colectate, mai puțin trei tunuri de 280 mm Krupp, o stație telemetru și un post metalic de observare, toate de la bateria „Tirpitz". Acestea nu au putut fi predate din lipsă de vagoane care să facă transportul la Stația de predare Socola[140]. În urma renunțării de către C.Al.C. la muniția de 280 mm a bateriei „Tirpitz", această muniție a fost colectată și

---

[138] *Ibidem*, f. 106.

[139] Copii ale tabelelor de inventariere au fost trimise și Comisiei Aliate de Control.

[140] Centrele de predare a materialelor de marină au fost Constanța, Galați, Brăila, Călărași, Zimnicea, Turnu Măgurele, București, Brătulești, Otopeni și Movila-Ilfov.

www.ziuaconstanta.ro

predată Cercului Teritorial Constanța, conform dispozițiunilor date. În procentaj, s-au predat 97% din materialele colectate.

Peste prevederile art. 7, organele sovietice au luat şi alte materiale proprietate românească, dar de fabricație germană, întrucât nu s-au prezentat suficiente acte de dovedire a proprietății din cauza precipitării evenimentelor[141]. Deşi s-a intervenit la Comisia Română de Legătură pentru susținerea la C.Al.C.R. a înapoierii acestor materiale, organele sovietice şi le-au însuşit irevocabil cu titlu de trofee[142].

Lipsa de vagoane a împiedicat transportarea materialelor colectate la baza de predare. Bateria „Mihai" a fost predată la baza de predare din portul Constanța. După câteva luni, autoritățile sovietice au cerut Marinei Române mijloace de transport (foi de drum) pentru transportul acestui material deja predat la stația Socola, renunțând la transportul lui pe apă.

În conformitate cu prevederile art. 7 din Convenția de Armistițiu, statul român a fost obligat să predea ca trofee U.R.S.S. toate navele Germaniei, Ungariei şi Slovaciei care se găseau în apele româneşti după trecerea trupelor sovietice peste teritoriul țării. În acest sens, Direcția Marinei Comerciale a întocmit un tabel nominal (după informațiile furnizate de Căpităniile de porturi maritime şi fluviale) cu toate navele din această categorie care se găseau la acea dată în acele porturi sau pe Dunăre, tabel care cuprindea un total de 294 nave (221 germane, 43 ungare şi 30 slovace)[143].

Pentru predarea navelor de captură germane şi satelite, S.S.M. a numit cinci comisii care au lucrat începând cu 23 decembrie 1945 pe teren, în regiunile Galați, Brăila, Giurgiu, Calafat, Turnu Severin. Coordonarea şi conducerea operațiilor de predare a fost făcută de o comisie centrală din Bucureşti, care a lucrat de comun acord cu organele sovietice respective din C.Al.C. La operațiunea de predare pe teren au fost găsite şi luate în primire de U.R.S.S. 419 nave din această categorie, şi anume 281 în porturile româneşti (203 germane, 42 ungare şi 36 slovace) şi 138 în porturile Reni, Chilia şi Ismail. Cele 281 de nave au fost predate cu procese verbale de către delegații români omologilor sovietici, iar restul de 138 au fost luate numai de delegații sovietici, deoarece omologii români nu au avut acces în porturile dunărene sovietice şi pentru acestea din urmă nu s-a încheiat nici un proces verbal de predare.[144] Din totalul celor 419 nave luate în primire de U.R.S.S., au fost identificate numai 187 de nave care au figurat şi pe lista de 294 de nave inițial întocmită de Direcția Marinei Comerciale, diferența de 222 nave (din 419 luate în primire), nefiind pe acea

---

[141] Între acestea s-au aflat Bateria „Mihai" de 170 mm, inclusiv proiectoare, accesorii, muniții în valoare de 274 625 000 lei; material divers pentru Arme sub Apă – 92 966 496 lei; două agregate Diesel, proiectoare şi accesorii – 3 598 249 lei; opt autovehicule – 33 500 000 lei; diverse materiale, accesorii auto – 15 400 lei, totalizând 404 705 145 lei.

[142] Prin renunțarea C.Al.C. la muniția Bateriei „Tirpitz", litigiul cu cheile pentru demontarea focoaselor acestei muniții s-a stins de la sine.

[143] *Ibidem*, f. 109.

[144] *Ibidem*, f. 110.

www.ziuaconstanta.ro

listă. Ca urmare, U.R.S.S. a somat statul român să predea şi restul de 107 nave (294-187), care figurau pe listă şi care nu au fost găsite la predarea pe teren.

Din aceste 107 nave, delegaţii români au justificat 67 nave (unele fiind înecate, altele trecute de două ori, altele aparţinând Naţiunilor Unite), rămânând o diferenţă de 40 de nave, cu a căror justificare (faptul că fuseseră luate de U.R.S.S. - n.n.) delegaţii sovietici nu au fost de acord.

La încheierea definitivă a protocoalelor de predare/primire a acestor nave, delegaţii sovietici au introdus menţiunea „*Guvernul român este obligat a supune predării cele 40 de vase negăsite, menţionate la 11 decembrie 1944.*" Faţă de această menţiune, delegaţii români au refuzat să semneze protocolul de predare, rămânând numai procesele verbale care au fost întocmite şi semnate de ambele părţi.

Chestiunea în litigiu a fost supusă C.R.A.A. dar tratativele au continuat şi după aprilie 1945, dată la care operaţiunea de predare a acestor nave ca trofee era considerată încheiată. În afara navelor specificate mai sus, s-au mai predat cu titlu de trofee, cu toate protestele statului român, fiind încadrate în prevederile art. 7 şi 23, nave de lemn (cabotiere), care la data de 23 august 1944 se găseau în construcţie la Şantierele „România" Brăila. Aceste nave fuseseră comandate de Societatea Sardex, care avea investit şi o parte din capital german. U.R.S.S. a desemnat drept trofeu tot ce se afla construit din aceste nave până la data de 23 august 1944, deşi punctul de vedere al C.R.A.A. era că navele sunt proprietate românească, fiind comandate şantierelor de o Societate Anonimă Română (Sardex). Conform convenţiei de la 16 ianuarie 1945, lucrările de terminare a acestor nave, în valoare de 172 500 dolari au fost executate de statul român în cadrul art. 11 până la 12 septembrie 1945. Concomitent cu aceste lucrări de finalizare, s-a executat o serie de lucrări suplimentare cerute de organele sovietice, al cărui cont urma să fie suportat de U.R.S.S.

În conformitate cu **art. 9** din Convenţia de Armistiţiu, Guvernul român, prin S.S.M. - recte organele sale - a fost obligat să remită organelor Înaltului Comandament Aliat (Sovietic) pentru folosinţa acestuia, pe întreaga perioadă a războiului împotriva Ungariei şi Germaniei şi în interesul general al Aliaţilor, toate navele care aparţineau sau au aparţinut Naţiunilor Unite, aflate în porturile româneşti, indiferent la dispoziţia cui se aflau, ulterior urmând ca aceste nave să fie restituite proprietarilor. Tot în cadrul acestui articol, Guvernului român i-a revenit întreaga răspundere materială pentru orice deteriorare sau distrugere a acestor nave până în momentul predării lor Înaltului Comandament Aliat (Sovietic).

Dintre navele Naţiunilor Unite, în porturile româneşti se aflau nave engleze, franceze, olandeze, belgiene, iugoslave, greceşti, ulterior fiind înglobate în această categorie şi navele italiene. Pentru toate aceste nave, Direcţia Marinei Comerciale a întocmit tabele, iar S.S.M. a delegat o comisie care să procedeze pe teren, împreună cu comisia sovietică, la vizitarea şi predarea lor. De asemenea, au fost instituite comisii de supraveghere pe lângă şantiere pentru supravegherea reparaţiilor. Comisia a activat însă numai în porţiunea de Dunăre cuprinsă între

www.ziuaconstanta.ro

Galaţi şi Giurgiu, deoarece comisia sovietică a refuzat să se deplaseze în amonte de Giurgiu şi s-a refuzat admiterea comisiei române în porturile ruseşti. Din această cauză, lucrările au decurs foarte greoi.

Situaţia navelor care au fost vizitate de ambele comisii şi predate U.R.S.S. în cadrul art. 9 cu protocoalele respective încheiate este următoarea:

- 15 nave engleze, din care 11 predate, iar patru vizitate şi refuzate din cauza stării tehnice precare;
- 23 nave franceze, din care 18 predate, iar cinci refuzate;
- 118 nave iugoslave, din care 113 predate;
- 12 nave olandeze şi belgiene, predate în totalitate;
- 117 nave greceşti, din care 28 nave au fost predate, 33 au fost refuzate din motive tehnice iar 56 au rămas nevizitate, neaflându-se la data predării în porţiunea de Dunăre Galaţi-Giurgiu în care a lucrat comisia română[145].

Predarea acestor nave s-a executat între 23 decembrie 1944-24 iulie 1945. În realitate însă, organele sovietice au luat aceste nave imediat după 23 august 1944. Predarea, care în fapt s-a limitat la întocmirea unor procese verbale, s-a făcut începând cu anul 1945. În procesele verbale s-a trecut starea tehnică a navelor la data semnării documentelor care era cu totul diferită de starea tehnică reală la data efectivă a preluării de către U.R.S.S. (23 august 1944) şi aceasta pentru motivul că în acest interval de timp navele fuseseră folosite la efortul de război, o parte scufundate, altele avariate şi cu inventarele descompletate. De asemenea, pentru o bună parte din navele Naţiunilor Unite nu s-au putut întocmi formele de predare deoarece nu au mai revenit în apele noastre.

Întrucât prin aliniatul 2 de la art. 9 din Convenţia de Armistiţiu se preciza că Guvernul român purta întreaga răspundere materială pentru orice deteriorare sau distrugere a bunurilor Naţiunilor Unite până în momentul predării lor Înaltului Comandament Sovietic şi cum acesta a considerat că predarea s-a făcut la data încheierii procesului verbal şi nu la data luării în fapt în folosinţă a navelor, a rezultat că toate pagubele provocate prin folosinţa navelor de către U.R.S.S. cădeau în sarcina statului român. Pentru a evita această injustă răspundere, C.R.A. a intervenit la C.Al.C.R. notând că prin predarea navelor Naţiunilor Unite în baza art. 9, Guvernul român se considera exonerat de orice obligaţie faţă de proprietarii navelor. Ca atare, România putea fi răspunzătoare în ceea ce privea starea tehnică a navelor numai pentru intervalul de timp de la preluarea lor de către autorităţile române şi până la data când navele au fost luate în fapt în folosinţă de către Comandamentul sovietic. Pentru restul timpului şi pentru toate celelalte nave aparţinând Naţiunilor Unite care nu au fost luate de la proprietarii lor de către statul român, C.R.A. considera pe bună dreptate că nu-i poate reveni statului român nici o obligaţie.

În luna octombrie 1945, C.Al.C. a dat dispoziţiuni ca toate navele vizitate şi refuzate a fi primite în cadrul art. 9 din Convenţia de Armistiţiu să fie restituite proprietarilor lor sau reprezentantului naţiunilor corespunzătoare, menţionând în

---

[145] *Ibidem*, f. 90-91.

www.ziuaconstanta.ro

acelaşi timp că „*Vasele ce se vor preda proprietarului trebuie să se găsească în stare bună pentru exploatare.*" S-a admis ca statul român să repare şi să completeze inventarul navelor din această categorie care la data de 23 august 1944 se aflau în folosinţa statului român, deşi aceste nave fuseseră folosite, deci avariate şi uzate de către U.R.S.S. în intervalul de la 23 august 1944 şi până la vizitarea lor de către comisiile de predare.

Dintre toate navele vizitate şi refuzate menţionate mai sus, respectiv patru engleze, patru franceze şi 33 greceşti, numai 14 nave (patru engleze şi 10 greceşti) nu se găseau în primirea proprietarilor respectivi în exploatare proprie. Pentru aceste 14 nave s-au luat măsuri de reparare şi completare a inventarului, conform proceselor verbale cu care au fost luate în folosinţă de statul român. Pentru celelalte nave (27 nave, mai puţin şapte nave greceşti şi una franceză, pentru care proprietarii nu au avut nici o pretenţie) în număr de trei franceze şi 16 greceşti a fost sesizată C.A.C.R.

Navele proprietate mixtă (eleno-română) nu au fost primite de organele sovietice pentru motivul că nu aveau nici o instrucţiune în acest sens. Navele însă au fost luate şi utilizate de sovietici fără forme, la unele din ele chiar arborându-se pavilionul U.R.S.S.[146].

La 8 decembrie 1945, Comisariatul General al Executării Armistiţiului a făcut cunoscut faptul că C.Al.C. a dispus ca toate navele Naţiunilor Unite primite în cadrul art. 9 să se restituie proprietarilor sau reprezentanţilor naţiunilor respective, cerând statului român să numească un delegat care să asiste la această restituire. Acest delegat a avut instrucţiuni ca el să asiste numai ca observator fără a lua parte la întocmirea actelor, observându-se astfel ca să nu rezulte pentru statul român nici o obligaţie sau răspundere de orice natură.

Situaţia restituirii de către U.R.S.S. a navelor Naţiunilor Unite era următoarea:

- nave engleze: au fost restituite toate navele predate de România (11 nave);
- nave franceze: au fost restituite doar 15 din cele predate de România, rămânând de predat trei (remorcherul „PARIS", şlepul „YSER" şi şalupa „MONETTE", toate ale S.F.N.D.);
- nave greceşti: au fost restituite 26 nave din cele 28 predate, rămânând de restituit remorcherul „ARIS" şi şlepul „SOFIA" despre care organele sovietice au declarat că l-au cumpărat de la proprietar, situaţie infirmată de reprezentantul elen;
- despre navele celorlalte naţiuni (Olanda, Belgia, Italia şi Iugoslavia) nu existau documente sau informaţii că ar fi început să fie restituite.

În luna decembrie 1945 au apărut în apele Dunării româneşti o serie de nave ale Naţiunilor Unite care erau prevăzute să fie predate la art. 9 şi care nu au fost predate şi nici vizitate de comisia însărcinată cu aceasta, deoarece se găseau la acea dată în afara apelor româneşti, unde a lucrat această comisie. Unul dintre aceste nave, tancul britanic „TENNYSON", a fost predat de autorităţile U.R.S.S.

---

[146] *Ibidem*, f. 92.

www.ziuaconstanta.ro

Căpităniei portului Brăila, cu mențiunea de a fi predat imediat proprietarului. Proprietarul, Societatea „Goeland", a refuzat să-l ia în primire înainte de a fi reparat[147]. Această navă a intrat în categoria navelor care la 23 august 1944, data preluării sale de către U.R.S.S., se găsea în folosința statului român și ca atare, după normele stabilite, reparațiile ei cădeau în sarcina statului român.[148]

Prin **art. 10**, Guvernul român era obligat să facă, în monedă românească, toate plățile cerute de către Înaltul Comandament Aliat (Sovietic) pentru îndeplinirea funcțiunilor sale și în caz de necesitate, asigură folosința întreprinderilor industriale și de transport aflate pe teritoriul României, precum și a mijloacelor de comunicație, stațiilor generatoare de energie, întreprinderilor și instalațiilor de utilitate publică, depozitelor de combustibil, petrol, alimente și alte materii sau servicii, în acord cu instrucțiunile date de Înaltul Comandament Aliat (Sovietic). În cadrul acestui articol, S.S.M. i-au revenit următoarele atribuțiuni:

- să pună la dispoziția Înaltului Comandament Aliat, spre folosință, șantierele navale de stat și particulare rechiziționate;
- să asigure funcționarea acestor șantiere prin punerea la dispoziția lor a materiilor prime și combustibililor necesari;
- să execute prin aceste șantiere diverse comenzi date acestui Secretariat, fie direct șantierelor de către Comandamentul Naval sovietic;
- să execute livrări de materiale navale;
- să execute diferite prestații[149].

În acest scop, S.S.M., prin organele sale, a luat măsuri pentru readucerea din zonele unde erau evacuate a tuturor șantierelor navale, precum și pentru completarea instalațiilor care fuseseră distruse în parte sau preluate. De asemenea, a luat măsuri pentru repararea instalațiilor portuare (porturi și docuri).

Șantierele navale au executat comenzi date de S.S.M. pe baza comunicării C.Al.C., cât și cele date direct de Înaltul Comandament Sovietic, și anume:

- repararea navelor de război și comerciale proprietatea U.R.S.S.;

---

[147] *Ibidem*, f. 93.

[148] La data de 31 decembrie 1945, Comisariatul General al Executării Armistițiului a trimis în copie spre executare adresa nr. M 770 din 24 decembrie 1945 a C.Al.C. în care se cerea ca un vas francez, remorcherul „PASTEUR", să fie luat imediat în primire de Căpitănia portului Giurgiu și predat de îndată proprietarului său (Societatea S.F.N.D.). Această navă nu a fost niciodată în folosința statului român - a fost închiriată cu contracte direct de Societatea S.F.N.D. germanilor și la data de 23 august 1944 nu se găsea în apele românești. S-a intervenit atât prin C.R.A.A. și C.G.E.A. cât și direct (telefonic) la C.Al.C. ca această navă și toate din această categorie (ale Națiunilor Unite, care nu au fost predate U.R.S.S. în cadrul art. 9 și nici vizitate de comisia de predare și care nu apăreau în apele românești de la 23 august 1944) să fie predate direct de autoritățile U.R.S.S. proprietarilor lor, statul român neavând nici o obligație. După mai multe corespondențe și convorbiri telefonice, s-a admis punctul de vedere al Serviciului Aplicării Convențiilor din S.S.M. și s-a dispus ca remorcherul „PASTEUR" să fie trimis de la Giurgiu la Brăila și aici să fie predat proprietarului (Societatea S.F.N.D.). Prin aceasta, s-a reglementat ca toate navele din categoria specificată mai sus să fie predate de U.R.S.S. proprietarilor lor (*Ibidem*).

[149] *Ibidem*, f. 118.

www.ziuaconstanta.ro

- repararea navelor de război române aflate în folosința Înaltului Comandament Sovietic;

- repararea navelor comerciale române cedate U.R.S.S. în cadrul art. 11;

- repararea navelor Națiunilor Unite date în folosința Înaltului Comandament Sovietic;

- repararea navelor germane, ungare și slovace predate ca trofee Înaltului Comandament Sovietic în cadrul art. 7;

- repararea navelor comerciale românești, de stat și particulare, utilizate la transporturi pentru economia generală;

- repararea navelor comerciale românești aflate în folosința Înaltului Comandament Sovietic;

- repararea navelor rusești ranfluate la Odessa;

- repararea navelor germane și ale sateliților săi aduse de U.R.S.S. și neremise la art. 7;

- repararea a diverse instalații și bunuri remise U.R.S.S. în cadrul art. 12;

- construcții noi pentru U.R.S.S. care trebuiau remise în cadrul art. 11.

În cadrul trimestrului iulie-septembrie 1946, categoriile de nave de reparat s-au redus la nave cedate la art. 11, nave aparținând Națiunilor Unite, nave românești date în folosința U.R.S.S. și nave utilizate de Flotila Română de Dragaj.

S-au întâmpinat greutăți în ceea ce privește găsirea materialului, precum și în respectarea normelor legale. De asemenea, greutățile întâmpinate în repartizarea creditelor și acordarea avansurilor au avut consecințe asupra termenelor de terminare a lucrărilor de reparații.

La cererea organelor sovietice și conform planului, în cadrul art. 10 s-au procurat și livrat materialele de inventar naval înregistrate cu nr. 70083 pentru Flotila Militară Sovietică Dunăreană în valoare de 1 470 576 584 lei.

În plus, s-au mai livrat prin D.C.N. (sau indirect prin șantierele navale) materiale navale necesare navelor cedate la art. 1, în valoare de 88 160 550 lei.

Pentru mișcarea navelor Flotilei de Dragaj s-au distribuit 3 810 tone combustibili și lubrifianți, în valoare de 216 717 493 lei.

Organelor sovietice le-au fost predate materiale de transmisiuni, navigație, echipament, cazarmament, sanitar etc. în valoare de 61 740 700 lei.

Între 25 august și 5 septembrie 1944 aproape întreg parcul de nave proprietatea Marinei Militare a fost preluat de U.R.S.S. Astfel, au fost preluate 84 nave de luptă și auxiliare în valoare de 4 130 088 988 lei (valoare la prețul de cost din gestiune) și 103 nave comerciale rechiziționate de Marina Militară. În același interval de timp, o dată cu navele au fost preluate fără forme șantiere mobile și ateliere proprietatea Marinei Militare, necesare pentru deservirea navelor din Constanța. Valoarea acestor instalații s-a ridicat la suma de 558 343 762 lei la prețurile din gestiune). Concomitent cu navele și instalațiile, de la nave și din depozitele Marinei au fost preluate cantități mari de materiale de armament, arme sub apă, navigație, hidrografie, materiale și reparații nave, combustibili și lubrifianți, material de geniu, cazarmare și domenii, medicamente și instrumente sanitare, materiale de transmisiuni, echipament, subzistențe,

www.ziuaconstanta.ro

harnaşament şi cazarmament. Cu forme, au fost preluate materiale în valoare de 200 159 617 lei, iar fără forme, în valoare de 8 578 086 369 lei. Preţurile sunt cele din gestiune, în afara celor ale materialelor de intendenţă, evaluate conform D.M. nr. 1227/1944.

Reparaţii de nave executate:	**În contul statului român**	**În contul proprietarilor**	**În contul U.R.S.S.**
Nave sovietice reparate în şantierele româneşti	10.392.249	-	123.700.439
Nave româneşti luate fără forme de U.R.S.S.	8.187.960	1.857.299	393.967.313
Nave cedate U.R.S.S. în cadrul art. 11	50.295.547	637.741.455	168.788.459
Reparaţii la nave aparţinând Naţiunilor Unite şi date în folosinţa U.R.S.S.	51.817.339	443.412.307	1.123.790
Nave predate în cadrul art .7	-	-	474.996.900
Nave româneşti de stat	13.111.010	18.616.472	5.806.579
Nave particulare româneşti	87.194.232	265.357.440	57.860.597
Nave comerciale particulare proprietate română	31.485.534	14.978.128	-
Nave româneşti luate în folosinţă de U.R.S.S.	-	-	150.284
Nave ranfluate	-	-	510.083.374
Nave sovietice aduse de români şi redate Comandamentului Sovietic	17.475.262	-	51.870.092
Nave sovietice aduse de germani şi găsite în apele româneşti	-	-	71.974.631
Diverse prestaţii	7.762.158	1.299.918	3.836.969
Nave ale Flotilei de Dragaj	81.160.212	37.411.180	-
Nave ale Flotilei de Dragaj (cheltuieli ce nu au fost discriminate)	64.064.102		
Nave ale Flotilei de Dragaj (cheltuieli neverificate)	27.309.217		

În cursul anului 1945, au mai fost luate patru bărci aparţinând posturilor de observare de pe litoral, în valoare de 5 200 000 lei[150].

Mare parte din materialele din depozitele Marinei au fost preluate de organele sovietice, deoarece din lipsă de facturi originale sau suficiente acte de documentare a proprietăţii au fost considerate ca trofee germane; aceste materiale erau de fabricaţie germană şi cumpărate de statul român în cursul războiului.

Prin acordul de la Moscova încheiat la 11 septembrie 1945 între Guvernul român şi U.R.S.S., s-au restituit la data de 12 octombrie 1945 un număr de 18 nave, din care două nu aparţineau Marinei Militare, ci Direcţiei

[150] *Ibidem*, f. 121.

www.ziuaconstanta.ro

Dunării Maritime (pilotina „RÂNDUNICA") şi Societăţii SALVAMAR (şalupa de salvare „PESCĂRUŞUL"), aflată rechiziţionată la data preluării de către U.R.S.S. În schimb, în lotul de 23 de nave restituite Marinei Comerciale prin aceeaşi convenţie, figura şi tancul M.R. 374, proprietatea Marinei Militare. Ulterior, în cursul lunii mai 1946, a fost restituită şi nava-şcoală „MIRCEA"[151].

Din totalul de 4 130 088 988 lei, valoarea navelor preluate, urma să se scadă suma de 888 110 416 lei, valoarea navelor restituite[152].

În ceea ce priveşte valoarea navelor restituite, în afară de nava-şcoală „MIRCEA", toate celelalte nave restituite erau construcţii vechi. Navele construcţii noi, precum şi monitoarele modernizate nu au fost restituite. Punctul de vedere al C.R.A. relativ la restituirea celorlalte nave preluate de către U.R.S.S. era că aceasta avea datoria să le restituie deoarece ele nu puteau fi considerate trofee conform clauzelor Convenţiei de Armistiţiu. Convenţia de la Moscova din 11 septembrie 1945 a avut drept scop să uşureze sarcinile României şi nu să determine prin conţinutul său că restul de nave luate trebuie considerate ca trofee.

O dată cu navele restituite s-a cedat parte din materialele preluate din categoriile: armament, muniţii, arme sub apă, navigaţie, transmisiuni, observare, inventar naval, precum şi piese de rezervă ale submarinului „DELFINUL", ale căror valoare urma să se deducă din valoarea totală a preluărilor.

Sumele cu care s-au făcut plăţile acestor prestaţii au fost obţinute prin creditele acordate de Ministerul de Finanţe, la cererea ordonatorilor primari ai S.S.M., în urma aprobării de principiu dată de Comisia Română de Legătură cu C.Al.C. Prin noua organizare a Ministerului de Război pe exerciţiul anului 1946, desfiinţându-se ordonatorii primari ai S.S.M., atribuţiile lor au trecut asupra ordonatorilor primari ai M.R., astfel că situaţiile lunare de credite acordate şi sumele angajate ce se întocmeau de ordonatorii primari ai S.S.M. şi se centralizau la acest serviciu nu se mai întocmeau.

Diversele prestaţii efectuate în cadrul art. 10 au fost următoarele:

- Plata orelor suplimentare, diurne, translatori, furnituri de cancelarie etc..... 367 687 677 lei
- Reparaţia artileriei monitorului „ISMAIL"..... 6 676 572 lei
- Reparaţia artileriei monitoarelor „AZOV" şi „KERCI" ..... 1 256 688 lei
- Realizarea sistemului de dragaj magnetic la un remorcher şi un avion dragor ..... 100 000 000 lei
- Confecţionarea de lăzi pentru transportul muniţiei..... 109 040 lei
- Drepturi salarii şi ambarcare pentru personalul civil de pe navele rechiziţionate ale Flotilei de Dragaj..... 39 394 228 lei
- Iluminat cazărmi Marină ..... 9 878 lei
- Cost remorcaje prin cataracte ale navelor Flotilei Române de Dragaj ..... 46 948 000 lei
- Cost carburanţi, lubrifianţi, reparaţii şi întreţinere autovehicule rechiziţionate şi puse la dispoziţia C.Al.C. Secţia Marinei ..... 43 550 214 lei
- Cost construcţia a 180 balize marină necesare pentru dragajul maritim..... 52 335 173 lei
- Cost lucrări hidrografice pe litoralul maritim ..... 153 630 lei

---

[151] *Ibidem.*

[152] Mai rămăseseră de restituit 66 de nave de luptă şi auxiliare. *Ibidem*, f. 122.

www.ziuaconstanta.ro

- Instalaţia unei conducte electrice la Agigea pentru armata sovietică ..... 1 462 327 lei
- Reparaţia clădirii Şcolii de Specialităţi ocupată de trupele sovietice ..... 4 441 720 lei
- Reparaţia clădirii Depozitelor Maritime ocupată de trupele sovietice ..... 12 000 000 lei
- Reparaţia clădirilor C.F.M. din portul Constanţa ..... 1 608 679 lei
- Reparaţia cazărmilor Şcolii Navale ..... 498 600 lei
- Reparaţia clădirilor suplimentare din portul Constanţa ..... 290 000 lei
- Reparaţia clădirilor Depozitelor Maritime ..... 3 430 000 lei
- Confecţionarea a 30 balize pe litoralul maritim ..... 5 825 800 lei
- Confecţionarea prototip balize marine ..... 1 862 542 lei
- Repararea a 7 balize pentru baza de măsurat viteza navelor ..... 10 300 060 lei
- Construcţia a 30 borne de beton..... 730 130 lei
- Construcţia a 7 piramide pe litoral, montarea farului Gura Portiţei şi repararea a trei balize ..... 690 400 lei
- Repararea instalaţiei electrice la clădirea Depozitelor Maritime ..... 297 190 lei
- Repararea clădirilor „Amiral Murgescu" şi „Comandor Demetriade" ..... 20 202 772 lei
- Întreţinere şi curăţenie imobile şi cantonamente..... 3 447 068 lei
- Prestaţii diferite..... 301 080 lei
- Cost plată mijloace de transport auto puse la dispoziţia organelor militare sovietice..... 4 852 027 lei
- Cost plată muncitori pentru diferite lucrări..... 2 734 569 lei
- Cost plată manoperă pentru confecţionări diverse cu materialul sovietic ..... 310 500 lei
- Cost plată taxă de locaţie şi manoperă în staţie ..... 142 560 lei
- Demontarea şi transportul bateriilor şi muniţiei germane (art. 7) ..... 21 708 550 lei
- Confecţionarea a 5 chei pentru demontarea focoaselor muniţiei bateriei „Tirpitz" ..... 108 310 lei
- Comenzi de reparaţii nave la art. 7 date U.R.S.S. şi plătite de statul român ..... 475 036 900 lei[153].

Prin **art. 11** din Convenţia de Armistiţiu, Guvernul român a fost obligat să plătească, în curs de 6 ani, suma de 300 milioane USD în mărfuri (produse petroliere, cereale), materiale lemnoase, nave maritime şi fluviale, diverse maşini etc. drept compensare pentru pagubele pricinuite de România prin ocuparea a parte din teritoriul sovietic.

În cadrul acestui articol, S.S.M., prin organele sale, i-a revenit obligaţia să efectueze predări de nave maritime şi fluviale, diverse materiale de inventar naval, precum şi reparaţiile acestor nave. Tot prin art. 11 s-a prevăzut ca statul român să plătească despăgubiri pentru pierderile pricinuite în România proprietăţilor aliaţilor.

Navele maritime şi fluviale care urmau să fie predate de statul român în curs de doi ani din parcul de nave existente au fost eşalonate printr-un plan de doi ani, şi anume în anul I, nave în valoare de 7 756 266 USD (Anexa nr. 3), iar în anul II, nave în valoare de 229 802 USD, totalizând 7 986 068 USD.

Până la 1 octombrie 1946 s-au predat în cadrul acestui articol 200 nave, însumând o valoare totală de 8 035.270 USD, după cum urmează:

- 200 nave livrate în contul anului I şi II, în valoare de..... .....7 817 354 lei

[153] *Ibidem*, f. 123-124.

www.ziuaconstanta.ro

- Valoarea lucrărilor de terminare şi lucrărilor suplimentare cerute de U.R.S.S. pentru 23 nave (cabotiere) luate de U.R.S.S. ca trofee în cadrul art. 7 ..... 172 500 USD
- Valoarea unei nave (macaraua plutitoare „Doel De Piel") pentru care nu se încheiase încă proiectul definitiv de predare întrucât Direcţia Livrărilor U.R.S.S. susţinea că vasul nu s-a găsit până acum în apele U.R.S.S. Această macara a fost luată o dată cu altă navă (macaraua „Demag") care a fost găsită şi predată tot U.R.S.S. în cadrul art. 11, dar se presupunea că va fi găsită şi macaraua „Doel De Piel". Actele erau întocmite şi se aştepta rezultatul cercetărilor de la Moscova. Valoarea sa era de 45 416 USD, deci în total pentru cei doi ani ....8 035 270 USD[154].

Prin aceste predări s-a îndeplinit obligaţia statului român către U.R.S.S. în ceea ce privea livrările de nave existente, prevăzute în Convenţia de la 16 ianuarie 1945 (anul I şi prima tranşă a anului II), urmând ca pe mai departe (tranşa a II-a a anului II şi anilor următori) să se predea nave noi care urmau să se construiască în şantierele româneşti (Anexa nr. 4). Valoarea navelor predate a depăşit cu 49 202 USD suma prevăzută în convenţia de mai sus şi la cererea de a se restitui din navele predate, navele S.R.D. 51 şi „CHEIA GRANIT", pentru echilibrarea balanţei, Comisia Centrală Sovietică s-a opus pentru motivul că livrarea tranşei a doua va depăşi termenul de 12 septembrie, deoarece construcţia navelor era precară din lipsă de materiale.

După încheierea predărilor de nave existente, Comisia de Predare a navelor s-a ocupat cu executarea obligaţiilor statului român privitor la livrarea materialelor de inventar ale navelor cedate la art. 11 şi cu reparaţiile de executat acestor nave, conform protocoalelor de predare. În acest scop, s-a făcut o revizuire generală a materialelor care trebuiau predate, stabilindu-se de acord cu Comisia sovietică categoriile de materiale şi cantităţile care rămăseseră de predat. Livrarea materialelor în chestiune a fost însă întârziată din lipsă de fonduri.

Comisia Centrală sovietică de primire a cerut cu insistenţă să se urgenteze livrarea materialelor în restanţă, precum şi executarea reparaţiilor, în caz contrar urmând să se aplice sancţiuni pecuniare convenţionale.

Între cele 200 nave predate s-au aflat şi două şlepuri construcţii noi care au servit ca bază de calcul. Aceste şlepuri erau comandă N.F.R. la Şantierele Turnu Severin. Ele au fost evaluate la câte 55 000 USD fiecare, considerat de 100 tone (tip de şlep care a servit în lipsa altora şi la calculul şlepului tip Convenţie). Ulterior, Direcţia Livrărilor U.R.S.S. a atras atenţia Administraţiei Livrărilor Române că aceste şlepuri nu ar avea decât 910 tone fiecare. Deci ar rezulta o diferenţă faţă de evaluarea noastră de 10 000 USD care, deducându-se din surplusul de 49 202 USD, rămânea o sumă în favoarea noastră de

[154] *Ibidem*, f. 126.

www.ziuaconstanta.ro

39202 USD. Administrația Livrărilor a cerut Șantierelor SOVROMTRANSPORT Turnu Severin planurile acestor șlepuri pentru a le studia și a stabili exact tonajul. După această operațiune urma să se reia tratativele cu Direcția Livrărilor U.R.S.S.

Alte litigii au fost legate de cazul remorcherului „DUNĂREA" - R1 care a fost prevăzut în Convenție în valoare de 37 779 USD, luându-se anul 1916 ca an de construcție, fără a se ține seama de lucrările de modernizare ce i s-au făcut în 1942 și care au schimbat în întregime și caracteristicile navei și valoarea. După reevaluarea sa la 73.184 USD, a rezultat o diferență de 35 405 USD în favoarea noastră. Acest caz a fost semnalat Direcției Livrărilor U.R.S.S. care a răspuns categoric că nu se mai pot modifica în nici un fel datele Convenției din 16 ianuarie 1945. La insistențele Administrației Livrărilor Române, s-a comunicat de către Direcția Livrărilor U.R.S.S. că în cazul în care se va efectua totuși vreo modificare, aceasta se va face numai în urma tratativelor care trebuie să se ducă între cele două guverne interesate. Această chestiune depășind atribuțiunile Administrației Livrărilor, a fost trimisă spre soluționare C.R.A.A.

În cazul celor 23 cabotiere care au fost luate de U.R.S.S. în cadrul art. 7 pentru tot ce fusese construit până la 23 august 1944, iar lucrările de terminare au contat la art.11, discuțiile s-au purtat în jurul diferenței de 43 019 USD rezultată între cheltuielile cu terminarea definitivă a acestor nave și cele prevăzute în Convenția Malinovski[155].

Cât privește situația motonavei „BASARABIA", Direcția Livrărilor U.R.S.S. a refuzat să semneze protocolul final de predare până când nu se vor executa reparațiile necesare motoarelor acestei nave. Procesul verbal de constatare a avariilor fiind întocmit la 5 mai 1945, deci după debarcarea personalului (mecanicii români care nu semnalaseră nici o avarie), a fost semnat numai de mecanicii sovietici. Examinând procesul verbal din 5 mai 1945, experții români au constatat că avariile proveneau din uzura normală și ca urmare, nu cădeau în sarcina statului român[156].

Prin **art. 12**, Guvernul român era obligat să restituie organelor sovietice toate bunurile aduse în țară de pe teritoriul U.R.S.S. de către autoritățile române în timpul războiului. Restituirea urma să se facă numai după ce bunurile erau reparate și aduse în starea în care ele au fost aduse din U.R.S.S. În cadrul acestui articol, S.S.M. i-au revenit următoarele obligații:

- să colecteze și să identifice toate materialele de marină, nave și ambarcațiuni, armament și muniții etc., aduse din U.R.S.S. înainte de 23 august 1944 prin autoritățile pendinte de S.S.M.;
- să repare aceste materiale în vederea restituirii lor în starea în care au fost aduse din U.R.S.S.;
- să asigure ambalarea și transportul materialelor la bazele de predare;

---

[155] *Ibidem*, f. 127.

[156] Administrația Livrărilor Române a cerut în octombrie 1945 Direcției Livrărilor U.R.S.S. să accepte ca o comisie mixtă de experți sovietici și români să examineze natura avariilor chiar la bordul navei, la prima escală în portul Constanța (*Ibidem*, f. 128).

www.ziuaconstanta.ro

- să execute predarea acestor materiale delegaților C.Al.C. prin comandamentele și formațiunile respective.

În acest scop, S.S.M. a pus la dispoziția C.F.Fl. și a C.L.M.Fl. fondurile necesare pentru efectuarea reparațiilor, ambalarea și transportul materialelor la bazele de predare și a dat dispozițiile necesare în vederea efectuării restituirilor.

La 23 august 1944, materialele de proveniență sovietică se aflau la diversele unități ale Marinei Regale în regiunile Constanța, Galați, Brăila, Călărași, Turnu Măgurele, Islaz, Țăndărei și Tulcea. Materialele aflate în porturile dunărene au fost transportate cu șlepuri în regiunea Galați, unde a fost constituită o bază de predare. Materialele aflate la Depozitul Central de Muniții Țăndărei au fost transportate cu trenul, o parte la Galați, iar o altă parte dirijate spre baza de predare Socola-Iași. Materialele aflate la Turnu Măgurele au fost transportate la Constanța.

La Constanța și Galați au fost înființate două comisii de reparații și restituiri capturi U.R.S.S., prin care s-a efectuat majoritatea predărilor de materiale. Prin grija acestor comisii s-au executat trierea, repararea, ambalarea și predarea materialelor.

La Galați funcționa încă din anul 1941 Depozitul de Capturi al Marinei, care a avut importante materiale descărcate pe malul Dunării în regiunile Galați și Brăila, pe locurile unde au fost descărcate cu puțin înainte de 23 august 1944[157].

Pentru identificarea și colectarea acestor materiale, organele noastre au lucrat pe teren luni de zile. Ulterior, s-a instituit o comisie mixtă sovieto-română pentru definitivarea operațiunii de identificare. Toate materialele acestui depozit au fost colectate la Galați, triate și date în reparație la Arsenalul Marinei Regale și alte întreprinderi particulare, apoi pregătite pentru predare sub controlul Comisiei de Restituire Galați.

La Constanța, materialele au fost identificate, triate și date în reparație la Șantierul Naval Constanța și alte întreprinderi particulare, în vederea pregătirii pentru predare. Operațiunile de identificare, triere, reparare și predare s-au făcut prin organele Comisiei de Restituiri locale. Întreaga operațiune de colectare a fost încheiată la 9 mai 1945[158].

Din U.R.S.S. au fost evacuate un total de 303,75 vagoane materiale diferite. Dintre acestea, 15,75 vagoane au fost reformate, consumate și distruse de fapte de război. La 23 august 1944, a rămas un total de aproximativ 288 vagoane, după cum urmează:

- materiale de geniu și explozivi..... 6,50 vagoane
- armament și muniții.....43,00
- material de marină.....19,75
- material A.C.G. și sanitar..... 1,00
- material auto.....12,00

[157] *Ibidem*, f. 135.
[158] *Ibidem*, f. 136.

www.ziuaconstanta.ro

- material cauciuc.....0,75
- material construcţii şi neferoase.....1,75
- material fieroase.....109,75
- maşini unelte şi instalaţii.....11,00
- mobilier.....3,75
- echipament şi harnaşament.....1,75
- animale.....55,00
- material didactic.....0,25
- diverse.....21,75

Total ..... 288,00 vagoane

Marina Regală Română a adus din U.R.S.S. 237 nave şi ambarcaţiuni diferite, după cum urmează:

- remorchere.....3 bucăţi
- şalupe diferite.....25
- tancuri diferite.....10
- hidroglisoare.....1
- barcaze diferite..... 3
- pontoane cazarmă..... 1
- grui plutitoare..... 1
- cutere diferite..... 5
- corp remorcher.....1
- provă de bac.....1
- bărci diferite.....82
- lotci pescăreşti.....104

Total 237

Dintre acestea, 10 au fost distruse de fapte de război, 65 au fost reformate, 57 au fost luate fără forme de trupele sovietice iar 104 au fost predate cu acte, în total 236[159].

În afară de navele şi ambarcaţiunile specificate mai sus, Serviciul Aplicării Convenţiilor din S.S.M. a ţinut evidenţa restituirilor şi pentru navele şi ambarcaţiunile de provenienţă sovietică care au fost repartizate S.M.R., Administraţiei Comerciale P.C.A. şi Direcţiei Marinei Comerciale, instituţii care depindeau de Ministerul Lucrărilor Publice şi al Comunicaţiilor.

Din U.R.S.S. au fost aduse 69 de nave, ambarcaţiuni şi aparate plutitoare (cinci nave maritime ranfluate la Odessa, nouă nave fluviale diferite, 11 bărci diferite, 39 aparate plutitoare), dintre care:

- cele cinci nave ranfluate nu fuseseră încă predate; ele se aflau în reparaţii, cheltuielile suportându-le din prima tranşă de 100 000 000 000 lei rămasă de achitat U.R.S.S. în cadrul art. 12, conform hotărârii luată prin conferinţa de la Moscova din 11 septembrie 1945;

---

[159] *Ibidem*, f. 137.

www.ziuaconstanta.ro

- o navă fluvială (şlepul nr. 100) a fost distrusă de fapte de război;

- 39 nave, ambarcaţiuni şi aparate plutitoare au fost preluate fără forme de trupele sovietice;

- 24 nave, ambarcaţiuni şi aparate plutitoare au fost restituite cu acte autorităţilor sovietice.

În urma instrucţiunilor şi ordinelor primite ca rezultat al Convenţiei de la Moscova din 11 septembrie 1945, s-au luat următoarele măsuri:

- S-a sistat cercetarea şi identificarea bunurilor de provenienţă sovietică;

- Bunurile art. 12 care la data de 18 octombrie 1945 se aflau gata reparate sau pregătite pentru restituire la deţinători la centrele de colectare, în curs de transport, la bazele de predare sau nepredate, au continuat să fie restituite, ţinându-se o evidenţă specială pentru a se putea efectua ulterior evaluarea lor.

- Bunurile ale căror reparaţii nu începuseră rămâneau asupra deţinătorilor respectivi;

- Sistarea provizorie a reparaţiilor la bunuri sovietice la care se executase un procentaj sub 50% din valoarea lucrărilor;

- Continuarea reparaţiilor în curs de efectuare la care se executase mai mult de 50% din valoarea lucrărilor;

- Au fost suspendate operaţiunile de compensare. De altfel, Marina Regală nu propusese încă C.Al.C. materiale pentru compensare;

- S-au dat dispoziţiuni în legătură cu cererea de avize de plată pentru efectuarea de cheltuieli în legătură cu aplicarea art. 12 din Convenţia de Armistiţiu;

- S-au dat dispoziţiuni pentru buna conservare şi pază a bunurilor de provenienţă sovietică care se mai găseau pe teritoriul ţării, fie că erau restituibile, fie că rămâneau în patrimoniul statului român.

În vederea lichidării art. 12 din Convenţia de Armistiţiu, potrivit instrucţiunilor şi ordinelor în vigoare, s-a întocmit o serie de lucrări şi s-au dat următoarele dispoziţiuni:

- s-a întocmit situaţia generală a navelor şi ambarcaţiunilor de provenienţă sovietică, evaluându-se în lei preţurile de la 1 aprilie 1945. Pentru restul materialelor, evaluarea s-a efectuat de comisii speciale numite de Ministerul de Război şi Comisia Română de Armistiţiu;

- pentru materialele predate cu acte autorităţilor sovietice sau prelevate fără forme, s-au întocmit procese verbale de unităţile şi formaţiunile respective. Aceste procese verbale s-au centralizat prin Serviciul Aplicării Convenţiilor, care a întocmit fişe de restituiri pentru fiecare material în parte. Dosarele cu fişele de restituiri şi procese verbale au fost înaintate la Ministerul de Război. Serviciul de Restituiri. Câte un exemplar din procesele verbale, certificat de Ministerul de Război. Serviciul de Restituiri, a fost înaintat unităţilor, servind ca act oficial pentru scăderea materialelor din gestiune;

- s-au dat dispoziţii tuturor unităţilor şi formaţiunilor care mai deţineau materiale de provenienţă sovietică să ia contact cu delegaţii C.Al.C. pentru a lichida cu predarea acestor materiale. Astfel, pentru materialele admise de

www.ziuaconstanta.ro

delegații C.Al.C. urma să se întocmească procese verbale de predare, iar pentru cele respinse de C.Al.C. să se întocmească procese verbale în care să se specifice acest lucru;

- materialele refuzate a fi primite de autoritățile sovietice au rămas proprietatea statului român și urma să se păstreze de către deținătorii actuali până în momentul în care se hotăra asupra destinației acestor materiale. Ele au fost inventariate de către unitățile și formațiunile respective, care deveneau răspunzătoare de păstrarea și conservarea lor.

- Situația centralizatoare a acestor bunuri cu evaluarea în lei la prețurile de la 1 aprilie 1945 a fost înaintată la Ministerul de Război. Serviciul Restituiri.[160]

Pentru restituirea bunurilor art. 12 s-au efectuat diverse cheltuieli de reparații, ambalaj, misii etc., după cum urmează:

- Cheltuieli de reparații.....131 737 521 lei
- cheltuieli ambalaje.....20 125 469 lei
- cheltuieli misii delegați.....180 120 lei
- cheltuieli plată hamali, personal angajat.....24 816 533 lei
- cheltuieli furnituri de cancelarie .....677 357 lei
- cheltuieli pentru transformarea unei mașini de scris cu caractere ruseşti .....560 000 lei
- cheltuieli achiziționări pentru completare de materiale.....420 044 lei
- cheltuieli întreținere cai .....656 800 lei

Total .....178 563 844 lei[161]

Cheltuielile făcute după data de 1 iulie 1945 pentru navele sus-menționate urma să fie înglobate în prima tranșă de 100 miliarde lei pe care statul român o datora U.R.S.S. pentru lichidarea art. 12 din Convenția de Armistițiu, iar evidența acestor cheltuieli era ținută de Administrația Livrărilor[162].

Prin D.L. nr. 5 din 23 ianuarie 1946, Comisia Română de Armistițiu și Comisariatul General al Executării Armistițiului au fost desființate. La aceeași dată a fost înființată Comisia Română de Legătură (C.L.R.) cu C.Al.C., cu rang de subsecretariat de stat, în subordinea Ministerului Afacerilor Interne. C.L.R. avea sediul în Palatul Camerei Deputaților, în localul unde funcționase fostul

---

[160] *Ibidem*, f. 138.

[161] Sumele de mai sus reprezintă totalul cheltuielilor făcute de Marina Regală pentru restituirea bunurilor art. 12 în intervalul de la 12 septembrie 1944 până la 31 decembrie 1946. Nu sunt înglobate cheltuielile efectuate cu repararea celor 5 nave și o gruie plutitoare care au fost ranfluate în portul Odessa de către autoritățile române în timpul ocupației și apoi aduse în țară. Pentru aceste cheltuieli, Comisia Română de Legătură cu C.Al.C. a confirmat prin adresele nr. 34.622 din 4 ianuarie 1946 și nr. 4.251 din 14 martie 1946 că a intervenit la C.Al.C. pentru a fi suportate de U.R.S.S. întrucât nu se încadrau nici la art. 10 nici la art. 12 din Convenția de Armistițiu.

[162] *Ibidem*, f. 139.

www.ziuaconstanta.ro

Comisariat General al Executării Armistiţiului. Prin efectul D.L. 5/1946, Direcţia Prestaţiilor care a funcţionat în cadrul Comisariatului General al Executării Armistiţiului a trecut la Ministerul de Război. Secretariatul General pentru Aplicarea Armistiţiului, funcţionând în localul Ministerului de Război din Piaţa Valter Mărăcineanu.

Serviciul Prestaţii de la Comisia Română de Armistiţiu a trecut la C.R.L. sub denumirea de Secţia Prestaţii, având aceleaşi atribuţii şi organizarea din trecut[163].

Comisia de Coordonare, care funcţiona în baza Legii 637/1945 pe lângă Comisariatul General al Executării Armistiţiului, a trecut la Subsecretariatul de Stat al Aprovizionării[164].

Vineri, 26 septembrie 1947, la restaurantul „Capşa" din Capitală a avut loc o masă camaraderească oferită de Marina Română în cinstea reprezentanţilor Marinei Sovietice din C.Al.C., care, după ratificarea Tratatului de Pace, urmau să părăsească România. La această festivitate au participat comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul M.R.R., locotenent-comandorul Nicolae Stoenescu, comandantul secund al Marinei pentru Educaţie, comandorul Ioan Cristescu, şeful de stat major al Marinei Militare, căpitan-comandorul Paul Ghenădescu, comandant secund al Marinei pentru Dotare şi Înzestrare, căpitan-comandorul Teodor Antonescu, comandant secund al Marinei pentru Instrucţie şi alţi ofiţeri din C.M.R.R.

Din partea C.Al.C. Secţia Marină au fost prezenţi căpitanii de rangul 1 Briuhanov şi Sincov, căpitanii de rangul 2 Jmailo şi Ladijinski, precum şi doamna Vera Zamfirova. Cu acest prilej, comandorul Eugeniu Săvulescu a subliniat: *„Astăzi, când a intrat în vigoare Tratatul de Pace, Marina are regretul de a se despărţi de câţiva din camarazii sovietici cu care a colaborat timp de doi ani. N-am putea să facem acest pas fără a ne aduce aminte ce s-a petrecut în acest interval şi cât datorează Marina Română Uniunii Sovietice şi reprezentanţilor ei din Comisia Aliată de Control.*

La venirea dumneavoastră în ţară, Domnilor, aţi găsit un personal răvăşit şi fără Marină. Prin gestul de la 12 octombrie 1945 şi prin retrocedarea ulterioară a navei-şcoală „MIRCEA", Uniunea Sovietică ne-a arătat până unde poate merge generozitatea unui stat democratic, care a ieşit învingător dintr-un război, în care nu plecase din dorinţe imperialiste, ci fusese silit să se apere pe el însuşi şi să lupte pentru dezrobirea celorlalte popoare.

Cu ajutorul dumneavoastră, Domnilor, noi am reuşit să călăuzim paşii noii noastre Marine pe drumul democratizării, dându-i orientarea nouă care era necesară pentru a se încadra în armata democrată şi în noul stat român democratic.

Această operă nu este încă terminată. Ea va găsi însă noi oameni pregătiţi să lupte pentru realizarea ei şi, care, datorită sfaturilor şi îndemnurilor

---

[163] Idem, dosar nr. 3305, f. 10.
[164] *Ibidem*, f. 20.

www.ziuaconstanta.ro

dumneavoastră, am ajuns să deosebim binele de rău şi ceea ce este just de ceea ce nu este just.

Domnule căpitan de rangul I Briuhanov, ca (!) colaborator apropiat al dumneavoastră, am putut discerne şi urmări câtă înţelegere, câtă bunăvoinţă, câtă dragoste chiar aţi pus în rezolvarea tuturor chestiunilor care erau legate de fiinţa Marinei noastre.

Pot face aici o mărturisire în faţa camarazilor şi anume că de câte ori a fost o situaţie grea pentru Marină – m-am adresat dumneavoastră şi întotdeauna am găsit ajutorul şi sfatul necesar. Acest lucru nu-l vom uita niciodată.

De aici încolo ne lăsaţi să zburăm cu aripile noastre proprii. Ştiu ce sarcini grele ne aşteaptă. Dar vom şti să le rezolvăm pentru că am învăţat de la dumneavoastră să străbatem cu bine etapele grele.

În momentul când plecaţi aveţi satisfacţia că, din Marina răvăşită din trecut, lăsaţi o Marină harnică la lucru. Această Marină nouă are ca principală dorinţă să-şi arate recunoştinţa faţă de Uniunea Sovietică şi să adâncească prietenia cu Marina Sovietică.

Vă rog, în numele marinarilor români de pretutindeni şi de toate gradele, să păstraţi amintirea noastră, amintirea unui cald sentiment de recunoştinţă şi dragoste.

Vă rog să aveţi bunătatea de a transmite înaltelor autorităţi ale Flotei Navale de Război Sovietice încredinţarea că aţi lăsat în România o Marină mică dar care nu are altă dorinţă mai fierbinte decât aceea de a adânci prietenia dintre cele două marine.

Domnilor ofiţeri români, o etapă nouă se deschide în faţa Marinei noastre: aplicarea Tratatului de Pace. Deşi el lasă această Marină cu aripile ciuntite, promitem să facem tot ce ne va sta în putinţă pentru a-l aplica în spiritul şi în litera lui.

În cadrul lui vom căuta să ridicăm Marina nouă, pe care o dorim cât mai puternică atât pentru binele nostru cât şi al păcii.

Dar ştim cu toţii că acest lucru va rămâne numai o chinuitoare dorinţă în sufletul fiecăruia dintre noi dacă nu vom avea sprijinul puternic al marelui stat vecin şi prieten, Uniunea Sovietică.

De aceea, vă rog pe toţi domnii ofiţeri sovietici, de care vom avea regretul de a ne despărţi, să fie solii noştri pe lângă popoarele sovietice, pe lângă cercurile maritime sovietice, pe lângă conducătorii lor pentru a le arăta că aici, în România, există o Marină care merită să fie sprijinită.

Să mulţumim încă o dată, cu toată căldura, bunilor camarazi sovietici care ne-au ajutat în aceşti doi ani de grele încercări.

Vă rog să vă uniţi cu mine şi să bem acest pahar pentru prosperitatea popoarelor sovietice, a Armatei Roşii, a Marinei Sovietice şi a gloriosului lor conducător, Generalissimul Stalin.

Să trăiască în veci prietenia dintre Marina Română şi cea Sovietică!

Să trăiască camarazii sovietici din Comisia Aliată de Control!"

www.ziuaconstanta.ro

Căpitanul de rangul 1 Briuhanov a toastat: „*Vă aduc mulțumirile mele pentru calda primire și adânca înțelegere pe care ați dovedit-o în colaborarea cu Comisia Aliată de Control, al cărui șef a fost domnul general-colonel de tancuri Susaikov, sub înalta conducere a Generalissimului Stalin.*

Îndeplinirea condițiunilor de armistițiu în ceea ce privește Marina a fost posibilă datorită înțelegerii și camaradereștii colaborări pe care am găsit-o în Comandamentul Marinei în general și în special la comandantul Marinei, dl. comandor Săvulescu Eugen, la comandantul secund al Marinei pentru Educație, dl. locotenent-comandor Stoenescu Nicolae, la șeful de stat major al Marinei, dl. comandor Cristescu Ion și la comandanții Forțelor Fluviale și ale Litoralului Maritim.

Pentru aceasta suntem adânc recunoscători acestor ofițeri care ne-au dat concursul spre a ne achita de misunea noastră dificilă și delicată.

Misiunea noastră de fapt a fost comună, căci și noi ca și dumneavoastră dorim ca Marina Română să crească, să înflorească și să fie mereu alături de glorioasa Marină Sovietică.

Ridic un toast pentru ofițerii Flotei Române, care vor fi întotdeauna alături de ofițerii Flotei Navale Militare Sovietice, pe drumul aceleiași cauze comune"[165].

---

[165] *Ne părăsesc camarazii din Comisia Aliată de Control*, în „*Marina Nouă*", Anul III, nr. 87, sâmbătă, 27 septembrie 1947, p. 1, 2.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul III
EVOLUȚIA STRUCTURAL-DOCTRINARĂ A MARINEI MILITARE ROMÂNE ÎNTRE ANII 1948-1958

1. Marina Română de la reacțiune la politizare. Prizonieratul marinarilor români

Printr-o *Notă informativă asupra neregulilor și abaterilor făcute de ruși în Dobrogea de la 5-7 septembrie 1944*, comandorul Nicolae Bardescu semnala faptul că „*Blocul Uniunii Patriotice ar fi cerut celorlalte fracțiuni politice să semneze o cerere comună către autoritățile navale sovietice pentru eliberarea navelor noastre. Se pare că în dosul acestei acțiuni ar exista o uniune a marinarilor români sub conducerea unor ofițeri subalterni*"[166].

Respectând principiul că armata nu face politică și ordinul generalului Mihail Racoviță, ministrul de Război, din 28 august 1944, că militarilor „*le este interzis a lua parte la orice manifestare a partidelor politice*", armata a continuat să-și îndeplinească sarcinile operative pe front și pe cel din țară, în pofida situației extrem de grele în care era pusă.

Situația s-a schimbat după 6 martie 1945, chiar dacă oficial, dr. Petru Groza declara în Consiliul de Miniștri, la 24 august 1945, în contextul declanșării grevei regale, că armata „*nu face politică*". Declarația era, în realitate, formală, ea urmărind în primul rând interzicerea activității și influenței în armată a celorlalte partide politice ale țării, în special a celor considerate reacționare - PNȚ și PNL. În realitate, „*după experiența Armatei Roșii*" - cum recunoștea însuși generalul Constantin Vasiliu-Rășcanu, ministrul de Război - în armata română în mai 1945 a fost introdus Aparatul pentru Educație, Cultură și Propagandă (E.C.P.), în esența lui aparat al Partidului Comunist, până la constituirea oficială, în 1948, a organizațiilor de partid în unități și comandamente. Un rol important în încadrarea acestuia până la „*reorganizarea armatei*", adică „*până s-o avem în mână*", cum se preciza în ședința Resortului Militar al C.C. al P.C.R. din 7 iulie 1945, au avut-o cadrele Diviziilor „Tudor Vladimirescu" și „Horia, Cloșca și Crișan", constituite pe teritoriul Uniunii Sovietice din prizonieri români, din rândul cărora, în martie 1945 a fost selectat un lot de circa 1.000 de militari, care, după ce au urmat un curs de pregătire la București, au constituit nucleul Aparatului E.C.P., la 8 mai 1945. Ulterior, după încadrarea în armata română, activiștii celor două divizii au constituit pepiniera de cadre a aparatului politic îndrumat și controlat de comuniști.

---

[166] Idem, dosar nr. 3027, f. 318.

www.ziuaconstanta.ro

La 7 martie 1945, mareşalul Malinovski şi generalul Vinogradov au ordonat „*epurarea armatei de elementele fasciste*"[167]. Până la sfârşitul lunii, în baza Legii 186/1946 pentru trecerea în rezervă a personalului activ al armatei care prisoseşte peste nevoile de încadrare, au fost trecuţi în rezervă 1 376 ofiţeri superiori, dintre care 13 generali de corp de armată, 18 generali de divizie şi 53 de brigadă[168], majoritatea indezirabili noilor autorităţi şi Comisiei Aliate de Control.

În baza Ordinului nr. 679 din 26 septembrie 1945 al ministrului subsecretar de stat pentru Marină, ofiţerii până la gradul de căpitan inclusiv au fost obligaţi să înveţe limba rusă. Serviciul E.C.P. era însărcinat cu împărţirea personalului deja înscris pe serii şi fixarea zilelor şi orelor pentru fiecare serie în parte[169].

În *Organizarea şi efectivul Marinei Regale Române în timp de pace* trimise cu adresa St.M.M. nr. 150000 din 24 decembrie 1945 C.Al.C., s-a specificat efectivul general al Marinei de 5 000 oameni, din care 490 ofiţeri, 630 maiştri militari şi subofiţeri, 3 795 soldaţi şi 85 elevi. Studiind problema repartizării personalului Marinei după grade, C.Al.C. a ajuns la concluzia că în datele asupra efectivelor trimise C.Al.C., numărul maiştrilor militari şi subofiţerilor este foarte ridicat, întrecând efectivul Marinei existent în anul 1936, cu toate că efectivul general al personalului Marinei a fost acelaşi ca şi în anul 1946, constând într-un număr de 5 156 oameni[170]. În timp ce numărul navelor militare din anul 1946 a scăzut considerabil faţă de anul 1936, o astfel de disproporţie era considerată de C.Al.C.R. că în cadrele Marinei Regale Române exista un personal considerabil de maiştri şi subofiţeri supranumerar. C.Al.C. considera că era necesar să se reducă efectivul maiştrilor şi subofiţerilor existent la acea dată la efectivul din 1936, adică 10,8% faţă de efectivul general al soldaţilor. Mai mult, ministrul subsecretar de stat al Marinei, amiralul Petre Bărbuneanu, era somat ca până la 20 ianuarie 1946 să comunice C.Al.C. ce măsuri a luat pentru reducerea numărului de maiştri şi subofiţeri[171]. În *Planul efectivului şi al organizării Marinei Regale Române pe timp de pace*, înaintat C.Al.C. cu nr. 150.000 din 24 decembrie 1945, era prevăzut un număr de 490 de ofiţeri, între care 4 amirali, 18 comandori, 44 căpitan-comandori, 112 locotenent-comandori, 146 căpitani şi 166 ofiţeri cu grade inferioare. În realitate, C.Al.C. sesiza faptul că existau 512 ofiţeri şi că efectivul ofiţerilor superiori nu a fost redus aşa cum era de aşteptat, ci din contră, a crescut. C.Al.C. opina că era necesar să se prevadă o reducere egală a efectivului după grade, astfel încât să

---

[167] Constantin Hlihor, *Armata Roşie în România. Adversar. Aliat. Ocupant. 1940-1948*, vol. I, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1996, p. 171.

[168] Octavian Roske, *Note*, în vol. Radu Ciuceanu, *Memorii, I*, p. 346.

[169] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3337, f. 290.

[170] De exemplu, dacă în 1936 în Marina Regală Română efectivul maiştrilor militari şi al subofiţerilor constituia 10,8% faţă de efectivul total al soldaţilor, în anul 1946 numărul maiştrilor şi al subofiţerilor constituia 14% în raport cu efectivul total al soldaţilor.

[171] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3211, f. 15.

www.ziuaconstanta.ro

rezulte un efectiv de ofițeri superiori repartizați în mod proporțional după grade[172].

Amenințați cu judecarea și condamnarea de către instanța judecătorească înființată la ordinul sovieticilor - Tribunalul Poporului - pentru că au luptat împotriva Uniunii Sovietice, mare parte din ofițerii trecuți în rezervă au îngroșat rândurile rezistenței armate împotriva Armatei Roșii, care a ființat pe teritoriul național încă din lunile octombrie-noiembrie 1944[173], sub forma organizațiilor de rezistență anticomunistă și antisovietică, precum „Sumanele Negre", „Haiducii lui Avram Iancu", „Mișcarea Națională de Rezistență", „Graiul Sângelui", „Vlad Țepeș I"," Vlad Țepeș II", „Organizația I", „Detașamentul general Cucu", „Dihorii" etc.[174].

A doua operațiune de purificare a armatei s-a efectuat potrivit prevederilor *Legii pentru crearea cadrului disponibil al armatei* din 19 iunie 1946. Listele de ofițeri deveniți indezirabili au fost elaborate de Direcția Superioară Politică a Armatei[175], organism nou creat după modelul aparatului politic existent și în Armata Roșie. Au fost înlăturați din rândurile cadrelor active 7 600 ofițeri și aproximativ 10 000 subofițeri[176].

În vara anului 1947, Regele Mihai a ratificat noua *Lege de organizare și funcționare a Ministerului Apărării Naționale*[177]. De asemenea, votul Adunării Deputaților a consfințit rolul și misiunea Inspectoratului General al Armatei pentru Educație, Cultură și Propagandă și al organelor sale subordonate de a conduce *„întreaga activitate educativă în armată"*[178], cele mai importante instituții și formațiuni de educație politică și culturală. Prin activitatea desfășurată de *„aparatul de educație"*, ca și prin alte forme și mijloace, oștirea era chemată *„să ia atitudine, să participe activ la rezolvarea problemelor*

---

[172] *Ibidem*, f. 18.

[173] Radu Ciuceanu, *Mișcarea Națională de Rezistență*, în *loc. cit.*, p. 242.

[174] *Ibidem*; Arh. S.R.I., fond D, dosar nr. 679, f. 41-43; A.M.R., fond Direcția Justiției Militare, dosar nr. 2830, f. 84-85.

[175] Vezi Decretul-Lege nr. 320 din 25 aprilie 1945 contrasemnat de președintele Consiliului de Miniștri și Ordinul general nr. 29 din 8 mai 1945 – care se referă la crearea Direcției Superioare pentru Educație, Cultură și Propagandă la Ministerul de Război și a aparatului de educație la unitățile și marile unități de pe front; Ordinul general nr. 113 din 2 octombrie 1945 și Instrucțiunile nr. 21 121 prin care se crea Inspectoratul General al Armatei pentru Educație, Cultură și Propagandă, o dată cu extinderea „aparatului pentru educație" la scara întregii armate.

[176] Octavian Roske, *op. cit.*, în *loc. cit.*, p. 346.

[177] Ștefan Pâslaru, *Cu privire la legile din anul 1947 de organizare și funcționare a Ministerului Apărării Naționale și armatei*, în *„Studii și materiale de muzeografie și istorie militară"*, nr. 12, 1979, p. 247-251. Legea pentru organizarea Armatei din mai 1947 copia modelul sovietic (Armata de Uscat, Aeronautica, Marina, Grănicerii, iar în teritoriu, regiunile militare). În iunie 1947, Legea pentru organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale a reorganizat după model sovietic conducerea superioară a armatei (Inspectoratele generale au fost înlocuite cu Comandamente de armată și Direcții superioare). Conducerile departamentelor și comandamentelor au fost înlocuite în vederea îndepărtării Regelui, întrucât armata avea încă un cult monarhic. Costin Scorpan, *op. cit.*, p. 556.

[178] *„Monitorul Oficial"*, Partea I, nr. 141 din 24 iunie 1947, p. 51-12.

www.ziuaconstanta.ro

sociale, politice şi culturale şi să colaboreze la ele în spirit progresist şi constructiv"[179].

Activitatea de repatriere a prizonierilor de război a fost încredinţată, la 6 iunie 1945, Comisiei pentru repatrierea prizonierilor de război, condusă de generalul Ioan Iucăl, iar după desfiinţarea acesteia, la 18 iunie 1945, Secţiei 7 Teritoriu din M.St.M., în cadrul căreia a fost înfiinţat un birou special. La Iaşi, Focşani, Vaslui, Râmnicu Sărat, Constanţa, Buzău, Sighet, Oradea, Arad şi Timişoara au funcţionat centre de primire a prizonierilor, dotate cu cele necesare pentru aprovizionarea, echiparea şi transportul acestora la domiciliu (Anexa nr. 11)[180]. Din noiembrie 1947, tratativele pentru repatrierea prizonierilor au fost duse de dr. Simion Oeriu, comisarul guvernului pentru aplicarea Tratatului de Pace şi de ambasadorul Uniunii Sovietice în România[181].

La data de 23 august 1944, Marina Regală Română avea 6 018 prizonieri[182]. O parte din membrii echipajelor navelor dezarmate la Ismail a fost internată în lagărul de la Oranki (Mânăstârca), localitate rurală situată la 60 km Sud de oraşul Nijnîi Novgorod din podişul Valdai[183].

Marina română nu a avut prizonieri căzuţi pe front. Aproape toţi cei luaţi de U.R.S.S., în pofida declaraţiei Molotov din 24 august 1944, au provenit de pe navele flotei de Dunăre chemate înşelător pentru „*cooperare*" la Ismail. Marinarii români au fost trimişi în mai multe lagăre, de unde revenirea curândă în ţară a fost condiţionată de înrolarea în Divizia „Horia, Cloşca şi Crişan", constituită pe teritoriul U.R.S.S., iar repatrierile ulterioare de înscrieri în mişcarea voluntară antifascistă, constituită anume pentru prizonieri.

Pe teritoriul U.R.S.S. s-au aflat în captivitate 38 de ofiţeri din Marină[184]. Din cei 33 de ofiţeri de marină români internaţi în lagărul nr. 7074 de la Oranki, 20 s-au înrolat în Divizia „Horia, Cloşca şi Crişan". Aceştia au fost: aspiranţii Valeriu Petcu[185], Doru Ionescu[186], Ioan Stanciu[187], Mircea Roşianu[188], Constantin Constandache[189], Ion Chivăran[190] şi Ionel Roşulescu[191], locotenenţii

---

[179] „*Glasul Armatei*", Anul III, nr. 282 din 19 mai 1947.

[180] Alesandru Duţu, *Sub povara armistiţiului. Armata română în perioada 1944-1947*, Editura Tritonic, Bucureşti, 2003, p. 157.

[181] *Ibidem*, p. 159.

[182] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3977, f. 42.

[183] Comandor (r) Mihai Chiriţă, *Prizonier de război în Uniunea Sovietică*, broşură editată de Liga Navală Română, filiala Constanţa, cu sprijinul Statului Major al Marinei Militare, Constanţa, 1999, p. 11.

[184] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3909, f. 372.

[185] Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, o dată cu echipajul monitorului „KOGĂLNICEANU".

[186] Luat prizonier pe 5 septembrie 1944, la Ismail, cu remorcherul „MUREŞUL".

[187] Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, o dată cu echipajul monitorului „KOGĂLNICEANU".

[188] Luat prizonier pe 25 august 1944, la Vâlcov, din Regimentul Geniu Marină.

[189] Luat prizonier pe 27 august 1944, la Tulcea, cu echipajul monitorului „BRĂTIANU".

[190] Idem.

[191] Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, împreună cu echipajul vedetei fluviale nr. 1.

www.ziuaconstanta.ro

Radu Reus[192], Viorel Păunescu[193], Nicuşor Marinescu[194] şi Călin Bursan[195] şi căpitanii Constantin Ionaşec, Nicolae Stoenescu, Cezar Mihăilescu[196], Grigore Marteş[197] şi Gheorghe Ene[198] - ofiţeri punte, locotenenţii Vasile Câlea[199] şi Iancu Hahui[200] - ofiţeri Echipaje, sublocotenenţii Petre Flor şi Nicolae Protopopescu, ofiţeri geniu marină şi angajatul civil tehnician T.F.F. Mogoşanu[201].

Alţi 10 s-au înscris în mişcarea voluntară antifascistă: căpitanii Dumitru Mehedinţi[202] şi Ioan Matei[203] şi locotenent-comandorii Dumitru Stanciu[204] şi Florin Bădescu[205] - ofiţeri punte (repatriaţi în anul 1948), aspirantul mecanic Nicolae Popescu[206], locotenentul mecanic Ioan Miulescu[207] (repatriaţi în anul 1948) şi căpitanul mecanic Dumitru Ciobanu[208] (repatriat în anul 1946), locotenentul Constantin Beiu[209], locotenentul Echipaje Gheorghe Marinescu[210], ulterior retras şi sublocotenentul Echipaje Vasile Mârzac[211] (repatriat în anul 1946).

Neînscrişi în mişcarea antifascistă au rămas un sublocotenent de infanterie marină, sublocotenentul (r) de infanterie marină Gheorghe Marcu, căzut prizonier în anul 1941, la Chilia Veche şi căpitanul punte Mihail Chiriţă[212] (repatriaţi în anul 1948).

În lagărul de la Ela Buga au fost internaţi aspirantul Ion T. Vasile[213], locotenentul Virgil Andronache[214], căpitanii punte Constantin Checais[215],

---

192 Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, cu echipajul monitorului „LAHOVARY".
193 Idem, cu echipajul navei „MĂCIN".
194 Idem, de la Comandamentul Forţelor Fluviale.
195 Idem.
196 Luaţi prizonieri de armata sovietică pe 2 septembrie 1944 de la Comandamentul Forţelor Fluviale, la Ismail.
197 Luat prizonier de armata sovietică pe 2 septembrie 1944, o dată cu echipajul monitorului „LAHOVARY", la Ismail.
198 Luat prizonier de armata sovietică pe 2 septembrie 1944, o dată cu echipajul monitorului „ARDEAL", la Ismail.
199 Luat prizonier pe 5 septembrie 1944, la Brăila, cu nava-şcoală „MIRCEA".
200 Luat prizonier pe 4 septembrie 1944, la Galaţi, cu staţia T.F.S.
201 A.M.R., fond 5488, dosar nr. 909, f. 363.
202 Luat prizonier pe 5 septembrie 1944 de armata sovietică, o dată cu echipajul monitorului „BASARABIA", la Ismail.
203 Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, cu o vedetă fluvială.
204 A dispărut la Periprava, la 24 august 1944, în naufragiul monitorului „CATARGIU".
205 A fost luat prizonier de armata sovietică pe 2 septembrie 1944, o dată cu personalul Comandamentului Forţelor Fluviale, la Ismail.
206 Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, cu monitorul „LAHOVARY".
207 Idem, cu monitorul „ARDEAL".
208 Idem, de la Comandamentul Forţelor Fluviale.
209 Luat prizonier pe 24 august 1944, la Chilia Nouă, de pe monitorul „KOGĂLNICEANU".
210 Luat prizonier pe 5 septembrie 1944, la Brăila, cu nava-şcoală „MIRCEA".
211 Luat prizonier la 23 august 1944, de la Detaşamentul Maritim Sulina.
212 Luat prizonier de armata sovietică pe 27 august 1944, la Tulcea, o dată cu echipajul monitorului „I.C. BRĂTIANU".
213 Luat prizonier pe 2 septembrie 1944, la Ismail, cu echipajul remorcherului „GHERDAP".
214 Luat prizonier pe 5 septembrie 1944, la Ismail, cu Flotila de Dragaj Fluvial.

www.ziuaconstanta.ro

Gheorghe Drimba[216], comandantul N.M.S. „MIRCEA" şi Ioan Dropol[217] şi căpitanul mecanic Constantin Onceanu[218].

În lagărul de la Celiabinsk a fost internat aspirantul Teodor Andronescu, rănit pe monitorul „CATARGIU", la 24 august 1944, la Chilia Nouă.

La Şantierul Mobil de pe braţul Câşliţa (în aval de Ismail) au fost reţinuţi aspirantul Gheorghe Angelescu şi căpitanul Teodor Cristache - ofiţeri mecanici, ambii evadând după 9 luni.

În lagărul de la Vorkuta a ajuns căpitan-comandorul Florian Popescu, dispărut pe 3 octombrie 1944 din Constanţa, unde făcea de serviciu la C.L.M.Fl.[219], repatriat după 1950[220].

Prin adresa nr. 11312 din 6 iunie 1945, S.S.M. propunea Comisiei Aliate de Control din România decizia ca cei 54 de ofiţeri, din care 38 aflaţi în captivitate în U.R.S.S., 8 rămaşi în Germania, 6 dispăruţi pe câmpul de luptă şi 2 dispăruţi după 23 august 1944 să fie scoşi din efectivul Marinei[221].

Căpitan-comandorul Nicolae Antonescu[222], fost ataşat naval la Berlin, locotenent-comandorul ing. Grigore Halus, membru în Comisia de recepţie materiale la Berlin, căpitanii Eugen Apostolescu Dobriceanu şi Ioan Boeru, aflaţi la studii la Politehnică, şi locotenenţii Cornel Banciu şi Valeriu Ionescu Oituz, trimişi la specializare în artilerie navală la Sasmitz (Insula Rugen din Marea Baltică), Ştefan Stoianovici şi Nicolae Valasoglu, trimişi pentru specializare ca torpilori la Flensburg (la graniţa cu Danemarca), surprinşi de evenimentele de la 23 august 1944 în misiuni peste hotare, au rămas prizonieri în Germania[223]. Întrucât ofiţerii români nu au acceptat să ia contact cu românii legionari din Germania care căutau să facă un guvern român *„în exil"*, aceştia au fost consideraţi prizonieri de război, fiind internaţi în lagăre.

La 2 mai 1945 se găseau într-un lagăr de la marginea oraşului Lübeck, alături de alţi ofiţeri de marină polonezi şi bulgari şi de 16 elevi români trimişi să urmeze Şcoala Navală a Marinei germane. La această dată ei au fost eliberaţi de trupele engleze, dar din cauza condiţiilor de război şi greutăţilor în transporturi, ofiţerii români s-au înapoiat în ţară abia în luna august 1945, fiind reîncadraţi în cadrele active ale Marinei Militare[224].

---

[215] Luat prizonier de armata sovietică pe 24 august 1944, cu Compania I Observare, la Tulcea.

[216] A fost luat prizonier de armata sovietică la Brăila, pe 5 septembrie 1944, împreună cu echipajul navei-şcoală „MIRCEA".

[217] Luat prizonier pe 5 septembrie 1944 de armata sovietică, o dată cu echipajul monitorului „BASARABIA", la Ismail.

[218] Luat prizonier pe 5 septembrie 1944, la Ismail, cu echipajul monitorului „BASARABIA".

[219] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3909, f. 645.

[220] Comandor (r) Mihai Chiriţă, *op. cit.*, p. 35-36.

[221] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3909, f. 29.

[222] Prin Decretul nr. 3206 din 15 noiembrie 1941, a fost numit ataşat naval la Berlin, acreditat şi pentru Roma. La post s-a prezentat pe 13 decembrie 1941. S-a înapoiat la Constanţa pe 21 noiembrie 1945, cu motonava „TRANSILVANIA".

[223] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3909, f. 45.

[224] Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina Română în al doilea război mondial (1939-1945), vol. III (1944-1945)*, Editura Modelism Internaţional, Bucureşti, 1998, p. 345.

www.ziuaconstanta.ro

La 18 iulie 1945 au sosit la Ploieşti, venind din U.R.S.S. cu Divizia „Horia, Cloşca şi Crişan", locotenent-comandorul Constantin Ionaşec, căpitanul Cezar Mihăilescu, locotenentul Echipaje Iancu Hahui, căpitanul Nicolae Stoenescu, locotenenţii Nicuşor Marinescu, Ionel Roşulescu, Viorel Păunescu, maiştrii principali Decăreanu şi Teodorescu, submaiştrii Răduţ şi Constantin Grăjdeanu, plutonierii Hariuc, Nicolae Tică, Vasile Ursulescu, Lache Popescu şi sergentul major A. Gavriloaei[225].

La 5 noiembrie 1945 a sosit la Bucureşti, venind din Germania cu un tren de repatriere a prizonierilor, contraamiralul (r) Paul Zlatian.

Conform prevederilor cap. IV, pct. 1, al. a din Instrucţiunile nr. 1.261.779 din 25 iulie 1945 pentru îndrumarea, cercetarea, trierea şi repatrierea prizonierilor şi ale Deciziei Ministeriale nr. 469/1945, prizonierii repatriaţi erau trimişi în concediu timp de o lună, iar cei de rezervă urmau să fie lăsaţi la vatră. Trupa era îndrumată la Cercurile Teritoriale pe raza cărora aveau domiciliu. Imediat după prezentare, toţi prizonierii repatriaţi erau trimişi în faţa unei comisii speciale. După cercetarea fiecărui caz în parte, comisiile decideau fie reprimirea în cadrele armatei, fie trecerea în rezervă, respectiv în retragere sau judecarea de către tribunalele militare sau consiliile de reformă. Pentru aplicarea acestor dispoziţiuni, la Marină amiralii şi comandorii înapoiaţi din captivitate erau cercetaţi de o comisie care funcţiona la Ministerul de Război, Direcţia Personalului, în localul Şcolii Superioare de Război, la etajul 4, în timp ce ceilalţi ofiţeri erau cercetaţi de Comitetul Marinei. Maiştrii şi subofiţerii erau preluaţi de către o comisie prezidată de contraamiralul Iacob Bălan, care funcţiona pe lângă S.S.M., Bd. Elisabeta nr. 1 iar trupa de către comisiile de pe lângă Cercurile teritoriale[226].

La 13 iunie 1945, Marina avea 54 de ofiţeri în captivitate, dispăruţi sau reţinuţi în U.R.S.S.

Mulţi dintre prizonieri s-au întors încadraţi în Diviziile de voluntari „Tudor Vladimirescu-Debreţin" şi „Horia, Cloşca şi Crişan" care au fost reintegrate în compunerea Armatei Române. Prin Ordinul de Zi nr. 31 din 16 august 1945, ministrul de Război, generalul de corp de armată Constantin Vasiliu Răşcanu afirma că *„voluntarii din aceste Divizii reintră în rândurile ostaşilor noştri cu un bogat capital de cunoştinţe şi cu o vigoare morală deosebită, pe care Ţara şi poporul pot conta în orice împrejurare"*. Pregătiţi *„la şcoala Armatei Roşii în iubirea de Ţară, democraţie şi Rege", „aceşti sinceri şi devotaţi slujitori ai democraţiei trebuie primiţi la sânul Armatei cu toată dragostea şi cu toată încrederea, deoarece ei* **au pus bazele primei trăsături de unire între Poporul Român şi cel Sovietic** [subl.n.]"[227].

---

[225] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3909, f. 608.
[226] Idem, dosar nr. 3951, f. 185-186.
[227] Idem, dosar nr. 3231, f. 182.

www.ziuaconstanta.ro

Interesant este faptul că 65 de ofițeri, maiștri și subofițeri din aceste două divizii au fost încadrați în Secțiile pentru Educație, Cultură și Propagandă de la diferitele eșaloane ale Marinei[228].

2. *Retrocedarea parțială a navelor samavolnic capturate de Armata Roșie – un act de* noblețe *din partea U.R.S.S.*

Cu adresa nr. 14594 din 25 septembrie 1945, C.Al.C.R. a făcut cunoscut St.M.M. faptul că Guvernul U.R.S.S. a hotărât să restituie Guvernului român distrugătoarele „MĂRĂȘTI" și „MĂRĂȘEȘTI", canonierele „GHICULESCU" și „STIHI", torpiloarele „ZBORUL" și „ZMEUL", submarinul „DELFINUL", vedetele torpiloare tip „Power" nr. 4, 5, 6, 7, 8, 9, vedetele fluviale nr. 1, 2, 3, șalupele hidrografice „RÂNDUNICA" și „PESCĂRUȘ", precum și 3 remorchere, 8 șlepuri, 2 șlepuri tanc, 1 ponton, 3 șalupe, 2 barcaze, 3 yachturi și docul plutitor de 1 400 tone[229].

Cu adresa nr. 21051 din 12 septembrie 1945, Ministerul de Război a aprobat completarea efectivelor cu necesarul de echipaje al navelor[230].

În Ordinul circular nr. 6 255 din 4 octombrie 1945, amiralul Petre Bărbuneanu preciza că „*Aceste nave vor forma nucleul Marinei noastre de Război viitoare, a cărei menire va fi în colaborare cu Marina Sovietică să apere interesele comune pe ape, să mențină pacea și să contribuie la prosperitatea popoarelor noastre prietene.*" Același amiral făcea un apel de suflet camarazilor și subalternilor săi, considerând că era „*de datoria comandanților și a ofițerilor numiți a echipa aceste nave ca să facă să reînvie tradiția și spiritul marinăresc de care au fost animați altădată marinarii români.*

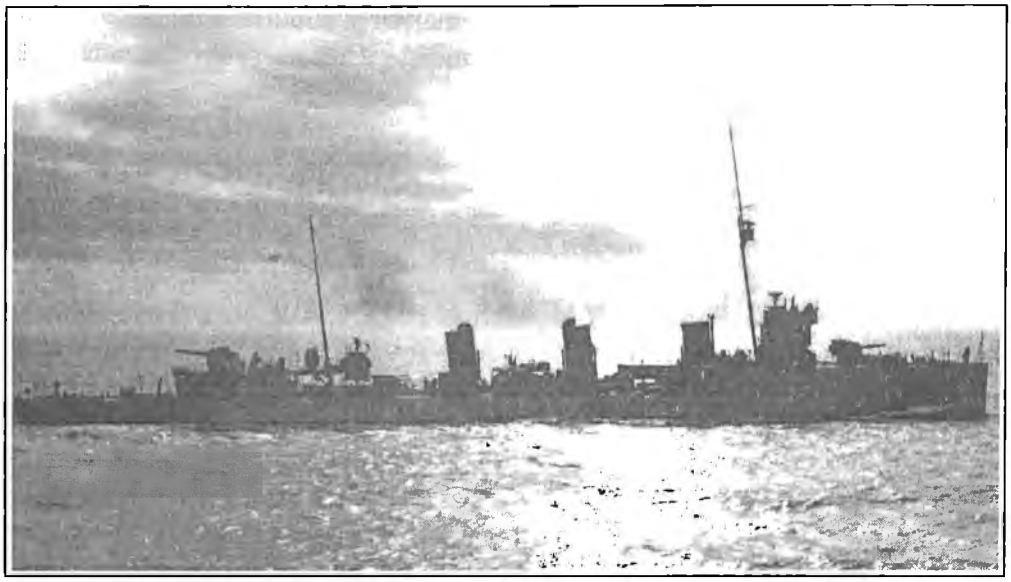
Se cere din partea tuturor în aceste timpuri grele destule sacrificii pe care eu le înțeleg și le judec că sunt greu de suportat, dar cu toții trebuie să contribuim la ridicarea acestei Marine și să o aducem la înălțimea pe care o dorește poporul democratic român. Să contribuie fiecare din toate puterile lui la cimentarea legăturilor de prietenie între Marina Regală Română și Marina Sovietică datorită cărei prietenli înjghebate a fost posibil să ni se restituie aceste nave pe care să ne sprijinim acum ca să putem să ne întărim în viitor cu concursul prietenesc al marinarilor sovietici.

[...] În acest spirit doresc să văd pe fiecare la postul său muncind cu dragoste, cu spor și cu voie bună pentru prosperitatea Marinei Regale Române democratice"[231].

---

[228] Idem, dosar nr. 3909, f. 95-98.
[229] Idem, fond 5488, dosar nr. 2904, f. 180.
[230] *Ibidem*, f. 96.
[231] Idem, dosar nr. 3269, f. 180-181.

www.ziuaconstanta.ro



Distrugător tip M

Ceremonialul predării-primirii navelor de război şi comerciale restituite României de guvernul U.R.S.S. a avut loc la Galaţi, în ziua de 12 octombrie 1945[232].

În Ordinul de Zi emis cu acest prilej, semnat de amiralul Petre Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat pentru Marină, se arăta:

Astăzi, 12 octombrie 1945, o parte din navele Marinei Regale au fost restituite României de Guvernul Popoarelor Uniunii Sovietice.

Este un fapt fără precedent în analele istoriei şi el arată generozitatea şi spiritul de amiciţie al marii noastre aliate. Acest gest va trezi un ecou profund în sufletele marinarilor români.

Ofiţeri, maiştri, subofiţeri şi ostaşi ai marinei!

Înapoierea navelor este răsplata credinţei noastre în cauza sfântă a României şi a prieteniei indestructibile dintre Marina Sovietică şi cea Română. Ea este în acelaşi timp un legământ că veţi servi cu credinţă cauza poporului şi a Regelui.

Pe navele ce luaţi în primire o Marină nouă trebuie să renască: un spirit de dreptate, de cinste, de iubire dezinteresată de ţară, de realizări democratice pe drumul binelui şi al progresului.

Pretutindeni pe unde veţi străbate cu navele voastre să fiţi soliii democraţiei româneşti şi ai noii noastre Marine.

Să trăiască Majestatea Sa Regele Mihai !

Să trăiască Guvernul şi conducătorii popoarelor Uniunii Sovietice!

Să trăiască noua Marină democratică Română![233]

---

[232] Idem, dosar nr. 2904, f. 98.

[233] Idem, dosar nr. 3269, f. 174.

www.ziuaconstanta.ro

Ceremonialul s-a desfăşurat la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI".

Predarea flotei române de război – distrugătoarele „MĂRĂŞTI" şi „MĂRĂŞEŞTI"

După semnarea proceselor verbale de restituire, navele au fost predate conform tradiţiei marinăreşti, în acordul Imnurilor sovietic şi român. Cu acest prilej, căpitanul de rangul 2 Civertkin, comandantul sovietic al detaşamentului de nave, a spus:

Îndeplinind voinţa guvernului meu şi ordinul comandantului meu, am onoarea să predau sub comandamentul domnului comandor detaşamentul de nave compus din distrugătoarele „MĂRĂŞEŞTI" şi „MĂRĂŞTI", canonierele „GHICULESCU" şi „STIHI", torpiloarele „SBORUL" şi „SMEUL", submarinul „DELFINUL", nouă şalupe rapide, două şalupe hidrografice, precum şi un mare număr de vase din flota tehnică şi comercială. Îmi exprim convingerea că aceasta o să întărească şi mai mult legăturile de prietenie între România şi U.R.S.S. spre binele popoarelor noastre.

După luarea în primire a navelor, căpitan-comandorul Reţeanu a răspuns:

În numele Majestăţii Sale Regelui şi al Guvernului Român, am onoarea a primi navele asigurându-vă de recunoştinţa ostaşilor Marinei Regale Române faţă de guvernul Uniunii Sovietice, de prietenia trainică dintre marinele noastre şi de dorinţa nestrămutată de a depune toate eforturile alături de marinarii sovietici pentru a menţine pacea şi prosperitatea popoarelor noastre prietene.

Viceamiralul Bogdenko, vicepreşedintele C.Al.C. a specificat:

„Acum, pe baza deciziei guvernului sovietic, reprezentantul Comandamentului militar naval al Uniunii Sovietice, căpitanul de rangul II Civertkin, a predat guvernului şi poporului român acest detaşament de vase. În

www.ziuaconstanta.ro

momentul acesta solemn al actului istoric de mărinimie din partea Uniunii Sovietice vreau să-mi exprim convingerea că prietenia româno-sovietică se va întări şi mai mult.

Prin acest act se deschide o pagină nouă în istoria Marinei Române.

Felicit pe ministrul subsecretar de stat al Marinei, domnul amiral Bărbuneanu, şi prin el felicit pe toţi marinarii români pentru renaşterea marinei democratice române.

Eu sper că pavilionul de război al marinei române va fâlfâi de acum înainte întotdeauna alături de pavilionul Marinei Sovietice, în lupta comună pentru binele popoarelor noastre.

Trăiască prietenia româno-sovietică, care a înapoiat marinei române aceste vase!

Trăiască prietenia dintre marinele noastre!"

La rândul său, amiralul Petre Bărbuneanu a evidenţiat:

„Actul săvârşit astăzi în prezenţa Domniilor Voastre marchează readucerea la viaţă a Marinei Regale Române, înseamnă renaşterea ei, datorită spiritului de înaltă bunăvoinţă şi largă înţelegere arătată de guvernul U.R.S.S. faţă de străduinţele poporului român, dornic de a-şi consolida şi de a-şi întări poziţia sa în rândurile popoarelor democratice şi iubitoare de pace.

Marina Regală Română porneşte astăzi pe o nouă cale, indicată de piatra de hotar înfiptă în istoricul existenţei ei.

Cele 18 nave de război ce au aparţinut marinei noastre, intrate deja în patrimoniul U.R.S.S. şi considerate ca trofee sunt restituite acum României, potrivit convenţiei semnată la Moscova la 11 septembrie 1945, între guvernul sovietic şi guvernul român. Iată un gest care demonstrează pe lângă bunăvoinţă şi solicitudine, multă încredere şi prietenie! Aceste nave vor forma pentru marina noastră punctul de plecare în dezvoltarea viitoarei flote române, care împreună cu puternica şi glorioasa flotă roşie va asigura şi va apăra, pe apă, interesele comune ale ambelor noastre ţări prietene.

Ofiţerii şi marinarii români, animaţi de sentimente de recunoştinţă faţă de U.R.S.S., vor munci cu toată râvna pentru ca noua marină să poată aduce în cel mai scurt timp aportul ei în viaţa poporului român şi în strângerea legăturilor de prietenie între Marina Română şi Marina Sovietică

În numele noii Marine Regale Române, ce-şi deschide astăzi drum spre un viitor strălucit, graţie sprijinului puternicului stat vecin şi aliat, U.R.S.S., aduc asigurarea fermă faţă de Rege, poporul român şi guvernul de largă concentrare democratică al României, precum şi faţă de guvernul Uniunii Sovietice, că Marina Regală Română va păstra eternă recunoştinţă actului săvârşit astăzi în prezenţa noastră şi va fi gata oricând să-şi manifeste sentimentele de sinceră prietenie faţă de Uniunea Sovietică, dragostea de ţară, de Rege şi de popor.

Trăiască M.S. Regele Mihai I, Suveranul României independente şi democratice!

Trăiască Generalissimul Stalin!

www.ziuaconstanta.ro

Trăiască noua Marină Regală Română!

Trăiască în veci prietenia trainică între poporul român şi popoarele Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice!"

Galaţi, 13 octombrie 1945 – predarea flotei române de război. De la stânga la dreapta – Neculai Ignat, prefectul judeţului Covurlui-Galaţi; Constantin Mîrza, primarul municipiului Galaţi; generalul de corp de armată Costin Ionaşcu, şeful Statului Major General; Gheorghe Gheorghiu-Dej, secretar general P.C.R. şi generalul Constantin Vasiliu Răşcanu, ministru de Război

După încheierea ceremoniei, înalţii oaspeţi au vizitat navele[234]. Apoi întreaga asistenţă a coborât pe cheu şi s-a instalat la tribuna oficială, înconjurată de o mulţime impresionantă.

Dr. Petru Groza, preşedintele Consiliului de Miniştri a spus:

„Păşim pentru prima dată pe pământul Galaţilor. Sunt fericit că programul de astăzi, care a prilejuit această sosire a noastră la Galaţi, a putut să se înfăptuiască, devenind realitate.

Iubiţi prieteni din Galaţi,

Sub ochii noştri s-a petrecut un război crâncen; aţi cunoscut cu toţii devastările lui înspăimântătoare; aţi văzut rezultatele tragice ale unei mentalităţi bolnave, care propovăduia ura, şovinismul rasial şi tot ceea ce se poate numi doctrina fascisto-hitleristă.

---

[234] *„Marea Noastră"*, Anul XIV, nr. 7-10, iulie-octombrie 1945, p. 90.

www.ziuaconstanta.ro

Galați, 13 octombrie 1945 – predarea flotei române de război. De la stânga la **dreapta – A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S.** în România; Dr. Petru Groza, **prim-ministrul României și Emil Bodnăraș**, secretar general al Președinției **Consiliului de Miniștri**

Timpul trece repede. Nu vom releva tot ce s-a petrecut. Accentuez însă că suntem fericiți de a fi văzut și ziua de astăzi, fiindcă ea va constitui o nouă piatră, care marchează pe drumul propășirii un pas important spre prosperitatea viitoare, o prosperitate din care vă veți împărtăși și voi, prieteni din Galați. Așezați pe meleagurile acestei Dunări, veți putea beneficia de rodul muncii voastre și de rodul popoarelor muncitoare din bazinul dunărean, care își vor trimite produsele muncii lor pe undele acestei Dunări, pentru a le schimba între ele.

Avem înainte imaginea minunată a acestei prosperități. Valurile Dunării au purtat atâția ani epavele unităților distruse în acest război și cadavrele jenfelor fascismului și hitlerismului, care au produs atâta vărsare de sânge, atâtea stingeri de vieți nevinovate.

Vasele marinei noastre, sosite astăzi aici, sunt și ele solii acestei epoci viitoare de pace; sunt și ele martore că alături de noi în Răsărit avem un uriaș și puternic vecin în popoarele Uniunii Sovietice, care după cum în război, în actul final ne-au ajutat ca să ne reîntregim cu Ardealul de Nord hotarele Țării, tot astfel ne ajută să pășim la muncă constructivă.

www.ziuaconstanta.ro

Datorită marii prietene vecine avem la îndemână deci din nou mijloace de transport dunărean, de a face import-export pe căile maritime.

Ni s-a făcut astfel posibil să construim o bază de plecare în reconstrucția economică a țării noastre, asigurând aprovizionarea cu mărfuri prime, distribuția produselor și - cum spuneam - schimbul producției între țări.

Este această zi în calendarul vieții noastre de popor și în calendarul vostru, popor din Galați, o sărbătoare. Noi o păstrăm în inimile noastre și facem legământul că zi cu zi și ceas cu ceas să gândim la această mărinimie, la această generozitate a Generalissimului Stalin.

Noi asigurăm Guvernul Uniunii Sovietice că ne vom strădui ca prietenia noastră, răsărită din recunoștința adâncă a poporului român, să nu fie zdruncinată niciodată. Noi vom lupta și vom munci pentru ca în locul unei lumi de ură și de șovinism, să creem o lume de pașnică convieţuire între popoarele conlocuitoare din România și între acestea și popoarele vecine.

Lupta și munca noastră nu va fi ușoară. Suntem conștienți de acest lucru. Dar o dată începută această luptă vă asigurăm că va fi dusă înainte, până vom crea ceea ce vrem, o dreptate socială, o rânduială într-adevăr democratică, într-o țară fericită, liberă, bună mamă a tuturor fiilor care locuiesc în ea și care muncesc pentru prosperitatea ei, o Țară care se va înscrie în istorie ca România liberă, independentă și democratică".

Gheorghe Tătărescu, vicepreşedinte al Consiliului şi ministru al Afacerilor Străine a precizat:

„Ziua de astăzi cred că va rămâne pentru întotdeauna în amintirea poporului nostru.

Vasele noastre de război și vasele marinei comerciale au fost restituite poporului român.

Cred că este pentru prima oară în istoria războiului când învingătorul restituie învinsului armele cu care i-a adus moartea și pustiirea. Miracolul a fost cu putință grație prieteniei sovieto-române.

Este bine ca în ceasul acesta Țara întreagă să știe ce a însemnat până astăzi această prietenie.

Un act de demență săvârșit împotriva simțămintelor poporului nostru a dus Țara aceasta pe drumul agresiunii împotriva popoarelor sovietice.

Dar a venit un ceas în care înțelepciunea și patriotismul Regelui, unit cu patriotismul și cu spiritul de jertfă al poporului, au pus capăt acestui act de nebunie.

Poporul și Armata s-au alipit de armata sovietică și împreunându-și jertfele au plecat cu avânt să lupte pentru eliberarea țării și pentru eliberarea omenirii.

În ziua aceea s-a închegat prietenia sovieto-română. Ce ne-a dat până astăzi această prietenie?

Aveam un vis, aveam o dorință, ca urmările nefericite ale dictatului de la Viena să fie înlăturate, grație prieteniei sovieto-române, ne-am putut înapoia la

www.ziuaconstanta.ro

Cluj unde am putut înfige din nou stindardul Ţării pe graniţele eterne ale Transilvaniei.

Am dorit să fim asociaţi la marea luptă pentru eliberarea popoarelor şi ni s-a făcut cinstea să mergem alături de glorioasele Armate Roşii până în ceasul biruinţei finale. În ceasul acestei biruinţe Neamul nostru a fost prezent.

Am mai dorit după terminarea luptei ca Armatele noastre să se reîntoarcă în Ţară. Şi iată, prin prietenia sovieto-română Armatele noastre sunt la garnizoanele lor şi cei care nu şi-au văzut familia sunt astăzi la vetrele lor.

Am dorit un act de preţuire a jertfelor noastre, a tuturor sforţărilor făcute în acest război de Neamul Nostru. Punerea pe pieptul Marelui Nostru Rege a celei mai înalte distincţii sovietice a pecetluit curajul şi devotamentul Suveranului nostru şi toate jertfele Armatei noastre.

Am dorit apoi ca prizonierii noştri să se înapoieze la familiile lor şi datorită aceleiaşi prietenii sovieto-române, prizonierii noştri încep să sosească la vetrele lor; aţi simţit cu toţii, cei care aveţi rude, copii, fraţi, această bucurie a reîntoarcerii celor dragi la căminele lor.

Dar au venit şi pentru noi zile grele: criza economică, agravată de o secetă fără precedent. Ne simţeam trăind greu şi atunci am strigat după ajutor. Şi strigătul acesta a fost auzit.

Graţie prieteniei sovieto-române putem afirma astăzi că am scăpat de spectrul foamei.

Prin prietenia sovietică ni s-au uşurat apoi clauzele Convenţiei de armistiţiu.

Flota noastră, marina noastră de război şi marina noastră comercială sunt astăzi din nou în patrimoniul ţării noastre.

Iată ce ne-a dat această prietenie până astăzi.

Dar nu numai atât: ştiţi cu toţii că a avut loc săptămânile trecute o mare conferinţă la Londra. Şi acolo interesele neamului nostru au fost apărate de glasul Uniunii Sovietice. A fost vorba acolo de guvernul ţării. Reprezentantul Uniunii Sovietice a luat apărarea guvernului nostru fiindcă era convins că apărând guvernul ţării el apără ţara însăşi.

A fost vorba apoi acolo de interesele ţării noastre. Şi interesele acestea au fost apărate prin glasul reprezentantului Uniunii Sovietice.

Prietenia româno-sovietică este astfel prezentă şi se manifestă oriunde este un interes al Neamului de susţinut şi de apărat.

Iată de ce să strigăm azi mai tare decât oricând: Trăiască prietenia româno-sovietică!"

La rândul său, ministrul Gheorghe Gheorghiu-Dej a menţionat:

„În afară de cadrul sărbătoresc al solemnităţii de azi, prilejuită de înapoierea vaselor comerciale şi de război ale marinei noastre, de către guvernul Uniunii Sovietice, noi mai sărbătorim şi un mare succes politic al guvernului Petru Groza.

www.ziuaconstanta.ro

Este în afară de orice îndoială că numai un guvern care se bucură de încrederea Uniunii Sovietice putea obține restituirea unor vase înarmate, care au fost trimise pentru a răspândi moartea și a pustii teritoriile unui stat vecin.

Să nu uitați nici o clipă împrejurările în care această mică flotă de război era trimisă de guvernul trădător și criminal al lui Antonescu să atace popoarele pașnice ale Uniunii Sovietice, sprijinind astfel atacul mișelesc al Germaniei hitleriste.

Am pricinuit - trebuie să recunoaștem cu toții - mari pagube Uniunii Sovietelor; am cauzat acolo multe suferințe. Iată pentru ce mărinimia guvernului sovietic apare cu atât mai mare cu cât guvernul sovietic a ținut să facă o deosebire categorică între poporul român și clica lui Antonescu.

Prin înlăturarea regimului Antonescu s-au ivit zorile unei noi vieți pentru poporul nostru. Flota comercială și flota de război restituite în împrejurările de care am vorbit - deși după toate drepturile și după toate legile războiului aceste vase trebuiau să rămână Uniunii Sovietice ca trofee luate de la inamic - vor contribui la întărirea prieteniei dintre poporul nostru și popoarele Uniunii Sovietice; ele vor contribui la intensificarea transporturilor țării noastre, ceea ce este de o mare importanță în opera de refacere a țării, de lecuire a rănilor provocate de război. Iar rănile acestui război sunt adânci.

Mai întâi de toate trebuie să reclădim ceea ce dușmanii țării noastre au distrus. Munca aceasta uriașă de reconstrucție trebuie să găsească întregul popor unit într-o sforțare uriașă, nu numai pentru a reface astfel încât să creem condiții de progres pentru această țară, stăpânită ani de-a rândul de cercurile reacționare, care a ținut poporul nostru în condiții inferioare din punct de vedere politic, economic și social".

Oaspeții s-au îndreptat apoi spre Prefectura județului Galați unde a avut loc o masă comună. În acest cadru, dr. Petru Groza a subliniat:

„În această zi de sărbătoare, care constituie pentru noi toți încă o verigă în lanțul care ne încheagă, pentru a rămânea în veșnică prietenie spre fericirea popoarelor noastre, o prietenie care se făurește de câtva vreme zi de zi și ceas de ceas, constatăm cu toții cum această prietenie se întrupează în fapte care vorbesc clar.

După dezastrul războiului și după trista aventură în care am fost târâți, în urma unei nopți pline de întuneric, iată că s-au ivit zorile unei epoci mai bune. Această trecere de la o noapte îngrozitoare la o zi atât de luminoasă s-a desfășurat sub ochii noștri în așa fel cum istoria rareori o arată.

Văzând astăzi cum pluteau pe apele Dunării aceste unități de război, înaintea ochilor noștri sufletești s-a petrecut și drumul pe care aceste vase l-a făcut până au ajuns aici. Și ni se părea o trezire frumoasă după un vis urât. Iar solemnitatea predării vaselor, în această caldă atmosferă de prietenie, a simbolizat încă o dată înțelegerea dintre ambele părți, rezemată pe hotărârea lor de a continua pe acest drum al prieteniei, înfruntând toate greutățile care se pun în calea unei astfel de colaborări.

www.ziuaconstanta.ro

Suntem conştienţi că duhurile rele ale nopţii ce a trecut plutesc încă prin văzduh.

Suntem după ziua de astăzi şi mai încrezători în biruinţa noastră, pe drumul adevăratei democraţii, aducătoare de propăşire şi de fericire pentru toate popoarele iubitoare de pace.

Şi în momentele acestea de sărbătoare noi avem în suflet pe aceia datorită cărora ne bucurăm cu toţii de această zi; avem în sufletul nostru pe marea noastră vecină Uniunea Sovietică, pe popoarele acestei grandioase vecine, pe guvernul Uniunii Sovietice în frunte cu Generalissimul Stalin şi preşedintele Kalinin. Preşedintele Uniunii Sovietice şi Generalissimul Stalin sunt acei pentru care eu acum îmi îngădui să ridic paharul, urându-le sănătate pentru binele popoarelor pe care le conduc cu atâta dibăcie, energie şi succes, conduse fiind aceste popoare ieri spre victoria în război, azi spre victoria păcii".

Ambasadorul extraordinar şi plenipotenţiar al U.R.S.S., A.I. Kavtaradze a spus:

„Am o bucurie sinceră că predarea flotei guvernului român şi poporului său n-a fost redusă la o simplă formalitate, ci a fost prilejul unei exprimări de sentimente sincere atât din partea guvernului, a personalului de comandă şi a marinarilor, cât şi din partea maselor populare care au înconjurat azi tribuna. Sunt bucuros să comunic aceasta guvernului meu şi să-i expun câtă recunoştinţă sinceră şi ce imensă bucurie au însoţit azi actul predării flotei poporului român şi guvernului său.

Vreau să exprim ferma mea convingere că aceste catarge ale navelor româneşti pe care, de azi înainte, fâlfâie cu mândrie pavilionul naţional românesc, vor marca o dată istorică în relaţiile noastre de prietenie. Vreau în acelaşi timp să-mi exprim cea mai profundă urare ca această prietenie să se întărească, să se dezvolte şi să înflorească. Vreau să spun că noi, oamenii sovietici, ne-am bazat şi ne bazăm pe principiul „cuvântul fără fapte este un cuvânt mort". Aceasta ne-a învăţat marele Lenin, aceasta ne-a învăţat şi ne învaţă marele Stalin. În munca noastră, în politica noastră, am respectat întotdeauna acest principiu, am învins întotdeauna inimile popoarelor.

Noi reuşeam să transformăm o prietenie de vorbe într-o prietenie de fapte. Noi învingeam prin fapte şi nimeni nu poate să spună că la noi cuvintele nu corespund faptelor.

La începutul războiului, conducătorul nostru a spus: „Victoria va fi a noastră" şi – după cum ştiţi – aceste cuvinte n-au rămas nişte cuvinte aruncate în vânt. În toiul războiului, el a spus că steagul libertăţii va fi ridicat deasupra Berlinului, că fiara fascistă trebuie să fie nimicită în însăşi vizuina ei. Eu personal am fost în această vizuină, în aşa numitul Cancelariat imperial al lui Hitler unde, în subsol, zăceau planurile sângeroase împotriva omenirii. Acum, acolo nu e decât gunoi compus din tot felul de boarfe - începând cu decoraţiile generalilor şi ofiţerilor până la ghetele deformate ale lui Goebbels cel strâmb. Cuvintele conducătorului s-au realizat: fiara a fost ucisă în vizuina ei şi n-a rămas decât zgura istoriei.

www.ziuaconstanta.ro

Am semnat Convenția de la Potsdam. Au fost cuvinte semnate de mâna noastră și de mâinile aliaților noștri. Aceste cuvinte noi le-am tradus în fapte. Comisarul nostru al poporului pentru Afacerile Străine a apărat ferm și hotărât deciziile luate la Potsdam. Se vede că unii au fost de altă părere în această privință și de aceea eșecul Conferinței de la Londra a fost aruncat de pe capul celui bolnav pe cel sănătos. Dar un ac nu se ascunde într-un sac. În cele din urmă adevărul triumfă întotdeauna. Și în cazul acesta, lumea a aflat adevărul despre Conferința de la Londra.

Când s-a împrăștiat ceața sângeroasă a războiului, noi am spus: „Noi vom avea o puternică și sinceră prietenie cu poporul român". Noi știm că moartea care plutea deasupra pământului în timpul războiului a atins cu aripa ei mica voastră țară. Ea avea nevoie de sprijin și de prietenie. Noi, marea noastră țară, nu urmărim prin această prietenie nici un avantaj material și cred că am transformat într-o cauză foarte utilă cuvintele noastre cu privire la solemnitatea de azi, ea este una din urmările acestui fapt.

Sunt convins că vor mai fi multe fapte care vor ilustra prietenia noastră puternică și că nici o uneltire a dușmanilor noștri nu va rupe prietenia dintre popoarele sovietice și poporul român, prietenie legată prin sângele fiilor și fraților noștri. Asemenea legături nu pot fi rupte niciodată. Această prietenie se transformă în acte pentru binele ambelor țări, grație faptului că în fruntea poporului român stă un guvern din care fac parte fiii lui cei mai buni, guvern care poartă cu onoare și demnitate numele de guvern democratic.

Ridic paharul în sănătatea lui Petru Groza - marele democrat al contemporaneității și al guvernului!"

În cuvântul său, generalul Constantin Vasiliu-Rășcanu, ministrul de Război a subliniat:

„Armata română a trăit astăzi clipa de mare înălțare sufletească, clipe în care s-au produs fapte la înălțarea căreia cu greu ne putem ridica gândul.

Într-adevăr, dacă ne gândim noi temeinic asupra cuvintelor pe care le-a spus astăzi domnul vicepreședinte al Consiliului de Miniștri, Gheorghe Tătărescu: „Când s-a mai pomenit vreodată ca o armată învingătoare să lase învinsului armele sale, acelea cu care acesta a căutat să-i provoace răni adânci", atunci trebuie să constatăm că este o minune ceea ce s-a petrecut, căci nu s-a putut concepe în trecut să existe vreo armată care să facă un asemenea lucru.

Iată deci că această minune s-a înfăptuit în zilele noastre iar beneficiarii cei mari am fost noi, armata română.

Ne întrebăm dacă cu adevărat aceasta este o minune, care trebuie să fie atunci sufletul armatei românești? Din ce este format pentru ca să se poată ridica până la această dumnezeiască faptă? Și dacă într-adevăr spunem despre ceva că este frumos, despre acest suflet putem spune cu toată sinceritatea că este sublim. Ostașul român a simțit dărnicia Armatei Roșii: această armată l-a luat alături de ea, l-a primit să se înfrățească cu ea pe câmpul de luptă, atât la jertfe

www.ziuaconstanta.ro

cât şi la bucurii şi a dat prilejul ca să se poată să se numere printre cei care au contribuit la marea victorie finală.

Astăzi trăim unul din momentele fericite: noi care am mers totdeauna pe calea dreaptă, cu convingerea că locul nostru este alături de Armata Roşie, astăzi am avut ocazia să constatăm că această credinţă a noastră a fost justificată, fiind întărită prin faptele de care ne-a vorbit adineauri domnul Ambasador.

Pentru noi, această legătură strânsă de prietenie cu Armata Roşie constituie cea mai mare satisfacţie, pentru că astăzi acei reacţionari pot să se ruşineze iar cei care stăteau la îndoială desigur că vor porni alături de noi pe drumul pe care am apucat de mult.

Armata română este recunoscătoare Armatei Roşii. Încontinuu noi ne-am împărtăşit din bunătatea ei. Slava care s-a adus armatei române prin ordinele de zi date de la Moscova de Generalissimul Stalin sunt încă o evidenţă a marelui suflet şi a marii preţuiri pe care a avut-o Armata Roşie faţă de armata română.

Şi iată, acum, după ce a reînviat complet aviaţia şi armata de uscat, astăzi se dă viaţă unei alte părţi a armatei noastre, Marina.

Domnul amiral Bărbuneanu poate, cu fruntea sus, să spună: De astăzi veţi putea privi către marinarii mei care vor duce pe întinsul mărilor tricolorul românesc şi vor face ca din nou să se cunoască sufletul şi isprăvile poporului român.

Plin de recunoştinţă şi de admiraţie pentru Armata Roşie şi pentru conducătorii ei, care întotdeauna şi-au arătat mărinimia faţă de ostaşii armatei române, prin mine ostaşii români închină pentru Armata Roşie şi o asigură că de acum înainte nimic nu ne mai poate despărţi, drumul nostru fiind pe veci alături de Armata Roşie.

Pentru Armata Roşie!"

Ministrul subsecretar de stat pentru Marină, amiralul Petre Bărbuneanu a continuat:

„În această atmosferă de cordialitate, în această zi de adevărată sărbătoare a Marinei noastre, constat o dată mai mult că relaţiile camaradereşti şi de prietenie între Marina Sovietică şi Marina Românească se adâncesc şi se întăresc zi de zi. De altfel, dacă aruncăm o privire în trecut, vom vedea că aceste relaţii au o adâncime apreciabilă.

Astfel, în 1877, în războiul contra Turciei, mica flotă română, aşa cum era pe atunci, a colaborat în condiţii admirabile cu flota rusă. Navele române „ŞTEFAN CEL MARE", „ROMÂNIA", „FULGERUL", „RÂNDUNICA", „SĂGEATA" au adus servicii imense flotei ruse, făcând recunoaşteri, executând baraje, torpilând un monitor turcesc şi mai ales transportând trupe şi provizii. În aceste acţiuni comune, bateriile române au colaborat prin trageri deasupra navelor turceşti.

În 1902, crucişătorul „ELISABETA" face o vizită de complimentare la Sevastopol. Legăturile între cele două Marine sunt din ce în ce mai strânse.

www.ziuaconstanta.ro

În 1905, cuirasatul rusesc „POTEMKIN" a ancorat la Constanța pentru a se aproviziona cu alimente. Cu această ocazie autoritățile românești au sfătuit echipajul revoltat să debarce în România oferindu-le o bună primire, ospitalitate și libertate. Este un prim contact la originea legăturilor democratice între poporul rus și cel român.

În campania din 1916-1918, atunci când Europa întreagă și-a unit pentru întâia oară forțele pentru a înfrunta tendințele imperialiste ale Germaniei, flota română alături de cea rusă a operat cu succes contra forțelor navale austro-ungare și germane. E suficient să amintim acțiunea celor 4 canoniere tip Kubanetz, care în colaborare cu monitoarele, vedetele și canonierele române au susținut operațiunile armatelor ruso-române în Dobrogea. Apoi operațiunile combinate de minare, de la Corabia în josul Dunării, la gura Siretului, gura Prutului, Pătlăgeanca și Sulina au zădărnicit operațiunile inamicului și au produs pierderi în flota sa fluvială.

Peste tot, spiritul de perfectă camaraderie și frăție de arme ruso-român s-a afirmat, demonstrând o colaborare armonioasă.

În primăvara anului 1918, nemții călcând, ca totdeauna de altfel, angajamentele luate în legătură cu Armistițiul încheiat cu România, au luat de la Reni cu forța un submarin rusesc, care băgase spaima în flota austro-ungară și l-au transportat la Brăila. Toate protestele mele au rămas fără rezultat. Mai târziu, în 1919, am urmărit acest submarin și la Budapesta fără a-l putea găsi. Satisfacția a oferit-o însă zdrobirea imperialismului german, reeditată și astăzi de forțele armate ale Uniunii Sovietice, ale Americii și Angliei.

La 23 august 1944, dată care reprezintă hotărâtoarea schimbare în istoria României, prin condițiile de Armistițiu este prevăzută acceptarea colaborării noastre la războiul contra blocului hitlerist. Flota română intră în acțiune pe Dunăre contra navelor germane, care caută să se retragă înspre Turnu Severin, precum și contra forțelor terestre care încercau să se unească cu cele aflate în Bulgaria. Monitoarele, câteva vedete și remorchere au întreprins acțiuni care au zădărnicit planurile germane, au capturat nave și au făcut prizonieri.

De la această dată, relațiile dintre Marina sovietică și Marina română intră pe un nou făgaș, așa încât astăzi evenimentul fericit ale renașterii Marinei Regale Române ne găsește în deplină armonie și prevestește un viitor de muncă și prietenie constructivă, atât de dorită de ofițerii și marinarii români.

Ca și întreaga armată română, Marina a pornit și s-a angajat temeinic pe drumul democratizării, cu un entuziasm care lasă să se întrevadă realizarea grabnică a unui ideal comun Marinelor noastre.

Noua orientare nominalizează astfel raporturi care vreme de ani și ani de-a rândul au fost părăsite datorită unei politici nenorocite dusă de anumiți conducători ai țării noastre. Din fericire pentru noi, barierele s-au sfărâmat și puternicul stat al Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice ne-a oferit sprijin nemărginit pentru reconstruirea țării și pentru munca ce va aduce adevărata fericire poporului român.

www.ziuaconstanta.ro

În repetate rânduri am avut convorbiri cu domnul viceamiral Bogdenko cu privire la restituirea navelor de război, găsind întotdeauna la Domnia Sa o deplină înțelegere și sprijin.

În luna august 1945, când domnul general Răşcanu, ministrul de Război, a fost în delegație la Moscova, eu l-am rugat să pună în discuție şi chestiunea restituirii navelor Marinei Române, iar domnia sa a obținut din partea Guvernului Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste şi chiar din partea Generalissimului Stalin rezolvarea principială a acestui deziderat.

La 15 august 1945 am primit din partea şefului Comisiei Aliate de Control asigurarea că realizarea dorinței noastre nu va întârzia. Iar când delegații guvernului român în frunte cu dl. prim ministru dr. Petru Groza s-au înapoiat de la Moscova, în luna septembrie 1945, restituirea navelor ne-a fost anunțată oficial, umplând de bucurie sufletele marinarilor români.

Vom fi veşnic recunoscători pentru aceasta guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, care oferă generos posibilitatea de afirmare Marinei noastre.

Mulțumim, de asemenea, dlui prim ministru dr. Petru Groza şi dlui general Răşcanu, ministru de Război, pentru sprijinul ce ne-au dat spre a putea pune bazele unui început de Marină nouă.

Marina Regală Română, mândră că poate păşi spre progres pe terenul solid al unei colaborări cu Marina Sovietică, îşi propune a deschide o eră nouă de muncă pe terenul democrației. Dezbrăcați de orice alt sentiment decât al iubirii de patrie, marinarii vor lupta cinstit şi hotărât pentru ca Marina cea nouă să fie pusă numai în slujba intereselor poporului român".

Gheorghe Tătărescu, vicepreşedintele Consiliului de Miniştri şi ministrul Afacerilor Străine a adăugat:

„Voiesc să rostesc un cuvânt – un cuvânt de precizare a însemnătății acestei zile, care va rămâne în analele Marinei noastre, a Armatei noastre şi a poporului nostru.

Astăzi, pe cheurile Dunării a asistat la această sărbătoare întreaga țară - a asistat poporul şi guvernul şi a asistat nevăzut Regele nostru.

Navele care poartă de acum înainte la pupa pavilionul românesc au fost primite de către Marina noastră Regală „în numele Regelui şi al Guvernului şi al Țării". De departe, ochii Regelui au putut să vadă primirea navelor noastre militare şi e firesc să fie aşa: acolo unde e țara şi unde e Guvernul țării, acolo sunt şi ochii Regelui. Iată de ce ziceam că neamul întreg a asistat astăzi la această biruință a prieteniei sovieto-române. De altfel, potrivit tradițiilor noastre, acolo unde este Guvernul poporului, acolo este şi Regele.

A fost mare această sărbătoare a neamului nostru. Ea a emoționat până la lacrimi pe toți cei care au fost părtaşi.

Noi am trăit astăzi o pagină de istorie. Un capitol de istorie s-a închis, un altul a fost deschis.

Poporul nostru, domnule Ambasador, poporul nostru crede în această prietenie cu Uniunea Sovietică. Vedem roadele prieteniei azi şi suntem convinşi

www.ziuaconstanta.ro

că mâine mai mult decât azi, prin această prietenie, ne vom întări şi vom prospera.

Ne-aţi vorbit, domnule Ambasador, de Conferinţa de la Londra. Noi, românii, am urmărit de aproape această conferinţă şi în această clipă cred nimerit să răspund la o întrebare care mi s-a pus azi aici: de ce a răsunat aşa de tare la Conferinţa de la Londra glasul Uniunii Sovietice? Voi spune de ce şi sunt fericit să aduc cu acest prilej un omagiu de recunoştinţă reprezentanţilor Armatei Sovietice.

Cuvântul Uniunii Sovietice a răsunat tare la Londra şi de acolo pretutindeni în lume fiindcă prin glasul domnului Molotov vorbeau toţi morţii din acest război al popoarelor sovietice.

A fost un timp în acest război în care toate sforţările de luptă împotriva tiraniei hitleriste au fost purtate aproape numai de popoarele sovietice. A fost un timp în care toate atacurile hitlerismului au fost suportate aproape numai de soldaţii sovietici şi de popoarele sovietice.

Graţie acestei eroice rezistenţe care a dat putinţa Naţiunilor Unite să-şi pregătească ofensiva, graţie acestei rezistenţe s-a putut pregăti asaltul final şi biruinţa omenirii împotriva hitlerismului.

Zece milioane de vieţi sovietice s-au jertfit pentru această victorie finală. Popoarele sovietice au dat astfel maximum de jertfă de sânge pentru a asigura victoria popoarelor libere.

Morţii vorbesc tare.

Iată de ce glasul comisarului Afacerilor Străine, Molotov a răsunat tare la Londra şi a fost auzit de întreaga omenire. L-am auzit şi noi aici apărând interesele ţării noastre. Eu unul mulţumesc domnului ambasador Kavtaradze care a făcut ca şi la această sărbătoare să răsune din nou ecoul său.

Mulţumesc apoi domnului ambasador Kavtaradze în numele tuturor colaboratorilor din Guvernul prezidat de dl. dr. Petru Groza pentru aprecierile şi preţuirile sale.

Noi vom continua să mergem pe drumul cel drept pe care l-am trasat din primul ceas în care am luat frânele Guvernului şi răspunderea faţă de ţară. Rămânem mai departe în slujba ţării, înţelegem să rămânem mai departe în slujba Coroanei.

De la drumul acesta nu ne vom abate.

Fiecare dintre noi şi toţi laolaltă avem conştiinţa a ceea ce reprezentăm în ţara aceasta. Nici unul dintre noi care slujim astăzi cu credinţă ţara şi Coroana, nici una din forţele care s-au coalizat în jurul Guvernului nostru nu sunt produs al accidentelor şi nici al aventurilor: suntem izvorâţi din năzuinţele ţării şi în slujba acestor năzuinţe ne vom face datoria până la capăt.

Şi rămânând astfel în slujba ţării şi a Coroanei înţelegem să rămânem în slujba prieteniei sovieto-române.

Cu gândurile şi cu hotărârile acestea vom lucra, vom lupta şi vom birui!

Ridic paharul meu pentru prietenia sovieto-română!"

În cuvântul său, Ştefan Voitec, ministrul Educaţiei Naţionale, a subliniat:

www.ziuaconstanta.ro

„Când acum o lună am aflat la Moscova de la dl. prim ministru Petru Groza şi de la dl. vicepreşedinte al Consiliului, Gheorghe Tătărescu, că guvernul sovietic, în afară de celelalte avantaje, a oferit guvernului român înapoierea flotei noastre maritime şi comerciale, am simţit, privind steagul sovietic fluturând deasupra străvechilor turnuri ale Kremlinului, cât de generoasă este prietenia şi cât de mare este încrederea Generalissimului Stalin şi a popoarelor sovietice în poporul român. Dar să ştim domnilor: această prietenie şi această încredere nu pot fi garantate decât prin practica unei democraţii reale în această ţară, printr-o democraţie reală pe care o reprezintă forţele muncitoreşti unite în Frontul Unic alături de celelalte forţe reale democratice din Guvernul Petru Groza, de largă concentrare democratică.

Pentru prietenia neclintită între noi şi popoarele sovietice, eu ridic paharul meu!".

În încheiere, primul ministru Petru Groza a conchis:

„Ceasul plecării noastre din Galaţi a sosit. Dar nu putem să părăsim acest oraş care ne-a găzduit astăzi fără să spunem un cuvânt de mulţumire celor care ne-au primit cu atâta însufleţire.

Galaţi, 13 octombrie 1945 – retrocedarea navelor militare româneşti. De la stânga la dreapta: Neculai Ignat, prefectul judeţului Covurlui-Galaţi, dr. Petru Groza, prim-ministrul României, A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S. în România şi Constantin Mîrza, primarul municipiului Galaţi

Rog pe dl. prefect al judeţului Covurlui, precum şi pe dl. primar al Galaţiului să primească adânca noastră mulţumire pentru calda primire ce

www.ziuaconstanta.ro

ne-au făcut şi să transmită şi poporului din Galaţi şi din acest judeţ mulţumirile noastre pentru faptul că au subliniat prin manifestaţii grandioase actul solemn de azi.

Să se ştie că noi suntem hotărâţi să mergem înainte pe drumul trasat de interesele şi numai de interesele acestui popor muncitor.

Apelăm la el să ne însufleţească mereu cu sublinierile lui pentru a ne întări spre noi realizări şi pentru a ne întări spre a face faţă sarcinilor care însă nu mai aşteaptă.

Noi ne gândim cu dragoste la acest popor şi ridicăm un cuvânt în sănătatea lui.

Tot acum îmi permit, ca încheiere, să ridic paharul meu pentru avansarea în grad a domnului viceamiral Bogdenko, avansare acum de curând primită şi de care eu de abia în acest moment am aflat.

Îi adresez rugămintea să transmită camarazilor marinari, cei de faţă şi cei de departe, din glorioasa marină sovietică, şi îndeosebi acelora din marina sovietică a Mării Negre, adânca noastră mulţumire pentru promptitudinea cu care au executat hotărârea guvernului sovietic, pentru grija mai mult decât camaradereasca cu care au predat aceste unităţi, văzând cu ochii noştri astăzi la faţa locului toate detaliile grijilor de a da aceste unităţi în perfectă stare.

A fost un gest în plus de generozitate din partea acestor marinari şi ofiţeri sovietici.

Să strigăm cu toţii: Să trăiască!"

Cu prilejul retrocedării navelor româneşti de către guvernul U.R.S.S., Direcţia E.C.P. a trimis amiralului Petre Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat al Marinei, următoarea telegramă:

„Ofiţerii, subofiţerii şi întreg personalul de Educaţie, Cultură şi Propagandă din Marină vă exprimă toată recunoştinţa lor pentru eforturile încununate de succes pe care le-aţi depus pentru redobândirea scumpelor noastre nave. Ei au credinţa că sub conducerea dumneavoastră vor reuşi să deschidă o eră nouă într-o marină democratică"[235].

Presa civilă şi militară românească a reflectat în modul cel mai elogios posibil decizia guvernului U.R.S.S. de a ne restitui o parte din navele arestate samavolnic în toamna anului 1944. „...*Reintrarea României în circuitul unei vieţi economice internaţionale presupune o zestre fluvială şi maritimă căreia n-am fi putut să-i facem faţă fără sprijinul dat azi de guvernul sovietic"* - preciza „Libertatea". Autorul articolului alătură acest act de mărinimie celor precedente, precum „*reluarea relaţiilor diplomatice încă înainte de încheierea tratatelor de pace, ridicarea la rangul de ambasadă a legaţiilor respective sovieto-române, trimiterea unei cantităţi masive de bumbac, eliberarea prizonierilor, sistarea plăţilor în natură potrivit Convenţiei de Armistiţiu, acordarea a 30 000 de vagoane de grâu şi porumb pentru combaterea foametei ce ne ameninţa în urma secetei*".

---

[235] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3269, f. 173.

www.ziuaconstanta.ro

Evaluând *„marea semnificaţie etică şi politică a gestului însuşi"*, ziarul „Universul" considera restituirea navelor comerciale *„o adevărată binefacere"*, în timp ce retrocedarea navelor de război oferea posibilitatea *„reconstituirii modestei dar bine pregătitei noastre flote militare, din care se recrutează cu predilecţie elita personalului navigant din marina comercială"*[236].

În urma comunicării făcute ministrului subsecretar de stat al Marinei de către C.Al.C.R., prin care era informat că guvernul U.R.S.S. a hotărât restituirea către guvernul român a navei-şcoală „MIRCEA", s-a stabilit, de comun acord, ca solemnitatea să se desfăşoare la Constanţa, la data de 19 mai 1946 (nava-şcoală „MIRCEA" urmând să sosească în timp util la Constanţa). Ulterior, această dată a fost modificată la 21 mai pentru ca apoi, preşedintele Consiliului de Miniştri să o fixeze definitiv la 26 mai 1946[237].

La această solemnitate au luat parte prim-preşedintele Consiliului de Miniştri, împreună cu membrii guvernului, membrii C.Al.C.R., în frunte cu

---

[236] *„Marea Noastră"*, Anul XIV, nr. 11-12/ noiembrie-decembrie 1945, p. 12.

[237] Printr-un Comunicat, Primăria Municipiului Constanţa anunţa populaţia că „Luni, 27 mai va fi o mare sărbătoare pentru toată ţara noastră şi una deosebită pentru oraşul nostru. În această zi măreaţă, glorioasa Marină Regală Română va lua în primire nava-şcoală bricul „MIRCEA", retrocedat de generoasa noastră prietenă **Uniunea Sovietică**.

După atâtea dovezi de prietenie sinceră arătate până astăzi de puternica noastră eliberatoare, **Uniunea Sovietică** şi de genialul ei conducător Generalissimul Stalin, redarea bricului „MIRCEA" arată din nou întregului popor român dorinţa sinceră şi hotărârea nesdruncinată a Uniunii Sovietice de a ne ajuta să ne refacem cu totul de pe urma războiului.

Gestul **Uniunii Sovietice** de a ne restitui bricul „MIRCEA", gest fără precedent în istorie, de restituire a capturilor de război, gest pe care numai o ţară ca Uniunea Republicilor Sovietice Socialiste îl putea face, dovedeşte dorinţa sinceră a marelui nostru vecin de la Răsărit de a susţine independenţa noastră, sprijinind întărirea Marinei Regale care-şi va putea forma iarăşi pe gloriosul „MIRCEA" cadre instruite ce vor purta cu demnitate pavilionul scumpei noastre ţări pe întinsul apelor.

Sărbătorind deci acest mare eveniment, să îndreptăm toată recunoştinţa noastră către puternica şi generoasa noastră sprijinitoare, eroica **Uniune a Popoarelor Sovietice**, către ilustrul ei conducător, cel mai sincer prieten al poporului nostru, **Generalissimul Stalin** şi să ne strângem rândurile şi mai solid în jurul **Guvernului de concentrare democratică prezidat de Dl. Dr. Petru Groza**, care prin înţeleapta conducere a **M.S. Regelui MIHAI I - Regele României Democrate** - a ştiut să ne asigure această prietenie.

Cetăţeni şi cetăţence!

Solemnitatea luării în primire a bricului „MIRCEA" va avea loc în portul nostru la ora 12 a.m. şi va fi cinstită cu prezenţa:

M.S. REGELE MIHAI I, a M.S. REGINEI MAME ELENA, a membrilor Guvernului în frunte cu **Dl. Dr. Petru Groza**, a Excelenţei Sale **Dl. S. Kavtaradze**, Ambasadorul U.R.S.S. în ţara noastră şi a **membrilor Comisiei Aliate de Control** în frunte cu **Dl. Mareşal F.I. Tolbuhin**.

Cetăţeni şi cetăţence!

Spre a cinsti măreţul eveniment, spre a aduce înalţilor oaspeţi în frunte cu M.S. Regele întreaga cinstire, vă invităm să împodobiţi faţadele tuturor caselor şi în primul rând instituţiile publice şi toate magazinele cu portretele M.S. Regelui Mihai I, M.S. Reginei Mamă Elena, a Generalissimului Stalin şi a Dl. Dr. Petru Groza, cu covoare de flori şi verdeaţă.

Se vor arbora de toate magazinele şi instituţiile drapelul tricolor şi drapelul U.R.S.S.".

www.ziuaconstanta.ro

mareşalul Uniunii Sovietice Tolbuhin, preşedintele C.Al.C. şi comandantul Grupului Armatelor de Sud.

M.S. Regele Mihai I a binevoit să accepte invitaţia de a onora cu prezenţa sa această sărbătoare marinărească.

4 pagini 30 lei

Duminică 14 Octombrie 1945

VOCEA

Director: DEVY GALMANOVICI

COTIDIAN DE INFORMAŢIE ŞI LUPTA SOCIALISTA

Redacţia şi Administraţia: Strada Lahovary Nr. 7 — Telefon 1348 — Galaţi

Actul istoric pentru predarea flotei române

de către U. R. S. S.

Asistenţa.— Discursurile rostite de către d-nii prim-ministru dr. Petru Groza, Tătărescu şi Gheorghiu-Dej

Galaţul a sărbătorit eri un fapt special: Restituirea flotei marciale şi de război de către marele nostru vecin şi aliat la răsărit, Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice.

Cinstea primirei flotei noastre, i-a revenit guvernului de ... concentrare democratică prezidat de d. dr. Petru Groza, ... a ştiut să facă o strânsă legătură de colaborare înfrăţită poporul, a acelui popor, dispreţuit de trecutele regimuri ...

Cei. Disconescu comandantul Garnizoanei, C. Marza primarul municipiului, Gh. Cucu primul preşedinte al Curţii de Apel, S. Teodorescu chestorul munic. Titus Bogdănescu, procurer general, Gh. Voinescu primul preşedinte al Tribunalului, Marcel al regionalei, ing. Sirkis, Vasiliu Iudose preşedintele Comisiei locale, av. Gh. Onose preşedintele organizaţiei liberale, av. C. Ignat, av. Mitică Sălăşescu, ing. Apostolide, maior C. Măndru, dr. Alex. Dasian me-

vase care au aparţinut U.R.S.S. ca trofee de războiu.

Îndeplinind ordinul guvernului şi al comandanţilor, am onoarea să predau detaşamentul de nava militare «Mărăşeşti», «Mărăşti», «Sborul», «Smeul», submarinul «Dolfinul», vedeta

Pregătirea şi organizarea serbării a revenit S.S.M. Serviciului Secretariatului General, St.M.M. şi C.L.M.Fl[238].

---

[238] Cu adresa nr. 578/A din 30 aprilie 1946, S.S.M. a difuzat tuturor Comandamentele, unităţile şi serviciile Marinei comunicarea circulară a contraamiralului Nicolae T. Cristescu, secretar general S.S.M., relativ la restituirea navei-şcoală „MIRCEA" Marinei Regale Române de către Guvernul U.R.S.S.:

„În urma evenimentelor din luna septembrie 1944, care au provocat pierderea Flotei noastre de război, restituirea ei integrală sau a unei părţi din ea cel puţin, a format obiectul străduinţelor neobosite, de fiecare zi, ale domnului Ministru Subsecretar de Stat pentru Marină şi Comandant al Marinei Regale, domnul amiral Petre Bărbuneanu, cât şi grija deosebită a întregului Guvern, venit la cârma ţării la 6 martie 1945.

Astfel, prin acordul de la Moscova din 12 septembrie 1945, Uniunea Sovietică, dând dovadă de superioară înţelegere, în dorinţa de a pune bazele unei sincere prietenii şi a unei trainice colaborări în viitor între cele două marine, ne-a restituit 2 distrugătoare, 2 canoniere, 2 torpiloare, 1 submarin, 3 vedete torpiloare, 2 şalupe hidrografice şi 3 şalupe de patrulare. Aceste nave ne-au fost predate la Galaţi în ziua de 12 octombrie 1945.

După această dată, domnul ministru amiral Petre Bărbuneanu, având sprijinul neprecupeţit al domnului general de corp de armată C. Vasiliu Răşcanu ministru de Război şi dr. Petru Groza, preşedintele Consiliului de Miniştri, a continuat efortul său, luând contact cu personalităţile sovietice care reprezintă U.R.S.S. în România, cât şi cu înalte figuri politice ale Guvernului Sovietic cu ocazia vizitării lor în România şi a reuşit să arate că Marina nouă se găseşte într-adevăr pe drumul democraţiei, devotându-se intereselor superioare ale ţării în slujba poporului.

www.ziuaconstanta.ro

La serbare au participat primul ministru dr. Petru Groza, Gheorghe Tătărescu, vicepreşedintele Consiliului de Miniştri, ministrul Lucrărilor Publice Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul de Război Constantin Vasiliu-Răşcanu, ministrul Informaţiilor prof. Petre Constantinescu-Iaşi, ministrul de Interne Teohari Georgescu, ministrul Economiei Naţionale P. Bejan, ministrul Educaţiei Naţionale Ştefan Voitec, ministrul Tudor Ionescu, ministrul de stat Mihail Râmniceanu, subsecretarul de stat Aurel Potop, subsecretarul de stat amiralul Petre Bărbuneanu şi membrii din guvern, ambasadorul sovietic Kavtaradze, prim consilier de legaţie Iacovlev, Cotlear, comandorul Thomas, colonelul Gibbon, locotenent-colonelul Prager din partea misiunilor ţărilor aliate, reprezentanţii Corpului diplomatic, mareşalul Tolbuhin cu ofiţerii generali din Comandamentul Grupului Armatelor de Sud, C.Al.C., personalităţi oficiale române şi sovietice din Bucureşti şi Constanţa, presa străină şi română, Casa M.S. Regelui, ofiţeri sovietici şi români de la nava-şcoală „MIRCEA", delegaţii de ofiţeri de marină şi elevi ai Şcolii Navale etc.

De asemenea, C.Al.C.R. a stabilit că se puteau înmâna invitaţii pentru persoane din Constanţa care să intre în incinta portului şi pe nave, în număr de maximum 500 persoane.

a. S-a obţinut aprobarea Direcţiei Generale C.F.R. pentru formarea unui tren auxiliar din 3 vagoane clasa I şi 6 vagoane platformă pentru autoturisme, care să plece din Bucureşti în ziua de 26 mai 1946 ora 22.00 şi înapoierea, cu plecarea din Constanţa în ziua de 27 mai 1946 ora 22.00.

Trenul special cu membrii guvernului, C.Al.C., Corpul Diplomatic, delegaţii presei străine şi invitaţii de marcă, s-a stabilit să plece din Bucureşti la 27 mai ora 7.00, cu sosirea la Constanţa la 10.45, iar plecarea din Constanţa la 27 mai, ora 19.00.

b. Masa oficială a fost organizată de Compania Internaţională Wagons Lits, care a oferit un meniu la preţul de 105 000 lei tacâmul (icrele negre, untul şi vinul s-au procurat separat prin grija S.S.M.).

Astfel, în ziua de 27 aprilie crt. domnul ministru amiral Petre Bărbuneanu a primit comunicarea atât a Comisiei Aliate de Control în România cât şi din partea domnului dr. Petru Groza preşedintele Consiliului de Miniştri, că Guvernul U.R.S.S a hotărât să restituie Marinei Regale Române nava-şcoală „MIRCEA", construită din contribuţiile benevole ale poporului, de care toţi marinarii sunt atât de legaţi sufleteşte, deoarece ea a fost leagănul tinerilor marinari şi a constituit mândria pavilionului naţional pe mări străine, în voiajele ce le-a făcut.

Acest act constituie încă o dovadă a dorinţei sincere de prietenie şi colaborare cu noi din partea Uniunii Sovietice, dorinţă pe care noi toţi trebuie s-o apreciem cum se cuvine.

Să urăm ca acest act, care se adaugă la acela de la 12 septembrie 1945, să-şi arate roadele într-o sinceră camaraderie între Marina noastră şi Marina Sovietică".

www.ziuaconstanta.ro

Ofiţeri sovietici participanţi la ceremonialul retrocedării navei-şcoală „MIRCEA"

c. Cele 5 tipuri de invitaţii s-au tipărit la Tipografia Marinei: pentru invitaţii care se deplasau cu trenul special, pentru invitaţii care veneau cu trenul auxiliar, pentru invitaţii de la Constanţa, invitaţii de la bordul navelor afară de nava-şcoală „MIRCEA" şi invitaţii pe cheu.

d. Cu ministrul Informaţiilor s-a hotărât participarea presei străine şi presei române, a fotoreporterilor, precum şi radiodifuzarea serbării.

e. Din partea Ministerului a fost delegat la Constanţa comandorul Eugeniu Săvulescu care, împreună cu colonelul Haikin, şeful Secţiei Marinei din C.Al.C., urma să ia toate măsurile necesare organizării serbării la Constanţa.

Pregătirile au început o dată cu plecarea în ziua de 25 mai ora 22.00 a vagonului restaurant al Companiei Internaţionale Wagons Lits la Constanţa cu alimente şi materiale pentru dejun. În ziua de 25 mai, ora 22.00 a plecat trenul auxiliar cu delegaţii Marinei, invitaţii, fororeporterii şi autoturismele preşedinţiei Consiliului de Miniştri, Ministerului de Interne, Ministerului de Război, S.S.M. şi Casei Regale. Trenul a sosit la Constanţa în ziua de 26 mai, la ora 3.00.

Duminică, 26 mai, la ora 7.00 a plecat din gara Băneasa trenul special cu primul ministru, membrii Guvernului, Corpul diplomatic, C.Al.C., invitaţii de marcă, presa străină şi română. Trenul a sosit la Constanţa port, în faţa Gării Maritime, la ora 10.45, unde oficialităţile au fost întâmpinate de autorităţile locale: episcopul Chesarie al Tomisului, Victor Duşa, prefectul judeţului şi Ioan Popescu, primarul municipiului Constanţa. De aici, întreaga suită s-a îndreptat spre nava-şcoală „MIRCEA".

În mijlocul mulţimii, două pancarte cu chipul M.S. Regelui, respectiv ale Generalissimului Stalin, preşedintelui Truman şi premierului britanic, lord Clement Richard Attlee, străjuiau cheul. Pretutindeni se puteau citi lozinci

www.ziuaconstanta.ro

precum „Trăiască Majestatea Sa Regele României Democrate", „Trăiască prietenia armatelor româno-sovietice", „Trăiască guvernul de largă concentrare Dr. Petru Groza"[239].

La ora 11.45 a sosit mareşalul F.I. Tolbuhin.

Trenul regal, plecat din gara Băneasa la ora 8.20, a intrat în portul Constanţa la ora 11.50.

La intrarea trenului regal în port, bateria de coastă „Vulturul" a tras în semn de salut 21 lovituri de tun, iar navele au ridicat marele pavoaz.

La ora 11.55 M.S. Regele Mihai I a descins din vagonul regal, fiind întâmpinat de ministrul dr. Petru Groza, ministrul de Război, generalul Vasiliu Răşcanu, amiralul Petre Bărbuneanu şi mareşalul Tolbuhin, preşedintele C.Al.C. În faţa schelei, colonelul Haikin, şeful Secţiei Marinei din C.Al.C.R., a raportat M.S. Regelui că nava este gata de predare.

La capul de sus al schelei, comandantul sovietic al navei „MIRCEA" a dat raportul Majestăţii Sale, raportând că nava este gata să-l primească la bord.

Constanţa, 27 mai 1946. Regele Mihai I, prim-ministrul dr. Petru Groza şi mareşalul Tolbuhin la bordul navei-şcoală „MIRCEA"

Pavilionul naţional român a fost ridicat la arborele mare în acordurile Imnului Regal.

M.S. Regele, urmat de invitaţi şi-a ocupat locul pe dunetă.

[239] *În cadrul unei impresionante festivităţi, bricul „MIRCEA" a fost redat Marinei Române*, în „*Cuget Liber*", Anul III, nr. 418, marţi, 28 mai 1946, p. 1.

www.ziuaconstanta.ro

27 mai 1946. Semnarea actului de restituire de către flota sovietică din Marea Neagră a navei-şcoală „MIRCEA"

Împuternicitul Guvernului Sovietic, căpitanul de rangul 1 Katvicico a pronunţat formula de predare a navei: *Îndeplinesc ordinul Guvernului meu şi al Comandantului Marinei Sovietice şi cu onoare vă predau nava-şcoală „MIRCEA" exprimând convingerea că prietenia noastră se va întări şi mai mult spre binele popoarelor sovietice şi român.*

Apoi a semnat procesele verbale[240].

---

[240] Noi, subsemnaţii: căpitan de rangul II Snârencov Alexandru Vasilievici, acţionând din împuternicirea Comandamentului Militar Maritim al U.R.S.S. dintr-o parte şi Ministru Subsecretar de Stat la Marina Română, Amiral Petre I. Bărbuneanu acţionând din împuternicirea Guvernului Român, din altă parte am încheiat prezentul proces-verbal că în concordanţă cu Hotărârea Guvernului Uniunii Republicelor Sovietice Socialiste astăzi, 27 mai 1946, Comandamentul Militar al U.R.S.S. a predat în Portul Constanţa Guvernului Român, nava-şcoală „MIRCEA".

Prezentul proces-verbal a fost făcut astăzi la 27 mai 1946 în portul Constanţa, în 6 exemplare, dintre care trei exemplare în limba rusă şi trei exemplare în limba română.

Toate 6 exemplare au putere identică.

Nava mai sus menţionată,

A fost predată
Din împuternicirea Comandamentului
Militar Maritim al U.R.S.S.
Căpitan de Rangul 2
Snârencov

A fost primită
Din împuternicirea Comandamentului
Ministru Subsecretar de Stat la Marină
Amiral
Bărbuneanu

(A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4195, f. 7).

www.ziuaconstanta.ro

Amiralul Petre Bărbuneanu, împuternicitul Guvernului român a cerut voie Majestății Sale să ia în primire nava-şcoală „MIRCEA". Primind încuviințarea M.S. Regelui, acesta a semnat procesele verbale, pronunțând formula de răspuns: *În numele Majestății Voastre şi în numele Guvernului Român iau în primire în patrimoniul Marinei Regale nava-şcoală „MIRCEA", asigurând Guvernul Sovietic de întreaga recunoştință a poporului român.*

Au urmat coborârea pavilionului sovietic şi ridicarea pavilionului de război român, conform programului.

O dată cu pavilionul de război a fost arborat stindardul regal la arborele mare şi pavilionul de ancoră la bastonul din prova, intonându-se Imnul Regal român.

Semnarea documentelor de retrocedare a navei-şcoală „MIRCEA" de către amiralul Petre Bărbuneanu

Căpitanul Korzun, comandantul sovietic a predat nava comandantului român:

În conformitate cu ordinul guvernului meu şi al Comandamentului Marinei de Război, eu am condus în acest port nava „MIRCEA" pentru a fi restituită cadrelor Marinei Regale Române.

În numele marinarilor din Marina Sovietică de Război, doresc navei-şcoală „MIRCEA" navigație fericită şi succes în instruirea marinarilor din Marina Română prietenă.

Noi sperăm că pavilionul de război al României va flutura întotdeauna alături de pavilionul de război al Uniunii Sovietice în lupta pentru pace şi fericirea popoarelor noastre.

www.ziuaconstanta.ro

Amiralul Petre Bărbuneanu (stânga) luând în primire nava-şcoală „MIRCEA"

Locotenent-comandorul Ion Stoian, comandantul navei-şcoală „MIRCEA" a primit nava pronunţând formula:

Am onoare a primi nava-şcoală „MIRCEA" mulţumind marinarilor din Marina Sovietică de Război pentru urările făcute, asigurându-i de recunoştinţa marinarilor din Marina Regală Română şi de dorinţa nestrămutată de a depune toate eforturile pentru pregătirea tinerilor marinari în arta marinărească, pentru ca alături de marinarii sovietici să contribuim la menţinerea păcii şi prosperităţii popoarelor noastre prietene.

Apoi amiralul Petre Bărbuneanu, subsecretar de stat pentru Marină, a rostit următoarea cuvântare:

Majestate,

Sărbătorim astăzi unul din cele mai importante evenimente care s-au desfăşurat în decursul existenţei Marinei Regale Române.

După memorabilul eveniment de la 12 octombrie 1945 din Galaţi, când în prezenţa domnului Preşedinte şi a membrilor Guvernului, a Excelenţei Sale domnul Ambasador al Uniunii Sovietice, a autorităţilor militare şi civile sovietice şi române şi a unui numeros public s-au restituit României de către Guvernul Sovietic cele 18 nave de război, din totalul Flotei de Război Române intrate în patrimoniul Marinei de Război sovietice ca trofee, acum avem prilejul să ne bucurăm de un gest mărinimos din partea guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice. Înaltul Guvern al Uniunii Sovietice înţelegând şi apreciind cu toată bunăvoinţa intervenţia Guvernului Român în susţinerea manifestării democratice a poporului nostru, care a contribuit prin subscripţie benevolă ca să se construiască această navă, la apelul Ligii Navale Române, a remis

www.ziuaconstanta.ro

Majestății Voastre și poporului român nava-școală „MIRCEA" pentru a fi reîncadrată în patrimoniul Marinei Regale.

Aspect de la ceremonialul retrocedării navei-școală „MIRCEA"

Noul „MIRCEA" ieșit din șantier în anul 1939 a întreprins călătoria sa de la Hamburg la Constanța cu echipaj românesc și în același an a făcut și prima crucieră de instrucție cu elevii Școlii Navale în Mediterana.

Această navă va perpetua vechiul spirit al primului „MIRCEA" care a avut cel mai însemnat rol în renașterea Marinei Române, căci el a fost leagănul în care au crescut 40 promoții de marinari și au învățat aspra școală a mării pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc.

Pe nava „MIRCEA" se vor pregăti viitorii marinari la școala minunată a velelor, departe de uscat, în lupta necontenită cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase, tenace și hotărâte în toate acțiunile lor.

Întreg personalul Marinei Regale este animat de entuziaste sentimente de recunoștință față de Guvernul Uniunii Sovietice pentru gestul său de largă mărinimie, față de guvernul de largă concentrare democratică al României pentru grija ce o poartă neîncetat Marinei Regale și față de Comisiunea Aliată de Control (sovietică), care a înțeles gândul bun al marinarilor susținând totdeauna dreptele lor cereri la locul cuvenit.

Solemnitatea de astăzi, patronată de Înalta prezență a Majestății Voastre, va rămâne nepieritoare în istoria regenerării și dezvoltării Marinei Regale.

www.ziuaconstanta.ro

Semnarea actului de restituire a navei-şcoală „MIRCEA"
de către flota sovietică – dr. Petru Groza, prim-ministrul României,
A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S. în România, Ion Popescu,
primarul oraşului Constanţa şi Regele Mihai I

După aceasta, echipajul sovietic a părăsit nava, ambarcându-se pe o vedetă care se găsea acostată în babord. Echipajul românesc a dat onorul cu armele, muzica intonând un marş.

A urmat vizitarea navei, după care M.S. Regele, împreună cu invitaţii de marcă, a trecut la careul navei, unde a fost dezvelită placa comemorativă a actului cu următorul conţinut:

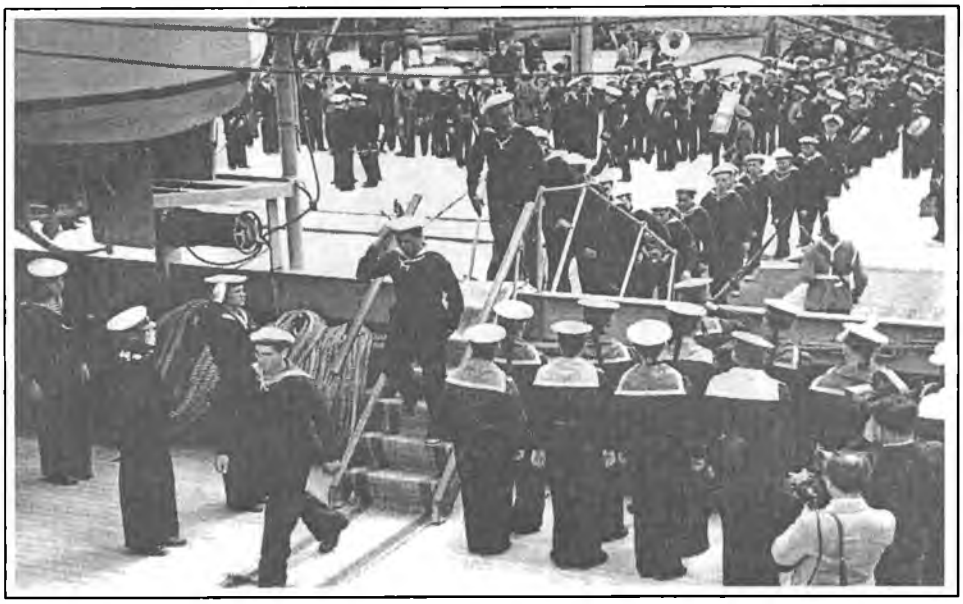
„Prin bunăvoinţa Guvernului Sovietic şi ca o chezăşie a prieteniei cu poporul român, această navă a fost retrocedată Marinei Regale la 27 mai 1946".

Apoi s-a servit o gustare oferită de Marina Regală.

Cu acest prilej au fost expediate telegrame de mulţumire Excelenţei Sale Generalissimul Iosif Visarionovici Stalin, viceamiralului V.L. Bogdenko, fost ajutor al preşedintelui C.Al.C., aflat la acea dată Consiliul de Securitate la New York, amiralului Filip Okteabrski, comandantul Flotei din Marea Neagră şi amiralului de flotă Nicolai Kuznețov, comandantul suprem al Forţelor Navale.

În acest timp ceilalţi invitaţi s-au deplasat la Primăria municipiului Constanţa unde au aşteptat sosirea Majestăţii Sale Regelui.

www.ziuaconstanta.ro



Schimbarea echipajului sovietic cu cel românesc
la bordul navei-şcoală „MIRCEA"

La ora 13.30 M.S. Regele a părăsit nava şi portul, Bateria „Vulturul" dând salutul cu 21 lovituri de tun. Suita regală s-a îndreptat spre Primăria municipiului Constanţa.

La intrare i s-a făcut primirea tradiţională de către primarul Constanţei şi prefectul judeţului. M.S. Regele s-a retras pentru un sfert de oră în biroul primarului, iar la ora 14.00 a intrat în sala de recepţie a Primăriei unde a urmat masa oficială oferită de S.S.M.

În timpul dejunului au toastat pentru M.S. Regele primul ministru dr. Petru Groza şi mareşalul Tolbuhin, apoi vicepreşedintele Consiliului de Miniştri a dat citire I.D.R. prin care M.S. Regele l-a decorat *moto-proprio* pe preşedintele Consiliului de Miniştri, dr. Petru Groza cu colanul Ordinului „Serviciul Credincios"[241]. Cu această ocazie, Domnia Sa a spus:

„Îmi permit să dau expresia sentimentelor sărbătoreşti care au cuprins astăzi fiecare suflet.

[241]Pentru a răsplăti munca depusă, aducând cu bine în condiţiuni grele nava-şcoală „MIRCEA" ce urma a fi retrocedată Marinei Regale Române, cu ocazia restituirii navei-şcoală „MIRCEA" de către U.R.S.S. Marinei Regale Române, la 10 august 1946 Regele Mihai a conferit Medalia „Virtutea Maritimă" clasa a III-a Navigant marinarilor sovietici: căpitanii Corzun N. Nicolae, Scupschi A. George, ing. Juliev D. Alexandru, locotenenţii superiori Cehuţa P. Ion, Bobruc A. Nicolae şi adm. Smirnov A. Mihail, maistrul Kasatchin V. Petre, submaiştrii gr. I Boboşco I. Ion, gr. II Matiuşenoc E. Feodor şi Speranschi D. Eugen, caporalii Tatarenco N. Ion, Kudelin I. Nicolae, Zagoruica V. Ion şi Socolov A. Mihail şi fruntaşii Volhonschi V. Alexei, Culic Gr. Vasile şi Sâcev E. Alexandru.

www.ziuaconstanta.ro

Suntem cu toţii fericiţi că patronaţi de Majestatea Voastră, am putut să asistăm la această solemnitate a retrocedării navei-şcoală „MIRCEA".

În numele tuturor românilor şi al guvernului nostru ridic paharul în sănătatea Majestăţii Sale Regelui (urale puternice; orchestra intonează Imnul Regal Român).

Cu îngăduinţa Majestăţii Sale, îmi permit să asociez la această urare şi al doilea gând de recunoştinţă care mă stăpâneşte, pentru acela care ne-a dat ocazia să serbăm ziua de astăzi, pentru Generalissimul Stalin în sănătatea căruia ridic acest pahar (Orchestra intonează Imnul Sovietic)[242].

La ora 16.00 M.S. Regele Mihai, însoţit de dr. Petru Groza, Gheorghe Tătărescu, S.I. Kavtaradze, generalul Z.I. Susaikov şi Gheorghe Gheorghiu-Dej, a părăsit Primăria oraşului Constanţa, îndreptându-se spre Carmen Sylva, unde a binevoit să accepte invitaţia mareşalului Tolbuhin.

La ora 19.00 Majestatea Sa a revenit la Constanţa.

În gara oraşului a fost salutat de compania de onoare, membrii guvernului şi ai C.Al.C.

În continuare, primul ministru dr. Petru Groza şi câţiva membri ai guvernului au participat la o consfătuire politică organizată la sediul Partidului Frontul Plugarilor.

La ora 21.15 trenul special, cu membri guvernului, C.Al.C. etc., a plecat din gara Constanţa oraş spre Bucureşti Băneasa, unde a sosit pe 28 mai la ora 1.30.

Ministrul subsecretar de stat al Marinei, împreună cu secretarul general au rămas la Constanţa pentru inspecţia unităţilor Marinei din garnizoană.

La ora 22.00 a plecat din Constanţa trenul auxiliar cu delegaţii Marinei şi autovehiculele.

Serbarea de la Constanţa s-a bucurat de o largă publicitate în presa română, fiecare ziar relevând importanţa actului transmiterii navei-şcoală „MIRCEA" şi a faptului că s-a desfăşurat în prezenţa M.S. Regelui Mihai I.

„*Un gest de largă mărinimie*" titra „Universul", publicând articolul semnat de amiralul Petre Bărbuneanu. „*MIRCEA" ne-a revenit*" îşi intitula articolul din „Universul" contraamiralul Aurel Negulescu. „*Vine „MIRCEA*" anunţa V. Firoiu în paginile „Jurnalului de Dimineaţă".

Evenimentul a fost considerat de ziarul „Graiul Nou" drept „*Sărbătoarea Marinei Regale Române*", nava-şcoală fiind redobândită de „*democraţia românească, după ce fusese pierdut de aventurierii fascişti şi imperialiştii români*".

Dincolo de importanţa lui militară, „Semnalul" considera evenimentul de la Constanţa drept „*un fapt de adânc conţinut politic iar însăşi aspectul general al solemnităţii poartă amprenta uşor de recunoscut a unor desfăşurări care pentru viaţa noastră naţională aduc semnul unor fericite izbânzi de viitor*".

---

[242] „*Marea Noastră*", Anul XIV, nr. 4-6, aprilie-iunie 1946, p. 39-40.

www.ziuaconstanta.ro

Revenirea velierului-şcoală în portul Constanţa era considerată de comandorul Eugeniu Săvulescu în paginile revistei „Marina Nouă" ca *„o nouă izbândă a democraţiei româneşti"* iar căpitan-comandorul Titus Samson, comandantul Şcolilor Marinei asigura cititorii aceleeaşi publicaţii marinăreşti că elevii marinari *„îşi îndreaptă cu recunoştinţă gândul către cei care bucurându-se de încrederea guvernului U.R.S.S. au găsit prin eforturi susţinute înţelegerea mult dorită, obţinând reintrarea navei-şcoală în patrimoniul Marinei noastre"*. Impresii personale au împărtăşit în paginile ziarului şi căpitan-comandorul Ioan Cristescu, locotenent-comandorii Alexandru Marinescu, Adrian Vasilache şi Ioan Stoian, căpitanul Tudor Niculescu, sergentul Gheorghe Zbughin, elevul I. Chivu ş.a[243].

Solemnitatea a fost retransmisă la radio prin posturile Radio Bucureşti şi Radio România.

Prin Ordinul de Zi nr. 209 din 1 iunie 1946, s-a stabilit ca *„În amintirea zilei de 27 mai 1946, memorabilă prin revenirea în patrimoniul Marinei Regale a N.M.S. „MIRCEA" şi datorită generozităţii Guvernului U.R.S.S., [...] în viitor în fiecare duminică la orele 08.00, o dată cu ridicarea pavilionului la navele din portul Constanţa, fanfara marinei să intoneze Imnul Naţional Român şi apoi Imnul Naţional Sovietic"*.

Duminică, 5 mai 1946, trupa, subofiţerii şi ofiţerii din detaşamentele Marinei din Constanţa, precum şi echipajele navelor de război au participat la un miting organizat în incinta portului. La această manifestare de recunoştinţă faţă de Uniunea Sovietică *„pentru măreţul gest"* de retrocedare a navei-şcoală „MIRCEA" şi de guvernul dr. Petru Groza au fost prezenţi comandorul Petre Diaconescu, comandantul A.L.M., căpitan-comandorul Mosor, locotenent-comandorii Eneea Popovici, Bădescu, Şerbănescu, căpitanii Tudor, Amărică şi Marinescu din E.C.P., maiştrii Răduţ M., Mincea, Munteanu S., Puşchilă etc.

Luând cuvântul, comandorul P. Diaconescu a subliniat faptul că *„Gestul neînchipuit de mare făcut de marea noastră vecină este o afirmare că marina noastră are dreptul la viaţă, că va prospera şi un gest prin care arată poporului nostru şi lumii întregi că Uniunea Sovietică nu este o ţară asupritoare ci o apărătoare a libertăţilor şi drepturilor popoarelor mici"*. Din partea E.C.P. a luat cuvântul locotenent-comandorul Eneea Popovici: *„Prin acest gest de prietenie din partea U.R.S.S., problema pregătirii profesionale a viitoarelor cadre a fost rezolvată. Iată pentru ce, privind acest eveniment chiar numai prin prisma profesională, se cuvine ca gestul acesta să fie sincer preţuit de toţi marinarii, care sunt datori a-i aprecia înalta şi justa lui valoare"*. Intervenţii laudative la adresa U.R.S.S. şi guvernului democrat român au avut şi soldatul Ciupercă şi maistrul Popescu[244].

Amiralul Petre Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat pentru Marină, a adresat primului ministru dr. Petru Groza, următoarea scrisoare:

---

[243] Idem, Anul XIV, nr. 4-6/ aprilie-iunie 1946, p. 41-46.

[244] *Soldaţii şi ofiţerii Marinei de război mulţumesc Guvernului sovietic*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 409, joi, 9 mai 1946, p. 1.

www.ziuaconstanta.ro

„În desfășurarea marii serbări de la Constanța din ziua de 27 mai 1946, cu ocazia reintrării în patrimoniul Marinei Regale a navei-școală „MIRCEA", s-a încadrat și solemnitatea decorării Domniei Voastre cu Ordinul „Serviciul Credincios" în gradul de Colan.

Atât eu personal, cât și ofițerii de marină socotim că printre meritele ce vă sunt recunoscute prin Înalt Decret Regal de conferire a ordinului amintit, sunt a se considera și acele merite neprețuite Marinei Regale pentru concursul și neîncetata grijă ce purtați acestei nobile arme, căreia i-ați arătat toată dragostea prin prezența Domniei Voastre la toate manifestările ei de bucurie.

Amiralul Petre Bărbuneanu, fost comandant al Marinei Regale în perioada 2 noiembrie 1937-15 aprilie 1942 și ministru subsecretar de stat pentru Marină între 6 martie 1945 – 30 noiembrie 1946

Marina Regală vă este adânc recunoscătoare pentru privirea înțeleaptă și ocrotitoare ce o aveți ațintită asupra ei ca să-i dați avânt în renaștere și dezvoltare întru apărarea intereselor României pe apă și toți marinarii vă urează să duceți cu ușurință grelele sarcini de guvernare ce purtați pentru binele țării și fericirea poporului".

Același amiral s-a adresat și colonelului Haikin, șeful Secției Marinei din C.Al.C.R.:

„Cu ocazia evenimentelor desfășurate la Constanța în ziua de 27 mai 1946, când nava-școală „MIRCEA" a fost transmisă prin bunăvoința Înaltului Guvern sovietic Guvernului României pentru a fi reîncadrată în patrimoniul Marinei Regale, rolul Domniei Voastre a fost foarte important și apreciat cu multă înțelegere și căldură de marinarii români.

www.ziuaconstanta.ro

Grija ce ați purtat înainte și în timpul solemnității ca totul să decurgă în cea mai perfectă ordine și sobrietate a provocat momente emotive în toată asistența, care numai în cadrul nostru marinăresc se manifestă cu atâta amploare și înțelegere.

Fie ca această zi solemnă să fie păstrată pe vecie în amintirea marinelor noastre prietene, iar Domnia Voastră să vă bucurați pentru mulți ani de mulțumirea de a fi contribuit la reușita acestei emoționante festivități[245].

În baza hotărârii Guvernului sovietic, aveau să fie restituite Marinei R.P.R. și distrugătoarele D 21 (ex-„REGELE FERDINAND", ex- „LIHOI") și D 22 (ex-„REGINA MARIA", ex- „LETUCI"), submarinul S 11 (ex-„RECHINUL"), monitoarele M 1 (ex- „LAHOVARY"), M 2 (ex-„BRĂTIANU"), M 11 (ex-„BASARABIA"), M 12 (ex-„BUCOVINA"), M 20 (ex-„ARDEALUL"), șalupa de dragaj magnetic S.D. 50 și șalupele de serviciu S.F. 23, S.F. 24, S.F. 25, S.F. 26 și S.F. 27.

Distrugătorul „REGELE FERDINAND"

Navele fluviale au sosit în portul Galați pe 20 iunie 1951 iar cele de mare pe 23 iunie. Distrugătoarele, submarinul și șalupele au fost predate în stare de funcționare, iar monitoarele în stare de conservare.

Forța combativă a navelor a fost îmbunătățită prin înzestrarea lor în U.R.S.S. cu aparatură de radiolocație, radiogoniometrie și radioghidaj, stații radio de emisie-recepție noi, armament ușor A.A. și naval modernizat, aparatură și instalații de siguranță (motopompe de stins incendii, costume de scafandri, uzină electrică deasupra liniei de plutire) la distrugătoare. Submarinul a fost dotat cu aparatură radio sovietică, numărul pieselor A.A. la monitoare a fost mărit considerabil iar la șalupe s-au montat motoare noi și o instalație completă de dragaj magnetic, respectiv acustic. Navele au fost predate cu plinul de torpile și grenade antisubmarine și muniție pentru toate gurile de foc[246].

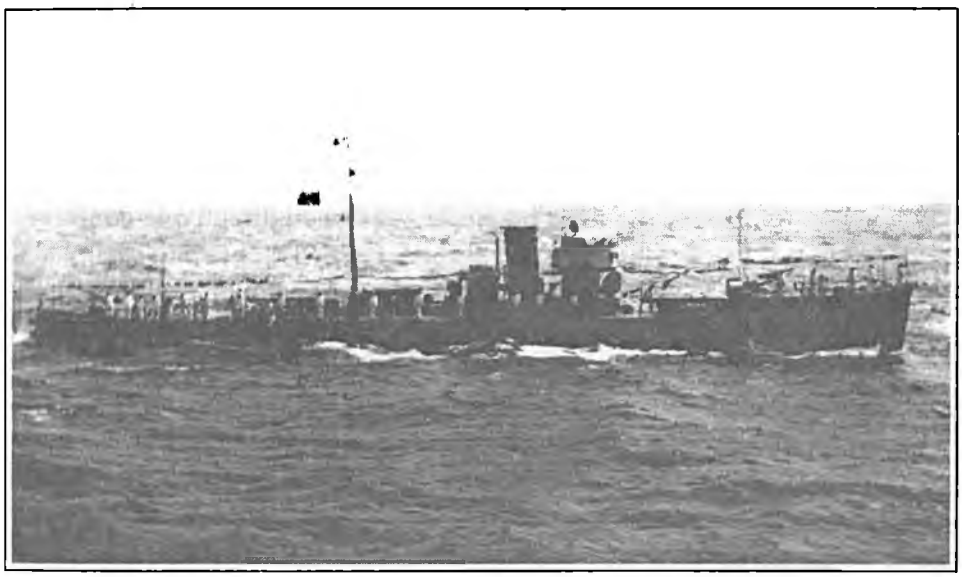
---

[245] *„Marina Nouă"*, Anul II, nr. 25, vineri, 7 iunie 1946, p. 1-3.
[246] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3210, f. 150-153.

www.ziuaconstanta.ro

Primirea primului grup de nave (monitoare şi şalupe) a avut loc la 21 iunie.

La ora 5.00, escortorul „ZMEUL", avându-i la bord pe comandantul Marinei Militare, locţiitorul politic, consilierul militar, adjuncţii naval şi de uscat ai ataşatului militar, s-a deplasat în întâmpinarea navelor. Contactul cu formaţia de nave a avut loc la ora 6.00, în amonte de Gura Prutului. Delegaţia română a fost preluată de o şalupă şi dusă la nava-comandant sovietică, unde s-a luat primul contact cu amiralul Cealîi. După sosirea în portul Galaţi, sovieticii s-au deplasat la bordul navei „LIBERTATEA". La ora 10.50 echipajele româneşti au urcat la bord, procedându-se la predarea navelor de către comandanţii sovietici.



Torpilor tip „ZMEUL"

După semnarea documentelor de predare-primire de către comandanţii şi şefii mecanici ai navelor, la ora 17.00 documentele finale au fost semnate de către contraamiralul Cealîi, din partea guvernului U.R.S.S., respectiv generalul-maior Gheorghe Ştefănescu, din partea guvernului român. Au urmat ceremonialurile de coborâre a pavilionului sovietic, respectiv arborarea pavilionului românesc şi defilarea echipajelor sovietice în acordul Imnului U.R.S.S. Seara, oaspeţii sovietici au servit o masă tovărăşească în cazarma Ţiglina, împreună cu reprezentanţi ai echipajelor româneşti.

Navele de mare au fost predate pe 24 iunie, în prezenţa ministrului Forţelor Armate ale R.P.R. Cu acest prilej a fost organizat un miting la care au luat cuvântul generalul-maior Ştefănescu, căpitanul de rangul 2 Ion Ionescu şi cartnicul Vasile Permuş. În încheiere, s-a dat citire unei telegrame adresată tovarăşului I.V. Stalin. După defilare, ministrul român şi oaspeţii sovietici au participat la un spectacol susţinut în sala „Ştefan Gheorghiu" de Ansamblul de cântece al Casei Centrale a Armatei şi la masa echipajelor din Ţiglina.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 25 iunie 1951, escortoarele „ZMEUL" şi „ZBORUL" au însoţit navele sovietice pâna la limita apelor teritoriale, dincolo de Sulina[247].

3. *Reformarea flotei de la Marina Regală la Marina Militară. Epurarea cadrelor sub regimul dr. Petru Groza (6 martie 1945-2 iunie 1952)*

Comitetul Superior al Marinei, prevăzut de art. 125 al Deciziei Ministeriale nr. 3000/1941 a M.A.N., pusă de acord cu D.L. nr. 3782/1942 şi Legea nr. 2892/1943, întrunit la S.S.M. la data de 23 mai 1945, a analizat recomandările făcute de delegaţia interministerială pentru înzestrarea armatei prin Procesul verbal nr. 12876 din 15 mai 1945, reziliind o serie de comenzi vechi aflate în curs de execuţie şi aprobând integral programul de lucrări stabilit de Serviciul Geniu şi Domenii din cadrul S.S.M. în limita a 440 000 000 de lei[248]. La 6 noiembrie 1945, acelaşi comitet a luat în discuţie problema reajustării Planului de înzestrare al Marinei Regale pe exerciţiul 1945-1946, în conformitate cu adresa S.S.I.S. nr. 400919 din 29 septembrie 1945 şi cu directivele conferinţei care a avut loc la S.S.I.S. în ziua de 22 octombrie 1945, astfel încât acest plan să corespundă situaţiei create prin încetarea ostilităţilor şi înapoierea unei părţi din navele luate de U.R.S.S. în septembrie 1944 ca pradă de război. Astfel, s-a hotărât scoaterea din Planul de înzestrare pe 1945/1946 a navelor prevăzute a fi construite, făcându-se de asemenea reduceri sau suplimentări la toate celelalte articole, în raport cu posibilităţile de achiziţionare, evoluţia preţurilor şi nevoile reale ale Marinei. S-a stabilit să nu se prevadă decât lucrările absolut necesare şi care se puteau angaja până la 31 martie 1946, fără a se depăşi plafonul maxim de 10 miliarde lei alocat iniţial pentru angajări. Pentru a face faţă plăţilor necesitate de reparaţiile şi lucrările impuse în primă urgenţă navelor înapoiate de U.R.S.S., la capitolul Cheltuieli, bugetul iniţial a fost suplimentat cu 1,5 miliarde lei, rezultând pe 1945/1946 un total de 4 miliarde lei[249].

La 1 decembrie 1945, ordinea de bătaie a Marinei Regale era următoarea:

I. SUBSECRETARIATUL DE STAT AL MARINEI
1. Centrala S.S.M.
2. Detaşamentul de depozit S.S.M.
3. Serviciul Hidrografic Maritim
4. Direcţia Generală A.S.I.M.
5. Arsenalul Marinei Regale
6. Comisia de Supraveghere Constanţa
7. Comisia de Supraveghere Galaţi
8. Comisia de Supraveghere Brăila

---

[247] *Ibidem*, f. 154-158.
[248] Idem, dosar nr. 3998, f. 120-121.
[249] *Ibidem*, f. 122-124.

www.ziuaconstanta.ro

9. Comisia de Supraveghere Giurgiu
10. Comisia de Supraveghere Turnu Severin
11. Depozitul A.M.G.T. Otopeni
12. Depozitul de Muniţii Hinog
13. Depozitul de Muniţii Ţăndărei
14. Depozitul de Echipament
15. Depozitul de Imprimate şi Tipografie
16. Depozitul Sanitar şi Farmacia

II. STATUL MAJOR AL MARINEI
1. Statul Major al Marinei Bucureşti
2. Compania de Depozit St.M.M. Bucureşti
3. Şcoala Navală Turnu Măgurele
4. Şcoala de Submaiştri de Marină Turnu Măgurele
5. Institutul Tehnic Naval Militar Bucureşti

III. COMANDAMENTUL LITORALULUI MARITIM ŞI FLUVIAL
1. Comandamentul Litoralului Maritim şi Fluvial Constanţa
2. Comandamentul Militar al portului Constanţa
3. Comandamentul Militar al portului Sulina
4. Flotila de Dragaj Maritim
5. Parcul de Nave Regale
6. Depozitele Maritime de Echipaje şi Materiale
7. Batalionul Infanterie Marină Călăraşi
8. Batalionul Geniu Marină Brăila
9. Divizionul Artilerie Marină Constanţa

IV. GRUPAREA NAVELOR ARMATE
A. Comanda Grupării
1. Distrugătorul „MĂRĂŞTI”
2. Canoniera „STIHI”
3. Torpilorul „SBORUL”
B. Gruparea Navelor în Reparaţie
1. Comanda Grupării
2. Distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI”
3. Canoniera „GHICULESCU”
4. Torpilorul „ZMEUL”
5. Escadrila Vedete Torpiloare

V. COMANDAMENTUL FORŢELOR FLUVIALE
A. Comandamentul Forţelor Fluviale Turnu Severin
B. Flotila de Dragaj Fluvial Turnu Severin
C. Sectorul Fluvial nr. 1 Turnu Severin
1. Comanda Sectorului Fluvial nr. 1
2. Comandamentul Militar al portului Turnu Severin
3. Comandamentul Militar al portului Orşova

www.ziuaconstanta.ro

4. Comandamentul Militar al portului Moldova Veche
5. Comandamentul Militar al portului Gruia

D. Sectorul Fluvial nr. 2
1. Comanda Sectorului Fluvial nr. 2 Giurgiu
2. Comandamentul Militar al portului Giurgiu
3. Comandamentul Militar al portului Calafat
4. Comandamentul Militar al portului Corabia
5. Comandamentul Militar al portului Călăraşi
6. Comandamentul Militar al portului Bechet
7. Comandamentul Militar al portului Turnu Măgurele
8. Comandamentul Militar al portului Zimnicea
9. Comandamentul Militar al portului Oltenița
10. Comandamentul Militar al portului Cernavodă
11. Comandamentul Militar al portului Hârşova

E. Sectorul Fluvial nr. 3
1. Comanda Sectorului Fluvial nr. 3 Galați
2. Comandamentul Militar al portului Brăila
3. Comandamentul Militar al portului Galați
4. Comandamentul Militar al portului Tulcea

a. Secția Vedete Fluviale
1.Vedeta fluvială nr. 1
2.Vedeta fluvială nr. 2
3.Vedeta fluvială nr. 3

b. Depozitele Fluviale de Echipaje şi Materiale[250].

La rândul său, S.S.M. din cadrul Ministerului de Război era alcătuit din:

- Cabinet
- Direcția E.C.P.
- Secretariatul General
- Direcția Construcții Navale
- Serviciul Geniu şi Domenii
- Serviciul Personalului
- Serviciul Contabilității şi Emitenței - comun cu S.S.A.
- Serviciul Controlului - comun cu S.S.A.
- Serviciul Contencios Justiție - comun cu S.S.A.
- Serviciul Armelor şi Transmisiunilor
- Serviciul Dotare Materiale
- Serviciul Intendenței
- Serviciul Sanitar
- Serviciul Hidrografic
- Institutul Hidrografic

[250] Idem, dosar nr. 3909, f. 130-132.

www.ziuaconstanta.ro

- Detaşamentul Depozit S.S.M.
- Statul Major al Marinei cu unităţile sale
- Secretariatul General pentru Armistiţiu cu Serviciul Aplicării Armistiţiului[251].

Planul de investiţii al Marinei pe anul 1946-1947 a fost alimentat din Fondul Naţional al Marinei, fiind întocmit pe baza Planului de înzestrare al Marinei. În principiu, a fost acceptată continuarea execuţiei Planului de înzestrare pe 1945/1946, cu unele suplimentări la articolele referitoare la material de manevră, inventar, scafandru, material de dragaj, lucrări şi materiale domenii şi material de transmisiuni[252].

La 5 aprilie 1947, o delegaţie compusă din amiralul (r) Petre Bărbuneanu, fost subsecretar de stat al Marinei şi căpitan-comandorul ing. C. Crăciuneanu, şeful Serviciului Construcţii Navale din Direcţia Marinei Regale a plecat la Paris pentru a participa la o licitaţie în vederea achiziţionării a şase nave dragoare din lotul de 35 disponibilizate de S.U.A.[253].

În anul 1948, C.M.M. era dislocat la Bucureşti, mutat de curând într-o clădire mai spaţioasă, dar care continua să aibă serviciile, trupa şi garajele răspândite în diferite zone ale Capitalei. Din punct de vedere operativ, Marina Militară nu avea în funcţiune decât o flotilă A.S.A. cu trei echipamente de dragaj şi două nave de siguranţă, celelalte mijloace fiind imobilizate pentru reparaţii (Anexa nr. 5). În aceste condiţii, nu putea acţiona decât prin Flotila A.S.A., pentru executarea planului de dragaj pe anul 1948 şi prin cele două canoniere care staţionau alternativ la Constanţa şi Sulina, executând pilotajul navelor comerciale. Navele existente în dotare (canonierele „STIHI" şi „GHICULESCU", torpiloarele „ZMEUL" şi „ZBORUL" şi distrugătoarele „MĂRĂŞTI" şi „MĂRĂŞEŞTI" aflate în reparaţie) nu puteau fi considerate apte pentru operaţiunile unui război modern. Materialul greu de artilerie de coastă era uzat, demodat şi cu lipsuri în instalaţiile de tragere, de conducerea tragerii şi de transmisiuni.

Sistemul de observare al coastei era ca şi inexistent. Posturile de observare erau improvizate doar pentru instrucţie, dar nici acest scop nu putea fi atins datorită lipsei instalaţiilor şi transmisiunilor. În afara reţelei de comandament, reţelele de transmisiuni erau şi ele inexistente. Dotarea Batalioanelor de Infanterie Marină şi Geniu Marină pentru război era cât se poate de precară. Minele, torpilele, grenadele şi materialul de dragaj erau învechite, uzate şi mai ales insuficiente.

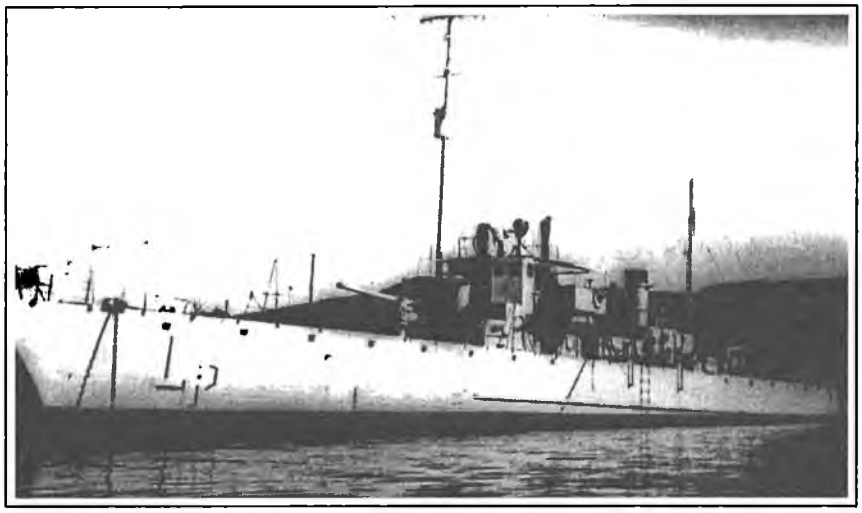
În cadrul celor 15 000 de tone admise prin Tratatul de Pace, comandorul Eugeniu Săvulescu propusese la mare un conducător de flotilă, patru distrugătoare, un puitor de mine, şase dragoare escortate şi şase nave de siguranţă

---

[251] Idem, dosar nr. 3213, f. 2.
[252] Idem, dosar nr. 3998, f. 127-128.
[253] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2276, f. 383.

www.ziuaconstanta.ro

(13 720 tone) iar la Dunăre 12 vedete fluviale şi o canonieră (1 172 tone), propunere neluată în seamă în mod practic.



Canoniera „LT. REMUS LEPRI"

Dragajul pe Dunăre a continuat să se efectueze în regiunea km 560, în aval de Bechet, cu trei echipamente de dragaj rudimentare şi parţial rechiziţionate. În programul de lucru figurau dragarea canalului navigabil în zonele unde se schimbase şenalul (km 557-565), controlul canalului navigabil Giurgiu-Turnu Severin şi terminarea dragajului Turnu Măgurele-Giurgiu. La 11 iunie parcul de nave al Flotilei de Dragaj s-a mărit cu trei remorchere şi cinci şlepuri primite de la Ministerul Comunicaţiilor. În perioada 19 august -13 octombrie, Flotila de Dragaj Sovietică a dragat la mare 491 mine şi 117 geamanduri antiparavan.

La 25 iunie, parcul navelor de mare s-a mărit prin primirea navelor „LIBERTATEA" şi „RĂSĂRITUL", iar mijloacele de observare şi legătură au fost completate prin înfiinţarea Postului de Observare Sfântu Gheorghe şi două Posturi de Semnalizare Optică la Constanţa[254]. Pentru o mai bună instrucţie, conducere şi execuţie în reţeaua de informare şi observare de pe litoral, la 17 septembrie a luat fiinţă Batalionul Observare Marină, cu sediul la Constanţa[255].

Marina Militară era solicitată de Ministerul de Interne să concureze cu cele două canoniere şi cele două torpiloare la executarea poliţiei litoralului, în colaborare cu elementele de grăniceri.

[254] Idem, fond C.M.M. Secţia Operaţii, dosar nr. 3750, f. 224.
[255] *Ibidem*, f. 231.

www.ziuaconstanta.ro

La 3 august, Emil Bodnăraş, ministrul Apărării Naţionale, a inspectat navele şi unităţile Marinei Militare din Constanţa, întâlnindu-se cu întregul personal la bordul navei „LIBERTATEA”[256].

Luna august a marcat întocmirea primului plan de lucru minimal al Marinei Militare şi executarea coordonată a acestuia. La 1 septembrie 1948, Marina Militară a devenit regiune din punct de vedere administrativ, creindu-şi depozite şi centre de subzistenţă şi echipament şi administrându-se singură din punct de vedere al hrănirii, echipării şi cazării (domenii, cazarmare etc.).

Militari în termen la o oră de pregătire politică

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1661 din 9 august 1947, Instrucţiunile Speciale nr. 41900 din 15 august 1947 ale M.St.M. şi Instrucţiunile Speciale nr. 12042 din 28 august 1947 ale Comandamentului Marinei Regale pentru trecerea Marinei la organizarea de pace, prin O.Z. nr. 16 din 15 septembrie 1947 s-a înfiinţat **Gruparea de Depozite de Marină** din M.Ap.N., subordonată Direcţiei Înzestrării Marinei din cadrul M.Ap.N. Această Grupare avea ca atribuţii: conducerea Depozitelor Centrale ale Marinei (Depozitul de Materiale de Întreţinere şi Transmisiuni Otopeni, Depozitul de Muniţii Hinog, Depozitul de Arme sub Apă Tulcea), asigurând depozitarea, administrarea şi conservarea materialelor şi muniţiilor primite; asigurarea încadrării, instrucţiei, educaţiei, disciplinei şi bunăstării efectivelor din subordine; asigurarea pazei depozitelor. La aceeaşi dată, Subdepozitul de Mine Tulcea, scos din organizare de D.M.E.M., s-a transformat în Depozitul de Arme sub Apă Tulcea iar Depozitul A.M.G.T. Otopeni s-a denumit Depozitul de Materiale de Întreţinere şi Transmisiuni Otopeni.

---

[256] *Ibidem*, f. 229.

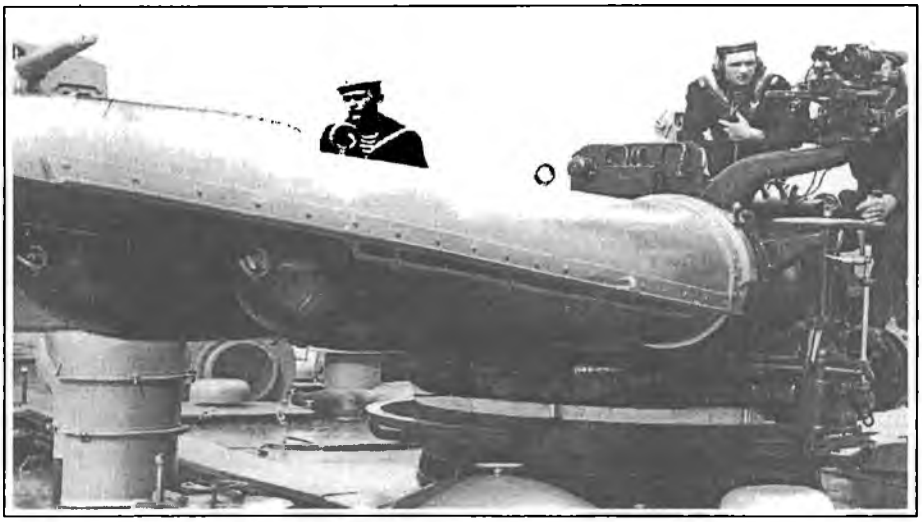
www.ziuaconstanta.ro

Inițial, unitatea a fost încadrată cu 7 ofițeri, 11 maiștri, 3 subofițeri și 45 trupă, primul său comandant fiind căpitan-comandorul Vasile Giurea. În octombrie 1947 acesta a fost înlocuit de căpitanul Galic Buruiană.

Unitatea a fost cazată în cele cinci camere și o remiză repartizate de M.Ap.N. direcția Domeniilor Militare la Hotelul „Brutus" din București[257].

În cursul lunii octombrie 1948 au fost scoase din dotare două șalupe fluviale și șase vedete rapide inutilizabile.

În ceea ce privește situația cadrelor, dintr-un necesar de 432 ofițeri existau 339 (deficit 22%), respectiv 426 maiștri militari și subofițeri din 577 (deficit 27%). Din cei 40 de ofițeri de stat major de marină, existau doar 14 (deficit 65%). În cadrul Secției Marină din Școala Superioară de Război studiau 8 elevi în anul I și 4 elevi în anul II.



Introducerea elementelor pentru lansarea torpilelor
pe distrugătorul „REGINA MARIA" (1956)

Instrucția trupei se realiza la Batalioanele de Infanterie Marină și Geniu Marină, respectiv la Regimentul Artilerie Marină, în conformitate cu Directiva elaborată de Secretariatul General din M.Ap.N., după recomandările C.M.M. Instrucția și antrenamentul marinăresc aveau de suferit îndeosebi din cauza lipsei navelor, materialelor de instrucție și a cadrelor insuficiente și nu îndeajuns de pregătite. Din acest motiv, comandantul Marinei a propus ca, în perioada Etapei companiei și a batalionului, Batalioanele de Infanterie Marină și de Geniu Marină să fie aduse într-o tabără pe litoral, pentru a-și desăvârși instrucția legată de artileria de coastă și de nave.

Școala de Specialiști și Cartnici a fost înființată la 1 august 1951, în baza Ordinului M.St.M. nr. 00316 din 11.05.1951 și Ordinul C.M.M. nr.

[257] A.M.R., fond Direcția Înzestrării, dosar nr. 2302/1947-1948, f. 187-188.

www.ziuaconstanta.ro

0035153 din 31.07.1951; în conformitate cu statul de organizare nr. 26/232 din 1.08.1951 din Batalionul 88 Transmisiuni, care la aceeaşi dată s-a desfiinţat.

Iniţial, conducerea şcolii era formată din şeful instituţiei, căpitanul Transmisiuni Petre Flor, locţiitorul politic, căpitanul locotenent Teodor Mircea, locţiitorul şef pentru învăţământ, căpitanul locotenent Valeriu Vidraşcu şi ajutorul şef pentru aprovizionare, căpitanul de infanterie Petre Drăghia. În anul 1954 şeful S.S.C. era căpitanul de rangul III Gheorghe Gh. Anghelescu, înlocuit în luna octombrie de căpitanul de rangul III Valeriu Vidraşcu iar din anul 1956 comanda şcolii a fost asigurată de locotenent-colonelul Petre Drăghia.

Organizarea şcolii era următoarea:

1. Comanda
2. Batalionul I Punte
   - Compania I Timonieri
   - Compania II Artilerie Navală
   - Compania III Tunari A.A.
   - Compania IV Arme sub Apă
   - Compania V Transmisiuni
3. Batalionul II Tehnici
   - Compania VI Motorişti
   - Compania VII Maşini alternative
   - Compania VIII Maşini cu aburi
   - Compania IX Electricieni
4. Compania Submarine
5. Spatele Şcolii

Iniţial, Şcoala a avut un efectiv de 433 angajaţi, dintre care 93 ofiţeri, 72 sergenţi reangajaţi, 139 sergenţi în termen, 53 soldaţi şi 76 angajaţi civili.

Între 20-30 octombrie 1951 s-a executat pregătirea cadrelor şi a instructorilor în vederea noului an de instrucţie şi asigurarea bazei materiale. Anul de instrucţie 1951/1952 a început la 1 decembrie 1951.

La 1 noiembrie 1952, Şcoala de Specialişti şi Cartnici s-a reorganizat conform statului de organizare nr. 26/232 cu sediu propriu la Tulcea.

Între 1-15 august 1952 au fost mutaţi de la Comandamentul Trupelor de Tancuri la Şcoala de Specialişti şi Cartnici 687 de matrozi pentru a se instrui în specialitatea Marină. Între 1-10 octombrie 1952 au fost trimişi la ambarcare 516 matrozi, din cei 687 primiţi de la C.T.T.

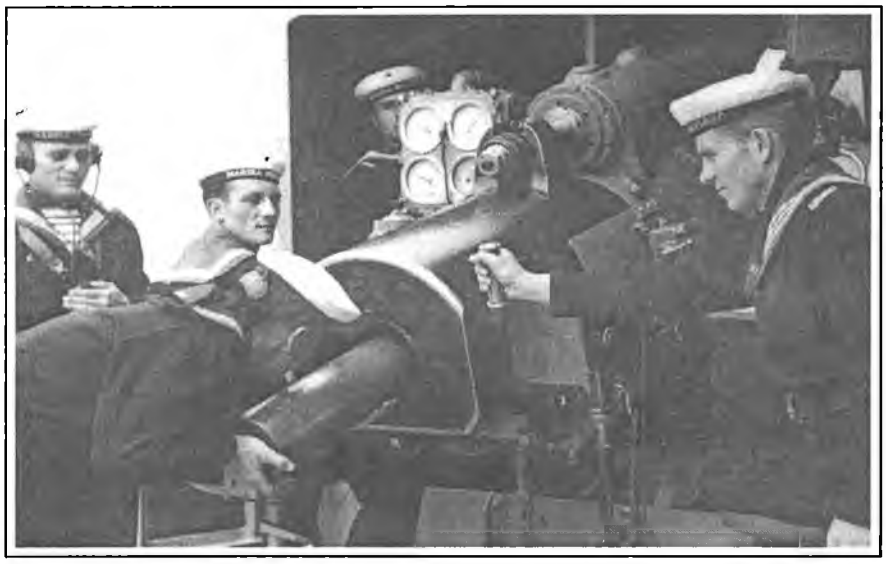
Între 1-15 mai 1953 au venit de la armata de uscat la S.S.C. 1 132 militari iar în intervalul 5-20 noiembrie 1953, unitatea a primit 2 001 recruţi. În etapa I de carantină (9-19 noiembrie 1953) s-au executat 4 ore de instrucţie zilnic, cuprinzând pregătire politică, instrucţie de front, regulamente, pregătire fizică şi sport, educaţie militară-convorbiri.

În etapa a II-a de aclimatizare (20-30 noiembrie 1953) s-au executat câte 6 ore de instrucţie zilnic şi 2 ore de activităţi gospodăreşti, curpinzând pregătire politică, instrucţie de front, regulamente, pregătire fizică şi sport, instrucţie sanitară, educaţie militară-convorbiri şi pregătire marinărească.

www.ziuaconstanta.ro

Începând cu 1 decembrie 1953, pregătirea recruţilor a început cu etapa „Individ".

Activităţile metodice cuprindeau etapa de pregătire a instructorilor, pregătirea metodică a comandanţilor de grupă, comandanţilor de plutoane, precum şi convocări cu instructorii comandanţi de grupe şi de plutoane.



Încărcarea pentru tragere a tunului de pe distrugător (1956)

La data de 30 decembrie 1954, căpitanul de rangul 1 Victor Bogdan, delegatul C.F.M.M., a înmânat comandantului S.S.C. Drapelul de luptă al unităţii.

Conform noului stat de organizare cu nr. 26/232, la 1 octombrie 1955, S.S.C. s-a reorganizat astfel:

1. Comandamentul, cu Secţia Politică, Secţia Învăţământ, Secţia Organizare Front, Biroul Cadre şi şefii de Servicii
2. Batalionul I Elevi Punte cu
    a. Compania I Timonieri
    b. Compania II Mineri Dragori
    c. Compania III Servicii
3. Batalionul II Elevi Punte cu
    a. Compania IV Tunari Navali
    b. Compania V Tunari A.A.
    c. Compania VI Transmisiuni
4. Batalionul III Elevi Tehnici cu
    a. Compania VII Mecanici Căldări
    b. Compania VIII Motorişti
    c. Compania IX Motorişti şi Electricieni
    d. Compania X Mecanici Turbine şi Maşini Alternative

www.ziuaconstanta.ro

5. Spatele Şcolii

Efectivul şcolii era de 1632 angajaţi, dintre care 110 ofiţeri, 60 cartnici reangajaţi, 152 cartnici în termen, 1230 matrozi şi 80 de angajaţi civili.

În timpul perioadei de vară, S.S.C. pregătea cu regularitate blocul de paradă al F.M.M. pentru parada militară care se organiza cu fastul de rigoare în Bucureşti, la 23 august, devenită ziua naţională a R.P.R.

Anul de pregătire de luptă 1956 a început la 1 decembrie 1955 şi a pregătit: matrozi din compunerea cursului de pregătire a cartnicilor (1 octombrie 1955-15 februarie 1956), specialişti pentru nave, recruţii pentru Compania Pază şi Gospodărie şi militarii de anul 2 şi 3 din Compania Pază şi Gospodărie. Perioada de vară a fost desfăşurată între 1 mai şi 30 septembrie 1956.

În baza Ordinului M.St.M. nr. CL 004556/1957, la 25 decembrie 1957, S.S.C. şi-a schimbat denumirea în Şcoala de Specialişti de Marină.

Anul de instrucţie 1957 a început la 1 decembrie 1956, având ca principale obiective asigurarea cunoştinţelor de bază de pregătire marinărească generală, a pregătirii metodice - în general a instructorilor la cursul de cartnici, acordându-se o atenţie deosebită perioadei de iniţiere a recruţilor *„pentru imprimarea calităţii unei înalte discipline şi o bună pregătire militară generală pe tot cursul anului"*.

La 22 octombrie 1957, S.S.C. s-a reorganizat pe trei batalioane cu 10 companii, 46 plutoane şi 184 grupe în vederea primirii recruţilor şi începerii noului an de instrucţie 1957-1958, în scopul de a asigura tuturor militarilor cunoştinţele de bază, de pregătire de luptă şi politică. La începutul lunii noiembrie 1957 au fost luaţi în evidenţă 898 recruţi veniţi de la diferite Comisariate Militare din ţară pentru pregătire şi instruire.

În Baza Ordinului M.St.M. nr. CL 0056/1958 şi al Ordinului C.F.M.M. nr. PA 00408/1958, la 5 iunie 1958 S.S.M. şi-a schimbat denumirea în Corpul 253 Echipaje. Noul stat de organizare includea Comanda (cu comandantului Corpului, locţiitorul comandantului, statul major, Secţia Politică, Ofiţerul cu Evidenţa Ofiţerilor, şefii de Servicii şi Serviciul de Gospodărie) şi Batalionul Echipaje (cu Compania de Timonieri, timonieri semnalizatori şi servicii, Compania Tunari navali, tunari A.A. şi telemetrişti, Compania Arme sub Apă şi Transmisiuni, Compania Mecanici căldări, maşini alternative şi turbine şi Compania motorişti şi electricieni). Efectivul unităţii era de 619 militari (54 ofiţeri, 33 sergenţi reangajaţi, 71 sergenţi în termen şi 461 soldaţi) şi 39 angajaţi civili.

La 1 august 1958, C253E a fost dislocat din garnizoana Tulcea în garnizoana Brăila. Unitatea a fost transportată pe Dunăre cu şlepurile U.M. 04923 Sulina.

În baza Ordinului M.St.M. nr. CL 0014/1959, la 22 februarie 1959, C 253 E şi-a schimbat denumirea în Corpul 335 Echipaje iar la 27 februarie 1960, prin Ordinul M.F.A. nr. CL 0066/1960, unitatea a fost desfiinţată[258].

---

[258] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 332, f. 1-175.

www.ziuaconstanta.ro

Conform *Planului de acţiune pentru apărarea litoralului maritim*, strict secret, din 7 februarie 1949, Marinei Militare îi reveneau următoarele misiuni în această zonă:

- concurarea la acţiunea informativă prin cercetare tactică maritimă;
- participarea la apărarea litoralului, intervenind cu navele în zona Constanţa şi cu focul artileriei fixe de coastă în sectorul Vama Veche-Gura Bugazului;
- participarea la organizarea defensivă a zonei Constanţa, pe apă şi pe uscat;
- împiedicarea pătrunderilor pe canalele Sulina şi Sf. Gheorghe şi înfiltrările în deltă;
- participarea la organizarea navigaţiei de război, asigurând informarea nautică, accesul şi ghidajul navelor în porturile Constanţa şi Sulina[259].

În conformitate cu Ordinul M.St.M. nr. 512990/1950, C.M.M. a organizat la Constanţa o convocare a marilor unităţi de marină, în cadrul căreia s-a executat un joc de război pe hartă cu simplă partidă cu tema „Apărarea unei porţiuni de litoral". Jocul de război a fost organizat şi condus de C.M.M., printre participanţi numărându-se colectivele de conducere ale Comandamentului Forţelor Maritime, Apărării Litoralului, Forţei Navale, Brigăzii 25 Moto şi Escadrilei de Hidroaviaţie. Pe baza învăţămintelor desprinse din această aplicaţie specialiştii statului major al C.M.M. au întocmit *Instrucţiunile pentru apărarea litoralului.*

Între 26 ianuarie şi 2 februarie 1950, ministrul Apărării Naţionale, generalul-colonel Emil Bodnăraş, însoţit de un grup de ofiţeri din organele centrale ale M.Ap.N., s-a deplasat la Constanţa pentru a inspecta şi verifica nivelul pregătirii de luptă şi politice, capacitatea de luptă a unităţilor şi marilor unităţi şi modul de organizare şi gospodărire al comandamentelor şi unităţilor Forţelor Maritime, Forţelor Navale, Apărării Litoralului şi Brigăzii 25 Moto.

În perioada 6-9 martie, C.M.M. a organizat şi condus o convocare în cadrul pregătirii operativ-tactice, la care a participat colectivul de conducere al Forţelor Fluviale, cu tema „Sprijinul flancului unei mari unităţi terestre rezemat pe fluviu". Pe baza învăţămintelor desprinse din desfăşurarea acestui joc de război cu simplă partidă au fost întocmite *Instrucţiunile pentru utilizarea tactică a Forţelor Fluviale.*

Între 18-24 aprilie, C.M.M. a organizat la Constanţa, în cadrul pregătirii operativ-tactice, un joc de război cu simplă partidă cu tema „Apărarea litoralului maritim contra unei încercări de debarcare inamice". La această aplicaţie au participat colectivele de conducere ale Comandamentului Forţelor Maritime, Apărării Litoralului, Forţelor Navale, Brigăzii 25 Moto şi Escadrilei de Hidroaviaţie[260]. Între 5-7 mai, în cadrul Comandamentului Forţelor Maritime a avut loc convocarea a doua de pregătire operativ-tactică. La această aplicaţie s-a executat jocul de război cu tema „Respingerea unei încercări inamice de debarcare combinată cu o acţiune a elementelor de paraşutişti". Concomitent, la

---

[259] A.M.R., fond Direcţia Înzestrării, dosar nr. 2302/1947-1948, f. 189.
[260] Idem, fond C.M.M. Secţia Operaţii, dosar nr. 3750, f. 243.

www.ziuaconstanta.ro

Comandamentul Forţelor Fluviale s-a jucat aplicaţia cu tema „Sectorul Fluvial în siguranţa unui pod construit de o mare unitate terestră peste fluviu şi asigurarea navigaţiei în zonă".

În conformitate cu Ordinul ministrului F.A. ale R.P.R. nr. C.L. 0056 din 25 mai 1958 privitor la restructurarea cadrului de pace a F.M.M., în perioada 5-30 iunie 1958 s-a realizat reorganizarea comandamentului F.M.M. pe următoarele compartimente:

- comandă (comandant F.M.M., membru militar în Consiliul Militar, locţiitori comandant F.M.M., Secretariat)
- Stat major
- Direcţia Politică
- Muzeul Militar
- Secţia Politică a C.F.M.M.
- Secţia Cadre
- Secţia Financiară
- Secţia Control Financiar Intern C.F.M.M.
- Şeful apărării antiaeriene
- Locţiitorul comandantului pentru pregătire de luptă şi învăţământ
- Inginerul F.M.M.
- Serviciul Chimic
- Direcţia Tehnică
- Locţiitorul comandantului pentru construcţii, întreţinere porturi şi cazare
- Şeful Spatelui

Comandantului F.M.M. i se subordonau nemijlocit comandanţii Flotilei de Dunăre, Bazei 214 Maritime Militare, Bazei 258 Maritime Militare, şeful Direcţiei Hidrografice Maritime, comandantul Brigăzii 222 Apărarea Raionului Maritim, şeful Tribunalului Militar şi şeful Procuraturii Militare[261].

După 1 iunie, pregătirea operativ-tactică în Marina Militară s-a desfăşurat în conformitate cu „Instrucţiunile speciale", întocmite de C.M.M. şi aprobate de M.St.M. cu nr. 232144 din 23 mai 1958, rezultate din nevoia de a angrena mai intens Forţele Maritime în conducerea pregătirii operativ-tactice a unităţilor din subordine şi de a adapta directiva M.St.M. la noua situaţie creată de nevoia de antrenare în teren a marilor unităţi şi unităţi din compunerea Forţelor Maritime.

Pe 23 iulie, generalul-colonel Emil Bodnăraş, însoţit de generalul-maior Leontin Sălăjan, ministru adjunct şi şef al M.St.M. şi de un grup de personalităţi politice române şi sovietice, a vizitat Forţa Navală. Cu acest prilej, înalţii demnitari au efectuat o croazieră pe mare cu nava „LIBERTATEA", escortată de distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI" şi de dragorul „STIHI"[262]. Pe 17 august, generalul-maior Leontin Sălăjan, însoţit de colectivul de control al C.M.M. şi de consilierul Marinei, a inspectat Forţa Navală, care a fost apreciată cu calificativul *Satisfăcător*.

---

[261] Idem, fond 1863, dosar nr. 8764, f. 91-93.
[262] Idem, fond C.M.M., Secţia Operaţii, dosar nr. 3750, f. 247.

www.ziuaconstanta.ro

Între 5-11 octombrie s-a desfăşurat aplicaţia cu trupe a Marinei Militare cu tema „Apărarea litoralului maritim împotriva incursiunilor şi debarcărilor inamice". Pe timpul aplicaţiei, comandamentele şi unităţile, în dislocarea lor operativă, au fost inspectate de către ministrul Forţelor Armate, generalul-colonel Emil Bodnăraş şi miniştrii adjuncţi, însoţiţi de numeroşi ofiţeri, generali şi superiori români şi sovietici. Aplicaţia, prima de acest gen din Dobrogea, a permis verificarea nivelului pregătirii de luptă a trupelor şi statelor majore.

În conformitate cu noile regulamente intrate în vigoare, s-a modificat denumirea gradelor în Marina Militară.

În baza Ordinului M.St.M. nr. 00123443 din 24 noiembrie 1950, în cadrul statului major al C.M.M. au luat fiinţă Secţia a 7-a Completare Efective şi Secţia a 10-a Planificare Înzestrare[263].

Trecerea la noua organizare a F.M.M. a fost executată integral în conformitate cu Directiva şi cadrul de pace al F.M.M. pe anul 1958. Astfel, au fost desfiinţate Comandamentele A.L.B.P., Brigăzii 214 Nave – transformat în Comandamentul Bazei 214 Maritime, Serviciul 429 Transmisiuni, Divizionul 594 Submarine, transformat în Divizionul 319 Vedete Torpiloare şi Submarine, Atelierul Plutitor al Bazei 258 Maritime, Atelierul 1129 Reparaţii Armament, inclus în Şantierul Naval Mangalia, Bateriile 317 şi 1152 Artilerie de Coastă, care au format Divizionul 317 Artilerie de Coastă, Bateriile 1165 şi 842 Artilerie de Coastă, încorporate aceluiaşi divizion, Atelierul 1153 Artileristic – la Atelierul 679 Reparat Armament, Compania 353 Transmisiuni, transformată în batalion, Centrul 434 Transmisiuni devenit Sectorul 434 Observare. De asemenea, Baza 607 de Litoral a trecut la Comandamentul Brigăzii 222 Apărarea Raionului Maritim, Corpul 442 Echipaje, Sectorul 1122 Observare Transmisiuni, Centrul 1141 Transmisiuni la Comandamentul Flotilei de Dunăre, nava de comandament „REPUBLICA" la Detaşamentul 360 Nave Auxiliare, Baza 1144 de Litoral la Comandamentul Flotilei de Dunăre, Detaşamentul 668 Nave Hidrografice la D.H.M., Gruparea 1169 Depozite Basarabi s-a contopit cu Subdepozitul 767 Subzistenţe al Regiunii a 2-a Militare, formând Depozitul 767 Materiale de Intendenţă[264] ş.a.m.d.

La 22 decembrie 1958, efectivele F.M.M. erau de 1 430 militari dintr-un necesar de 1 724, adică o încadrare de 83%[265].

În anul 1957, **Baza 258 Maritimă** era compusă din Compania Pază, Divizionul 1061 Vânătoare Submarine, Divizionul 319 Vedete Torpiloare, Divizionul 594 Submarine, Divizionul 1162 Dragoare Radă, Detaşamentul 1020 Nave Auxiliare, Atelierul 127 Plutitor, Şantierul Naval Mangalia (înfiinţat la 17 august 1957), Bateria 573 Artilerie de Coastă, Compania 692 Mitraliere Artilerie, Compania 653 Transmisiuni, Compania 956 Protecţie Chimică, Apărarea 535 Radă, Raionul 660 Hidrografic, Sectorul 410 Observare Transmisiuni, Baza 1157 Litoral, Depozitul 860 Muniţii Dulceşti, Centrul de

---

[263] *Ibidem*, f. 251.
[264] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 8865, f. 2-7.
[265] Ibidem, dosar nr. 8927, f. 128.

www.ziuaconstanta.ro

Transmisiuni, Atelierul Reglare Torpile, Plutonul Pază tip 9 şi Atelierul 1129 Reparaţii Armament.

La 1 ianuarie 1958 au fost desfiinţate Divizionul 594 Submarine, Atelierul Reparat Armament şi Atelierul de lucru tip 4.

În anul 1958, Baza 258 Maritimă şi-a redus efectivele de la 2 373 militari şi 127 angajaţi civili la 2 304 militari şi 122 civili.

La 18 august 1958 a fost înfiinţat Serviciul 693 Întreţinere Port[266].

Baza 214 Maritimă a fost înfiinţată la 3 iunie 1958, prin desfiinţarea Brigăzii 214 Nave şi A.L.B.P., în baza Ordinului M.F.A. nr. CL 0056 din 28.05. 1958, având următoarele unităţi şi efective:

1. Comandamentul Bazei 214 Maritime - 294
2. Nava-şcoală „MIRCEA" - 68
3. Divizionul 418 Distrugătoare, cu distrugătoarele D1, D2 şi D3 - 687
4. Divizionul 596 Dragoare de Bază, cu DB 11, DB 12 şi DB 13 - 467
5. Apărarea Radei 265 - 24
6. Divizionul 317 Artilerie de Coastă - 385
7. Divizionul 1165 Artilerie de Coastă - 388
8. Compania 468 Mitraliere Artilerie - 231
9. Batalionul 353 Transmisiuni - 101
10. Sectorul 434 Observare - 72
11. Detaşamentul 1118 Nave Auxiliare - 217
12. Raionul 450 Hidrografic - 18
13. Baza 397 de Litoral - 83
14. Atelierul 1172 Reparat Material Naval - 116
15. Popota de garnizoană - 6
16. Căminul Militar de garnizoană - 1
17. Comenduirea de garnizoană - 7
18. Compania 690 Pază - 222
19. Spălătoria de garnizoană - 21
20. Tehnici cu cazarmarea - 31

Comandantul Bazei 214 Maritime a fost căpitanul de rangul 1 Nicolae I. Milu, şeful Secţiei Politice - căpitanul de rangul 2 Dumitru Gh. Dumitru, urmat, începând cu 11 decembrie 1958, de căpitanul locotenent Filaret P. Popescu.

Între 24-30 iunie 1958, efectivele Bazei au participat la aplicaţia de cooperare cu Flota din Marea Neagră a U.R.S.S. şi flota R.P. Bulgare, cu trupe în teren cu dublă acţiune, cu tema „Asigurarea transporturilor maritime, costiere şi asigurarea staţionării unei grupări navale în raionul B.M.M.", iar între 15-24 octombrie 1958, la aplicaţia cu trupe în teren, cu inamic marcat, cu tema „Respingerea desantului maritim în perioada iniţială a războiului în condiţiile folosirii armei atomice".

În urma desfiinţării Apărării Litoralului Bazei Principale, la 1 iunie 1958, B214 Nave a preluat Drapelul de luptă şi brevetul acesteia[267]

---

[266] Idem, fond Biblioteca Arhivistică, Registrul Istoric 92, p. 138-139.

www.ziuaconstanta.ro

Aspect din curtea Bazei Navale Maritime,
str. Mircea cel Bătrân din Constanța

Aflate în compunerea **Divizionului 418 Distrugătoare** Constanța, subordonat Comandamentului Marinei Militare, cele patru distrugătoare au continuat să reprezinte unități de bază ale F.M.M. (Anexa nr. 8).

La bordul celor două distrugătoare tip R retrocedate, sovieticii instalaseră stații de radiolocație, radiogoniometrie și radioghidaj, stații radio de emisie-recepție și alte aparate și instalații de siguranță (motopompe de incendiu, costume de scafandri, uzină electrică deasupra liniei de plutire etc.) care le sporiseră capacitatea combativă. Până la sfârșitul carierei lor, distrugătoarele au purtat inițial numerele tactice D 21 - „REGELE FERDINAND", respectiv D 22 - „REGINA MARIA", iar din anul 1956 - D 1 și D 2.

Între 24-30 iunie 1958, Divizionul 101 Distrugătoare a participat la aplicația de cooperare cu flota U.R.S.S. din Marea Neagră și flota R.P. Bulgare, cu trupe în teren, cu dublă acțiune, cu tema „Asigurarea transporturilor maritime costiere și asigurarea staționării unei grupări navale în raionul B.M.M.", obținând calificativul „Satisfăcător", iar între 15-24 octombrie 1958, la aplicația cu trupe în teren, cu inamic marcat, cu tema „Respingerea desantului maritim în perioada inițială a războiului în condițiile folosirii armei atomice".

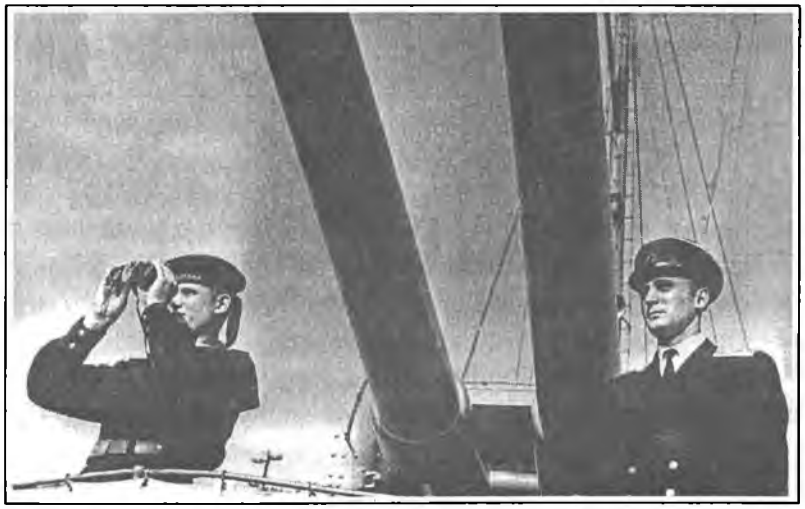
---

[267] Idem, Registrul Istoric nr. 90, f. 2-38.

www.ziuaconstanta.ro

Distrugătorul „REGELE FERDINAND"

Conform statului de organizare nr. 14-171, în baza Ordinului M.F.A. nr. 00101161 din 7 octombrie 1952, la 10 octombrie 1952 s-a înfiinţat **Divizionul 319 Vedete Torpiloare** (V.T.), unitate în compunerea căreia la 28 noiembrie 1952 au intrat şase nave, cu numerele de bordaj 81, 82, 83, 84, 85 şi 86[268]. După sosirea navelor a început desfăşurarea procesului de pregătire pentru luptă a echipajelor, cu accent deosebit pe cunoaşterea navei şi a tehnicii de la bord şi tactica folosirii lor în luptă. În acest scop a fost organizat un curs de pregătire intensivă cu cadrele şi separat cu militarii în termen, pe specialităţi.



Misiune în larg (1958)

[268] Aceste nave au fost construite în U.R.S.S. în anul 1940 şi aveau următoarele caracteristici tehnico-tactice: deplasamentul - 21,38 tone, lungimea - 19,35 metri, lăţimea - 9,40 metri, pescajul - 1,20 metri şi viteza maximă 40 Nd. Erau dotate cu două tuburi lanstorpile şi două mitraliere binate de 12,7 mm.

www.ziuaconstanta.ro

Această formă de pregătire a durat până în martie 1953 şi s-a desfăşurat cu ajutorul specialiştilor sovietici sosiţi o dată cu navele.

În luna iunie 1954 s-a desfăşurat prima aplicaţie la care a participat Divizionul V.T. în cooperare cu Flota U.R.S.S. din Marea Neagră şi flota bulgară, acţiune de mare amploare în care divizionul s-a clasat pe locul I. Comandantul grupării de nave sovietice - conducătorul aplicaţiei - a evidenţiat cu acest prilej buna pregătire a echipajelor româneşti.

În medie, în anul de instrucţie 1954-1955, fiecare vedetă torpiloare a parcurs circa 1 600 Mm. Cu acest prilej, s-au lansat 32 de torpile în condiţiile unor exigenţe sporite, cu respectarea strictă a condiţiilor tactice de lansare şi a regulilor de apreciere.

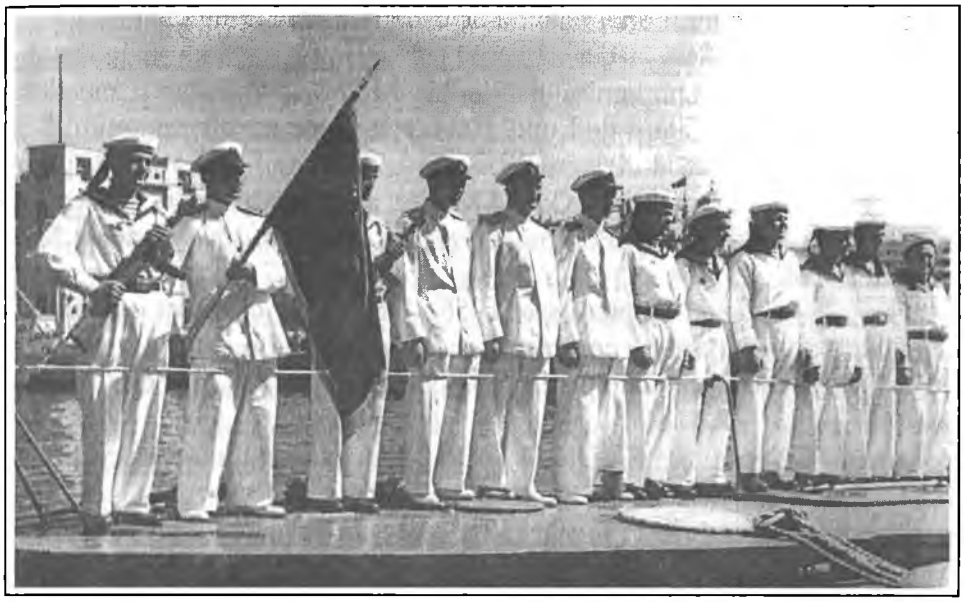
Vedeta torpiloare 91

În luna august 1955 divizionul a fost completat cu o nouă serie de vedete torpiloare proiect 123 K, cu numerele de bordaj 87, 88, 89, 90, 91 şi 92, având calităţi tehnico-tactice superioare celor existente. În aceste condiţii, divizionul a fost reorganizat pe două grupuri a câte două secţii, cu câte trei vedete fiecare, totalizând 12 nave. Încadrarea noilor vedete torpiloare s-a făcut din start cu echipaje româneşti, care fuseseră pregătite ca echipaje de rezervă în cadrul divizionului.

La 4 august 1957, cu prilejul Zilei Marinei R.P.R., pentru prima dată în istoria divizionului, V.T. 90, comandată de locotenentul major Ion Munteanu, a fost declarată *Navă de frunte*. Un an mai târziu, Organizaţiei de tineret a Grupului I - cu trei nave de frunte comandate de locotenenţii majori Ionel Grecu, Ilie Stoica şi Ion Munteanu - al cărei secretar era locotenentul major Ionel Grecu i-a fost decernat *Drapelul Roşu al C.C. al U.T.M.* de către Ion Iliescu, secretar al C.C. al U.T.M.[269].

[269] Marian Moşneagu, *Ziua Marinei la români*, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, Constanţa, 2002, p. 102.

www.ziuaconstanta.ro



August 1954. Înmânarea Drapelului Roşu al U.T.M.

Cu începere de la 1 august 1949 au intrat în vigoare noile denumiri ale unităţilor Marinei Militare. Astfel, Apărarea Litoralului Maritim s-a transformat în Comandamentul Forţelor Maritime iar Regimentul Artilerie Marină în Sectorul Maritim nr. 3.

La 1 ianuarie 1949, IPRONAV a finalizat proiectarea prototipului dragoarelor de bază care au fost construite în anii următori de Şantierul Naval „Viitorul" şi Uzinele Metalurgice „Progresul" Brăila.

Astfel, la 1 august 1951 a fost înfiinţat **Divizionul 596 Dragaj**, care avea în compunere dragoarele de bază nr. 1, 2, 11, 12, 13, 14, ultimele patru fiind construite de Şantierul Naval „Viitorul" Brăila. Dragorul de bază 11 a intrat în serviciu în luna octombrie 1951, sub comanda căpitanului locotenent Aurel Zancu. În dimineaţa zilei de 27 noiembrie 1951, nava era gata de marş spre Constanţa. Înaintea plecării navei, pe mal a avut loc un miting la care au participat muncitorii şantierului şi echipajul navei. Din partea constructorilor, au luat cuvântul inginerul Bălineanu, directorul şantierului şi muncitorul Dumitriu, iar din partea echipajului, comandantul navei. Echipa artistică a şantierului a însoţit plecarea navei cu un frumos program artistic.

În anul 1952, Divizionul de Dragaj avea în compunere dragoarele de bază DB 1, DB 11, cărora li s-a alăturat, la 4 ianuarie 1952, DB 2, ieşit din reparaţii capitale din Şantierul Naval Constanţa. La 15 mai 1952 a intrat în compunerea divizionului DB 12.

La 1 mai 1953, comandantul Marinei Militare, căpitanul de rangul 1 Mihai Nicolae, a înmânat pavilionul de luptă DB 11, nava trecând, prin Ordin de Zi, în patrimoniul Marinei Militare, fiind încadrată în Brigada 214 Apărarea

www.ziuaconstanta.ro

Raionului Maritim. Între 7-8 septembrie 1953, nava a înfruntat o puternică furtună pe timpul executării unei misiuni de căutare a unei mine.

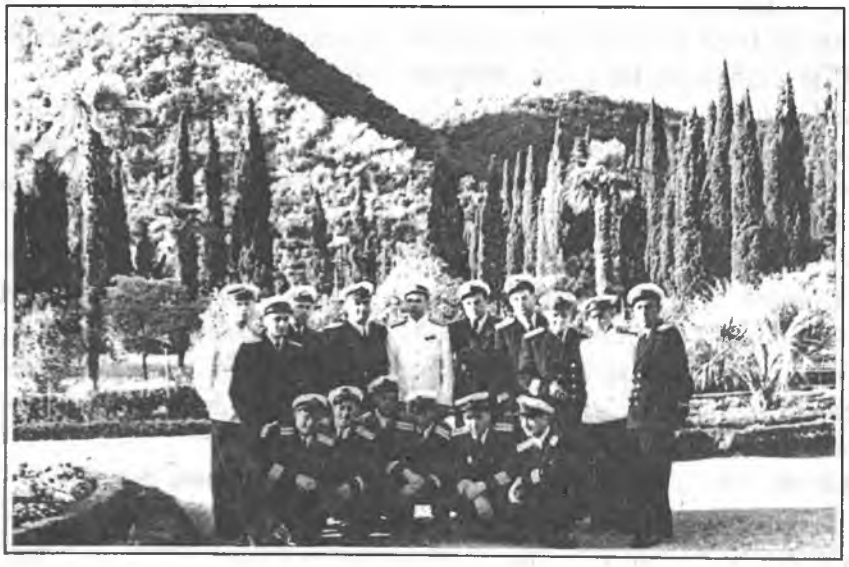
Între 26-28 martie 1956, DB 11 şi DB 12, avându-i la bord pe comandantul F.M.M., contraamiralul Nicolae Mihail, comandanţii navelor de rangul 3, comandanţii Unităţii de Luptă Navigaţie de pe navele de rangul 2 şi 3, specialiştii cu navigaţia ai divizioanelor de nave de rangul 2 şi 3 şi un grup de ofiţeri din statul major mobil al C.F.M.M., au executat un marş de instrucţie costier, de-a lungul coastei R.P. Române şi R.P. Bulgare, cu escale la Varna, Burgas şi Sozopol.

Între 26 august-1 septembrie 1956, DB 11 a executat un marş de instrucţie, avându-i la bord pe contraamiralul Tudor Simion şi un grup de ofiţeri din C.F.M.M., pentru a participa la o aplicaţie executată în Baza Maritimă Odessa.

Între 19-22 aprilie 1957, DB 11 şi DB 13 au executat un marş costier de-a lungul litoralului românesc şi pe Dunăre[270].

Între 7-9 septembrie 1957, DB 12 a plecat la Sevastopol cu comandantul F.M.M., contraamiralul Nicolae Mihail la bord, consilierul sovietic al Flotei, contraamiralul Filipov, şeful Direcţiei Politice, căpitanul de rangul 1 Francisc Domokoş şi alţi ofiţeri superiori. Între 11-25 septembrie 1957, DB 12 şi DB 14 au executat un marş de instrucţie în apele Mării Negre, cu escale la Odessa, Sevastopol, Novorossiisk, Suhumi, Batumi şi Varna[271].

DB 14 a intrat în compunerea F.M.M. la 23 februarie 1955. Cu acest prilej, nava şi echipajul au fost trecute în revistă de comandantul F.M.M., contraamiralul Nicolae Mihail şi consilierul sovietic, contraamiralul Cealîi.



Marinari români în vizită la Suhumi (septembrie 1957)

[270] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 468, f. 2-28.
[271] Idem, Registrul Istoric nr. 467, f. 2-19

www.ziuaconstanta.ro

Între 16-23 septembrie 1955 nava a executat un marş la Sevastopol, avându-l la bord pe contraamiralul Tudor Simion. Nava a revenit la Sevastopol şi în perioada 5-15 decembrie 1955, cu căpitanul de rangul 3 Alexandru Melicescu, comandantul Divizionului Dragaj, la bord.

Între 29-31 mai 1956 nava a executat un marş pe itinerariul Constanţa-Odessa-Sulina-Constanţa.

Între 20-25 ianuarie 1958, DB 14 a fost în Şantierul Naval Constanţa, unde i-au fost înlocuite tunurile de 88 mm cu tunuri de 85 mm.

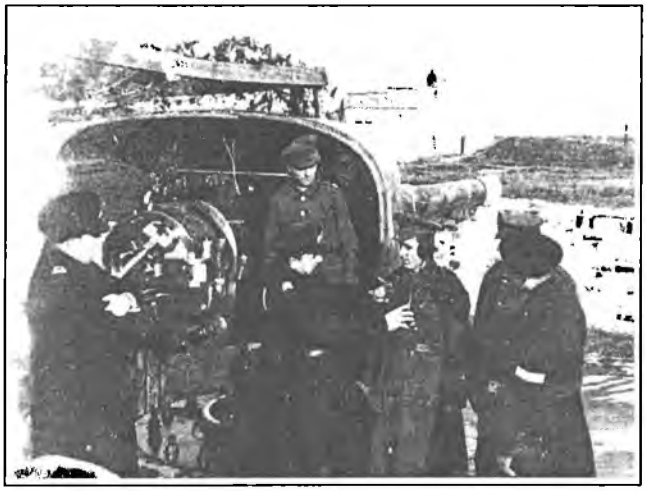
În anul 1958, nava a executat două marşuri de instrucţie la Sevastopol, între 22-24 iunie, cu comandantul F.M.M. la bord şi între 2-5 iulie, cu contraamiralul Gheorghe Sandu la bord[272].

Pentru întărirea capacităţii de apărare a litoralului, în anul 1949 au început lucrările de punere în stare de eficienţă a tuturor bateriilor de coastă, a tunurilor de 150 şi 152 mm, baterii care nu au mai funcţionat din anul 1944.

Prin noua organizare, **Artileria de coastă** era reprezentată prin două baterii, amplasate la Midia şi Comorova.

În anul 1953 a avut loc o nouă organizare în două divizioane: Constanţa Sud, care apăra raionul maritim dintre 2 Mai la Agigea, cu punct de comandă la Movila Sara şi două baterii a câte 4 tunuri de 130 mm sovietice la 2 Mai şi Sanatoriul de la Agigea, respectiv Constanţa Nord, cu responsabilităţi în sectorul Constanţa-Capul Midia, cu două baterii, la Uzină (Soveja, unde se afla şi punctul de comandă) şi Midia, fiecare cu câte 4 tunuri de 130 mm sovietice.

În anul 1956 a fost reînfiinţat Regimentul Artilerie de Coastă, având în subordine cele patru baterii de 130 mm amintite.



Tun de 152,4 mm Armstrong din Bateria „Tudor”, amplasată pe plaja de la Tataia

[272] Idem, Registrul Istoric nr. 469, f. 11-38.

www.ziuaconstanta.ro

În anul 1958, artileria de coastă cuprindea nouă baterii: Sf. Gheorghe cu două tunuri calibru 120 mm Armstrong, Midia, Uzina, Sara, Agigea şi 2 Mai cu câte patru tunuri calibru 130 mm model B 13, Tataia şi Viile Noi cu câte trei tunuri calibru 130 mm model S.K.C. şi Comorova, cu patru tunuri de 150 mm model Skoda[273].

Direcţia Hidrografică Maritimă era un organ central de conducere în cadrul F.M.M., precum şi direcţia centrală de înzestrare şi aprovizionare a acestora cu materiale de navigaţie, topohidrografie şi meteorologie. În cursul anului 1958, D.H.M. a pregătit pentru editare hărţile maritime Marea Marmara şi Bazinul de Est al Mării Mediterane şi a finalizat traducerea unor lucrări precum „Manualul timonierului", „Manualul matrozului", „Probleme practice de navigaţie estimată", „Instrumente de navigaţie", „Comentariile regulilor pentru prevenirea abordajelor" ş.a.

Printre lucrările topohidrografice mai importante s-au numărat cele necesare determinării canevasului geodezic al tuturor punctelor de pe litoral, ridicarea topografică a porturilor Giurgiu, Cernavodă şi Hârşova, întocmirea planşetelor goneometrice necesare dragajului mecanic din 1958, transcalcularea coordonatelor reţelei punctelor geodezice de pe litoral în coordonate sistem 1942, ridicări topografice necesare construcţiilor de la Sulina, Bateria Sara, farurile Mangalia, Constanţa, Midia, Sf. Gheorghe etc şi determinarea punctelor necesare asigurării navigaţiei în regimul operativ Vama Veche-Năvodari.

Pentru asigurarea meteorologică a fost organizat şi pus în funcţiune un observator meteorologic capabil să execute observaţii meteo, studii şi prevederi de scurtă durată.

În domeniul asigurării navigaţiei, D.H.M. a electrificat şi reparat capital farul Tuzla, a amenajat o bază de viteză de 2 Mm în regiunea Tuzla, a înlocuit vechiul radiofar circular tip Marconi de la Constanţa cu unul nou tip K.R.M. 250, a construit farurile de la Midia şi Gura Portiţei, precum şi radiofarul direcţional Constanţa. De asemenea, din planul asigurării de navigaţie în regimul operativ, D.H.M. a fost înzestrată cu sistemul de radionavigaţie R.I.M., format din două staţii de litoral şi două de navă[274].

Cu începere de la 1 octombrie 1948, Depozitele Maritime de Echipaje şi Materiale s-au tranformat în Baza Maritimă iar Depozitele Fluviale de Echipaje şi Materiale în Baza Fluvială[275].

Flotila de Dunăre a fost înfiinţată la 1 august 1951, prin reorganizarea comandamentului unităţilor şi formaţiunilor Forţelor Fluviale. Iniţial, aceasta era compusă din Comandamentul Flotilei 145 de Dunăre, Raionul 781 Hidrografic, Atelierul 728 Reparaţii Nave, Lazaret, Detaşamentul 584 Observare Transmisiuni, Nava de comandament „REPUBLICA", Muzica, Divizionul 407 Monitoare, Divizionul 519 Dragaj Fluvial, Secţia 465 Nave de Siguranţă,

---

[273] A.M.R., fond 1863, dosar nr. 8806, f. 149.
[274] Ibidem, dosar nr. 9359, f. 141-146.
[275] Ibidem, dosar nr. 2431, f. 25.

www.ziuaconstanta.ro

Detaşamentul 360 Nave Auxiliare şi Grupul 527 Mine Obstrucţii. Efectivul acestei mari unităţi era de 1.816 militari şi civili.

La 2 iulie 1952, Flotila a primit şase vedete blindate tip T 1125 din U.R.S.S.

La 1 ianuarie 1953, Flotila 145 de Dunăre şi-a schimbat denumirea în Flotila de Dunăre iar de la 15 septembrie 1955 a luat denumirea de Brigada 230 Nave Fluviale. La 1 iunie 1958 a revenit la denumirea de Flotila de Dunăre, având în subordine Comandamentul Flotilei de Dunăre, Divizionul 1888 Vedete Dragoare, Divizionul 95 Monitoare, Vedete Blindate şi Vedete de Siguranţă, Raionul 71 Apărare contra Minelor Galaţi, Raionul 46 Apărare contra Minelor Turnu Severin, Sectorul 270 Observare Transmisiuni Turnu Măgurele, Detaşamentul 73 Nave Auxiliare Giurgiu, Raionul 26 Hidrografic Giurgiu, Atelierul 314 Plutitor, Atelierul 315 Reparaţii Armament, Depozitul 308 Muniţii Slobozia, Depozitul 320 Muniţii Mine Dragaj Galaţi, Clubul Marinarilor Giurgiu, Căminul Militar de garnizoană şi Comenduirea de garnizoană Giurgiu[276].

Cadre şi militari în termen participanţi la Consfătuirea Militarilor de Frunte din cadrul Flotilei de Dunăre la Giurgiu (1957)

[276] A.M.R, fond Bibliotecă, Registrul Istoric nr. 24 , f. 19.

www.ziuaconstanta.ro

Divizionul 407 Monitoare a fost înfiinţat la 1 august 1951, prin reorganizarea Forţelor Fluviale, în conformitate cu statul de organizare nr. 14/163 (Ordinul M.St.M. nr. 00316749/11.05. 1951 şi Ordinul C.M.M. nr. 0035153 din 31.07.1951). Unitatea, comandată de căpitanul de rangul 3 Constantin Constantinescu, avea în compunere comanda, statul major şi monitoarele 1, 2, 11, 12 şi 20, cu un efectiv de 474 militari, dintre care 53 ofiţeri, 56 cartnici reangajaţi, 177 cartnici în termen şi 188 matrozi. Între 26 septembrie-14 octombrie 1951, divizionul a participat cu monitoarele 1 şi 2 la aplicaţiile organizate de C.M.M. în zona Călăraşi-Dervent şi Giurgeni-Vadu Oii, cele două nave executând siguranţa unui convoi şi siguranţa unui pod de vase.

La 1 noiembrie 1952, divizionul s-a reoganizat, conform statului de organizare nr. 14/180, mărindu-şi unităţile cu monitorul nr. 3. Efectivele unităţii au ajuns la 807 militari – 85 ofiţeri, 104 cartnici reangajaţi, 259 cartnici în termen şi 359 matrozi. În acest an, pregătirea de luptă s-a executat cu un singur monitor – M2 – şi cu un Centru de Instrucţie al monitoarelor, la uscat, cu echipajele monitoarelor dezarmate. Pregătirea de luptă s-a executat după programele analitice trimise de Flotila de Dunăre, anul de instrucţie fiind împărţit astfel: Etapa I „Individ" (1.12.1951-15.01.1952), Etapa a II-a „Postul de Luptă" (15.01-20.03.1952), executându-se pregătirea matrozilor în cadrul posturilor de luptă, Etapa a III-a „Unitatea de Luptă" (20.03-30.04.1952), cuprinzând instrucţia în cadrul unităţilor de luptă.

În anul de instrucţie 1953, pregătirea de luptă la fiecare navă s-a desfăşurat pe unităţi de luptă, în cadrul celor cinci misiuni de pregătire: Misiunea de pregătire nr. 1 - Organizarea de luptă şi zilnică a navei, Misiunea de pregătire nr. 2 - Pregătirea navei pentru navigaţie şi pentru folosirea mijloacelor de luptă şi tehnice, Misiunea de pregătire nr. 3 - Executarea navigaţiei de către o navă izolată, Misiunea de pregătire nr. 4 - Executarea navigaţiei de către o navă izolată şi Misiunea de pregătire nr. 5 - Executarea navigaţiei de către Divizionul de nave în cadrul Grupării Navale şi cooperarea cu celelalte arme.

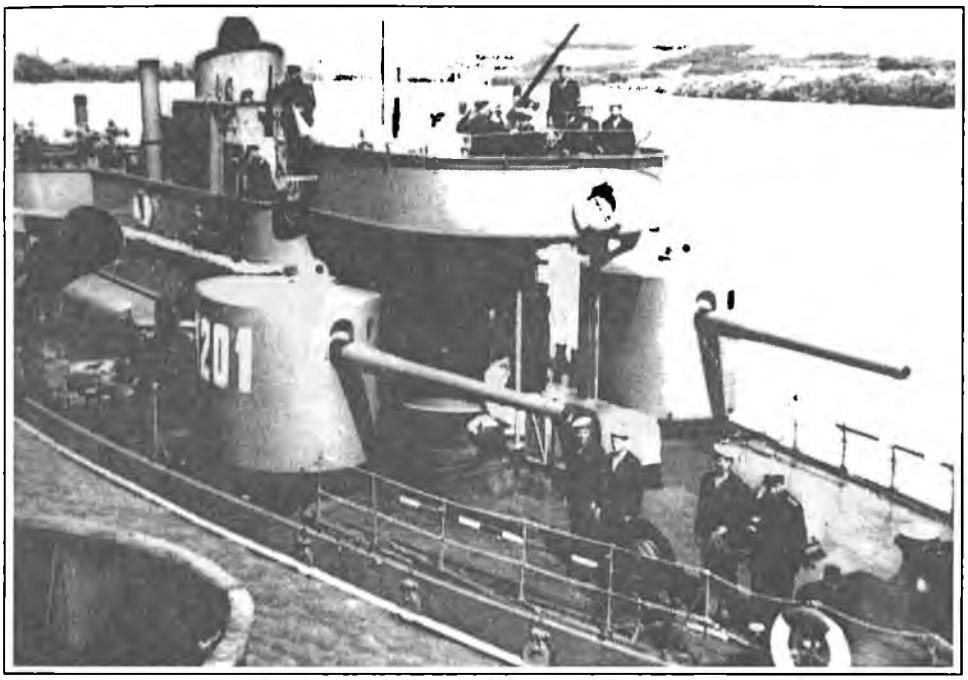
Iniţial, cu trei monitoare (M 2, 3 şi 12) şi ulterior cu patru dintre ele (M 2, 3, 11 şi 12), divizionul a participat la exerciţiile şi aplicaţiile tactice în teren, întocmite şi conduse de Comandamentul Flotilei de Dunăre, realizându-se în acest mod învăţarea marşurilor şi navigaţiei atât cu nava izolată cât şi în grupuri omogene de nave sau grupuri neomogene de nave. De asemenea, s-a exersat învăţarea teatrului de operaţiuni fluvial[277].

Divizionul 1027 Monitoare, Vedete Blindate şi Vedete de Siguranţă şi Grupul Nave Auxiliare în Conservare a fost organizat, conform statului de pace nr. 14/186, la 1 decembrie 1957. Comandantul divizionului a fost căpitanul locotenent Ilie Rişcan, iar locţiitor politic căpitanul de rangul 3 Mihalache Drăghici. Divizionul avea în compunere statul major, specialiştii cu artileria, cu navigaţia şi chimic, cu transmisiunile şi mecanic, Aparatul politic, Serviciul medical şi subunităţile: monitoarele 201, 202, 203, 205, 206, 207, Grupul Vedete

[277] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 471, f. 1-7.

www.ziuaconstanta.ro

Blindate, Grupul Vedete de Siguranţă, Grupul Nave Auxiliare în Conservare şi nava-bază „SIRETUL”.



Monitor tip „KOGĂLNICEANU” (1950)

Divizionul avea un efectiv de 412 militari, dintre care 59 ofiţeri, 41 sergenţi reangajaţi, 52 sergenţi în termen şi 260 soldaţi.

La 15 mai 1958, conform statului de pace nr. 14/576, ediţie 1958, divizionul s-a reorganizat, schimbându-şi denumirea în Divizionul 1027 Monitoare, Vedete Blindate şi Vedete de Siguranţă, având în compunere monitorul 201 - în conservare gradul 1, monitorul 202 - în conservare gradul 2 şi monitoarele-şcoală M 203 şi M 207, Grupul Vedete Blindate în Conservare cu două nave conservate gradul 1 (VB 211 şi VB 213), patru nave conservate gradul 2 (VB 212, VB 214, VB 215 şi VB 216), Grupul Vedete de Siguranţă în Conservare cu o navă în conservare gradul 1 (VS 223) şi trei nave în conservare gradul 2 (VS 221, VS 222 şi VS 224) şi Baza plutitoare cu nava-bază „SIRETUL”.

În perioada 20 mai-12 iulie 1958, toate navele au fost ridicate pe cală la Şantierele Navale Brăila şi Oltenița, făcându-se controlul corpului.

Pregătirea de luptă s-a executat pe cele cinci misiuni. Între 25 martie şi 5 aprilie 1958 s-a executat ieşirea în raionul Cama-Dinu, unde s-au însuşit organizarea şi executarea apărării apropiate, antrenarea echipelor de distrugere, antrenarea în conducerea navelor prin marşuri scurte, ziua şi noaptea. De asemenea, au fost stabilite datele evolutive ale monitoarelor 201, 203 şi 207, s-au antrenat ochitorii prin executarea tragerilor 1a, 1b, 2a şi 2b, s-au însuşit regulile

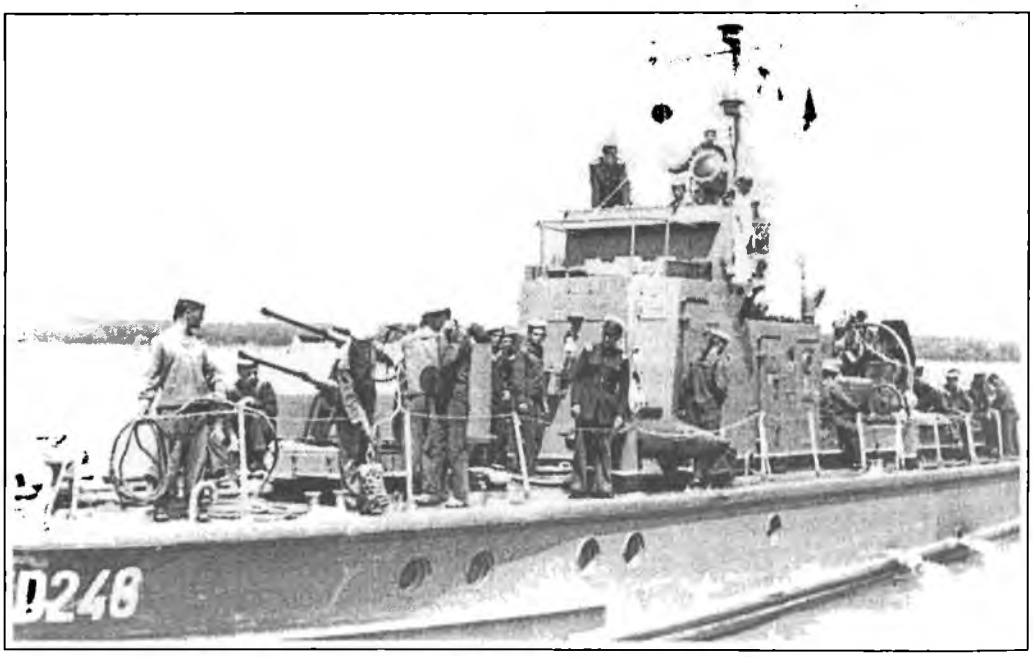
www.ziuaconstanta.ro

de radă şi raion şi au fost antrenaţi statul major şi comandanţii de nave în dispersarea la darea „Alarmei atomice".

Între 14-26 aprilie 1958 s-a executat ieşirea în raionul Cama-Dinu iar între 26 mai-17 iunie 1958 ieşirea în raionul Topalu. Între 21 iulie-23 august 1958 navele au ieşit pe fluviu pentru executarea misiunilor de luptă ordonate de C.F.M.M.

Ulterior, unitatea şi-a schimbat denumirea în Divizionul 95 Monitoare, Vedete Blindate şi Vedete de Siguranţă[278].

Divizionul 1074 Vedete Dragoare a luat fiinţă la 20 septembrie 1957, prin transformarea Grupului Vedete Dragoare din cadrul Divizionului 519 Dragoare Fluviale şi Mine-Obstrucţii. Unitatea era compusă din două secţii a câte două vedete fiecare şi tancul fluvial TF 342. Cele patru vedete dragoare - VD 241, 242, 243 şi 244 au fost construite în Şantierul Naval Oltenița. În anul 1958, unitatea s-a reorganizat pe trei secţii a câte două vedete şi şlepul plutitor MM 366.



Vedeta dragoare 246

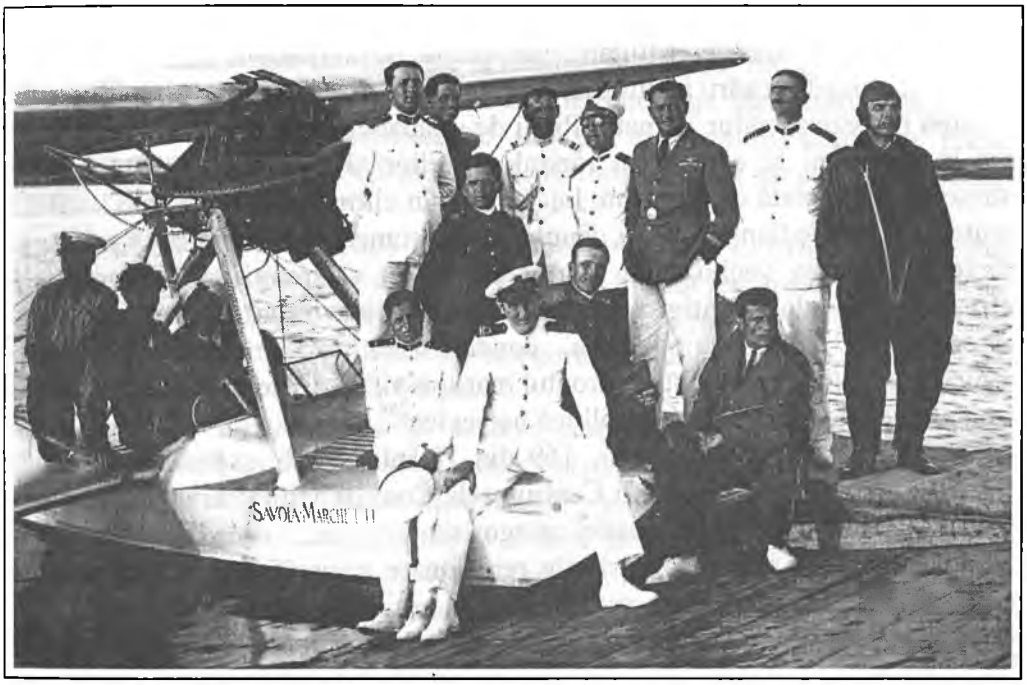
C.M.M. a propus ca **Flotila de Hidroaviaţie** să depindă organic de Marina Militară. La 1 iunie 1948 aceasta a intrat în subordinea C.A.L.M. cu 12 aparate, trecerea făcându-se numai din punct de vedere operativ şi al educaţiei politice. Până la crearea condiţiilor necesare subordonării totale C.M.M., Escadrila de Hidroaviaţie a rămas în subordinea Comandamentului Aeronauticii, din punct de vedere al instrucţiei şi administraţiei.

---

[278] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 470, f. 1- 7.

www.ziuaconstanta.ro

În conformitate cu Ordinul M.St.M. nr. 120727 din 1 aprilie 1950, începând cu această dată Escadrila de Hidroaviație a trecut din punct de vedere al pregătirii de luptă, pregătirii cadrelor, pregătirii politice, dotării tehnice, contrainformațiilor și mobilizării sub ordinele Comandamentului Aviației. Hidroaviația a rămas subordonată C.M.M. numai din punct de vedere operativ, al hranei, echipamentului și finanțării.



Echipajul unui hidroavion Savoia-Marchetti 56

La 1 august 1950, Escadrila de Hidroaviație Mamaia avea în dotare 10 hidroavioane monomotoare biplane cu două locuri, construcție metalică tip Heinkel 114. Dintre acestea, 9 hidroavioane erau operaționale și 6 indisponibile[279]. Misiunile escadrilei erau de recunoaștere, explorare, supraveghere, patrulare, căutare de obiective, de informare, escortă antisubmarin, recunoașteri de coastă, conlucrare cu marina, conlucrare cu bateriile de coastă și misiuni speciale.

Planul de dotare și întreținere al C.F.M.M. pe anul 1958 (producție internă și import) a fost realizat în condiții satisfăcătoare, atât în sectoarele construcțiilor și reparațiilor de nave și armament, cât și în ceea ce privește aprovizionarea cu materiale de dotare și întreținere pentru nave și atelierele flotei. Astfel, dintr-un credit de finanțare aprobat de 26.180.000 lei, au fost cheltuiți 25.131.069 lei. În domeniul construcțiilor, au fost recepționate și introduse în exploatare dragoarele de radă 26, 27, 28 și 29, vedetele de dragaj

[279] Idem, fond 1683, dosar nr. 2815, f. 124.

www.ziuaconstanta.ro

fluvial 245 şi 246, remorcherul maritim RM 106, docul plutitor de 800 tone forţă şi remorcherul maritim RM 105, modernizat[280].

*

* *

Arestarea şi anihilarea parcului de nave, construcţiilor şi transporturilor navale româneşti în vâltoarea evenimentelor discreţionare de după 23 august 1944 au fost urmate în primii ani postbelici şi de o înverşunată prigoană împotriva cadrelor Marinei Militare, suspectate de ataşament faţă de vechiul regim. Astfel, într-un cadru instituţional şi legislativ propice samavolniciilor, sub oblăduirea reprezentanţilor Armatei Roşii de ocupaţie, instrumentele acesteia au recurs la imixtiuni şi epurări în rândul ofiţerilor şi maiştrilor militari şi la substituirea lor treptată cu elemente loiale. Într-un climat de insecuritate socială, de brutalitate şi obedienţă faţă de ocupant, represiunea comunistă nu a ezitat să utilizeze etichetarea vechii elite marinăreşti drept **duşmani ai democraţiei, reacţionari periculoşi, antiguvernamentali şi antisovietici** ca pretext pentru compromiterea, izolarea, judecarea, condamnarea sau trecerea în cadrul disponibil a foştilor combatanţi pe frontul maritim al Mării Negre ori a celor care refuzau să accepte noua doctrină politică bolşevică[281].

Astfel, în nota la adresa nr. 169 din 13 iulie 1946, expediată de şeful Secţiei a II-a din Direcţia Operaţii Centrului de Control Militar nr. 1, personalul care făcea obiectul urmăririi era astfel categorisit:

„*Categoria I* formează vârfurile reacţionare periculoase care nu se vor încadra niciodată în vremurile actuale şi nici în regimul actual democratic, fiind un **focar de propagandă** antidemocratică, antiguvernamentală, antisovietică şi un **focar de teroare** [subl.n.] contra, mai ales, a elementelor tinere din Marină. Această categorie conduce şi se foloseşte de elementele din categoria a II-a, din care pot fi alese alte vârfuri, atunci când vârfurile actuale nu vor mai fi în cadrele active ale Armatei.

Trecerea categoriei I în cadrul disponibil cu toate drepturile prevăzute în Legea cadrului disponibil, dreptul de a purta uniformă încă un an după punerea în cadrul disponibil, precum şi păstrarea, pe timp de un an, a tuturor drepturilor pe care le au ofiţerii activi rămaşi în Armată, **nu este o măsură practică şi eficace** fiindcă ei vor influenţa şi conduce mai departe pe cei din categoria a II-a, bucurându-se de ascendentul gradului şi de faptul că conducerea nu i-a găsit cu nimica pătaţi, nicidecum vinovaţi de activitatea lor. Pentru această categorie trebuie aplicată EPURAREA, făcând prin această măsură să dispară credinţa că nu se va întâmpla nimica acelora care fac ca ei, şi în acelaşi timp dându-se liniştea tuturora care merg pe drumul democraţiei, şi se înlătură ideea că Marina este antidemocratică şi deci posibilitatea de a fi desfiinţată.

---

[280] Ibidem, f. 11-12.

[281] Locotenent-comandor drd. Marian Moşneagu, *Prigoana împotriva cadrelor Marinei Militare după 23 august 1944*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moşneagu, *Noi contribuţii la istoria Marinei Militare Române*, Editura Muntenia & Leda, Constanţa, 2001, p. 115-130.

www.ziuaconstanta.ro

Categoria a II-a formează mediul reacționar **moderat** care este însă sub influența categoriei I și care, chiar dacă cei din categoria I vor pleca, ei vor continua activitatea reacționară. Nu se poate conta pe sinceritatea lor și nici pe reeducarea lor, chiar dacă unii vor arăta cu timpul că se încadrează în regimul actual. Toți ar trebui mereu supravegheați și nu se vor putea folosi în misiuni de încredere. Dacă se urmărește o **purificare totală** a Marinei și o **democratizare reală**, atunci nu trebuie nimica precupețit, și trecerea lor în cadrul disponibil, potrivit Legii cadrului disponibil, este *o măsură sănătoasă pentru marină și justă pentru ei*. Fiecare știe că nu este o dușmănie contra lui aplicarea legii, ci consecința comportării lui. Drepturile acordate de lege sunt mari și ei nu sunt lăsați pe drumuri. Dacă, prin excepție, unii din ei ar deveni cu timpul loialiști sinceri (!), vor putea fi primiți în Marină. Reformele mari nu cer compromisuri, ci măsuri radicale"[282].

În acest temei, o primă listă conținea 14 ofițeri din categoria I, printre care contraamiralii Gheorghe Dumitrescu și August Roman, pentru care se solicitau Biroului 5 fișe pentru fiecare și ordin Centrului spre a le urmări activitatea, respectiv 58 de ofițeri din categoria a II-a, în frunte cu contraamiralii Alexandru Stoianovici și Iacob Bălan.

Pentru concluzii, raportul aducea următoarele argumente: „*Plecarea categoriei I și a II-a din Marină va aduce liniștea în toată Marina (!), ea putând să se dezvolte într-un regim democratic realmente, căpătând încrederea conducerii și aliaților. Oscilațiunile și a celor de bună credință vor dispare și toate energiile se vor canaliza pentru propășirea Marinei.*

Nici unul din cei care ar pleca nu este indispensabil Marinei din punct de vedere profesional. Cu ofițerii care rămân se poate realiza mult mai mult decât dacă ar rămâne și categoria I și categoria a II-a, fiindcă nu va mai fi cine să-i deruteze.

Elementele tinere, lipsite de propaganda reacționară, se vor încadra repede în ritmul democratic și ***ele sunt viitorul Marinei*** [subl.n.].

Gradele mari din categoria I și categoria a II-a n-au acționat, așa cum spun ei, pentru salvarea Marinei ci pentru salvarea propriei lor situații.

Sinceritatea, obiectivitatea, loialitatea, justețea au stat la baza întocmirii acestui document."

În virtutea acestui raționament, un număr de 162 de ofițeri de marină au fost trecuți în cadrul disponibil la cerere și din oficiu, potrivit Înaltelor Decrete Regale nr. 2121 din 5 iulie 1946, nr. 2269 și 2270 din 22 iulie, nr. 2495, 2496, 2497 și 2498 din 9 august 1946. Cap de afiș era, bineînțeles, contraamiralul Roman G.T. August[283].

Într-o declarație redactată de comandorul Eugeniu Săvulescu, director pentru Educație, Cultură și Propagandă al S.S.M., acesta a relatat cu lux de

---

[282] A.M.R., fond 5417, dosar nr. 1585, f. 1-6.
[283] *Ibidem*, f. 28-34.

www.ziuaconstanta.ro

amănunte împrejurările în care s-a produs unul dintre incidentele atribuite grupului reacţionar din Marina Regală.

Astfel, în ziua de 18 mai 1946, la ora 14.30, s-a primit de la M.R. Inspectoratul General E.C.P. Ordinul telefonic nr. 465, care prevedea ca în toate Comandamentele şi unităţile să se ţină, în timpul cel mai scurt, mitinguri pentru afirmarea solidarităţii armatei cu sentinţa dată de Tribunalul Poporului în procesul criminalilor de război, cerându-se în acelaşi timp imediata ei aplicare. Ordinul prevedea să se supună adunării o moţiune în sensul celor de mai sus. Se specifica, în mod precis, că moţiunea trebuia supusă adunării spre votare, urmând a fi trimisă Tribunalului Poporului în cel mai scurt timp posibil.

Rezumatul dezbaterilor trebuia raportat imediat telefonic, iar o copie a moţiunii urma să fie înaintată prin curier Inspectoratului E.C.P.

Pentru executarea acestor dispoziţiuni, comandorul Săvulescu a raportat ministrului Marinei, care a aprobat ca mitingul să aibă loc în ziua de 20 mai, la ora 9.00. După deschiderea mitingului de către d-sa, urmau să ia cuvântul directorul E.C.P. pentru lămurirea rostului acestui miting, ministrul Marinei, expunând vina criminalilor de război şi sensul solidarizării armatei alături de popor, secretarul general şi subdirectorul E.C.P. În final, trebuia citită şi supună adunării o moţiune.

Pentru executarea acestor dispoziţiuni, în ziua de 19 mai s-a dat o circulară în Minister, anunţând mitingul şi participarea întregului personal militar şi civil, fără a se specifica însă scopul adunării.

În acelaşi timp, cei care urmau să ia cuvântul au fost anunţaţi, pentru a se pregăti.

A doua zi, la ora 9.00, personalul a fost adunat în sala de festivităţi a S.S. Marină, aşteptând sosirea ministrului, care a venit la ora 9.30. În acest interval de aşteptare, în sală s-au format diferite grupuri, între care unul compact în fundul sălii, compus din personalul civil de ambe sexe şi personalul inferior din S.S.M. şi un alt grup distinct, de ofiţeri superiori, în faţă, în partea stângă a sălii, între care se aflau comandorul Bujoreanu, căpitan-comandorul Bercea, căpitan-comandorul Mircea Ionescu, locotenent-comandorul N. Stoenescu, locotenent-comandorul St. Eftimie, locotenent-comandorul Victor Bădescu etc.

La ora 9.30, mitingul a fost deschis chiar de către ministru, care a intrat direct în subiect, cuvântarea sa fiind citită după un text pregătit.

La sfârşitul cuvântării, ministrul a ordonat să se dea citire proiectului de moţiune, după care a întrebat adunarea dacă este de acord.

Sala a răspuns prin strigăte de „Nu" mult prelungite şi repetate, însoţite de gesturi şi atitudini ostile.

În timpul acestei manifestări, s-a desprins comandorul Florin Bujoreanu, cerând cuvântul şi marcând prin atitudinea sa că este un fel de purtător de cuvânt al celor din sală. A început să vorbească pe un ton foarte ridicat, enervat, adresându-se când ministrului, când sălii, care îl susţinea cu aclamaţii şi strigăte, spunând între altele:

www.ziuaconstanta.ro

„Armata nu face politică şi nu înţelegem să fie amestecată şi întrebată în asemenea chestiuni.

Acestea sunt chestiuni care socotim că privesc numai justiţia şi ca atare noi nu trebuie să fim obligaţi să ne pronunţăm asupra sentinţei sau modului ei de aplicare.

Nu admitem asemenea procedee dictatoriale şi totalitare, în care nu văd nici o diferenţă faţă de cele din vremea lui Antonescu.

Eu sunt bun român şi am fost democrat de totdeauna, nu ca unii de dată recentă şi ca bun român mă desolidarizez de asemenea procedee şi atitudini".

La acestea, sala întreagă a izbucnit în aplauze şi strigăte aprobatoare.

„Iar dacă dvs., domnule Ministru, mă obligaţi să iau atitudine în sensul celor expuse prin moţiune, vă rog să mă consideraţi ca scos de sub obligaţiunile pe care mi le impune haina militară.

Cine a ordonat aşa ceva şi cine a luat iniţiativă în Minister, care nu se încadrează în manifestările Armatei? etc."

În tot timpul acestei manifestări violente a comandorului Florin Bujoreanu, unanim aprobat de sală, căpitan-comandorul Alexandru Bercea intervenea zgomotos, accentuând că asemenea procedee înseamnă dictatură şi că nimeni nu se poate solidariza cu ele.

În acelaşi timp cu ei şi în pauzele făcute de comandorul Florin Bujoreanu, locotenent-comandorul Victor Bădescu intervenea zgomotos, îndemnând la desolidarizare, arătând că asemenea procedee înseamnă dictatură şi cerând să se treacă la vot secret.

În tot timpul acestor ieşiri, personalul, pe grupuri, întreţinea discuţii zgomotoase şi protesta negativ şi ostil, faţă de un grup izolat, format doar din ministru, secretarul general şi comandorul Săvulescu.

La strigătele de „vot secret", iniţiate de locotenent-comandorul Victor Bădescu şi reluate şi de alţii, a intervenit contraamiralul Nicolae Cristescu, arătând că militarii şi funcţionarii publici trebuie să aibă curajul opiniei, să-şi spună părerea pe faţă şi deci nu este cazul de „vot secret".

La un moment dat, comandorul Bujoreanu a avut o nouă ieşire violentă şi cu un ton ridicat şi atitudine agresivă, l-a sfidat pe secretarul general cu cuvintele:

„Vă rog să spuneţi dvs., d-le Amiral, dacă în conştiinţa dvs. sunteţi de acord cu asemenea procedee şi atitudini".

La această întrebare insolentă, contraamiralul Cristescu a pus la punct îndrăzneala ofiţerului, interzicându-i să-i pună astfel de întrebări şi cu asemenea atitudine.

Din spusele comandorului Bujoreanu şi intervenţiile căpitan-comandorului Bercea şi locotenent-comandorului Victor Bădescu, ca şi din strigătele masei anonime din sală, reieşea nu numai faptul că ei nu ar fi de acord cu textul moţiunii sau cu procedeul de vot, ci cu sentinţa însăşi.

În cuvântul său, locotenent-comandorul Nicolae Stoenescu, subdirectorul E.C.P., a arătat că în mod interesat încearcă unii să pună chestiunea pe plan

www.ziuaconstanta.ro

politic, întrucât, indiferent de părerile politice, pedepsirea criminalilor de război este o acțiune a întregului popor.

Sala a ascultat fără întrerupere, dar după aceasta, manifestările ostile au fost reluate.

Agitându-se încă ideea votului, comandorul Săvulescu a propus ca personalul să semneze în două liste, cei care sunt „pentru" într-una și cei care sunt „contra", în alta.

Sala a protestat împotriva acestei propuneri, strigând că nimeni nu va semna nimic. În acest timp, o parte din personal, văzând că astfel se pot angaja răspunderi individuale, a încercat să fugă din sală. La intervenția comandorului Săvulescu, marea majoritate a rămas pe loc. Amiralul Cristescu a ordonat apoi ca persoanele care erau contra moțiunii să treacă în partea dreaptă a sălii, iar ceilalți la stânga.

Toată sala, cu oarecari ezitări din partea unora, a trecut în dreapta, iar în stânga au rămas numai câțiva ofițeri. Grupul care s-a solidarizat astfel cu verdictul și aplicarea lui a fost format numai din ministrul Marinei, secretarul general, comandorul Săvulescu, subdirectorul E.C.P., locotenent-comandorul Alexandru Marinescu, căpitanul Nicolae Marinescu, locotenentul P.D. Mihăilescu, locotenentul Gadidov și maistrul Nedelcu, toți din Direcția E.C.P. și căpitan-comandorul Boris Levițchi, șeful Secretariatului General, locotenent-colonelul Pilarino, locotenent-comandorul Iosif Biaciu și locotenent-comandorul Ion Receanu.

Față de această situație, mitingul a fost închis de către ministrul Marinei, cu toate protestele căpitan-comandorului Alexandru Bercea, care încă mai vocifera.

Ulterior, către ora 11.00, ministrul Marinei i-a comunicat comandorului Săvulescu, de față fiind secretarul general și subdirectorul E.C.P., că a vorbit cu comandorul Roșescu, șeful de stat major.

Întrebându-l de ce a lipsit de la miting, acesta a pretextat o scuză vagă, precum că trebuia să fie acasă la ora 9.00, unde avea un caz de boală și trebuia să vină un doctor. În realitate, fusese în minister de unde a plecat chiar la începutul mitingului, înapoindu-se îndată după terminarea acestuia. La plecare, atrăgându-i-se atenția de către ofițerul de serviciu, a răspuns că are treabă în altă parte. Ministrul Marinei i-a cerut să-și precizeze atitudinea față de cele întâmplate, mai ales că agitatorii principali erau din subordinea sa. Comandorul Gheorghe Roșescu a răspuns că armata nu trebuie să facă politică, că ofițerii nu trebuie să fie obligați să se pronunțe în chestiuni care privesc exclusiv Justiția și că militarii trebuie să se încadreze doar în legile și regulamentele în vigoare, care spuneau că ostașul nu face politică. Apoi a adăugat că având în vedere situația și faptul că el se solidarizează cu atitudinea camarazilor săi, cere să fie desărcinat din funcția de șef al statului major.

La cererea ministrului de a se consemna aceasta în scris, comandorul Roșescu a refuzat.

www.ziuaconstanta.ro

Manifestarea sălii, la acest miting, cu strigătele de „Nu" prelungite, cu vociferări zgomotoase, cu gesturile ostile ale unora, cu aplauzele puternice față de ideile exprimate de vorbitorii unei părți din asistență la desolidarizare, cu fuga pe scări afară din sală a unei părți din asistență atunci când s-a pus problema unor semnături și deci a unei răspunderi individuale, cu leșinul uneia din funcționare în urma emoției provocată de situația încordată din sală, a avut un aspect net huliganic (!).

Această manifestare, cu aspectul și de solidarizare, de fapt, cu regimul antonescian, nu a fost nici întâmplătoare și nici spontană.

Cu toate că circulara dată în Minister, în ziua de 19 mai nu specifica scopul mitingului, grupul interesat cunoștea conținutul ordinului care venise cu o zi înainte, prin centrala telefonică a Ministerului, de unde cei interesați puteau oricând să capete informațiile dorite.

Identitatea de argumente și expresii utilizate de către comandorul Bujoreanu la miting, cât și de comandorul Roșescu față de ministru, deși nu luase parte la miting, lăsa să se înțeleagă faptul că această chestiune fusese discutată și pusă la punct dinainte.

De fapt, organizarea unei atari manifestări de desolidarizare, de către **grupul reacționar din Marină**, apărea perfect logică, deoarece generalul Șova, fost ministru al Marinei sub Antonescu, l-a avut ca secretar general pe contraamiralul Roman, șeful grupului. Probabilitatea ca și acesta să fie tras la răspundere îi îndemna pe membrii grupului să creeze o atmosferă defavorabilă procesului și consecințelor sale eventuale, în sânul Marinei.

Geneza grupului reacționar din Marina Regală era explicată de același comandor Eugen Săvulescu, în introducerea la declarația sa.

Evenimentele din 6 martie 1945 l-au adus la conducerea Departamentului Marinei pe amiralul (r) Petre Bărbuneanu, în locul contraamiralului August Roman.

Ministrul Bărbuneanu a venit la conducere fără să aibă o echipă și a lucrat multă vreme cu elemente instalate în posturi de către predecesorul său. Acesta - trecut în funcția de șef de stat major al Marinei - a căutat să grupeze în jurul său toate elementele de care se simțea sigur, mutându-le în St.M.M. În același timp, a lăsat oameni de încredere și în diferite posturi importante din restul Subsecretariatului.

Aceasta părea să fi fost originea organizării acestui grup, care nu a avut, chiar de la început, o altă convingere decât că, deși momentan scos din funcțiune, regimul democratic fiind trecător, tot acesta va fi viitorul șef al Marinei.

Ca ministru, Bărbuneanu însuși se consulta des cu șeful său de stat major și - plecat de mult din armată și necunoscător al situației din acel moment - a început să contracareze acțiunile grupului reacționar, de câte ori acesta încerca să ia sau să sugereze măsuri contrarii intereselor regimului democratic.

www.ziuaconstanta.ro

Comandorul Eugeniu Săvulescu, fost comandant al Marinei Militare în perioada 10 decembrie 1946-1 noiembrie 1948

În acelaşi timp, acest grup democratic şi-a făcut o datorie din a semnala ministrului toate manevrele ascunse ale contraamiralului Roman şi ale celor din grupul său. Astfel au ajuns să fie cunoscute atât de ministrul Bărbuneanu, cât şi de către autorităţile superioare militare, părerile antidemocratice şi antisovietice, atât ale contraamiralului Roman cât şi ale oamenilor săi, ca şi influenţa nefastă pe care zi de zi aceştia o exercitau asupra subalternilor din întreaga Marină.

Din această cauză acestui fapt, la 25 octombrie 1945 ministrul de Război i-a eliberat din funcţie şi pus la dispoziţia Ministerului de Război pe principalii conducători ai acestui grup: contraamiralul August Roman, fost şef de stat major, comandorii Victor Voinescu şi Mişu Petrovici din St.M.M. şi comandorul Constantin Niculescu, fost secretar general pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu.

Această desărcinare de funcţii a fost făcută ca o primă etapă în opera de democratizare a Marinei, rămânând ca, probabil ulterior, să fie îndepărtate şi elementele în subordinea acestor şefi ai grupului reacţionar şi care deocamdată rămăseseră în vechile lor funcţii. Această trecere din oficiu în concediu nelimitat a întărit şi mai mult coeziunea între componenţii acestui grup şi i-a legat indisolubil de şeful lor, în a cărui stea continuau să spere - amiralul Roman. Pe de altă parte, faptul că aceşti conducători ai grupului reacţionar nu au fost trecuţi de-a dreptul în rezervă, a întărit credinţa întregului grup în ideea că regimul democratic era trecător şi deci prea slab pentru a lua o măsură drastică, ceea ce au manifestat adesea.

Tot din aceste motive, pe larg comentate de ei, influenţa lor exercitată din afară a căpătat un deosebit prestigiu asupra colaboratorilor lor rămaşi în Marină

www.ziuaconstanta.ro

şi a împiedicat difuzarea ideilor democratice în masa ofiţerilor fără atitudine politică precizată până atunci.

Comandorul Mişu Petrovici

De remarcat este faptul că, dacă la început acest grup nu avea o apartenenţă politică precisă, dar avea o acţiune coordonată, antisovietică şi era legat prin coeziunea unei colectivităţi care avea o soartă comună şi identitate de vederi, ulterior şi în special după semnarea acordului de la Moscova, a început să-şi însuşească din ce în ce mai mult, până la completa identificare, ideile partidelor reacţionare.

Din constatările făcute şi urmărite zi de zi de către S.S.M., rezulta că acest grup a întreţinut legături continue atât între membrii săi din întreaga Marină, în special cu comandorul Gheorghe Roşescu, căpitan-comandorul Gheorghe Mocanu, comandorul Ion Bănică (acesta din urmă pus ulterior şi el la dispoziţie pentru activitate antidemocratică) şi căpitan-comandorul Alexandru Bercea.

Întâlnirile aveau loc în special la St.M.M., unde cei din afară veneau să se informeze şi probabil să aducă cuvântul de ordine. Tot aici puteau lua contact cu comandanţii şi ofiţerii veniţi din provincie, cărora le transmiteau „*virusul antidemocratic şi antisovietic*". Au fost numeroase cazuri când ofiţerii s-au plâns de ameninţările, jignirile şi încercările de intimidare ale ofiţerilor din acest grup, care apostrofau personalul Ministerului care se manifestase pe linia democratică, uneori chiar pe sălile Ministerului (cazuri raportate şi Ministerului de Război).

Acţiunea se concentra în manifestări ostile faţă de U.R.S.S., ostile Guvernului democratic şi se traducea, în cazul nostru concret, în atitudini negative faţă de orice măsură pe care aparatul E.C.P., din ordine superioare, încerca să le aplice în Marină.

www.ziuaconstanta.ro

Când Ministerul a luat măsura de a le interzice accesul, legătura a continuat să funcţioneze, atât pe stradă (manifestând o atitudine ostentativă de grupare pe Calea Victoriei) cât şi la domiciliul comandorilor Victor Voinescu şi Constantin Niculescu, unde se întruneau adesea, sub motivul că vizionau filme.

În aceeaşi ordine de idei a fost plasată prezenţa exclusivă a ofiţerilor din acest grup la Yacht-Club Regal Român, unde sub pretextul sporturilor, aveau întruniri şi luări de contact.

Încercările aparatului E.C.P. de a disloca blocul reacţionar, rămas compact în jurul St.M.M. şi care continua să difuzeze ideile reacţionare, nu au reuşit decât în mică măsură, până la evenimentele din ziua de 20 mai.

Întreaga evoluţie a situaţiei era bine cunoscută de autorităţile superioare şi de ministrul Marinei, care au fost ţinuţi la curent cu situaţia generală şi manifestările individuale, zi de zi.

Contraamiralul August Roman (8 august 1892-13 mai 1984). Studii militare: Academia Navală din Livorno (1911-1914), Şcoala Navală de Război din Paris (1925-1926). Funcţii: comandant al Escadrilei Distrugătoare (11 martie 1941-20 ianuarie 1942), şef al Statului Major al Marinei (20 ianuarie 1942-1 aprilie 1943 şi 5 martie 1945-1 aprilie 1946), secretar general al S.S.M. (1 aprilie 1943-28 septembrie 1944), comandant al Forţelor Navale Maritime (22 septembrie-4 noiembrie 1944), ministru subsecretar de stat pentru Marină (4 noiembrie 1944-5 martie 1945).

Contraamiralul August Roman

www.ziuaconstanta.ro

Decorat, printre altele, cu Ordinele „Mihai Viteazul", clasa a III-a (1944) şi „Crucea de Fier" germană, clasele a II-a şi I[284]. Frate cu generalul Horia Roman din Artileria Antiaeriană. În legătură cu Robert Furnarache şi fost prieten cu Nicolae Caranfil.

A fost şeful grupului de rezistenţă „Roman", fără a fi în legătură cu contraamiralul Horia Macellariu.

Contraamiralul August Roman considera *„o crimă pentru neamul românesc o apropiere de U.R.S.S. şi un sprijin al guvernului actual de trădători"*. I-a protejat şi ţinut în preajmă pe toţi membrii grupului omonim, pe care i-a aşezat în posturi-cheie. Nu s-a ambarcat decât pentru stagiile necesare avansărilor, de unde a revenit de fiecare dată în Minister[285].

Fost ataşat naval la Londra în perioada 1935-1941, **contraamiralul Gheorghe Dumitrescu** a refuzat să se înapoieze în ţară, drept pentru care în 1942 a fost judecat în lipsă şi condamnat la 25 de ani muncă silnică şi degradare militară de către Curtea de Justiţie Militară. În 1945 a fost amnistiat şi a revenit în ţară. A deţinut unul dintre cele mai înalte ranguri în francmasonerie. Pentru acest motiv a fost toată cariera sa privilegiat şi a ocupat posturi importante. *Cel mai desăvârşit antidemocrat* (subl.n.) În legătură cu cercurile reacţionare, propaga ideea că se va scăpa curând de situaţia anormală în care se găsea România din punct de vedere politic[286].

Contraamiralul Gheorghe Dumitrescu

[284] Alexandru Duţu, Florica Dobre, Leonida Loghin, *op. cit.*, p. 353.
[285] A.M.R., fond 5417, dosar nr. 1585, f. 13-14.
[286] *Ibidem*, f. 12-13.

www.ziuaconstanta.ro

Fost şef de stat major al Forţei Navale Maritime, **comandorul Victor Voinescu** făcea propagandă şi îi ameninţa pe ofiţerii tineri să nu dea concursul regimului actual. În acest scop, făcea călătorii dese la Constanţa unde lua contact cu ofiţerii. Locuia în Şcoala de Război şi la el acasă, sub masca întrunirilor familiei, se aduna parte din grupul „Roman" şi se purtau discuţii aprinse împotriva regimului[287].

Comandorul Victor Voinescu

Fost secretar general în Ministerul Marinei pentru aplicarea Armistiţiului, **comandorul Constantin Niculescu** avea legături cu anglo-americanii. Făcea dese drumuri la Constanţa şi propaga ofiţerilor tineri idei reacţionare[288].

Fost şef al Serviciului Secretariat General sub Ministerul Roman, **căpitan-comandorul Ioan Bănică**, omul de cea mai mare încredere al lui Roman, a fost foarte mult susţinut de acesta în toată cariera. Manifesta pe faţă o atitudine antisovietică şi antiguvernamentală, spunând adesea: „*Este o mândrie să se ştie de toată lumea că sunt reacţionar, iar situaţia actuală cu ţara vândută de o clică de trădători nu e permanentă. Leul Britanic ne va salva*".

La o conferinţă ţinută la Comandament a luat atitudine vădită împotriva regimului actual[289].

---

[287] *Ibidem*, f. 15.
[288] *Ibidem*, f. 15-16.
[289] *Ibidem*, f. 18-19.

www.ziuaconstanta.ro

Căpitan-comandorul Gheorghe Mocanu, fost şef de stat major în C.L.M.Fl., era prieten intim cu căpitan-comandorul Bănică, pe care se pare că l-a influenţat către atitudinea antidemocratică. A activat intens prin propagandă contra regimului. Făcea paradă pentru a fi recunoscut ca reacţionar[290].

Era membru al Partidului Naţional Ţărănesc-Maniu şi a scris diverse articole la ziarul „Dreptatea".

Căpitan-comandorul Traian Dumitriu, inginer naval cu studii în Franţa, a fost şef al Serviciului Armament, Muniţii şi Transmisiuni în Ministerul Marinei.

Prin legăturile pe care le avea, averea şi trecutul familiei soţiei sale, precum şi prin manifestările sale din ultimul timp, dovedea o atitudine clară împotriva conducerii actuale şi contra Sovietelor[291].

Căpitan-comandorul Ioan Economu, fost ataşat naval la Istanbul, era nepotul generalului Economu. A avut în Marină o situaţie complet privilegiată.

A refuzat să se întoarcă în ţară după 23 august 1944. Prin faptul că exista o strânsă legătură de prietenie cu toţi ceilalţi membri ai grupului „Roman" (care l-a trimis ataşat naval), se credea că ţinea legătura cu aceştia prin intermediul călătorilor sau al marinarilor de pe nava „TRANSILVANIA".

În ultimul timp, autorităţile turceşti îi interziseseră accesul în port[292].

Căpitan-comandorul Ovidiu Mărgineanu a fost comandant al Şcolii de Submaiştri până la 25 octombrie 1945.

A activat mai puţin intens decât ceilalţi. Se manifesta antiguvernamental şi antisovietic[293].

Locotenent-comandorul Virgil Vasilescu, fost în S.S.M., la Serviciul Personalului, era nepotul amiralului August Roman. Era al doilea om de mare încredere al lui Roman.

Cât timp a fost la Serviciul Personalului îl ţinea la curent pe August Roman cu tot ce se petrecea în Minister[294].

Era cunoscut ca unul dintre cei mai reacţionari şi periculos regimului democrat.

Fiul generalului Străjescu din Cavalerie, **locotenent-comandorul Paul Străjescu** a fost şef al Biroului Adjutanturii Serviciului Secretariatului General.

Om de încredere al lui August Roman, făcea parte din grupul acestuia şi activa cu aceleaşi credinţe ca şi ceilalţi membri.

Avea legături cu anglo-americanii, cu care se întâlnea duminicile la Snagov, unde aceştia aveau vile[295].

Deruta elementele tinere, spunându-le că apropierea de U.R.S.S. era o crimă naţională.

---

[290] *Ibidem*, f. 19-20; 120-121.
[291] *Ibidem*, f. 20.
[292] *Ibidem*, f. 6-7.
[293] *Ibidem*, f. 18.
[294] *Ibidem*, f. 20-21.
[295] *Ibidem*, f. 10; 21.

www.ziuaconstanta.ro

În concluziile care însoțeau fișele „reacționarilor" prezentate mai sus, întocmite de Centrul de Control Militar nr. 1, sub forma Notei contrainformative nr. 934 din 23 iulie 1946, se arăta:

„Cei din grupul „Roman" sunt un mănunchi de ofițeri capabili, în majoritate cu școli de specialitate în străinătate, foști în posturi importante de conducere în Marină, care însă astăzi desfășoară o activitate intensă antidemocratică, antiguvernamentală și antisovietică pentru motivele arătate la fiecare în parte. [...] Scoaterea din oștire a celor de mai sus este singura soluție pentru ca ofițerii de marină să iasă de sub influența lor și să-și conducă activitatea în cadrul vremurilor actuale"[296].

Într-o Notă informativă din 20 octombrie 1946 se adăuga: *„Centrul de gravitație al grupului îl formează Yachting Club Regal Român, al cărui vice-președinte este Furnarache. La adăpostul acestui club sportiv se întrețin legăturile ofițerilor din grupul „Roman" atât cu persoanele civile din lumea bogătașilor din București, cât și cu misiunile engleză și americană"*[297].

Desigur, incidentul petrecut cu ocazia mitingului din 20 mai 1946 nu a rămas fără urmări. Instigatorii, în speță comandorii Florin Bujoreanu, Gheorghe Roșescu, căpitan-comandorul Alexandru Bercea și locotenent-comandorul Victor Bădescu, toți din Ministerul Marinei, au fost propuși să fie trimiși în stare de arest, direct în judecata Curții Marțiale a Corpului 2 Armată pentru delictul de ofensa superiorului, prevăzută și penalizată de art. 514 C.J.M.[298]

Comandantul C2A, generalul de divizie Grigore Nicolau a înaintat ministrului de Război, generalul de corp de armată Constantin Vasiliu Rășcanu, un referat în care aprecia că *„judecarea acestor ofițeri, în public, n-ar fi oportună și nici n-ar aduce rezultate convingătoare pentru acei care nu înțeleg greutățile vremurilor de față"*, astfel încât acei ofițeri au primit câte 30 și respectiv 20 de zile (ultimul) de arest sever[299].

Chiar dacă diversiunea creată de comandorul Florin Bujoreanu a avut o țintă precisă - compromiterea comandorului Eugeniu Săvulescu, din declarația acestuia, datată 22 mai 1946, transpare cu certitudine și o altă stare de fapt. *„După marele lot făcut la epurări în Marină în iarna și primăvara anului 1945 prin venirea d-lui comandor Săvulescu a urmat și urmează continuu a se face epurări de ofițeri în Marină, ceea ce ar lăsa să se înțeleagă că la Marină este un focar continuu de reacționari, fasciști etc., fapt care ar confirma această falsă situație judecând ca străin de Marină chiar după cazul petrecut la 20 mai 1946 unde este atinsă culminația în procentul de 95-96% din personalul Marinei aflat la Minister. Este posibil oare această flagrantă rătăcire a atâtor ofițeri, maiștri etc. tocmai acum când Marina, față de puținul ce i-a mai rămas, are nevoie de un efort mare spre a se reface și menține cu cinste și cu încredere pentru țară și marea vecină U.R.S.S. care a binevoit a ne satisface de curând dorința arzătoare*

---

[296] *Ibidem*, f. 21-22.
[297] *Ibidem*, f. 65-66.
[298] *Ibidem*, f. 195-200.
[299] *Ibidem*, f. 201.

www.ziuaconstanta.ro

a Marinei şi a ţării prin restituirea bricului „MIRCEA" navă-şcoală? [...] Este foarte curios că aceşti „reacţionari" au apărut fără excepţie la comandorii ce sunt înaintea D-sale la anuar iar cei de sub D-sa la anuar căpitan-comandori sunt epuraţi tocmai acei care au luat şi au făcut serviciul cu dl. comandor Săvulescu şi îi cunosc toată activitatea din ultimii ani; care nu ar fi bine să se mai reamintească, actele fiind dispărute.[...]

De ce la Marină acest aparat (E.C.P. - n.n.) *să aibă aşa nefastă influenţă asupra personalului, care a culminat cu cazul de la 20 mai 1946?*
Convingerea mea şi realitatea este că prin schimbarea Directorului E.C.P., acest aparat va funcţiona cu aceleaşi frumoase rezultate ca la Armata de Uscat iar ofiţerii de Marină nu vor mai apărea continuu sub aspectul infractorilor la democratizarea Marinei şi a Ţării"[300].

Ca o ironie a soartei sau poate nu, comandorul Eugeniu Săvulescu a fost schimbat. Adică promovat comandant al Marinei Militare (1946-1948).

La 6 iunie 1945, C.Al.C. l-a acuzat pe contraamiralul Horia Macellariu, comandantul C.F.N.M. în perioada 23 aprilie 1943-23 septembrie 1944, de „*conlucrare activă cu Germania fascistă*", solicitând trimiterea sa în judecată sub acuzaţia de „*criminal de război*"[301]. La 10 august 1946, Parchetul Curţii Bucureşti a dispus, printr-o ordonanţă, scoaterea sa de sub învinuire[302]. În procesul Mişcării Naţionale de Rezistenţă, prin Decizia nr. 2 a Curţii Militare de Casare şi Justiţie, la 18 noiembrie 1946 contraamiralul Horia Macellariu a fost condamnat la muncă silnică pe viaţă[303]. Pe 19 aprilie 1948, contraamiralul Horia Macellariu a fost arestat, după ce dispăruse doi ani de la domiciliu[304]. Prin sentinţa nr. 1834 a Tribunalului Militar Bucureşti, a fost condamnat la muncă silnică pe viaţă în „Procesul Mişcării Libertăţii Româneşti"[305]. A fost eliberat din închisoarea de la Gherla la 29 iulie 1964[306].

Între 18-20 mai 1946, printre generalii foşti miniştri şi subsecretari de stat în guvernele conduse de Ion Antonescu au fost arestaţi şi contraamiralul Nicolae Păiş şi viceamiralul Gheorghe Koslinski.

În august 1948, viceamiralul Gheorghe Koslinski, fost ministru subsecretar de stat în perioada 17 octombrie 1940-27 ianuarie 1941 şi contraamiralul Nicolae Păiş (1 februarie 1941-20 martie 1943), au fost arestaţi şi depuşi la Văcăreşti[307]. În procesul celui de-al treilea lot al foştilor demnitari din timpul guvernării Ion Antonescu, prin Decizia nr. 123 a Curţii Bucureşti, Secţia 4 Penală, la 19 ianuarie 1949 contraamiralul Nicolae Păiş a fost condamnat la 3 ani, iar viceamiralul Gheorghe Koslinski la 2 ani închisoare corecţională[308]. La

---

[300] *Ibidem*, f. 174-176.
[301] Florica Dobre, *Calvarul generalilor.1944-1964*, în „*Document*", Anul I, nr. 1/1998, p. 19.
[302] *Ibidem*, p. 20.
[303] *Ibidem*, p. 22.
[304] *Ibidem*, p. 23.
[305] *Ibidem*, p. 25.
[306] *Ibidem*, p. 36.
[307] *Ibidem*, p. 24.
[308] *Ibidem*, p. 25.

www.ziuaconstanta.ro

30 aprilie 1950, viceamiralul Gheorghe Koslinski a murit în închisoarea Aiud[309] iar la 16 septembrie 1952, contraamiralul Nicolae Păiş a murit la Sighet[310].

Prin Procesul verbal nr. 81 din 24 septembrie 1946, Consiliul de Miniştri a aprobat Actul de acuzare întocmit de Parchetul General al Curţii de Apel Bucureşti, privind trimiterea în judecată a 17 foşti miniştri în guvernul antonescian, printre care şi generalul Nicolae Şova, fost subsecretar de stat pentru Marină în perioada 20 martie 1943-23 august 1944. Prin Decizia nr. 160, la 9 octombrie 1946, Curtea de Apel Bucureşti - Secţia 8 l-a condamnat la 20 de ani temniţă grea[311].

La 6 februarie 1948, Curtea de Apel Bucureşti - Secţia 9 a rejudecat procesul foştilor miniştri, condamnându-l pe generalul Nicolae Şova la 10 ani temniţă grea[312].

În perioada 6 mai 1950-6 iulie 1955, viceamiralul Ioan E. Georgescu a fost reţinut de organele Ministerului de Interne, fără să fi fost judecat şi condamnat[313].

Într-un Raport privitor la problema cadrelor, alcătuit de căpitanul de rangul 1 Alexandru Teodorescu, membru în Consiliul Militar al Marinei Militare, se specifica faptul că una din principalele probleme ale construcţiei de partid şi de stat era problema *„alegerii, repartizării şi educării cadrelor. Cadrele sunt fondul de aur al partidului şi al statului, forţa hotărâtoare a conducerii de partid şi de stat, ele reprezintă acea forţă de care depinde aplicarea în viaţă a liniei politice a partidului.*

Numai oamenii care înţeleg linia politică a partidului, care şi-au însuşit-o ca pe linia lor proprie, care sunt gata s-o aplice fără şovăială, care ştiu s-o realizeze în practică şi sunt capabili să răspundă de ea, s-o apere, să lupte pentru ea, numai astfel de cadre constituie o garanţie că linia justă a partidului nostru nu va rămâne pe hârtie, ci va fi tradusă în viaţă.

Călăuzindu-se după învăţăturile clasicilor marxism-leninismului şi după uriaşa experienţă a Partidului Bolşevic al Uniunii Sovietice, partidul nostru în decursul întregii sale activităţi a crescut, educat şi călit în lupta împotriva duşmanilor partidului şi poporului, în lupta împotriva greutăţilor, numeroase cadre devotate fără rezerve cauzei clasei muncitoare, cauzei socialismului.

Pentru ca partidul să poată face faţă cu succes marilor sarcini ale construcţiei socialismului, în toate compartimentele de activitate, se impune o continuă îmbunătăţire a muncii de selecţionare, repartizare şi educare a cadrelor.

La Congresul al XVIII-lea al Partidului Bolşevic al Uniunii Sovietice, I.V. Stalin vorbind despre alegerea, înaintarea şi repartizarea cadrelor a arătat că: „a alege just cadrele" înseamnă:

---

[309] *Ibidem*, p. 27.
[310] *Ibidem*, p. 30.
[311] *Ibidem*, p. 21.
[312] *Ibidem*, p. 23.
[313] *Ibidem*, p. 27.

www.ziuaconstanta.ro

În primul rând a aprecia cadrele ca fondul de aur al partidului şi al statului, a ţine la ele, a le respecta.

În al doilea rând a cunoaşte, a studia amănunţit calităţile şi lipsurile fiecărui activist, a şti în ce post se pot desvolta mai bine capacităţile acestui activist.

În al treilea rând a forma cu îngrijire cadre, a ajuta pe fiecare activist care creşte să înainteze, a nu te teme „că pierzi timpul" ocupându-te cu răbdare de astfel de tovarăşi şi a grăbi ridicarea lor.

În al patrulea rând a înainta la timp şi cu curaj cadrele noi, tinere, a nu le lăsa să stea prea mult în acelaşi loc, a nu le lăsa să mucegăiască.

În al cincilea rând a repartiza pe activişti la diferite posturi, astfel încât fiecare să se simtă la locul lui, fiecare să poată da operei noastre comune maximum din ceea ce este el în general în stare să dea potrivit calităţilor sale personale, iar orientarea generală a muncii de repartizare a cadrelor să corespundă pe deplin cerinţelor liniei politice, pentru aplicarea căreia se face această repartizare.

Experienţa Partidului Comunist al Uniunii Sovietice cu privire la munca cu cadrele ne învaţă că, la alegerea şi repartizarea cadrelor trebuie dată o deosebită atenţie compoziţiei sociale, majoritatea muncitorească, fiind necesară în întregul aparat de partid şi de stat şi cu atât mai mult în organele de conducere.

Într-adevăr, de vreme ce cadrele sunt forţa hotărâtoare de partid şi de stat, de vreme ce de ele depinde, în primul rând, aplicarea în viaţă a liniei partidului, este limpede că pentru înfăptuirea în mod consecvent a liniei partidului, pentru realizarea fără nici o şovăire a unei politici de clasă, corespunzătoare intereselor fundamentale ale clasei muncitoare şi ale poporului muncitor, în organele şi în aparatul de partid şi de stat trebue să precumpănească cadrele muncitoreşti legate de interesele clasei muncitoare prin toate fibrele fiinţei lor.

Una dintre cele mai importante sarcini ale partidului în urma selecţionării şi repartizării cadrelor este munca de educare comunistă a lor.

Cadrele trebuie educate în spiritul disciplinei de partid şi de stat, al cinstei, a intransigenţei faţă de lipsuri şi al vigilenţei revoluţionare.

În educarea cadrelor o importanţă de prim ordin o are înarmarea lor cu învăţătura marxist-leninistă, ridicarea neîncetată a nivelului lor politic şi ideologic, în aşa măsură încât ele să se poată lesne orienta, capabili să rezolve fără greşeli problemele la care sunt puşi.

Având în vedere aceste învăţăminte de ordin teoretic politic în sensul învăţăturii leninist-staliniste cu privire la activitatea de cadre şi analizând situaţia existentă a cadrelor în special pe linie de comandă din Marina Militară, putem afirma că ele sunt de o deosebită actualitate pentru noi".

www.ziuaconstanta.ro

În continuarea raportului său către Consiliul Militar al C.M.M., ofițerul prezenta situația cadrelor din Marina Militară[314]. Astfel, statele de organizare prevedeau un necesar de 1 711 ofițeri de comandă, mai puțin Regimentul 103 A.A. și Divizonul Artilerie A.A. de la Mangalia, ale căror state au venit în ultimul timp, ele urmând să fie controlate după statele existente la Secția Organizare Mobilizare.

Această unitate și subunitate avea o încadrare de 100%.

Necesarul de 1 711 însemna, pe grade, 176 locotenenți, 292 locotenenți majori, 587 căpitani, 334 căpitani de rangul 3, 231 căpitani de rangul 2, 17 căpitani de rangul 1 și 18 amirali. Față de necesarul prevăzut în statele de organizare, Marina avea o încadrare de 64,70% în ofițeri de toate armele, adică un existent de 1 108 ofițeri. Dintre aceștia, 57 erau sublocotenenți (nu erau prevăzuți în stat), 651 locotenenți (față de stat erau în plus 475), 183 locotenenți majori (deficit 109), 75 căpitani (deficit 502), 99 căpitani de rangul 3 (deficit 235), 34 căpitan de rangul 2 (deficit 197), 8 căpitani de rangul 1 (deficit 65), 1 contraamiral (deficit 17).

Față de necesar, încadrarea se prezenta astfel: necesarul în ofițeri de marină punte era de 822 ofițeri, în timp ce existentul era de 352, deci o încadrare de 42,82%. Necesarul de ofițeri tehnici și ingineri de marină era de 238, iar existentul 121, având o încadrare de 51,20%. Necesarul de ofițeri tehnici de artilerie era de 34 ofițeri, existenți 17 ofițeri, deci o încadrare de 50%. Încadrarea în ofițeri din Serviciul Medical (medici și felceri) era de 38%.

În ceea ce privește ofițerii de intendență și Serviciul Administrativ, tehnici auto, geniu, artilerie terestră, încadrarea era mult mai bună, ea fiind între 85% și 95%.

Încadrarea în ofițeri de infanterie, transmisiuni, chimici, aviație era de peste 100%, astfel că numărul care depășea necesarul de ofițeri din aceste arme se aflau încadrați pe funcții prevăzute cu ofițeri de marină.

Din datele mai sus prezentate, reieșea că deficitul cel mai mare se referea la ofițeri de marină punte, tehnici și ingineri de marină, medici și tehnici de artilerie.

De asemenea, rezulta că majoritatea funcțiilor care prevedea grade mari precum căpitan de rangul 2 și căpitan de rangul 3, erau încadrate cu ofițeri tineri, cu grade de locotenenți sau locotenenți majori.

În Marina Militară existau un număr de 297 ofițeri cu origine socială muncitorească, 31 ofițeri cu origine socială țărani colectiviști, 262 țărani săraci, 241 țărani mijlocași, 221 funcționari (în care erau incluși și cei ai căror părinți au fost militari și nu au avut avere), 33 de ofițeri ai căror părinți au fost comercianți și mici meseriași și 32 ofițeri cu origine socială chiabură.

---

[314] Locotenent-comandor drd. Marian Moșneagu, *1953. Politizarea personalului Marinei Militare Române, între priorități și metode*, în *„Anuarul Muzeului Marinei Române", tom IV/2001*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002, p. 295-312.

www.ziuaconstanta.ro

Aşadar, 53% din totalul ofiţerilor din Marina Militară aveau origine socială muncitorească, ţărani colectivişti şi ţărani săraci, 21% ţărani mijlocaşi, 19% funcţionari şi foşti militari, 3% comercianţi şi mici meseriaşi şi 2,8% chiaburi.

De asemenea, existau 176 ofiţeri ale căror soţii aveau origine socială muncitorească, colectivişti şi ţărani săraci, 54 ţărani mijlocaşi, 124 funcţionari, 29 comercianţi şi mici meseriaşi şi 14 chiaburi.

În ceea ce priveşte starea socială a ofiţerilor, existau 445 muncitori, 10 colectivişti, 82 ţărani săraci, 31 ţărani mijlocaşi, 156 elevi, 378 funcţionari şi 2 chiaburi.

Procentual, 41% aveau starea socială muncitorească, 10% ţărani săraci colectivişti şi ţărani mijlocaşi, 14% fuseseră elevi înainte de a intra în armată, 34% funcţionari, 0,18% chiaburi.

Rezulta că predominant era elementul muncitoresc, ţărani săraci, colectivişti şi funcţionari, însă *„nu atât cât ar trebui"*.

În rândul ofiţerilor din Marina Militară existau 13,44% membri de partid, 60,5% membri U.T.M., 26% fiind fără de partid.

În ceea ce priveşte şcolarizarea ofiţerilor din Marina Militară, 58 ofiţeri aveau 4 clase primare, 71 ofiţeri aveau sub 7 clase primare (5-6), 219 ofiţeri cu 7 clase primare, 276 ofiţeri cu şcoli profesionale de ucenici, 104 ofiţeri cu 4 clase de liceu, 46 ofiţeri cu 6 clase liceu, 261 ofiţeri cu şcoli medii sau licee terminate, 29 ofiţeri cu facultăţi terminate şi 20 ofiţeri cu facultăţi neterminate.

De asemenea, un număr de 15 ofiţeri aveau cursuri civile sau militare în ţări capitaliste.

În ceea ce priveşte pregătirea militară, 844 ofiţeri absolviseră şcoli de ofiţeri, 17 ofiţeri cu Academia Militară, 14 ofiţeri cu cursuri de perfecţionare în U.R.S.S., 55 cu cursuri de perfecţionare în ţară, 138 ofiţeri cu cursuri scurte în urma cărora au fost înaintaţi în grad şi 21 ofiţeri având drept studii militare şcoli de subofiţeri.

În C.M.M. şi la M.U. şi unităţi din subordine, era necesar ca un număr de 126 funcţii din statele majore să fie încadrate cu ofiţeri absolvenţi ai Academiei Militare Generale, cu următoarele facultăţi:

- Academia Generală - Facultatea de Marină - 89 ofiţeri
- Academia Generală - Facultatea Generală - 14 ofiţeri
- Academia Generală - Facultatea de Artilerie - 13 ofiţeri
- Academia Generală - Facultatea de Transmisiuni - 5 ofiţeri
- Academia Generală - Facultatea de Geniu - 1 ofiţer
- Academia Generală - Facultatea de Aviaţie - 2 ofiţeri
- Academia Generală - Facultatea de Artilerie A.A. - 2 ofiţeri

Din totalul de 126 funcţii care trebuiau încadrate cu absolvenţi ai Academiei Militare Generale, numai un număr de 30 funcţii erau încadrate cu asemenea ofiţeri, ceilalţi ofiţeri absolvenţi ai Academiei Militare fiind pe funcţii care nu prevedeau ofiţeri cu studii academice militare.

www.ziuaconstanta.ro

Privitor la necesarul de funcţii de Spate care trebuiau încadrate cu ofiţeri absolvenţi ai Academiei Spatelui Forţelor Armate, existau 25 funcţii, din care 5 erau încadrate cu ofiţeri absolvenţi ai Academiilor Spatelui, celelalte fiind încadrate cu ofiţeri numai absolvenţi ai şcolilor militare.

În ceea ce priveşte originea socială necorespunzătoare, atât a ofiţerilor cât şi a soţiilor lor, o parte din aceştia ocupau, contrar recomandărilor, funcţii de răspundere.

Rezolvarea acestei situaţii se putea efectua treptat, pe măsură ce se pregăteau elementele corespunzătoare care să asigure buna funcţionare a compartimentelor de activitate respective, lucru care trebuia făcut anterior de către comandanţii care asiguraseră conducerea Marinei Militare.

Până la intrarea în vigoare a noilor instrucţiuni de evidenţă a ofiţerilor din Forţele Armate, Secţia Cadre a C.M.M. nu a fost în măsură să prezinte o situaţie clară a compoziţiei social-politice a cadrelor, datorită, pe de o parte, lipsei de exigenţă din partea comandanţilor şi organelor politice, iar pe de altă parte, a lipsurilor Secţiei Cadre în întocmirea atât a dosarelor personale ale ofiţerilor, cât şi a celorlalte documente de evidenţă, în cele mai bune condiţii. Aceste stări de fapt au dus la necunoaşterea în suficientă măsură a cadrelor din Marină, făcându-se propuneri pentru încadrare în diferite funcţii fără un studiu ştiinţific a elementelor respective.

Un alt aspect al lipsurilor a fost faptul că nu s-au urmărit cu destulă atenţie funcţiile importante încadrate cu ofiţeri necorespuzători din punct de vedere politic, pentru ca aceste funcţii să fie vizate din timp pentru scoaterea titularilor necorespunzători şi înlocuirea lor cu elementele cele mai indicate.

De asemenea, comadanţii de mari unităţi şi unităţi nu şi-au cunoscut nevoile din punct de vedere cantitativ şi calitativ în cadre, ceea ce a dus la neprevederea în a-şi pregăti din timp elementele cele mai potrivite pentru anumite funcţii, dând naştere la o serie de neajunsuri printre care şi la propuneri de mişcări în cadre, inutile, care au determinat mutări fără rost.

În finalul raportului, ofiţerul concluziona că, faţă de necesarul global de 1 711 ofiţeri, Marina avea un deficit de circa 36% (existent 1 108, adică deficit în ofiţeri 603). Pe specialităţi, cea mai deficitară era categoria ofiţerilor de punte, unde faţă de necesarul de 822 ofiţeri, exista o încadrare de 42,82% (existent 352 ofiţeri). La categoria de ofiţeri tehnici şi ingineri de marină, faţă de necesarul de 238 ofiţeri, încadrarea era de circa 51% (121 ofiţeri), deci un deficit de 49%.

Faţă de un necesar de 176 locotenenţi, existau 651, deci faţă de cei prevăzuţi în stat un plus de 475 locotenenţi, care de fapt erau încadraţi pe funcţii superioare gradului lor, în limitele Ordinului M 316.

În privinţa locotenenţilor majori, exista un deficit ca grad de circa 36%, adică faţă de un necesar de 292 locotenenţi majori, existau doar 183. La căpitani, Marina avea un deficit de circa 90%. De exemplu, faţă de necesarul de 587 căpitani, existau doar 7 (deficit 502).

Faţă de necesarul de 334 căpitani de rangul 3, existau 99 ofiţeri, deci un deficit de circa 75%.

www.ziuaconstanta.ro

La căpitani de rangul 2, față de necesarul de 235 ofițeri, existau 34 ofițeri, deci un deficit de 80%, iar la căpitani de rangul 1, față de un necesar de 73 ofițeri, existau numai 8. Exista, de asemenea, un deficit de 17 contraamirali.

Ca apartenență politică, față de existentul de 1.108 ofițeri, având 13,44% m.d.p., U.T.M.-iști 60,5% și 26% fără de partid, situația politică era apreciată ca fiind în general corespunzătoare, însă numărul trebuia mărit cu prioritate din rândurile ofițerilor U.T.M.-iști cei mai corespunzători din toate punctele de vedere și a celor fără de partid, în special cei cu funcții de răspundere (comandanți, secunzi, șefi de state majore, specialiști etc.).

Față de un existent de 1 108 ofițeri, 348 aveau doar 4, 5, 6 sau 7 clase elementare, iar de la 7 clase elementare până la 4 clase medii sau de liceu inclusiv existau 380 ofițeri. 46 ofițeri aveau 5 și 6 clase medii sau liceu, iar 261 ofițeri aveau școala medie sau liceul terminat.

Sub aspectul cunoștințelor de cultură generală ce se puteau asimila și prin școlile medii sau licee, situația era considerată necorespunzătoare în cazul unui număr de circa 700 ofițeri, mai ales al acelora care nu aveau decât 4, 5, 6 și 7 clase elementare (348 ofițeri).

Din această cauză, pe lângă altele din punct de vedere al culturii militare și pregătirii de specialitate, ofițerii nu aveau nivelul cel mai indicat potrivit necesităților armei Marină.

Din cei 844 ofițeri care absolviseră Școala Militară de Marină, nu aveau alte cursuri decât 55 ofițeri, care aveau cursuri de perfecționare în țară, iar 14 ofițeri aveau cursuri de perfecționare în U.R.S.S. iar 47 ofițeri Academia Militară (în stat erau prevăzute 126 funcții care necesitau să fie încadrate cu ofițeri absolvenți ai Academiei Militare). Față de această situație, mai interesant era faptul că 149 ofițeri nu aveau școala militară la bază, ci numai cursuri scurte sau școli de subofițeri.

Față de cele arătate mai sus, ofițerul propunea Consiliului Militar ca:

1. Direcția Politică, sprijinită de comandant și membrul în Consiliul Militar, să ia măsurile necesare ca până la 23 august 1954 să nu mai existe nici un ofițer de comandă sau în aparatul politic fără 7 clase elementare (vezi ultimul aliniat din Regulamentul Învățământului).

3. Potrivit unei planificări din partea statului major și a Direcției Politice a Marinei Militare, care să aibă în vedere nestânjenirea pregătirii de luptă și politice, să creeze condiții unui număr cât mai mare de ofițeri să urmeze clasele 8, 9 și 10, cu sau fără frecvență.

4. Comandanții și locțiitorii politici să selecționeze și să propună înaintarea în grad în mod excepțional a celor mai merituoși ofițeri care au perspectivă de dezvoltare în viitor, în special gradele locotenent la locotenent major și locotenent major la căpitan-locotenent, respectiv căpitan-locotenent la căpitan de rangul 3.

5. Să se trimită în U.R.S.S. pentru studii militare tot ce se poate trimite din elementele cele mai corespunzătoare sub toate aspectele.

www.ziuaconstanta.ro

6. Pentru completarea deficitului în ofiţeri să se studieze de către Direcţia Politică, şeful de stat major al M.M. şi locţiitorul comandantului pentru învăţământ, ajutaţi fiind de comandant şi membrul în Consiliul Militar, soluţiile arătate mai jos în timp de 15 zile de la luarea hotărârii de către Consiliul Militar.

7. Să se ceară ca M.F.A. să intervină prin C.C. al P.M.R. pentru a aproba şi da concursul de a obţine de la institutele şi facultăţile tehnice 150-200 studenţi de anul II şi III pentru a fi introduşi în Şcoala Militară de Marină pe doi ani pentru această primăvară.

8. Să se studieze dacă se poate scoate o serie de ofiţeri numai cu doi ani de învăţământ.

9. Din cartnicii în termen din cei mai buni, după un curs scurt (eventual 6 luni) să se scoată ofiţeri care la rându-le să înlocuiască ofiţerii de marină de la depozite şi cabinete.

10. Să se ceară M.F.A. activarea ofiţerilor de rezervă din arma Marină din facultăţile de piscicultură şi Institutul Mecano-Naval Galaţi.

11. Să se ceară M.F.A. ofiţeri de alte arme acolo unde activitatea se pretează, în locul ofiţerilor de marină care pot fi întrebuinţaţi la nave.

12. Pentru încadrarea funcţiilor cu ofiţeri absolvenţi ai Academiei Militare să se ceară M.F.A. de la armata de uscat şi spate.

13. Să se ceară M.F.A.-D.G. să verifice mai bine ofiţerii de la Academia Militară „I.V. Stalin", pentru a nu se mai repeta situaţia celor 13 ofiţeri ai A.M. din care nu s-au putut numi în funcţii de răspundere, potrivit nevoilor, decât 5, iar ceilalţi nu s-a putut numi decât în funcţii mai mici, din cauza originii sociale, trecutului sau rudelor apropiate care au fost găsite chiar duşmani ai regimului (?!). Conducerea Facultăţii Tehnice şi Şcoala Militară de Marină să treacă la verificarea mai temeinică a elevilor pentru a se putea lua măsuri din timp faţă de cei ce se vor dovedi necorespunzători.

14. Secţia de Cadre să ia măsuri pentru a verifica mai bine, pe bază de documente sau cercetări în teren, situaţia ofiţerilor cu origine socială necorespunzătoare, atât a lor cât şi a soţiilor acestora, precum şi cei cu diferite studii în ţări capitaliste.

15. Pentru îmbunătăţirea apartenenţei politice, Direcţia Politică să intensifice mai mult munca de atragere în partid a elementelor celor mai corespunzătoare din toate punctele de vedere, mai cu seamă din rândul ofiţerilor cu valoare profesională şi cu funcţii mai mari (comandanţi, secunzi, şefi de stat major, specialişti şi alţii).

16. Să se ia măsuri pentru calificarea ca marinari şi militari a lucrătorilor politici. Statul Major să întocmească un program minimal de cunoştinţe pe care trebuie să le aibă aceştia.

17. Absolvenţii promoţiei 30 decembrie 1953 să fie numiţi în primul rând la nave.

18. Să se ia măsuri pentru a se atrage atenţia comandanţilor Marinei Militare şi şefilor de secţii asupra studierii mai profunde a calităţilor profesionale

www.ziuaconstanta.ro

şi politice ale ofiţerilor şi îmbunătăţirii radicale a muncii organelor de cadre (secţii, birouri).

La şedinţa Consiliului Militar din 10 decembrie 1953 au participat contraamiralul Florea Diaconu, comandantul Marinei Militare, preşedintele Consiliului Militar, căpitanul de rangul 1 Alexandru Teodorescu, membru militar al Consiliului Militar, căpitanul de rangul 1 Tudor Simion, şef de stat major al C.M.M., Marin Vintilă, membru în Consiliul Militar al C.M.M., căpitanul de rangul 3 Enache Manguţ, şeful Secţiei Organizare şi Instructaj, înlocuitorul locţiitorului permanent al membrului militar al Consiliului Militar şi locotenentul major Sebastian Ulmeanu, secretarul Consiliului Militar.

La şedinţa prezidată de contraamiralul Florea Diaconu, au fost invitaţi căpitanul de rangul 1 Dumitru Lopatco, consilierul principal al C.M.M., căpitanul de rangul 1 Axim Sâtâi, consilierul Direcţiei Politice şi locotenentul major C. Fomin, translator.

După aprobarea Raportului Membrului Militar al Consiliului Militar privitor la problema cadrelor în Marina Militară ca punct distinct pe ordinea de zi şi expunerea acestuia de către căpitanul de rangul 1 Alexandru Teodorescu, s-a trecut la dezbateri. Contraamiralul Diaconu a enumerat 64 de „ofiţeri necorepunzători", împărţindu-i pe următoarele categorii: ofiţeri cu origine socială chiabur, ofiţeri cu soţiile de origine socială chiabur şi ofiţeri cu studii în ţările capitaliste.

La întrebarea tovarăşului M. Vintilă despre influenţa ofiţerilor necorespunzători asupra celorlalţi, membrul în Consiliul Militar a răspuns: „*La Şcoala Militară, tov. consilier ne-a arătat cum la orele de radio se vorbeşte despre Marconi ca inventator şi nu despre adevăratul inventator care a fost rus. Materiile ştiinţifice le predă sec, rupte de viaţă. Cei de la nave prezintă un pericol permanent, putând fugi la turci*".

Contraamiralul Diaconu a arătat modul în care sunt încadrate unele funcţii principale şi totodată deficitul mare care exista în încadrarea navelor, subliniind că şi printre cei existenţi la nave sunt unii care nu corespund, chiar dintre ofiţerii tineri. În cadrul discuţiilor a luat cuvântul N. Vintilă, care a subliniat: „*Situaţia cadrelor este proastă. Suntem la 9 ani de regim de democraţie populară şi n-ar fi trebuit să stăm aşa în această problemă. Cred că s-a muncit prost în vederea luării de măsuri necesare rezolvării problemei şi vina noastră este apreciabilă. Situaţia are două aspecte. Un aspect imediat care să ducă la prevenirea evenimentelor neplăcute: deconspirare de secrete, ţinerea sub influenţă a tinerilor şi eu consider că în raport sunt prevăzute unele măsuri, de pildă, cu privire la apartenenţa politică. Prin primirea de candidaţi având 60% membri şi U.T.M. dacă aceştia însăşi sunt buni, muncind bine putem influenţa chiar în anul acesta.*

Celălalt aspect, precum şi măsurile, cred că sunt de durată: cererile de la M.F.A. şi şcolarizarea ofiţerilor".

În intervenţia sa, căpitanul de rangul 1 Sâtâi A. a precizat: „*Eu cred că în mod mecanic nu trebue să purcedem, un an, mai puţin de un an sau mai mult.*

www.ziuaconstanta.ro

Căpitan de rangul 1 Manguț a pus bine problema în principiu, el n-a cerut fixarea unui termen ci destituirea în cel mai apropiat timp a celor necorespunzători. La un depozit de materiale poate să stea până în 1955, dar la submarine chiaburul nici azi nu poate sta. Nu trebue aşteptat să se educe undeva cadrele şi apoi să-i numim. Cu cadrele ce vin din U.R.S.S. să procedăm mai îndrăzneț. Ofițerii tineri au comandanți de divizioane şi consilieri care să-i învețe. Să destituim de la funcțiile de răspundere şi să le dăm altele de mai mică răspundere. În Consiliul Militar să se definească numai funcțiile din care să fie destituiți ofițerii necorespunzători. Comandantului A.L.B.P. nu i se poate acorda încredere, stă consilierul şi-l învață, de ce? De la consilieri învață cei ce nu li se poate acorda încredere. Nu putem înlocui dintr-o dată ci treptat şi să păstrăm starea de pregătire de luptă. La submarine există un bun comandant de submarin care poate deveni bun comandant de divizion".

4. *Doctrina navală şi tactica instruirii trupelor*

Pe baza învățămintelor desprinse din participarea Marinei Române la cel de-al doilea război mondial, reprezentanții S.S.M. au prefigurat ipotezele în care s-ar putea afla România într-un eventual conflict. În funcție de aceste ipoteze, factorii de decizie au elaborat un plan de înzestrare corespunzător unui **program naval maxim** pentru Marina Militară, realizabil în decurs de 10 ani.

Dezvoltarea forțelor noastre maritime era condiționată de amenajarea Lacului Taşaul ca bază navală şi port comercial, în măsură să asigure intrarea şi adăpostirea navelor şi folosirea, cel puțin parțială, a infrastructurii (ateliere, magazii, cazărmi etc), necesară întreținerii unei forțe navale. Analiştii militari stabiliseră „*în mod categoric că posibilitățile portului Constanța au fost depăşite de nevoile traficului comercial în timp normal*" şi că acesta nu oferea decât „*în limite foarte restrânse loc şi pentru adăpostirea navelor Marinei Regale.*"

Problematica organizării şi utilizării eficiente a forțelor Marinei Militare într-o viitoare confruntare armată viza îndeosebi următoarele obiective operaționale:

1. **Menținerea comunicațiilor proprii între porturile naționale**. Apărarea acestor linii de comunicații impunea aviație maritimă pentru explorare la larg, pentru atacul navelor inamice şi pentru protecție antisubmarin; forțe navale de suprafață pentru contraatac şi tăierea retragerii inamicului; nave de escortă şi protecție antisubmarin; baraje de mine pentru protecția drumurilor; mijloace de dragaj; o rețea de observare costieră; o rețea de detecție antisubmarin (prin nave şi aparate de detecție la uscat); întărirea anumitor puncte de pe litoral cu artilerie, în special în zonele de plecare şi aterizare; flotile de siguranță care să cuprindă mijloace de dragaj, patrulare şi goană antisubmarin în zona porturilor, pentru siguranța intrării/ieşirii convoaielor; submarine pentru informație şi atac.

2. **Menținerea comunicațiilor cu exteriorul prin Bosfor**. Acest lucru nu ar fi fost posibil, în viziunea analiştilor militari, în situația în care inamicul

www.ziuaconstanta.ro

(Rusia Sovietică şi Bulgaria) dispunea de bazele navale de la Varna şi Burgas şi dacă - în cadrul unor eventuale alianţe - nu se deplasau în sprijinul nostru forţe navale amice care să schimbe raportul de forţe în favoarea noastră.

3. **Interceptarea comunicaţiilor inamice**. În lipsa unei forţe de suprafaţă suficient de puternică, în măsură să lupte cu reale şanse de succes împotriva forţelor inamice similare, atacul comunicaţiilor urma să fie dus cu submarine; aviaţie (explorare, bombardament, torpiloare); nave rapide pentru raiduri în circumstanţe favorabile; minarea drumurilor convoaielor inamice.

4. **Apărarea coastei împotriva eventualelor acţiuni ofensive inamice**. Dispozitivul de apărare a litoralului împotriva acestor operaţiuni urma să cuprindă mijloace eşalonate în adâncime, care să poată acţiona împotriva inamicului la larg, la coastă şi pe teritoriu, astfel:

- mijloace aeronavale de larg (nave de suprafaţă - distrugătoare, crucişătoare, aviaţie de explorare, bombardament şi aerotorpiloare, submarine şi vedete torpiloare);
- mijloace de apărare fixe şi mobile de litoral (flotile de siguranţă - patrulare, dragaj, goană antisubmarin - baraje de mine, artilerie de coastă pentru a împiedica apropierea navelor inamice de litoral, reţea de observare costieră, artilerie A.A., aviaţie-observare şi vânătoare, bombardament);
- trupe terestre, aparţinând armatei de uscat, însărcinate cu apărarea litoralului.

În concluzie, pentru a realiza o apărare de coastă după toate principiile strategiei, trebuia să posedăm mijloace de larg, de coastă şi terestre, al căror dozaj să fie făcut cu efortul asupra mijloacelor de larg.

5. **Atacul coastelor şi porturilor inamice, izolat şi în cooperare cu armata de uscat.** Fiind evident faptul că ţara noastră nu-şi putea crea prin mijloace proprii o forţă navală care să se poată măsura cu flota sovietică, puteau fi create în schimb mijloace care să asigure apărarea coastelor şi comunicaţiilor proprii; stânjenirea comunicaţiilor inamice; incursiuni împotriva litoralului inamic. În acest sens, era evident faptul că urma să creem o forţă navală care să reprezinte un risc real pentru totalitatea forţelor navale ruseşti din Marea Neagră şi care să permită, în anumite momente, realizarea unei supremaţii locale şi temporare[315].

Ţinând seama de compunerea forţelor navale sovietice din Marea Neagră la nivelul anilor '45-46 şi de faptul că din cauza distrugerilor masive a bazelor navale, unde se puteau construi nave care să înlocuiască pierderile sau navele învechite, flota sovietică nu putea fi modernizată şi completată într-un timp prea apropiat, forţa noastră maritimă trebuia să fie superioară atunci când s-ar fi găsit în faţa unei fracţiuni sau a totalităţii crucişătoarelor ruseşti; să silească din această cauză crucişătoarele ruseşti să se deplaseze întotdeauna în legătură cu

---

[315] Locotenent-comandor drd. Marian Moşneagu, *Orientări doctrinare privind tactica Marinei Militare Române (1945-1956)*, în *Geopolitică şi istorie militară în perioada războiului rece*, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 2002, p. 39-52.

www.ziuaconstanta.ro

cuirasatul, împiedicându-le astfel să aibă posibilitatea unor operaţiuni ofensive multiple şi independente împotriva noastră.

Operaţiunile flotei germane, atât în primul cât şi în cel de-al doilea război mondial - în special în Marea Neagră - au dovedit că o flotă inferioară pe ansamblu ca tărie alteia, poate să stânjenească mult activitatea acesteia, dacă ştia să profite de împrejurări şi dacă era însufleţită de spirit ofensiv.

Bazându-se pe aceste consideraţii şi având în vedere că ţara noastră nu era în măsură să depăşească, sau cel puţin să egaleze, mijloacele navale de care va dispune întotdeauna Rusia Sovietică în Marea Neagră, analiştii militari concluzionau că forţele maritime române trebuia să cuprindă:

- două crucişătoare a căror artilerie, protecţie şi viteză să fie superioare acelora ale celui mai modern crucişător rusesc;

- opt distrugătoare cu o viteză cu cel puţin 3-4 noduri superioară vitezei crucişătoarelor şi cu un armament superior celui al distrugătoarelor sovietice[316].

Într-adevăr, dacă prin acţiunea forţelor noastre aeronavale s-ar fi reuşit să-l determinăm pe inamic să-şi bazeze forţele sale principale la Novorossiisk în loc de Sevastopol, Varna sau Burgas, era incontestabil că am fi creat astfel o situaţie suficient de favorabilă pentru a putea executa transporturi între porturile noastre şi Bosfor. Cel de-al doilea război mondial demonstrase totala insuficienţă a mijloacelor noastre pentru executarea misiunilor de dragaj, escortă şi siguranţă a litoralului. Fără aportul mijloacelor germane, executarea acestor misiuni ar fi fost imposibilă.

Pentru patrulări în zona porturilor, cu scopul de a se realiza siguranţa plecării şi aterizării convoaielor prin dragaj, pândă şi goană antisubmarin şi pentru serviciul de siguranţă al porturilor prin avanporturi, erau considerate necesare *flotile de siguranţă* alcătuite din cel puţin şase unităţi. S-a apreciat drept necesare trei flotile a câte 12 unităţi (şase în mare şi şase în repaus) pentru zonele Constanţa, Sulina şi gurile Dunării şi Odessa. De asemenea, trei unităţi pentru Burgas.

În vederea apărării litoralului şi a porturilor împotriva incursiunilor sau tentativelor de debarcare inamice, au fost prevăzute în planul de înzestrare 15 vedete torpiloare, din care minimum 10 trebuiau realizate în prima tranşă, pentru a constitui, împreună cu navele de suprafaţă, elementul ofensiv al forţelor noastre maritime.

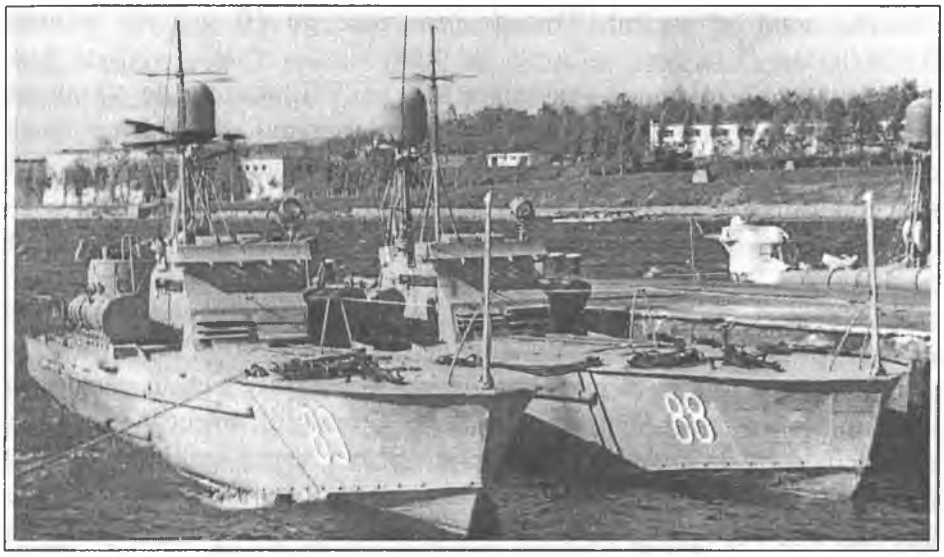
Războiul împotriva comunicaţiilor se ducea în special cu submarinele, singurele nave considerate ca putând asigura continuitatea acţiunii. Ca un minimum necesar, în planul de înzestrare erau prevăzute un submarin tip „Rechinul", pentru ca împreună cu cele două unităţi intrate în serviciu, să

---

[316] S-a fixat acest număr de două crucişătoare şi opt distrugătoare - eşalonate pe două tranşe - deoarece s-a apreciat că unitatea de larg a forţelor maritime române trebuie să cuprindă un crucişător şi patru distrugătoare, unitate indicată de consideraţiile tactice şi de manevră şi care ar fi permis ca în acelaşi timp o navă să se găsească în repaus pentru punere la punct, reparare de avarii etc.

www.ziuaconstanta.ro

constituie o grupare de trei unităţi identice şi nouă submarine de 450 tone, dintre care trei în prima tranşă şi şase în cea de-a doua.



Vedetele torpiloare 88 şi 89

Pentru executarea barajelor în folosul litoralului şi al transporturilor, precum şi pentru mănări în apele inamice, a fost prevăzută construirea a încă unui puitor de mine, de tipul celui aflat deja în serviciu.

Un capitol aparte îl reprezentau mijloacele auxiliare. Astfel, nava-bază urma să fie şi navă de salvare, deservind submarinele şi vedetele torpiloare. Mai erau prevăzute şase remorchere pentru servituţile Bazei Navale, manevre etc., o navă hidrografică şi trei şalupe rapide, pentru urmărirea şi pescuirea torpilelor lansate în poligon de către vedetele torpiloare.

În ceea ce priveşte artileria de coastă, aceasta urma să asigure acoperirea porturilor şi a punctelor sensibile, cu efortul în zona Constanţa.

Deşi aviaţia urma să fie achiziţionată prin Subsecretariatul de Stat al Aerului, specialiştii erau de părere că folosirea în bune condiţii tehnice şi tactice a acestei arme pe teatrul de operaţiuni maritim nu se putea realiza decât dacă ea aparţinea organic Marinei, cu a cărei doctrină de luptă trebuia să se identifice, desăvârşindu-şi pregătirea în mediul şi împotriva obiectivelor caracteristice acestei arme.

Pe baza învăţămintelor trase din războiul pe Dunăre, au rezultat ca strict necesare pentru fluviu: două secţii de monitoare; 16 vedete blindate; 24 şalupe dragoare; 18 nave şi 16 avioane magnetice; trei nave-bază; 12 pontoane: şase pontoane cu o baterie de 37-40 mm, trei pontoane cu câte o baterie de 88 mm A.A. şi trei pontoane alcătuind o secţie de proiectoare pentru protecţia zonelor sensibile ale Marinei (Dispozitivul monitoarelor Sulina, Galaţi etc.). În tranşa a doua, mai erau prevăzute alte 12 pontoane cu aceeaşi dozare; 36 şalupe de asalt

www.ziuaconstanta.ro

cu o capacitate de transport de circa trei companii de infanterie; şalupe rapide; remorchere; un ponton ridicător pentru reparaţii şi ranfluarea navelor înecate în Dunăre.

Costul total al acestui *Plan de înzestrare pe 10 ani* era estimat la 91 930 000 000 lei[317].

În anul 1947, misiunea generală a Marinei Militare era de a concura la apărarea litoralului maritim şi fluvial în cadrul misiunii de apărare locală a frontierelor, fixată forţelor noastre armate prin Tratatul de Pace, respectiv de a face protecţia transporturilor pe apă cu caracter militar sau economic.

1. În cadrul *apărării locale a frontierelor*, Marina Militară urma să se situeze:

a. Ca un element principal şi hotărâtor pentru **frontul maritim**, datorită posibilităţilor pe care le avea de a prelungi acţiunea dispozitivului de litoral până la limita firească a frontierei maritime: litoralul inamic. Această caracteristică constituia un element esenţial pentru apărarea litoralului, întrucât o acţiune de debarcare ar fi avut, în concepţia analiştilor militari, şanse maxime de reuşită - independent de tăria dispozitivului costier - dacă forţele de invazie nu erau surprinse sau atacate, înainte de a-şi fi putut realiza concentrarea mijloacelor în punctul de atac, care declanşa *criza apărării*. Această „disociere a atacului" revenea exclusiv Marinei Militare ca urmare a interdicţiilor stabilite prin Tratatul de Pace cu privire la utilizarea aviaţiei de bombardament şi proiectilelor autopropulsate, respectiv a posibilităţilor limitate ale acestor arme, datorită caracteristicilor geografice ale teatrului maritim de operaţiuni. Ca urmare a acestui specific în utilizare, rezulta că noţiunea de *luptă la larg* şi *spiritul ofensiv* trebuia să constituie baza doctrinei Marinei Militare.

b. Ca un element ajutător pentru **frontul fluvial**, datorită specializării mijloacelor şi posibilităţilor acestora de a acţiona în terenuri specifice.

2. *Protecţia comunicaţiilor pe apă* constituia pentru Marina Militară o misiune permanentă şi de egală importanţă, atât pentru Dunăre cât şi pentru mare, întrucât:

- chiar dacă Dunărea şi Marea nu erau teatre de operaţiuni, transporturile pe apă erau continuu ameninţate prin posibilităţile nelimitate ale aviaţiei de a le ataca şi de a mina căile de comunicaţii maritime şi fluviale.
- Caracteristicile operaţiunilor de apărare a comunicaţiilor pe apă - vitale în cazul unui conflict - eliminau posibilităţile de utilizare a altor mijloace de protecţie directă decât cele ale Marinei.

Densitatea transporturilor pe apă şi posibilităţile continui ale inamicului de a realiza surpriza tehnică prin utilizarea diferitelor tipuri de mine ar fi implicat un consum mare de forţe şi evidenţiau faptul că îmbinarea tacticii cu tehnica trebuia să constituie baza unor atari operaţiuni.

Pentru executarea misiunilor specifice, forţele Marinei Militare urmau să fie grupate în două mari unităţi, una pentru **frontul maritim** şi alta pentru

[317] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3998, f. 164, 197-219.

www.ziuaconstanta.ro

frontul fluvial. Acţiunea acestor mari unităţi era condusă şi coordonată de C.M.M. care, pe timpul operaţiunilor, se integra în M.St.M.[318].

Într-un *Memoriu privitor la problemele forţelor navale*, adresat de comandorul Eugen Săvulescu, comandantul Marinei Militare, ministrului Apărării Naţionale la 7 aprilie 1948, se arăta că datorită faptului că politica americană pusese stăpânire pe toate bazele necesare din Marea Mediterană, *„calea de pătrundere cea mai uşoară, cea mai directă şi cu rezultatele strategice cele mai mari pentru o invazie a forţelor americane este Marea Neagră. Într-adevăr, o acţiune aero-navală în această mare, urmată de o debarcare, ar duce pe atacatori direct pe teritoriul Uniunii Sovietice, bastionul principal al forţelor democratice [...] Dobrogea întreagă poate constitui un uriaş cap de pod, ale cărui puncte importante pot fi ocupate în câteva ore de mijloacele mecanizate şi de paraşutişti. O debarcare în acest loc ar intercepta artera Dunării, cea mai importantă cale de comunicaţie dintre U.R.S.S. şi aliaţii ei din Balcani. În sfârşit, o debarcare în Dobrogea ar tăia legătura între U.R.S.S. şi republicile populare din Balcani, fapt care ar putea fi scontat ca producător de efecte politice maxime.*

Astfel încât, în concluzie, litoralul maritim al României se situează pe primul plan de importanţă în cazul unui conflict. Misiunea esenţială a Marinei Române este deci apărarea acestui litoral contra unei asemenea eventualităţi."

Cea mai probabilă şi periculoasă era considerată ipoteza unei debarcări navale masive în Dobrogea, pornită de pe teritoriul Turciei şi însoţită de aero-debarcări executate simultan în toate centrele care condiţionau succesul operaţiunii. În condiţiile reale în care se afla Marina Militară prin faptul că litoralul românesc era lipsit de orice apărare, prioritare erau înfăptuirea unui program naval care prevedea construirea unor nave de luptă noi în limitele tonajului de 15 000 tone, precum şi realizarea planurilor de dotare a bateriilor de coastă, transmisiunilor de litoral şi reţelei de observare. Execuţia acestui program naval era estimată că va dura între 5 şi 7 ani, astfel încât dacă s-ar fi comandat noile construcţii la 1 aprilie 1948, tonajul indicat s-ar fi atins cel mai devreme la 1 aprilie 1953.

În esenţă, acest Program naval urma să cuprindă ca unităţi luptătoare o escadrilă de distrugătoare, compusă din patru unităţi a 1 400 tone; o escadrilă de escortoare, compusă din şase unităţi a 600 tone, plus cele patru dragoare aflate în construcţie la Şantierul Naval Galaţi; o escadrilă de nave de siguranţă, compusă din şase unităţi a 75 tone; o escadrilă de vedete fluviale cu 12 unităţi a 75 tone. Diferenţa până la completarea celor 15.000 tone consta dintr-un puitor de mine, o navă-bază atelier, o navă de comandament fluvial, plus 800 tone nave de servitudine (remorchere, şlepuri, bacuri). Realizarea acestui program urma să aibă două faze, 1948-1949 şi 1949-1952[319].

---

[318] Idem, dosar nr. 2211, f. 430-433.
[319] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3196, f. 185-186.

www.ziuaconstanta.ro

Imagine portuară

Prin *Planul de acţiune pentru apărarea litoralului maritim*, supervizat de comandantul Marinei Militare, comandorul Ioan Cristescu, din 7 februarie 1949, misiunile acestei categorii de forţe, în cadrul apărării litoralului maritim, erau:

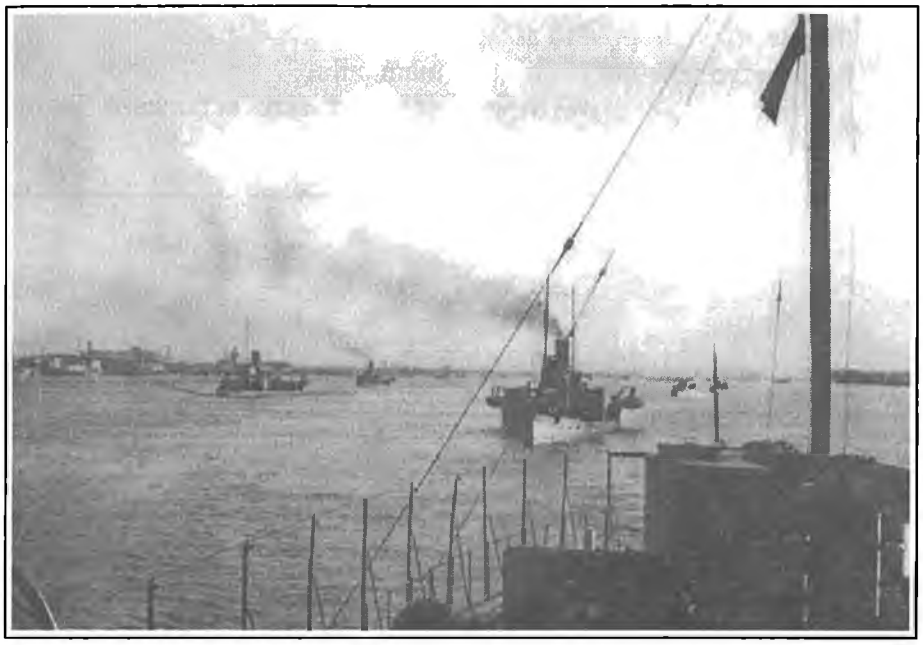
- concură la acţiunea informativă prin cercetare tactică maritimă;
- contribuie la apărarea litoralului, intervenind cu navele în zona Constanţa şi cu focul artileriei fixe de coastă în sectorul Vama Veche-Gura Bugazului;
- contribuie la organizarea defensivă a zonei Constanţa printr-un baraj de mine;
- apără incinta portului Constanţa, pe apă şi pe uscat;
- împiedică pătrunderile pe Canalele Sulina şi Sf. Gheorghe şi infiltrările în Deltă;
- contribuie la organizarea navigaţiei de război, informarea nautică, accesul şi ghidajul navelor în porturile Constanţa şi Sulina[320].

Noile *Instrucţiuni pentru folosirea Flotilelor Fluviale* şi *Instrucţiuni asupra acţiunilor executate în comun de către trupele de uscat şi forţele Marinei Militare* prevedeau - se arăta într-un Raport prezentat Consiliului Militar al Marinei Militare de către căpitanul de rangul 2 Constantin E. Necula, comandatul Flotilei de Dunăre, datat 19 noiembrie 1953, că în compunerea acesteia intrau „*nave, forţe aeriene, trupe terestre şi unităţi de apărare a malului*." La categoria *nave* fixa următoarele clase: monitoare, canoniere, baterii plutitoare, vedete blindate, vedete de siguranţă, hidroglisoare, puitoare de mine, dragoare, vedete torpiloare. Pentru asigurarea materială a activităţii de luptă a Flotilelor Fluviale erau vizate nave auxiliare şi mijloace cu destinaţii diferite, precum nave de comandament, nave-bază, nave-spital, vedete sanitare, vedete de legătură, pontoane de debarcare autopropulsate, nave atelier, docuri plutitoare,

[320] *Ibidem*, f. 189-192.

www.ziuaconstanta.ro

remorchere, gruie plutitoare, şlepuri pentru muniţii, şlepuri de aprovizionare, şlepuri cu brutării, şlepuri pentru combustibil, şlepuri pentru materiale tehnice şi de punte.



Imagine de pe Dunăre

La sfârşitul anului de instrucţie 1953, Flotila de Dunăre trebuia să fie în măsură să execute următoarele misiuni principale:

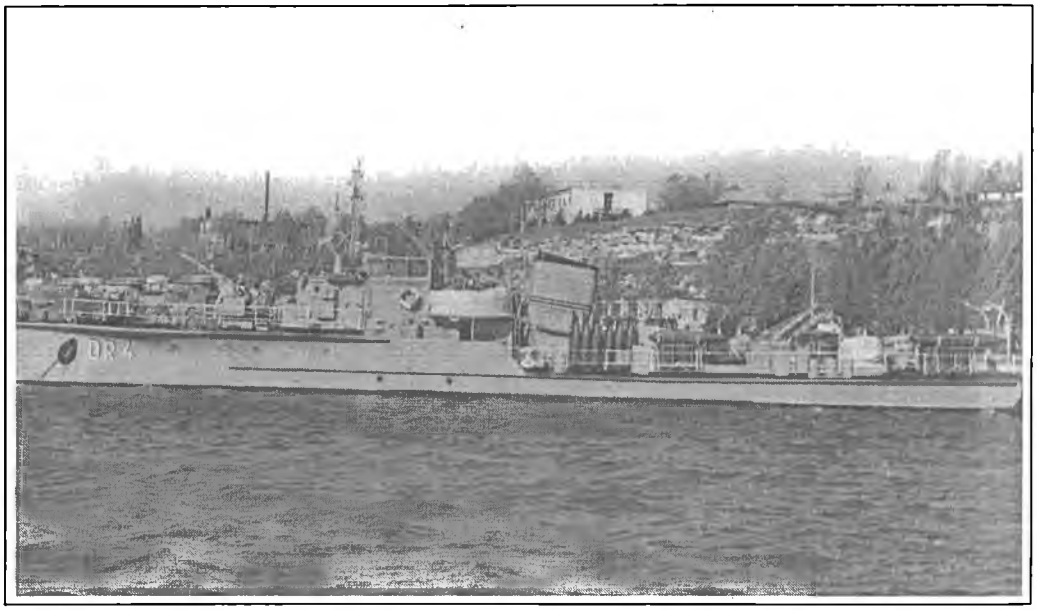
- să înveţe şi să pregătească navele pentru navigaţia în formaţiuni omogene şi neomogene pe întreg teatrul fluvial, ziua şi noaptea;
- să înveţe cooperarea navelor cu trupele Regiunii a II-a Militare în forţarea fluviului Dunărea şi în apărarea trecerilor proprii împotriva atacurilor executate de inamic cu nave şi aviaţie;
- să înveţe navele Flotilei să execute lupta de artilerie cu un inamic egal şi să execute sprijinul cu artileria a trupelor proprii care acţionează în raionul fluvial, atât în ofensivă, cât şi în apărare;
- să înveţe şi să pregătească o mare unitate tactică fluvială care, în cooperare cu trupele Regiunii a II-a Militare, să poată executa lovituri asupra flancurilor inamicului cu debarcare în spatele acestuia;
- să înveţe şi să pregătească navigaţia în siguranţă pe Dunăre împotriva minelor şi pericolului aerian, folosind pentru aceasta mijloacele de observare ale navelor şi malului, în cooperare cu vasele fluviale comerciale[321].

În conformitate cu art. 61 din *Regulamentul în campanie al forţelor armate*, misiunile Forţelor Maritime Militare erau:

[321] Idem, dosar nr. 4546, f. 8-20.

www.ziuaconstanta.ro

1. Să nimicească navele inamice aflate pe mare şi în baze
2. Să dezorganizeze comunicaţiile maritime ale inamicului
3. Să distrugă obiectivele militare şi industriale inamice de pe litoralul maritim
4. Să ducă lupta împotriva aviaţiei inamice
5. Să debarce desantul pe litoralul inamicului
6. Să ajute de pe mare trupele de uscat care acţionează în raionul litoralului



Dragorul de radă 4

7. Să apere bazele maritime şi anumite obiective importante de pe litoralul maritim, să nu permită debarcarea desantului inamic
8. să protejeze comunicaţiile maritime proprii.

Analizând stadiul de înzestrare al F.M.M., în anul 1956 navele de luptă erau asigurate atât la mare cât şi la fluviu, cu următoarele excepţii:

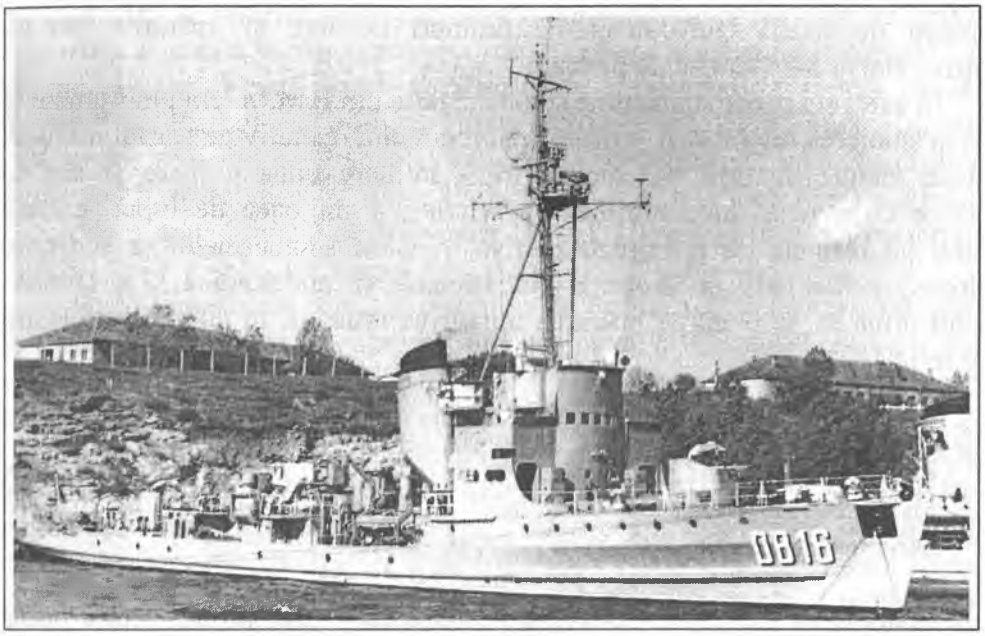
- lipseau dragoarele de radă, cele trei fiind în construcţie în ţară, prototipul urmând să intre în probe de recepţie;
- lipseau, de asemenea, vedetele de dragaj fluvial, cele două unităţi aflate în construcţie la Şantierul Naval Oltenița urmând să fie livrate abia la începutul anului 1957.

Dintre navele de luptă, erau vechi şi necorespunzătoare:

- două distrugătoare tip D3 care urmau să treacă în categoria navelor-şcoală la primirea din import a două escortoare noi;
- un submarin (S 51) care necesita reparaţii capitale într-un şantier de specialitate;

www.ziuaconstanta.ro

- două dragoare de bază, cele existente urmând să fie transformate în navă hidrografică, respectiv navă-şcoală de A.S.A.



Dragorul de bază 16

Din rândul navelor de luptă, erau propuse pentru a intra în conservare două distrugătoare, un submarin, un dragor de bază vechi, şase vedete torpiloare, şase monitoare fluviale, şase vedete blindate fluviale, patru vedete de siguranţă şi două puitoare de mine fluviale.

Înzestrarea F.M.M. începuse să fie deja dependentă de importurile de armament şi tehnică de luptă din U.R.S.S.

Cât priveşte capacitatea de luptă a F.M.M., din compunerea acestora corespundeau condiţiilor de întrebuinţare pe teatrul maritim Divizionul de Vedete Torpiloare, Divizionul Vedetelor de Ascultare Submarină şi Divizionul Dragoarelor de Bază (4 nave), care aveau tehnica de luptă adaptată condiţiilor moderne. Nu erau la nivelul cerinţelor momentului, din punct de vedere tehnic, Divizionul Distrugătoare şi Divizionul Submarine (Anexa nr. 7).

La Dunăre, corespundeau cerinţelor luptei moderne Divizionul Vedete Blindate, Divizionul Monitoare şi într-o mai mică măsură, Divizionul Vedete Dragoare.

Bateriile de coastă în funcţiune erau moderne, cu tehnică relativ nouă şi corespundeau misiunilor pentru care erau destinate.

Din cauza reducerii efectivelor, unităţile de A.A. nu puteau face faţă apărării raionului ocupat de obiectivele dislocate în acest loc.

În ansamblu, Forţele Maritime Militare erau pregătite şi puteau executa:

- punerea barajelor de mine de apărare;

www.ziuaconstanta.ro

- respingerea incursiunilor navale inamice (grupări mici de distrugătoare şi crucişătoare uşoare);

- menţinerea regimului operativ prin executarea supravegherii, asigurarea deplasării convoaielor pe drumuri costiere şi apărarea bazelor împotriva atacurilor inamice de pe mare[322].

În acest sens, comandanţii şi statele majore din F.M.M. erau îndrumate să treacă la studierea organizării şi menţinerii regimului operativ pe teatrul maritim, acordând atenţie apărării bazelor maritime militare dinspre mare şi aer, în cooperare cu aviaţia, în condiţiile folosirii noilor mijloace de luptă, punând accentul pe formele de apărare împotriva minelor, submarinelor şi vedetelor torpiloare, antiaeriană şi protecţia antiatomică şi antichimică. La Dunăre, accentul urma să se pună pe apărarea împotriva minelor, în condiţiile folosirii noilor mijloace de luptă.

5. *Viziunea P.M.R. privind statutul şi rolul armatei populare sub ocupaţie sovietică. Introducerea modelului stalinist în Marină. Activitatea Direcţiei de Educaţie, Cultură şi Propagandă*

Aparatul de Educaţie, Cultură şi Propagandă a luat naştere pentru prima dată în Divizia de Voluntari „Tudor Vladimirescu-Debreţin", o dată cu înfiinţarea acesteia, la 15 noiembrie 1943.

Pe baza „rezultatelor fructuoase" dobândite în această Divizie, guvernul de concentrare democratică dr. Petru Groza a hotărât extinderea acestui aparat de educaţie în întreaga armată română. A fost chemat un prim lot de 1000 ofiţeri şi subofiţeri din Divizia de Voluntari „Tudor Vladimirescu" şi trecuţi în armata română, prin Î.D.R. nr. 320 din 25 aprilie 1945, care, după un curs de 20 zile, organizat de Ministerul de Război, la data de 21 mai 1945 au fost trimişi în armata operativă (Armata I şi a IV-a).

După 23 august 1944, armata a avut un Serviciu Cultural Central, la M.St.M., cu trei birouri[323], un Serviciu Cultural pe front[324], ataşat pe lângă Armata 1 şi Corpul Aerian şi un Serviciu Cultural pe lângă unităţile de interior[325]. Acesta a desfăşurat o sistematică activitate educativă printre militari

---

[322] Idem, dosar nr. 7220, f. 67-96.

[323] Biroul 1 cuprindea publicistica militară, radio, teatru, muzică, pictură, legătură cu armatele aliate, studii şi documentare, difuzare şi expediţie material şi câte un subbirou pentru unităţile Aeronauticii şi Marinei. Biroul 2 cuprindea presa militară, presa internă şi externă, iar Biroul 3 foto şi cinema. M.St.M. a tipărit „Gazeta Luptătorilor", fostă „La Arme", care apărea de două ori pe săptămână. Armata 1 edita ziarul „Avântul" iar Armata 4 „Buletinul de Informaţii".

[324] Era alcătuit din reporteri presă, reporteri foto, reporteri cinema, ziar de front, pictori, caravane cinema, caravane megafoane, interpreţi etc.

[325] Exista un serviciu pe lângă cele cinci Comandamente Teritoriale cu câte un ofiţer, un subofiţer şi cinci grade inferioare şi un serviciu pe lângă cele 48 Cercuri Teritoriale cu aceeaşi încadrare.

www.ziuaconstanta.ro

pentru a preveni şi elimina manifestările antimorale şi sentimentele ostile faţă de Armata Roşie în rândurile armatei române[326].

Pentru *„a pune baza unei strânse legături între armată şi popor, a democratizării ei, întăririi prieteniei între toate naţiunile ce locuiesc pe teritoriul României şi pentru a se organiza acţiunea de cultură şi educaţie în armată"*, prin O.G. nr. 29 din 8 mai 1945 al Ministrului de Război. Cabinet, pe lângă Ministerul de Război s-a înfiinţat Direcţia Superioară a Educaţiei, Culturii şi Propagandei, *folosind experienţa acumulată de glorioasa Armată Roşie de mai bine de un sfert de veac"*[327]. Între timp, la 10 aprilie, a luat fiinţă aparatul de educaţie la a doua Divizie de Voluntari „Horia, Cloşca şi Crişan", pe teritoriul U.R.S.S.

După întoarcerea trupelor operative de pe front, întreaga armată română (Aer, Marină, Grăniceri, Jandarmi, Comandamente şi Cercuri Teritoriale etc) a fost încadrată cu Aparatul de E.C.P., ofiţeri şi subofiţeri educatori fiind recrutaţi din cele două Divizii de Voluntari şi din celelalte formaţiuni.

Pentru îmbunătăţirea activităţii, în semestrul II/1945 la nivelul S.S.M. s-au luat măsuri pentru abonarea unităţilor la ziarele „Veac Nou" şi „Grai Nou", completarea materialului documentar referitor la economia rurală, prin achiziţionarea şi distribuirea în unităţi a unor broşuri din Biblioteca Agricolă „Universul" şi elaborarea unor „Instrucţiuni pentru funcţionarea bibliotecilor". De asemenea, pentru a uşura sarcina organelor subalterne, s-a decis ca dările de seamă să fie trimise lunar[328].

În conformitate cu Instrucţiunile nr. 21127 din 2 octombrie 1945, în cadrul S.S.M. a luat fiinţă Serviciul Culturii, Educaţiei şi Propagandă. Acesta corespundea *„nevoii de a da o îndrumare generală personalului din Marină asupra felului de interpretare a evenimentelor sociale prin care trece ţara, pentru a se adapta noilor idei conducătoare ale statului român şi pentru a-i ajuta să devină cetăţeni conştienţi şi bine îndrumaţi"*. Servicii C.E.P. s-au creat şi la Comandamentul Litoralului Maritim şi Fluvial şi Comandamentul Forţelor Navale. La unităţi, respectiv Centrala S.S.M., Detaşamentul Depozit S.S.M., Şcoala Navală N.M.S. „MIRCEA", Şcoala Submaiştri de Marină, Depozitele Maritime, Depozitele Fluviale, B.I.M., B.G.M., Divizionul Artilerie de Coastă, Arsenalul Marinei şi subunităţi s-a creat funcţia de ajutor al comandantului pentru cultură şi educaţie. Acesta urma să organizeze *şedinţe de educaţie* întrunite pentru trupă, subofiţeri şi ofiţeri sau confidenţiale, numai pentru ofiţeri, *şedinţe culturalo-lămuritoare* pentru trupă, zilnic, în prima oră a programului, *manifestări artistico-culturale* pentru trupă, organizate duminica şi în sărbătorile legale şi să menţină un *contact continuu* cu toate categoriile de militari, *„pentru a-şi da seama de evoluţia procesului sufletesc al acestora, a le cunoaşte doleanţele şi nevoile, a face legătura între subalterni şi şefi şi între unitate şi*

---

[326] A.M.R., fond 5447, dosar nr. 380, f. 101-105.
[327] Idem, fond 5488, dosar nr. 3337, f. 235.
[328] *Ibidem*, f. 196.

www.ziuaconstanta.ro

exterior"[329]. În acest scop, ajutorul respectiv trebuia să întocmească un *plan de lucru culturalo-educativ,* urmând ca la 1 şi 15 ale fiecărei luni să înainteze S.C.E. din S.S.M. o *Dare de seamă a activităţii unităţii pe tărâmul culturalo-lămuritor*, însoţită de observaţii şi propuneri.

Utemişti la activităţi tematice

Încadrarea Serviciului E.C.P. la Marină era următoarea:

1. Serviciul Culturii, Educaţiei şi Propagandă din S.S.M.:
   - şeful Serviciului - căpitan-comandor Eugeniu Săvulescu
   - şeful Secţiei I Educaţie -
   - şeful Secţiei a II-a Propagandă şi Sport - locotenent-comandor Ion Reţeanu
   - şeful Secţiei Adjutanturii: locotenent Simion Chiriac
   - Maistru clasa I Decebal Constantinescu
   - Dactilografă: Theodora Gheorghiu
2. Serviciile Cultură şi Educaţie de la Comandamente:
   - Litoralul Maritim şi Fluvial - căpitan-comandor Alexandru Martac
   - Forţele Fluviale - căpitan-comandor Ion Economu
3. Ajutori culturalo-educativi la unităţi:
   - Arsenalul Marinei Regale - locotenent Petrişor Ciurea
   - Flotila de Dragaj Fluvial - căpitan Ion Raba
   - Sectorul Fluvial nr. 1 Turnu Severin - căpitan F. Gheorghiu

[329] *Ibidem*, f. 102-103.

www.ziuaconstanta.ro

- Sectorul Fluvial nr. 2 Giurgiu - locotenent Mircea Caragea
- Sectorul Fluvial nr. 3 Galați - căpitan Ștefan Ignat
- Depozitele Fluviale de Echipaje și Materiale - căpitan Paul Bălănescu
- Depozitele Maritime de Echipaje și Materiale - căpitan V. Panaitescu
- Divizionul Artilerie Marină - căpitan Ion Petriman
- Batalionul de Infanterie Marină - căpitan Ștefan Ivanciu
- Batalionul Geniu Marină - căpitan Eremia Mihăilescu
- Școala Navală N.M.S. „MIRCEA" - locotenent-comandor Emil Grecescu
- Școala Submaiștri Marină - căpitan Petre Nicolaescu
- Centrala S.S.M. - căpitan-comandor Alexandru Bercea[330].

La nivelul S.S.M., acest serviciu pregătea cadrele necesare pentru lămurirea tuturor problemelor cultural-educative, completa încadrarea serviciilor de profil din marină, conducea și controla activitatea acestora, informa trupele despre evoluția situației interne și internaționale și contribuia la dezvoltarea și consolidarea prieteniei față de Armata Roșie și U.R.S.S. În acest scop, colabora și menținea o strânsă legătură cu organele de studii ale D.S.C.E.P. din Ministerul de Război și cu Ministerul Propagandei, respectiv al Educației și Cultelor. De asemenea, coordona și controla activitatea de propagandă maritimă, extinzându-și influența asupra Ligii Navale, Subsecției Marinei din A.R.L.U.S., organizațiilor culturale și sportive etc. Întreaga activitate a organelor cultural-educative trebuia *„să fie dominată de ideea permanentă că în fiecare ofițer și soldat trebuie să se infiltreze adânc sentimentul de devotament către Majestatea Sa Regele, Guvernul Democratic și poporul său"*. De asemenea, în fiecare ofițer și soldat trebuia *„să se nască și să se cultive sentimentul unui cetățean strâns legat de poporul său, în lumina noilor idei de dreptate, democrație și înfrățire socială"*[331].

Primul șef al S.C.E.P. din cadrul S.S.M. a fost căpitan-comandorul Eugeniu Săvulescu, viitorul comandant al Marinei din perioada 1946-1948.

Prin Ordinul General nr. 55 din 13 iunie 1945, ministrul de Război insista asupra necesității ca armata *„să se identifice cu interesele poporului din care s-a născut. Ea nu trebuie să mai fie un instrument orb, împotriva poporului. Atingerea acestui țel nu poate să fie făcută decât cu soldați și cadre perfect conștiente...Cine nu vrea să înțeleagă acest imperativ al vremurilor noi ce trăim, se pune în situația de a fi considerat ca nefolositor în cadrele armatei democratice"*[332].

Cu nr. 21590 din 15 ianuarie 1946, Ministerul de Război a emis *Instrucțiuni referitoare la atribuțiunile, drepturile și obligațiile Inspectoratului General al Armatei pentru Educație, Cultură și Propagandă, Direcțiilor și Serviciilor de la Subsecretariatele de Stat, Armate, Corpuri, Comandamente Teritoriale, Divizii, Regimente, Cercuri Teritoriale, Școli etc.*, precum și ale

---

[330] *Ibidem*, f. 104-105.
[331] *Ibidem*, f. 136-139.
[332] *Ibidem*, f. 235.

www.ziuaconstanta.ro

comandanților secunzi E.C.P., directorilor, subdirectorilor și ajutorilor E.C.P. din unități și subunități. Prin această reorganizare, toate elementele armatei erau chemate *„să dezvolte, să adâncească și să întărească prietenia sinceră dintre poporul român și popoarele Uniunii Sovietice, precum și cele mai bune raporturi de prietenie cu Armata Roșie și Națiunile Unite"*[333].

Pentru pregătirea și desăvârșirea cadrelor, prin Ordinul Ministerului de Război a luat ființă la Breaza un Centru de Instrucție pentru E.C.P. La data de 5 februarie 1946 a absolvit cursurile acestui centru prima serie de 300 ofițeri și subofițeri educatori, care a completat aparatul de educație deja existent.

Activitatea Aparatului de Educație a cunoscut două perioade distincte:

1. Pe front și în timpul reîntoarcerii în țară a trupelor operative (21 mai-1 septembrie 1945)

2. După terminarea războiului și intrarea trupelor în garnizoanele de pace (1 septembrie 1945-1 martie 1946) în întreaga armată română[334].

Conform unui bilanț întocmit de șeful Secției a III-a E.C.P., locotenentul Anton Bejan, de la înființarea sa și până la 15 aprilie 1946, deci în primele 6 luni de activitate, Aparatul E.C.P. din Marină a realizat:

- Conferințe cu ofițeri.....332
- Conferințe cu trupă.....844
- Convorbiri.....1 475
- Ora Ostașului.....1 952
- Școli analfabeți.....11
- Gazete de perete pentru ofițeri.....44
- Gazete pentru trupă.....305
- Conferințe comune cu ofițerii din garnizoană.....8
- Mitinguri.....40
- Ore de curs cu comandanții secunzi E.C.P 135
- Convorbiri religioase.....132
- Colțul Ostașului.....23
- Colțul Eroilor.....16
- Biblioteci.....27
- Volume în biblioteci.....3 200
- Șezători.....65
- Spectacole.....180
- Manifestări sportive militare.....51
- „Marina Nouă".....36 000[335]

La conferința comandanților și secunzilor politici, organizată de Direcția Politică din cadrul C.M.M. în zilele de 21-22 ianuarie 1949, s-a făcut o apreciere critică a rapoartelor de muncă date de aceștia și s-a politizat planul făcut pe linie de comandă. În încheiere, comandantul secund politic al Marinei a reamintit faptul că *„poporul muncitor în frunte cu clasa muncitoare, condusă de*

---

[333] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3269, f. 39-41.

[334] *„Marina Nouă"*, Anul II, nr. 14, vineri, 15 martie 1946, p. 3.

[335] Idem, Anul II, nr. 18, vineri, 12 aprilie 1946, p. 1, 3.

www.ziuaconstanta.ro

detaşamentul ei de frunte P.M.R. şi guvernul R.P.R. cer de la noi eforturi serioase, cinstite pentru educarea şi instruirea ostaşilor, pentru făurirea Armatei Populare capabilă să asigure libertăţile poporului muncitor şi independenţa Patriei noastre împotriva imperialiştilor aţâţători la război"[336].

Prin Ordinul General nr. 139 din 30 ianuarie 1945, semnat de generalul de corp de armată I. Negulescu, ministru de Război, s-a aprobat ca ofiţerii, subofiţerii şi trupa să facă parte din Asociaţia Română pentru strângerea legăturilor cu U.R.S.S. (A.R.L.U.S.), dat fiind scopul urmărit de această asociaţie şi faptul că nu era o organizaţie politică[337].

Astfel, în ziua de 29 aprilie 1945, în Palatul Catargi de pe Calea Victoriei, în prezenţa dr. Oeriu, secretarul general A.R.L.U.S., s-a constituit Subsecţia Marinei a A.R.L.U.S. Preşedinte a fost ales amiralul Petre Bărbuneanu, vicepreşedinţi contraamiralul Constantinescu Claps (S.M.R.) şi căpitan-comandorul Eugeniu Săvulescu iar ca secretari căpitan-comandorul Toma Matei şi comandorul (r) Virgil Popescu (Marina particulară). Au mai fost aleşi maistrul militar clasa a II-a Aurel Nicolae - bibliotecar, căpitan-comandorul Mişu Petrovici - radio, comandorul (r) Steriopol (S.M.R.)-conferinţe, locotenent-comandorii Boris Levitchi - protocol şi Ion Receanu -presă şi căpitanul de port Dumitru Şerban - teatru-cinema.

În Programul de lucru al Subsecţiei Militare de Marină A.R.L.U.S., aprobat în şedinţa de constituire a Subsecţiei Marinei, a fost subliniat faptul că *„Asociaţia nu este o oficină de propagandă, cum cred unii. Este o organizaţie de documentare, de studiu unde cu un caracter absolut obiectiv, ne vom strădui să cunoaştem ceea ce s-a realizat şi ceea ce se petrece în marele şi puternicul stat vecin*"[338]. Organizaţia a fost concepută *„pe baza sentimentelor celui mai pur naţionalism, prin care fiecare să ne completăm documentarea asupra realizărilor din U.R.S.S. şi, în măsura posibilului, să contribuim la documentarea celorlalţi*".

Activitatea membrilor secţiei a fost orientată pe două direcţii: o *activitate de documentare interioară*, specifică marinarilor, pentru a se pune la curent cu realizările Marinei sovietice din toate domeniile şi o *activitate exterioară*, de răspândire a acestor cunoştinţe în rândurile marelui public[339].

---

[336] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 2613, f. 66-67.
[337] Idem, fond S.S.M., dosar nr. 2905, f. 481.
[338] Idem, dosar nr. 3674, f. 337.
[339] *Ibidem*, f. 338-339.

www.ziuaconstanta.ro

CRĂIASCĂ MARINA MILITARĂ, APĂRĂTOAREA HOTĂRELOR MARITIME
ȘI FLUVIALE ALE REPUBLICII POPULARE ROMÂNE

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul IV
PRIORITĂȚILE MARINEI COMERCIALE A ROMÂNIEI ÎNTRE ANII 1945 ŞI 1958

1. *Flota comercială sub controlul sovietic. SOVROMTRANSPORT, SOVROMNAVAL şi alte forme de imixtiune bolşevică*

La 23 august 1944 numai parcul de nave fluviale civile de care dispunea România cuprindea 96 de unități cu propulsie proprie, totalizând 36 111 CP (nave de pasageri, remorchere, şlepuri şi tancuri cu motor) şi 512 unități fără propulsie, totalizând o capacitate de transport de 431 431 tone metrice (şlepuri, ceamuri, tancuri). Pe măsura degajării porturilor dunărene de epave şi a restabilirii unui traseu navigabil, flota fluvială a fost folosită de Comandamentul sovietic în proporție de 78% din puterea de tracțiune şi de 86% din capacitatea de transport, situație în care semnarea Armistițiului nu a făcut altceva decât să consfințească, prin anumite prevederi ale sale, o stare de fapt deja existentă.

Potrivit prevederilor Convenției de Armistițiu, vasele comerciale româneşti, care se găseau în apele naționale, cât şi în cele internaționale, urmau să fie supuse controlului operativ al Înaltului Comandament Aliat (Sovietic) pentru folosirea lor în interesul Aliaților[340].

Un efect devastator asupra flotei comerciale româneşti l-a avut şi obligația României de a plăti *„pentru pierderile cauzate Uniunii Sovietice de operațiunile militare şi de ocuparea de către România a teritoriului sovietic"*, despăgubiri în valoare de 300 milioane USD, plătibile în şase ani în mărfuri: produse petroliere, cereale, cherestea, ambarcațiuni maritime şi fluviale etc[341]. Baza pentru stabilirea plății despăgubirilor era dolarul american la paritatea echivalentului său în aur[342].

Ulterior, o Convenție încheiată la 16 ianuarie 1945 între guvernele român şi sovietic a prevăzut Planul livrărilor, al cantităților şi calității mărfurilor care trebuiau livrate Uniunii Sovietice în decurs de şase ani, în valoare de 50 milioane lei anual, precum şi prețul acestora[343].

Conform prevederilor acestei Convenții, în perioada 12 septembrie 1944-12 septembrie 1950, România trebuia să livreze produsele după prețurile mondiale din 1938, majorate cu 15% pentru unele produse, între care şi vasele maritime şi fluviale. Erau prevăzute, totodată, eşalonarea livrărilor şi termenele

---

[340] Vezi *„Monitorul Oficial"*, Partea I, nr. 219, 22 septembrie 1944. *Convenție de Armistițiu între Guvernul Român pe de o parte şi Guvernul Uniunii Sovietice, Regatul Unit şi Statele Unite ale Americii pe de altă parte.*

[341] *Ibidem*, Articolul 11.

[342] *Ibidem*, Anexa la Articolul 11.

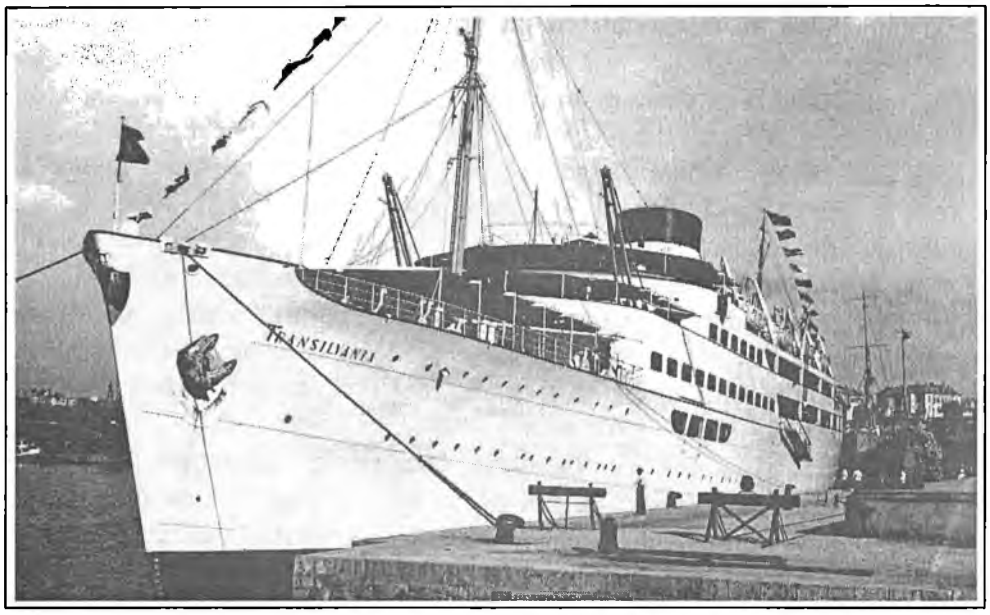
[343] Ion Alexandrescu, *Economia României în primii ani postbelici (1945-1947)* , Editura Ştiințifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1986, p. 38.

www.ziuaconstanta.ro

respective anuale, ca şi sancţiuni pentru întârzieri la livrare, mergând până la livrări suplimentare de 5% pentru fiecare lună întârziere[344].

În tot acest răstimp, porturile maritime şi fluviale româneşti, şantierele navale, instalaţiile portuare, cheurile, magaziile, docurile au fost în serviciul autorităţilor sovietice, fiind folosite pentru nevoi interne doar cu acordul acestora.

Astfel, în primii doi ani postbelici, aproape întreaga capacitate a şantierelor şi atelierelor de reparaţii navale a fost pusă la dispoziţia navelor sovietice sau a celor aflate în folosinţa Comandamentului sovietic.



Pasagerul „TRANSILVANIA"

Referitor la marina comercială, Anexa 1 a Convenţiei din 16 ianuarie 1945 prevedea ca obligatorie livrarea în contul articolului 11 al Convenţiei de Armistiţiu a următoarelor nave şi instalaţii portuare: 4 vase maritime în valoare de 1 849 030 USD; 160 vase fluviale în valoare de 5 451 805 USD; 23 vase tehnice, mecanisme portuare şi docuri plutitoare în valoare de 517 733 USD; 168 vase nou construite în valoare de 11 843 255 USD[345]. Totalul de 19 656 823 USD era eşalonat pe parcursul a şase ani, din care, în primul an (12 septembrie 1944-12 septembrie 1945) trebuia livrat aproape 40%.

---

[344] *Ibidem.*

[345] *23 August 1944. Documente 1944-1945*, vol. III, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1985, p. 482-523. Convenţie semnată între guvernele României şi U.R.S.S. cu privire la aplicarea prevederilor articolului 11 din Convenţia de Armistiţiu (16 ianuarie 1945). Tabel 6. Vase maritime şi fluviale.

www.ziuaconstanta.ro

Flota comercială a României, care în anul 1944 era ca şi inexistentă, număra la sfârşitul anului 1945 doar două nave, pasagerul „TRANSILVANIA", construit în anul 1938 şi cargoul „ARDEALUL", construit în anul 1922[346].

După înfiinţarea S.R.T., navigaţia maritimă a fost asigurată cu aceste două nave, închiriate societăţii în *time charter* şi cu alte patru nave ale U.R.S.S., exploatate în aceleaşi condiţii[347].

La 26 noiembrie 1945, la bordul motonavei „TRANSILVANIA" a avut loc o recepţie, ocazionată de întoarcerea din prima cursă de după încetarea ostilităţilor a acestui celebru pasager românesc. Printre oficialităţi s-au aflat Ion Gheorghe Maurer, subsecretar de stat la Ministerul Comunicaţiilor, maiorul Uralov, preşedintele C.Al.C. din Constanţa, Krasnov, directorul sovietic al S.R.T., comandorul Tarakanov, şeful C.Al.C. pentru Marină din Constanţa, Victor Duşa, prefectul judeţului, comandorul Diaconescu, comandantul A.L.M.Fl., Ion Popescu, primarul municipiului, N. Cioroiu, secretarul Regionalei Constanţa a P.C.R. ş.a. În acest cadru, comandorul Tarakanov a informat asistenţa despre intenţia U.R.S.S. de a înapoia României şi celelalte nave militare şi comerciale[348].

Sâmbătă, 15 decembrie 1945, motonava „TRANSILVANIA" s-a înapoiat din cursa regulată cu pasageri şi 1.000 lăzi cu lămâi destinate consumului intern, acesta fiind primul transport de mărfuri sosit în ţară după încheierea războiului[349].

În anul 1950 capacitatea de transport a flotei comerciale maritime atingea doar 20.000 tdw, fiind constituită în exclusivitate din nave vechi[350].

La 1 martie 1945, după cedarea primului lot de vase, în folosinţa economiei naţionale rămăseseră doar 14 unităţi cu propulsie proprie (6 632 CP) şi 232 unităţi fără propulsie proprie, cu o capacitate totală de 217 403 tone metrice, ceea ce a însemnat reducerea cu aproximativ 45% a capacităţii de transport a României.

Punerea în aplicare a acestor acorduri a marcat şi începutul procesului de distrugere a flotei maritime comerciale, căreia sovieticii i-au arătat o atenţie deosebită încă pe timpul discuţiilor privind Convenţia de Armistiţiu. Cu acest prilej, Vâşinski a cerut ca vasele de comerţ româneşti, în apele româneşti sau străine, să fie puse sub controlul operaţional al Înaltului Comandament Aliat

---

[346] Agenţia de Publicitate a Fondului Plastic ARTIS, *Portul Constanţa. Ghid*, Întreprinderea Poligrafică „Arta Grafică", Bucureşti, 1972, p. 18.

[347] Stroe Botez, *Reconstrucţia porturilor, căilor de comunicaţii pe apă şi a navigaţiei, o problemă de actualitate*, în *„Marea Noastră"*, Anul XVII, nr. 9-10, septembrie-octombrie 1948, p. 9-10.

[348] *Sărbătoare la bordul motonavei „Transilvania"*, în *„Marea Noastră"*, Anul XIV, nr. 11-12/ noiembrie-decembrie 1945, p. 154.

[349] *Motonava „Transilvania" a adus lămâi*, în *„Cuget Liber"*, Anul II, nr. 355, duminică, 16 decembrie 1945, p. 2.

[350] *Portul Constanţa. Ghid*, p. 18.

www.ziuaconstanta.ro

(Sovietic), pentru a fi folosite în interesul general al războiului, de fapt sovietic[351].

Abia după schimbarea la Bucureşti, în ziua de 16 mai 1947, a instrumentelor de ratificare ale *Tratatului de navigaţie sovieto-român*, semnat la Moscova încă din 20 februarie 1947, ratificat de Regele României la 7 aprilie şi de Prezidiul Sovietului Suprem al U.R.S.S. la 20 aprilie acelaşi an, au putut fi reglementate unele norme pentru darea şi primirea comenzilor de reparaţii, al căror cost urma să fie suportat de partea sovietică.[352]

Încercând să rezolve problema lipsei de material flotant, guvernul român a solicitat restituirea unui număr de nave, din cele preluate de organele sovietice după 1 septembrie 1944. Ca urmare, prin Convenţia semnată la Moscova, la 11 septembrie 1945 de dr. Petru Groza şi Gheorghe Tătărescu pentru partea română şi A.I. Mikoian şi A.I. Vâşinski în numele guvernului sovietic, acesta din urmă a consimţit să satisfacă cererea României şi să retrocedeze un număr de 18 nave maritime de război şi 23 nave din flota comercială şi tehnică, nave aparţinând statului sau unor societăţi şi armatori particulari[353]. Convenţia a fost respectată numai în parte, U.R.S.S. ignorând atât prevederile acestui document, cât şi unele articole din Convenţia de Armistiţiu, cum erau cele care obligau România să pună la dispoziţia Înaltului Comandament Aliat Sovietic, *mijloacele proprii de transport* pe apă, de unde reieşea dreptul de proprietate indiscutabil al României asupra navelor sale.

Între navele nerestituite s-au numărat 57 nave maritime şi fluviale de comerţ şi 64 nave, ambarcaţiuni tehnice şi speciale, deşi Convenţia de Armistiţiu nu conţinea nici un articol care să prevadă că vasele pot fi obiect de captură[354].

În anii următori, până în 1950 inclusiv, marina comercială română a trebuit să facă faţă obligaţiilor care decurgeau din eşalonarea livrărilor de material naval, mai ales construcţii noi, aşa cum fusese hotărât prin Convenţia din 16 ianuarie 1945.

În aceste împrejurări, refacerea şi dezvoltarea flotei comerciale române, cu suprastructurile necesare, avea să fie un proces de lungă durată şi deosebit de dificil în condiţiile existenţei societăţilor mixte sovieto-române, prin intermediul cărora partea sovietică a putut controla şi impune politica proprie în cele mai importante sectoare ale economiei naţionale.

În condiţiile în care volumul schimburilor economice externe realizat de România era cu totul nesatisfăcător faţă de necesităţi, la sfârşitul anului 1944 şi începutul anului 1945 guvernul prezidat de dr. Petru Groza a încheiat, în urma

---

[351] Valeriu Florin Dobrinescu, *op. cit.*, p. 44.

[352] *„Marina Nouă"*, Anul III, nr. 69, miercuri 21 mai 1947, p. 1.

[353] Arhivele Statului din România, *România şi Armistiţiul cu Naţiunile Unite. Documente*, vol. II, Editura „Arc" S.R.L., Bucureşti, 1997, p. 364-365.

[354] *Ibidem*, p. 402; vezi şi Marian Moşneagu, *Rolul nefast al Armatei Roşii de ocupaţie în evoluţia postbelică a Marinei Române*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", tom II/1999, Constanţa, 2000, p. 101.

www.ziuaconstanta.ro

tratativelor desfăşurate în perioada 25 aprilie-8 mai 1945, *Acordul privind livrările reciproce de mărfuri dintre România şi U.R.S.S.*[355].

Convenţia semnată la 8 mai 1945, la Moscova, de ministrul de finanţe Mircea Durma din partea statului român şi de A.I. Mikoian, din partea U.R.S.S., cuprindea patru texte separate, în care erau puse bazele viitoarelor relaţii economice dintre cele două state. În Protocolul nr. 4 al Acordului se prevedea înfiinţarea în România a unui număr de societăţi cu capital mixt, român şi sovietic, în diferite sectoare ale economiei: agricultură, industrie (extractivă, forestieră, metalurgică, a sticlei), pentru transporturi maritime, fluviale şi aeriene, bănci.

Grup de marinari români şi sovietici

În conformitate cu aceste prevederi, între anii 1945-1952 au fost constituite în România 16 societăţi mixte sovieto-române, între care Societatea de Navigaţie Sovieto-Română „SOVROMTRANSPORT" (19 iulie 1945) şi „SOVROMNAVAL" (15 august 1952).

Pentru întemeierea S.R.T., s-a încheiat la Bucureşti o „*Convenţie între Guvernul Regatului României şi Guvernul Uniunii Statelor Sovietice Socialiste privind înfiinţarea Societăţii Sovieto-Române de Navigaţie*". Documentul a fost semnat de către Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice, din partea României şi de către Alexei Dimitrievici Kruliov, adjunct al Comisarului Poporului pentru Comerţul Exterior, din partea U.R.S.S.[356]. Fondatori au fost Administraţia de Stat a Navigaţiunii Fluviale Române (N.F.R.),

[355] „*Monitorul Oficial*", Partea I, nr. 133, 15 iunie 1945.

[356] Dr. Gavriil Preda, Oana-Maria Preda, *O mărturie privitoare la înfiinţarea Societăţii „SOVROMTRANSPORT"*, în „*Document*", Anul VI, nr. 1 (23)/2004, p. 16.

www.ziuaconstanta.ro

Administrația de Stat a Porturilor și Comunicațiilor pe Apă (P.C.A.) și Societatea Anonimă de Navigație pe Dunăre (S.R.D.), din partea română, iar pentru partea sovietică, Societatea de Stat de Navigație pentru Transporturi de Marfă și Călători pe Marea Neagră, Societatea de Stat pentru Navigație pe Dunăre și Uniunea „SOVFRACHT"[357].

Scopul societății era *„administrarea și exploatarea de transporturi fluviale și maritime; folosirea de porturi fluviale și maritime românești; organizarea de comunicații fluviale și maritime; industria de construcțiuni și reparații navale precum și operațiuni de expediție și operațiuni comerciale, în comision, pe teritoriul României și în străinătate"*. Capitalul societății fusese fixat la 3 miliarde lei, împărțit în 600 000 de acțiuni, cu o valoare nominală de 5 000 lei.

Grupul român participa la constituirea capitalului social al S.R.T. cu 112 nave fluviale, având o putere de 5 773 CP și o capacitate de transport de 61 369 tone. N.F.R. contribuia cu opt vase de pasageri – 2 620 CP, opt remorchere – 1 280 CP, un vas pompă - 100 CP, două șlepuri cu motor - 470 CP și 422 t.m.; P.C.A. aducea în noua societate 13 șlepuri – 9 413 t.m. și două tancuri petroliere – 1 484 t.m.[358]. Erau „arendate" către S.R.T. și vase reprezentative ale flotei române: motonava „TRANSILVANIA", cu o capacitate de 1.100 tone marfă și 380 de pasageri și vaporul „ARDEALUL", de 6.500 tone marfă și 140 de pasageri.

Partea română contribuia și cu importante facilități portuare: în portul Constanța intrau în patrimoniul societății trei macarale electrice a câte 8 tone forță de ridicare, o macara electrică de 40 t.f., precum și trei macarale Diesel cu șenile de 7, 11 și respectiv 15 t.f.

În portul Galați, S.R.T. primise drept participație următoarele instalații: 143 000 m.p. dane și platforme; magaziile silozului cu 336 de celule, având o capacitate de 20 000 tone, cheul (700 metri liniari și o platformă de 36 600 m.p.), cinci magazii (2 306 m.p.), un hangar (1.000 m.p.), precum și debarcaderul de pasageri și gara fluvială[359] (monument de arhitectură, realizat în 1912 după planurile arhitectului Petru Antonescu[360]). Alte importante facilități portuare au fost puse la dispoziție în porturile Brăila și Giurgiu.

Contribuția grupului sovietic de fondatori a fost reprezentată de 85 de nave, constituind echivalentul valoric al aportului de nave, instalații, construcții portuare și șantiere de construcții și reparații navale adus de România, astfel: zece remorchere de 5 200 CP, patru șlepuri motoare de 370 CP și 740 t.m., 47 șlepuri fără propulsie – 47 447 t.m., 23 tancuri petrolifere fără propulsie – 19 552 t.m. Aceste vase proveneau din așa-zisele „trofee de război", vase germane capturate pe Dunăre, la care s-au adăugat și vase aparținând unor state din rândul

---

[357] „Monitorul Oficial", nr. 172, 3 august 1945, p. 6583.
[358] D.J.A.N. Galați, fond SOVROMTRANSPORT (S.R.T.), dosar nr. 5/1945, f. 2.
[359] Idem, dosar nr. 25/1947, f. 159-168.
[360] V.S. Pisică, *Arhitectura gălățeană de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea*, în „Danubius", vol. XI-XII, p. 247.

www.ziuaconstanta.ro

Naţiunilor Unite[361], flota militară română (compusă din 122 de unităţi) şi vase civile româneşti, de stat şi particulare[362].

Şantierul Naval Galaţi

Pe lângă aceste capturi, România a mai livrat Uniunii Sovietice până la 1 iulie 1945, în contul art. 11 din Convenţia de Armistiţiu, vase maritime şi fluviale în valoare de 7 456 266 dolari[363]. U.R.S.S. era în poziţia privilegiată de a deveni partener egal cu România într-o societate care deţinea monopolul transportului pe apă, fără a contribui cu ceva din venitul său naţional[364].

Atât stadiul de dezvoltare economică şi relaţiile comerciale ale României în primii ani de după război cât şi înfiinţarea S.R.T. nu au dat flotei maritime posibilitatea unei dezvoltări spectaculoase.

---

[361] Ioan Chiper, Florin Constantiniu, Adrian Pop, *Sovietizarea României. Percepţii anglo-americane,* Bucureşti, 1995, p. 156.

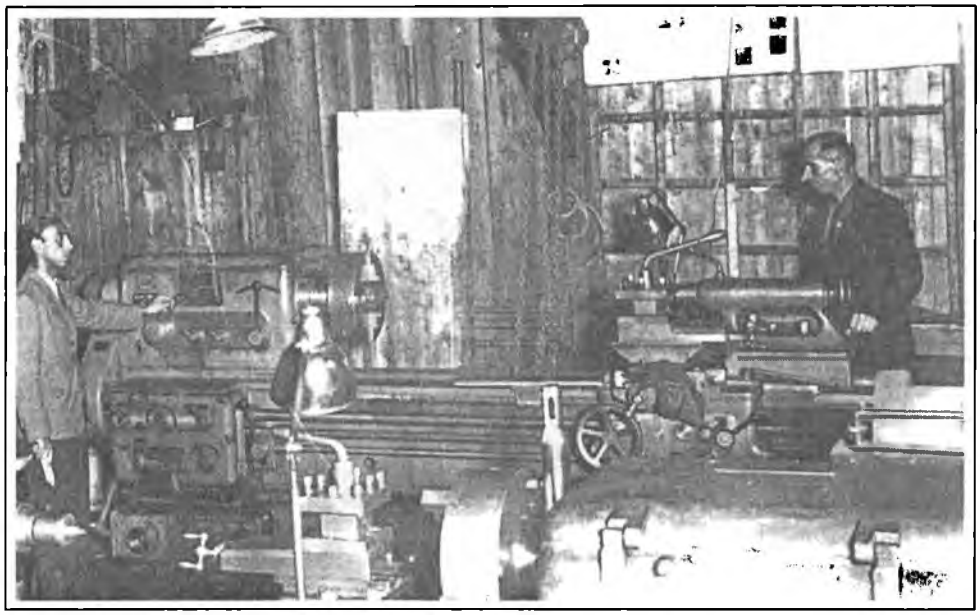
[362] Robert Lee Wolff, *The Balkans in Our Time*, Cambridge-Massachusetts, 1956, p. 346.

[363] *** *23 August 1944. Documente,* Bucureşti, 1985, vol. IV, p. 522.

[364] Conducerea SOVROM-urilor era rusească. Directorii generali şi majoritatea funcţiilor cheie erau deţinute de ruşi. Doar preşedintele consiliului de administraţie era român, iar vicepreşedintele era un reprezentant sovietic. În cazul societăţii SOVROMTRANSPORT, personalul era alcătuit în proporţie de 99% din români dar organigrama conducerii societăţii avea următoarea configuraţie: director general - I.P. Evdochiov, director general adjunct - C. Arzulato; directorul contabilităţii generale - Şiskin, şef serviciu investiţii -Dobreazco, şef serviciu planificare - Gagolev, şef serviciu juridic - I.A. Sergheev, director maritim - M. Korovicev, directorul Direcţiei Fluviale - Korocikin, director Direcţia Şantiere Navale - Rogaruev, inginer şef la Direcţia Şantiere Navale - A.V. Socolov, directorii Şantierelor Navale din Galaţi, Brăila, Turnu Severin, Oltenita şi Constanţa fiind „tovarăşii Sergheev, Bogancov, Jidaev, Gorcov şi Suhorocov".

www.ziuaconstanta.ro

În afara navei mixte „ARDEAL" şi a motonavei „TRANSILVANIA", care şi-au reluat cursele în anul 1946, până în anul 1954 în dotarea flotei maritime româneşti au intrat numai opt nave, partea sovietică rezumându-se la numai patru cargouri, a căror vechime a impus permanente transformări.



Hala veche a Şantierului Naval Constanţa

Astfel, miercuri, 13 martie 1946 a sosit în portul Constanţa motonava sovietică „FRIEDRICH ENGELS", cu o capacitate de 5 000 tone, afectată curselor în Mediterana, care urmau să fie prelungite până în America[365]. În ziua de 20 iunie 1946, S.R.T. a primit de la Guvernul U.R.S.S. cargoul „BEREZINA" de 7 125 tone, care a fost alocat curselor din Marea Neagră şi Marea Mediterană[366]. În baza unui Proces verbal de predare-primire, încheiat la 6 august 1949 între guvernul român şi sovietic, acesta din urmă a predat S.R.T. nava „PLEHANOV" de 5 200 tdw, construită în Anglia în anul 1900[367]. În acelaşi an, în condiţii similare a intrat în dotare şi cargoul „DIMITROV" de 6 096 tdw[368].

---

[365] *Motonava „FRIEDRICH ENGELS" a sosit în portul Constanţa*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 389, joi, 14 martie 1946, p. 2.

[366] *Guvernul sovietic a predat Societăţii „Sovromtransport" vasul „BEREZINA"*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 427, marţi, 25 iunie 1946, p. 2.

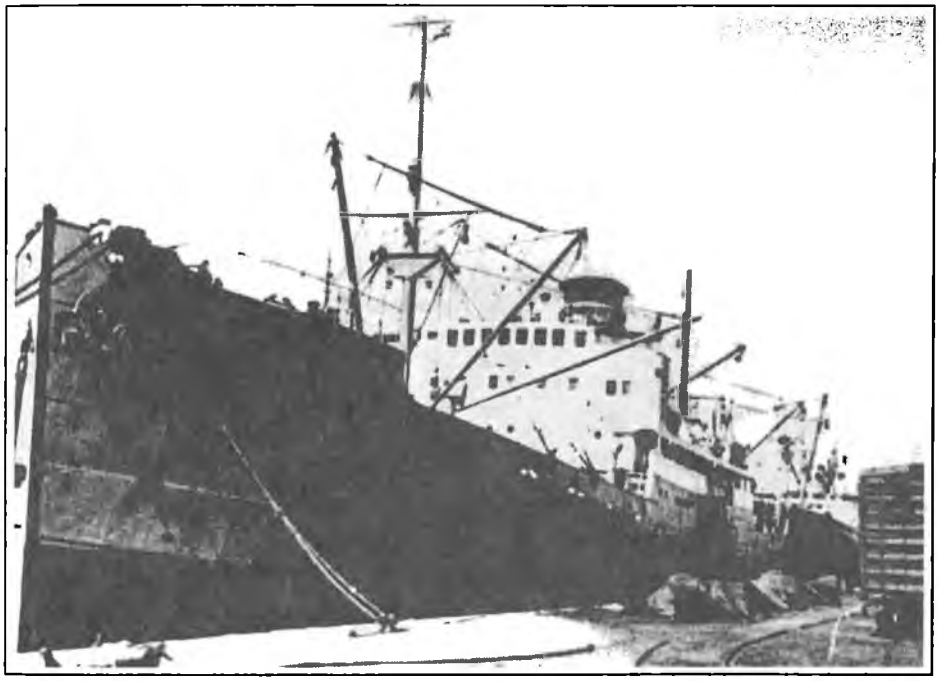
[367] D.J.A.N. Constanţa, Fond Căpitănia Portului Constanţa, *Registrul Matricol al navelor*, Matricola nr. 79 din 9 august 1949.

[368] *Ibidem*, Matricola nr. 75 din 12 august 1949. La 17 martie 1962 nava, construită în Olanda, în anul 1920, a fost rebotezată „OLTENIA".

www.ziuaconstanta.ro

În cursul anului 1946, flota fluvială a S.R.T. a transportat 198 000 tone mărfuri şi 657 692 de pasageri[369].

Contribuţia României la constituirea S.R.T. a constat din închirierea Şantierului Naval Constanţa, Şantierului Naval Turnu Severin şi a Şantierului Naval „România" din Brăila. Partea română a fost obligată, de asemenea, să înscrie şi cele două nave maritime pe care le mai avea în dotare, „TRANSILVANIA" şi „ARDEAL".



Cargoul „BEREZINA"

În anii următori, contribuţia României la activitatea „SOVROMTRANSPORT" a crescut cu încă patru cargouri, dintre care două construite în Şantierele Navale Turnu Severin şi Brăila - motonavele „MIDIA" şi „SULINA" de 6 000 tdw, a căror construcţie, începută încă din anul 1942, s-a încheiat în 1950[370]. Celelalte două motonave - cargourile „CONSTANŢA" şi „MANGALIA", de acelaşi tonaj, au fost construite în anul 1950 în Şantierul Naval din Budapesta[371].

În anul 1954, când guvernul sovietic a transmis guvernului român cota sa de participare la SOVROM-uri, fapt care a marcat desfiinţarea acestor societăţi,

---

[369] *Începe anul de navigaţie fluvială a S.R.T.-ului*, în *„Marina Nouă"*, nr. 64, vineri, 11 august 1947, p. 1.

[370] Idem, Matricolele nr. 86 şi 87 din 29 decembrie 1950.

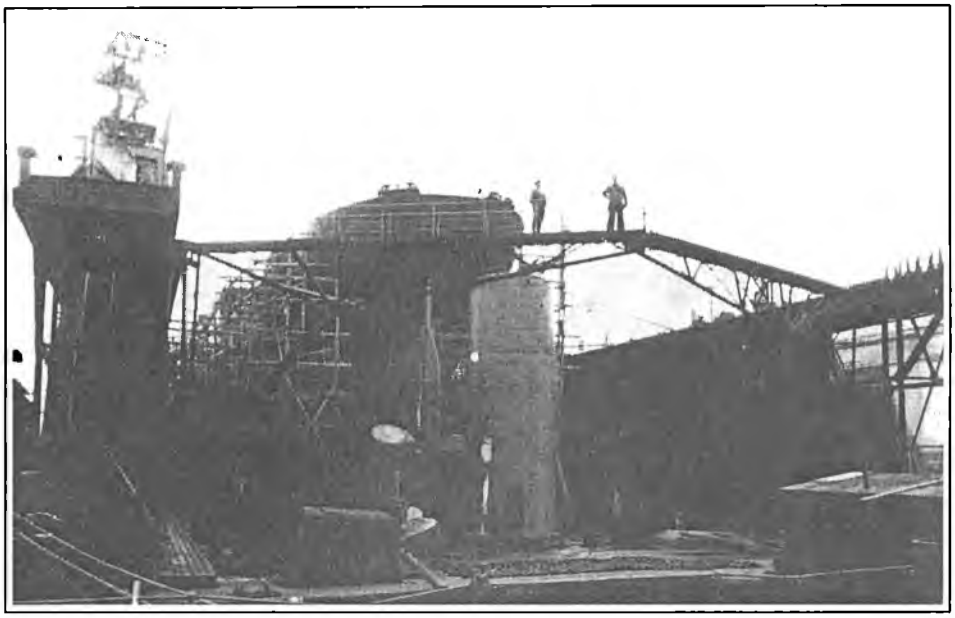
[371] Idem, Matricolele nr. 83 şi 84 din 8 decembrie 1950. În anul 1963, „CONSTANŢA" a fost rebotezată „TULCEA".

www.ziuaconstanta.ro

cele zece nave au trecut în proprietatea Întreprinderii de Navigație Maritimă și Fluvială „NAVROM".

În ședința Biroului Politic al C.C. al P.C.R. din 26 iulie 1946, Ion Gheorghe Maurer a făcut o scurtă analiză a funcționării SOVROM-urilor. Potrivit acestuia, *„unul merge minunat - SOVROMTRANSPORT. Al doilea merge bine, e T.A.R.S."*[372]. Realitățile din teren erau departe de aprecierile optimiste făcute în scopuri propagandistice.

În ședința comisiilor de colaborare economică din 28 ianuarie 1947 au fost abordate probleme legate de funcționarea SOVROM-urilor.



Docul nr. 1 al Șantierului Naval Constanța

Cu ocazia acestor negocieri, Ion Gheorghe Maurer a cerut cu insistență formarea unei comisii de supraveghere a SOVROM-urilor și a dorit să se precizeze că acestea erau societăți românești și că se supun jurisdicției românești ca orice alte societăți. Reprezentantul sovietic, vizibil iritat, a cerut să cunoască ce anume a determinat punerea acestei probleme. Maurer a folosit ca exemplu modul în care SOVROMTRANSPORT utiliza devizele obținute fără să le predea Băncii Naționale, potrivit legilor românești și potrivit propunerii sovietice de a împărți beneficiul în devize al SOVROM-ului între ambele părți.

În acest timp, presa nu prididea să aducă elogii modului strălucit în care Uniunea Sovietică a știut să ajute România. Astfel, se sublinia faptul că SOVROMTRANSPORT *„a ajutat guvernul român să rezolve problema transporturilor fluviale și a construcțiilor și reparațiilor de vase într-un moment în care armatorii țineau vasele la țărm nereparate și era nevoie de rechiziții și*

[372] A.I.C.B., fond C.C. al P.C.R.-Cancelarie, dosar nr. 42/1946, f. 9.

www.ziuaconstanta.ro

reparații efectuate de către stat, în contul armatorilor, pentru a face cel puțin transporturile vitale"[373].

S.R.T., a cărei funcționare era apreciată ca foarte bună, întâmpina în realitate dificultăți în colaborarea cu sovieticii. Îndeplinirea planurilor economice mergea prost încă de la înființarea societății, în 1945. Dintr-o „Dare de seamă privind îndeplinirea planului de circulație a mărfurilor transportate și manipulate în 1945" reiese că danele din Bazinul Vechi Galați au realizat 19,2 milioane lei dintr-un plan de 42,7 milioane lei iar în cazul Danelor Fluviale Port Galați, din planul de 3415 milioane lei, încasările au fost zero[374]. O altă „Dare de seamă privind îndeplinirea planului pe semestrul I al anului 1947" prezenta o situație aproape la fel de nefastă. La manipularea mărfurilor, din planul de 3457770 lei, fusese realizată suma de 19 236 lei iar la exploatarea terenului de depozitare, planul prevedea încasări de 13 825 511 lei în vreme ce încasările erau de 4 842 469 lei[375].

Grup de marinari români și sovietici

Regionala S.R.T. Galați avea ca principal beneficiar Armata Roșie iar aceasta nu era renumită pentru rigoarea cu care se achita de datoriile financiare. De exemplu, valoarea serviciilor prestate către Unitatea Militară nr. 38356, în anii 1945-1946, se ridica la suma de 559 343 105 lei. Achitarea acestei sume era refuzată constant. Într-o adresă către Direcțiunea Generală, Directorul regional specifica faptul că „*pentru încasarea acestor conturi am intervenit în*

[373] *** *Colaborarea economică româno-sovietică*, în „*Probleme economice*", nr. 3/1948.
[374] D.J.A.N. Galați, fond SOVROMTRANSPORT, dosar nr. 18/1947, f. 494.
[375] *Ibidem*, f. 496.

www.ziuaconstanta.ro

nenumărate rânduri dar am fost mereu amânați"[376]. Din borderoul nr. 8/23 iulie 1947 rezultă că valoarea serviciilor prestate Armatei Roșii și neachitate se ridica la suma de 2 025 265 140 lei[377].

În anul 1945, personalul angajat la S.R.T. era extrem de nemulțumit. O „Sinteză informativă asupra S.R.T." menționa că cei 1600 de muncitori și 200 de funcționari ai societății solicitau o retribuire decentă, „*salariul actual fiind prea mare ca să mori și prea mic ca să trăiești*"[378]. Administrația era confruntată cu numeroase furturi săvârșite de angajați, care spuneau că fură „*ca să trăiască*". Nemulțumirile erau potențate și de inginerii ruși, care alcătuiau majoritatea corpului tehnic, aceștia înjurând și amenințând permanent personalul românesc[379].

Situației personalului românesc de la S.R.T. s-a încercat a i se da un cadru legal nou, în sensul unei ameliorări, prin Legea nr. 170/1946 „*pentru reglementarea situației personalului de stat trecut la Societatea pe acțiuni de Navigație Sovieto-Română SOVROMTRANSPORT*[380]. Statutul personalului de origine română a rămas la fel de prost și, în anii următori, angajații au traversat aceleași greutăți ca și imensa majoritate a poporului român.

Nemulțumirea marinarilor de la S.R.T. crescuse foarte mult în intensitate în anul 1949. Direcția Regională a Securității Poporului Ploiești raporta, prin adresa nr. 2/10182/5 iulie 1949, Direcției Generale a Securității Poporului (D.G.S.P.) faptul că personalul Agenției S.R.T. Giurgiu era foarte nemulțumit deoarece i se redusese diurna de îmbarcare de la 60 la 30 lei/zi. De asemenea, personalul îmbarcat pe șlepurile care staționau în rada portului nu mai primea diurnă, socotindu-se în localitate, deși marinarii nu erau originari din Giurgiu. Motivația acestor reduceri ale diurnei era aceea că „*s-a ieftinit viața*"[381]. Direcția Regională a Securității Poporului Craiova semnala o stare de spirit asemănătoare în rândurile marinarilor Agenției S.R.T. Turnu Severin. Începând de la 1 mai 1949, indemnizațiile de îmbarcare fuseseră drastic reduse. Un marinar îmbarcat pe un tanc primea doar 90 lei/zi de la 400 lei/zi, cei de pe șlepuri și remorchere de la 200 lei/zi fuseseră reduși la 60 lei/zi iar marinarilor de pe vasele de pasageri nu li se mai acorda deloc indemnizație de îmbarcare[382]. Personalul S.R.T. s-a aflat și în anii următori în atenția Securității întrucât ieșea din țară și avea contacte cu străinii. Au existat și tentative de a explica proasta funcționare a societății prin „sabotajele" unora dintre angajați[383].

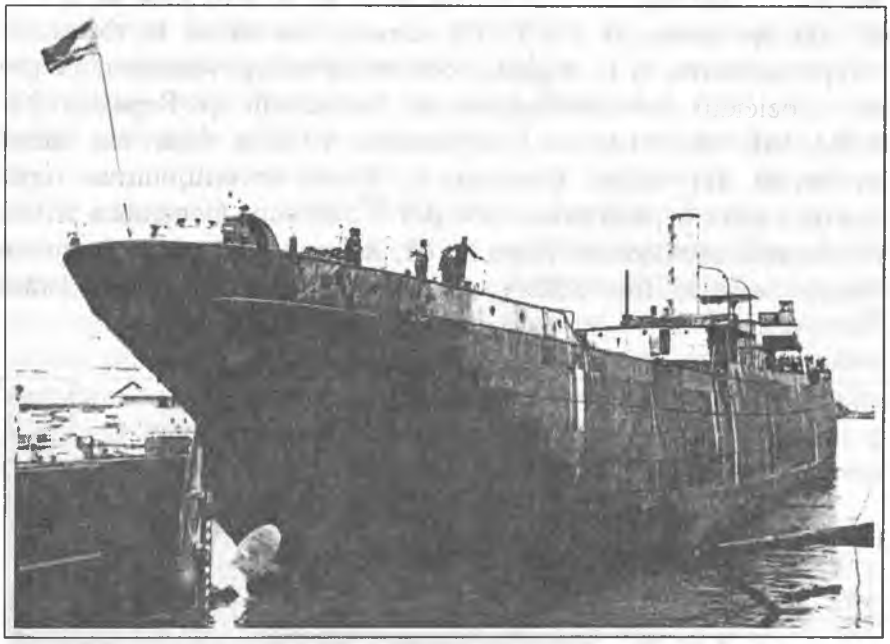
În anul 1948, activitatea Regionalei Galați a S.R.T. a continuat să fie redusă: la macaralele electrice gradul de folosire era de 1% din cauza lipsei totale

---

[376] Idem, dosar nr. 25/1947, f. 205.
[377] *Ibidem*, f. 206.
[378] Apud Gheorghe Onișoru, *România în anii 1944-1948. Transformări economice și realități sociale*, București, 1998, p. 47-48.
[379] *Ibidem*.
[380] „Monitorul Oficial", nr. 64, 16 martie 1946, p. 2 371.
[381] A.I.C.B., fond Direcția Generală a Poliției, dosar nr. 145/1942, f. 44.
[382] *Ibidem*, f. 39.
[383] A.I.C.B., fond C.C. al P.C.R.-Secția Economică, dosar nr. 8/1950, f. 6.

www.ziuaconstanta.ro

de trafic de mărfuri import-export, iar la magazia silozuri traficul era redus doar la înmagazinarea de cereale. Astfel, în ciuda poziţiei de monopol, fiind singura societate de navigaţie şi exploatare portuară din ţară, S.R.T. stagna, din cauza lipsei de angajamente internaţionale de import-export. La magazia de silozuri, societatea avea un singur client - Societatea de Stat ROMCEREAL, unica societate autorizată să manipuleze cereale. Efervescenţa de altădată a porturilor dunărene dispăruse. Acum navele fluviale aveau o singură destinaţie - Uniunea Sovietică.



Un control efectuat de Comisia Mixtă Sovieto-Română de Revizie în vederea verificării activităţii economice a S.R.T. în perioada 1 octombrie 1950-1 octombrie 1951, a scos la iveală *„lipsuri şi abateri în disciplina financiară şi evidenţa contabilă"*[384]. La Direcţia Flotei Fluviale se înregistrau depăşiri ale cheltuielilor de exploatare a flotei de mărfuri cu 16,3% şi la flota de pasageri cu 13%, la Direcţia Flotei Maritime - depăşiri la capitolul cheltuieli materiale cu 26,8%, la combustibil cu 5,1% iar la cheltuielile cu reparaţiile depăşiseră planul cu 41,8%. La Şantierul Naval din Galaţi, închiriat societăţii S.R.T., se constata degradarea unor materiale în valoare de 3,7 milioane lei şi dispariţia unora în valoare de 7,7 milioane lei. Reparaţia remorcherelor şi vaselor de pasageri era în întârziere cu una până la şase luni şi lucrările erau nesatisfăcătoare calitativ. În urma anchetei, vinovaţi pentru această situaţie au fost găsiţi *„tovarăşii Şişchin, Gagolev şi Sufer, şefi de servicii în Direcţia Generală, pentru că nu dau atenţia cuvenită activităţii subordonaţilor"*[385].

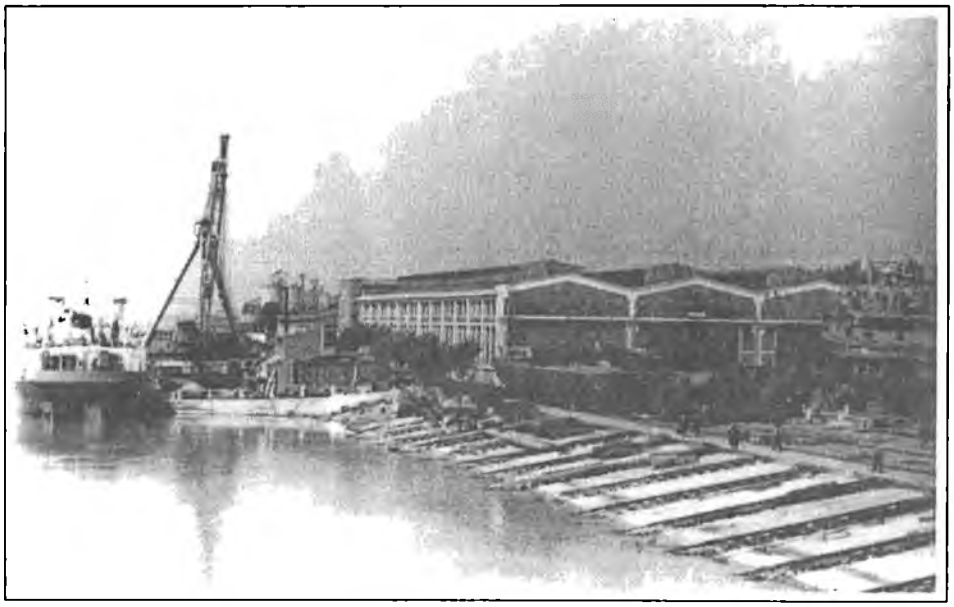
---

[384] D.J.A.N. Galaţi, fond SOVROMTRANSPORT, dosar nr. 71/1950-1951, f. 25.
[385] *Ibidem*, f. 28. *„România liberă"*, 26 septembrie 1956.

www.ziuaconstanta.ro

Dintr-un proces verbal al unei şedinţe de analiză a activităţii pe trimestrul I/1952 reiese că planul de transport al produselor petroliere din Viena fusese îndeplinit doar în proporţie de 87% şi se constata un timp de staţionare al şlepurilor la descărcare nejustificat de mare. Soluţiile propuse de conducerea societăţii pentru ameliorarea rezultatelor activităţii reies din „Îndrumarul pentru intensificarea întrecerii socialiste în cinstea zilei de 1 Mai 1952" şi constau în extinderea metodelor de lucru sovietice, „*cele mai avansate din lume*" - metoda Iunin Kiseleff şi metoda Kotlear[386].

Din păcate, indicaţiile de la Bucureşti nu au fost de prea mult folos în redresarea situaţiei societăţii S.R.T. Ca urmare, s-a trecut la restructurarea acesteia. După semnarea, la 15 august, a convenţiei interguvernamentale privind înfiinţarea Societăţii Sovieto-Române de Construcţii şi Reparaţii Navale SOVROMNAVAL (S.R.N.), la 1 septembrie 1952 a avut loc transferul şantierelor navale din Galaţi, Constanţa şi Turnu Severin, urmate apoi de celelalte şantiere folosite până atunci de S.R.T.[387]. Direcţia Generală a S.R.N., cu sediul în Bucureşti, str. Dionisie Lupu nr. 63, Raionul Stalin, avea în subordine S.R.N. Turnu Severin, fost S.R.T., Galaţi, Constanţa, „1 Mai" Brăila şi Oltenița[388].



Şantierul Naval Oltenița

Noul SOVROM a funcţionat un interval redus de timp întrucât, la sfârşitul anului 1953 şi începutul lui 1954 au fost demarate tratativele de

[386] *Ibidem*, f. 8-9.
[387] *Ibidem*, f. 76.
[388] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 4055, f. 125.

www.ziuaconstanta.ro

desfiinţare a opt dintre SOVROM-uri. La începutul lunii august 1954, Inozemţev, reprezentant al guvernului sovietic, i-a comunicat lui Gheorghiu-Dej propunerea U.R.S.S. de a trece încă patru SOVROM-uri în proprietatea statului român: SOVROM UTILAJ PETROLIFER, SOVROM NAVAL, SOVROMTRANSPORT şi TARS. După unele discuţii, decizia finală de preluare a celor patru SOVROM-uri a fost luată în şedinţa Biroului Politic din 14 septembrie 1954. Miron Constantinescu a fost însărcinat să semneze la Moscova, în numele guvernului român, protocoalele de preluare[389].

Semnarea protocoalelor de către ministrul Comerţului Exterior al U.R.S.S. şi Miron Constantinescu, vicepreşedinte al Consiliului de Miniştri a avut loc la 18 septembrie. Presa română a publicat „*Comunicatul sovieto-român privind predarea către Republica Populară Română a cotei de participaţie sovietică în societăţile mixte sovieto-române*" în care se specifica: „*Activitatea rodnică a societăţilor menţionate a avut un rol pozitiv în refacerea şi dezvoltarea economiei naţionale a Republicii Populare Române şi a pregătit condiţiile pentru trecerea conducerii în mâinile organizaţiilor de stat din România. Astfel, societăţile mixte sovieto-române şi-au îndeplinit sarcinile care le-au fost trasate şi, în legătură cu aceasta, guvernul U.R.S.S. şi guvernul R.P.R. au examinat problema acestor societăţi şi au convenit asupra predării către Republica Populară Română a părţii de participaţie sovietice din douăsprezece societăţi*"[390]. O dată cu semnarea acestor protocoale, cea mai mare parte a SOVROM-urilor a fost desfiinţată şi guvernul de la Bucureşti putea considera această realizare ca pe o victorie diplomatică.

Grup de muncitori şi marinari români şi sovietici

[389] Idem, dosar nr. 103/1954, f. 3.
[390] „*România liberă*", 26 septembrie 1956.

www.ziuaconstanta.ro

Navigația fluvială și maritimă a navelor românești reintra, din nou, sub jurisdicția deplină a statului român. În același timp, capacitățile de construcții de nave erau debarasate de comenzile exclusive pentru piața sovietică, putând fi incluse în proiectele de dezvoltare și tipuri moderne de nave, adecvate necesităților economiei românești.

2. *Activitatea porturilor, șantierelor și a transporturilor navale românești*

Anul 1944 a găsit navigația românească într-o situație dintre cele mai critice, fiind chemată să susțină efortul războiului antihitlerist, până în mai 1945. În condiții extrem de grele, s-a început refacerea infrastructurilor portuare, a șantierelor și atelierelor portuare, în vederea reparării navelor de război și de transport. Semnalizarea șenalului și dragarea acestuia de epave a deschis drumul ofensivei Armatei Roșii[391].

În sectorul transporturilor navale, principalele obiective au vizat sporirea capacității de transport maritim și fluvial și manipulările portuare.

Începând cu anul 1950, transportul fluvial a fost înzestrat cu vase noi, construite în șantierele navale proprii. Principalele mărfuri transportate pe Dunăre erau materialele de construcții (piatră, balast și nisip), lemnele de foc, cheresteaua, minereurile, cărbunii, produsele petroliere, cerealele etc. La Giurgiu, petrolul era încărcat în tancuri și transportat în toate țările riverane, cheresteaua de la Galați lua drumul Ungariei și Cehoslovaciei, iar cerealele produse în lunca Dunării sau în regiunile limitrofe, erau colectate, depozitate în silozurile din Galați, Brăila, Călărași, Zimnicea, Turnu Măgurele și Corabia, iar de aici, încărcate în șlepuri, erau aduse pe Dunăre în amonte ori prin Cernavodă, la Constanța. Cărbunii din minele de la Lubotina și Cozla erau încărcați în șlepuri și prin Cernavodă, ajungeau la Centrala Ovidiu, de lângă Constanța. Sfecla de zahăr cultivată în lunca Dunării era colectată și adusă pe apă la fabrica din Giurgiu.

Balastul și nisipul extras din carierele naturale din albia Dunării era transportat pe apă la șantierele mari de construcții din localitățile de pe Dunăre, sau prin trafic combinat cu calea ferată, era dus în interiorul țării.

Aceste mărfuri erau transportate de flota fluvială a R.P.R. atât prin traficul de cabotaj, deservind localitățile aflate de-a lungul Dunării cât și în traficul internațional, transportând mărfurile noastre în țările din bazinul dunărean și aducând de acolo mărfurile necesare țării. În acest scop, pe baza Convenției între societățile de navigație ale țărilor de „democrație populară" și U.R.S.S., încheiată la Bratislava în anul 1953, s-au stabilit principii unitare pentru transportul mărfurilor pe Dunăre.

---

[391] Stroe Botez, *Reconstrucția porturilor, căilor de comunicații pe apă și a navigației, o problemă de actualitate*, în „*Marea Noastră*", Anul XVII, nr. 9-10, septembrie-octombrie 1948, p. 9-10.

www.ziuaconstanta.ro

Pentru transportul mărfurilor noastre în țările riverane, flota R.P.R. parcurgea întregul traseu al Dunării navigabile până la Regensburg. În acest sens, în anul 1955 au fost încheiate acorduri de ajutor reciproc în navigație cu societăți de navigație străine din Iugoslavia, Austria şi Germania.

Pentru satisfacerea în condiții cât mai bune a transportului, flota a fost dotată cu noi unități, moderne şi îndeosebi cu remorchere. În plus, în anii primului cincinal o bună parte din vechiul parc de nave a fost reînnoit şi renovat. Liniile de călători au cunoscut un trafic intens între Brăila şi localitățile din Deltă - Sulina, Chilia şi Sf. Gheorghe, Brăila-Călăraşi, pe Dunăre şi Borcea, Brăila-Piatra Frecăței pe Brațul Măcin, Turnu Severin-Ostrovul Mare şi Orşova-Moldova Veche[392]. În perioada 1950-1956, numărul de călători transportați pe căile de apă a crescut cu 122% iar volumul de mărfuri cu 22,3%.

Între 1950-1956, producția globală a atelierelor navale a crescut de 3,5 ori[393].

Începând cu anul 1945 s-a trecut la reconstrucția instalațiilor noastre portuare, de îmbunătățire a şenalului navigabil al Dunării, a balizajului şi a semnalizării, concomitent cu refacerea parcului de nave tehnice şi de transport. Semnalizarea pe sectorul Turnu Severin-Brăila s-a îmbunătățit prin adoptarea sistemului de semnalizare propus de Comisia Dunării, numărul semnalelor luminoase mărindu-se cu circa 80% față de 1950. De asemenea, au fost semnalizate pentru navigația pe timp de noapte Brațul Măcin, Borcea şi Sf. Gheorghe, mărindu-se astfel securitatea navigației pe aceste căi de navigație locală. Parcul de drăgi, şalande şi remorchere a fost renovat în cea mai mare parte, volumul dragajelor pe Dunăre mărindu-se în 1956 la 135% față de 1950[394].

După naționalizare, accentul a fost pus pe dotarea porturilor cu utilaje uşoare şi semigrele (automacarale, autoîncărcătoare, electrocare, benzi trasportoare etc.) precum şi cu utilaj greu de cheu sau plutitor. Ca urmare, indicele de mecanizare a muncii în porturile româneşti a crescut între anii 1949-1956 de peste trei ori. În paralel, prin investițiile făcute, s-a mărit capacitatea de trafic a porturilor prin construirea de noi magazii de depozitare a mărfurilor şi prin executarea unor importante lucrări hidrotehnice.

Porturile Constanța şi Galați au fost dotate cu macarale portal moderne cu randament sporit iar la fluviu au fost procurate macarale plutitoare autopropulsate etc. Introducerea paletizării a dus la simplificarea procesului tehnologic al operațiilor de încărcare-descărcare. În anii primului cincinal, indicele de mecanizare a crescut cu 260%, indicele mediu al productivității muncii la manipulările de mărfuri a crescut cu circa 35% iar capacitatea de

---

[392] M. Semenescu, *Dunărea, fluviu de mare importanță economică*, Colecția Societății pentru răspândirea ştiinței şi culturii, 1956, p. 42-43.

[393] *Dezvoltarea economiei R.P.R. pe drumul socialismului. 1948-1957*, Editura Academiei R.P.R., Bucureşti, 1958, p. 328.

[394] M. Semenescu, *op. cit.*, p. 46.

www.ziuaconstanta.ro

manipulare în tone pe ore a mecanizatelor a crescut de 3,5 ori în 1956 față de 1950[395].

Porturile au fost înzestrate cu utilaje mecanizate, în special de provenienţă sovietică, în 1957 gradul de mecanizare crescând cu circa 250% faţă de anul 1950. Datorită mecanizării intense a operaţiilor portuare, timpul mediu de staţionare a navelor în portul Constanţa a fost redus de la 5,5 zile în 1951 la 3,2 zile în 1955. O dată cu îmbunătăţirea gradului de mecanizare a operaţiilor de manipulare din porturile mari - Constanţa, Galaţi şi Brăila - porturile mici dunărene au fost şi ele dotate cu utilaje mecanizate pentru desfăşurarea operaţiilor de încărcare-descărcare[396].

Marinari români şi sovietici

În anii primului plan cincinal, traficul maritim al porturilor Galaţi şi Brăila a crescut semnificativ, dar capacitatea acestora era departe de a fi utilizată maximal. Ponderea traficului maritim o constituiau cheresteaua şi cimentul la Galaţi, respectiv mărfurile generale, fosfaţii, cimentul şi cerealele la Brăila. Capacitatea de prelucrare mecanică a mărfurilor portului Galaţi crescuse în anii primului cincinal cu 120%, urmând ca în perioada cincinalului următor să se dubleze, pentru a asigura o prelucrare mecanică a mărfurilor de 60-65% din totalul mărfurilor manipulate.

---

[395] *Dezvoltarea economiei R.P.R. pe drumul socialismului. 1948-1957*, p. 326-327.

[396] Ing. Gheorghe D. Safer, *La a 40-a aniversare a Marii Revoluţii Socialiste din Octombrie*, în „*Revista* Transporturilor", Anul IV, nr. 11, noiembrie 1957, p. 470.

www.ziuaconstanta.ro

Portul	Total trafic	Trafic maritim
GALAȚI		
1950	100	0
1953	90	8%
1955	170	24%
BRĂILA		
1950	100	4%
1953	123	5%
1955	169	18%

În primul cincinal, traficul fluvial prin porturile dunărene a înregistrat o creștere continuă: 1950 - 100%, 1952 - 147%, 1953 - 150%, 1955 - 240%. Pe porturi, distribuția a fost următoarea: Giurgiu - 25%, Brăila - 15%, Galați - 9%, Călărași - 7%, Măcin - 7%, Hârșova - 6%, Corabia - 3%, Turnu Măgurele - 3%, Tulcea - 3%, Cernavodă - 3%, Orșova - 2%, celelalte porturi - 17%[397].

În urma mecanizării muncii în porturile fluviale, în 1955 staționarea navelor sub operații s-a redus cu aproape 50% față de situația din 1945.

Sovietizarea construcțiilor navale românești s-a accentuat o dată cu înființarea societăților mixte româno-sovietive SOVROMTRANSPORT și SOVROMNAVAL. În scurt timp, șantierele românești au adoptat modelul sovietic de organizare în toate sectoarele de producție. Astfel, au fost însușite și aplicate întocmai normele de organizare, de lucru și de exploatare. De la execuția unicatelor s-a trecut la producția în serie și au fost întocmite baze tehnologice de construcție. Pe șantiere s-a extins mecanizarea transporturilor interioare iar metodele de asamblare prin sudură au înlocuit treptat nituirea.

Concomitent cu dotarea cu mașini unelte, agregate și utilaje industriale *made in U.S.S.R.*, a crescut numărul personalului sovietic specializat angajat în societățile mixte, precum și cel al studenților români plecați la studii în U.R.S.S. Treptat, au fost preluate o serie de proiecte de nave și procesele tehnologice de realizare a acestora[398].

După modelul GOST-urilor sovietice, în sectorul naval românesc au fost adoptate o serie de standarde precum lanțuri de ancore STAS 169-49, ancore Hall și Amiralitate STAS 594-95-49, cricuri de ancoră STAS 1402-50, catarge de încărcare STAS 4773-55 etc. Literatura tehnică de specialitate a însoțit

[397] M. Semenescu, *op. cit.*, p. 53-54.

[398] Șlepuri de 1 000 tone, remorcabile prin tractare sau prin împingere, tancuri fluviale de 1 000 și 2 000 tone, vase pescărești tip *seiner* pentru navigație maritimă, cu propulsie Diesel, remorchere de 1 200 C.P., cabotiere de 1 100 tdw de 700 C.P., cargouri de 3 250-4 500 tdw și altele.

www.ziuaconstanta.ro

documentaţia acestor nave şi echipamente[399]. Toate navele construite în România erau executate sub supravegherea Registrului Naval al U.R.S.S.[400]

Dotarea flotei fluviale cu nave noi a început în cursul primului plan cincinal. În această etapă, în şantierele navale din ţară au fost construite remorchere de 440 şi 600 C.P. şi ceamuri de 700 tone, destinate în special transporturilor pe Dunărea Mijlocie până la Viena, precum şi transporturilor de cabotaj a materialelor de construcţii necesare diferitelor lucrări.

În privinţa porturilor maritime şi fluviale, în perioada postbelică s-a trecut la un plan de acţiune sistematizat de dezvoltare a capacităţilor portuare, la nivelul dezvoltării comerţului în relaţiile de schimburi de mărfuri pe calea apei cu toate statele lumii[401].

În perioada 1943-1946, activitatea şantierelor navale româneşti s-a rezumat la repararea unor nave de pasageri, pontoane şi şlepuri[402].

În anul 1947, industria navală românească cuprindea Şantierul Naval şi Şantierul „Dinamica" la Turnu Severin, Ş.N. Giurgiu, Ş.N. al Serviciului Hidrografic, Şantierele „România", „Fraţii Marinescu", „Franco-Română" şi „Danubiu" la Brăila, Arsenalul Marinei Regale, Şantierul S.R.T., „Neptun" şi Ş.N.G. la Galaţi şi Ş.N. Constanţa. Aceste şantiere lucrau cu circa 10 000 de lucrători. Cele din Turnu Severin, Giurgiu şi Galaţi însumau în instalaţiile de forţă circa 1 200 CP. Cele patru şantiere brăilene erau conectate la reţeaua energetică a oraşului.

În anul 1958, România a exportat construcţii navale în valoare de 48,8 milioane lei[403].

Alături de acţiunile întreprinse pentru modernizarea şi sistematizarea portului în limitele actuale, la **Constanţa** au început şi lucrările pentru construcţia noului port. Media traficului la import-export între anii 1951-1953 în portul Constanţa a fost de opt ori mai mare ca în 1938, iar la traficul de tranzit, de 9,7 ori. Creşterea numerică a mijloacelor de mecanizare în anul 1955 a atins un nivel de 248,2% faţă de anul 1950. Dacă în anul 1950 portul Constanţa nu a avut nici un fel de tranzit, în anul 1956 acesta reprezenta peste 12% din traficul total pentru mărfurile solide ale portului, în timp ce traficul pe apă pentru mărfurile solide a crescut în acelaşi an cu 34% faţă de 1950.

---

[399] *Teoria navei* de A.A. Lukasievici, *Bazele proiectării navale fluviale* de M.K. Dormidontov, *Teoria proiectărilor de vase maritime* de L.M. Noghib, *Calculul elicelor de propulsie* de M.M. Jucenko, *Calculul elicelor* de Soloviev Ciumak, *Maşini şi instalaţii de forţă navale* de S.A. Ikonikov, *Tehnologia construcţiilor navale* de V.K. Dormidontov, *Mecanisme de punte* de V.L. Survillo, *Reguli şi prescripţii pentru construcţii de vase de orice tip* şi altele.

[400] Ing. N. Galin, *Contribuţia tehnicii sovietice la dezvoltarea construcţiilor navale în R.P.R.*, în „*Revista Transporturilor*", Anul IV, nr. 11, noiembrie 1957, p. 474-476.

[401] *25 de ani de dezvoltare a transporturilor auto, navale şi aeriene. 1944-1969. Expoziţia realizărilor economiei naţionale a R.S.R.*, Bucureşti, 1969, p. 24-25.

[402] Căpitan ing. Grigore Marteş, *Redresarea industriei navale*, în „*Marina Nouă*", nr. 63 din 4 aprilie 1947, p. 1.

[403] Republica Populară Română. Direcţia Centrală de Statistică, *Anuarul statistic al R.P.R. 1962*, p. 359.

www.ziuaconstanta.ro

În urma analizei activității portuare în cadrul conferinței Regionalei P.C.R. Constanța din 19-21 august 1945 s-a adoptat „Planul de mărire a portului Constanța". Acesta viza atât mărirea platformei portuare cât și dotarea corespunzătoare cu utilajele necesare sporirii traficului de mărfuri. Refacerea și modernizarea portului Constanța se regăseau și printre obiectivele platformei-program a Blocului Partidelor Democratice.

Până la jumătatea lunii octombrie 1946 digul de larg a fost refăcut pe o lungime de 1 800 metri, s-au efectuat reparații la danele 0-5 și la cheuri între 0-10. De asemenea, au fost repuse în funcțiune macaralele electrice și au fost montate două macarale pe șenile.

În 1948 portul Constanța a beneficiat de 189 milioane lei, sumă alocată pentru continuarea lucrărilor la digul de larg, executarea lucrărilor de dragaj în bazinele acvatoriului și pe canalul de acces și construirea a cinci magazii de depozitare a mărfurilor[404].

La începutul anilor '50 portul Constanța dispunea de două magazii cu o capacitate de 41 000 tone mărfuri generale, trei silozuri cu o capacitate de 85 000 tone cereale, opt rezervoare pentru benzină cu o capacitate de 82,4 tone, patru rezervoare pentru păcură de 515 tone și șapte rezervoare de petrol lampant de 46,4 tone. În aceste condiții, portul putea asigura o capacitate de trafic de 4 450 mii tone/an.

Pe baza proiectelor întocmite și a alocațiilor bugetare, între anii 1956-1958 s-au elaborat noi studii de sistematizare a portului. Astfel, a fost dat în exploatare molul comercial, lucrare executată din blocuri paralelipipedice de până la 40 tone, au fost amenajate și sistematizate dane, platforme, drumuri și linii ferate interioare și s-au extins instalațiile electrice și de canalizare. La dana 15 a fost construită o magazie frigorifică modernă, cu o capacitate de 850 tone marfă[405].

În perioada 1947-1957 s-a desfășurat o intensă activitate hidrotehnică și de regularizare și amenajare a porturilor românești. Un exemplu elocvent în acest sens îl constituie lucrarea de regularizare în albia de la Corabia, prima lucrare de acest gen de volum mare pe secțiune de Dunăre a R.P.R., prin care s-a reușit despotmolirea portului Corabia[406].

În anul 1953 a fost creat Trustul de Construcții Hidrotehnice București iar la 1 ianuarie 1954, Întreprinderea de Construcții nr. 2 Constanța, din cadrul acestui trust, a trecut în subordinea Direcției Generale de Navigației Civile, sub numele de Întreprinderea de Lucrări Hidrotehnice Maritime (I.L.H.M.)

---

[404] Valentin Ciorbea, *Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*, f.e., Constanța, 1994, p. 187-189.

[405] *Ibidem*, p. 195-196.

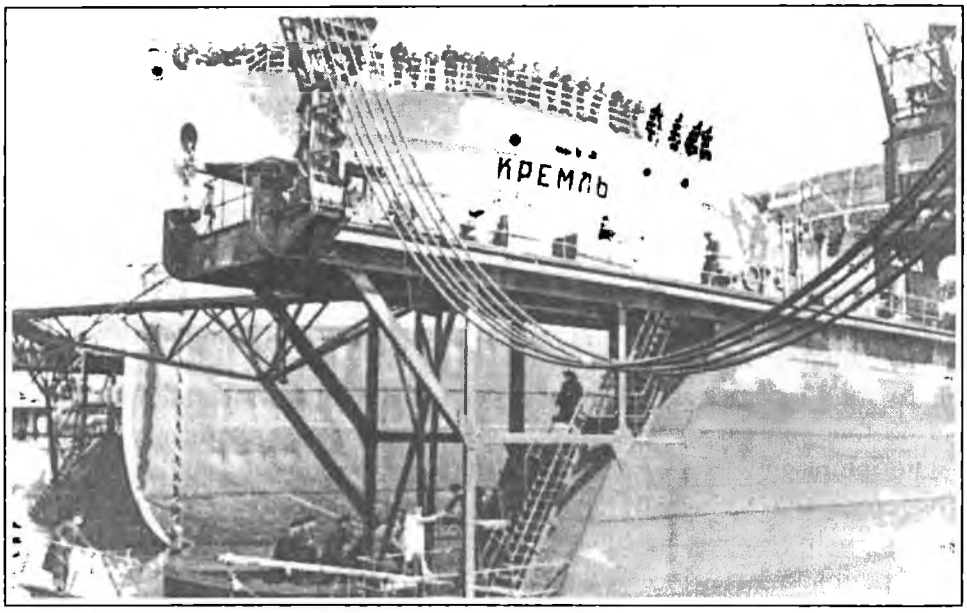
[406] *Dezvoltarea economiei R.P.R. pe drumul socialismului*, p. 327. Conform M. Semenescu, *op. cit.*, p. 48; din cauza unui banc de nisip de circa 5.000.000 m.c., format chiar de-a lungul portului, acesta fusese scos din exploatare. Lucrările de despotmolire s-au executat pe baza unui proiect care a îmbinat judicios lucrările hidrotehnice ușoare și dragajele intense, reușind să redea portul în exploatare chiar înainte de terminarea tuturor lucrărilor.

www.ziuaconstanta.ro

Constanța. Această întreprindere, ca și Întreprinderea de Lucrări Hidrotehnice (I.L.H.) Călărași, executa lucrări hidrotehnice de protecție a plajelor și de deservire a traficului maritim. La 1 ianuarie 1955, cele două unități s-au unit, formând Întreprinderea de Construcții Hidrotehnice (I.C.H.) Constanța, care va executa majoritatea lucrărilor de amenajare și dezvoltare a porturilor maritime și fluviale românești.

Începând cu 1 ianuarie 1955, Direcția Generală a Navigației Civile din București s-a reorganizat în Direcția Porturilor, Direcția Atelierelor, Direcția Căi Navigabile și Navigația Română (NAVROM)[407].

În anul 1958 au început lucrările de sistematizare a portului Constanța în limitele vechi[408].



Navă sovietică în portul Constanța (1945)

Spre sfârșitul celui de-al doilea război mondial, Șantierul Naval **Constanța** a început să se reprofileze, trecând de la repararea navelor militare la transformarea acestora în nave comerciale. Începutul anului 1945 a găsit șantierul mobilizat să încheie lucrările de reparații a tancului petrolier „KREMLI". Au urmat distrugătorul „REGELE FERDINAND", tancurile petroliere „FIRUS" și „STALIN", precum și vasele „AIVAZOVSKI", „ALTAI" „„SELIKOV" , „B.O. 51" ș.a.

Cu un număr redus de muncitori și o dotare tehnică precară, S.N.C. a reușit să obțină în anul 1946 o creștere a producției de 172%[409]. La 26 mai 1947,

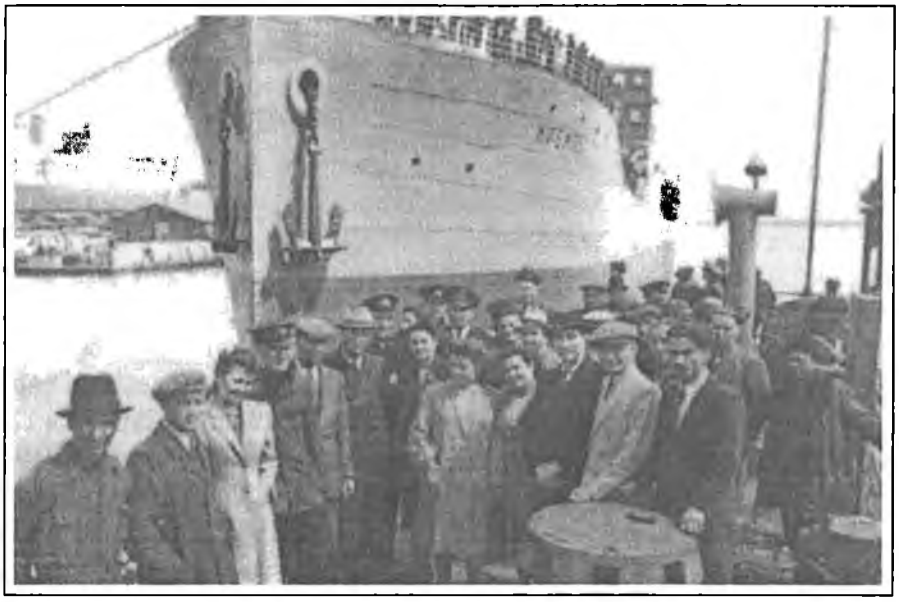
---

[407] Laurențiu Țoringhibel, *O viață*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2000, p. 52.

[408] *25 de ani de dezvoltare a transporturilor...*, p. 110.

www.ziuaconstanta.ro

muncitorii de la S.N.C. au început lucrările de transformare a patru nave de război germane în pescadoare, navele fiind înzestrate cu aparatura de navigație specifică apelor reci ale Nordului. Acestea au fost lansate la apă pe 14 septembrie, primul pescador „R.T. 38" plecând în probe de mare la 23 decembrie 1947[410].



Muncitori în prova navei „KREMLI"

În anul 1948 s-au executat lucrări de reparații la navele „PLEHANOV", „R.T. 35", „KREMLI", nava-școală „MIRCEA" și la trei șalande românești necesare lucrărilor de dragaj în port.

În luna noiembrie 1956 au intrat în lucru primele remorchere de 200 C.P., dintre care două au fost livrate până la sfârșitul anului[411]. În perioada primului plan cincinal, în șantier s-au aplicat 519 inovații[412], care au condus la realizarea

---

[409] Anghel S., *Șantierul Naval Constanța a ridicat producția cu 172%*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 454, 31 august 1946, p. 1.

[410] *Primul pescador „R.T. 38" a fost terminat de vrednicii muncitori de la S.R.T.*, în *„Cuget Liber"*, Anul V, nr. 620, 25 decembrie 1947, p. 3.

[411] *Dezvoltarea și modernizarea portului Constanța*, în *„Momente din istoria Marinei Române"*, Lucrare de cercetare, 1981, Fondul documentar al Muzeului Marinei Române, p. 22-24.

[412] Pentru a veni în sprijinul plugarilor județului Constanța, muncitorii Șantierului Naval au fabricat din resturile metalice din Atelierul mecanic șine pentru roțile căruțelor și potcoave, în timp ce din bucățile de lemn atipice de la Atelierul de tâmplărie se confecționau doniițe țărănești. Vezi *Muncitorii Șantierului Naval fabrică materiale necesare plugarilor*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 387/1946, p. 4.

www.ziuaconstanta.ro

unor economii de 1 150 000 lei[413]. În acest interval de timp, valoarea fondului de investiţii a fost de 96,2 milioane lei.

În anul 1953, în portul Constanţa funcţionau Atelierul 855 Reparaţii Nave, situat la Dana militară, Şantierul „23 August" (P.C.A.), Atelierul Flotilei de Larg (Pescărie) şi Ş.N. Constanţa cu 666 muncitori[414].

Prin Decizia Ministerului Comunicaţiilor nr. 8088/1948, Căpitănia portului **Mangalia** s-a trasformat în Oficiu de port, având sub jurisdicţie numai bărci pescăreşti. În cursul aceluiaşi an s-au executat reparaţii la digul de nord-est iar în anul 1949 au început lucrările de amenajare a viitorului port militar pe Lacul Mangalia, unde au fost bazate nave militare începând cu anul 1953. Ulterior au început lucrările de adâncire şi dragare a avanportului mic, pentru realizarea căii de acces de 7-7,5 metri adâncime.

În conferinţa desfăşurată la Ministerul Construcţiilor la 22 martie 1951, în prezenţa ministrului Construcţiilor, Hossu, ministrului adjunct pentru Spatele Armatei Suder William, directorului general al Întreprinderii SOVROMCONSTRUCŢIE Frolov, directorului S.R.C. nr. 7 Eriomin şi a delegaţilor Marinei Militare, căpitanul de rangul 1 Teodor Antonescu şi căpitanul de rangul 2 Nicolae Mihail, s-a stabilit ca lucrările hidrotehnice din zona Lacului Mangalia, care făceau obiectul Hotărârii Consiliului de Miniştri nr. 130/1951, să fie repartizate pentru execuţie Întreprinderii SOVROMCONSTRUCŢIE nr. 7[415]. Prin Nota-raport Strict/Secret nr. 38/C din 27 martie 1951, înaintată ministrului Forţelor Armate, căpitanul de rangul 1 Emil Grecescu, comandantul Marinei Militare semnala necesitatea întocmirii unui *„plan de perspectivă al viitorului orăşel marinăresc"*. Convins că un asemenea plan nu poate fi realizat decât de arhitecţi experimentaţi, ofiţerul propunea ca lucrarea să fie executată de specialiştii Direcţiei Generale a Canalului Dunăre-Marea Neagră, *„în condiţiile păstrării secretului aşa cum a fost întocmit şi proiectul portului Mangalia"*[416].

Pentru satisfacerea nevoilor C.M.M. de reparaţii şi revizii a navelor de luptă, în anul 1956 la Mangalia a fost înfiinţat *Grupul Industrial al C.M.M.* Iniţial, acesta era dotat cu trei ateliere, o magazie şi 150 metri cheu. Reparaţiile curente erau executate de cei 13 specialişti şi membrii echipajelor navelor care intrau în reparaţie.

Pe baza hotărârilor luate de comun acord în luna februarie 1955 de către delegaţiile guvernamentale ale U.R.S.S. şi R.P.R. referitoare la asigurarea bazării temporare şi permanente, în timp de pace şi de război, a unei părţi a forţelor flotei Mării Negre în porturile şi bazele maritime militare româneşti, respectiv la Mangalia, Constanţa şi Sulina, în perioada 28 februarie-13 martie 1955 o comisie

---

[413] *Din realizările regimului de democraţie populară în regiunea Constanţa*, Bucureşti, 1956, p. 10.
[414] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6798, f. 203-204.
[415] Idem, fond 1683, dosar nr. 3194, f. 75.
[416] *Ibidem*, f. 68.

www.ziuaconstanta.ro

mixtă a studiat această problematică, măsurile practice fiind incluse într-un protocol semnat de reprezentanţii celor două flote (Anexa nr. 6)[417].

Muncitori şi marinari români şi sovietici

În acest context, începând cu anul 1956 în Golful Documaci de pe Lacul Mangalia urma să se bazeze permanent o brigadă de submarine mijlocii, compusă din 9 nave şi un divizion de vedete torpiloare cu 12 nave. Lucrările pentru asigurarea bazării navelor flotei U.R.S.S. din Marea Neagră s-au executat sub controlul Direcţiei Cazării M.F.A. de către întreprinderi ale M.T.N.A. şi Ministerului Energiei Electrice. Deşi timpul a fost favorabil iar planul valoric mic, pe primul trimestru al anului 1955 s-a lucrat foarte slab, din cauza lipsei de muncitori calificaţi şi necalificaţi, a materialelor, precum şi dezinteresului întreprinderilor. Lucrările erau în întârziere la Depozitul de Muniţii Basarabi, Depozitul de Materiale A.S.A. Codru şi Depozitul Valul lui Traian. Printre alte măsuri organizatorice, contraamiralul Nicolae Mihail, comandantul F.M.M. solicita şefului M.St.M. să se intervină pentru rămânerea la Spatele C.F.M.M., până la data de 31 mai 1955, a consilierului sovietic, căpitanul de rangul 1 Vladimir Dimitriev, ca să ajute la întocmirea planului general de lucrări al Bazei Navale Mangalia[418].

---

[417] Reprezentanţii U.R.S.S. erau viceamiralul V.A. Parhomenko, preşedinte şi căpitanul de rangul 1 V.G. Ciugurenko, căpitanul de rangul 1 A.I. Vrubel, colonelul ing. A.I. Tatarinov şi locotenent-colonelul ing. V.V. Anfimov, membri. Partea română era reprezentată de contraamiralul Nicolae Gh. Mihai - preşedinte şi căpitanul de rangul 1 Victor I. Bogdan, căpitanul de rangul 2 Ţacu I. Petre şi maiorul P.N. Bacalu, membri.

[418] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 8545, f. 95-97.

www.ziuaconstanta.ro

La danele 4 şi 5 ale portului Constanța urma să fie bazate navele Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim din Flota Mării Negre, format din 1 navă de siguranță, 3 dragoare, 3 vânătoare de submarine mari şi 4 şalupe dragoare. În timp de război, ruşii voiau să li se pună la dispoziție danele nr. 9,10, 20, 21, 23, 24, 36 şi 37, cu dreptul de a folosi instalațiile de alimentare cu apă şi energie electrică existente pe aceste dane şi de a amenaja sistemul de legături telefonice cu fir. În vederea depozitării rezervelor de combustibil lichid necesar navelor sovietice care urmau să se bazeze în timp de pace sau de război, România trebuia să repartizeze rezervoare cu o capacitate totală de 18000 metri cubi, din care 6000 metri cubi în raionul Mangalia şi 12000 metri cubi în raionul Constanța. La Sulina urmau să fie repartizate trei cheuri fixe din lemn, cu o lungime totală de 124 metri, amenajate cu instalații de distribuție a apei, pe malul drept al Dunării[419].

Prin adresa nr. 2447 din 30 august 1956, ing. Gheorghe D. Safer, ministrul Transporturilor Rutiere, Navale şi Aeriene solicita generalului-colonel Leontin Sălăjan, ministrul F.A. ca organele de specialitate ale armatei să execute curățirea acvatoriilor porturilor Mangalia şi Constanța, unde pe timpul dragajului s-au înregistrat pagube materiale şi pierderi de vieți omeneşti[420].

După 1944, navigația fluvială pe Dunăre a suferit modificări importante, transportul pe apă impunându-se ca un mijloc ieftin, îndeosebi pe distanțe mari. Flota fluvială națională şi-a reluat dezvoltarea. Brațul Sulina a devenit principala cale de acces a navelor maritime pe Dunăre, porturile Galați şi Brăila redobândindu-şi treptat importanța de odinioară. Datorită creşterii accentuate a volumului de mărfuri transportate pe Dunăre şi amplasării unor importante unități industriale pe malul fluviului, necesitatea extinderii porturilor dunărene şi dezvoltarea şantierelor navale a redevenit o prioritate pentru guvernul român. Pentru executarea acestor lucrări în anul 1955 a fost înființat Şantierul de Construcții Hidrotehnice Galați, aparținând de I.C.H. Constanța[421].

După un evident regres înregistrat după cel de-al doilea război mondial, în anul 1949 a început reorganizarea administrativă a Direcției Docurilor **Brăila**. Astfel, a luat ființă Direcția Portului Brăila care includea şi Serviciul Hidraulic. În 1950 Societatea Română Dunăreană s-a desființat, portul preluând inventarul acesteia şi navele naționalizate.

Prin aplicarea legii de naționalizare, în județul Brăila au intrat în patrimoniul statului cinci şantiere navale: „Cerchez", „Danubiu", „I.R.N.", „Viitorul" şi „Energia". Într-o „Dare de seamă asupra inventarului sculelor" de la Atelierul Naval „Viitorul", fost proprietatea lui Constantin Teofil şi fiul, se

---

[419] *Ibidem*, f. 3-13.

[420] Idem, dosar nr. 7220, f. 117. la 26 ianuarie 1955, draga electrică N.Z. 20 s-a scufundat în urma exploziei unui proiectil absorbit în pompa de absorbție şi refulare. Un om a murit şi un altul a fost rănit. La 27 august 1956, draga electrică „MAMAIA" (N.Z. 20) a explodat în condiții similare. La 15 august 1955, draga „OVIDIU" s-a scufundat în avanportul Constanța din cauza unor mine, iar draga „KARL MARX" a extras un proiectil.

[421] Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *op. cit.*, p. 93-94.

www.ziuaconstanta.ro

sublinia faptul că *„pentru plata uzajului sculelor vechea conducere nu avea nici un angajament scris cu muncitorii. Plata se făcea după o convenție verbală, iar suma varia de la caz la caz. Sculele proprietatea lemnarilor reprezintă 100 la sută din totalul sculelor aflate asupra șantierului, care nu are scule de lemnărie în proprietate, sculele de cazangerie 100 la sută, iar sculele de lansare 70 la sută sunt tot proprietatea muncitorilor*".

Cele 11 firme particulare cu activități în domeniul naval au fost reorganizate în Șantierul Naval „Viitorul", în zona orașului, Șantierul Naval Ghecet, peste Dunăre, la unirea acesteia cu Brațul Măcin și două grupuri de ateliere navale în amonte de oraș, care, prin comasare, au format ulterior Șantierul Naval „1 Mai".

Șantierul Naval „Viitorul" s-a axat atât pe reparații de nave fluviale, cât și pe construcțiile de nave noi. După preluarea în 1956 a utilajelor specifice de la Șantierul Naval „Neptun" din Galați care s-a desființat, aici s-au construit dragoarele de bază nr. 11, 12, 13 și 14, șalupa-comandant și șalupa-amiral, precum și navele-bază „JIUL", „TISMANA" și „IALOMIȚA" pentru Marina Militară. De asemenea, șantierul a mai construit șalupe-remorcher, remorchere mici și șlepuri pentru fructe.

Șantierul Naval Ghecet s-a profilat pe construcții și reparații de nave fluviale mici pentru Delta Dunării, precum drăgile pitice cu cupe pentru dragaje în Deltă, pontoanele-dormitor și navele pentru transportul stufului din Deltă.

Șantierul Naval „1 Mai", care a preluat cala de construcții și reparații de la Regimentul de Pontonieri Brăila, s-a axat îndeosebi pe reparația și construcția de nave militare, devenind în această perioadă Arsenalul Marinei Militare[422].

Începând cu anul 1945, s-a trecut la construcția unor șlepuri cu suprastructură de 100 tone la Șantierul I.R.N. și „Izbânda", în timp ce Șantierul „Cerchez" și „1 Mai" construiau tancuri fluviale de 1 000 tone, toate numai prin asamblare nituită. După intrarea în concernul S.R.T., șantierul a executat pentru U.R.S.S. 80 de șainere, precum și reparația unor nave fluviale propulsate și nepropulsate și a unor nave maritime de tonaj mic și mijlociu, ranfluate.

În perioada 1947-1949 șantierul a fost reorganizat și reutilat iar suprafața de producție s-a dublat. Au fost construite noi hale moderne și s-au extins mijloacele mecanizate de manipulare și transport[423]. Între 1944-1948 s-au executat 15 vase pescărești din lemn, 20 vase din lemn și un remorcher, toate pentru Administrația Livrărilor.

În luna februarie 1949, Șantierul Naval „Energia", Ș.N. al Întreprinderii Române de Navigație, Atelierul „Viitorul", Atelierul „Progresul", Șantierul „Comandorii asociați", Secția Navală a Societății Franco-Române, Ș.N. „Danubiu", Ș.N. „Izbânda" și Ș.N. „Cerchez" au fuzionat, formând Gruparea Mecano-Navală Brăila. Acest concern avea trei grupuri: Grupul I, respectiv Atelierul Naval, Grupul II- Ș.N. I.R.N., situat la km 170 și Grupul III, la fostul

---

[422] Ing. Sergiu Filipescu, în *loc. cit.*, p. 34.

[423] *Șantierul Naval Brăila*, Oficiul de Documentare și Publicații Tehnice al Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini, București, 1967, p. 3.

www.ziuaconstanta.ro

Şantier „Danubiu". În anul 1956, Grupurile II şi III s-au desprins din Gruparea Mecano-Navală, formând Ş.N. „Viitorul"[424], tutelat de Ministerul Industriei Grele. Pe lângă acest şantier a funcţionat şi o şcoală profesională, care a calificat timp de peste şase ani muncitorii necesari ambelor şantiere.

În anii 1949-1952, şantierul a executat trei sortimente principale: vase pescăreşti şi tancuri petrolifere de 1 000 tone, ambele pentru export, prin Administraţia Livrărilor şi drăgi refulante pentru intern. În perioada 1951-1955, Ş.N. „Viitorul" a livrat la export 21 şlepuri de 1.000 tone cu suprastructură, iar Ş.N. „1 Mai" 40 tancuri petroliere de 1 000 tone. În perioada 1953-1958 s-au executat exclusiv tancuri petroliere de 1 000 tone, construcţie nituită.

În conformitate cu Hotărârea Consiliului de Miniştri nr. 1084 din 16 iunie 1955, la 1 iulie Ş.N. „1 Mai" a trecut de la Ministerul Industriei Metalurgice şi Construcţiilor de Maşini la M.F.A. În perioada octombrie 1955-1958, acest şantier, sistematizat[425] şi reorganizat pentru a fi în măsură să ofere atât posibilităţi de andocare sau ridicare pe cală a navelor cât şi reparaţii de corp, maşini şi instalaţii auxiliare de bord, repararea şi montarea armamentului naval şi a instalaţiilor speciale militare de la bordul navelor, a funcţionat ca Arsenal al Marinei Militare, fiind profilat pe producţie civilă şi militară[426]. În acest timp s-au construit pentru Marina Militară patru tancuri de combustibil de 500 tone, două maritime şi două fluviale, s-au reparat toate categoriile de nave militare (monitoare, distrugătoare etc.) şi s-a transformat canoniera „STIHI" în navă hidrografică. De asemenea, aici au fost construite şalupele tip B.M.K. 90 şi parcul de pontoane tip P.R. pentru pontonieri.

În perspectiva intrării în exploatare a Combinatului de Celuloză şi Hârtie de la Chişcani, în toamna anului 1958 Arsenalul Marinei Militare a fost desfiinţat, iar Ş.N. „1 Mai" a fost transferat la Ministerul Industriei Chimice, pentru a construi navele necesare activităţii de amenajări stuficole în Delta Dunării şi a asigura transportul stufului recoltat. În următorii trei ani, şantierul a construit 275 de nave de cele mai diverse tipuri, flota T.A.V.S. fiind aproape în totalitate realizată de navaliştii brăileni, după proiecte proprii.

Şantierul Naval **Galaţi** şi-a reluat activitatea la 1 noiembrie 1944, o dată cu readucerea muncitorilor şi a familiilor acestora de la Corabia la Galaţi şi reamplasarea maşinilor şi a materialelor pe vechea locaţie. Astfel, s-au reluat lucrările la cele patru şlepuri Ergo de 954 tone aflate în lucru din 1943, iar spre sfârşitul anului 1944 au fost lansate în fabricaţie patru remorchere de 400 CP şi două tancuri de 600 tone. În luna august 1945, SOVROMTRANSPORT a

---

[424] În luna mai 1948, Şantierul Naval „Viitorul" a preluat de la Şantierul Naval Galaţi cele patru dragoare de bază tip M 40, pe care le-a finalizat şi predat Marinei Militare. În acelaşi şantier au fost construite în anii următori trei nave-bază şi corpul Atelierului Plutitor.

[425] Valoarea totală a lucrărilor de sistematizare a fost evaluată la suma de circa 58 000 000 lei, adică 1/5 din totalul lucrărilor necesare construirii unui arsenal nou, care ar fi costat circa 300 000 000 lei.

[426] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6797, f. 54-55.

www.ziuaconstanta.ro

încheiat primul contract cu Ş.N. Galaţi pentru executarea a şase tancuri petroliere de 2 000 tone, pe baza unui proiect sovietic[427].

La 1 mai 1946, şantierul a fost închiriat de S.R.T. de la Ministerul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice, pe termen de 30 de ani. Administraţia Livrărilor şi Direcţia Generală a S.R.T. au devenit principalii clienţi ai şantierului. La 11 iunie 1948 şantierul a fost naţionalizat, rămânând mai departe în cadrul S.R.T.

A.S.I.M. Galaţi a continuat să deservească nevoile Marinei Regale. Astfel, bugetul A.S.I.M. pe exerciţiul 1947/1948, votat de Adunarea Deputaţilor, a fost de 47 500 000 000 lei[428]. În luna ianuarie 1947, A.M.R. a continuat lucrările de construcţie a două hidroglisoare, şalupelor grănicereşti şi a şalupelor pentru scafandri. În ziua de 5 ianuarie, un incendiu devastator a distrus în totalitate Centrala veche de motoare şi Staţia de încărcat acumulatori, paguba fiind evaluată la 2 442 330 000 lei. Capacitatea de lucru a A.M.R. a fost diminuată cu aproximativ 40%.

În cursul lunii mai 1947, Arsenalul Marinei Regale a livrat canoniera „GHICULESCU" care a suportat reparaţii generale, fiind amenajată ca dragor, precum şi cele două şalupe pentru scafandri, care au fost construite şi adaptate de A.M.R. pentru dragaj[429].

În ziua de 30 mai 1947, Arsenalul Marinei a fost inspectat de comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul Marinei Regale. A doua zi, acesta a participat la o şedinţă extraordinară cu lucrătorii din A.M.R., comitetul de fabrică şi personalul de conducere. La această şedinţă, precedată de o conferinţă în cadrul A.R.L.U.S. despre pace şi U.R.S.S., participanţii au solicitat în unanimitate comandantului M.R.R. să intervină pentru ca A.M.R. să treacă din nou în subordinea Direcţiei Marinei[430].

În anul 1950, Şantierul Naval „7 Noiembrie", fostul Arsenal al Marinei, s-a unificat cu Ş.N.G., sporind capacitatea de producţie a şantierului şi productivitatea muncii. După comasare, şantierul dispunea de patru cale de lansare şi 145 nave diferite, însumând un deplasament de 25 873 tone.

În cursul anului 1952, Ş.N.G. s-a retras din S.R.T. şi s-a constituit Societatea SOVROMNAVAL (S.R.N.), care a funcţionat până la 1 octombrie 1954, când SOVROM-urile au fost desfiinţate.

Pentru proiectarea navelor şi instalaţiilor navale, în primăvara anului 1951 M.M.I.C. a înfiinţat la Galaţi *Institutul de Proiectări Navale* - IPRONAV şi Institutul Mecano-Naval, transformat ulterior în Institutul Politehnic[431]. În cele

---

[427] *Şantierul Naval Galaţi pe treptele timpului*, p. 50-51.
[428] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2276, f. 111.
[429] *Ibidem*, f. 113.
[430] *Ibidem*.
[431] Iniţial, acesta a funcţionat cu două facultăţi: una de Construcţii navale şi alta de Exploatare a navelor şi porturilor. De-a lungul anilor, instituţia şi-a diversificat activitatea şi numărul facultăţilor, schimbându-şi denumirea în *Institutul Tehnic*, respectiv *Institutul Politehnic*. Din cei 156 de studenţi înregistraţi în primul an de funcţionare, au absolvit în promoţia 1956 „Dinu-Pârâianu" numai 72 de ingineri.

www.ziuaconstanta.ro

două colective - cel principal din Bucureşti şi cel auxiliar de la Brăila - au fost concentraţi majoritatea inginerilor şi tehnicienilor navalişti din ţară. IPRONAV a fost constituit pe structura fostului Serviciu de Studii şi Proiecte al Ş.N. „Viitorul" din Brăila şi executa proiecte îndeosebi pentru M.F.A., M.A.I., D.G.C., P.C.A., S.R.T. etc[432]. În afara directorului şi a câtorva funcţionari, majoritatea personalului tehnic provenea din Marina Militară[433]. În anul 1955, pe lângă Şantierul Naval s-a organizat şi Şcoala de Maiştri, care a pregătit prin cursuri de zi şi serale maiştri pentru toate şantierele navale din ţară[434].

La începutul anului 1955 a fost aprobat studiul de sistematizare a Ş.N.G., elaborat de Institutul de Proiectări CENTROMOR-PROIECT din Odessa, care viza crearea condiţiilor tehnice pentru trecerea la construcţia navelor de transport maritim[435].

În perioada 1954-1958 au fost puse în funcţiune mai multe obiective de investiţii prevăzute în planul de sistematizare: depozitul de laminate feroase cu o suprafaţă de 3 000 m.p., cala de lansare bazin pentru nave de până la 5 000 tdw, dana de armare cu o lungime de 120 metri, hala de asamblat secţii pentru nave de 5 000 tdw, grupul de ateliere cală. Şantierul a fost dotat cu noi maşini-unelte, macarale, poduri rulante, dispozitive speciale de lucru. Capacitatea totală a mijloacelor de ridicat şi transportat (macarale şi poduri rulante) a crescut de la 156,5 tone în 1950 la 186,5 tone în 1955.

În urma finalizării lucrărilor de investiţii programate şi a achiziţionării utilajelor de bază, în cursul anului 1958 au fost introduse în fabricaţie primele două cargouri de 4 500 tdw[436].

În anul 1955, ponderea principală o deţineau clădirile şi maşinile unelte (82,9%), construcţiile hidrotehnice, drumurile şi căile ferate deţineau 4% iar mijloacele de ridicat şi transportat numai 3%[437]. Folosită în cursul anului 1950 la construirea remorcherelor de 1 200 C.P., sudura electrică a fost extinsă în 1951 la execuţia şainerelor metalice, iar din 1953 şi la îmbinarea şlepurilor de 1 000 tone[438].

În anul 1958 s-a construit prima instalaţie de alicare din ţară, destinată destunderizării tablelor navale[439]. Încă din anul 1952 şantierul a experimentat

---

[432] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3194, f. 128-130.

[433] Inginerii Năstase, N. Pârâianu, Crăciuneanu, Panait, N. Voinescu, Dimancea, Zaharia, Petre Bărbuneanu, Boris Levitchi, Mihai Chiriţă erau foşti ofiţeri de marină scoşi din cadrele active.

[434] *Şantierul Naval Galaţi pe treptele timpului*, p. 57-58.

[435] *Ibidem*, p. 67.

[436] Primul cargou de 4.500 tdw a fost lansat în fabricaţie la 25 octombrie 1957. Placa de aur, prinsă în nituri pe prima varangă a navei, a fost montată la 24 iunie 1958, în cadrul unei festivităţi la care au participat numeroşi muncitori, maiştri, ingineri şi proiectanţii cargoului. Placa purta inscipţia „ŞANTIERUL NAVAL GALAŢI. TABLA DE AUR A PRIMULUI CARGOU ROMÂNESC, 24 IUNIE 1958". Montajul corpului cargoului pe cala bazin a început la 5 octombrie 1958. Duminică, 26 iulie 1959, primul cargou românesc de 5 500 tdw a fost lansat la apă, fiind botezat „GALAŢI".

[437] *Şantierul Naval Galaţi...*, p. 71.

[438] *Ibidem*, p. 75.

[439] *Ibidem*, p. 78.

www.ziuaconstanta.ro

sudura automată. În anii 1949-1950 au apărut primele inovaţii. În anul 1951, din cele 49 propuneri de inovaţii şi raţionalizări, 13 au fost aplicate în producţie, iar în anul următor, din 133 proiecte, 75 au fost aplicate[440].

Principalele sortimente realizate în anii 1948-1950 au fost tancurile petroliere şi şlepurile pentru transportat cereale şi cherestea de 1 000 şi 2 000 tone, remorcherele de 160, 200, 400, 600 şi 700 CP, şainerele (nave de pescuit) din lemn şi metalice. Astfel, între anii 1946-1950 au fost livrate beneficiarilor 77 nave, din care 29 nave de pescuit din lemn, 12 remorchere fluviale, 14 şlepuri, 12 tancuri petroliere şi 10 şalande. De asemenea, s-a realizat un important volum de reparaţii la nave fluviale şi maritime, printre acestea numărându-se cargoul „PSKOV" de 8 000 tone şi navele „JELESNICOV" şi „AZOV"[441].

În anii primului plan cincinal 1951-1955, şantierul a început fabricarea unor noi tipuri de nave precum şlepul sudat, lansat în lucru în decembrie 1953 şi navele metalice de pescuit, remorcherele de 1 200 CP sudate lansate în fabricaţie în iunie 1950 şi finalizate în 1953. În acest cincinal, şantierul a executat un număr de 10 astfel de remorchere[442].

După anul 1944, activitatea din portul **Tulcea** s-a dezvoltat treptat, în primul rând datorită traficului de materiale de construcţii necesare în zonă, capacitatea portuară corespunzătoare acestui trafic fiind asigurată cu macarale plutitoare. Important nod de transport şi deservire a industriilor şi populaţiei din zona deltei, traficul acestui port a crescut în 1955 cu 300% faţă de 1938, fiind în continuă ascensiune. Industriile nou create în sectorul pescuitului şi al valorificării stufului, ca şi extracţia materialelor de construcţii, au impus măsuri ferme de dezvoltare a acestui port.

Portul **Cernavodă** a deţinut în continuare rolul de corespondent la Dunăre al portului Constanţa, în special pentru mărfurile tranzitate prin Constanţa pentru ţările din bazinul Dunării, atunci când acestea erau aduse cu nave al cărui pescaj nu le permitea accesul în Dunăre - cazul mărfurilor aduse cu nave de mare tonaj din China şi India. Traficul portului Cernavodă a atins în 1955 un volum de 300% faţă de 1938[443].

Portul **Sulina** oferea posibilităţi satisfăcătoare pentru reparaţii şi aprovizionări cu apă potabilă, combustibili speciali, motorină, benzină şi diferite produse alimentare. Şantierul Naval D.D.M. dispunea la data de 28 septembrie 1953 de 7 secţii (Atelierele Turnătorie, Modelărie, Mecanic, Cazangerie-Fierărie, Tâmplărie, Forţă şi Greutăţi, Vopsitorie), în care lucrau 125 muncitori. De asemenea, dispunea de o uzină electrică cu o capacitate de 80 kw, o cală mobilă pentru ridicarea navelor pe mal şi instalaţii de gruie. Atelierul de Reparaţii Nave,

---

[440] *Ibidem*, p . 83.
[441] *Ibidem*, p. 105.
[442] *Ibidem*, p. 106-107.
[443] M. Semenescu, *op. cit.*, p. 58.

www.ziuaconstanta.ro

deservit de 3 ofițeri, 4 sergenți reangajați și 26 militari în termen și angajați civili, avea secții de strungărie, tâmplărie, motoare, electricitate etc[444].

Portul **Călărași** nu avea dotarea tehnică necesară și nici posibilități de execuție a reparațiilor. Cu cei circa 70 de lucrători, Cooperativa „Bărăganul" din str. Progresului putea executa unele mici lucrări în secțiile de turnătorie pentru fontă și bronz, forje, strungărie, ajustaj, sudură și tâmplărie. Cooperativa „Filimon Sârbu" putea executa numai lucrări de tâmplărie[445]. În anul 1955, traficul prin acest port a atins un indice de 304% față de 1950. La sfârșitul primului cincinal, traficul prin portul Călărași atinsese un volum de 500% față de traficul antebelic.

Portul **Oltenița** avea un cheu de piatră, periat, de 850 metri și cheu național în amonte și aval de 1 006 metri, totalizând 14 dane de încărcare și descărcare. Portul nu dispunea de instalații și utilaje portuare și nici de depozite de combustibili și lubrifianți[446]. După 23 august 1944, la Oltenița a fost înființat un Atelier de reparații ambarcațiuni mici. În primăvara anului 1945, șantierul S.A.R.T.A.T. Oltenița s-a mutat de la marginea orașului pe malul Dunării. Inițial, au fost reparate bărcile pescărești, pentru ca din 1946 să se construiască cabotiere, vase pescărești din lemn și metalice, ceamuri, șalande, drăgi și șlepuri de 1 000 tone[447].

La 6 iulie 1947 a avut loc lansarea la apă a primei nave construite la Oltenița, un barcaz de 150 tone pentru U.R.S.S., urmat la 6 septembrie de a doua navă de 12 tone. Lansarea primului vas pescăresc comandat de Administrația Livrărilor a avut loc la 1 mai 1948, până la finele anului fiind livrate toate cele patru nave comandate de beneficiar.

În anul 1950 a început construirea primelor șlepuri de 1 000 tone și a navelor de oțel pentru transportul mărfurilor generale în vrac, în general șlepuri, realizate în sistem nituit. Șantierul s-a extins în 1955 prin construirea unei turnătorii, a unei clădiri pentru gater, unui atelier de tâmplărie, două magazii și a unei cale lansare nave închisă. În anul 1956 au fost construite în premieră nouă remorchere de 150 CP.

În anul 1957 au fost date în exploatare cala nr. 1, hala Secției I, cala de lansare a motonavelor și Grupul Social. Dotarea a fost completată cu macarale de 6 tone-forță și a început construcția primei motonave de 2 000 tone, care a fost lansată la apă la 11 iunie 1958. În anul 1948 a început construcția primului remorcher de 400 CP[448].

În luna octombrie 1949 au început lucrările de amenajări portuare, în scopul creării unei rețele de clădiri portuare, o rețea pentru cheu și platforma de-a

---

[444] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6798, f. 166-168.
[445] *Ibidem*, f. 173-174.
[446] Idem, dosar nr. 6798, f. 136-138.
[447] Georgeta Borandă, *Istoricul șantierelor navale românești*, în „*Buletinul Marinei Militare*", nr. 2/1975, p. 98-99.
[448] Mariana Păvăloiu, *Dezvoltarea și modernizarea Șantierului Naval Oltenița*, lucrare de cercetare, Fondul documentar al Muzeului Marinei Române, p. 80-83.

www.ziuaconstanta.ro

lungul cheului. Avându-se în vedere traficul combinat şi operaţiile de încărcare-descărcare din vagoane la magaziile de cabotaj şi de mărfuri generale, în luna noiembrie calea ferată a fost prelungită de-a lungul portului.

Activitatea portuară a cunoscut un uşor reviriment după august 1952, când Oltenița şi-a asumat rolul de port de tranzit pentru produsele porturilor cehoslovace. Astfel, vagoanele C.F.R. aduceau de la Constanța minereu de fier sosit din R.P. Chineză, care era ulterior încărcat în şlepuri cu destinația Cehoslovacia.

Începând cu anul 1956, în port au intrat şi nave cu tonaj mai mare de 2 000 tone. De regulă, aici se descărcau materiale de lemnărie, minereuri, diverse materiale de construcții (piatră, nisip, ciment, balast) şi se încărcau cereale şi derivatele lor, sfeclă de zahăr etc.

În anul 1958, în portul Oltenița au intrat 166 nave, cu un total de 19 317 tone marfă şi au ieşit 159 nave, cu o capacitate de 4 670 tone marfă.

Portul **Giurgiu** dispunea de 4 macarale electrice de 2,5 şi respectiv 5 tone forță, guri de apă potabilă şi posibilități de aprovizionare cu C.L.[449]. Alături de mărfuri generale, materiale de construcție, cereale şi sfeclă de zahăr, produsele petroliere în 1955 reprezentau 80% din traficul său total. Portul petrolifer era unul dintre cele mai mari de acest gen de pe Dunăre.

Pentru cerințele proprii ale parcului flotant şi ale utilajului tehnic plutitor, P.C.A. şi-a păstrat în exploatare Şantierul Naval Giurgiu, care avea o poziție extrem de favorabilă pe Dunăre, fiind situat la mijlocul parcursului fluvial românesc. După anul 1950, în acest port au fost amenajate noi spații de depozitare şi s-au introdus utilaje mecanizate pentru manipularea mărfurilor şi a produselor petroliere.

Între 1952-1954 a fost construit podul „Dunărea", denumit ulterior al „Prieteniei"[450].

Adevărata dezvoltare a Ş.N. Giurgiu a început în anul 1946. Clădirile şi atelierele au fost renovate şi extinse, au fost create secții noi, precum cele de turnătorie şi de tâmplărie şi au fost achiziționate maşini unelte moderne. De asemenea, şantierul a fost dotat cu cale de lansare pe sistemul cărucioarelor. Pe lângă reparații, şantierul a construit numeroase pontoane-dormitor, barje, şalande şi pontoane. În programul de investiții 1948/1949, pentru continuarea lucrărilor de dotare şi modernizare a şantierului s-au prevăzut 30 milioane lei[451].

Portul **Zimnicea** nu avea utilaje industriale şi nici posibilități de excutare a reparațiilor[452].

Portul **Calafat** avea un cheu de piatră, periat, de 750 metri lungime la cota de + 715 cm, un ponton de acostare şi un ponton de manipulare. De

---

[449] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6798, f. 158-159.

[450] Ancu Damian, Emil Păunescu, *Şantierul Naval Giurgiu. Cartea Centenarului. 1897-1997*, Editura „Tentant", Giurgiu, 1997, p. 20.

[451] *Şantierul Naval P.C.A. Giurgiu. Dezvoltare şi realizări*, în „*Marea Noastră*", Anul XVII, nr. 1-2, ianuarie-februarie 1948, p. 28.

[452] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6798, f. 131-133.

www.ziuaconstanta.ro

asemenea, avea ferry-boat pentru legătură cu Bulgaria prin portul Vidin. Platforma portuară avea o lățime de circa 100 metri. Portul oferea posibilități de iernare între Ostrovul Schela Veche și malul stâng al Dunării, la 5-6 km în aval. Și aici lipseau posibilitățile de a executa orice fel de reparații, de ridicare pe cală, aprovizionare cu apă potabilă a navelor și de depozitare C.L.[453].

La 1 octombrie 1945, Șantierul Naval **Turnu Severin** a trecut la S.R.T. Pentru producerea energiei necesare dezvoltării producției, în anul 1946 a fost adus de la Giurgiu un grup electrogen Sultzer de 400 CP, iar în anul 1948 șantierul a fost dotat cu un electrocompresor.

La 1 aprilie 1950, vechiul șantier s-a unit cu Ș.N. „DINAMICA"[454], înființat după 1945 și naționalizat la 11 iunie 1948, amplasat cu circa 3 km în amonte. Modernizarea a continuat prin amenajarea halei de beton, a clădirii gaterului, montarea unui grup electrogen Korting de 450 CP și a unui compresor Reșița de 30 m.c. În anul 1953 s-au achiziționat o serie de mașini și aparate de laborator, s-a construit turnul de apă, clădirea atelierului de sculărie și s-a lărgit parcul de mașini.

La 1 octombrie 1954, prin desființarea societăților SOVROM, Ș.N. Turnu Severin a trecut la Direcția Generală Utilaj Industrial și Construcții Navale din cadrul Ministerului Industriei Grele.

În perioada 1944-1958, șantierul s-a axat mai mult pe construcții de vase noi, șlepuri, tancuri pentru produse petroliere, cargouri, vase pescărești, portori, uzine plutitoare, ceamuri metalice, macarale portal, rezervoare și piese turnate până la 3 tone[455].

Anul 1958, care a marcat și centenarul șantierului, a însemnat începutul epocii moderne, respectiv a construcției navelor mari: motonava de 2 000 tdw pentru U.R.S.S. și navele maritime costiere de 1 100 tdw și 1 600 tdw, cabotiere executate după concepție proprie. În anul 1958, producția globală a înregistrat o creștere de 270% față de producția anului 1938, numărul muncitorilor ajungând la 2.203. Șantierul lucra după proiecte sovietice, la motonave de 2 000 tone[456].

În vederea realizării Canalului Dunăre-Marea Neagră, în anul 1950 s-a întocmit o documentație completă la nivel de proiect tehnic general, urmată în anii 1951-1952 de două alternative, cu bief de partaj și lac de acumulare. Proiectarea și executarea lucrărilor în perioada 1949-1953 a fost încredințată Direcției Generale a Lucrărilor Canal Dunăre-Marea Neagră, subordonată direct Consiliului de Miniștri. În august 1953, lucrările au fost sistate, amenajările realizate fiind folosite pentru irigații[457]. În anul 1952 s-a intenționat și începerea construcției Canalului București-Dunăre, dar studiile de teren au fost stopate un

---

[453] *Ibidem*, f. 150-152.

[454] Șantierul Naval „Dinamica" , situat la 1,5 km amonte de vechiul șantier, a luat ființă în anul 1943 ca o ramură de activitate a Societății Anonime de Comerț și Industrie „Dinamica", avându-l în fruntea acționarilor pe Malaxa.

[455] Ing. Vasile Olaru, *Șantierul Naval Turnu Severin. Monografie*, f.e., 1958, p. 119.

[456] *„Flota Patriei"*, Anul XIII, nr. 258 (665), joi, 25 septembrie 1958, p. 1.

[457] Dumitru Iordănescu, Constantin Georgescu, *loc. cit.*, p. 492.

www.ziuaconstanta.ro

an mai târziu[458]. De altfel, în şedinţa din 8 septembrie 1951, organizată la Direcţia Generală a Canalului, s-a stabilit tipul de vas costier necesar proiectării Canalului Bucureşti-Dunăre, care trebuia să aibă lungimea de 90 metri, lăţimea de 10 metri, pescajul maxim 3,50 metri şi înălţimea dreptunghiului de navigaţie 9 metri[459].

Portul **Turnu Măgurele** nu dispunea de nici un fel de utilaje portuare, depozite de combustibil şi lubrifianţi şi nici de posibilităţi de reparare. Singurele facilităţi erau uzina de apă potabilă cu un debit de 60 m.c./oră. Iernarea navelor în acest port era foarte dificilă, deoarece în perioada dezgheţului legăturile cu portul şi oraşul erau întrerupte[460].

Portul **Corabia** nu avea posibilităţi de adăpostire în timpul iernii, pontoanele fiind nevoite să ierneze la Giurgiu sau Turnu Măgurele. Portul era lipsit de utilaje portuare şi posibilităţi de reparaţii şi de urcare pe cală[461].

Atestat documentar din anul 1890, ca mic atelier pentru reparat navele care au participat în acea perioadă la construirea canalului navigabil S.I.P.-Iugoslavia 1, de la Porţile de Fier, Şantierul Naval **Orşova** era amplasat în amonte de fosta vatră a localităţii omonime (aflată astăzi sub apă), pe malul stâng al Dunării (în zona km 956) şi aparţinea unui anume Hatinger. Pe acest amplasament s-a menţinut şi dezvoltat până la naţionalizarea din 1948. În continuare, a trecut la o diversificare a activităţii şi extinderea volumului de reparaţii, precum şi la executarea primelor construcţii de nave noi de transport de mică capacitate şi chiar de pasageri pentru traficul local. Primele construcţii noi au început să fie date în exploatare din 1956[462].

În această perioadă s-au pus bazele învăţământului superior de specialitate, în anul 1951 fiind înfiinţate Institutul Mecano-Naval din Galaţi şi Institutul de Proiectări Navale (IPRONAV) din Bucureşti.

3. Drepturile marinarilor şi muncitorilor portuari

După 30 august 1944, o dată cu intrarea trupelor sovietice în Constanţa, în port s-a instalat Comandamentul Naval sovietic, care a luat măsuri pentru controlarea strictă a activităţii portuare, pe care a subordonat-o autorităţii sale. Noua situaţie creată în portul Constanţa a determinat întreruperea activităţii

---

[458] *Ibidem*, p. 603.

[459] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3210, f. 111-112. La şedinţă au participat inginerii Mihail şi Vereanu -Direcţia Generală Tehnică M.T., Voiosu - Institutul de Proiectări M.T., Semenescu - Direcţia Generală a Navigaţiei Civile, M. Popescu - S.R.T. şi inginerii Constantin Burghele, consilier, V. Busuioc, şef Sector Studii Proiecte, Dragoş Pop, consilier, Radu Pop, şef sector adjunct S.S.P., Virgil Cotovu, consilier şi N. Popea din partea Direcţiei Generale a Canalului.

[460] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 6798, f. 209-211.

[461] Idem, dosar nr. 6798, f. 143-147.

[462] Ing. Sergiu Filipescu, *Şantierul Naval Orşova*, în *„Marea Noastră pentru Tineret"*, serie nouă, Anul IV, nr. 6 (2)/2001, p. 38.

www.ziuaconstanta.ro

serviciilor de stat şi particulare, eliminând detaşamentul muncitoresc de la muncă.

Reîntoarcerea în port a docherilor şi a celorlalte categorii de lucrători portuari s-a desfăşurat treptat, în cursul lunii septembrie 1944. La solicitarea autorităţilor militare sovietice, o echipă de 50 de muncitori a fost pusă la dispoziţia acestora pentru asigurarea traficului militar. Ulterior, Comandamentul sovietic a solicitat creşterea cifrei acestora la circa 1 000 lucrători. Pentru a întruni numărul solicitat, Căpitănia portului Constanţa a apelat la sprijinul porturilor Brăila şi Galaţi.

La începutul lunii martie 1945, în portul Constanţa s-a iscat un conflict de muncă generat de existenţa Detaşamentului Încărcare şi Pază nr. 1 al Comisiei Militare de restituire a bunurilor U.R.S.S. Cei circa 2 500 de muncitori şomeri de pe platforma portuară erau nemulţumiţi de faptul că detaşamentul lucra în locul lor la descărcarea a 21 de vagoane cu marfă. În aceste condiţii, ei cereau ca trupa să înceteze lucrul şi să fie înlocuită cu muncitorii din port, conform unui protocol încheiat cu delegaţii Ministerului Marinei şi Muncii[463].

În anul 1946, pe platforma portuară lucrau 2.750 muncitori, dintre care 1 700 vaporeni, 250 manipulatori produse lemnoase, 95 rujari, 150 cerealişti, 370 lucrători la magazii, 70 epistaţi, 50 sondatori, 30 barcagii şi 65 căruţaşi[464].

Sindicatul „Dezrobirea" şi-a reluat activitatea la 3 septembrie 1944, angajându-se cu fermitate în lupta pentru „democratizarea" activităţii portuare şi înlăturarea elementelor „reacţionare" care exploataseră lucrătorii portuari. De asemenea, sindicatul s-a îngrijit de recuperarea fondurilor financiare care au aparţinut sindicaliştilor şi a militat pentru respectarea zilei de muncă de 8 ore şi plata orelor suplimentare.

Cu prilejul unei adunări comune a muncitorilor de la D.P.M., S.N.C. şi Staţia de petrol, la 17 septembrie 1944 s-a reluat activitatea sindicatelor din cele trei sectoare importante ale portului, prin alegerea unor noi comitete. În perioada următoare, cele trei sindicate s-au alăturat Sindicatului „Dezrobirea", desfăşurând activităţi „democratice" în interesul muncitorilor portuari.

La 23 septembrie 1944, reprezentanţi ai Sindicatului „Dezrobirea" au cerut Comandamentului Naval sovietic achitarea muncii depuse în folosul Armatei Roşii, precum şi asigurarea de alimente şi cărbuni pentru muncitori şi familiile acestora. Până la şedinţa din 22 octombrie 1944, autorităţile militare sovietice au refuzat să plătească muncitorii, motivând că această obligaţie revenea statului român. Modalităţile de plată a muncitorilor s-au stabilit în cursul lunii octombrie 1944, la întâlnirea reprezentanţilor autorităţilor portuare şi ai Comandamentului sovietic, munca în port fiind încadrată în categoria I.

Pentru îmbunătăţirea condiţiilor de muncă şi viaţă ale muncitorilor, sindicatele au formulat critici la adresa vechiului regim şi au prezentat revendicări conducerii portului şi Direcţiei P.C.A. Totodată, Sindicatul D.P.M. a

---

[463] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3278, f. 284.

[464] Valentin Ciorbea, *Portul Constanţa de la antichitate la mileniul III*, Editura Europolis, Constanţa, p. 192-193.

www.ziuaconstanta.ro

desfăşurat o intensă activitate cultural-educativă în rândul muncitorilor şi familiilor acestora. Astfel, a fost organizată o bibliotecă având peste 1 000 de volume şi au fost activate mai multe formaţii artistice precum cor, orchestră, echipă de teatru, trupă de dansuri, o secţie sportivă, care susţineau periodic spectacole în faţa muncitorilor şi membrilor de familie.

Asistenţa la parada de la 10 mai 1946 la Constanţa

În numărul său din 29 octombrie 1944, ziarul local „Cuget Liber" anunţa că marinarii din portul Constanţa „au pornit lupta sindicală". Printre realizările acestui sindicat s-a numărat şi înfiinţarea Cooperativei de construcţii şi reparaţii navale „Ancora". Începând cu un mic atelier, cooperativa s-a extins treptat, prin luarea de lucrări în antrepriză. Astfel, numai între 1 aprilie-15 august 1947, cooperativa a realizat lucrări în valoare de peste 867 milioane lei[465].

Din cele 29 de sindicate cu 26 000 de membri care au participat la Congresul din ianuarie 1945, 19 erau de profil: muncitori de port - 9 sindicate; P.C.A. - 6 sindicate; marinari comerciali - 4 sindicate. În decembrie 1945, în uniune activau 87 sindicate cu 58102 membri, iar în mai 1946, 105 sindicate cu 65000 membri. La 1 octombrie 1947, Uniunea Sindicatelor Port-Transport cuprindea 112 sindicate cu 73 323 membri[466].

---

[465] *Ibidem*, p. 193.

[466] *Uniunea Sindicatelor Port-Transport a străbătut o rodnică etapă organizatorică*, în *„Cuget Liber"*, Anul V, 25 octombrie 1947, p. 4.

www.ziuaconstanta.ro

În chemarea adresată de comitetul Sindicatului S.N.C. la începutul anului 1945 tuturor muncitorilor şi meseriaşilor de la Şantierele Navale Constanţa, aceştia erau îndemnaţi să lupte *„pentru aplicarea Platformei Frontului Naţional Democratic"*, fără de care *„clasa muncitoare nu va putea înlătura nimic din mizeria ei, nu poate asigura copiilor o viaţă şi un viitor mai omenesc şi demn"*[467].

Duminică, 3 iunie 1945 în incinta portului Constanţa a avut loc inaugurarea cantinei lucrătorilor Atelierelor Comisiei de Armistiţiu, grupaţi în Sindicatul Metalo-Chimic. La festivităţi au participat colonelul ing. Storojenko, şeful Comisiei sovietice pentru restituirea bunurilor din U.R.S.S., ing. Muzică, maiorul Gergulavski, locotenent-comandorul Negrei, căpitanul portului, ing. Octavian Popescu, directorul Comisiei de Armistiţiu, Nicolae Dincă, reprezentantul sindicatului P.C.A. etc[468].

În Raportul Comitetului Regionalei Dobrogea a P.C.R. prezentat în cadrul conferinţei din luna august 1945 se sublinia că *„Desrobirea" s-a organizat serios, a ridicat condiţiile de viaţă ale membrilor săi, a mărit producţia pe echipe, au înţeles să scadă cu 30 la sută tariful de muncă în favoarea popoarelor cehoslovace şi poloneze, lovite crunt de hitlerişti, înscriindu-se prin aceasta şi în adâncirea prieteniei cu popoarele vecine şi în lupta întregului popor pentru menţinerea salariilor şi lupta contra speculei"*[469].

În anul 1940, senatorul Aurel Negulescu a vândut la licitaţie publică clădirea muncitorilor din portul Constanţa, împreună cu întreg mobilierul. Profitul personal a fost de 530 000 lei. Datorită demersurilor întreprinse de Sindicatul „Desrobirea", în 1946 ministrul Lucreţiu Pătrăşcanu a supus spre semnare M.S. Regelui Mihai decretul de retrocedare a clădirii, prin răscumpărarea cu suma de 2 000 000 lei cu care fusese vândută, plus dobânzile[470].

În sprijinul acţiunii de culturalizare a muncitorilor portuari, Sindicatul „Desrobirea" a achiziţionat un aparat de proiecţie cinematografică ultramodern, pe care l-a instalat în sala de teatru pentru a putea beneficia de el toţi sindicaliştii constănţeni[471].

Prin măsuri de ordin social, la dispoziţia personalului navigant şi a lucrătorilor portuari au fost puse Sanatoriul P.C.A. de la Techirghiol Sat şi Casa de odihnă de la Călimăneşti. De asemenea, au fost construite o vilă la Tuşnad, terenuri sportive la Constanţa, Giurgiu, Bucureşti etc[472].

---

[467] *„Cuget Liber"*, Anul II, nr. 99, duminică, 7 ianuarie 1945, p. 2.
[468] *O festivitate muncitorească în portul Constanţa*, în *„Cuget Liber"*, Anul II, nr. 215, duminică, 10 iunie 1945, p. 1.
[469] *„Cuget Liber"*, Anul II, nr. 273, marţi, 21 august 1945, p. 1.
[470] Ada Dumitriu, *Li s-a făcut dreptate muncitorilor din portul Constanţa*, în *„Cuget Liber"*, Anul III, nr. 469, 8 octombrie 1946, p. 1.
[471] *Ibidem.*
[472] Stroe Botez, *loc. cit.*, p. 10.

www.ziuaconstanta.ro

Din totalul lucrătorilor din transporturi, marinarii flotei de transport şi ai flotei tehnice reprezentau în 1955 circa 25%, în timp ce docherii 46%.

În vara anului 1949, muncitorii au fost trecuţi din sectorul particular în cel de stat, ca muncitori permanenţi, munca pe platforma portuară fiind planificată. Astfel, acestora li s-au garantat un salariu permanent şi pe timpul lipsei de activitate în port, dreptul de pensie la bătrâneţe, pensionarea la o vârstă mai mică pentru docherii rujari şi asistenţa medicală gratuită.

În anul 1952 li s-au îmbunătăţit condiţiile de salarizare pe baza muncii în acord, s-a ridicat salarizarea tarifară şi li s-a acordat prima de vechime pentru muncă ireproşabilă la sfârşitul fiecărui an. În anul 1954 s-a îmbunătăţit salarizarea şi la silozuri. În acest mod, câştigul mediu al docherilor a crescut în anul 1955 cu 40% faţă de 1951.

Măsurile de tehnica securităţii muncii şi activitatea inspectorilor obşteşti pe linia protecţiei muncii au condus la reducerea accidentelor de muncă şi numărul de zile-om incapacitate în muncă. Reducerea a fost în 1955 faţă de 1953 de 33% la numărul de accidente şi de 35% la zile-om de incapacitate.

Metoda sovietică a acţiunii de „revizie obştească pentru protecţia muncii" a antrenat iniţiativa muncitorească, propunerile constructive ale acestora şi aplicarea lor contribuind la îmbunătăţirea condiţiilor de muncă în porturi şi pe nave. Introducerea pe scară largă a mecanizării a uşurat substanţial condiţiile de muncă ale docherilor, prin reducerea considerabilă a muncii manuale şi efortului fizic.

O bună parte din docheri a devenit macaragii şi tractorişti, numărul conducătorilor de utilaje mecanice pentru munca în port crescând cu peste 300%. Ca urmare, productivitatea muncii a crescut cu 41% în 1955 faţă de 1950.

Măsuri speciale s-au luat şi pentru crearea unor condiţii cât mai bune de trai la bordul navelor fluviale. În acţiunea de modernizare şi refacere a stării tehnice a parcului de nave, s-a avut în vedere şi amenajarea cabinelor de locuit ale echipajelor, reducerea numărului de marinari în cabine şi dotarea corespunzătoare a acestora. De asemenea, au fost amenajate săli de mese şi „colţuri roşii" pe majoritatea navelor.

Pentru ca hrana marinarilor ambarcaţi să corespundă efortului depus de aceştia, în anul 1952 s-a asigurat dreptul la alocaţia pentru hrana la bord, alocaţie care a fost mărită în anul 1955, asigurându-se marinarilor o hrană substanţială de 3 500-4 000 calorii. Totodată, în porturi au fost amenajate depozite de alimente pentru marinarii români şi străini, reducându-se astfel timpul de aprovizionare.

În perioada 1950-1955, 90% dintre marinarii flotei fluviale au fost calificaţi sau şi-au ridicat calificarea profesională[473].

Concomitent cu diversificarea şi extinderea activităţii portuare, numărul salariaţilor a crescut treptat. În anul 1950, Administraţia P.C.A. avea 3 052 salariaţi, din care 2 063 muncitori, foarte mulţi necalificaţi[474].

---

[473] M. Semenescu, *op. cit.*, p. 62-66.
[474] Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 226.

www.ziuaconstanta.ro

Prin H.C.M. nr. 1291/1949 au fost stabilite normele de lucru pentru munca în acord la operațiile de încărcare, manipulare și descărcare a mărfurilor din porturile Constanța, Galați, Brăila și Giurgiu.

În domeniul asigurărilor sociale, prin D.C.M. nr. 1657/1948, a fost desființat fondul de ocrotire a muncitorilor din port iar prin H.C.M. nr. 1124/1949 s-a stabilit salarizarea muncitorilor întrebuințați pentru efectuarea operațiilor de descărcare, manipulare și încărcare în porturi.

1957 – Muncitori portuari în fața docului Șantierului Naval Constanța

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul V
INTERFERENȚE GEOPOLITICE ȘI CONCEPTE DE SECURITATE ÎN SPAȚIUL FLUVIAL-MARITIM ROMÂNESC

1. *Implicații de ordin geostrategic privind integrarea României în Tratatul de la Varșovia și ONU*

La 14 mai 1955, R.P. Albania, R.P. Bulgaria, R.S. Cehoslovacă, R.D. Germană, R.P. Polonă, R.P. România, R.P. Ungară și UR.S.S. au semnat *Tratatul de prietenie, colaborare și asistență mutuală de la Varșovia*, organizație cu caracter politic și militar, creată ca o replică a blocului țărilor socialiste la apariția NATO în anul 1949. În preambulul Tratatului de la Varșovia se menționa faptul că „*statele participante la Conferință au hotărât să ia măsurile necesare pentru asigurarea securității lor în interesul menținerii păcii în Europa*", față de organizarea și amplificarea blocului nord-atlantic. În articolul 4 din tratat se prevedea că „*în cazul unui atac armat în Europa, din partea vreunui stat sau grup de state împotriva unuia sau mai multor state semnatare ale Tratatului, fiecare stat semnatar al tratatului, în cadrul exercitării dreptului la autoapărarea individuală sau colectivă, în conformitate cu articolul 51 al Cartei Organizației Națiunilor Unite, va acorda statului sau statelor care au fost supuse unui asemenea atac ajutor imediat, în mod individual, în înțelegere cu celelalte state semnatare ale Tratatului și prin toate mijloacele care i se par necesare, inclusiv folosirea forței armate*"[475].

În perioada imediat următoare anului 1945, dominația sovietică în România s-a manifestat în mod evident, adesea sub forme brutale, autoritare, iar uneori mai subtile, pătrunzând în aproape toate domeniile vieții militare. Trupele sovietice țineau sub control teritoriul românesc, având baze și garnizoane militare proprii, un regim și un comportament care, din punct de vedere juridic, nu aveau nici o contingență cu legislația statului român. De-abia în anul 1957 s-a semnat o convenție între guvernul român și cel sovietic, care stabilea unele reglementări sub acest aspect. La toate eșaloanele de conducere ale armatei, începând cu Ministerul Apărării Naționale, Marele Stat Major și până la marile unități tactice inclusiv, precum și în învățământul militar, existau consilieri sovietici, generali și colonei care făcuseră războiul și care aveau menirea de a-i „ajuta" pe comandanții români în cunoașterea și aplicarea experienței armatei sovietice. În realitate, acești consilieri exercitau un adevărat control asupra comandamentelor armatei române, își impuneau punctul lor de vedere în probleme de concepție, organizatorice și de cadre, acționând conform ordinelor primite de la Moscova. Deseori, ei dădeau ordine și dispoziții, se comportau ca

[475] *Dicționar politic*, Editura Politică, București, 1975, p. 593.

www.ziuaconstanta.ro

adevăraţi şefi, încălcând astfel autoritatea comandanţilor români, fapt care a generat stări de confuzie, neînţelegeri şi chiar divergenţe, pentru rezolvarea cărora a fost necesară intervenţia eşaloanelor superioare. Au existat şi unele excepţii, consilierii dispuşi să colaboreze, să împărtăşească din experienţa lor şi nu să dicteze, dar acestea nu făceau decât să confirme regula.

Sub aspect teoretic, sovieticii au găsit o soluţie destul de ingenioasă şi, în acelaşi timp, comodă de a-şi promova propriile concepţii militare şi a determina acceptarea lor în toate ţările şi armatele aliate. Ei au emis şi impus ideea existenţei unei „ştiinţe militare sovietice", a cărei superioritate a fost confirmată de experienţa victorioasă a războiului şi care ar fi devenit ulterior valabilă pentru toate ţările socialiste. În anii '50, lucrarea *Despre ştiinţa militară sovietică*, editată la Moscova, a fost tradusă şi publicată în celelalte ţări membre ale Tratatului de la Varşovia, considerată drept o carte de căpătâi în materie şi pusă la baza pregătirii teoretice a cadrelor militare. În felul acesta, preocupările fireşti pentru cunoaşterea gândirii militare universale, pentru elaborarea şi aprofundarea doctrinelor militare naţionale, pentru studierea tradiţiilor şi specificului fiecărei ţări şi fiecărei armate au fost anihilate, fiind înlocuite cu însuşirea dogmatică, necritică a „ştiinţei militare sovietice"[476].

Este interesant de remarcat că un colectiv din M.St.M. al armatei române a efectuat în anul 1947 un studiu intitulat *Orientări spre o nouă doctrină*, apărut la începutul anul 1948 sub forma unei broşuri de uz intern pentru orientarea organelor din interiorul M.St.M. în activitatea de elaborare a directivei de instruire a armatei şi a regulamentelor militare. Acest studiu viza, în primul rând, orientări de ordin strategic cu privire la caracterul, fizionomia şi trăsăturile unui viitor război. Analiza situaţiei internaţionale postbelice, caracterizată prin instabilitate şi creşterea tensiunilor în relaţiile dintre state, ducea la concluzia posibilităţii unor noi conflicte armate şi la necesitatea pregătirii ţării pentru o asemenea eventualitate.

Scopurile şi caracterul războiului erau formulate în raport direct cu interesele vitale ale poporului român şi cu orientarea politicii externe a statului: „*Poporul român, păstrător al politicii tradiţionale de raporturi paşnice cu toţi vecinii, nu va întreprinde niciodată vreo agresiune având drept scop cuceriri teritoriale sau aserviri de popoare. Preţuind pacea, nu va accepta ideea războiului decât forţat de împrejurări, numai în scopul de a-şi apăra independenţa, libertatea, drepturile, avutul şi hotarele, dacă va fi atacat direct sau atunci când ar fi chemat să contribuie la o cauză comună interesând menţinerea păcii*"[477]. Asemenea ţeluri cereau ca toate eforturile să fie îndreptate spre dezvoltarea unei armate moderne, spre asigurarea unui puternic potenţial de apărare a patriei. Doctrina militară avea sarcina să elaboreze principiile, procedeele şi formele acţiunilor militare corespunzător cerinţelor luptei armate moderne. În acest sens, se sublinia necesitatea îmbinării celor două forme

---

[476] Ion Gheorghe, Corneliu Soare, *Doctrina militară românească.1968-1989*, Editura Militară, Bucureşti, 1999, p. 20-28.
[477] A.M.R., fond Marele Stat Major, dosar nr. 948/711, f. 164/165.

www.ziuaconstanta.ro

fundamentale de luptă - ofensiva şi apărarea - din care *„va lua naştere acel război de manevră, în care victoria nu constituie apanajul exclusiv al celor numeroşi"*.[478]

Într-o optică doctrinară proprie au fost analizate bazele generale ale structurii, organizării şi mobilizării armatei, potrivit posibilităţilor economice, demografice, morale şi militare ale ţării. Aprofundarea acestor factori în perspectiva timpului ducea la două concluzii importante: a) pregătirea întregii naţiuni pentru război; b) crearea unei armate operative moderne, cu o mobilitate mult sporită, cu o capacitate de foc puternică, cu o mare independenţă în acţiuni, cu o viguroasă apărare antitanc şi antiaeriană, cu reducerea efectivelor marilor unităţi şi cu posibilităţi de informare mult sporite. În alcătuirea structurii organizatorice a armatei se acorda o atenţie deosebită forţelor motorizate şi blindate, precum şi trupelor de vânători de munte, date fiind importanţa acestora în condiţiile naturale ale ţării noastre şi pericolul întrebuinţării masive a tancurilor şi aviaţiei de către adversar. Principiile şi cerinţele instrucţiei militare vizau formarea unui luptător bine pregătit din toate punctele de vedere: moral, fizic, intelectual, tehnic.

Apariţia acestui studiu a stârnit o reacţie violentă din partea acelora care susţineau orientarea prosovietică şi considerau, din motive ideologice, că existenţa unei doctrine militare naţionale este inacceptabilă. O critică virulentă la adresa autorilor studiului menţionat a fost făcută de generalul Valter Roman, pe atunci locţiitor politic al şefului M.St.M., în cartea *Probleme militare contemporane*. În numele ideologiei „ştiinţifice" şi subapreciind însemnătatea specificului naţional în gândirea militară, el s-a declarat categoric împotriva încercărilor de constituire a unei doctrine militare proprii: *„În această privinţă au circulat la noi, după al doilea război mondial, o serie întreagă de teorii şi afirmaţii care arătau necesitatea elaborării unei doctrine militare „specifice româneşti"*. [479]Astfel de teorii erau considerate ca *„o a treia posibilitate între ideologia militară ştiinţifică şi ideologia militară burgheză idealistă, metafizică"* şi respinse ca atare. Nu este greu de recunoscut în această formulare teza lui Lenin *„ori ideologie socialistă, ori ideologie burgheză"*, aplicată forţat şi domeniului militar.

Evident, explicaţia dată nu lămurea nimic, căci între elaborarea unei doctrine militare specific româneşti şi ideologia burgheză nu exista nici o legătură. O ripostă atât de dură a avut însă darul de a-i timora pe iniţiatorii proiectului noii doctrine şi a-i face să renunţe definitiv la el. Drept urmare, însăşi noţiunea de doctrină militară a dispărut pentru multă vreme din vocabularul nostru, iar „ştiinţa militară sovietică" a fost acceptată fără rezerve.

Ofiţerii din generaţiile mai vechi, care aveau o cultură militară mai bogată şi cunoşteau fondul problemei, au renunţat să ridice obiecţii, temându-se că ar putea fi acuzaţi de „abateri ideologice", cu toate consecinţele care ar fi decurs de

---

[478] *Ibidem*, f. 167.

[479] Valter Roman, *Probleme militare contemporane*, Editura de Stat, Bucureşti, 1949, p. 304.

www.ziuaconstanta.ro

aici. Pe de altă parte, noua generație de cadre ale armatei, formată după 1948, avea puține surse de informare, o pregătire deficitară sub aspectul teoriei militare generale, iar evoluția istorică a gândirii militare românești, cu preocupările, eforturile și realizările ei, îi era complet necunoscută. Aflat sub controlul consilierilor sovietici, învățământul din școlile și academiile militare nu depășea nivelul tacticii, nu oferea o cunoaștere cuprinzătoare a științei și artei militare, era impregnat de dogme ideologice și de o politizare excesivă a tuturor cursurilor. Nu este de mirare că, formate în acest spirit, cadrele active ale armatei nu puteau accede la o gândire critică și credeau în mod sincer că modelul de societate, de organizare politică și de artă militară ce li se oferea era cel mai bun.

Consecințele acestei situații au fost extrem de dăunătoare pentru gândirea militară românească și ele s-au manifestat îndeosebi în următoarele direcții:

a) Ignorarea tradițiilor proprii în domeniul gândirii militare. Un văl de uitare se așternuse, creându-se falsa impresie că nu am fi avut înaintași de valoare în acest domeniu. Lucrările, studiile și articolele scrise de teoreticienii militari români în decurs de aproape un secol erau puse la index, fiind introduse în fonduri speciale la care foarte puțini oameni aveau acces.

b) Înlocuirea analizei proprii a fenomenelor cu teze copiate sau împrumutate. Firește, studiul principiilor și procedeelor folosite de arta militară sovietică în marile bătălii ale celui de-al doilea război mondial prezenta interes pentru noi. Latura negativă o constituia însă preluarea mecanică, tendința de a transforma soluții viabile în anumite condiții, mult diferite de ale noastre, în formule șablon, în scheme universal valabile.

c) Concepția greșită conform căreia acțiunile militare ale armatei române se limitează la sfera tacticii și, parțial, a artei operative, neatingând nivelul superior al strategiei. Or, se știe că tactica se subordonează strategiei, căreia îi revine conducerea de ansamblu a războiului și a operațiilor de amploare. Un stat și o armată care nu au o strategie proprie trebuie, în caz de război, să adopte o strategie militară străină, ceea ce se și urmărea.

d) Rezolvarea cerințelor apărării țării doar prin rolul și misiunile armatei regulate, lipsa de preocupare pentru organizarea unui sistem diversificat al apărării naționale, inclusiv pentru pregătirea economiei și a populației în acest scop.

e) Penuria de lucrări originale în domeniul teoriei militare, care să generalizeze experiența noastră în construcția forțelor armate, să abordeze de pe poziții proprii noile fenomene militare ale lumii contemporane. Deși se înființase Editura Militară la București, timp de aproape două decenii ea a trebuit să acorde prioritate traducerii și publicării de lucrări sovietice. În felul acesta, activitatea teoretică din armată era orientată unilateral, scoasă din făgașul ei natural, iar posibilitățile formării unor cadre militare care să se consacre unei creații teoretice independente și de valoare erau reduse aproape la zero.

f) Întreruperea totală a contactului cu gândirea militară universală clasică și modernă, fapt care ne plasa într-o situație de izolare și închistare conceptuală. Este drept că în literatura sovietică se făceau dese referiri la teoriile militare occidentale, dar numai în scopul condamnării și demascării lor, fără o

www.ziuaconstanta.ro

analiză cât de cât obiectivă, ele fiind considerate în bloc ca reacţionare, neştiinţifice, duşmănoase, expresii ale intereselor imperialismului. Preluate prin filtrul unei asemenea interpretări deformate, operele şi studiile unor analişti de seamă din Occident nu puteau fi percepute corect, pe baza cunoaşterii lor integrale şi din surse originale, lipsindu-ne astfel posibilitatea unei documentări corespunzătoare şi raportării la curente de idei noi şi importante ale gândirii militare contemporane.

Situaţia creată devenea tot mai greu de suportat şi necesitatea unei schimbări începea să fie resimţită, mai ales de către acei ofiţeri care lucrau în organe de concepţie şi sinteză, în învăţământ şi cercetare. Semnalul unei asemenea schimbări trebuia să pornească însă de la nivelul factorului politic, respectiv al conducerii de partid şi de stat, în sensul voinţei politice de a înlătura dominaţia sovietică, de a redobândi deplina independenţă şi suveranitate a statului, de a elabora şi promova o gândire politico-militară proprie, corespunzătoare situaţiei şi intereselor României.

Într-adevăr, această schimbare avea să se producă treptat, îmbinându-se curajul cu prudenţa, măsurile organizatorice şi de siguranţă pregătitoare pe plan intern cu o diplomaţie abilă pe plan extern, parcurgându-se mai multe etape şi momente semnificative pentru atingerea obiectivului fixat.

Primul moment al acţiunilor politice care au creat, în timp, condiţii favorabile pentru o schimbare calitativă în domeniul gândirii militare româneşti, l-a constituit anul 1952, când a fost înlăturat din conducerea P.C.R. grupul Ana Pauker, Vasile Luca, Teohari Georgescu. Devierea de dreapta şi alte abateri de care au fost învinovăţiţi cei trei erau motive formale, necesare pentru a justifica public hotărârea luată. Adevărul este că grupul respectiv era principalul exponent al poziţiilor prosovietice în conducerea partidului şi că fără înlăturarea lui nu s-ar fi putut face nici un pas spre realizarea unei politici independente.

Un alt moment l-a constituit anul 1956, când Gheorghe Gheorghiu-Dej, împreună cu Emil Bodnăraş şi Valter Roman s-au deplasat la Budapesta unde au văzut cu proprii ochi represiunea sângeroasă declanşată de trupele sovietice împotriva „contrarevoluţiei" din Ungaria, urmată de aducerea lui Imre Nagy pe teritoriul românesc, fără a se cere acordul autorităţilor de la Bucureşti. Întors acasă, Gheorghiu-Dej a declarat unor colaboratori apropiaţi: *„Aşa nu se mai poate, trebuie să ne schimbăm atitudinea"*.[480] Fără îndoială, schimbarea preconizată viza în primul rând relaţiile cu Uniunea Sovietică şi ingerinţele acesteia în treburile interne ale altor state.

O asemenea schimbare de atitudine nu era însă posibilă atâta vreme cât trupele sovietice se găseau pe teritoriul ţării noastre, iar consilierii militari sovietici erau ataşaţi organelor de conducere ale armatei. Problema nu era deloc uşor de rezolvat, întrucât într-o situaţie similară se aflau toate ţările membre ale Tratatului de la Varşovia. Trebuia deci gândit foarte temeinic, procedat cu multă abilitate politică pentru a se găsi argumentele care să convingă partea sovietică

[480] Silviu Brucan, *Generaţia irosită. Memorii*, Editura Nemira, Bucureşti, 1992, p. 72-73.

www.ziuaconstanta.ro

de faptul că în România se putea face o excepţie şi că retragerea trupelor străine de pe teritoriul ţării noastre corespundea unui interes general, inclusiv intereselor conducerii de la Kremlin. Aceste argumente au fost găsite, folosite cu pricepere şi finalizate prin plecarea trupelor sovietice din România.

Mai întâi au plecat consilierii militari. După semnarea Tratatului de la Varşovia, prezenţa lor nu mai putea fi justificată în vreun fel, deoarece fiecare stat membru îşi avea reprezentanţi permanenţi în comandamentul Forţelor Armate Unite, unde se putea face schimb de experienţă şi coordona diverse activităţi comune, iar în conţinutul tratatului nu exista nici o referire la respectivii consilieri. Despărţirea de ei a decurs într-o atmosferă formală, cu recepţii protocolare şi mulţumiri de rigoare, dar şi cu un sentiment general de uşurare din partea noastră.

Aflat în vizită la Moscova, în toamna anului 1955 Emil Bodnăraş i-a transmis lui N.S. Hruşciov solicitarea conducerii de la Bucureşti de a accepta retragerea totală a trupelor sovietice de pe teritoriul românesc.

Hruşciov a respins iniţial propunerea şi chiar s-a arătat indignat că românii au putut întreprinde un asemenea demers. La începutul anului 1958 însă, în mod neaşteptat, el a comunicat părţii române că a revenit asupra problemei şi a hotărât să dispună retragerea trupelor sovietice din România. Este posibil ca, după o analiză mai atentă, el să fi considerat solicitarea ca fiind favorabilă îmbunătăţirii imaginii U.R.S.S. pe plan internaţional.

Astfel, începând din 1958, s-a creat o situaţie nouă şi s-a intrat în cea de-a doua fază, care permitea politicii româneşti o mai mare libertate de acţiune, România devenind din acel moment singura ţară membră a Tratatului de la Varşovia pe teritoriul căreia nu se mai găseau trupe şi baze militare străine.

După al doilea război mondial, în atmosfera generată de „războiul rece", România a fost supusă discriminării, nefiind primită ca membră a O.N.U. decât la 14 decembrie 1955. Ţara noastră a participat la activităţile O.N.U. cu începere de la sesiunea a XI-a a Adunării Generale din 1956.

Încă de la înfiinţarea sa, la 25 aprilie-26 iunie 1945, O.N.U. a constituit un for în care se confruntau cele două orientări de politică externă din lumea contemporană: cea bazată pe principiile coexistenţei paşnice, care viza întărirea şi dezvoltarea continuă a bunelor relaţii între state, eliminarea încordării internaţionale şi rezolvarea la masa tratativelor a litigiilor dintre state, şi a doua, era orientarea promotorilor războiului rece şi ai cursei înarmărilor.

În primii 10 ani de activitate a O.N.U., până în 1955, erau membre ale acestei organizaţii U.R.S.S., R.S.S. Bielorusă şi R.S.S. Ucraineană, R.S. Cehoslovacă şi R.P. Polonă.

Alături de celelalte state membre, România şi-a adus o contribuţie importantă la rezolvarea în spiritul coexistenţei paşnice a problemelor vieţii internaţionale. Iniţiativele R.P.R. au vizat promovarea cauzei păcii şi înţelegerii dintre popoare, acordarea de asistenţă ţărilor slab dezvoltate şi dezvoltarea

www.ziuaconstanta.ro

comerţului internaţional, dezvoltarea unor relaţii de bună vecinătate în Balcani şi crearea unei zone denuclearizate în sud-estul Europei[481].

Între instituţiile specializate ale O.N.U. se numără şi **Organizaţia Interguvernamentală Consultativă pentru Navigaţia Maritimă** (I.M.C.O.). Creată pe baza unei convenţii încheiate în februarie-martie 1948, I.M.C.O. a început să funcţioneze, cu sediul la Londra, în anul 1959, scopurile sale fiind asigurarea colaborării internaţionale în domeniul tehnic, legat de navigaţia comercială internaţională, asigurarea securităţii navigaţiei şi înlăturarea discriminărilor. I.M.C.O. grupa 68 de state membre şi îşi exercita funcţiile printr-un sistem de organe alcătuit din: adunare, consiliu, comitetul pentru securitatea pe mare, secretariat. Pe lângă activităţile de elaborare de standarde şi convenţii în vederea protecţiei securităţii navelor şi călătorilor, I.M.C.O. a acordat o atenţie sporită problemelor poluării mediului marin şi reparării daunelor cauzate în urma poluărilor[482].

Divergenţele dintre diferitele state în ceea ce priveşte lăţimea mării teritoriale s-au manifestat atât la prima Conferinţă de la Haga din 1930 cât şi ulterior, în cadrul lucrărilor Comisiei de Drept Internaţional a O.N.U., la prima Conferinţă asupra dreptului mării, desfăşurată la Geneva în anul 1958. Pe baza proiectului alcătuit de Comisia de Drept Internaţional a O.N.U., la această conferinţă au fost adoptate patru convenţii privind marea teritorială şi zona contiguă, platoul continental, marea liberă[483], pescuitul şi conservarea resurselor biologice din marea liberă.

În cadrul lucrărilor Comisiei de Drept Internaţional a O.N.U., consacrate codificării regimului de drept internaţional al mării, problema cea mai controversată în domeniul reglementării statutului juridic al mării teritoriale a rămas tot problema lăţimii acesteia. În primul raport asupra regimului mării teritoriale, raportorul comisiei, J.P.A. Francois, propusese următorul text: „*Lăţimea mării teritoriale definită în art. 1 va fi fixată de statul riveran, dar nu va putea depăşi şase mile*" (art. 4 din proiectul propus în raport). Atrăgând atenţia asupra faptului că nu există o regulă de drept internaţional care să determine lăţimea mării teritoriale, raportorul recunoştea în comentariu că o propunere de a stabili limita ei la trei mile nu ar avea nici o posibilitate de a fi acceptată. În acelaşi timp, el sublima că dacă toate statele ar avea o libertate absolută de a-şi fixa lăţimea mării lor teritoriale, „*principiul libertăţii mărilor ar fi afectat într-o măsură inadmisibilă*". În sesiunea a 4 a comisiei (1952), majoritatea membrilor au combătut existenţa unei reguli cutumiare de drept internaţional în această materie, regula de trei mile fiind susţinută de Lauterpacht

---

[481] Academia R.P.R., Institutul de Studii Juridice, *O.N.U. Organizare şi funcţionare*, Editura Academiei R.P.R., Bucureşti, 1962, p. 27.

[482] Alexandru Bolintineanu, Mircea Maliţa, *Carta O.N.U. Document al erei noastre*, Editura Politică, Bucureşti, 1970, p. 246-246.

[483] Vezi Alexandru Bolintineanu, *Marea teritorială. Studiu de drept internaţional*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1960, V. Duculescu, *Tendinţe recente de extindere a limitelor mării teritoriale*, în *Tendinţe actuale în regimul juridic al mărilor*, Bucureşti, Editura Ştiinţifică, 1974.

www.ziuaconstanta.ro

(Anglia). Propunerea avansată de F.I. Kojevnikov (U.R.S.S.) şi I. Zourek (Cehoslovacia) ca stabilirea lăţimii mării teritoriale să fie atributul suveranităţii statului riveran, a întâmpinat o opoziţie dezarmantă. Juristul american Manley Hudson a propus ca limita maximă a mării teritoriale să fie fixată la 12 mile marine. În urma acestor discuţii, în cel de-al treilea raport asupra regimului mării teritoriale a apărut următorul text:

1. Lăţimea mării teritoriale va fi fixată de statul riveran, dar ea nu va putea să depăşească 12 mile marine, de la linia de bază a mării teritoriale.

2. Libera trecere prin marea teritorială este asigurată în condiţiile prevăzute în această reglementare.

3. Statul riveran nu poate să pretindă drepturi exclusive în favoarea resortisanţilor săi, în ceea ce priveşte pescuitul, decât până la o distanţă de trei mile marine, plecând de la linia de bază a mării teritoriale. Peste această limită de trei mile marine, pescuitul în marea teritorială poate fi supus de statul riveran la o reglementare având ca simplu scop protecţia bogăţiilor mării. Nu trebuie să se facă nici o discriminare în detrimentul resortisanţilor statelor străine.

4. În cazul în care se contestă legitimitatea măsurilor luate în acest scop, diferendul va fi supus unei proceduri internaţionale de conciliere şi, în lipsa ajungerii la un acord, arbitrajului.

Întrucât nu s-a putut ajunge la un consens, problema lăţimii mării teritoriale a continuat să fie discutată şi în cadrul sesiunilor a 6-a (1954), a 7-a (1955) şi a 8-a (1956). Abia la sesiunea a 8-a, cu unanimitate de voturi, a fost votat următorul text:

1. Comisia recunoaşte că practica internaţională nu este uniformă în ceea ce priveşte delimitarea mării teritoriale.

2. Comisia consideră că dreptul internaţional nu permite extinderea mării teritoriale peste 12 mile.

3. Fără a lua nici o hotărâre în ceea ce priveşte lăţimea mării teritoriale înăuntrul acestei limite, comisia constată, pe de o parte, că multe state au stabilit o lăţime superioară celei de trei mile şi, pe de altă parte, că multe state nu recunosc o asemenea lăţime, dacă marea lor teritorială are o lăţime mai mică.

4. Comisia este de părere că lăţimea mării teritoriale trebuie fixată de o conferinţă internaţională.

Divergenţele s-au menţinut şi în cadrul dezbaterilor Comisiei a VI-a a Adunării Generale (Comisia pentru probleme juridice) la sesiunea a XI-a a Adunării Generale a O.N.U.[484].

La prima Conferinţă de la Geneva, Comisia I a Conferinţei, care a dezbătut art. 1-25 din proiectul Comisiei de drept internaţional a O.N.U. (privitoare la regimul juridic al mării teritoriale) şi art. 66 (privitor la zona contiguă), a consacrat numeroase şedinţe problemei întinderii mării teritoriale (art. 3 din proiectul Comisiei de Drept Internaţional).

---

[484] Alexandru Bolintineanu, *op. cit.*, p. 92-99.

www.ziuaconstanta.ro

Cea de-a doua conferință, consacrată special lățimii mării teritoriale, a dezbătut într-o singură comisie această problemă, ca și problema limitelor de pescuit, consacrându-le 28 de ședințe.

La cea de-a III-a Conferință asupra dreptului mării, România ca și alte state, a susținut necesitatea delimitării echitabile a platoului continental adiacent teritoriilor unor state cu coaste față în față sau limitrofe în mod echitabil, prin acorduri între părți, ținând seama de circumstanțele care afectează zona maritimă sau oceanică și factorii geografici, geologici, precum și alți factori, subliniind că insulele situate în zonele de delimitare vor fi luate în considerare după mărimea lor, a populației sau absenței acesteia și configurării geografice și a altor factori relevanți[485].

În concepția țării noastre, expusă la cea de-a treia Conferință asupra dreptului mării, drepturile statelor riverane în zona economică ar trebui corelate cu drepturile altor state, statelor riverane revenindu-le obligația de a coopera în mod echitabil cu alte state, în exploatarea și conservarea resurselor vii, conform unor acorduri bilaterale, regionale și subregionale.

Problema Dunării a fost ridicată la Conferința de la Potsdam din 1945 de delegația americană, care a prezentat un proiect de convenție „*cu privire la navigația liberă și neîngrădită în apele interioare internaționale*". Țările neriverane căutau să obțină din nou dominația pe Dunăre prin intermediul unei comisii internaționale, la care să participe toate statele „interesate" în navigație, inclusiv țările neriverane.

Problema regimului Dunării a fost dezbătută la sesiunea de la Paris a Consiliului Miniștrilor Afacerilor Externe și la Conferința de Pace de la Paris din 1946. Aici, Anglia, S.U.A. și Franța au stăruit să introducă în tratatele de pace cu România, Bulgaria și Ungaria clauza privind libertatea și internaționalizarea navigației pe Dunăre. Aceeași atitudine a fost adoptată de puterile occidentale și la Conferința Dunării de la Belgrad, din anul 1948, privind regimul navigației pe Dunăre.

2. Regimul navigației pe Dunăre și Marea Neagră după cel de-al doilea război mondial. Documentele Convenției de la Belgrad (1948)

După cel de-al doilea război mondial, Marile puteri neriverane s-au găsit pentru prima dată în fața unei situații în care au fost obligate să renunțe la dominația exercitată până atunci asupra Dunării. În consecință, conflictele de interese economice și politice dintre statele riverane și neriverane și-au aflat rezolvarea, în condițiile noului raport de forțe, prin instituirea unui regim de navigație pe Dunăre, cu respectarea suveranității statelor riverane[486].

---

[485] Grigore Geamănu, *Drept internațional public*, vol. I. Tratat, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1981, p. 440-441.

[486] Vezi, pe larg, Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română" (1919-1945)*, f.e., București, 2003.

www.ziuaconstanta.ro

Problema reglementării navigației pe Dunăre, în noile condiții create la sfârșitul celui de-al doilea război mondial, a fost reluată pe parcursul lucrărilor Consiliului Aliat al Miniștrilor Afacerilor Străine al celor patru Mari Puteri: James F. Byrnes (S.U.A.), V. M. Molotov (U.R.S.S.), Ernest Bevin (Anglia) și Georges Bidault (Franța). Reuniunea s-a desfășurat în două etape: 25 aprilie-16 mai 1946 și 15 iunie-12 iulie 1946[487]. Acest organism internațional permanent, prevăzut prin acordul intervenit la Potsdam la 2 august 1945, trebuia să pregătească încheierea tratatelor de pace cu Bulgaria, Finlanda, Italia, România și Ungaria, să elaboreze propuneri pentru reglementarea chestiunilor teritoriale rămase în litigiu și să schițeze condițiile reglementării păcii pentru Germania[488]. În același for s-a căzut de acord asupra convocării la Paris, la 29 iulie 1946, a Conferinței de Pace cu participarea a 21 de țări[489].

După cel de-al doilea război mondial, Marile Puteri neriverane au încercat, în continuare, să aplice principiile generale care trebuiau să guverneze navigația fluvială internațională, astfel încât să-și păstreze același statut favorabil, în special dreptul de control asupra căilor navigabile internaționale.

În raportul prezentat națiunii americane la 9 august 1945, după Conferința de la Potsdam, președintele Truman prezenta concis acest punct de vedere: „*Una din cauzele de război persistente în Europa, în ultimele două veacuri, a fost controlul egoist al căilor de navigație ale Europei. Mă refer la Dunăre, la strâmtorile Mării Negre, la Rhin, la Canalul Kiel și la toate căile de navigație interioare ale Europei, care străbat două sau mai multe state. Statele Unite au propus la Berlin ca navigația pe aceste căi de apă interioare să fie liberă și nestânjenită. Socotim că acest lucru este important pentru pacea viitoare și pentru securitatea lumii. Am propus ca reglementarea acestei navigațiuni să fie în sarcina unor autorități internaționale*"[490].

Problema regimului Dunării, inclusă în lucrările Conferinței de Pace de la Paris (29 iulie-5 octombrie 1946), a fost luată în discuție în cadrul dezbaterilor purtate cu privire la proiectul de Tratat de Pace cu România, pus pe masa Conferinței la 31 iulie 1946[491], urmând ca reglementarea ce se va adopta să aibă caracter general și în consecință, să fie inserată și în tratatele de pace cu ceilalți riverani ai fluviului, Bulgaria și Ungaria.

Pe baza invitației adresate de guvernul Franței, țară-gazdă, în numele Națiunilor Unite de a participa la conferință, la 9 august 1946, România a fixat

---

[487] *Relațiile internaționale postbelice. Cronologie diplomatică 1945-1964*, Editura Politică, București, 1983, p. 36.

[488] *Recueil de texts à l'usage de la Conférence de la Paix*, p. 34.

[489] *Relațiile internaționale postbelice*, p. 36.

[490] Arhivele Naționale ale României, *România în anticamera Conferinței de Pace de la Paris. Documente*, coordonator Marin Radu Mocanu, Tipografia „ARC" SRL, București, 1996, p. 149.

[491] Discuțiile generale ale Tratatului de Pace cu România au avut loc la 10 octombrie 1946 în a 37-a ședință plenară a Conferinței, unde, datorită primului vorbitor, senatorul american Vanderberg, care a deplasat discuțiile către chestiunea Dunării, lucrările au gravitat mai ales în jurul acestei probleme (vezi A.M.A.E., fond 71/România, Conferința Păcii, 1946, dosar nr. 8, f. 107, 126, 140-141).

www.ziuaconstanta.ro

componența delegației oficiale, alcătuită din 13 delegați principali și condusă de Gheorghe Tătărescu, vicepreședinte al guvernului și ministru al Afacerilor Externe. De asemenea, a adoptat declarația *Atitudinea României față de Conferința de Pace*, în care erau formulate principalele doleanțe ale țării noastre față de Conferință: recunoașterea statutului de cobeligerantă, anularea Dictatului de la Viena, îmbunătățirea clauzelor militare și economice, cererile de restituiri și despăgubiri să nu fie mai mari decât cele fixate prin Convenția de Armistițiu, eliminarea obligativității acordării clauzei națiunii celei mai favorizate pentru toate Națiunile Unite, neincluderea în Tratatul de pace a reglementării regimului Dunării, acesta trebuind să fie rezolvat de statele riverane[492].

Deși neadmisă la masa tratativelor, România și-a exprimat prin memorii și observații înaintate Conferinței punctul de vedere în legătură cu numeroasele probleme care atentau la drepturile sale legitime, inclusiv în problema regimului Dunării. Referitor la aceasta din urmă, concepția României, ca și cea sovietică, susținea că „*Statutul Dunării n-are să fie reglementat în acest Tratat de Pace. Statutul ei trebuie să fie obiectul unor negocieri speciale după încheierea Tratatelor de Pace*"[493], în cadrul unei Conferințe care să elaboreze o Convenție specială referitoare la regimul Dunării, „*la a cărei încheiere să participe numai țările riverane*"[494].

În aceste condiții, în lucrările Conferinței nu s-a putut ajunge la un acord care să permită adoptarea unei hotărâri, poziția Marilor Puteri neriverane fiind susținută de statele membre ale conferinței de pace, care gravitau în jurul lor și prin care se putea obține un vot majoritar.

În consecință, rezultatul votului din plenara Conferinței a fost același ca în Comisia economică pentru Balcani și Finlanda: aprobarea cu majoritate de voturi a articolului 34 și, deci, respingerea propunerii sovietice. Numai că, de această dată, au fost alături de țările riverane cu votul lor Polonia și Norvegia, cea din urmă pronunțându-se numai împotriva aliniatului referitor la Convocarea Conferinței Dunării[495].

Problema dunăreană a format și obiectul rezoluției din 3 octombrie 1946 a Consiliului Economic și Social al O.N.U., prin care - pe linia susținerii intereselor Marilor Puteri, majoritare, atunci, în acest organism internațional - erau făcute următoarele recomandări: sub egida O.N.U. să se întrunească la Viena, până la 1 noiembrie 1946, o conferință internațională referitoare la Dunăre; la această conferință vor participa: statele riverane, state sub a căror ocupație se aflau zone ale Dunării (Franța, Marea Britanie, S.U.A.), state

---

[492] Nicolae Ciachir, *Marile Puteri și România (1856-1947)*, Editura Albatros, București, 1996, p. 349-350.

[493] A.N.I.C., fond Președinția Consiliului de Miniștri, Stenograme, dosar nr. 10/1946, f. 27. Stenograma Consiliului de Miniștri privind raportul delegației române la Conferința de Pace de la Paris.

[494] Constantin Bușe, Zorin Zamfir, Alexandru Vianu, Gh. Bădescu, *Relații internaționale în acte și documente*, vol. III (1945-1982), Editura Didactică și Pedagogică, București, 1983, p. 17-18.

[495] *Recueil des Documents de la Conférence de Paris*, p. 191-192.

www.ziuaconstanta.ro

neriverane, care aveau zone de ocupaţie în Germania şi Austria, state cu interese în problema navigaţiei pe fluviu, concretizate în dreptul de proprietate asupra vaselor care navigau pe Dunăre, atât în acea perioadă, cât şi înainte de izbucnirea celui de-al doilea război mondial[496].

O Conferinţă a Dunării în această compunere ar fi dus statele riverane într-o poziţie de inferioritate în cadrul lucrărilor şi ar fi permis adoptarea de dispoziţii care consacrau interesele nelegitime şi contrare normelor de drept, ale statelor riverane, motiv pentru care acestea nu au dat curs rezoluţiei.

După încheierea lucrărilor, Conferinţa de la Paris a celor 21 de state şi-a trimis recomandările Consiliului Miniştrilor Afacerilor Externe, în cea de a treia sesiune a sa, ţinută la New York între 4 noiembrie şi 11 decembrie 1946. Această reuniune avea sarcina să rezolve problemele asupra cărora nu se ajunsese la un acord în cadrul lucrărilor Conferinţei.

Din acest motiv, pentru România, Conferinţa Miniştrilor Afacerilor Externe de la New York prezenta un interes deosebit. Încă de la 28 octombrie 1946 diplomaţia de la Bucureşti înaintase Consiliului celor patru miniştri de Externe memoriul *Observaţiile guvernului român privitoare la Proiectul Tratatului de Pace cu România*[497], în care s-a cerut din nou recunoaşterea cobeligeranţei României şi eliminarea din tratat a unor prevederi vexatorii, nedrepte sau deosebit de grele, între care şi cele referitoare la Dunăre[498].

În legătură cu această din urmă problemă, Conferinţa a luat în discuţie propunerea delegaţiei sovietice, singurul stat riveran membru în Consiliu, care promisese, de altfel, că va susţine, în general, toate cererile României[499].

Pentru facilitarea unui acord, aceasta prevedea: în tratatele de pace să fie inserat principiul libertăţii de comerţ şi navigaţie pe Dunăre; după semnarea tratatului de pace să fie convocată o conferinţă având drept sarcină reglementarea regimului navigaţiei pe fluviu; la această conferinţă internaţională urmau să participe statele riverane: Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, U.R.S.S., Ucraina, Ungaria şi - dintre cele neriverane - Anglia, Franţa şi S.U.A.[500]

În şedinţa din 5 decembrie 1946, Consiliul Miniştrilor de Externe a convenit asupra propunerii Uniunii Sovietice şi s-a luat hotărârea ca tratatele de pace cu statele foste inamice - România, Bulgaria şi Ungaria - riverane Dunării

---

[496] În această categorie intrau numeroase ţări ale căror nave au folosit această cale fluvială internaţională. Menţionăm cu titlu de exemplificare (în afară de Franţa, Marea Britanie şi S.U.A.): Belgia, Danemarca, Egipt, Finlanda, Italia, Norvegia, Olanda, Panama şi Suedia.

[497] Valeriu Florin Dobrinescu, *op. cit.*, p. 180.

[498] Ştefan Lache, Gheorghe Ţuţui, *op. cit.*, p. 293; vezi şi *România în anii celui de-al doilea război mondial*, vol. 3, *Eliberarea părţii de Nord-Est a ţării de sub ocupaţia hortysto-hitleristă. Participarea armatei române la eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei şi Austriei. Evoluţia României în primii ani postbelici*, Editura Militară, Bucureşti, 1989, p. 478-481.

[499] A.M.A.E., fond 71/România, Conferinţa Păcii, Anul 1946, dosar nr. 70, f. 294-293.

[500] *Relaţiile internaţionale postbelice.* 1945-1964, p. 81.

www.ziuaconstanta.ro

să cuprindă un text care să exprime acordul realizat[501]. Delegația României a apreciat că această hotărâre privitoare la articolul 36 (fost 34) satisfăcea în întregime punctul de vedere românesc[502].

În Tratatul de Pace încheiat la Paris între Puterile Aliate și România, la 10 februarie 1947, a fost introdus articolul 36, privitor la regimul Dunării, cu următorul conținut: „*Navigația pe Dunăre va fi liberă și deschisă cetățenilor, vaselor de comerț și mărfurilor tuturor statelor, pe picior de egalitate, în ce privește taxele portuare și de navigațiune și condițiile la care este supusă navigațiunea comercială. Dispozițiunile de mai sus nu se vor aplica traficului între porturile aceluiași stat*"[503].

Deși succintă, clauza privitoare la regimul Dunării, prin conținutul și forma folosită, prezintă câteva trăsături principale care stau la baza statutului postbelic al fluviului.

În primul rând, a fost prevăzut principiul libertății de navigație pe fluviile internaționale și principiul egalității de tratament al tuturor pavilioanelor, principii fundamentale ale dreptului internațional contemporan, în domeniul reglementării navigației fluviale internaționale. Principiul respectării drepturilor statelor riverane este confirmat în mod expres prin exceptarea *micului cabotaj*[504], care rămâne în competența teritorială a fiecărui stat dunărean. Caracterul și natura acestor principii de ordin general și unanim recunoscute au făcut ca inserarea lor în tratat să constituie în același timp o declarație și o asumare de răspundere pentru marile puteri neriverane, obligate să le respecte în ce privește Dunărea și o afirmare pentru puterile riverane a drepturilor lor suverane.

Convocarea Conferinței pentru elaborarea regimului navigației internaționale pe Dunăre și stabilirea statelor care urmau să fie invitate la lucrările acesteia, nu au format obiectul Tratatelor de Pace, spre deosebire de situația creată prin Tratatele de Pace din 1919-1920.

În baza acordului realizat de Consiliul Miniștrilor de Externe la 5 decembrie 1946, problema convocării conferinței fiind reținută în competența sa, în ședința din 12 decembrie 1946, acesta a adoptat o declarație prin care guvernele Statelor Unite, Regatului Unit, U.R.S.S. și Franței își exprimau acordul în vederea convocării unei conferințe în cele șase luni următoare intrării în vigoare a Tratatelor de Pace cu România, Bulgaria și Ungaria, în scopul de a se elabora o nouă Convenție asupra regimului de navigație pe Dunăre[505].

Convocată pe baza hotărârilor celei de-a treia sesiuni a Consiliului

---

[501] Vezi Ministerul Afacerilor Străine (al României), *Tratat de pace între România și puterile aliate și asociate, semnat la Paris la 10 februarie 1947*, București, 1947.

[502] Ștefan Lache, Gheorghe Țuțui, *op. cit.*, p. 297.

[503] „*Monitorul Oficial*", nr. 199, 30 august 1947; vezi și: *România în anticamera Conferinței de Pace...*, p. 413-435. Tratatul de pace încheiat între România și Puterile Aliate și Asociate, 10 februarie 1947, Paris, Partea VII.

[504] Servicii regulate pentru transportul de călători și mărfuri între porturile aceluiași stat, prevedere înscrisă și în Statutul definitiv al Dunării din 1921 (*Statut définitive du Danube...*, p. 37).

[505] *Ibidem.*

www.ziuaconstanta.ro

Miniştrilor Afacerilor Externe, care s-a desfăşurat la New York în 1946, la Conferinţa de la Belgrad din 30 iulie-18 august 1948 au fost invitate ca membre: Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, R.S.S. Ucraineană, Ungaria şi U.R.S.S.; statele neriverane participante la Consiliul miniştrilor de afaceri externe: S.U.A., Franţa, Marea Britanie şi S.U.A., şi, cu vot consultativ, Austria[506].

Conferinţa Dunării de la Belgrad urma să rezolve în mod definitiv, în conformitate cu regulile de drept internaţional, două probleme centrale: calitatea şi condiţiile de navigaţie pe Dunăre, respectiv competenţa de a stabili regimul navigaţiei pe Dunăre.

Conferinţa privitoare la regimul navigaţiei pe Dunăre, încheiată la Belgrad la 18 august 1948, inclusiv anexele şi protocolul adiţional, a fost semnată de toate statele riverane şi a intrat în vigoare în urma ratificării ei, la 11 mai 1949. Convenţia a fost adoptată cu şapte voturi pentru şi unul împotrivă (S.U.A.); reprezentanţii Angliei şi Franţei nu au luat parte la vot.

Convenţia din 1948 a proclamat libertatea de navigaţie pe Dunăre pentru cetăţenii, navele comerciale şi mărfurile tuturor statelor, pe bază de egalitate în privinţa taxelor portuare şi de navigaţie, precum şi a condiţiilor generale ale navigaţiei comerciale. Aceasta nu se referă însă şi la cabotaj.

Regimul stabilit de convenţie se extindea numai asupra porţiunii navigabile a Dunării (de la Ulm la Marea Neagră) cu ieşire la mare prin braţul Sulina.

Navigaţia pe Dunăre a navelor militare aparţinând statelor neriverane este interzisă. Navele de război ale ţărilor riverane pot pătrunde în sectoarele altor state riverane, numai pe bază de înţelegere între statele interesate.

Dreptul de supraveghere vamală şi sanitară a fluviului aparţine ţărilor riverane, care au obligaţia de a menţine porturile lor de Dunăre în stare de navigaţie pentru vasele fluviale, iar acolo unde este posibil şi pentru vasele maritime, efectuând, în acest scop, lucrările necesare pentru întreţinerea şi îmbunătăţirea navigaţiei.

Statele riverane au, în plus, dreptul de a stabili reguli de navigaţie pe porţiunea fluvială care le aparţine, în conformitate cu normele generale de navigaţie stabilite de o comisie compusă din reprezentanţii tuturor ţărilor dunărene. În regiunea Porţilor de Fier, navigaţia se efectuează conform regulilor stabilite de administraţia fluvială, alcătuită din reprezentanţii României şi Iugoslaviei[507].

În esenţă, noua Convenţie a Dunării prevedea:

a) navigaţia pe Dunăre este liberă şi deschisă supuşilor, vapoarelor comerciale şi mărfurilor tuturor statelor în condiţii de egalitate în ceea ce priveşte

---

[506] Pe timpul desfăşurării lucrărilor conferinţei au fost ţinute 26 de şedinţe, 12 şedinţe plenare şi 14 şedinţe ale Comitetului General.

[507] G.G. Florescu, *Navigaţia în Marea Neagră, prin strâmtori şi pe Dunăre. Contribuţii la studiul dreptului riveranilor*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, Bucureşti, 1975, p. 186-196.

www.ziuaconstanta.ro

drepturile portuare şi taxele de navigaţie, precum şi condiţiile la care este supusă navigaţia comercială, cu excepţia traficului între porturile aceluiaşi stat[508]; b) navigaţia pe Dunăre este interzisă navelor de război ale statelor nedunărene. Navele de război ale statelor dunărene pot naviga numai pe porţiunea de fluviu inclusă în propriile graniţe, iar în afara acestora numai cu acordul statului respectiv[509]; c) stabilirea regulilor de navigaţie pe Dunăre, precum supravegherea vamală, sanitară şi poliţienească[510] împreună cu efectuarea lucrărilor hidrotehnice necesare menţinerii Dunării în stare de navigaţie sunt de competenţa statelor limitrofe ale sectoarelor respective[511]; d) pentru sectoarele unde navigaţia prezintă dificultăţi se instituie administraţii speciale, compuse din reprezentanţi ai statelor limitrofe, care funcţionează pe principiul deplinei egalităţi în drepturi a statelor membre în aceste administraţii; e) pentru unificarea regimului de navigaţie pe Dunăre şi pentru reglementarea unitară a problemelor legate de navigaţie se înfiinţează Comisia Dunării[512].

Comisia Dunării era compusă din reprezentanţii ţărilor dunărene (câte unul din partea fiecăruia), cu următoarele atribuţii:

- supraveghează îndeplinirea prevederilor convenţiei;
- întocmeşte, în baza propunerilor şi a proiectelor ţărilor riverane, planul general şi bugetele de cheltuieli pentru principalele lucrări legate de îmbunătăţirea navigaţiei, iar în cazul în care un stat nu poate efectua lucrările ce-i revin, comisia finanţează sau efectuează ea însăşi lucrările;
- se consultă cu ţările dunărene în diferite probleme ale navigaţiei;
- stabileşte un sistem unitar de navigaţie;
- unifică regulile de supraveghere şi control fluvial, coordonează serviciile hidrometeorologice pe Dunăre, publică lucrări de referinţă, itinerarii, hărţi de navigaţie şi atlase.

Spre deosebire de comisiile anterioare, Comisia Dunării[513] avea numai

---

[508] Art. 1 şi 2 din Convenţie.
[509] Art. 30 din Convenţie.
[510] Art. 26, al. 1 şi 3 din Convenţie.
[511] Art. 34, 36 al. 1 şi art. 39 din Convenţie.
[512] Art. 5 din Convenţie.
[513] Comisia Dunării îşi alege din rândul membrilor săi un preşedinte pe o perioadă de trei ani, un vicepreşedinte şi un secretar. În vederea îmdeplinirii atribuţiilor sale, Comisia dispune de un secretariat şi de serviciile necesare, a căror organizare este de competenţa sa. Regulamentul interior şi termenele sesiunilor sunt stabilite de Comisie.

Hotărârile Comisiei se iau: a) cu majoritatea voturilor membrilor prezenţi, quorum-ul necesar fiind de cinci membri; b) cu majoritatea voturilor tuturor membrilor săi în ceea ce priveşte stabilirea sediului; c) în cazuri speciale, ca şi în situaţia anterioară, la care se adaugă condiţia votului statului interesat din punct de vedere teritorial.

Sesiunile Comisiei Dunării au loc de două ori pe an, la sediul său care, la început, a fost la Galaţi, iar din 1957, a fost strămutat la Budapesta. Comisia se poate întruni şi în sesiuni extraordinare.

Comisia are personalitate juridică, stabilită în baza prevederilor legislaţiei statului în care îşi are sediul, iar membrii săi, localurile oficiale şi arhivele beneficiază de imunităţi şi privilegii diplomatice. Limbile oficiale ale Comisiei sunt franceza şi rusa. Comisia are sigiliu şi

www.ziuaconstanta.ro

funcţii de *coordonare* a sarcinilor comune şi *sprijin tehnic*, în scopul susţinerii statelor riverane în menţinerea şi îmbunătăţirea navigaţiei pe Dunăre. Ea nu are nici putere legislativă, nici jurisdicţională, infracţiunile cu privire la regulile de navigaţie fiind sancţionate numai de organele statelor riverane.

În raport cu competenţa, activitatea şi rolul său, Comisia Dunării este: *organ de consultare şi recomandare* în ceea ce priveşte marile lucrări în interesul navigaţiei, activitatea administraţiilor fluviale speciale, drepturile de navigaţie ce se vor percepe de la nave, precum şi costul întreţinerii căii fluviale şi al lucrărilor necesare în acest scop; *organ de informare, evidenţă, statistică şi avizare*, cu atribuţii de a publica datele statistice referitoare la navigaţia pe Dunăre, un buletin hidrologic unic, prevederi hidrologice de scurtă şi de lungă durată pentru Dunăre, precum şi lucrări de referinţă, itinerarii, hărţi de navigaţie şi atlase; *organ de studiu şi pregătire a măsurilor de uniformizare şi unificare*, care elaborează norme obligatorii, prin unificarea regulilor de supraveghere fluvială şi stabileşte un sistem uniform de amenajări al căilor navigabile pe tot parcursul fluviului şi *organ de sistematizare tehnică,* care întocmeşte planul general al lucrărilor privitoare la navigaţie.

Diferendele dintre statele riverane semnatare ale Convenţiei, în legătură cu aplicarea ei, sunt supuse unei comisii de conciliere, formată din câte un reprezentant al fiecărei părţi în litigiu, şi un membru, desemnat de preşedintele comisiei, dintre cetăţenii unui stat care nu este parte în diferend. Spre deosebire de vechile comisii - C.E.D. şi C.I.D. - care erau împuternicite cu atribuţii executive şi administrative incompatibile cu suveranitatea de stat a ţărilor riverane, Comisia Dunării are numai atribuţii de coordonare, informare reciprocă şi de executare a unor lucrări de interes comun. Comisia era compusă din reprezentanţi ai statelor dunărene: Austria, Bulgaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, România, Ungaria şi U.R.S.S.[514]. La sesiunile Comisiei sau la reuniunile de experţi ai statelor membre participau, fără drept de vot, experţi ai Ministerului de Transport al R. F. Germania. Sediul Comisiei, iniţial fixat la Galaţi[515], putea fi schimbat printr-o decizie luată cu majoritatea voturilor, ceea ce s-a şi întâmplat prin transferul său la Budapesta[516].

Printre lucrările de bază elaborate de Comisie se numără dispoziţiile fundamentale ale navigaţiei pe Dunăre, reguli privind supravegherea fluvială, sistemul de balizaj uniform pe Dunăre, recomandări privind stabilirea gabaritelor şenalului, lucrările hidrotehnice sau de altă natură, profilul în lung al Dunării, recomandări pentru unificarea regulilor vamale, sanitare, sanitar-veterinare, fitosanitare[517]

---

pavilion propriu, pe care are dreptul să-l arboreze pe localurile ei oficiale şi pe vasele proprii. Pentru exercitarea atribuţiunilor oficiale, membrii Comisiei au dreptul de a circula liber pe fluviu şi în porturi, în limita jurisdicţiei Comisiei, cu respectarea legislaţiei teritoriale.

[514] Art. 5, 6, 7, 9 din Convenţie.

[515] Art. 13 din Convenţie.

[516] *Dicţionar diplomatic*, p. 215.

[517] *Ibidem*.

www.ziuaconstanta.ro

Protocolul Adițional, la rândul său, conținea patru puncte, cu următoarele prevederi: a) constata că regimul anterior aplicat navigației pe Dunăre, cât și documentele care prevedeau înființarea acestui regim, în special Convenția semnată la Paris la 23 iulie 1921, nu mai sunt în vigoare; b) transfera către Administrația Fluvială a Dunării de Jos toate bunurile care au aparținut Comisiei Europene a Dunării; c) toate obligațiile fostei Comisii Europene a Dunării privitoare la rambursarea creditelor care îi fuseseră acordate de Franța, Marea Britanie, Rusia și alte state, s-a convenit să fie considerate stinse; d) urmau, de asemenea, să fie considerate stinse obligațiile fostei Comisii Internaționale a Dunării, obligațiile fostei Administrații a Porților de Fier și a Cataractelor, cât și garanțiile privind aceste obligații[518].

Convenția a stabilit înființarea a două administrații:

- Administrația Fluvială Specială, funcționând pe Dunărea de Jos (de la gura Canalului Sulina până la Brăila inclusiv), compusă din reprezentanții României și ai U.R.S.S. și având sediul la Galați[519];

- Administrația Fluvială Specială a Porților de Fier, funcționând pe sectorul Porților de Fier (de la Vince la Kostol pe malul drept și de la Moldova Veche la Drobeta-Turnu Severin pe malul stâng), compusă din reprezentanții României și ai Iugoslaviei și având sediul în orașele Orșova și Tekija[520].

Corpurile de piloți pe Dunărea de Jos și în sectorul Porților de Fier și reglementarea serviciului de pilotaj respectiv, în conformitate cu dispozițiile fundamentale privind navigația pe Dunăre, depind de administrațiile respective.

Din analiza Convenției de la Belgrad, rezultă că acest act internațional prezintă următoarele trăsături principale:

- asigură navigația pe Dunăre în condiții de libertate și egalitate resortisanților tuturor statelor, respectiv navelor și încărcăturii respective;

- suveranitatea statelor riverane este pe deplin promovată, acestora fiindu-le asigurată competența exclusivă de a lua parte la administrarea fluviului; a fost definitiv înlăturată ştirbirea suveranității statelor riverane, din regimul anterior, fiind totodată pe deplin garantată libertatea de navigație;

- a creat condiții colaborării între statele dunărene pe linia dezvoltării navigației internaționale;

- constituie un instrument de pace, prietenie și cooperare între popoare, în genere, și între cele din sud-estul european, în special, în domeniul navigației;

- lucrările Comisiei Dunării au învederat contribuția activă a României în promovarea principiilor suveranității și independenței, egalității în drepturi, neamestecului și avantajului reciproc. Acesta a fost și obiectivul României exprimat categoric în actul prin care aceasta a ratificat Convenția de la Belgrad. *„Dornici de a asigura libera navigație pe Dunăre, în conformitate cu interesele*

---

[518] *„Monitorul Oficial"*, nr. 253, 30 octombrie 1948.
[519] Vezi art. 20 din Convenție.
[520] Vezi art. 21 din Convenție.

www.ziuaconstanta.ro

şi drepturile suverane ale ţărilor dunărene, precum şi de a strânge legăturile economice şi culturale ale ţărilor dunărene între ele şi cu celelalte ţări..."[521].

3. *Insula Şerpilor - o concesie nejustificată a diplomaţiei româneşti. Repercusiuni asupra regimului apelor teritoriale proprii*

Insula Şerpilor[522] este una din puţinele insule ale Mării Negre şi singura situată la o depărtare mai mare de ţărm, fiind aşezată în faţa gurilor Dunării, la o distanţă de 45 kilometri NE de Sulina, pe coordonatele 45°15′ 53″ latitudine nordică şi 30°14′41″ longitudine estică[523].

Insula Şerpilor

Insula are o suprafaţă de 17 hectare, un perimetru neregulat de 1973 metri, închizând aproximativ un patrulater care prezintă o peninsulă, în colţul de nord-est al său. Latura patrulaterului, de la nord la sud, este de 440 metri, iar de

---

[521] „*Buletinul Oficial al R.P.R.*", Partea I, nr. 253, 30 octombrie 1949.

[522] În antichitate, Insula Şerpilor se numea *Leuce* (Leuke) sau *Achillea*, în onoarea lui Achille, care ar fi fost înmormântat pe această insulă, unde avea şi un templu vestit. În evul mediu se numea *Selina* sau *Cacearia* (Cazaria), *Isola Rosia*, *Nisi*, *Rubra* etc.

Începând din secolul al XV-lea a fost denumită *Phidonixi* (Phidonissi = Ophidonissi) de către greci, *Zmeinoi Ostrov* de către ruşi, *Ilan Adassî* de către turci (după 1856, când devine proprietate turcească), toate aceste denumiri însemnând în diferitele limbi acelaşi lucru, adică Insula Şerpilor.

De la 12 aprilie 1879, când insula a intrat în componenţa statului român, şi până la 4 februarie 1948 (data Protocolului româno-sovietic), ea a purtat denumirea de Insula Şerpilor, probabil traducere a denumirilor de mai sus.

[523] Vezi, pe larg, dr. Pădurean Dominuţ, *Insula Şerpilor*, Editura „Muntenia", Constanţa, 2004.

www.ziuaconstanta.ro

la vest la est de 414 metri. Distanța cea mai lungă între două puncte extreme, pe direcție aproximativă NE-SV, incluzând și peninsula, este de 662 metri[524].

Din punct de vedere *economic*, suprafața insulei, de numai 17 hectare, este prea mică pentru a fi destinată unor scopuri agricole. Economic, Insula Șerpilor nu a avut în trecut o importanță deosebită. Ea constituia un masiv calcaros stâncos, o serie de roci marine și o bună bază de pescuit. Importanța sa economică a crescut o dată cu descoperirea unor importante rezerve de petrol și gaze naturale în subsolul platoului continental din jurul insulei.

Conform art. 121 al CMB, ca insulă fără viață economică proprie, Insula Șerpilor are dreptul, totuși, la mare teritorială. Este vorba de peste 830 km pătrați, o suprafață care nu poate fi neglijată, iar faptul că zona este bogată în resurse piscicole și minerale are implicații considerabile.

Farul și radiofarul de pe insulă prezintă importanță pentru siguranța navigației în zonă.

Farul de pe Insula Șerpilor

[524] Înălțimea țărmurilor este pe alocuri de 21 metri, spre sud și est, unde acestea sunt foarte abrupte; la peninsulă înălțimea țărmului este mult mai mică (12 metri) și mai uniformă (terasă litorală). Interiorul insulei se înalță, mai mult sau mai puțin regulat, dinspre toate laturile spre centru, ajungând la aproximativ 40 metri.

Adâncimile, în jurul insulei, sunt de circa 4 metri iar spre larg ele cresc, mai accentuat spre sud și spre est. În apă, în jurul insulei, se află blocuri mai mari sau mai mici de stâncă, dintre care unele sunt submerse iar altele ies la suprafața apei. Prezența lor este mai accentuată în dreptul capurilor (colțurile patrulaterului); toate aceste blocuri provin din sfărâmarea țărmurilor sub acțiunea continuă a valurilor, ajutată și de o anumită structură petrografică a insulei.

www.ziuaconstanta.ro

Pe timpul verii, insula întruneşte condiţiile unei admirabile staţiuni balneo-climaterice, de unde şi un anume interes turistic.

Din punct de vedere *ştiinţific*, Insula Şerpilor oferă cadrul optim pentru existenţa unei staţiuni meteorologice, a unui punct de culegere a observaţiilor despre fenomenele meteo, precum şi de retransmitere a acestora.

Pe insulă s-ar putea crea şi o staţiune ornitologică, destinată realizării lucrărilor despre fauna Mării Negre şi punctelor de pasaj şi oprire a păsărilor migratoare[525].

Cu siguranţă, putem vorbi şi de o importanţă *strategică* a Insulei Şerpilor. O bază aeronavală instalată pe insulă şi dotată cu importante categorii de forţe, poate însemna o garanţie de securitate sau, dimpotrivă, un serios motiv de îngrijorare. Problema se pune diferit, după cum insula se află sau nu în componenţa statului român[526].

Căpitan-comandorul Mişu Petrovici, împreună cu un grup de marinari români, pe Insula Şerpilor

[525] Până la cel de-al doilea război mondial, numeroşi savanţi români au făcut observaţii agrogeologice, fitogeografice sau ornitologice: A. Procopianu Procopovici (1902), Gheorghe Munteanu-Murgoci (1911), P. Prodan (1923), P. Enculescu (1924) şi mai ales schiţa monografică realizată de Ion Borcea (1931).

[526] Locotenent-comandor drd. Marian Moşneagu, *Insula Şerpilor în siajul diplomaţiei româneşti*, în *Geopolitică şi istorie militară în perioada post război rece*, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 2003, p. 261-272.

www.ziuaconstanta.ro

Insula Şerpilor constituie un elocvent exemplu de încălcare a dreptului internaţional de către cei care au stăpânit sau stăpânesc pe nedrept acest teritoriu românesc. Atât timp cât, juridic, Insula Şerpilor s-a aflat între graniţele României - ţinând seama că ea a fost, dintotdeauna, un teritoriu românesc - a funcţionat forţa dreptului, iar atunci când ea s-a aflat sub turci sau ruşi a funcţionat dreptul forţei[527].

Din punct de vedere *istoric*, respectiv al apartenenţei Insulei Şerpilor la o ţară sau alta, trebuie avut în vedere că ea a urmat, de regulă, soarta gurilor Dunării.

La sfârşitul domniei lui Mircea cel Bătrân, puterea domnitorului s-a întins de-a lungul ambelor maluri ale Dunării, până la gurile acesteia şi pe coastele Mării Negre, inclusiv Insula Şerpilor.

Din unele cronici care evocă raporturile lui Ştefan cel Mare cu unele colonii greceşti situate pe coastele Mării Negre, reiese că această parte a mării era „lac moldovenesc", domnitorul stăpânind şi insula. De foarte multe ori, domnitorul a capturat, în dreptul Insulei Şerpilor, vase care duceau în robie tineri genovezi şi avuţiile prădate la Caffa.

Numeroase balade şi poezii româneşti, dar şi bulgăreşti sau ruseşti, conţin dovezi că românii au stăpânit dintotdeauna atât Dobrogea, cât şi coasta adiacentă a Mării Negre. Totodată, într-un cântec căzăcesc despre Petru Rareş, se povesteşte că acesta avea legături cu *„fraţii săi de la Dunăre/Care stăpâneau bălţile şi Marea"*.

Nicolae Iorga credea că aici, la gurile Dunării, a fost locul unde „judele" Athanaric al goţilor, înfrânt de împăratul Valens (367-389), vine pe o insulă pentru a întări, prin jurământ, un nou tratat; *„Încă o dată, Dunărea urma să fie hotărâtă prin graniţă"*[528].

În decursul secolelor al XVIII-lea şi al XIX-lea, dominaţia otomană în Dobrogea şi la Dunăre a fost afectată de războiul cu Rusia, care se afla în ascensiune spre Balcani şi Istanbul. Momente de referinţă privind această perioadă de timp le-au constituit Tratatul de la Adrianopol - 1829 şi cel de la Paris - 1856, unde se vede clar că cele două părţi (Rusia şi Imperiul Otoman) îşi disputau teritorii care nu le aparţineau. Insula Şerpilor este menţionată ca loc de amplasare a unui far. *„/.../ Prutul continuă să formeze limita ambelor imperii de la punctul unde acest râu atinge teritoriul Moldovei până la confluenţa sa cu Dunărea..."*[529].

În urma războiului Crimeii, Rusia a pierdut Delta Dunării şi partea de sud a Basarabiei. Normal, acestea ar fi trebuit să revină la vatra românească, de unde

---

[527] Colonel drd. Ion Teşa, *Insula Şerpilor. Consideraţii istorico-juridice*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", tom IV/2001, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, Constanţa, 2002, p. 273.

[528] Nicolae Iorga, *Istoria poporului român*, p. 86-89.

[529] Prof. dr. Aurelian Teodorescu, *Insula Şerpilor. Între forţa dreptului şi dreptul forţei*, http://www.tomrad.ro/iserpi/

www.ziuaconstanta.ro

fuseseră luate. Prin Protocolul[530] din 6 ianuarie 1857, Imperiul Otoman a reluat în posesia sa Delta Dunării şi Insula Şerpilor. Tratatul de la Paris, din 19 iunie 1857 a confirmat acest fapt. Poarta se obliga să întreţină un far pe Insula Şerpilor.

În 1877 (războiul ruso-româno-turc), Rusia a impus Imperiului Otoman, prin Tratatul de la San Stefano, ignorând ajutorul hotărâtor al României, ca să-i fie dat sangeacul Tulcei (districtele Chilia, Sulina, Mahmudia, Isaccea, Tulcea, Măcin, Babadag, Hârşova, Kunstendje şi Medgidia), cât şi insulele Deltei şi Insula Şerpilor. Dar Rusia, neavând intenţia să anexeze aceste teritorii, şi-a exprimat dorinţa de a le schimba cu partea din Basarabia, menţionată în Tratatul din 1856.

România a protestat, arătând că Turcia a înstrăinat ilegal gurile Dunării prin Tratatele de la Bucureşti - 1812 şi Adrianopol - 1829, care, după ce i-au fost restituite prin Pacea din 1856 (Paris), au fost smulse din nou, fără drept, prin Protocolul din 6 ianuarie 1857. Totodată, în protest, se menţiona că Rusia, prin tratatul de la San Stefano, detaşa de la Imperiul Otoman, Delta Dunării, dar nu pentru a o remite României, ci pentru a şi-o însuşi şi, mai apoi, a o schimba contra Basarabiei; *„Se poate spune, în realitate, că nu Turcia învinsă este aceea care plăteşte Imperiului rus cheltuieli de război, reprezentate prin Delta Dunării, ci România"*[531].

La Congresul de la Berlin, Rusia şi Germania au prezentat României două variante: era vorba de greaua alternativă, de a refuza retrocedarea celor trei districte din Basarabia, sau de a consimţi la acest lucru, primind în schimb o mare compensaţie teritorială şi financiară. Parlamentul României s-a situat, în unanimitate, pe o poziţie hotărâtă de a menţine integritatea teritorială a ţării şi de a nu admite nici un fel de înstrăinare, sub nici o formă şi pentru nici o compensaţie teritorială sau financiară.

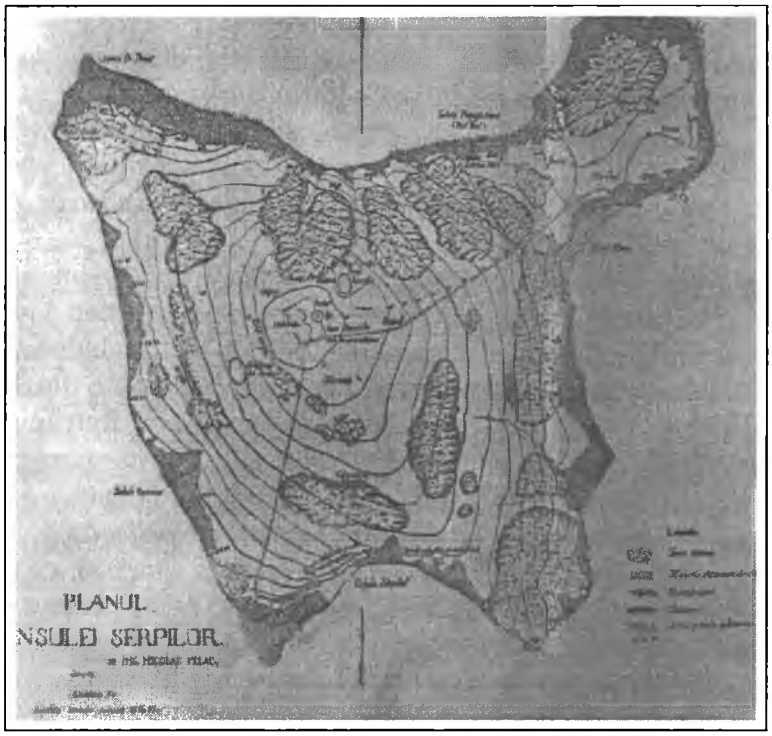
Insula Şerpilor a reintrat în juridicţia României în anul 1878, o dată cu revenirea Dobrogei în cadrul statal naţional împreună cu Delta Dunării, când teritoriul românesc a cuprins şi marea teritorială aferentă litoralului acestora. Tratatul de la Berlin din 1/13 iulie 1878 prevedea reuniunea cu România a Insulei Şerpilor, aceasta fiind luată în primire efectiv la 12 aprilie 1879. Stabilirea lăţimii mării revenite atunci teritorial la România a respectat aceleaşi reguli ca şi la vecini. Supravegherea şi paza acesteia de către organele româneşti s-a realizat treptat, concomitent cu dezvoltarea Marinei Militare, cu aderarea României la legislaţia maritimă internaţională şi cu adoptarea legislaţiei interne specifice.

---

[530] Acest Protocol reprezintă primul document de drept internaţional care se referă, în mod expres, la Insula Şerpilor.

[531] *Correspondance diplomatique* nr. 614, p. 276-284, citată de Romulus Seişanu în *„Dobrogea, gurile Dunării şi Delta Dunării"*, p. 181-182.

www.ziuaconstanta.ro



Planul Insulei Şerpilor

România a intrat în posesia mării teritoriale, corespunzătoare litoralului dobrogean între Vama Veche şi Canalul Starâi Stambul, precum şi în jurul Insulei Şerpilor, cu lăţimea de 6 Mm, care fusese stabilită anterior de cele două imperii. O dată cu revenirea Dobrogei între hotarele ţării, obligaţia de a întreţine un far pe această insulă a trecut din sarcina guvernului turc în sarcina guvernului României.

Insula Şerpilor. Vedere de ansamblu

www.ziuaconstanta.ro

La Berlin, reprezentanții României au subliniat drepturile noastre asupra Basarabiei, precum și angajamentul luat de Rusia la Livadia (1877), de a respecta „*integritatea teritorială a României*". Șeful cancelariei imperiale, Gorceakov a dat dovadă de lipsă de diplomație, răspunzând cinic: „*Este adevărat că v-am garantat la Livadia integritatea teritorială a țării dumneavoastră, dar ar fi fost absurd, desigur, ca această garanție să fie opozabilă și Rusiei*".

România a fost silită să accepte hotărârea Congresului de la Berlin, cedând Rusiei cele trei județe din sudul Basarabiei și acceptând Dobrogea. Singura dreptate făcută României cu acest prilej a fost includerea districtului Mangalia și a Insulei Șerpilor la teritoriul Dobrogei (art. 45-46 din Tratat). Ca o concluzie, neacceptând nici una din cele două alternative, România a făcut ca Europa, și nu Rusia, să-i recunoască drepturile sale legitime asupra Dobrogei, lăsând generațiilor viitoare, intact, dreptul țării asupra Basarabiei.

Ion I.C. Brătianu scria „*România n-a voit să primească Dobrogea și Insula Șerpilor de la Rusia drept compensație, ci de la Congres, ca o restabilire a unei străvechi stăpâniri și drept consacrare a unui interes european la gurile Dunării. Iar în ce privește Basarabia, a vrut să se constate că cedăm cu protestare, numai înaintea forței și a hotărârii puterilor*".

Prin actul de la 1 decembrie 1918, prin tratatele de la Paris (1919-1920), situația juridică a Insulei Șerpilor a rămas neschimbată, ea aparținând României întregite, care intrase în granițele sale firești și istorice. După realizarea României Mari, lungimea frontierei maritime a României a fost de 500,224 km, din care 80 km în jurul Insulei Șerpilor.

Tratatul de pace din 28 iunie 1919, între Puterile Aliate și Asociate cu Germania învinsă stabilea ca Dunărea Maritimă, sector în care intra și Insula Șerpilor, să se afle sub competența C.E.D. (intrând, în continuare, în hotarele României).

Conferința de la 18 august 1938 de la Sinaia a trecut sectorul Dunării Maritime, inclusiv Insula Șerpilor, sub administrația deplină a României.

Situația juridică a Insulei Șerpilor a rămas neschimbată și după ultimatumul U.R.S.S., de la 28 iunie 1940 (România a cedat forțat Basarabia, insula în discuție nefiind menționată).

Între 1 august 1941-25 august 1944, Insula Șerpilor s-a aflat în subordinea comandamentului german „Admiral Schwerzes Meer".

La 28 august 1944, un mic detașament de marinari sovietici a ocupat Insula Șerpilor, fără să întâmpine rezistență.

Tratatul de la Paris din 1947 a stabilit că frontierele României cu U.R.S.S. sunt cele fixate în 1940 (deci, Insula Șerpilor aparținea tot României). Ulterior, la 4 februarie 1948 s-a încheiat *Tratatul de prietenie, colaborare și asistență mutuală româno-sovietic*, prilej cu care s-a convenit ca părțile să procedeze la fixarea frontierelor (delimitarea și demarcarea acestora). În acest sens, la aceeași dată, a fost încheiat *Protocolul referitor la precizarea parcursului liniei frontierei de stat între Republica Populară Română și Uniunea*

www.ziuaconstanta.ro

Republicilor Sovietice Socialiste, document semnat de dr. Petru Groza şi Veaceslav Molotov, în care se specifica: „*Insula Şerpilor, situată în Marea Neagră, la răsărit de gurile Dunării, intră în componenţa U.R.S.S.*" (deci, până atunci nu intrase; apartenenţa ei la România nu fusese afectată nici de Pactul Ribbentrop-Molotov, nici de Tratatul de Pace din 1947).

În acest cadru, în cursul primei operaţiuni, delimitarea, nu au apărut probleme. Dar la demarcarea pe teren a frontierelor, mergându-se pe talvegul Braţului Chilia, la un moment dat s-a luat drept curs al braţului o porţiune care prelungea linia frontierei la sud de Insula Şerpilor, un canal, iar în procesul-verbal de descriere a traseului s-a menţionat trecerea acesteia la U.R.S.S. (la fel s-au mai pierdut şi alte câteva insuliţe pe Braţul Chilia, în zona Brăilei).

Pentru a rupe din teritoriul României Insula Şerpilor cu marea teritorială şi platoul continental aferente acesteia şi pentru ca marina militară sovietică să aibă posibilitatea să se apropie cât mai mult de gura Canalului Sulina în vederea monitorizării acestuia, în anul 1948 U.R.S.S. a impus ca linia frontierei maritime cu ţara noastră să fie proiectată iniţial pe direcţia $162^{0}40'$ până la geamandura 1438 şi apoi pe direcţia $102^{0}32'$ pe limita exterioară a apelor aferente Insulei Şerpilor, fără nici un protest din partea română. De altfel, orice opoziţie românească până în 1958, anul retragerii trupelor sovietice din România, ar fi fost greu de conceput[532].

Discuţiile ulterioare, la nivel înalt, au scos în evidenţă intenţia U.R.S.S. de a lua României Insula Şerpilor în vederea folosirii ei în scopuri strategico-militare în zonă, ca punct de supraveghere. De atunci, cartografia sovietică a menţionat insula respectivă sub jurisdicţia U.R.S.S., în timp ce cartografia românească a evitat, prin mijloace tehnice, menţionarea sa în hărţile publice. Demn de reţinut este faptul că în hărţile tipărite la Chişinău apărea această insulă, însă fără a specifica a cui este.

Ca efect al Protocolului de la Moscova, la 23 mai 1948 s-a încheiat chiar pe Insula Şerpilor un document tehnic, un proces-verbal semnat de Nickolai Pavlovici Sutov, prim-secretar la Ambasada U.R.S.S. din Bucureşti, în calitate de reprezentant al Ministerului Afacerilor Străine al U.R.S.S. şi Eduard Mezincescu, ministru plenipotenţiar, prin care s-a consemnat că „*Insula Şerpilor a fost înapoiată U.R.S.S. de către R.P. România şi încadrată în teritoriul U.R.S.S.*". Prin acest proces-verbal se corectau termenii „*în favoarea U.R.S.S.*" „menţionându-se în plus faptul că „*s-au făcut formele legale de cedare a insulei*".

O dată cu trecerea timpului a crescut şi importanţa *strategico-militară* a insulei. După ocuparea ei de către U.R.S.S., aici s-a dezvoltat o puternică bază militară, de control naval şi aerian, de apărare antiaeriană şi maritimă.

Din punct de vedere *juridic*, cele două înţelegeri bilaterale au fost şi rămân neconstituţionale. Nu se puteau ceda porţiuni din teritoriul românesc, fără

---

[532] Traian Atanasiu, Anatolie Zemba, Cornel Mihai, Vasile Grad, Gheorghe Marin, *Puterea maritimă şi diplomaţia navală*, Editura Militară, Bucureşti, 1998, p. 161-163.

www.ziuaconstanta.ro

aprobarea unui asemenea act din partea Marii Adunări Naționale a R.P.R., car nu a ratificat niciodată Protocolul după semnarea lui în 1948. Astfel de înțeleger internaționale nu intrau în vigoare de la data semnării, ci numai după ratificare lor de parlamentele părților contractante. În astfel de situație este și procesul verbal semnat la 23 mai 1948 pe Insula Șerpilor. Deci, din punct de vedere a dreptului constituțional al României, ambele documente sunt nule și neavenite.

De *jure*, Insula Șerpilor nu a fost înstrăinată, date fiind situațiil înregistrate (neratificarea protocolului de către parlamentele României ș U.R.S.S.).

Pentru a asigura un perimetru al apelor teritoriale ale U.R.S.S., la 2 noiembrie 1949, printr-un proces-verbal, s-a stabilit frontiera româno-sovietic pe Canalul Musura, aflat la vest de Brațul Chilia[533].

Membri ai Ligii Navale Române, în excursie pe Insula Șerpilor

[533] Petre Dogaru, *Insula Șerpilor în calea rechinilor*; Ediția a II-a, necenzurată și augmentat Editura Saeculum I.O. & Editura Vestala, București, 1996, p. 77-78.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul VI
ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ ÎNTRE ANII 1945 ŞI 1958

1. Formarea ofițerilor de marină

Din cauza izbucnirii celui de-al doilea război mondial, în anul 1940 au fost avansate la gradul de sublocotenent de marină două promoții: promoția 1940 A, compusă din elevii anului III şi promoția 1940 B, alcătuită din elevii anului II. În toamna aceluiaşi an, efectivele **Şcolii Navale** au fost suplimentate prin admiterea în anul I a 70 de elevi, 50 puntişti şi 20 mecanici. În 1944, în anul I au fost şcolarizați doar 30 de elevi.

Perioada războiului a influențat negativ derularea procesului de învățământ datorită materialului didactic şi mijloacelor pentru practica marinărească insuficiente, încadrării deficitare a şcolii cu profesori militari şi civili şi deselor evacuări a instituției dintr-o localitate în alta.

În anul 1941 cadrele, subunitatea de deservire şi materialele şcolii au fost evacuate în comuna Movilița, județul Constanța. În toamna aceluiaşi an, după încheierea stagiului de practică la nave, efectivele şcolii au fost readuse în oraşul Constanța.

Din cauza bombardamentelor, în luna aprilie 1944 şcoala a fost mutată pentru o lună de zile la Tariverde, județul Constanța. În luna iunie, după terminarea cursurilor şi repartizarea elevilor pentru practică la diferite unități ale Marinei Militare, o parte din cadre, împreună cu compania de gospodărire şi materialele au fost transferate la Zimnicea[534].

Conform ordinului comandantului garnizoanei Zimnicea, la 25 august 1944 Şcolile Marinei formaseră din efectivele Şcolii Navale şi ale Şcolii de Submaeştri de Marină două plutoane care, întărite cu un pluton de pionieri de marină şi un pluton de grăniceri, au acționat în oraşul Zimnicea împotriva unui detaşament german care deservea un tren de reperaj al aviației, compus din 44 de vagoane. După cinci ore de luptă, detaşamentul german a fost lichidat, acesta înregistrând cinci morți, doi răniți şi 18 prizonieri. Unitățile de marină au avut ca pierderi trei morți şi patru răniți[535].

---

[534] *Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Trecut. Prezent. Perspective*, Editura Yacht Club Român, Bucureşti, 2002, p. 53-55.

[535] A.M.R., fond Marele Stat Major, dosar nr. 2752, f. 56. *Memoriu asupra evenimentelor care au avut loc la mare şi la Dunăre de la 23 august 1944 privitoare la atitudinea forțelor Marinei Regale Române față de forțele germane*, întocmit de şeful Statului Major al Marinei, căpitan-comandorul Gheorghe Roşescu şi contrasemnat de şeful Secției Operații, locotenent-comandorul Grigore Ciolac.

www.ziuaconstanta.ro

Viitorul comandor Gheorghe Scurtu, în uniforma de elev al Şcolii Navale

În luna octombrie 1944, localul Şcolii Navale era ocupat de un Spital de campanie al Armatei a 2-a Ucraineane, iar în localul Şcolii de Submaiştri era instalată o parte din unităţile Marinei retrase din dispozitiv[536].

Începând din luna decembrie 1944, Şcoala Navală a fost dislocată de la Zimnicea la Turnu Măgurele, în cazarma „Regele Mihai I"[537].

La 1 noiembrie 1945, Şcoala Navală funcţiona cu *Şcoala Pregătitoare* (anul I Punte + anul II Punte şi Mecanici) şi *Şcoala de Aplicaţie* (ofiţerii promoţiei 1944 punte şi mecanici). Datorită reducerilor de efective impuse Marinei, la 1 mai 1945 Secţia de Rezervă a Şcolii Pregătitoare a fost desfiinţată. Astfel, elevii anului I au fost trimişi la unităţi pentru continuarea serviciului militar sau lăsaţi la vatră, potrivit contingentelor din care făceau parte, în timp ce elevii anului II au fost trimişi în concedii până la avansare care a avut loc în iulie 1945, o dată cu avansarea camarazilor activi[538].

---

[536] *Ibidem*, dosar nr. 4043, f. 85.

[537] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4453, f. 43-47. *Notă informativă asupra situaţiei şcolilor, învăţământului şi instrucţiei la data de 1 noiembrie 1945*, întocmită de şeful Secţiei V din Statul Major al Marinei.

[538] Prin Î.D. nr. 2225 din 19 iulie 1945, promoţia de ofiţeri activi a fost avansată la gradul de aspirant, iar ofiţerii de rezervă – punte şi mecanici, pe data de 10 mai 1945. A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3883, f. 2.

www.ziuaconstanta.ro

Promoția 1945 a Școlii Navale

În urma hotărârii ministrului Subsecretariatului de Stat al Marinei, care a apreciat că nevoile de încadrare cu ofițeri mecanici erau satisfăcute cu efectivele existente, anul I al Școlii Navale funcționa numai cu Secția Punte.

Pentru Școala Pregătitoare, C.Al.C.R. fixase ca efective 18 elevi în anul I și 17 elevi în anul II. În ceea ce privește efectivele Școlii de Aplicație, nu s-a fixat nici un plafon, convenindu-se ca promoțiile să se succeadă la școală cu efectivele complete, așa cum prevedeau legile în vigoare. În urma hotărârii ca anul I să funcționeze numai cu Secția Punte, s-au fixat 10 locuri vacante în școală. Examenul de admitere a avut loc la Turnu Măgurele între 22-27 septembrie 1945[539]. Dintre cei 22 de candidați prezentați la examen, au fost admiși numai 7. Ministrul S.S.M. a dispus să nu se mai țină un al doilea examen pentru ocuparea locurilor rămase vacante. La începutul anului școlar, efectivele anului II totalizau 26 elevi (din care unul, elevul Gaiu Constantin rămăsese reținut în U.R.S.S. de la 23 august 1944, de unde se va înapoia la 26 noiembrie 1945), deci cu nouă elevi mai mult decât efectivul fixat de C.Al.C.R. Întrucât, în pofida demersurilor făcute, C.Al.C.R. nu a aprobat majorarea efectivului anului II, pentru realizarea efectivelor fixate cinci elevi au fost repartizați la nave, unde au continuat pregătirea în vederea avansării în rezervă în

[539] Condițiile de admitere în Școala Navală și Școala de Submaiștri pentru anul 1945 au fost precizate prin D.M. nr. 101 și 102/1945, iar comisiile de examinare pentru concursul de admitere în cele două instituții de învățământ au fost numite prin D.M. nr. 113, respectiv D.M. 112/ 21 septembrie 1945. *Ibidem*, f. 3.

www.ziuaconstanta.ro

iunie 1946, în conformitate cu Ordinul M.St.M. nr. 838453/1945. De asemenea, a fost aprobată cererea unui elev de a repeta anul I, precum şi retragerea din şcoală a unui elev contingent 1947, respectiv a unui repetent.

La data desfiinţării Secţiilor de Rezervă, elevii anului I au fost repartizaţi la unităţi nu pentru continuarea instrucţiei iniţiată în şcoală, ci pentru satisfacerea serviciului militar, deoarece la acea dată nu existau posibilităţi pentru continuarea instrucţiei la unităţi în vederea avansării lor la gradul de aspirant în rezervă.

În urma retrocedării navelor, s-a aprobat ca elevii care au absolvit anul I rezervă să fie ambarcaţi şi să beneficieze de acelaşi regim ca elevii surplus de efectiv ai anului II activi.

Recapitulând, efectivele Şcolii Navale însumau: la Şcoala Pregătitoare 25 elevi în efectivul control şcolii (anul I - opt elevi punte, anul II - 17 elevi, nouă punte şi opt mecanici), nouă elevi mecanici anul II în efectivul control al navelor şi un elev în U.R.S.S., iar la Şcoala de Aplicaţie, 42 de ofiţeri elevi (36 punte şi şase mecanici).

Practica de vară a fost executată de către Secţia Punte la Snagov şi Batalionul Geniu Marină, iar de către Secţia Mecanici, la Arsenalul Marinei.

Noul an şcolar a început la 15 octombrie 1945, perioada 15 octombrie-5 noiembrie fiind afectată exclusiv instrucţiei de infanterie, iar perioada 5 noiembrie 1945-15 iunie 1946 cursurilor teoretice.

Promoţia de ofiţeri 1942 a început cursurile Şcolii de Aplicaţie la 10 iulie şi le-a încheiat la 15 februarie 1946, la 1 martie 1946 urmând să fie chemată la şcoală promoţia 1943.

Normele pentru organizarea şi desfăşurarea învăţământului au fost stabilite prin *Directiva de instrucţie* trimisă la 15 octombrie. Până la apariţia unui nou regulament, prin această directivă s-a căutat să se suplinească lipsurile regulamentului în vigoare, care nu conţinea nici un element referitor la doctrina şcolară. Noile programe analitice şi Planul de instrucţie au fost prezentate St.M.M. la 5 noiembrie 1945 de către comandantul şcolii. Principiile care urmau să stea la baza noului regulament fuseseră definitivate şi urmau să fie supuse aprobării Comitetului Marinei, în prima sa şedinţă.

La 16 octombrie 1945, comandantul şcolii s-a prezentat personal la St.M.M., solicitând completarea încadrării cu şase ofiţeri (un inginer electromecanic, un inginer constructor, un artilerist, un torpilor, un infanterist şi un profesor de limba rusă), doi dactilografi şi un desenator. De asemenea, a solicitat dotarea şcolii cu un autobuz, aparate de radio, pompă de apă, mobilier pentru cazinou şi lămpi Petromax. Conform hotărârii ministrului S.S.M., cererile au fost repartizate serviciilor specializate din S.S.M. pentru soluţionare[540].

---

[540] În luna octombrie 1945 au fost emise D.M. nr. 119/1945 referitoare la numirea comisiei de verificare a Laboratorului de chimie al Şcolii Navale, D.M. nr. 128/1945 referitoare la trecerea la timp a elevilor din Şcoala Navală şi Şcoala de Submaeştri care se încadrează în instrucţiunile M.St.M. nr. 838 953/1945 şi D.M. nr. 130/1945 referitoare la admiterea în anul I la Şcoala Navală a elevilor declaraţi reuşiţi (*Ibidem*, f. 4).

www.ziuaconstanta.ro

Pentru cursurile cu un număr redus de ore, s-a aprobat deplasarea la Turnu Măgurele a următorilor ofițeri din St.M.M.: căpitan-comandorul Ion Bănică (Aviație), locotenent-comandor Grigore Ciolac (Submarine) și locotenent-comandor Gheorghe Sârbu (Materiale-Transmisiuni)[541].

În luna martie 1946 s-au emis următoarele Decizii Ministeriale de către S.S.M. vizând învățământul militar de marină: nr. 197/7 martie 1946 de numire a comisiei de examinare pentru trei elevi din Școala Navală, întorși din prizonierat din Germania; nr. 198/7 martie 1946 de numire a profesorilor de cultură marinărească pe anul școlar 1945/1946 la I.T.N.M.; nr. 199/7 martie 1946 pentru asimilarea la gradul de plutonier major șef a celor trei elevi întorși din Germania care au dat examenul de aspiranți; nr. 203/14 martie 1946 pentru eliminarea a patru elevi din Școala de Submaeștri, anul I; nr. 204/14 martie 1946 privitor la majorarea burselor studenților civili bursieri ai Marinei Regale și care urmau Școala Politehnică din București; nr. 209/21 martie 1946 privitoare la completarea de profesori la Școala de Submaeștri; nr. 210/26 martie 1946 privitoare la eliminarea din I.T.M.N. a elevului Luigi Giurgea, respectiv nr. 213/1946 privitoare la acordarea unei indemnizații de 40 000 lei lunar pentru practica de vară a ofițerilor de la Politehnică[542].

Prin D.M. nr. 23/17 iunie 1946, s-au stabilit data și componența comisiei care va examina în vederea avansării, elevii anului II ai Școlii Navale și Școlii de Submaeștri, redistribuiți la unități în luna octombrie 1945 ca fiind surplus de efectiv la școli, precum și a elevilor absolvenți ai anului I ai Școlii Navale, Secția Rezervă, mutați la unități în luna mai 1945 în urma desființării acestei secții. Prin D.M. nr. 30/1946 s-a fixat data și comisia de examinare a elevilor anului II al Școlii Navale în vederea avansării la gradul de aspirant.

La 14 iulie 1946, la Turnu Severin a avut loc solemnitatea înălțării la gradul de aspirant a celor 17 elevi ai promoției 1946 „Înfrățirea". Cu acest prilej, amiralul Petre Bărbuneanu menționa: „*Marina pășind pe calea democrației, vă încredințează vouă viitorul ei, vă primește cu dragoste și vă urmărește cu credință, iar voi să dovediți prin munca voastră față de ea că sunteți demni să vă mândriți cu această încredere*"[543].

Alăturat unei Note adresate ministrului subsecretar de stat al Marinei, șeful Secției a V-a din St.M.M., locotenent-comandorul Ioan Gafta avansa, la sfârșitul lunii august 1946, proiectele deciziilor ministeriale de admitere în cele două școli, întocmite după criteriile generale ale D.M. nr. 1020 a Ministerului de Război care prevedea, printre altele, și faptul că la concursul de admitere în școlile militare se primesc numai bacalaureații liceelor militare și civile sau ai liceelor comerciale (art. 2, pct. 1). În plus, în Regulamentul pentru Școala de Ofițeri de Marină (punte și mecanici, activi și de rezervă), ediția 1935, încă în vigoare, se prevedea că sunt admiși la examenul de intrare în școală, pentru

---

[541] În luna decembrie 1945, a fost emisă D.M. nr. 159/1945 referitoare la numirea de profesori și ajutori de profesori la Școala Navală (*Ibidem*, f. 5).
[542] Idem, dosar nr. 3883, f. 8-9.
[543] „*Marina Nouă*", Anul II, nr. 30, 19 iulie 1946, p.1.

www.ziuaconstanta.ro

Secţia Mecanici, printre alţii, şi absolvenţii şcolilor superioare de arte şi meserii şi şcolilor de conductori tehnici, de specialitate mecanici şi electricieni, după satisfacerea serviciului de trei ani în Marină (art. 10, al. b, pct. g şi h)[544].

În conformitate cu D.M. nr. 41 din 31 august 1946, publicată în „Monitorul Oficial" nr. 205 din 5 septembrie 1946[545], între 20-30 septembrie 1946, la Şcoala Navală s-a desfăşurat examenul de admitere în anul I al Şcolii Pregătitoare de ofiţeri, Secţia Punte şi Mecanici[546]. Comisia de examinare a celor 50 de candidaţi înscrişi iniţial, instituită prin D.M. nr. 46 din 9 septembrie 1946, a fost alcătuită din comandorul Eugen Săvulescu - preşedinte, căpitan-comandorul Theodor Antonescu, comandantul Şcolii Navale, profesorul Eugen Bălăbănescu, director de studii, profesorul Octav Alexandrescu, căpitan-comandorul ing. Constantin Crăciuneanu, locotenent-comandorul mecanic Constantin Lungeanu, căpitanul Călin Bursan, comandant secund E.C.P. şi locotenentul Petre Mureşanu, secretar[547]. La Secţia Punte au fost ocupate opt din cele 12 locuri disponibile, iar la Secţia Mecanici, au fost ocupate toate cele şase locuri scoase la concurs[548]. Pentru cele patru locuri rămase disponibile la Secţia Punte, s-a aprobat organizarea unui nou concurs la 21 octombrie 1946. Comisia de examinare, instituită prin D.M. nr. 56 din 17 octombrie 1946, l-a avut ca preşedinte pe căpitan-comandorul Ioan Cristescu[549].

Elevii reuşiţi în anul I la ambele secţii s-au prezentat la şcoală la data de 10 octombrie, pentru ca între 12-30 octombrie 1946 să execute instrucţie de infanterie la Batalionul Mixt Marină Călăraşi. Elevii anului II au fost debarcaţi de pe nava-şcoală „MIRCEA" la data de 30 septembrie, pentru a beneficia de concediu de odihnă toată luna octombrie.

La data de 1 noiembrie 1946, elevii anilor I şi II, Secţiile Punte şi Mecanici ai Şcolii Pregătitoare de Ofiţeri au început cursurile în localul Şcolii Navale din Turnu Măgurele. Şcoala de Aplicaţie pentru promoţia de ofiţeri 1945 a fost amânată cu un an, urmând să înceapă în toamna anului 1947.

Concomitent cu examenul de la Şcoala Navală s-a desfăşurat examenul de admitere şi la Şcoala Submaeştri, unde s-au ocupat toate cele şapte locuri disponibile de la Secţia Punte, respectiv cinci de la Secţia Mecanici. Prezentarea

---

[544] A.M.R., dosar nr. 4455, f. 167-168. *Notă pentru Dl. ministru Subsecretar de Stat al Marinei nr. 50537 din 29 august 1946.*

[545] *Ibidem*, f. 278. *Referatul nr. 50 876 din 29 octombrie 1946 al şefului St.M.M. din S.S.M.*

[546] Prin *Referatul nr. 50 548 din 2 septembrie 1946*, întocmit de şeful Secţiei a V-a, locotenent-comandorul Ioan Gafta din St.M.M., amiralul Petre Bărbuneanu a aprobat echilibrarea locurilor în anii I şi II ai Şcolii Navale, prin disponibilizarea a numai 18 locuri (12 Punte şi 6 Mecanici) pentru anul şcolar 1946/1947, iar pentru Şcoala de Submaeştri, 12 locuri (7 Punte şi 5 Mecanici) (*Ibidem*, f. 124).

[547] *Ibidem*, f. 194. *Procesul verbal al Comisiei de examinare* din Şcoala Navală, încheiat la 29 septembrie, la Turnu Măgurele.

[548] *Situaţia nr. 50 775/ 8 octombrie 1946* înaintată de şeful Statului Major al Marinei, comandorul Eugen Săvulescu, C.A.C.R. la data de 22 octombrie 1946 (A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4452, f. 182).

[549] *Ibidem*, f. 243. *Procesul verbal al Comisiei de examinare*, încheiat la 26 octombrie 1946, la Şcoala Navală Turnu Măgurele.

www.ziuaconstanta.ro

la şcoală, perioada şi locul de instrucţie, începerea cursurilor, practica şi concediul elevilor din anii II şi III sunt similare celor ale Şcolii Navale.

Date fiind condiţiile grele în care au funcţionat Şcolile Marinei în ultimii ani, cu un material de instrucţie insuficient şi o încadrare sub nevoile normale, s-a constatat că pregătirea ultimelor promoţii de ofiţeri lăsa mult de dorit. În aceste condiţii, având nava-şcoală „MIRCEA"[550] precum şi celelalte nave pe care aceşti ofiţeri puteau fi ambarcaţi, s-a hotărât ca instrucţia lor să fie desăvârşită prin stagii[551]. De asemenea, pentru submaiştrii militari de marină promoţia 1 noiembrie 1945, declaraţi absolvenţi ai şcolii după numai 2 ani de şcolarizare în loc de 3 ani, s-a hotărât ca aceştia să urmeze un curs complementar, la Şcoala de Submaiştri, împreună şi în aceleaşi condiţii cu elevii anului III. Cursul era facultativ şi a început la 1 noiembrie 1946[552].

Recent înfiinţat, Inspectoratul Marinei Regale avea printre preocupările sale şi satisfacerea nevoilor unei bune funcţionări a învăţământului militar de marină în cadrul celor trei instituţii ale sale, mutarea Şcolii Navale şi a Şcolii de Submaeştri de la Turnu Măgurele la Constanţa, în cursul verii anului 1947, precum şi întocmirea proiectului de buget pe exerciţiul 1947-1948 pentru „Diurne profesori la Şcolile Marinei".[553] Contraamiralul N.T. Cristescu, inspectorul Marinei Regale, sesiza faptul că funcţionarea Şcolilor Marinei la Turnu Măgurele întâmpina mari greutăţi din cauza imposibilităţii de încadrare cu ofiţeri-profesori şi a localului, impropriu pentru cazarea elevilor şi desfăşurarea

---

[550] Conform *Referatului nr. 50 330 din 8 iulie 1946* întocmit de şeful Secţiei a V-a din St.M.M., căpitan-comandorul T.S. Antonescu, în urma controlului de instrucţie executat între 2-5 iulie 1946 la unităţile Comandamentului Maritim şi Fluvial, dificultăţile principale în desfăşurarea programului de instrucţie a elevilor la bordul navei-şcoală „MIRCEA" se datorau slabei încadrări a navei, care dispunea doar de 3 ofiţeri, 4 maiştri (din care doi maiştri de punte solicitaseră trecerea în cadrul disponibil) şi 28 grade inferioare. În aceste condiţii şi faţă de faptul că personalul detaşat de Şcoala Navală şi Şcoala de Submaeştri era foarte redus (trei ofiţeri), instrucţia şi administraţia se făceau foarte greu. Ca urmare, nava-şcoală „MIRCEA" solicita suplimentarea personalului detaşat de şcoli cu încă doi ofiţeri instructori, un subofiţer pentru Serviciul însărcinat administrativ şi trei grade inferioare (*Ibidem*, dosar nr. 4453, f. 49)

[551] Cursul pentru completarea cunoştinţelor aspiranţilor mecanici, promoţia 1946, s-a desfăşurat în perioada 4 octombrie 1946-1 aprilie 1947, la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI" din cadrul Grupului Navelor în Reparaţie Galaţi, în conformitate cu Ordinul St.M.M. nr. 50 598 din 4 septembrie 1946. Cursul condus de locotenent-comandorul mecanic Ciobanu Dumitru a fost urmat de aspiranţii mecanici Alexandrescu St. Marin, Cruceru Gh. Ştefan, Rohrman Th. Gheorghe, Vârgolici St. Olivian şi Brătăşanu D. Gheorghe, ultimul fiind arestat după ce a împuşcat un om pe timpul unei misiuni la o secţie de votare, la 18 noiembrie 1946. A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4452, f. 208-209. *Dare de seamă asupra desfăşurării cursului de completarea cunoştinţelor pentru aspiranţi mecanici, promoţia 1946, la Grupul Navelor în Reparaţie Galaţi*, întocmită de inspectorul Marinei Regale, contraamiralul N.T. Cristescu şi contrasemnată de şeful de stat major al Inspectoratului Marinei Regale, locotenent-comandorul Gafta Ioan. *Ibidem*, f. 204. *Dare de seamă* întocmită de directorul cursului, locotenent-comandor Ciobanu.

[552] *Ibidem*, f. 183.

[553] După încetarea activităţii S.S.M, sub efectul Legii nr. 946 din 30 noiembrie 1946, noile organe de conducere ale Marinei au devenit Inspectoratul, Comandamentul şi Direcţia Marinei.

www.ziuaconstanta.ro

cursurilor[554]. La 15 decembrie 1946, efectivele de elevi care frecventau Şcolile Marinei se cifrau la 98, dintre care: 27 la Şcoala Navală (21 punte + 6 mecanici); 40 la Şcoala de Submaeştri (21 punte + 19 mecanici) şi 31 la I.T.N.M., pe lângă Şcoala Politehnică Bucureşti (29 la Electromecanică, unul la Chimie Industrială şi unul la Construcţii)[555]. În cadrul Secţiei a III-a din Subsecretariatul de Stat al Marinei funcţiona Biroul Şcoli care ţinea evidenţa situaţiei şcolare a elevilor din Şcoala Navală (activi şi rezervă), Şcoala Submaeştri de Marină (activi şi rezervă), Institutul Tehnic Naval Militar, Şcoala Politehnică (ofiţeri bursieri ai Marinei, ofiţeri care urmează cursurile pe cont propriu, studenţi civili bursieri ai Marinei şi ofiţeri la Secţia Radio), Şcoala de Subofiţeri Grăniceri ai Marinei, Şcoli de specializare (gagişti, bucătari etc.). De asemenea, acest Birou rezolva problemele legate de încadrarea cu profesori militari şi civili şi elaborarea deciziilor ministeriale referitoare la primiri/îndepărtări din şcoli, concedii de studii, burse, taxe şcolare, indemnizaţii pentru rechizite[556].

În conformitate cu Ordinul Ministerului de Război, Direcţia Subzistenţele Armatei nr. 32250/1947, cu începere de la 1 februarie 1947 hrana trupei şi a elevilor s-a făcut pe bază de raţii, în funcţie de valoarea calorică a acestora şi nu de alocaţia în bani ca până atunci. Astfel, valoarea calorică a raţiei zilnice pentru elevi a fost fixată la 2 800 calorii, iar alocaţia de întreţinere pentru elevi s-a mărit la 700 lei[557].

La 1 iulie 1947 la Turnu Măgurele a avut loc solemnitatea înaintării în grad a noii promoţii. Şeful promoţiei a fost aspirantul Victor Pavica[558].

În baza dispoziţiilor eşaloanelor superioare, de la 1 septembrie 1947 efectivele şcolii au revenit la Constanţa[559]. Întrucât localul şcolii fusese ocupat de trupele sovietice, comanda şi serviciile instituţiei au funcţionat în clădirea Bursei din port, iar activitatea didactică s-a desfăşurat la bordul navei-şcoală „MIRCEA". Într-o adresă către Direcţia Porturilor Maritime din 7 august 1947, căpitan-comandorul Ion Stoian, comandantul Şcolilor Marinei, argumenta decizia C.M.R., de acord cu C.Al.C.R. Secţia Marinei şi cu aprobarea ministrului Apărării Naţionale, ca fiind determinată de următorii factori:

- *asigurarea instrucţiei profesionale şi educaţiei spre a forma din elevi buni ofiţeri şi maiştri, ştiind că ei vor forma cadrele de mâine ale Marinei*

---

[554] A.M.R., dosar nr. 4453, f. 105-106. *Memoriu asupra Ordinului nr. 30 504 din 9 ianuarie 1947 al Ministerului de Război.Secretariatul General Tehnic*, întocmit la 13 ianuarie 1947 de inspectorul Marinei, contraamiralul N.T. Cristescu şi contrasemnat de şeful de stat major, locotenent-comandorul Costea Gheorghe.

[555] Idem, dosar nr. 4454, f. 126. *Situaţie numerică de efectivele de elevi aflaţi la Şcolile Marinei la data de 15 decembrie 1946*, întocmită de locotenent-comandorul Gafta Ioan, şeful Biroului 3 Şcoli din Inspectoratul Marinei Regale.

[556] Idem, dosar nr. 3022, f. 121.

[557] Idem, fond C.M.M., dosar nr. 6/1947-1948, f. 40.

[558] *„Marina Nouă"*, Anul III, nr. 75, sâmbătă, 5 iulie 1947, p. 1.

[559] Conform *Monografiei Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Tradiţii, prezent, perspective.* Ediţia a II-a, coordonator: prof. univ. dr. Ion Bitoleanu, Editura „Muntenia", Constanţa, 1997, p. 51.

www.ziuaconstanta.ro

democrate. Ori, la Turnu Măgurele, din cauza mediului neprielnic, din cauza lipsei de profesori, atât militari cât şi civili, acest deziderat nu poate fi îndeplinit;

- factorul moral care formează tăria unei armate democrate constituie una din grijile noastre de toate zilele;

- elevii care îmbrăţişează cariera de marinar şi care vin cu entuziasm şi cu dragoste pentru marină se văd plantaţi la Turnu Măgurele, într-o garnizoană în care marea, navele, materialul şi mediul marinăresc îl văd doar în tablouri şi planşe şi li se expun în clase închise, de către profesori;

- la ridicarea moralului elevilor va contribui în mare măsură ţinerea lor într-un mediu corespunzător pregătirii pentru care sunt destinaţi. La Turnu Măgurele lipsa mediului prielnic, lipsa profesorilor şi lipsa materialului, care toate contribuie în egală măsură la instrucţia şi educaţia elevilor au dat rezultate cu totul nesatisfăcătoare.

Greutăţile care ne stau în faţă pentru mutarea Şcolilor sunt mari, din lipsă de local propriu, care este ocupat în prezent de trupele sovietice şi de locuinţe pentru personal. Aceste greutăţi sperăm că vor fi învinse dacă vom găsi înţelegerea şi concursul autorităţilor constănţene.

Facem deci un călduros apel la dumneavoastră pentru a ne pune la dispoziţie, pe timp limitat, cele două săli mari şi camerele de la etajul I din localul Bursei Noi, în care Şcolile Marinei ar putea instala parte din serviciile lor[560].

În urma convorbirilor purtate cu căpitan-comandorul Ion Stoian, s-a stabilit ca birourile serviciilor Şcolii Navale să fie instalate în cele 19 încăperi de la etajul II al clădirii Bursa Nouă din portul Constanţa, întrucât D.P.M. nu dispunea de nici o încăpere în Gara Maritimă[561].

Încăperile ocupate de Şcoala Navală în localul Bursei Noi au fost eliberate la 15 aprilie 1948[562].

Şcoala Navală a început cursurile în ziua de 3 noiembrie 1947, la bordul navei-şcoală „MIRCEA", cu anul II punte (9 elevi) şi anul II mecanici (4 elevi), după programul ordonat de C.M.M. cu nr. 32 137 din 1 noiembrie 1947 şi cu programele analitice vechi, încă în vigoare la acea dată. Cursurile s-au desfăşurat fără întrerupere până la 19 decembrie 1947 inclusiv, dată la care a început concediul de Crăciun. La 8 ianuarie 1948, cursurile au reînceput cu anul II, punte şi mecanici, cât şi cu anul I punte (46 elevi), care urmase între 15 noiembrie-19 decembrie 1947 un curs comun de pregătire educativă şi militară la Şcoala de Ofiţeri şi Subofiţeri de Infanterie şi Administraţie din Sibiu.

Cursurile s-au desfăşurat în conformitate cu *Directiva pentru funcţionarea Şcolilor Militare de Ofiţeri şi Subofiţeri Activi* apărută la 30 decembrie 1947 şi după programe analitice noi, întocmite în conformitate cu

---

[560] D.J.A.N. Constanţa, fond D.N.M., dosar nr. 25/1947, f. 35.

[561] *Ibidem*, f. 37. Până în anul 1944, Căpitănia Portului Constanţa a funcţionat în 5 camere din etajul I, aripa de Sud, a Gării Maritime. La 10 septembrie 1945, întreaga aripă de Sud a fost închiriată Societăţii SOVROMTRANSPORT.

[562] *Ibidem*, f. 49.

www.ziuaconstanta.ro

principiile şi instrucţiunile acestei directive, care prevedea durata anului şcolar pentru anul II până la 10 august 1948 iar pentru anul I până la 1 noiembrie 1948. Desfăşurarea învăţământului după noua Directivă a durat până la 22 februarie 1948, când în urma Ordinului M.A.N. Direcţia Învăţământului Militar nr. 143014 din 17 februarie 1948, programul de învăţământ a suferit serioase modificări datorită scurtării duratei anului II numai până la 26 aprilie şi schimbării survenite în perioada de practică a anului I. Din această cauză, la anul II s-au redus şi chiar suprimat unele cursuri auxiliare şi de cultură generală, destul de importante pentru specificul Marinei, în ideea de a asigura realizarea cât mai completă a programului analitic de la cursurile de specialitate şi de educaţie. Ulterior, prin Ordinul M.A.N. Direcţia Învăţământului Militar nr. C/1177 din 15 aprilie 1948, durata cursurilor anului II a fost micşorată cu încă o săptămână, adică până la 19 aprilie 1948.

În ziua de 11 ianuarie 1948, la ora 11.30, în sala de mese a Căminului Muncitorilor din portul Constanţa a avut loc un miting prin care s-a sărbătorit începerea cursurilor Anului I al Şcolii Navale. Anul I era format din elevi, proveniţi în marea lor majoritate din rândurile clasei muncitoare, *„lucru ce nu se putea vedea decât într-o ţară democrată în care toţi cetăţenii au drepturi egale. Anul acesta este primul an în care intră prima promoţie de elevi căliţi în spiritul democratic al Republicii Populare Române"*[563].

În ziua de 4 martie 1948 s-a prezentat la Şcoala Navală un grup de 7 elevi selecţionaţi din Şcoala de Subofiţeri de Educaţie şi trimişi Şcolii Navale pentru a deveni ofiţeri de marină. Întrucât pregătirea lor şcolară era foarte redusă, studiile lor mergând de la 5 clase primare până la 3 clase industriale curs seral sau Şcoala de cântăreţi bisericeşti, ei nu ar fi putut face faţă cursurilor tehnice specifice Marinei. De aceea, s-a înfiinţat pentru ei un curs special de pregătire generală, care a început la 8 martie şi a durat până la 25 aprilie, când s-a desfiinţat prin mutarea elevilor la Şcoala de Ofiţeri de Infanterie, conform propunerilor Şcolii Navale.

Între 27-30 martie 1948, cursurile Şcolii Navale au fost întrerupte, ofiţerii şi elevii formând gărzile care au păzit localurile secţiilor de vot din judeţul Constanţa şi alte judeţe.

Între 21-25 aprilie a avut loc examenul de absolvire al Şcolii Navale cu elevii anului II punte şi mecanici. Au fost declaraţi absolvenţi toţi cei 13 elevi care au fost avansaţi în ziua de 30 aprilie 1948 şi repartizaţi la Regimentul de Artilerie Marină şi Batalionul Geniu Marină.

În ziua de 30 aprilie 1948, Şcoala Navală s-a mutat de la nava-şcoală „MIRCEA" în localul fostei Şcoli de Submaiştri din str. Mircea cel Bătrân.

Cursurile anului I punte şi mecanici au continuat să funcţioneze normal, cu o singură întrerupere în zilele de 1-4 mai, până la 30 iunie, când elevii au plecat într-un concediu de 20 zile.

---

[563] *Începerea cursurilor Anului I la Şcoala Navală*, în *„Marina Nouă"*, Anul IV, nr. 107, sâmbătă, 24 ianuarie 1948, p. 3.

www.ziuaconstanta.ro

Şcoala Navală avea un efectiv de 52 elevi, 43 la anul I punte şi 9 la anul I mecanici.

Predarea cursurilor a fost asigurată de ofiţeri şi profesori civili din cadre şi din afara cadrelor, greutatea căzând asupra celor din cadre, deşi şcoala a fost slab încadrată atât numerici cât şi calitativ, iar personalul din cadre a trebuit să asigure şi buna funcţionare a birourilor şi serviciilor, în plină mutare de la Turnu Măgurele la Constanţa, iniţial la nava-şcoală „MIRCEA"[564] şi localul Bursei, apoi în localul fostei Şcoli de Submaiştri[565].

La 1 iulie 1948, Şcoala Navală era încadrată cu 17 ofiţeri, din care cinci în aparatul politic, dintr-un necesar de 25, 11 maiştri faţă de 15 necesar, un subofiţer din şase şi şapte funcţionari civili, din care doi profesori civili, faţă de 18 necesari[566].

Lipsa cursurilor şi a manualelor tipărite chiar la unele materii de specialitate a îngeunat mult asimilarea cunoştinţelor. Pentru remedierea acestui neajuns, s-a căutat pe cât a fost posibil ca profesorii să predea lecţiile scrise înainte de oră.

Lipsa în şcoală a materialului de artilerie, mine, torpile, electricitate şi maşini marine, pe care să se facă lecţiile în mod practic-intuitiv, a dăunat iarăşi mult învăţământului. De asemenea, s-a simţit lipsa materialului de navigaţie (efemeride, table nautice etc) cu care să se facă calcule reale bazate pe observaţii personale. Lipsa terenurilor proprii de instrucţie şi sport şi a unui poligon de tragere modern a dăunat iarăşi bunului mers al instrucţiei. Lipsa ofiţerilor specializaţi, îndeosebi în Artilerie şi Electricitate-T.F.S.-Radio a fost semnalată de şcoală autorităţilor superioare, propunându-se reînfiinţarea centrelor de instrucţie şi a şcolilor de specializare.

În anul 1948, învăţământul militar de marină, desfăşurat întrunit în localul Şcolii de Maiştri din str. Mircea cel Bătrân, nu a depins cu nimic de Marină, aceasta fiind întrebuinţată numai la asigurarea nevoilor materiale şi de cadre pentru şcolile sale[567]. Cu toate acestea, Marina a semnalat forurilor superioare deficienţele şi ineficienţa subordonării acestora Direcţiei Învăţământului din M.Ap.N., în aceleaşi condiţii cu cele ale Armatei de Uscat. Emil Bodnăraş, ministrul Apărării Naţionale, a ordonat o mai bună selecţionare a elementelor care se introduc în Şcolile Marinei, precum şi un tratament aparte pentru aceste şcoli (organizare pe 3 ani, prioritate pentru cursurile tehnice etc.). Urmarea acestor disfuncţionalităţi rezidă în faptul că promoţia 1948 trimisă la

---

[564] Pentru a putea funcţiona la navă, cele trei cazărmi au fost împărţite în şase săli de clasă prin pereţi de scânduri care, deşi dubli, nu puteau oferi o etanşare fonică completă. Mai mult, zgomotul continuu al motoarelor care asigurau iluminatul şi al lucrărilor care se executau la bordul navei producea nervozitate şi diminuarea atenţiei, iar aerul tare de mare şi legănatul continuu al navei producea o stare de oboseală nefavorabilă studiului.

[565] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2403, f. 383-384. *Dare de seamă asupra perioadei teoretico-aplicativă. 1 noiembrie 1947-30 iunie 1948.*

[566] *Ibidem*, f. 385.

[567] Idem, fond 1683, dosar nr. 3196, f. 13-14. *Bilanţul activităţii Marinei Militare pe anul 1948*, semnat de comandantul Marinei Militare, comandorul Ioan Cristescu.

www.ziuaconstanta.ro

unități nu corespundea ca instructori și nu putea fi utilizată în serviciu pe mare, necesitatea unei munci asidue pentru refacerea unei instruiri greșite și completarea unei formări incomplete și fără o bază solidă de pornire, respectiv înjumătățirea anului II în decurs de un an prin renunțarea unor elevi, eliminarea altora și înregistrarea a 17 repetenți la finele anului I.

În conformitate cu prevederile Ordinului M.Ap.N. nr. 1430/416 din 28 martie 1948, școlile Marinei au fost unificate sub denumirea de **Școala Navală** și **Școala de Submaiștri**, pentru ca din noiembrie 1948, sub noua denumire de **Școlile Marinei Militare,** să regăsim *Școala de Ofițeri* (cu specialitățile punte și tehnici, fiecare având o secție pregătitoare și una specială) și *Școala de Maiștri Tehnici* (cu specialitățile timonieri, tunari și minieri-dragori). Din toamna anului 1948, școala va pregăti ofițeri și pentru Marina grănicerească[568].

La 6 octombrie 1948 s-a încheiat examenul de admitere în Școala de Ofițeri a primei serii de candidați, cei proveniți din unități. Din totalul de 315 candidați înscriși, au obținut media de admitere 115 (64 punte și 51 tehnici). La 10 octombrie s-a încheiat examenul de admitere a celei de-a doua serii de candidați, cei proveniți din câmpul muncii. Din cei 294 de candidați înscriși, au obținut medii de admitere 126 (91 punte și 35 tehnici).

La 8 octombrie s-a încheiat examenul de ofițeri al maiștrilor și subofițerilor care au urmat Cursul pregătitor. Comisia de examen a fost prezidată de comandorul Emil Grecescu, comandantul Forțelor Navale. Între 20-29 octombrie 1948 a avut loc examenul de admitere în Școala de Maiștri (specialitățile timonieri, tunari, minieri, dragori). Președintele comisiei a fost căpitan-comandorul Nicolae Mosor. Din cei 161 de candidați, au obținut media de admitere 119.

La 20 octombrie, jumătate dintre elevii puntiști au trecut de la Regimentul 1 Artilerie de Coastă la Grupul Navelor de Mare, iar elevii mecanici au trecut de la canoniere, la escortorul „ZMEUL".

Între 8-14 noiembrie s-a desfășurat examenul de sfârșit de an al elevilor de anul I punte și tehnici. Au trecut în anul II 27 elevi punte și 7 elevi tehnici. Cei căzuți la examen au fost repartizați la unități pentru completarea stagiului militar. Din situația trimisă la 12 noiembrie de Direcția Învățământului Militar din M.Ap.N. rezultă că în urma examenelor ținute în luna octombrie au fost admiși în Școlile Marinei Militare 83 elevi anul I punte și 19 elevi anul II tehnici la Școala Pregătitoare de Ofițeri, respectiv 75 elevi la Școala de Maiștri Tehnici.

La 15 noiembrie 1948 s-au deschis cursurile cu cele trei școli: Școala de Maiștri Tehnici - 75 elevi; Școala Pregătitoare de Ofițeri - 136 elevi și Școala Specială, promoția 1945 - 18 elevi.

La 28 noiembrie a avut loc deschiderea festivă a noului an de învățământ în prezența generalului-locotenent Paul Alexiu, reprezentantul M.Ap.N., căpitanului de rangul 1 Briuhanov, atașatul naval al U.R.S.S., comandorului

---

[568] *Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân"*, p. 52.

www.ziuaconstanta.ro

Ioan Cristescu, comandantul Marinei Militare şi a colonelului Stan Minea, delegatul D.S.P.A.

Printre Sarcinile generale repartizate tuturor unităţilor şi marilor unităţi la Conferinţa desfăşurată la C.M.M. între 21-23 ianuarie 1949, *cu aplicare imediată şi continuă* se afla şi obligaţia de a se ajuta Şcolile Marinei cu profesori pe tot timpul cursurilor, unităţile facilitând ofiţerilor profesori afară din cadre prezenţa la cursuri, aceştia trebuind să-şi dea tot interesul şi să nu absenteze de la orele afectate[569].

La începutul anului 1949, Şcolile Marinei Militare au revenit în subordinea C.M.M., funcţionând ca o simplă unitate în localul Şcolii de Maiştri de Marină şi la nava-şcoală „MIRCEA".

În anul 1948 în şcoală au luat fiinţă organizaţiile de partid, iar la 14 martie 1949 a fost înfiinţată *Uniunea Tineretului Muncitor* din armată, care prin structurile sale a dirijat educaţia tinerilor în spiritul servilismului nețărmurit faţă de Uniunea Sovietică.

Între 20-27 aprilie a avut loc la Şcolile Marinei Militare examenul de absolvire a anului II, punte şi tehnici, din Şcoala Pregătitoare de Ofiţeri. Prin Decretul nr. 474 din 6 mai 1949, la 9 mai au fost avansaţi la gradul de sublocotenenţi de marină un număr de 10 elevi secţia punte şi 7 elevi secţia mecanici. Solemnitatea înălţării în grad a tinerilor sublocotenenţi a avut loc la Sibiu, în prezenţa ministrului Apărării Naţionale, generalul-colonel Emil Bodnăraş. În luna iunie 1949 a început campania practică de vară la bordul navelor-şcoală ale Marinei. Sublocotenenţii puntişti din promoţia 1949 s-au ambarcat pe nava-şcoală „LIBERTATEA", iar cei tehnici au fost repartizaţi la unităţi.

Un eveniment important petrecut în această lună a fost cedarea şi luarea în primire de la Comandamentul Sovietic din Constanţa a localului Şcolii Navale din strada Traian nr. 53. După reparaţiile şi amenajările necesare, în luna noiembrie a avut loc separarea Şcolii de Ofiţeri de Şcoala de Submaiştri de Marină, care a continuat să funcţioneze în vechiul local din str. Mircea cel Bătrân, Şcoala de Ofiţeri de Marină mutându-se în localul eliberat de sovietici.

Pe baza ordinului comandantului Marinei Militare, ofiţerii elevi ai Şcolii Speciale a Marinei s-au deplasat în luna august la Bucureşti şi Braşov pentru efectuarea practicii în intreprinderile industriale particulare. Între 4-12 octombrie s-a desfăşurat examenul de absolvire şi calificare a ofiţerilor elevi din Şcoala Specială, de către o comisie prezidată de comandorul Corneliu Lungu, avându-l ca delegat din partea Direcţiei Politice a C.M.M. pe locotenent-comandorul Florea Diaconu.

În perioada 8-18 noiembrie s-a desfăşurat examenul de admitere în cele două şcoli, cu aceeaşi comisie prezidată de comandorul Nicolae Mosor, iar ca delegat al D.S.P.A., căpitanul Constantin State. La examen au participat candidaţii proveniţi din rândul militarilor în termen şi din câmpul muncii.

---

[569] *Ibidem*, p. 86.

www.ziuaconstanta.ro

Prin desfiinţarea Şcolii de Maiştri de Marină, în anul 1950 elevii au fost trecuţi la secţia de ofiţeri şi supuşi unui program special de pregătire. Din acest an, instituţia s-a numit **Şcoala de Ofiţeri de Marină**[570].

Începând cu sfârşitul lunii iunie 1950 şi în luna următoare, elevii anului I ai Şcolii de Ofiţeri de Marină s-au ambarcat pe nava-şcoală „MIRCEA", iar elevii secţiei mecanici, pe distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI".[571] Elevii anului II au continuat pregătirea, punându-se accentul pe pe instruirea practic-aplicativă. Elevii tehnici au executat pregătirea la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI" şi în acelaşi timp, au luat parte la ieşirile pe mare a navelor Forţei Navale. Colegii lor puntişti au executat pregătirea pe material, deplasându-se la nave, baterii şi Atelierul de mine şi torpile. De la 27 iulie, elevii anului II punte şi tehnici au încheiat cu examen subperioada a II-a, începând pregătirea în vederea examenului de absolvire.

La 9 iulie, elevii anului II ai Şcolii de Maiştri de Marină s-au mutat în localul Şcolii de Ofiţeri de Marină din str. Traian nr. 53, unde au continuat activitatea de pregătire în vederea examenului de absolvire. Elevii anului II tehnici s-au ambarcat pentru practica de specialitate la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI" sub comanda căpitanului-locotenent Grigore Gorunescu. În această lună au demarat lucrările de reparaţie a localului din str. Mircea cel Bătrân în vederea pregătirii noului an şcolar şi s-au făcut pregătiri pentru începerea examenului de admitere în şcoală.

La 2 august, elevii detaşaţi la dispoziţia M.F.A. la cursul special s-au înapoiat în unitate pentru susţinerea examenului de absolvire, care s-a încheiat pe 7 august.

Între 3-13 august, elevii anului II punte şi mecanici au susţinut examenul de absolvire. Comisia era formată din căpitanul de rangul 1 Gheorghe Mosor - preşedinte, căpitanul-locotenent Constantin State, delegatul D.S.P.A., locotenentul Iulian Ivan, delegatul S.I.A., căpitanul de rangul 3 Ionel Ionescu, delegatul C.M.M., căpitanul de rangul 2 Adrian Vasilache, căpitanul de rangul 2 tehnic Constantin Lungeanu, căpitanul de rangul 3 Constantin Chiriac, căpitanul de rangul 3 tehnic Constantin Bondalici şi căpitanul-locotenent Constantin Secară - secretar. Examenul a constat din lucrări scrise la Navigaţie şi Cinematică pentru elevii puntişti şi la Maşini şi motoare pentru tehnici; examen oral la disciplinele de specialitate şi examen practic, la nave şi la baterii.

La 20 august 1950 a avut loc la Constanţa festivitatea avansării la gradul de locotenent a elevilor anului II ai Şcolii de Ofiţeri de Marină - „Promoţia 23 august 1950", în baza Decretului nr. 802/1950, formată din 77 de ofiţeri de punte şi 15 tehnici. La această festivitate, desfăşurată în curtea instituţiei, au participat adjunctul ministrului Forţelor Armate, generalul maior Gheorghe Ştefănescu, căpitanul de rangul 1 Emil Grecescu, comandantul Marinei Militare, corpul de

---

[570] *Ibidem*, p. 54.

[571] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3208, f. 21-34. *Copie după Registrul Istoric al Şcolii de Ofiţeri de Marină*, semnată de şeful instituţiei, căpitanul de rangul 2 Ion Stoian şi contrasemnată de locţiitorul politic al acestuia, căpitanul-locotenent Aurel Zancu.

www.ziuaconstanta.ro

ofiţeri de comandă al C.M.M., consilierul sovietic al Marinei, delegaţi ai Comitetului Provizoriu Constanţa, reprezentanţi ai P.M.R. şi ai unităţilor militare din garnizoana Constanţa. După festivitate, au avut loc o ieşire pe mare cu distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI“ şi o masă festivă la bordul navei-şcoală „MIRCEA”, la care au participat ofiţerii noii promoţii, invitaţii şi o delegaţie a ofiţerilor profesori.

Între 5-15 august, a avut loc examenul de admitere în Şcoala de Ofiţeri de Marină, la sfârşitul căruia au fost declaraţi admişi 229 elevi. Întrucât nu s-au completat toate locurile, examenul s-a repetat pe 27 august, în urma căruia au mai fost admişi 47 ostaşi. Toţi candidaţii au fost recrutaţi exclusiv din rândul ostaşilor marinari din contingentele 1949-1950.

La 1 septembrie, s-au prezentat la şcoală elevii reuşiţi la examenul de admitere, iar la 3 septembrie au început cursurile cu elevii anului I, cu 6 grupe de puntişti şi o grupă de tehnici. Elevii anului I promoţia 1951 au continuat pregătirea politică la bordul navelor, iar elevii anului I promoţia 1952 au început cursurile pe data de 3 septembrie. Au fost date instrucţiuni complementare privind desfăşurarea perioadei practice în vederea realizării unei pregătiri unitare a elevilor anului I promoţia 1951 ai Şcolii de Ofiţeri de Marină şi ai fostei Şcoli de Submaiştri. De asemenea, în pregătirea elevilor s-a pus un accent deosebit pe recorelarea acesteia în conformitate cu prevederile noilor regulamente de front, disciplinar şi al serviciului interior.

Între 2-15 octombrie, elevii anului I au luat parte la aplicaţiile tactice de toamnă ale Marinei, fiind repartizaţi la unităţile care au participat la operaţiuni. Elevii anului II punte au participat la aplicaţii ambarcaţi pe nava-şcoală „MIRCEA”, iar elevii tehnici au fost repartizaţi pe navele Forţei Navale. După terminarea aplicaţiilor, elevii anului II au susţinut examenul de sfârşit de an la bordul navelor, după care au plecat în concediu. În perioada 13-18 octombrie, elevii anului I ai celor două şcoli au susţinut examenul de sfârşit de an la bordul navelor pe care au fost ambarcaţi, în prezenţa unui delegat al şcolii. Pe timpul concediului (19 octombrie-6 noiembrie), au fost accelerate lucrările de reparaţii la localul din str. Mircea cel Bătrân, precum şi la cel din str. Traian, care urma să fie ocupat de ambii ani de şcoală.

În paralel cu pregătirea teoretică, s-a pus un accent deosebit pe pregătirea fizică a elevilor şi a început desfăşurarea probelor pentru complexul G.M.A. cu aspiranţii anului I. Totodată, a început reorganizarea sălilor de specialitate. Cele de A.S.A., Artilerie, Muniţii au fost mutate din localul din str. Mircea, în localul din str. Traian. Pe baza indicaţiilor preţioase (!) date de către consilierul sovietic al Marinei Militare, au fost înfiinţate sălile de specialitate Maşini, Motoare în localul din str. Mircea cel Bătrân şi de Navigaţie, în localul din str. Traian.

La 5 noiembrie s-au prezentat din concediu elevii anului II, care au început pregătirea localului din str. Traian pentru cursuri, în timp ce elevii tehnici s-au instalat în localul din str. Mircea cel Bătrân. Pe 8 noiembrie, ambii ani au început cursurile, organizaţi astfel: Batalionul I elevi în localul din str. Traian, cu Compania I (Diviziunea I - anul I punte; Diviziunea II - anul II punte; Diviziunea

www.ziuaconstanta.ro

III - anul I punte; Diviziunea VIII - anul II punte) şi Compania a II-a (Diviziunea IV - anul I punte; Diviziunea V- anul I punte; Diviziunea IX - anul II punte), iar Batalionul II elevi, în localul din str. Mircea cel Bătrân, cu Compania a III-a (Diviziunea VI - anul I punte; Diviziunea X - anul II punte) şi Compania a IV-a (Diviziunea VII - anul I tehnici; Diviziunea XI - anul II tehnici; Diviziunea XII - anul II tehnici). La nivelul subunităţilor de elevi s-au organizat întreceri în cinstea zilelor de 7 noiembrie şi 3 decembrie, data alegerilor de deputaţi în sfaturile populare, care s-au desfăşurat la Casa Armatei, între orele 6.00-8.00.

În luna decembrie 1950, s-a făcut pregătirea cadrelor din unitate în vederea înfiinţării Biroului Documente Secrete. De asemenea, a luat fiinţă cenzorul militar pe unitate.

După 1947, învăţământul militar de marină, ca de altfel întreg organismul militar, a cunoscut o imixtiune făţişă a factorului politic, omniprezent în toate structurile sale. Cu concursul Direcţiei pentru Educaţie, Cultură şi Propagandă şi al ajutorilor pentru E.C.P. şi în şcolile Marinei s-a derulat o ostentativă campanie de politizare, atent supravegheate de locţiitorii sovietici. Astfel, numai în semestrul II/1950, elevii marinari au „beneficiat" pentru ridicarea nivelului politico-ideologic de un întreg „arsenal" al îndoctrinării: 44 de lecţii politice, 22 de şedinţe de informaţii politice, 46 de audieri ale emisiunii radiofonice „Ora Armatei", vizionarea unui număr de 11 filme documentare şi artistice administrate de D.S.P.A., editarea a două foi volante, numeroase apariţii ale gazetelor de perete, 5 spectacole prezentate de către elevi în unitate şi la Casa Armatei, 81 de bilanţuri în care a fost analizată „munca şi activitatea din cursul zilei şi săptămânii prin prisma criticii şi autocriticii", întâlniri cu candidaţii F.D.P. pentru Sfaturile populare etc. Un rol activ a deţinut şi biblioteca şcolii, care poseda 9 735 de volume. Deosebit de antrenante s-au dovedit întrecerile premergătoare ca şi mitingurile organizate cu prilejul unor zile cu semnificaţii deosebite: 23 august, pentru evidenţierea importanţei acestei zile şi a „rolului uriaş al Uniunii Sovietice în eliberarea patriei noastre"; 7 noiembrie - „importanţa Marii Revoluţii din Octombrie pentru instaurarea în lume a unei orânduiri bazate pe excluderea exploatării omului de către om"; 20 decembrie - „aniversarea zilei de naştere a tovarăşului Stalin" şi 30 decembrie[572], cea de-a 3-a aniversare a proclamării R.P.R.

Cadre şi elevi din cele două şcoli participau şi la unele activităţi politice care se desfăşurau în afara unităţii. Astfel, cu prilejul împărţirii titlurilor de proprietate unor ţărani în urma reformei agrare din 1945, la Roşiorii de Vede, în prezenţa dr. Petru Groza, a participat şi o delegaţie a Şcolii Navale cu o companie de elevi, care a defilat la sfârşitul festivităţii în aplauzele asistenţei.

Schimbarea regimului politic în România a creat o nouă stare de spirit în rândurile personalului militar, amplu reflectată şi în presa vremii. Astfel, comandantul Şcolilor Marinei, căpitan-comandorul Ioan Stoian, declara în paginile ziarului „Marina Nouă": „*Noi, marinarii, subofiţerii şi ofiţerii Şcolilor*

[572] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3208, f. 21-34.

www.ziuaconstanta.ro

Marinei Poporului şi ai navei „MIRCEA", luăm cunoştinţă de instaurarea Republicii Populare Române, conştienţi de uriaşul pas făcut de poporul nostru pe drumul spre socialism. Asigurăm poporul şi guvernul său de spiritul nostru nelimitat şi ne luăm angajamentul de a făuri cadrele viitoare ale Marinei Populare Române, pe drumul adevăratei democraţii ca luptători neînfricaţi pentru pace, libertate şi progres."[573].

În anul 1953 au absolvit două promoţii, la 1 mai, respectiv 30 decembrie. Instituţia şi-a schimbat denumirea în **Şcoala Militară de Marină**. O dată cu intrarea în vigoare a noului stat de organizare nr. 26/230 din 9 iulie 1953, efectivele de cadre şi elevi au crescut la 141 ofiţeri, 48 sergenţi şi cartnici reangajaţi, 176 mateloţi, 73 angajaţi civili şi 590 elevi. Durata studiilor a fost stabilită la 3 ani. Începând cu anul 1953 s-a trecut la pregătirea pe specialităţile corespunzătoare unităţilor de luptă.

La 26 martie 1954 a fost adoptat primul „Regulament de ordine interioară".

În baza H.C.M. al R.P.R. nr. 1887 şi a Ordinului M.F.A. nr. 00252610, la 25 septembrie 1954 instituţia şi-a schimbat denumirea în **Şcoala Militară Superioară de Marină**, institut de învăţământ superior, cu drepturi similare cu celelalte instituţii de învăţământ superior din ţară. În aceeaşi lună, Şcoala Militară Superioară de Marină s-a mutat în cazarma Coiciu şi potrivit hotărârii Consiliului de Miniştri s-a transformat în instituţie de învăţământ superior. Ca urmare, s-a întocmit un nou stat de organizare, cu 116 ofiţeri, 50 sergenţi şi cartnici reangajaţi, 26 cartnici în termen, 128 mateloţi, 76 angajaţi civili şi 606 elevi şi au fost redactate şi tipărite documentele de planificare şi evidenţă, luându-se ca bază documentarea primită din U.R.S.S.[574]. Durata de şcolarizare a crescut de la 3 la 4 ani.

Conform statului de organizare nr. 26/230 din 1 octombrie 1955, şcoala funcţiona cu 210 ofiţeri, 49 sergenţi şi cartnici reangajaţi, 178 matrozi, 88 angajaţi civili şi 402 elevi. Învăţământul a fost organizat pe 4 facultăţi de profil: Facultatea de Navigaţie, Facultatea de Artilerie, Facultatea de Mine-Torpile, Facultatea de Transmisiuni, transformată în anul 1957 în Facultatea de Observare-Transmisiuni şi 12 catedre: Bazele marxism-leninismului, Economie politică, Istoria P.M.R., R.P.R. şi istoria relaţiilor internaţionale, Munca de partid în Forţele Armate, Practica Marinărească, Tactica flotei, Istorie militară maritimă şi Geografie militară maritimă, Teoria şi construcţia navei, Arma chimică, Pregătire militară generală, Pregătire fizică, Matematici, Limbi străine.

În cadrul şcolii au funcţionat episodic cursuri de calificare şi perfecţionare pentru ofiţerii din Marina Militară. În funcţie de cerinţele flotei, s-au constituit şi clase pentru specialitatea Electromecanică navală, care au funcţionat independent de facultăţi.

---

[573] „*Marina Nouă*", nr. 102 din 31 decembrie 1947.
[574] A.M.R., fond C.M.M., dosar nr. 5644, f. 365-366.

www.ziuaconstanta.ro

În anul 1958 s-a renunţat la organizarea pe facultăţi, elevii fiind încadraţi pe batalioane. Catedrele au fost şi ele restructurate, pregătirea continuând să se efectueze pe specialităţi.

Anul de învăţământ 1958-1959 a început la 6 octombrie 1958, fiind împărţit în două perioade:

- perioada teoretico-aplicativă cu două semestre, cu examene semestriale la principalele obiecte de învăţământ predate în semestrul respectiv;
- perioada practică executată pe navele flotei, întrunit pentru anii II şi III şi sub formă de stagiu pe funcţii pentru anul IV.

Documentaţia de organizare şi planificare necesară începerii anului a fost definivată către sfârşitul lunii iulie 1958 iar convocarea cadrelor didactice a fost fixată pentru prima jumătate a lunii septembrie. Documentaţia a fost întocmită după sistemul şcolilor similare sovietice, adoptat de Şcoala Militară Superioară de Marină cu câţiva ani înainte. La începutul lunii septembrie 1958, D.I.M. a anunţat printr-un ordin trecerea la sistemul de evidenţă şi planificare al tuturor şcolilor militare de ofiţeri din ţară. Acest document a fost urmat de Ordinul D.I.M. nr. 3992 din 11 septembrie 1958, care preciza documentaţia care trebuia întocmită.

Convocarea metodică de început de an s-a desfăşurat între 1-6 octombrie 1958. Aceasta a inclus instructajul întregului personal didactic şi pregătirea metodică a acestuia pe catedre. Cabinetele de studiu pe unităţi de luptă şi sălile de documentare au fost complet pregătite cu dotarea necesară, încă din primele zile ale lunii august 1958.

Toate convocările şi instructajele efectuate cu personalul didactic al şcolii au conţinut şi materiale analitice şi agitatorice în care s-au trasat sarcini personalului didactic, organizaţiile de partid şi utemiste din întreaga şcoală ţinând adunări care au avut ca temă de dezbatere sarcinile comuniştilor şi utemiştilor în noul an de învăţământ.

În vederea desfăşurării anului de învăţământ, personalul didactic al şcolii a fost reunit, potrivit statului de organizare, în 11 catedre, ca organe de concepţie şi conducere a grupurilor de discipline care făceau obiectul specialităţii lectorilor din compunerea lor. Conducerea lor directă din toate punctele de vedere revenea locţiitorului pentru Învăţământ şi Front al şefului Şcolii, iar pe linie de planificare, evidenţă şi uniformizare metodică, avea relaţii de conlucrare cu Secţia Învăţământ, subordonată şi ea aceluiaşi locţiitor.

Organizarea claselor a fost următoarea:

- Anul II seria 1957-1961, compus din 10 elevi, a constituit clasa 21;
- Anul III seria 1956-1960, compus din 30 elevi, a format clasele 31 şi 32;
- Anul IV seria 1955-1959, compus din 47 elevi, a format clasele 41 şi 42;

Deci, cei 87 de elevi existenţi în şcoală au constituit 5 clase[575].

---

[575] Idem, fond 1863, dosar nr. 9781, f. 325-328. *Dare de seamă asupra organizării, pregătirii, desfăşurării şi rezultatelor anului de învăţământ 1958-1959 în Şcoala Militară Superioară de Marină.*

www.ziuaconstanta.ro

În această perioadă la conducerea şcolii s-au perindat căpitan-comandorii Alexandru Bardescu (1940-1941), Vasile Petre (1941-1943), Alexandru Stoianovici (1943), Gherghel Arpad (1943), Aurel Pelimon (1944), Eugen Săvulescu (1944), Ioan Bercea (1944), Dumitru Niculescu (1945), Florin Bujorescu (1945-1946), Toma Matei (1946), I.A. Antonescu (1947), Ion Stoian (1948-1950), căpitanul de rangul 3 Gheorghe Sandu (16 mai 1953-mai 1954), căpitanul de rangul 2 Teodor Antonescu (mai 1954-1955), căpitanul de rangul 1 Nicolae Milu (31 octombrie 1955-20 august 1958), căpitanul de rangul 2 Vasile Miron (20 august 1958-1959).

Până la înfiinţarea **Institutului Tehnic Naval Militar** (I.T.N.M.), încadrarea Marinei cu ingineri a fost făcută prin recrutarea acestora numai din ofiţerii de marină trimişi la şcolile politehnice din ţară şi din străinătate, în baza unei selecţionări prin examen, studenţii Şcolii Politehnice Bucureşti, întreţinuţi în Şcoala de Marină ca bursieri şi care după absolvire erau obligaţi să servească în marină 9-12 ani ca ingineri civili, ofiţeri ingineri proveniţi din alte arme şi mutaţi în marină ca urmare a necesităţilor de încadrare, ingineri civili angajaţi în marină, din specialităţile necesare marinei. Astfel, au fost trimişi ofiţeri la studii la Şcoala Politehnică Bucureşti, facultăţile Electromecanică, Chimie industrială, Construcţii Navale, Şcoala de Artilerie Navală din Paris, Şcoala de Geniu Naval din Genova, Şcoala de Geniu Maritim din Paris şi Şcoala Politehnică din Charlottenburg, facultatea Electromecanică.

I.T.N. a fost înfiinţat în anul 1943, în baza Decretului Lege nr. 644/1943, cu o durată a cursurilor de 5 ani, pentru a elimina neajunsurile cauzate de recrutarea inginerilor din ofiţeri de marină şi studenţi civili. Era dislocat în Bucureşti, pe str. I.G. Duca nr. 13, etaj 2. De I.T.N.M. depindeau din punct de vedere administrativ şi toţi ofiţerii de marină studenţi ai Şcolii Politehnice[576].

În anul 1944 au fost trimişi la Şcoala Politehnică din Germania, facultatea Electromecanică, 5 elevi. Dintre aceştia unul s-a înapoiat în ţară, renunţând să devină ofiţer[577].

La 23 august 1944, I.T.N. era subordonat S.S.M.-Secţia Şcoli. După primii doi ani de studii, elevii erau avansaţi aspiranţi de marină, iar la obţinerea diplomei erau confirmaţi ingineri.

La 3 martie 1945, I.T.N. a fost trecut de la S.S.M.-Secţia Şcoli la Comandamentul Şcolilor Marinei din St.M.M. La 23 martie 1945, prin desfiinţarea Comandamentului Şcolilor Marinei, I.T.N. a trecut la Secţia a V-a din St.M.M.[578]

După terminarea sesiunii de examene din 1945, urma să fie avansată prima promoţie de ofiţeri. Din punct de vedere administrativ şi disciplinar, I.T.N.M.-ului îi erau subordonaţi ofiţerii bursieri ai Marinei de la Şcoala Politehnică, studenţii civili bursieri ai Marinei şi ofiţerii elevi ai cursului de Radio. Efectivele I.T.N.M. erau de 7 elevi în anul I, 8 elevi în anul II, 21 ofiţeri

[576] Idem, fond S.S.M., dosar nr. 2905, f. 449.
[577] Idem, fond 5488, dosar nr. 4017, f. 201.
[578] *Ibidem*, f. 496.

www.ziuaconstanta.ro

bursieri (din care 4 în U.R.S.S.), 6 studenţi civili şi 6 ofiţeri la cursul Radio. Conform ordinelor în vigoare, în anul 1945 nu mai puteau fi trimişi ofiţeri sau elevi la Şcoala Politehnică, peste efectivele existente deja în şcoală[579].

La 9 iulie 1945, I.T.N. era condus de căpitanul Alexandru Marinescu, ajutat de maistrul clasa a II-a A. Pavel - însărcinat administrativ şi submaistrul clasa a III-a Ştefan Manolescu, secretar.

Învăţământul se desfăşura în cadrul Politehnicii, iar practica de vară la Arsenalul Marinei şi Şantierul Naval Galaţi. Elevii cursului de Radio au început şcoala la 1 februarie 1945, o dată cu camarazii lor din Armata de Uscat şi Aviaţie. De la 1 noiembrie 1945 au fost trecuţi la Regimentul de Transmisiuni, unde li se organizau şi şedinţe speciale pentru transmisiuni de marină, urmând ca brevetarea să aibă loc în februarie 1946.

O categorie aparte o reprezentau elevii trimişi la studii în Germania, în număr de 22: 10 elevi în anul I (6 punte şi 4 mecanici) şi 12 elevi în anul II (7 punte şi 5 mecanici). Conform dispoziţiunilor M.St.M., elevii înapoiaţi în ţară erau cercetaţi de Secţia a II-a, iar cei găsiţi nevinovaţi urmau să fie supuşi examenului de absolvire în vederea avansării şi integrării în promoţia respectivă[580]. Au existat şi cinci elevi de anul I trimişi în Germania la Şcoala Politehnică. În mod normal, aceştia urmau să fie încadraţi la I.T.N.M.

Din lipsă de fonduri bugetare, la I.T.N.M. de pe lângă Politehnica Bucureşti în 1946 nu s-au mai primit alţi elevi. Astfel, institutul a funcţionat numai cu ofiţeri-elevi în anii II, III, IV şi V.

La 10 august 1946, I.T.N.M.-ul, condus de locotenentul mecanic Vasile Pătraşcu, avea următorul efectiv de elevi: Facultatea Electromecanică - cinci elevi sergenţi de anul II, ambarcaţi pentru practica de o lună la bricul „MIRCEA" începând cu 3 august 1946 şi opt elevi ofiţeri de anul II, plecaţi pentru practică de o lună la diferite şantiere din ţară de la 1 august şi un locotenent ambarcat pe bricul „MIRCEA" de la 3 august; Facultatea Chimie Industrială - un locotenent de anul II plecat în practică la Brăila; Facultatea Electromecanică - şase aspiranţi şi doi elevi sergenţi de anul III, ambarcaţi pentru o lună pe bricul „MIRCEA" de la 3 august; doi ofiţeri elevi de anul III plecaţi pentru o lună la diferite şantiere din ţară; doi ofiţeri şi doi studenţi civili bursieri de anul IV, plecaţi pentru practica de o lună la diferite şantiere din ţară şi un student civil bursier de anul IV, ambarcat pe bricul „MIRCEA" de la 10 august; Facultatea Electromecanică – doi ofiţeri de anul V pe şantiere; Facultatea Construcţii - un locotenent de anul V plecat în practică la Petroşani; Facultatea Electromecanică - trei studenţi civili

---

[579] În conformitate cu *Registrul Istoric al Serviciului Personalului din S.S.M. pe anul 1945*, A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3883, f. 1, în mai 1945, ofiţerilor de marină care au dat examen de admitere la Politehnică şi au fost declaraţi admişi, li s-a aprobat să urmeze şcoala pe cont propriu.

[580] În luna ianuarie 1946, a fost emisă D.M. nr. 168/1946 referitoare la numirea comisiei în vederea examinării elevului Tăbăcaru Alexandru, întors din prizonierat din Germania (*Ibidem*, f. 6).

www.ziuaconstanta.ro

bursieri plecaţi pe şantiere. [581] La 10 februarie 1947, comandant al I.T.N.M. era căpitanul Grigore Marteş, un număr de 30 de studenţi urmând Politehnica[582].

Aspirantul Grigore Marteş, viitor comandant al Marinei Militare în perioada 18 noiembrie 1963-4 iulie 1973

În conformitate cu fondurile bugetare administrate de St.M.M., acesta dispunea la art. 555. Rechizite şi Taxe Şcolare de 12 800 000 lei. S-a solicitat S.S.M. să se dea D.M. pentru alocarea la drepturi a ofiţerilor bursieri ai Marinei în Şcoala Politehnică (15 000 lei lunar) şi s-au cerut insistent reduceri şi scutiri de taxe întrucât taxele solicitate de Politehnică depăşeau cu mult prevederile bugetare. Tot în scopul de a reduce sarcinile art. 555, s-a aprobat ca indemnizaţiile cuvenite elevilor I.T.N.M. să fie suportate de la art. 559 (subvenţii I.T.N.M.). De la art. 560. Burse pentru studii (fond bugetar – 4 700 000 lei), prin D.M. s-a aprobat ca valoarea bursei acordată studenţilor civili bursieri ai Marinei să fie de 40 000 lei lunar[583].

---

[581] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4454, f. 21.
[582] *Ibidem*, f. 109.
[583] În luna noiembrie 1945, au fost emise D.M. nr. 135/1945 referitoare la alocarea de indemnizaţii de cursuri şi rechizite şcolare ofiţerilor elevi bursieri ai Marinei pe lângă Şcoala Politehnică, cu începere de la 1 aprilie 1945 până la 1 aprilie 1946 şi D.M. nr. 136/5 noiembrie 1945 referitoare la acordarea unei alocaţii de 15.000 lei lunar pentru cursuri şi rechizite şcolare ofiţerilor care urmează cursul de Radio pe lângă Politehnica din Bucureşti (*Ibidem*, f. 5).

www.ziuaconstanta.ro

Pentru Secţia Marină din **Şcoala Superioară de Război** s-au înaintat propuneri ca un număr de şapte ofiţeri[584] să candideze la examenul de admitere în anul I din luna octombrie 1946. Dintre aceştia, un ofiţer a fost respins pe motive de dosar, unul s-a retras din examen, iar altul nu s-a prezentat la lucrările scrise. Probele scrise au cuprins o lucrare de tactică, o lucrare de cunoştinţe militare şi o lucrare de cunoştinţe generale[585].

În anul 1944 au absolvit Şcoala Superioară de Război căpitanii Ioan Stoian, Gheorghe Costea, Nicolae Bălinean şi Aurel Dumitrache[586]. În anul 1945, la Şcoala Superioară de Război se aflau locotenent-comandorul D. Costinescu - artilerist, căpitanul Gheorghe Ştefănescu - artilerist, căpitanul Vlad Popescu Greaca - vânătoare antisubmarin şi căpitanul Dan Nicolaescu -observator aerian. Cursurile au început la 15 mai[587]. În acelaşi an au absolvit căpitanii Titus Samson, Nicolae Mosor, Traian Antonescu, Zaharia Negulescu, Grigore Ciolac şi Ion Muşat iar în anul 1946 locotenent-comandorii Constantin Costăchescu şi Ion Petriman şi căpitanii Ion Zaharia, Ion Gafta, Victor Bădescu şi Şerban Argeşeanu[588].

Printre absolvenţii Academiei Militare Politice „Gheorghe Gheorghiu-Dej" în perioada 1951-1955 s-au numărat locotenenţii Abraham Francisc, Anghel Dumitru, Amuza Marin, Cărăşel Bujor, Cârstean David, Dumitrescu Teodor, Găman Gheorghe, Ionescu Gheorghe, Mandi Gheza, Mitrana Dumitru, Pascu Tudor, Stârcu Petre, Silaghi Iosif, Suciu Victor, Bălan Ioan, Bădescu Mihai, Boeru Gheorghe, Moise Nicolae, Nagy Carol, Tolan Ioan, Dimoiu Dumitru, locotenenţii majori Blaga Nicolae, Fulga Constantin, Guşiţă Ioan, Grigorov Mihai, Inceu Victor, Siclovan Romulus, Lupşa Ioan, Achim Aurel, Cocaină Nicolae, Ilincuţ Ioan, Scarlat Gheorghe, Tomescu Ioan, Sustacovschi Emil, Tudor Ioan, Ghiţulescu Aurel, Dărăban Ioan, Brătianu Traian, căpitan-locotenenţii Marinescu Ioan, Josan Isidor, Teodorescu Florian, Pârvu Gheorghe, Nicolae Constantin, Suşnea Ioan, Isac Gheorghe, Renţea Gheorghe, Enache Gheorghe, căpitanul de rangul 3 Manguţ Enache[589] ş.a.

2. *Evoluţia formării cadrelor cu pregătire tehnică medie*

Dislocată în acelaşi local cu Şcoala Navală, Şcoala de Submaiştri a funcţionat de la 1 mai 1945 cu Secţia activi, Punte şi Maşini. Începând din anul

---

[584] În anul 1930 a fost trimis primul ofiţer de marină la Şcoala Superioară de Război - Secţia Armatei de Uscat. În anul 1932 s-a înfiinţat Secţia Marinei din cadrul Şcolii Superioare de Război.

[585] Prin reorganizarea Academiei Militare, conform Decretului nr. 371 din 14 septembrie 1949, a luat fiinţă în cadrul acesteia Facultatea de Marină.

[586] A.M.R., fond S.S.M., dosar nr. 4017, f. 475.

[587] Idem, fond 5488, dosar nr. 4017, f. 443-444.

[588] *Ibidem*, f. 246-247.

[589] A.M.R., fond C.M.M, dosar nr. 5344/1953, f. 29, 57, 60-61.

www.ziuaconstanta.ro

1943, durata învățământului era de 2 ani. Ultima promoție cu 3 ani de studii fusese avansată în iulie 1945, o dată cu anul II și III, Secția Rezervă. Elevii care au absolvit anul II la 15 octombrie 1943 urmau să fie avansați în cursul lunii noiembrie.

După evenimentele de la 23 august 1944 și arestarea navelor și echipajelor românești de către aliații sovietici, opt elevi maiștri aflați în practică la bordul navelor au împărtășit soarta echipajelor, luând calea prizonieratului în U.R.S.S.

La 20 octombrie 1944, s-a primit ordin ca Școala de Submaiștri să se mute în localul cazarmei „Regele Mihai I" din Turnu Măgurele. Începând cu această dată, toți elevii școlii au primit un concediu care s-a prelungit până la 10 ianuarie 1945. La 25 octombrie a început mutarea școlii la Turnu Măgurele, care s-a făcut cu trenul, camioneta și căruțele. Mutarea școlii s-a efectuat cu foarte mare greutate datorită lipsei mijloacelor de transport. Din această cauză, mutarea a durat până la 26 decembrie 1944, când toate materialele au fost aduse în școală.

La 10 ianuarie 1945 au început cursurile anului școlar 1944-1945. În conformitate cu Ordinul St.M.M. nr. 848750/1944, s-a desființat Secția Rezervă a anului I.

Între 20-31 ianuarie 1945 s-a construit o baracă unde au fost instalate dormitorul trupei, bucătăria trupei, sala de mese elevi și sala de mese trupă.

La 1 ianuarie 1945, statul major al școlii era compus din căpitan-comandorul Ovidiu Mărgineanu - comandant, locotenent-comandorul Armand Dumitrescu - ajutor comandant, 17 ofițeri profesori în cadre și la servicii și 19 maiștri și subofițeri profesori în cadre și la servicii. Școala a funcționat cu 12 elevi anul I punte activi, 19 elevi anul I mecanici activi, 24 elevi anul II punte activi și de rezervă, 18 elevi anul II mecanici activi și de rezervă, 29 elevi anul III punte activi și de rezervă și 28 elevi mecanici anul III activi și de rezervă.

Șapte elevi din anul III punte și mecanici și un elev din anul II mecanici se aflau în captivitate în U.R.S.S.

La 18 februarie 1945 școala a fost vizitată de o delegație sovietică din C.Al.C. pentru aplicarea armistițiului, condusă de căpitan-comandorul Savin din Marina Sovietică. Această comisie a revenit și pe 21 februarie.

La 28 februarie s-a făcut repartiția pe specialități a elevilor din anul I. Specialitățile prevăzute, conform ordinului St.M.M. erau timonieri, Radio-T.F.S., motoriști, mașiniști și electricieni.

În conformitate cu Ordinul St.M.M. nr. 52292/1945, la 31 martie s-a încheiat situația școlară a elevilor din anul II și III punte și mecanici, Secția Rezervă, care au primit concediu nelimitat.

Între 8-15 iunie, absolvenții anului III punte și mecanici au susținut examenul de absolvire a Școlii de Submaiștri. Cei 32 de absolvenți au primit un concediu de odihnă de 30 zile.

Între 15-30 iunie, elevii anului I și II punte și mecanici au executat un program de instrucție marinărească în portul Turnu Măgurele.

www.ziuaconstanta.ro

La 28 iunie, o parte din elevii anului I şi II punte şi mecanici au primit concediu de odihnă pentru 30 zile, ceilalţi plecând în practică la Flotila de Dragaj din Turnu Severin - elevii timonieri din anul I şi II punte, respectiv la Arsenalul Marinei şi Şantierele Navale Galaţi, mecanicii şi electricienii.

La 20 iulie s-a primit ordin de mutare a şcolii în localul Liceului de băieţi din localitate. La 1 august, mutarea era finalizată. La aceeaşi dată, au plecat la practică pentru 30 zile elevii din anul I şi II punte şi mecanici la Flotila de Dragaj Turnu Severin - elevii mineri-dragori şi torpilori dragori şi la Batalionul Geniu Marină Brăila - elevii motorişti şi radio-T.F.S.[590].

C.Al.C.R. fixase ca efective 20 elevi în anul I şi 20 elevi în anul II. În urma examenului de admitere care s-a desfăşurat între 24-29 septembrie 1945, au fost admişi 15 elevi în anul I din 26 de candidaţi[591]. Al doilea examen nu s-a mai ţinut. Surplusul de efectiv al anului II (13 elevi) a fost distribuit la nave, în mod similar cu Şcoala Navală. În şcoală au rămas 20 elevi de anul II, 9 puntişti şi 11 mecanici[592].

În august 1944, fuseseră reţinuţi în U.R.S.S. 7 elevi. Dintre aceştia, s-au întors iniţial patru care, după cercetare de către Secţia II, urmau să fie trimişi pentru 30 de zile în concediu şi apoi supuşi examenului de absolvire în vederea avansării[593].

Elevii Şcolii de Submaiştri au executat practica de vară, potrivit specialităţilor respective, la Flotila de Dragaj, Regimentul Geniu Marină şi Arsenalul Marinei. Ca şi pentru Şcoala Navală, prin *Directiva de instrucţie* fuseseră stabilite normele pentru organizarea şi desfăşurarea învăţământului în perioada teoretică[594].

În conformitate cu D.M. nr. 1940 din 27 decembrie 1946 şi Referatul nr. 431 din 22 februarie 1947, în Şcoala de Submaiştri Activi de Marină s-au predat următoarele cursuri: aritmetică, geometrie, mecanică, algebră, trigonometrie, tehnologie, motoare, rezistenţa materialelor, construcţii navale, chimie, limba rusă, bărci-matelotaj, timonierie, manevre, Pilotul Dunării, navigaţie, oceanografie, hidrografie, semnale, limba română, drept maritim şi fluvial, istorie maritimă, geografie maritimă, economie politică, conferinţe E.C.P.,

---

[590] *Ibidem*, f. 405-407.

[591] În luna noiembrie 1945, au fost emise D.M. nr. 137/1945 referitoare la eliberarea certificatelor de echivalare a Şcolii de Submaeştri cu liceul industrial, în conformitate cu D.M. nr. 172/ 27 iulie 1945 a Ministerului Educaţiei Naţionale şi D.M. nr. 143/1945 referitoare la admiterea în anul I punte şi mecanici a Şcolii de Submaeştri a elevilor declaraţi admişi (*Ibidem*, f. 5).

[592] Prin D.M. nr. 100/1945, elevul Dumitrescu Dumitru din anul II punte rezervă a fost îndepărtat din şcoală (*Ibidem*, f. 3).

[593] La 5 noiembrie 1945 s-au prezentat din captivitate în U.R.S.S. elevii Popa Gheorghe, Predoiu Vasile şi Ghizdăvescu Ştefan, iar la 16 noiembrie, elevul Ştefan Nicolae (A.M.R., fond C.M.M., dosar nr. 2121, f. 32).

[594] Conform monografiei *Şcoala Militară de Maiştri Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu". Trepte în timp*, coordonator: comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru, Editura Muntenia, Constanţa, 1997, p. 114, în perioada analizată instituţia a fost comandată de comandorul Constantin Niculescu şi căpitan-comandorul Ovidiu Mărgineanu.

www.ziuaconstanta.ro

igienă, instrucţie de infanterie, regulamente militare, mine-dragaj, pedagogie militară, torpile, radioelectricitate, electricitate T.F.S., radiocomunicaţii, căldări, maşini alternative, maşini auxiliare, turbine, electricitate, electrotehnică, aparate electrice de bord, fizică, desen, administraţie şi corespondenţă militară[595].

Între 19 şi 23 februarie 1948 a avut loc examenul de selecţionare al elevilor din Şcoala de Submaiştri de Marină pentru a trece la Şcoala Navală. În urma acestui examen, au fost admişi să urmeze cursurile Şcolii Navale toţi elevii Şcolii de Submaiştri, mai puţin doi bolnavi de T.B.C. aflaţi în concediu medical, şi anume 6 elevi în anul I punte şi 7 elevi în anul I mecanici, nou înfiinţat prin Ordinul M.A.N. cu nr. 1430416 din 28 martie 1948, după programul aprobat de M.A.N. cu nr. 1430994 din 27 martie 1948. La această dată, Şcoala de Submaiştri a încetat să mai funcţioneze.

Pentru elevii selecţionaţi din Şcoala de Submaiştri de Marină nu a fost nevoie de un curs de tranziţie, pregătirea lor militară, profesională şi politică fiind cel puţin egală cu pregătirea medie a elevilor din anul I[596].

În anul 1951, corpul maiştrilor militari de marină a fost desfiinţat, acesta fiind înlocuit, după modelul sovietic al cartnicilor, cu următoarele grade: cartnic, cartnic major, cartnic şef şi miciman, corespunzătoare gradelor de caporal, sergent, sergent major şi plutonier. Aceste grade au fost menţinute până în anul 1959, când au fost înlocuite cu cele corespunzătoare gradelor de subofiţeri[597].

3. *Învăţământul liceal de marină*

Prin Ordinul Ministrului Forţelor Armate ale R.P.R. nr. 00123367 din 8 noiembrie 1950, la 10 noiembrie 1950 s-a înfiinţat la Galaţi **Şcoala Medie Militară de Marină**, în subordinea C.M.M., prima şcoală de marină ai cărei absolvenţi erau bacalaureaţi[598]. Iniţial, aceasta a funcţionat în binecunoscuta cazarmă a Flotilei de Dunăre de la Ţiglina, având profil de liceu teoretic şi durata cursurilor de 3, respectiv 4 ani. Primul său comandant a fost căpitanul-locotenent Gheorghe Ungureanu.

În primul său an de activitate, Şcoala Medie Militară de Marină şi-a început cursurile pe 20 noiembrie, cu elevi care susţinuseră examenul de admitere şi care corespundeau ca origine socială şi politică. Efectivele şcolii au crescut an de an, de la 72 de elevi în primul an de învăţământ, la 349 de elevi în anul şcolar 1956/1957.

---

[595] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4455, f. 379. *Decizie Ministerială nr. 2267 din 28 februarie 1947*, semnată de secretarul general tehnic al Ministerului de Război, generalul de divizie Paul Alexiu.

[596] Idem, fond 1683, dosar nr. 2403, f. 383.

[597] *Şcoala Militară de Maiştri a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu". Trepte în timp*, ediţia a II-a adăugită şi revizuită, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2002, p. 113-115.

[598] Mariana Graur, George Petre, *Monografia Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza"*, Constanţa, 1995, p. 13-14.

www.ziuaconstanta.ro

Elevi ai Şcolii Militare Medie de Marină în practică
la bordul unui monitor (1952)

La 15 august 1951 comanda şcolii a fost încredinţată căpitanului locotenent Vasile Miron.

La examenul de admitere pentru anul şcolar 1951/1952 s-au prezentat 127 de candidaţi, din care au fost admişi, în urma concursului de admitere, 70 de elevi. La deschiderea anului şcolar, au început cursurile 72 de elevi în anul I – clasa a VIII-a şi 72 de elevi în anul II – clasa a IX-a.

La 11 noiembrie 1951 s-a ţinut primul consiliu pedagogic cu tot corpul profesoral şi cadrele militare. Cu acest prilej au fost dezbătute probleme de învăţământ, analizându-se eficienţa muncii profesorilor şi rezultatele elevilor pe „pătrarul I".

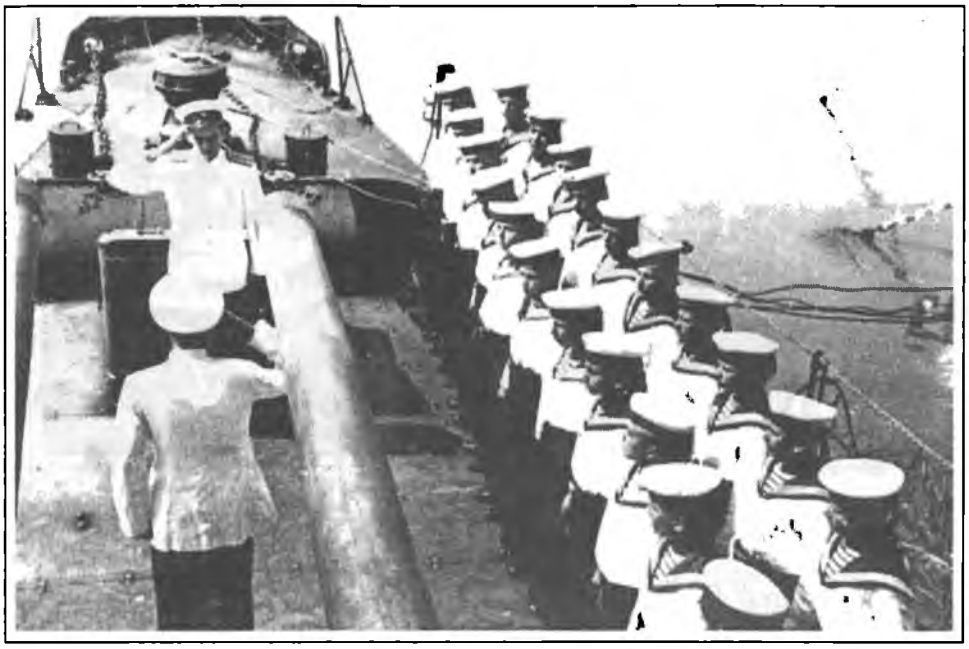
La 25 noiembrie 1951, toţi elevii şi cadrele didactice au participat la o excursie pe Dunăre cu nava „REPUBLICA".

La 30 mai 1952 s-a încheiat anul de învăţământ 1951-1952. Din cei 142 de elevi, au intrat în examenul de sfârşit de an 137 elevi, 72 elevi de anul I şi 65 de anul II. Au fost declaraţi promovaţi în clasa a IX-a 63 de elevi absolvenţi ai anului I şi 60 de elevi de anul II au promovat în clasa a X-a.

În pofida greutăţilor legate de dotare, Şcoala Medie Militară de Marină a reuşit să se impună prin rezultatele obţinute atât pe plan local cât şi naţional. Chiar din al doilea an de învăţământ, elevii Şcolii au obţinut premiul I la

www.ziuaconstanta.ro

matematică, fizică, chimie şi limba română, la concursul pe materii organizat de Ministerul Instrucţiunii Publice.



Elevii Şcolii Medii de Marină Ţiglina-Galaţi în practică la bordul navelor (1952)

Durata de şcolarizare a fost iniţial de trei ani, pentru ca din anul de învăţământ 1953/1954 să fie extinsă la patru ani.

Cursurile anului de învăţământ 1954/1955 au început la 16 septembrie 1954. Şcoala era organizată pe două batalioane, Batalionul I, cu trei companii şi Batalionul II cu două companii. Printre disciplinele şcolare figurau matematica, fizica, limba română, limba rusă, limba engleză, educaţia fizică, ştiinţele naturale, psihologia, istoria, geografia, topografia, muzica, desenul, lecţiile politice, pregătirea de front şi regulamentele, marinăria ş.a.

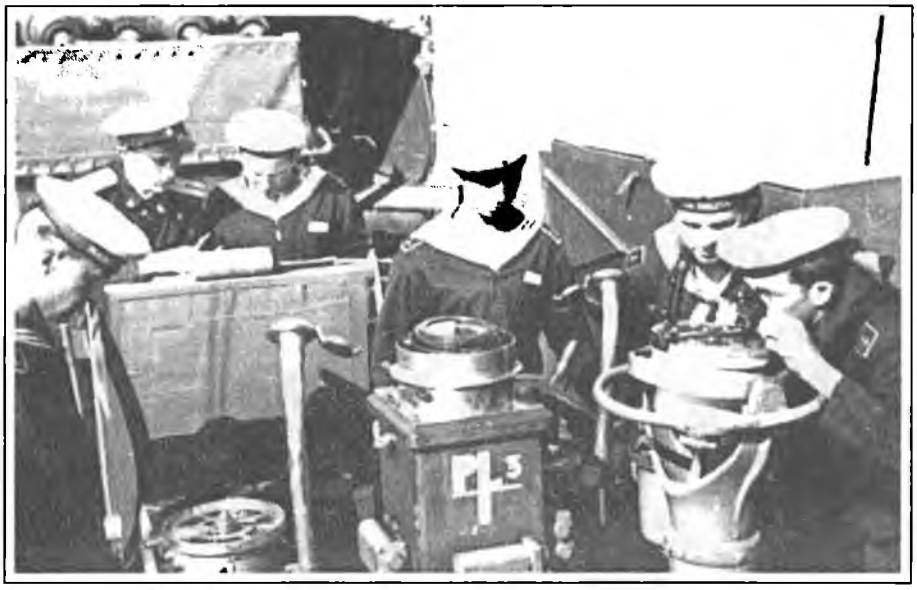
La 9 decembrie 1954, căpitanul de rangul I Gheorghe Sandu i-a înmânat comandantului şcolii Drapelul de luptă.

La 23 aprilie 1955 a avut loc prima defilare în oraş a efectivelor de elevi cu fanfara şcolii, compusă din cadeţi.

În conformitate cu Ordinul C.F.M.M. nr. 035/18.11. 1955 şi OZU nr. 340/7.12.1955, Şcoala Militară Medie de Marină a trecut de la forma de organizare pe companii la forma de organizare pe batalioane, companii şi plutoane[599].

[599] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 1319, f. 1-40.

www.ziuaconstanta.ro



Elevi la instrucție de specialitate pe distrugător (1953)

Prin Ordinul C.L. 0266, începând cu 1 ianuarie 1957, Şcoala Medie Militară de Marină şi-a schimbat denumirea în **Liceul Militar de Marină**, funcționând în acelaşi local şi cu acelaşi scop pentru care fusese înființată.

Liceul Militar de Marină a funcționat numai un an de zile, întrucât de la 1 ianuarie 1958, prin Ordinul C.L. 2912, a fost transformat în liceu militar obişnuit, cu denumirea Liceul Militar „Mihai Viteazul", cu profil similar Liceelor Militare „Dimitrie Cantemir" din Breaza şi „Ştefan cel Mare" din Câmpulung Moldovenesc. Sub această nouă denumire a continuat să funcționeze în cazarma Ţiglina până în anul 1960, când a fost trecut, împreună cu Liceul Militar din Breaza, în rețeaua Ministerului Învățământului[600].

4. *Rolul navelor-şcoală în instruirea practică marinărească a viitoarelor cadre ale flotei române*

Detaşamentul 514 Nave-Şcoală avea în compunere nava-şcoală „MIRCEA", nava-şcoală „LIBERTATEA", nava-şcoală Escortorul 1, nava-şcoală Escortorul 2 şi nava-şcoală „LANCEA". Comandantul unității era căpitanul de rangul 3 Ioan Gh. Gheorghe.

Prin rolul decisiv în exersarea aptitudinilor, formarea deprinderilor şi intruirea practică marinărească, navele-şcoală au devenit indespensabile

[600] Profesor Aurel Petre, *Şcoala Medie Militară de Marină*, în *„Catarge la orizont"*, nr. 2/1980, p. 19.

www.ziuaconstanta.ro

procesului de învățământ, fiind ele însele adevărate amfiteatre ale formării complexe a personalității viitoarelor cadre ale Marinei Române.

Continuând tradiția „spiritului Mircea" impus în cei 62 de ani de activitate de vechiul bric „MIRCEA", nava-școală omonimă a preluat din anul 1939 sarcinile instrucției marinărești a viitorilor ofițeri de marină. După declanșarea celui de-al doilea război mondial, activitatea de pregătire prin marșuri de instrucție în apele internaționale a fost abandonată. Între 19 februarie 1941-1944, **nava-școală „MIRCEA"** a staționat la Brăila, pe Brațul Arapu, la adăpost de bombardamentele sovietice, care au incendiat și scufundat bravul său înaintaș.

Mai mult, la sfârșitul lunii august 1944, nava a fost arestată și preluată abuziv de către sovietici, care au dus-o și bazat-o la Odessa. La insistențele repetate ale statului român, nava a fost retrocedată și readusă în portul Constanța, la 27 mai 1946.

În perioada 2-5 iulie 1946, căpitan-comandorul T.S. Antonescu, șeful Secției a V-a din St.M.M., a executat un control de instrucție la unitățile C.L.M.Fl. La nava-școală „MIRCEA" a constatat faptul că principalele dificultăți în desfășurarea programului de instrucție a elevilor se datorau slabei încadrări a navei, care dispunea efectiv doar de trei ofițeri, patru maiștri și 28 grade inferioare. Întrucât și personalul detașat de Școala Navală și Școala de Submaiștri era foarte redus (trei ofițeri), instrucția și administrația se făceau anevoios. Pentru remedierea situației navei-școală „MIRCEA", ofițerul solicita întărirea personalului detașat de școli cu încă doi ofițeri instructori, un subofițer pentru Serviciul Însărcinat administrativ și trei grade inferioare, din care un bucătar și un artelnic[601].

Între anii 1946-1947 nava a suportat mai multe lucrări de reparații, îndeosebi la arboradă. Marșurile de instrucție au fost reluate în anul 1947, printr-o serie de voiaje scurte executate în Marea Neagră.

În zilele de 7, 8, 9 și 10 septembrie 1948, pe timpul unei ieșiri pe mare, nava a fost surprinsă de o furtună de forța 8, caracterizată printr-o violență și durată deosebite, care a determinat-o să țină la capă trei zile și trei nopți. În timpul furtunii, nava nu a putut intra în port, fiind obligată să lupte continuu la larg cu elementele deslănțuite ale naturii. Echipajul a dovedit o bună pregătire profesională și o disciplină militară desăvârșită. De altfel, prin Ordinul de zi nr. 5 din 2 octombrie 1948, semnat de ministrul Apărării Naționale, Emil Bodnăraș, echipajul a fost citat pe armată, întrucât a demonstrat *„că merită încrederea pe care poporul muncitor o are față de ostașii Armatei sale și că, prin însușirea unei temeinice pregătiri politice, a dobândit dârzenia și curajul cu care ostașii R.P.R. știu să învingă toate greutățile"*. Trecând cu succes aceste greu examen de pregătire marinărească, din echipajul navei s-au evidențiat în mod deosebit:

---

[601] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4453, f. 49-50.

www.ziuaconstanta.ro

- Căpitanul Milu Nicolae - comandantul navei - a dat tuturor un exemplu de comportare în împrejurări grele, de calm desăvârşit, pricepere, energie şi grijă de echipaj

Nava-şcoală „MIRCEA"

- Căpitanul Ciucă Ioan - secundul politic - a fost în mijlocul echipajului în momentele cele mai grele, contribuind prin îndrumări şi exemplu personal, la menţinerea unui moral ridicat. De asemenea, a ajutat pe comandant în luarea celor mai juste decizii.

- Căpitanul de echipaje Marinescu Gheorghe, ofiţerul secund al navei, a organizat repartizarea sarcinilor în luarea celor mai bune măsuri pentru siguranţa navei, ceea ce a evitat avarii la bord

- Căpitanul Ivan Constantin - ofiţerul de clasă al elevilor, a constituit un frumos exemplu de voinţă în îndeplinirea serviciului

- Maistrul militar principal clasa a III-a timonier Miu Vasile, maistrul militar clasa a II-a timonier Bleandă Ilie, maistrul militar clasa a II-a timonier Munteanu Simion au dovedit o temeinică pregătire profesională, neprecupeţindu-şi eforturile şi oferindu-se ca voluntari pentru cele mai grele sarcini

www.ziuaconstanta.ro

- Maistrul militar principal clasa a III-a mecanic Bacaoană Ivanciu, maistrul militar clasa a II-a motorist Popescu Tudor şi-au îndeplinit cu deosebită pricepere sarcinile, nepărăsind nici o clipă aparatul motor, a cărui funcţionare continuă a contribuit la siguranţa navei

- Maistrul militar clasa I Ţârcă Eremia - telegrafistul bordului - a menţinut neobosit şi continuu legătura radio cu uscatul

- Maistrul militar clasa a II-a electrician Păduraru Ion a muncit fără odihnă pentru asigurarea bunei funcţionări a aparatelor electrice

- Sergentul major Ivan Constantin - din Aparatul Politic - deşi cu forţele epuizate, şi-a făcut în mod lăudabil datoria

- Elevii Melicescu Alexandru, Iuraşcu Gheorghe, Leis Victor, Ionescu Victor au făcut pe întrecute, ca voluntari, serviciu peste rând la cârmă pentru camarazii care cădeau de oboseală

- Elevii Rusu Gheorghe, Aron Mihail au dovedit devotament deosebit, făcând serviciu continuu şi oferindu-se ca voluntari pentru sarcini grele

- Elevii Crişan Mihail, Dănilă Ioan şi soldatul Lujeru Stelian s-au evidenţiat în mod cu totul deosebit prin curaj, urcând la catarge pentru a repara antena T.F.F. sau pentru alte reparaţii

- Caporalii Matei Ifrim, Danciu Enache şi soldatul Ghenea Ioan s-au oferit voluntari pentru cele mai grele servicii, fiind un exemplu în muncă

- Sergentul Grosu Teofil, deşi suferind, a dat dovadă de voinţă, refuzând în repetate rânduri să-şi părăsească serviciul

- Soldatul Badiu Gheorghe - bucătarul navei - după defectarea malaxorului electric, frământând cu braţele, a asigurat echipajului zilnic pâine proaspătă

- Caporalul Tătaru Gheorghe, oferindu-se voluntar la sarcinile cele mai grele, în orele libere, a îmbărbătat echipajul, cântând din acordeon şi îndemnând la joc şi veselie

- Sergentul Negru Constantin şi soldatul Iordache Ion au lucrat în compartimentele maşinilor ca voluntari peste rând, reparând cu pricepere şi iuţeală micile avarii

- Funcţionarul civil Bălaşa G. - bucătarul bordului - care tot timpul nu şi-a părăsit postul, asigurând cu punctualitate hrana caldă pentru echipaj."[602]

La data de 12 aprilie 1951, Marina Militară a încheiat cu SOVROMTRANSPORT contractul nr. 168 790 pentru a executa în Şantierul Naval S.R.T. Constanţa lucrările de reparaţii la nava-şcoală „MIRCEA". Lucrările au constat în special din reparaţii la motoarele principale şi auxiliare, care au necesitat comandarea unor piese Uzinelor „23 August" din Capitală[603].

Nava şi echipajul a mai înfruntat câteva furtuni puternice între anii 1951-1953. Astfel, în anul 1951, „MIRCEA" a fost surprins de o furtună de forţa 8-9, vânt din N-NE, fiind nevoit să se adăpostească în portul bulgar Nesebăr.

---

[602] *„Marina Nouă"*, Anul IV, nr. 143, vineri, 3 octombrie 1948, p. 1, 4.
[603] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 3194, f. 78.

www.ziuaconstanta.ro

Comandat de căpitanul de rangul 3 Nicolae Milu, velierul-şcoală fusese pus la dispoziţia Direcţiei Manevrelor, împreună cu nava-şcoală „LIBERTATEA", pentru executarea debarcărilor pe plajă, în zona Mangalia. La bordul navei se aflau, în afara echipajului, 32 de infanterişti marini care urmau să fie debarcaţi, 2 genişti din trupele de vânători de munte care erau trimişi pentru marcarea focurilor şi 60 de elevi ai Şcolii de Ofiţeri de Marină.

După o serie de activităţi desfăşurate în cadrul aplicaţiei cu trupe în cursul dimineţii, în ziua de 12 octombrie 1951, la ora 11.00 debarcările au fost sistate din cauza unui avertisment meteo. Întrucât ancora nu prezenta siguranţă, nava a primit aprobare să se adăpostească la Constanţa, astfel încât la ora 18.00 „MIRCEA" a ridicat ancora şi s-a îndreptat spre geamandura A.

Între timp vântul s-a înrăutăţit iar marea s-a montat şi mai mult. În raionul Schitu-Costineşti, furtuna era atât de puternică încât nava, deşi avea maşina pe drum înainte, nu a mai putut învinge forţa vântului. Din cauza vântului de NE care o împingea înapoi şi spre coastă, nava a încercat zadarnic să ajungă la Constanţa, înfruntând tempesta în larg, unde a rămas până a doua zi, la ora 8.00, când comandantul a cerut aprobare să se adăpostească sub Capul Caliacra. În faţa pericolului iminent de a se apropia nepermis de mult de coastă, la ora 15.18 nava a luat drum spre Sud.

Atenţionat de C.M.M. asupra restricţiilor de navigaţie din zona Caliacra-Cavarna datorită unor raioane minate şi a necesităţii de a respecta zona interzisă şi intrarea pe pasa dragată cu lăţimea de numai 1 Mm, condiţii în care nava nu ar fi putut să întoarcă pe lăţimea pasei şi nici să se menţină în limitele acesteia, locotenent-comandorul Milu nu a riscat, preferând să rămână la capă la Est de Şabla.

În dimineaţa zilei de 14 octombrie, la deriva mare înregistrată s-au adăugat şi problemele survenite la motorul principal şi două auxiliare, prin căderea compoziţiei de pe cuzineţi. În această situaţie delicată, comandantul s-a văzut nevoit să ceară aprobare pentru a intra în portul Burgas, deoarece în această alură avea vântul şi valurile din pupa şi putea să obţină viteză. Manevra a fost îngreunată de imposibilitatea determinării exacte a punctului navei - cu observaţii astronomice nu se putea din cauza cerului acoperit şi a ploii şi nici prin radiogoniometrare, deoarece radiofarul de la Caliacra nu funcţiona! Cât despre punctul estimat nici vorbă, pentru că pe drumul de 238^0 nava prinsese o viteză de trei ori mai mare decât cea normală.

La apariţia coastei, în condiţii de ploaie şi ceaţă, fără hartă (la bord existau doar harta Caliacra-Odessa şi harta generală a Mării Negre), cu valuri care se interferau şi benzi uriaşe care făceau ca apa să măture puntea centru, comandantul a confundat Capul Emine cu Capul Sf. Gheorghe. În Golful Burgas, nefuncţionând trei faruri care nu au putut fi alimentate din cauza timpului nefavorabil, nava nu a putut să intre în port pe timpul nopţii. Derutaţi de farul Pomorie care deşi pe hartă figura pe uscat, în realitate se găsea pe o stâncă în mare şi pe deasupra era şi stins, marinarii noştri au reuşit să evite la timp eşuarea, graţie celor trei rachete roşii de avertizare trase de la coastă. În aceste condiţii,

www.ziuaconstanta.ro

comandantul a decis să intre în portul Nesebăr, situat la circa 7 Mm înapoi şi la 5 Mm SW Cap Emine. În absența farurilor, intrarea s-a făcut prin coordonarea cu proiectoare de la coastă. La ora 23.30 „MIRCEA" a ancorat în radă şi a trimis o barcă la mal să cerceteze portul. După ce a primit avizul autorităților portuare de a intra în port, „MIRCEA" a ancorat în mijlocul bazinului, deoarece nu era loc suficient la cheu. Colac peste pupăză, vântul puternic - forța 8, a rupt lanțul ancorei şi nava a fost scoasă din port. Manevra a fost reluată, folosindu-se cea de-a doua ancoră şi după unele reparații la motorul principal, „MIRCEA" a acostat în cele din urmă în dimineața zilei de 15 octombrie la cheu. Locul nefavorabil şi vântul puternic de Nord au provocat mari şocuri navei, care, deşi protejată cu baloane şi trancheți, a suferit o gaură de apă în dreptul caldarinei.

Zilele de 15 şi 16 octombrie au fost rezervate exclusiv pentru repararea motoarelor, reaprovizionarea cu alimente pentru trei zile şi studierea planului Golfului Burgas. Odată finalizate reparațiile, nava a plecat pe 17 octombrie la Burgas, unde s-a refăcut plinul de apă şi s-au primit alimente pentru încă patru zile. Gazdele au fost deosebit de amabile, solidaritatea marinărească fiind şi de această dată evidentă. Mai mult, avea să consemneze locotenent-comandorul Milu în Darea de seamă către C.M.M., în salonul navei „ *s-a discutat despre prietenia româno-bulgară, relațiile de tip nou şi ajutorul ce trebuie să existe între țările de democrație populară care împreună cu Uniunea Sovietică stau de strajă păcii împotriva ațâțătorilor la război anglo-americani care prin slugile lor* (!) *turci, monarho-fascişti greci şi titoişti fac provocări la granițele țărilor noastre*." Schimburile de vizite şi de impresii au continuat şi la nivelul membrilor echipajului. Astfel, 50 de matrozi, elevi şi soldați infanterişti marini şi vânători de munte au vizitat Burgasul iar ofițerii români au participat la o recepție oferită de gazde.

Nava-şcoală „MIRCEA" a părăsit portul Burgas pe 19 octombrie, îndreptându-se spre Nesebăr unde, cu ajutorul scafandrilor bulgari, s-a recuperat ancora pierdută. Pe 20 octombrie, nava a plecat spre Constanța, marşul nocturn fiind complicat de prezența unei nave străine suspecte care i-a aținut calea. În dimineața zilei de 21 octombrie, la ora 10.30, la Est Mangalia „MIRCEA" a fost raliat de dragorul de bază 1 care l-a însoțit până la Constanța, unde a acostat la ora 15.15.

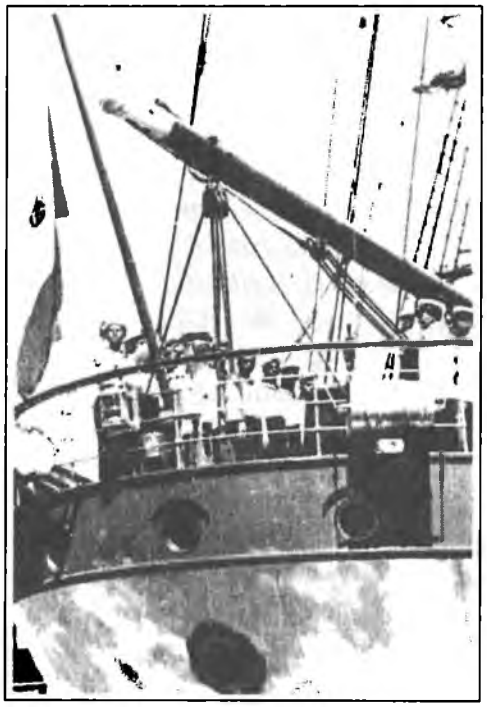
Pe drumul de întoarcere, comandantul Marinei Militare, contraamiralul Emil Grecescu, a adresat următoarea radiogramă echipajului navei-şcoală „MIRCEA": „*Comandamentul laudă felul cum marinarii, cartnicii şi ofițerii dovedesc o bună pregătire de luptă şi marinărească şi felicită pe cei merituoşi, pe comandant şi pe locțiitorul politic care asigură sprijin celor mai bune elemente, pentru starea moral-politică sănătoasă, pentru felul cum marinarii şi ofițerii dau dovadă de o bună pregătire politică şi dragoste față de patrie*." Comandantul navei a răspuns: „*Echipajul navei-şcoală „MIRCEA" respectă jurământul militar*".

Pentru comportarea deosebită de care au dat dovadă pe timpul acestei furtuni, cei mai merituoşi membri ai echipajului navei-şcoală „MIRCEA" au fost

www.ziuaconstanta.ro

citaţi prin Ordinul de zi pe navă nr. 45 din 21 octombrie 1951. Printre aceştia s-au numărat locotenenţii Alexe Rucăreanu şi Dumitru Şuchea care au stat tot timpul furtunii la comandă, fiind de un real folos comandantului navei, cartnicul Nicolae Dinu care pe timpul furtunii s-a urcat în arboradă şi a reparat antena, locotenentul Ciobanu care a sărit în apă şi a salvat un elev de la înec sau elevul Ion Banai, care a sărit în mare pe timpul furtunii pentru salvarea unei bărci.

Alţii, mai puţin sârguincioşi sau norocoşi, au avut de pătimit. Astfel, conform Notei-raport nr. 0092/C/10.11.1951, adresată de comandantul Marinei Militare ministrului Forţelor Armate, locotenentul Ion Marta, comandantul Unităţii de Luptă Observare-Transmisiuni a fost mutat la Flotila de Dunăre pentru imposibilitatea de a executa serviciul de cart *„ca unul ce nu suportă marea"*, iar elevii Ion Marinică, Mircea I. Popa şi Emilian Gh. Pop au fost înlăturaţi din şcoală pentru dezinteres total şi eschivare de la orice activitate.



Ceremonialul ridicării pavilionului
la bordul navei-şcoală „MIRCEA"

Pentru pregătirea practică a ofiţerilor-elevi şi elevilor Şcolii Militare de Marină, Academiei Militare Tehnice de Marină, Institutului de Pescuit şi Piscicultură, Academiei Militare Politice şi Şcolii Militare Medii de Marină, în anul 1953 nava-şcoală „MIRCEA" a executat 57 zile de marş pe mare şi 16 zile de staţionare în radă.

Pe 5 septembrie 1953, sub comanda căpitanului de rangul 3 Ion Gh. Gheorghe, având la bord elevii anilor I, II şi III ai Liceului Militar de Marină din

www.ziuaconstanta.ro

Galați, nava a ieșit pe mare[604]. Vântul era de la SE forța 3. După ce a ajuns la geamandura B, nava a executat un marș către Sud până la travers Tuzla. La ora 18.00 echipajul a întins velele și s-a navigat spre NE. În dimineața zilei de 6 septembrie, la ora 4.00 nava a ajuns la 5 Mm SE de geamandura B, cu intenția de a fi până la ora 6.00 la geamandură pentru ca la ora 8.00 să aibă loc intrarea în port. După ora 4.00 vântul a trecut la Nord. Din această cauză viteza navei a scăzut. La ora 5.00 vântul de Nord a atins forța 7 și nava nu a mai putut înainta, bătând pe loc și derivând în același timp spre Sud. După ora 15.00 vântul a căzut la forța 5 și nava a putut înainta ajungând la ora 18.30 la travers de Tuzla. Vântul a crescut ulterior în intensitate, astfel încât până la ora 24.00 nava nu a mai putut înainta.

Începând cu 7 septembrie vântul s-a întețit trecând de la forța 6, 7 la 8 iar marea s-a montat. Fiind derivată spre Sud, nava a luat alură de capă. La ora 10.30 stația de emisie radio s-a defectat iar la ora 23.00 a căzut și postul de emisie pe unde scurte. Recepția radio a funcționat continuu, comanda inerceptând toate radiogramele transmise.

La ora 14.30 s-a apropiat de „MIRCEA" dragorul de bază 11 și ulterior remorcherul „I.C. Frimu" dar remorcajul devenise imposibil pe o mare de gradul 8, cu vânt în rafale cu viteze de 20-23 metri pe secundă.

În noaptea de 7/8 septembrie nava a ținut la capă. Furtuna a atins maximum de intensitate către ora 2.00 din 8 septembrie, având forța 10.

O dată cu scăderea intensității tempestei, la ora 11.30 a sosit în ajutor nava-școală „LIBERTATEA". Împreună cu aceasta și un dragor bulgăresc, „MIRCEA" a pornit la ora 14.30 către Cap Caliacra, pe care l-a dublat la ora 19.30. Pe 9 septembrie 1953, la ora 8.00 nava a intrat în Port Stalino unde echipajul a fost întâmpinat de reprezentanții Bazei Navale. După reaprovizionare cu alimente, ofițerii și delegații de cartnici, matrozi și elevi au fost invitați să participe la parada organizată cu prilejul aniversării eliberării Bulgariei de sub jugul fascist de către Armata sovietică.

După efectuarea reparațiilor la stația radio și revizia motoarelor, pe 10 septembrie la ora 5.30 navele-școală „MIRCEA" și „LIBERTATEA", cu 100 elevi de anul I ai Școlii Militare de Marină și 117 elevi de anul III și IV ai Școlii Medii Militare de Marină, s-au înapoiat la Constanța unde au sosit la ora 20.00. Pe timpul furtunii, atât navele cât și echipajele s-au comportat bine[605].

---

[604] Căpitan-comandor drd. Marian Moșneagu, *De Sfânta Maria Mică, „MIRCEA" a învins furtuna*, în *„Litoral"*, Anul XXXIII, nr. 184, miercuri, 3 septembrie 2003, p. 16.

[605] Conform raportului nr. 0687 din 12 septembrie 1953 înaintat comandantului Marinei Militare de către comandantul Detașamentului 514 Nave Școală, căpitanul de rangul 3 Ioan Gheorghe, echipajul și elevii de pe nava-școală „MIRCEA" s-au comportat bine și au avut tot timpul starea morală ridicată. S-au evidențiat în mod special timonierii și mecanicii care au executat conștiincios serviciul. Astfel, cartnicul Gheorghe Anghel, micimanii Dumitru Uzuneanu, Gheorghe Nedelcu și cartnicul Iulian Gaujeneanu, timonieri au ținut foarte bine cârma, reușind astfel să evite ca nava să cadă între valuri. Cartnicul major Alexandru Popescu și cartnicii majori Vasile Gâdiuță și Iosif Cica-boțmani au condus cu pricepere manevra velelor și manevrele de brațare a vergilor, asigurând menținerea navei în alura de capă. Cartnicii majori Emeric Szoci,

www.ziuaconstanta.ro

Căpitanul de rangul 3 Ioan Gh. Gheorghe,
fost comandant al navei-şcoală „MIRCEA"

„*În concluzie* - menţiona la finalul raportului înaintat comandantului Marinei Militare căpitanul de rangul 3 Ion Gheorghe - *navigaţia executată în zilele de 5-10 septembrie a constituit pentru întregul echipaj de elevi şi matrozi al navelor „MIRCEA" şi „LIBERTATEA" o şcoală marinărească extrem de folositoare. Ea a arătat atât părţile plăcute ale vieţii de marinar cât şi aspectele mai aspre, pregătându-i pentru încercările viitoare. În aceste zile socotesc că elevii au devenit mai apropiaţi de marină decât ar fi devenit într-o lună de stat la cheu sau de navigaţie normală*"[606].

Până în anul 1957, nava-şcoală „MIRCEA" a efectuat an de an marşuri de instrucţie cu elevii Şcolii Militare Superioare de Marină numai în Marea Neagră[607].

Ioan Ghergei, Constantin Roşu şi Ioan Zinca din U.L. 5 s-au evidenţiat în mod deosebit prin asigurarea funcţionării aparaturii tehnice a navei şi revizia ei. Locotenentul Constantin Ruxandrescu şi micimanul Ivanciu Bacaoana au condus cu pricepere aparatul motor al navei, evitând avarierea sa. Locotenenţii majori Mircea Ionescu, Victor Pavica şi micimanul Vasile Miu au executat bine serviciul de cart şi au contribuit la stabilirea poziţiei navei făcând calcule juste. Cartnicul Vasile Emanoil şi micimanul major Ioan Chisu au făcut ascultare radio continuă, astfel încât comanda navei a fost tot timpul la curent cu ordinele date, interceptând şi descifrând radiogramele C.M.M. şi ale navelor.

[606] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 4557, f. 233-236.

[607] Valentin Ciorbea, *Istoricul Navelor-Şcoală „MIRCEA"*, volumul II, Nava-şcoală „MIRCEA", Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", Constanţa, 1999, p. 110-112.

www.ziuaconstanta.ro

La 1 ianuarie 1959 „MIRCEA" a intrat în Şantierul „1 Mai" din Brăila pentru reparaţii capitale. Lucrările au continuat până în luna martie 1960, când a fost transformat în navă-bază a Detaşamentului de Nave Auxiliare din Mangalia, rol pe care l-a îndeplinit până în vara anului 1964[608].

Fostul **yacht regal „LIBERTATEA"** a fost utilizat după anul 1947 ca navă-şcoală[609].

---

[608] *Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân"*, p. 96-97.

[609] Fostul yacht regal „LIBERTATEA" (ex-„LUCEAFĂRUL", ex-„NAHLIN") a fost proiectat de Messrs. G.L. Watson and Company din Glasgow şi construit de Messrs. John Brown and Co. Ltd. din Clydebank-Anglia în anul 1930, la comanda Lady Yule, văduva lui Sir David Yule, contra sumei de 90 000 lire sterline. Numele era inspirat din onomastica indienilor nord-americani şi însemna *iute de picior*. Prova yachtului era ornamentată cu un galion reprezentând un indian roşu în poziţie de luptă. La acea vreme, „NAHLIN" era cotat drept unul dintre cele mai mari şi luxoase nave particulare de croazieră construite în Anglia. În primii ani de serviciu, yachtul a parcurs peste 200 000 Mm în jurul insulelor britanice, în Marea Baltică, în arhipelagul grecesc, în Oceanul Atlantic, Insulele Canare, Indiile de Vest, pe coasta americană şi în Golful Mexic. De asemenea, a străbătut apele Oceanului Pacific, atingând Insulele Galapagos, Hawaii, Tahiti, Arhipelagul Societăţii de Sud, Noua Zeelandă şi Australia. Printre oaspeţii de seamă ai yachtului s-a aflat şi Regele George al VIII-lea al Angliei, care a făcut o croazieră în Marea Adriatică la începutul lunii august 1937.

În urma tratativelor purtate de guvernul prezidat de Gheorghe Tătărescu, în septembrie 1937 yachtul a fost achiziţionat de statul român cu suma de 120.000 lire sterline şi făcut cadou Regelui Carol al II-lea, constituind proprietatea personală a acestuia. La 3 septembrie 1937, ora 08.00, yachtul arborează pavilionul comercial românesc la Greenock (Scoţia), în James Watt Dock, fiind rebotezat „LUCEAFĂRUL" şi armat cu personal român.

În ziua de 5 septembrie, la bordul yachtului s-a oficiat un serviciu religios în prezenţa consulului onorific din Glasgow, a ataşatului naval român, comandorul Gheorghe Dumitrescu, precum şi a ofiţerilor, maiştrilor şi echipajului navei. La data luării în primire, din echipaj făceau parte căpitan-comandorul (r) Iosif Răşcanu - comandant, căpitanul Ioan Bănică - ofiţer secund, căpitanul mecanic Ştefan Botel - şef mecanic, locotenenţii Eduard Ghezzo, Marcel Tăutu şi Teodor Cristache (mecanic), maiorul medic Dumitru Dumitriu şi locotenentul intendent Alexandru Bădulescu.

Plecat în marş spre ţară la 6 septembrie 1937 sub pavilion românesc de comerţ şi flamura Yacht Clubului Regal Român, nava soseşte la Constanţa la 23 septembrie, ora 1.30 a.m., fiind acostat la dana 27. Deşi yachtul era proprietatea Regelui Carol al II-lea, acesta a fost înscris în lista navelor Marinei Române, cheltuielile de întreţinere şi plata personalului fiind suportate de stat.

La 15 august 1938, cu ocazia Zilei Marinei, M.S. Regele trece în revistă navele aflate în dispozitiv ancorate la cheu de la bordul yachtului regal „LUCEAFĂRUL". Cu acest prilej, amiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, a omagiat în cuvântarea sa *„Gestul regal al Majestăţii Voastre de a încredinţa yachtul „LUCEAFĂRUL" în păstrarea Marinei Regale şi de care însărcinare regească marinarii se simt în culmea mândriei, de a putea să vegheze şi să poarte pe Regele lor pe întinsul apelor odihnitoare ale mărilor."*

Prin Decretul Regal nr. 3295 din 24 septembrie 1938, personalului de pe yachtul regal „LUCEAFĂRUL", devenit navă de gardă, i s-a stabilit o uniformă specială. Astfel, aceasta urma să fie cea reglementară a personalului Marinei Regale, cu deosebirea că pentru ofiţerii ambarcaţi pe „LUCEAFĂRUL" erau prevăzuţi eghileţi din fir auriu sau mătase galbenă înspicaţi cu mătase bleumarin, după modelul celor prevăzuţi pentru regimentele de gardă. Aceşti eghileţi puteau fi purtaţi la toate ţinutele. Maiştrii, submaiştrii, mecanicii şi trupa aveau eghileţii de aţă, confecţionaţi după acelaşi model, dar care se purtau numai la ţinuta de ceremonie. Ca accesorii,

www.ziuaconstanta.ro

Pe timpul războiului, yachtul a fost adăpostit pe Dunăre, în zona Hârşova, în Bazinul Docurilor la Brăila, pentru iernat şi la Giurgiu. La 27 august 1944, în urma intervenţiei făcute de navă, la yacht a sosit o pază formată din 38 de militari şi un subofiţer, sub comanda unui sublocotenent. Subunitatea avea în dotare două tunuri de 53 mm, trei mitraliere, un pistol mitralieră, 38 de puşti şi 4 000 de cartuşe.

---

decretul prevedea portul ancorei cu cifra regală pe şepci sau bonete, iar panglica bonetei avea culorile panglicii Ordinului „Pentru Merit" şi inscripţia N.M.S. „LUCEAFĂRUL".

În perioada 1937-1941, yachtul regal a efectuat 35 de croaziere cu membrii Casei Regale şi 8 marşuri de instrucţie, astfel:

- 6-9 decembrie 1937, Constanţa-Pireu pentru iernat;
- 24-26 martie 1938, Pireu-Constanţa;
- 12-14 iunie 1938, Constanţa-Istanbul-Constanţa, cu M.S. Regele la bord;
- 17-20 iunie 1938, idem;
- 14-20 august 1938, Constanţa-Istanbul-Mudania-Smirna-Constanţa, cu M.S. Regele la bord;
- 26 noiembrie-5 decembrie 1938, Constanţa-Istanbul-Dardanele-Matapan-Corfu-Kotor-Split-Triest, pentru reparaţii în Şantierul San Marco, sub supravegherea Lloyd Register;
- 16-22 iulie 1939-revenirea în ţară;
- 26 iulie-12 august, Constanţa-Istanbul-Smirna-Rhodos-Kos-Kandia-Istanbul-Constanţa, cu M.S. Regele şi Măria Sa Mihai Voievod de Alba Iulia şi suita la bord.

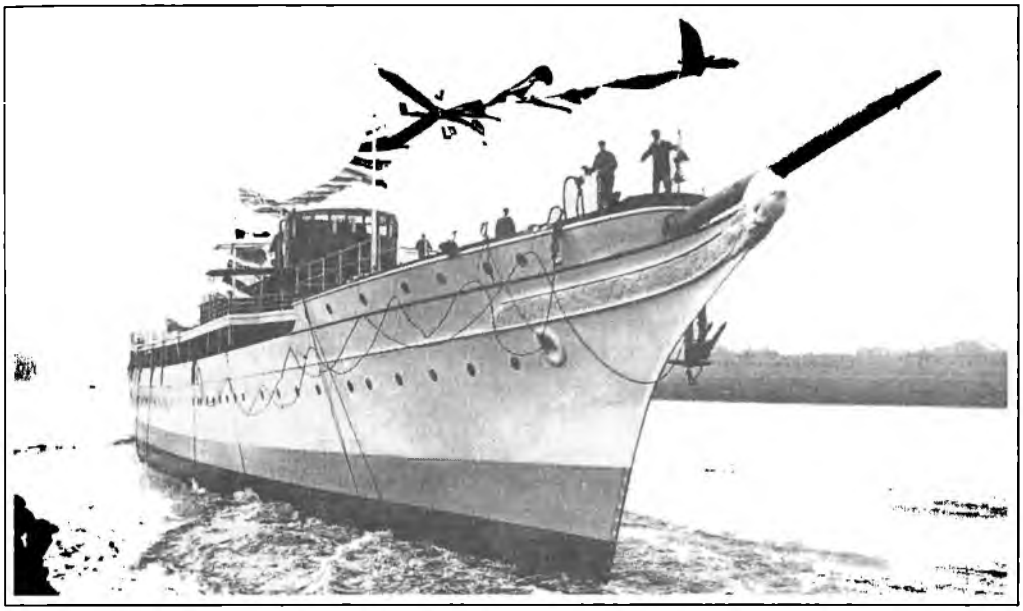
Între 15-17 octombrie 1939, yachtul a executat marşul Constanţa-Galaţi unde a fost aşteptat M.S. Regele. A doua zi, la ora 10.00, a sosit trenul regal, iar la ora 17.00 Carol al II-lea a urcat la bord, însoţit de Alteţa Sa Regală Principele de Hohenzollern. La ora 20.00 a sosit şi Marele Voievod Mihai de Alba Iulia. Pe 19 octombrie, Regele i-a primit pe Excelenţa Sa ministrul de Externe al Poloniei, colonelul Josef Beck, ministrul de Externe român, Petrescu Comnen, ministrul Paul Teodorescu şi inspectorii generali ai Armatei, tentativa diplomatului polonez de „a-i cumpăra pe români prin propunerea de împărţire a Ucrainei Subcarpatice" eşuând. Sub comanda căpitanului Dumitru Niculescu, între 19 februarie 1941-14 octombrie 1942 nava s-a adăpostit în zonele Brăila - Canalul Măcin, Hârşova, Ostrovul Gâsca - Ostrovul Lupilor şi din nou Brăila, unde a suportat lucrări de reparaţii executate de Şantierul Franco-Român.

Aflată la Galaţi, la 4 iunie 1943, ora 11.30 nava a fost vizitată de Majestatea Sa Regina Mamă Elena, însoţită de doamna de onoare Catargi, coloneii adjutanţi regali şi de comandorul Alexandru Stoianovici, comandantul Diviziei de Dunăre. La ora 15.35 a sosit şi M.S. Regele.

La 3 octombrie 1943, la Brăila nava a fost vizitată de arhiepiscopul Alexandru Th. Pisar, mitropolitul romano-catolic al României, însoţit de o suită bisericească, care a consemnat cu acest prilej: *„Subsemnatul primind învoirea graţioasă de a vizita „LUCEAFĂRUL", yachtul elegant şi frumos al Majestăţii Sale iubitului nostru Suveran Mihai I, îmi permit a îndrepta împreună cu suita mea gândul la Majestatea Sa, dorindu-i tot ce-i mai bun şi fericit pentru viaţă şi greaua sarcină de Cârmuitor întru mulţi ani.*

Trăiască Majestatea Sa Regele Mihai I."

www.ziuaconstanta.ro



Yachtul regal „LUCEAFĂRUL”

La 15 septembrie, după semnarea armistițiului, la bord au venit un ofițer și un sergent ruși care au declarat că aveau ordin verbal de la Comandamentul sovietic să preia yachtul. Aceștia au rămas la bord până în ziua de 16 septembrie când un alt ofițer rus a contramandat ordinul de preluare a navei. Mai mult, pe 19 septembrie a sosit la bord colonelul Kalinin din Armata Roșie care a lăsat o notă pentru siguranța yachturilor regale.

La 12 ianuarie 1945, nava a fost vizitată de o C.Al.C. formată din trei ofițeri americani, doi ofițeri ruși și trei ingineri români.

În ziua de 12 ianuarie 1948, fostul yacht regal „LUCEAFĂRUL” a intrat în compunerea Grupului Navelor în Reparație, comandat de comandorul Constantin Chiriac. Cu acest prilej, pe navă a fost înființat Serviciul de Educație. „...*Pe acest yacht* - sublinia locotenentul Vasile Miron, locțiitorul secundului pentru Educație - *ființa un cerc de uneltiri contra regimului, patronat și menținut de cel mai mare latifundiar reacționar - Mihai I - care nu permitea ca flacăra democrației să pătrundă în mijlocul echiapajului de pe „LUCEAFĂRUL”*[610].

La 25 iunie 1948, yachtul regal, rebotezat „LIBERTATEA”, a intrat în proprietatea statului român, devenind navă de comandament a C.F.N.M. iar din anul 1951 a fost categorisit drept navă-școală în compunerea Divizionului 514 Nave-Școală[611].

Prin Actul din 4 ianuarie 1955, aprobat de Emil Bodnăraș, contraamiralul Emil Grecescu, din partea Consiliului de Miniștri, contraamiralul ing. Grigore

[610] *Sărbătoare la Grupul Navelor în Reparație*, în „*Marina Nouă*”, Anul IV, nr. 106, miercuri, 21 ianuarie 1948, p. 4.
[611] A.M.R., fond 1683, dosar nr. 2560, f. 128.

www.ziuaconstanta.ro

Marteş, din partea M.F.A., directorul general Rădulescu Gheorghe, directorul Celenti Xenofon şi ing. Sufer Iacob din partea M.T.N.A., întruniţi în comisie conform rezoluţiei vicepreşedintelui Consiliului de Miniştri, general de armată Emil Bodnăraş, au hotărât transferarea navei „LIBERTATEA" din patrimoniul M.F.A. în patrimoniul M.T.N.A., în scopul utilizării acesteia ca vas maritim de pasageri pe linia Odessa-Durres şi retur[612]. Predarea s-a făcut prin Procesul verbal nr. 1 înscris la nr. 055515, la 31 ianuarie 1955, în portul Constanţa, între căpitanul-locotenent Vladimir Cosmiceanu, căpitanul-locotenent Ion Suciu şi locotenentul major Gheorghe Hagiu, delegaţi ai M.F.A., în baza Ordinului nr. 12 din 17 ianuarie 1955 şi ing. Iacob Sufer, Alfred Teodorescu şi comandantul Titus Stănescu, delegaţii Ministerului Transporturilor Navale şi Aeriene, în baza Ordinului nr. 13 din 14 ianuarie 1955[613].

O altă navă istorică utilizată ca navă-şcoală a fost **yachtul „CAROLUS PRIMUS"**[614].

---

[612] Idem, fond C.M.M., dosar nr. 6879, f. 2-3.

[613] *Ibidem*, f. 4.

[614] Yachtul „CAROLUS PRIMUS" a fost construit în anul 1903 la Glasgow-Anglia. Nava avea corpul din oţel, două catarge, puntea principală din lemn şi următoarele dimensiuni: deplasamentul maxim - 90 tone, lungimea - 45,16 metri, lăţimea - 7,16 metri, înălţimea - 4,09 metri, viteza 9 km/h în amonte şi 11 km/h în aval. Pentru propulsie, nava era dotată cu o maşină verticală cu triplă expansiune şi condensaţie la suprafaţă, cu o putere de 300 CP, cu cărbuni şi un consum de 350 kg/h. De asemenea, pentru încălzire dispunea de o căldare marină tubulară, cu flacără întoarsă şi două focare. Capacitatea de combustibil era de 58 tone iar cea de apă potabilă de 11 tone.

Din construcţie, yachtul a fost prevăzut cu 24 paturi pentru pasageri şi echipaj şi 34 locuri la mesele din salonul prova şi pupa, în total 58 de persoane la bord.

Yachtul a fost proprietatea Comisiei Eoropene a Dunării şi prin Aranjamentul de la Sinaia din 1938 a fost încredinţat spre folosire statului român, reprezentat prin Administraţia P.C.A.- Direcţia Dunării Maritime.

Cu adresa nr. 2606 din 18 februarie 1942 s-a comunicat Ministerului Afacerilor Străine că vasul a fost pus la dispoziţia Misiunii Navale Germane şi că la luarea în primire, aceştia au arborat pavilionul german. Comandamentul Marinei Regale Române, cu adresa nr. 23848/1942, preciza că vasul nu este rechiziţionat şi prin solicitarea făcută Flotilei IV Aeriene urma să se restituie nava organelor noastre.

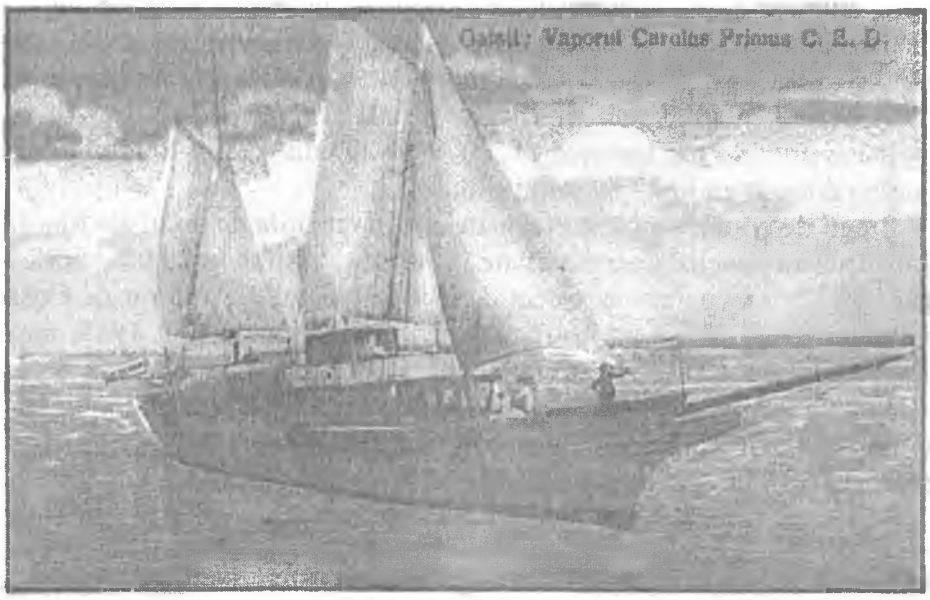
Yachtul fusese pus la dispoziţia generalului Speidel, şeful Misiunii Aeronautice în România. La 10 februarie 1942, nava se găsea în portul Constanţa şi purta pavilionul german, întrucât fusese *„dat spre folosinţă armatei germane, cu permisiunea domnului subsecretar de stat al Marinei, contraamiralul adjutant Nicolae Păiş"*. La solicitarea de restituire adresată de partea română, generalul de corp de aviaţie Zander de la Comandamentul Flotei 4 Aeriene germane confirma Marelui Stat Major, la 9 mai 1942, faptul că vasul se găsea în portul Constanţa şi se afla în starea iniţială, cu excepţia a două cabine montate pe punte, la pupa, pentru adăpostirea echipajului.

Conform unui înscris al Căpităniei portului Sulina, în anul 1946 yachtul se afla în portul Ghecet-Brăila.

Prin adresa nr. 1987 din 1 martie 1948, Serviciul Vase şi Navigaţie informa Căpitănia portului Sulina că Direcţia Marinei Comerciale a aprobat schimbarea numelui yachtului „CAROLUS PRIMUS", proprietatea Direcţiei Dunării Maritime, în „NEPTUN".

În ziua de 24 septembrie 1948, la ora 13.00, yachtul „NEPTUN", comandat de Mihail Marcu, a fost lovit în portul Sulina de vasul „DONAI", sub pavilion sovietic, care intrase din

www.ziuaconstanta.ro



Astfel, în anul 1953 era deja folosit în acest scop de Şcoala Medie Militară de Marină Constanţa. La 31 decembrie 1953, comisia de inventariere a apreciat vasul cu o uzură de 50%. În conformitate cu documentele anexe la Acordul de înfiinţare a Adminstraţiei Fluviale a Dunării de Jos, începând cu data de 5 decembrie 1953 această navă a fost lăsată în proprietatea statului[615].

---

mare pe Canalul Sulina, cu destinaţia Ismail-U.R.S.S. Vrând să acosteze la ponton în portul Sulina pentru câteva minute spre a lua pilotul de fluviu, cargoul a lovit în timpul manevrelor de acostare yachtul care staţiona în pupa pontonului, la circa 50 de metri distanţă.

Prin Procesul verbal nr. 408 din 26.03.1951, experţii Căpităniei Portului Sulina arătau că *„vasul nenavigând circa 7 ani, este necesar a se face andocarea şi revizuirea operei vii. Opiniez pentru eliberarea permisului de navigaţie pentru un an, cu începere de la 26 martie 1951-26 martie 1952.*" În acelaşi spirit, inspectorul de navigaţie Spiru Teodoru anunţa Serviciul Vase şi Tehnic din cadrul Direcţiei Generale a Transporturilor Maritime şi Fluviale că yachtul urmează să fie întrebuinţat ca navă-şcoală de R.T.M. Constanţa.

[615] Ca urmare a Ordinului D.G.N.C. nr. 31/4030 din 10 iulie 1954, nava a fost înscrisă în patrimoniul Direcţiei Regionale a Navigaţiei Civile Constanţa, pentru Şcoala Medie de Marină. În vara acestui an, nava a navigat fără permis de navigaţie, făcând o serie de ieşiri pe mare în jurul oraşului Constanţa, cu aprobarea Căpităniei portului, limitate ca distanţă, durată şi număr de pasageri.

În anul 1955 a fost amenajată ca vas de categoria a 4-a pentru excursii scurte pe mare. Astfel, coridorul între careul ofiţeri şi salonul pupa a fost amenajat în cinci cabine, WC, cu intrările direct de pe punte. De asemenea, au fost instalate bănci pe lângă copastie, în ambele borduri şi au fost amenajate două cabine pentru echipaj, la prova, sub punte. La data de 14 iunie 1955, nava a fost ridicată pe docul Şantierului Naval Constanţa. La 2 septembrie 1955, nava a fost avariată în apropiere de dana 19 de nava turcă „KARSIAYAKA", în timp ce ultima făcea o manevră pentru schimbare de dană. I-au fost rupte complet bompresul şi galionul din prova.

În perioada februarie-iunie 1958, nava a fost în reparaţie la Şantierul Naval Maritim Constanţa, unde i s-au înlocuit toate tablele sub 8 mm de la opera vie, s-au reparat coastele şi varangele uzate şi i s-au confecţionat catarge noi. Nava a coborât de pe doc pe 26 mai 1958. În

www.ziuaconstanta.ro

În anul 1958, distrugătoarele D 3, aflat în serviciu - gata de luptă în 4 ore cu efectiv redus şi în 48 de ore cu efectiv total şi D 4, aflat în reparaţii capitale în Şantierul Naval Constanţa de la 5 octombrie 1956 şi estimat a fi gata la sfârşitul anului 1959, au fost utilizate şi ele ca nave-şcoală[616].

De asemenea, monitoarele M 203 şi M 207 din cadrul Flotilei de Dunăre au avut în perioada amintită un statut similar[617].

Stagii de practică au fost efectuate atât în unităţile de uscat ale Marinei cât şi pe majoritatea navelor de luptă aflate în serviciu. Astfel, la 20 octombrie 1948, jumătate din elevii puntişti au trecut de la Regimentul 1 Artilerie de Coastă, la Grupul Navelor de Mare, ca instructori ai recruţilor contingent 1948, iar elevii mecanici au trecut de la canoniere la escortorul „ZMEUL".

În luna iunie 1949 a început campania practică de vară la bordul navelor-şcoală. Sublocotenenţii de punte din promoţia 1949 s-au ambarcat pe nava-şcoală „LIBERTATEA" iar sublocotenenţii tehnici au fost repartizaţi la unităţi.

---

urma reparaţiilor efectuate la s/s „NEPTUN" în cursul anului 1958, precum şi în urma modificărilor făcute, nava a fost gata pentru exploatare la 1 mai 1959. Vasul a primit din partea Căpităniei, sub semnătura expertului Pavel Trunov, un certificat care permitea navigaţia în vizibilitatea coastei (maxim 2-3 Mm) şi numai cu 50 persoane la bord, inclusiv echipajul.

În luna aprilie 1960, nava a fost andocată pe docul Şantierului Naval Maritim Constanţa. Conform Raportului de expertiză nr. 3087 din 17 iunie 1960, întocmit de inginerul Valerian Jipa, expert la Căpitănia portului Constanţa, din punct de vedere al stabilităţii, nava era aptă să transporte numai 200 persoane.

În luna mai 1962, nava a fost din nou andocată. În Actul de expertiză nr. 3184 din 14 mai 1963 se preciza că starea corpului navei era „catastrofală" şi, în consecinţă, se recomanda acordarea unui permis de navigaţie provizoriu pe o lună de zile şi limitarea zonei de navigaţie la 5 Mm depărtare de port, navigaţie în vederea coastei, ieşirea şi rămânerea în mare până la vânt de forţa 4 şi mare până la gradul 3. În urma contraexpertizei efectuate, nu s-a mai eliberat permis de navigaţie. Nava a fost coborâtă de pe doc la 3 aprilie 1963.

Prin Procesul verbal din 21 aprilie 1967 se arăta că dezmembrarea navei a avut loc între 15 noiembrie 1966-20 martie 1967, pe dana Bazinul SALVAMAR Constanţa. Astfel, din ceea ce a fost timp de peste şase decenii yachtul „NEPTUN", au rezultat 109 459 kg fier, trimise cu vagoanele CFR la Uzinele Reşiţa; 20 kg cupru, 88 kg alamă şi 11 kg aluminiu predate I.C.M. şi 1100 kg material lemnos, predat la magazia de materiale a NAVROM ca deşeuri. Materialele şi piesele recuperate au fost preluate în parte de Şcoala Navală şi Şantierul Naval Constanţa.

Prin adresa nr. 94/1631 din 10 mai 1971, Departamentul Transporturilor Auto, Navale şi Aeriene informa Căpitănia portului Constanţa că, prin aprobarea conducerii Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, yachtul „NEPTUN", ex - „CAROLUS PRIMUS", înmatriculat sub nr. 3612, se radiază din Registrul matricol, fiind clasat ca epavă şi dezmembrat în baza formelor legale.

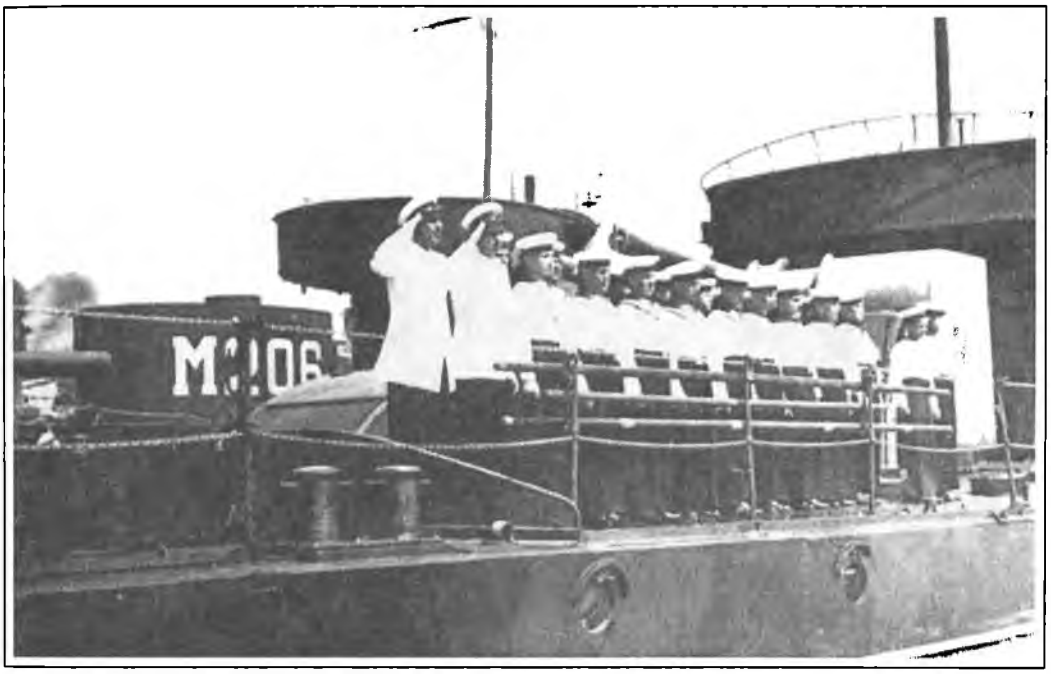
Prin Procesul verbal nr. 408 din 26.03.1951, experţii Căpităniei Portului Sulina arătau că „vasul nenavigând circa 7 ani, este necesar a se face andocarea şi revizuirea operei vii. Opiniez pentru eliberarea permisului de navigaţie pentru un an, cu începere de la 26 martie 1951-26 martie 1952." În acelaşi spirit, inspectorul de navigaţie Spiru Teodoru anunţa Serviciul Vase şi Tehnic din cadrul Direcţiei Generale a Transporturilor Maritime şi Fluviale că yachtul urmează să fie întrebuinţat ca navă-şcoală de R.T.M. Constanţa.

[616] A.M.R., fond 1863, dosar nr. 8806, f. 142.

[617] Idem, dosar nr. 8764, f. 102.

www.ziuaconstanta.ro

Un an mai târziu, în aceeaşi perioadă, elevii anului I ai Şcolii de Ofiţeri de Marină s-au ambarcat pe nava-şcoală „MIRCEA", iar elevii secţiei mecanici la distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI".



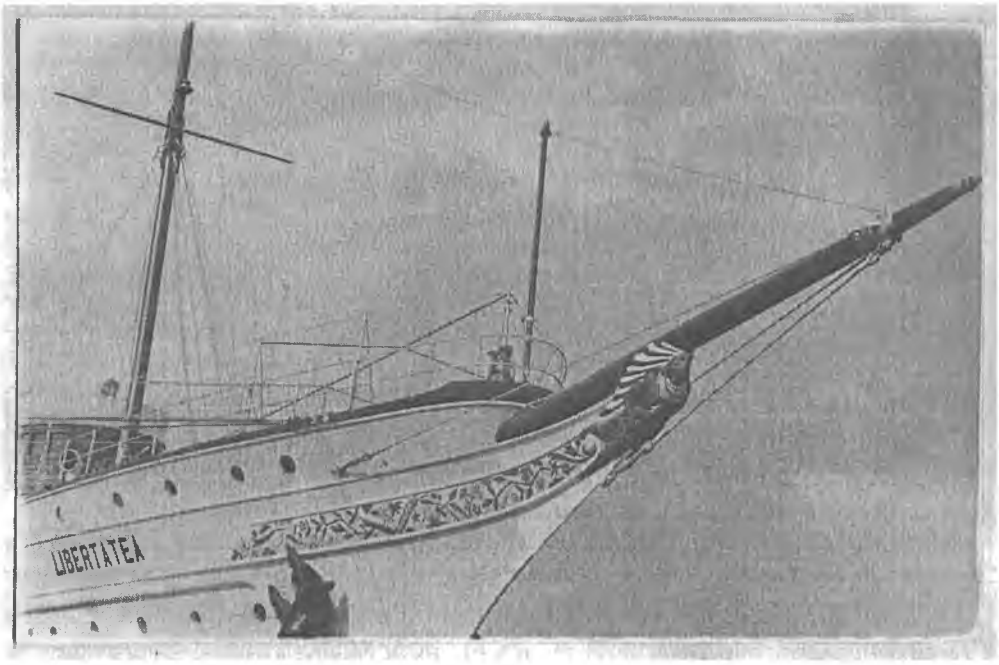
Elevi ai Şcolii Medii Militare de Marină la front pe monitorul 206 (1952)

La 6 mai 1954, nava-şcoală Escortorul 2 s-a deplasat din portul Constanţa pe lacul Mangalia pentru a asigura presiunea necesară compresorului de aer al torpilelor Divizionului 319 Vedete Torpiloare, unde a rămas până la 31 decembrie 1954.

Numeroase personalităţi politice şi militare s-au numărat printre oaspeţii navelor-şcoală: generalul maior Nicolae Eremia, ministrul adjunct pentru construcţii şi cazare, a vizitat nava-şcoală „MIRCEA" la 8 mai 1953, în portul Constanţa. Gheorghe Gheorghiu-Dej, preşedintele Consiliului de Miniştri, a vizitat nava-şcoală „LANCEA" la 26 iulie 1953, la Mangalia. Generalul de armată Emil Bodnăraş, ministrul Forţelor Armate şi generalul locotenent Nicolae Ceauşescu, prim locţiitor al ministrului Forţelor Armate, au vizitat nava-şcoală „LIBERTATEA", în portul Constanţa, la 29 august, respectiv 17 octombrie 1953[618].

[618] A.M.R., fond Biblioteca, Registrul Istoric nr. 377, f. 1-23.

www.ziuaconstanta.ro



Prova fostului yacht regal „LIBERTATEA", cu galionul original

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul VII
VIAȚA CULTURAL-ȘTIINȚIFICĂ ȘI SPIRITUALITATEA MARINĂREASCĂ

1. Contribuții ale ofițerilor de marină la dezvoltarea gândirii, științei și artei militare românești

Noile coordonate ale orientării gândirii militare românești au urmat calea firească a transformărilor pe care societatea românescă în ansamblu, și implicit organismul său militar, le suportau. În acest sens, presei militare i s-a conferit un rol deosebit.

„*Revistele militare au menirea ca prin scrisul lor să reflecteze adevărata noastră gândire militară* - sublinia generalul de armată Mihail Lascăr, ministrul Apărării Naționale - *astfel ca pe lângă celelalte instituții de cultură ale armatei să contribuie și ele la formarea cadrelor noastre (ofițeri, subofițeri), prin ridicarea nivelului lor profesional educativ și de cultură generală. Având în vedere că țara noastră se află în stadiul dezvoltării regimului de stat al democrației populare, căreia trebuie să-i corespundă în mod necesar o armată populară, se impune ca un imperativ național pentru armata română, ca pe lângă pregătirea strict profesională a cadrelor să se producă și o transformare colectivă a concepțiilor și ideologiilor asupra vieții și evoluției societății omenești pe considerentul că* **armata este o instituție socială**."

Același înalt demnitar român insista: „*Să nu se uite că pentru a înțelege, aplica și îmbogăți știința și arta militară va fi nevoie de cunoașterea adâncă a legilor de dezvoltare a societății omenești, precum și a cauzelor fenomenelor care se produc în sânul ei, cum ar fi de pildă războiul. Elementele principale de doctrină, strategie și tactică, potrivit caracterului armatei noastre, se vor studia și stabili în funcție de actuala structură socială a țării și politicii dusă de regimul nostru democrat cât și de învățămintele de ordin militar, rezultate din desfășurarea celor mai mari bătălii victorioase, antihitleriste, duse de armata cea mai puternică, pe frontul european, unde războiul mondial a atins punctul său culminant*"[619].

În „Cuvânt înainte" la primul număr al „Revistei Marinei", comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul Marinei Regale sublinia: „*Marina democrată, renăscută din reformele de la 6 martie 1945, își reia activitatea în toate compartimentele. Dintre toate, cel mai important și greu de realizat este cel al învățământului, pe toate treptele din ierarhia noastră. Cariera marinărească este dejavantajată de faptul că posedă o literatură redusă, în raport cu bibliotecile bogate de care dispune în general armata de uscat. Această revistă*

---

[619] General de armată Mihail Lascăr, *Rolul revistelor militare în formarea cadrelor*, în „*Revista Marinei*", Anul I, nr. 1, noiembrie 1947, p. 3-5.

www.ziuaconstanta.ro

reia firul unei tradiţii întrerupte de războiul nenorocit din anii 1941-1944. Ea vine să împlinească acest gol, scriind ceea ce nu s-a scris şi ce este neapărat necesar ofiţerului, maistrului şi subofiţerului din marina română.

Aceste cunoştinţe sunt cu atât mai necesare cu cât numeroase sunt învăţămintele de ordin strategic, tactic şi tehnic cu care s-a ieşit din acest război, în care activitatea aero-navală s-a situat pe un plan de frunte şi care învăţăminte trebuie să capete interpretarea justă, în vederea celei mai potrivite aplicări şi în Marina noastră.

Un al doilea rol, nu mai puţin înalt, al acestei reviste, este acela de a se da o îndrumare generală în ce priveşte noua doctrină a Marinei noastre, în condiţiile create de tratatul de pace.

Coperta primului număr al „*Revistei Marinei*"

Prin excluderea unităţilor şi armelor prohibite de tratat, Marina Română se vede lipsită de elementele fundamentale în organica unei flote mici. Ea va trebui deci să găsească un corectiv în organizarea tactică şi pregătirea tehnică a mijloacelor de care dispune.

www.ziuaconstanta.ro

Pentru stabilirea unui punct de vedere comun, Revista Marinei este organul cel mai indicat, care stă la îndemâna tuturor"[620].

Acelaşi ofiţer era convins că „*Alături de întreaga Marină, de întreaga Armată, Revista Marinei trebuie să tindă la realizarea democratizării, atât în compartimentul ideologic, cât şi în cel al instrucţiei şi pregătirii profesionale*"[621].

Tematica revistei s-a înscris pe linia acestor orientări, principalele subiecte răspunzând cerinţelor unei informări cât mai documentate a cadrelor cu probleme de noutate în domeniu. Principalele categorii de articole erau cele cu caracter documentar asupra acţiunilor Flotei Sovietice, articole de orientare teoretico-tactică, articole de orientare documentară în specialităţile pregătirii tehnice pentru armamentul naval şi întrebuinţarea tactică a acestuia, articole de documentare tehnică pentru specialităţile punte sau maşini, articole pentru pregătirea teoretică şi practică a cadrelor, precum şi de îndrumare în practica pregătirii de luptă a echipajelor şi formaţiunilor de la uscat ale Marinei. Printre acestea se numără: „*Escadrila de escortoare în misiune de convoiere*"[622] de locotenent-comandor Nicolae Bălinescu, „*Psihotehnica în armată*"[623] de locotenent-comandor Nicolae Copaciu, „*Mijloacele navale care stau la baza organizării unei marine de război*"[624] de comandor Ioan Cristescu, „*Principiile tactice ale întrebuinţării artileriei în lupta pe mare ziua*"[625] de locotenent-comandor Iosif Biaciu, „*Eficacitatea aviaţiei de bombardament şi torpiloare asupra navelor*"[626] de locotenent-comandor Filimon Gheorghiu, „*Consideraţiuni cu privire la problema lansării şi manevra navelor torpiloare de suprafaţă pentru ocuparea unui punct în sectorul favorabil de lansare*"[627] de locotenent-comandor Ştefan Ignat, „*Sisteme moderne de navigaţie radioelectronică*"[628] de căpitan ing. Gheorghe Mihăilescu, „*Instrumente moderne pentru navigaţia astronomică*"[629] de locotenent Gheorghe Balaban, „*Mijloacele de cercetare în războiul naval*"[630], de căpitan Mihai Bujeniţă, „*Descrierea şi utilizarea aparatelor de detecţia submarinelor*"[631] de locotenent-comandor ing. Iuliu Şerbănescu, „*Cercetarea în operaţiunile de debarcare*"[632] de căpitan-comandor N. Bălineanu, „*Aviaţia contra vedetelor torpiloare*"[633] de comandor T.S.

---

[620] „*Revista Marinei*", Anul I, nr. 1, noiembrie 1947, p. 12-13.
[621] *Ibidem*, p. 13.
[622] Idem, Anul I, nr. 2, decembrie 1947, p. 11-25.
[623] Idem, Anul I, nr. 1, noiembrie 1947, p. 30-40.
[624] Idem, Anul II, nr. 4-5, aprilie-mai 1948, p. 10-20.
[625] Idem, Anul II, nr. 8, august 1948, p. 5-15.
[626] *Ibidem*, p. 16-32.
[627] *Ibidem*, p. 50-65.
[628] Idem, Anul II, nr. 9-10, septembrie-octombrie 1948, p. 1-19.
[629] Idem, Anul III, nr. 1, ianuarie-februarie 1949, p. 26-40.
[630] *Ibidem*, p. 41-52.
[631] *Ibidem*, p. 53-68.
[632] Idem, Anul IV, nr. 1, ianuarie-februarie 1950, p. 29-38.
[633] *Ibidem*, p. 39-43.

www.ziuaconstanta.ro

Antonescu, „*Întrebuinţarea fumigenelor în lupta navală*"[634] de căpitan Mihai Bujeniţă, „*Conducerea tragerilor la mare*"[635] de comandor Gheorghe Stănescu, „*Măsuri practice la bordul navelor miniere în vederea executării operaţiunii de minare*"[636] de căpitan-comandor Dan Stoiculescu, „*Protecţia navelor contra incendiului*"[637] de locotenent-comandor ing. Grigore Marteş, „*Tragerile de baraj la mare*"[638] de locotenent-comandor Nicolae Tudor, „*Probleme generale ridicate de războiul de mine modern*"[639] de locotenent-comandor Constantin Necula, „*Consideraţiuni hidrologice asupra fluviului Dunărea*"[640], „*Navigaţia pe fluviu pe timpul sloiurilor*"[641] şi „*Instalaţiile de semnalizare pentru navigaţia pe Dunăre*"[642] de Vasile Marinescu, „*Probele de viteză progresivă ale unei nave*"[643] de Ion Constandache ş.a.

Având la bază experienţa participării Marinei Române la cel de-al doilea război mondial, unele articole cuprindeau reflecţii valoroase cu privire la rolul, locul şi misiunile viitoare ale acestei importante categorii de forţe armate. Astfel, în articolul „Atacul şi apărarea coastelor", comandorul Eugeniu Săvulescu opina: „*Apărarea coastelor constituie cel mai complex organism din câte se pot întâlni în operaţiunile militare. Toată gama mijloacelor terestre, maritime şi aeronautice îşi aduce contribuţia. Iar sfera de acţiune a unei asemenea operaţiuni se întinde pe cele mai vaste suprafeţe. Astfel încât, dacă am vorbit de complexitate şi de preciziune în ce priveşte pregătirea şi execuţia unei debarcări, ea nu este nimic în comparaţie cu opera de coordonare a acţiunii mijloacelor celor mai variate care intră în vasta acţiune de apărare a coastelor*"[644].

O concluzie logică, valabilă şi astăzi, prezenta şi căpitanul Dan Nicolaescu în articolul „Necesitatea aviaţiei de informare la marină şi cooperarea ei cu marina": „...*O marină - oricât de mică este ea - nu se poate lipsi de aviaţia ei, fără sancţiunea de a se găsi într-o vădită stare de inferioritate faţă de un inamic oarecare. Aviaţia maritimă de informare este o parte integrantă a marinei, o parte indispensabilă, care formează „ochiul" marinarului şi de care „ochiu" nu se poate lipsi*"[645].

În pas cu orientarea politică generală a guvernanţilor vremii, gândirea militară românească a descoperit un puternic izvor de inspiraţie în experienţa flotei sovietice, multe dintre orientările doctrinare ale aliatului de la Răsărit fiind preluate la insistenţele Aparatului de Educaţie din comandamente şi unităţi.

---

[634] *Ibidem*, p. 44-49.
[635] *Ibidem*, p. 50-56.
[636] *Ibidem*, p. 57-60.
[637] *Ibidem*, p. 60-69.
[638] Idem, Anul IV, nr. 2, martie-aprilie 1950, p. 3-11.
[639] Idem, Anul IV, nr. 3, mai-iunie 1950, p. 31-34.
[640] Idem, Anul VII, nr. 2/1953, p. 34-43.
[641] Idem, Anul VII, nr. 5/1953, p. 20-25.
[642] Idem, Anul VIII, nr. 3/1954, p. 35-42.
[643] Idem, Anul VIII, nr. 1/1954, p. 64-72.
[644] „*Revista Marinei*", Anul II, nr. 4-5/aprilie-mai 1948, p. 46-47.
[645] *Ibidem*, p. 76.

www.ziuaconstanta.ro

Astfel, într-un articol intitulat „Necesitatea legăturilor de prietenie între Marina noastră şi Marina U.R.S.S.", comandorul Ioan Cristescu argumenta: „*Marina noastră nouă fiind alături de popor şi în slujba poporului, este şi nu poate să fie deci decât alături de U.R.S.S., alături de Marina U.R.S.S. Aşadar şi factorul politic argumentează pentru o strânsă prietenie între Marina noastră şi Marina U.R.S.S.*

[...] Interesele noastre comerciale maritime, ca de altfel şi ale Bulgariei coincid cu ale U.R.S.S., adică drumul liber la mările lumii, acel,,Mare liberum" pe care puterile maritime imperialiste îl consideră ,,liberum" în exclusivitate Anglo-Americană.

[...] Dacă privim problema din punct de vedere al doctrinei, este necesar a ne da seama că este timpul să terminăm cu acele influenţe (Castex-iste, Fioravanz-iste), cu acel snobism de a imita Apusul, cu orice preţ.

Noi, aci în Marea Neagră avem interese de apărat şi aici ne vom apăra, de va fi necesar ,,şi nevoile şi neamul". Şi ce izvor imens de meditaţie, ce sursă bogată de învăţăminte ne poate servi Marina Sovietică prin organizarea sa logică, concepţia de luptă judicioasă şi operaţiile militare de epopee duse de marinarii sovietici în cel de-al doilea război mondial.

Iată dar că şi din punct de vedere al doctrinei, al mijloacelor de luptă, al concepţiei în general, locul nostru nu poate fi decât tot lângă Marina U.R.S.S., care are, vorbind numai de Marea Neagră, interese identice de apărat"[646].

Cele mai valoroase concluzii şi învăţăminte s-au materializat în redactarea şi editarea unor manuale, lucrări de specialitate, regulamente, instrucţiuni şi dispoziţiuni, dintre care enumerăm *Regulamentul serviciului la bord*, *Regulamentul statelor majore*, *Regulamentul cooperării Marinei cu armata de uscat*, *Regulamentul flotilelor fluviale*, *Manualul tunarului naval*, *Sergenţii şi cartnicii - şefii şi educatorii cei mai apropiaţi şi nemijlociţi ai soldaţilor şi matrozilor*[647], *Album cuprinzând siluete şi date tehnice ale navelor de luptă aparţinând statelor imperialiste*[648], *Manualul ofiţerului de cart*[649] de Gheorghe Balaban, *Curs de maşini marine cu vapori*[650] de C. Blezu, *Astronomie nautică*[651] de Mihai Chiriţă, *Tratat de navigaţie maritimă şi aeriană*[652] de Nicolae Marcu, *Principii de navigaţie tactică*, *Cartea pilot a Mării Negre*[653], *Reguli pentru deservirea maşinilor cu aburi de la navele şi vasele auxiliare ale Marinei Militare*[654], *Şaizeci de ani de la înfiinţarea primului nucleu al*

---

[646] „*Revista Marinei*", Anul I, nr. 2/decembrie 1947, p. 8-9.
[647] Editura Militară, Bucureşti, 1951, 63 pagini.
[648] Comandamentul Marinei Militare, Editura Militară, Bucureşti, 1953, 96 pagini cu ilustraţii.
[649] Editura Militară a Ministerului Forţelor Armate ale Republicii Populare Române, 1953, 384 pagini.
[650] *Ibidem*, 232 pagini.
[651] Editura Militară, Bucureşti, 1957, 618 pagini.
[652] Tipografia Revistei Aeronautice, 1947, 300 pagini.
[653] Comandamentul Marinei Militare, Editura Militară a Ministerului Forţelor Armate ale Republicii Populare Române, 1952, 359 pagini.
[654] Comandamentul Forţelor Maritime Militare, Editura Militară, Bucureşti, 1958, 592 pagini.

www.ziuaconstanta.ro

hidrografiei româneşti. 30 iunie 1897-30 iunie 1957[655]. De asemenea, la Editura Militară au mai apărut *Comentarii asupra prevenirii abordajelor pe mare*[656], *Vizibilitatea şi mascarea navelor*[657], *Manual de marinărie. Vol. I-III*[658] de căpitan-locotenent Mihai Bujeniță ş.a.

Editura Militară a publicat *Instrucţiuni pentru vitalitatea navelor de suprafaţă, Regulamentul întreţinerii şi utilizării turbinelor, Manualul tunului de 37 mm, respectiv 45 mm, Manualul lansării torpilelor, Manualul de navigaţie tactică, Tablele de azimut, Jurnalul de navigaţie, Curs de maşini marine, Curs de căldări marine, Manualul ofiţerului de marină, Manual de marinărie ş.a.* Printre lucrările traduse din limba rusă s-au numărat *Regulamentul de luptă al marinei, Instrucţiuni pentru operaţiile maritime, Tactica infanteriei de marină, Tragerile bateriilor de coastă, Regulamentul chimic, Manualul tunului de 76 mm, Tactica şi utilizarea artileriei de coastă, Tablele nautice, Apărarea şi atacul locului de staţionare al marilor unităţi navale, Instrucţiuni pentru motoare, pentru căldări, pentru maşini, Regulamentul transmisiunilor de marină, Regulament pentru semnele convenţionale de marină, Instrucţiuni pentru exerciţiile de grupă, Descrierea grenadei antisubmarine sovietice, Descrierea staţiei de radiolocaţie tip 291, Manualul raportorului diagramă, Pilotul Mării Negre, Manualul pilotului de fluviu, Calcularea punctului navei prin radio*[659].

Literatura de specialitate s-a îmbogăţit cu noi volume precum *Navele*[660] de ing. A. Birbănescu, *Manual de pregătire marinărească*[661] etc.

În anul 1949 scriitorul marinar George Dan a debutat cu culegerea de balade şi poeme *Bună dimineaţa!*[662] iar în anul 1954 a publicat poemul *Rapsodia marinarilor*, inspirat din viaţa de luptă trecută şi prezentă a marinarilor[663]. În categoria romanului de aventuri, în 1954 a apărut volumul *Toate pânzele sus!*[664] de Radu Tudoran, care înfăţişează aventura echipajului românesc „SPERANŢA" pe mările lumii. În anul 1955, George Dan a publicat volumul de balade *Dunăre, Dunăre...*[665], inspirat din viaţa plină de poezie a marinarilor şi a porturilor româneşti. În 1957 George Dan a publicat volumul de versuri de inspiraţie

---

[655] Ministerul Forţelor Armate, Direcţia Hidrografică Maritimă, Tipografia C.F.M.M., Constanţa, 1957, 18 pagini.

[656] Editura Militară a Ministerului Forţelor Armate ale Republicii Populare Române, Bucureşti, 1958.

[657] Editura Militară a Ministerului Forţelor Armate ale Republicii Populare Române, 1953.

[658] Editura Militară a Ministerului Forţelor Armate ale Republicii Populare Române, 1951, 1953.

[659] A.M.R., fond 1863, dosar nr. 8806, f. 36.

[660] Editura Tineretului, Bucureşti, 1957.

[661] Asociaţia Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei, 1955.

[662] *Literatura română. Dicţionar cronologic*, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1979, p. 455.

[663] *Ibidem*, p. 476. Poemul cuprinde trei părţi: I - Ani de pace, II - Ani de război, III - Uragan în Baltica.

[664] *Ibidem*, p. 478.

[665] *Ibidem*, p. 483.

www.ziuaconstanta.ro

marină *Hamalii* şi *Flori de mare*[666], iar în colecţia „Cutezătorii", a apărut romanul *Amiralul oceanului Cristofor Columb* de Felix Aderca, evocare în stil aventuros a vieţii exploratorului spaniol. În anii 1957-1958, Editura de Stat pentru Literatură şi Artă a publicat volumele memorialistice *Însemnările unui marinar*, scrise cu real talent de comandorul Nicolae Ionescu-Johnson.

Sub egida L.N.R. au continuat să apară o serie de broşuri de popularizare[667] precum *Războiul, Marea şi Victoria* de comandor Eugen Săvulescu, *Din aspectele mării,* vol. III de contraamiral Nicolae Negru, *Camoens* de Alexandru Bilciurescu[668], *Bucureştii port la Dunăre*[669] de George P. Nemetescu (avocat, doctor în drept), *Din psihologia marinarului* de contraamiral Constantin Negru, *Divina armonie universală*[670] de comandor Aurel Negulescu (Moş Delamare), *Cristofor Columb, conchistadorul Lumii Noi*, de Alexandru Bilciurescu, *Paradoxele Mării Negre*[671] de N. Saegiu, *Magelan* de avocat Bailli Jean Ursescu[672], *Între cer şi apă - din viaţa marinarilor noştri* de comandor Aurel Negulescu[673], *Metoda de a învăţa şi perfecţiona înotul* şi *Tehnica înotului modern*[674] de locotenent Paul Epureanu, *Albumul navelor* de Dimitrie Ştiubei.

Alte lucrări au fost traducerile din limba rusă, precum *Petrolierul „DERBENT"*[675] de Iurie Krâmov, *Tainele mării*[676] de V.G. Bogorov ş.a.

2. *Evoluţia poliţiei navale româneşti reflectată în publicaţiile de profil*

Cea mai importantă tribună de opinii a continuat să rămână şi după 1944 revista **Marea Noastră**[677], organul de presă al Ligii Navale Române.

---

[666] *Ibidem*, p. 496.

[667] Scarlat Preajbă, *Cărţi şi reviste*, în *„Marea Noastră"*, Anul XIV, nr. 4-6, aprilie-iunie 1945, p. 64-65.

[668] *Activitatea Ligii Navale Române de la 1 aprilie 1944 la 31 martie 1945. Darea de seamă a Comitetului Central*, în *„Marea Noastră"*, Anul XIV, nr. 4-6, aprilie-mai 1945, p. 55.

[669] Tipografia „Graiul Românesc", Bucureşti, 32 p.

[670] Tipografia „Universul", Bucureşti, 32 p.

[671] 20 p.

[672] Membru corespondent al Academiei de Heraldică din Paris. 40 p.

[673] Publicaţia a 63-a a L.N.R., Institutul de Arte Grafice „Marvan", Bucureşti, 1945.

[674] Cu 35 figuri în text, respectiv 24 pagini text şi ilustraţii.

[675] Editura „Cartea Rusă". Traducere de I. Brumă şi A. Leonte.

[676] În româneşte de S. Albu. Editura „Cartea Rusă", colecţia „Ştiinţa pentru toţi" (publicaţia a 21-a).

[677] Revista a apărut în perioada noiembrie 1931-aprilie 1934 la Bucureşti sub titlul „România Maritimă şi Fluvială", ca publicaţie a Ligii Navale Române pentru propaganda, orientarea şi apărarea intereselor pe apă. Lunar. 30 x 24. 25 lei/nr. Director: comandor Eugeniu Botez (Jean Bart). Redactor: comandor Aurel Negulescu (Moş Delamare). Secretar: locotenent Dimitrie Ştiubei, Tipografia „Eminescu" Bucureşti. Revistă ilustrată, marinărească, de bună ţinută ştiinţifică şi literară, fondată de Jean Bart. În perioada noiembrie 1931-aprilie 1934 a apărut cu titlul „România Maritimă şi Fluvială", astfel: Anul I, noiembrie 1931-octombrie 1932, nr.1-12 (384 p.); Anul II, ianuarie-decembrie 1933, nr. 1-12 (280 p.); Anul III, ianuarie-aprilie 1934 (76 p.). De la nr. 5 din mai 1934, şi-a schimbat titlul în „Marea Noastră".

www.ziuaconstanta.ro

Începând cu primul număr din anul 1948, revista a apărut „sub conducerea şi îngrijirea Comisiei Interimare L.N.R.", formată din ing. Sabin Săceanu, secretar general în Ministerul Comunicaţiilor - preşedinte, locotenent-comandorul Nicolae Stoenescu din C.M.M. - vicepreşedinte, Stroe Botez din P.C.A. şi căpitan-comandorul Gheorghe Costea din M.Ap.N. - secretari, Silvestru Nichifor şi Marin Ştefan din S.R.T., Constantin Spireanu din C.G.M., căpitan-comandorul Gheorghe Stănescu din Direcţia Marinei Comerciale şi căpitanul ing. Grigore Marteş din C.M.M. - membri. Pe coperta 2 a revistei se anunţa faptul că „*Din motive de ordin tehnic precum şi până la reorganizarea financiară a asociaţiei noastre, revista noastră va apare până la 1 mai 1948 o dată la două luni, într-un număr mărit de pagini*"[678].

Printre rubricile cu caracter permanent se numărau Informaţii-noutăţi, Cronica sportivă, Glasul presei, Recenzii.Cărţi şi reviste, De vorbă cu cititorii, Amintiri de la bord, Colţul pescarului amator, Şantiere Navale, Din viaţa

---

Din Anul II, nr. 5, mai 1933, după încetarea din viaţă a lui Jean Bart, a apărut cu subtitlul: Revista Ligii Navale Române fondată de Jean Bart, pentru propagarea, orientarea şi apărarea intereselor pe apă. Redactor: Aurel Negulescu (Moş Delamare), secretar: locotenent Mircea Theohari.

În total, între noiembrie 1931-aprilie 1943 au apărut 136 numere, însumând circa 3500 pagini. Revistele aveau următorul motto: „*Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă*" (Mihail Kogălniceanu).

Pe coperta a II-a apare specificaţia: „Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţia maritimă, fluvială şi de plăcere, viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice".

În articolul-program „Primul cuvânt", semnat L.N.R., se face un scurt istoric al periodicelor Marinei române, arătându-se în final că: „*Nu se pot tăgădui marile foloase aduse de aceste publicaţii în diferite cercuri, dar ele se adresau la un mic cerc de specialişti, având în general un caracter tehnic şi nu de popularizare. Revista de faţă se adresează marelui public pentru popularizarea cunoştinţelor navale*".

Colaboratori: Grigore Antipa, Viorica Belloiu, av. Borcescu, ing. N. Caranfil, Apostol D. Culea, Alexandru Daia, Nicolae Daşcovici, Aurel Negulescu (Moş Delamare), Al. Marius Gheorghiu, ing. N. Iliescu-Brânceni, I. Jipa, Petre Iorgu Lupaşcu, ing. Al. Lupaşcu, ing. Vladimir Mendl, comandor R. Oprişanu, I. Orghidan, Eugen I. Petrescu, căpitan V. Săndulescu, Scarlat Preajbă, Ion Simionescu, M. Theodorescu-Angelo, Constantin Tonegaru, ing. Grigore Vasilescu, Constantin Ungureanu ş.a.

Colaboratori literari: Jean Bart, Alexandru Bilciurescu, Ion Al. Brătescu-Voineşti, Emanoil Bucuţa, Marian Dem Corăbierul, Nicolae Ionescu-Johnson, Ion Minulescu, Ion Plutaşu, Spring ş.a.

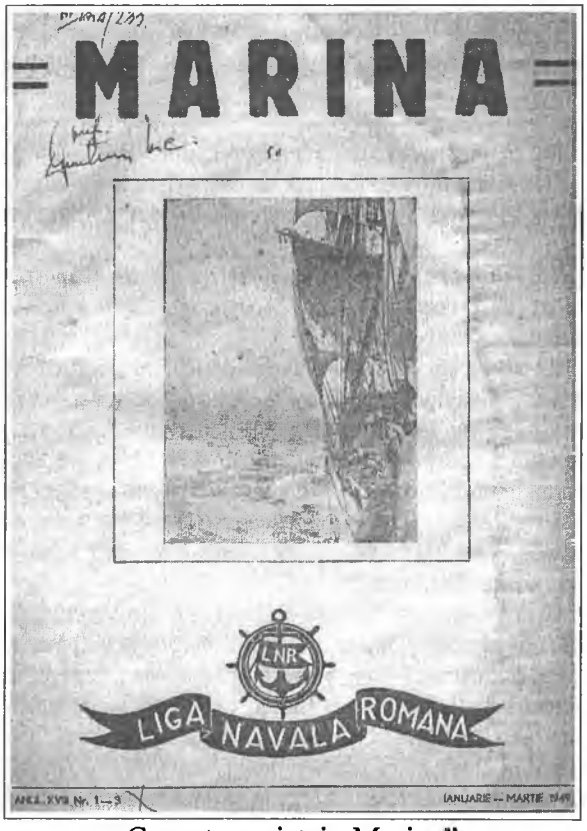
Revista cuprindea articole referitoare la istoria flotei militare şi comerciale româneşti, memorialistică, informaţii periodice referitoare la evenimentele din flotă, construcţiile portuare şi navale, literatură cu tematică marinărească, descrierea marşurilor de instrucţie ale unor nave-şcoală româneşti şi străine etc. De asemenea, revista a găzduit o susţinută campanie de presă pentru strângerea fondurilor necesare cumpărării unei noi nave-şcoală şi respectiv, pentru realizarea unui monument închinat eroilor marinari. A dedicat numere festive sărbătoririi primului deceniu de activitate al L.N.R. şi suplimente comemorative în memoria lui Jean Bart şi a amiralului Ioan Coandă.

Redacţia şi administraţia au funcţionat la sediul L.N.R. din str. Aristide Briand nr. 16 (fostă Regală), str. Academiei nr. 23, str. Eugeniu Carada nr. 7.

[678] „*Marea Noastră*", Anul XVII, nr. 1-2, ianuarie-februarie 1948, p. 1.

www.ziuaconstanta.ro

sindicatelor marinăreşti, Din toată lumea, Din „enciclopedia mării", Viaţa filialelor etc. La loc de frunte s-au menţinut articolele de specialitate, precum *Istoricul Navigaţiei Fluviale Române*[679] de locotenent Costel Coşereanu, *Reînvierea Marinei*[680], *Ziua Apelor*[681], *De Ziua Marinei*[682], *Noţiuni despre tonaj*[683] de ing. inspector general I.D. Ghica, *Rolul L.N.R. în viaţa Republicii noastre Populare*[684] de ing. D. Prapurgescu, *Despre propulsiunea navelor*[685] de căpitan ing. Grigore Marteş, *Conferinţa Dunării*[686] de ing. S. Săceanu, *Din trecutul economic al ţinuturilor din Vestul şi Nord-Vestul Mării Negre*[687] de locotenent-comandor J.M. Dumitrescu, *Reconstrucţia porturilor, căilor de comunicaţie pe apă şi a navigaţiei, o problemă de actualitate*[688] de Stroe Botez, *Staţiuni de Salvare pe coastă* de Virgil Ionescu etc.



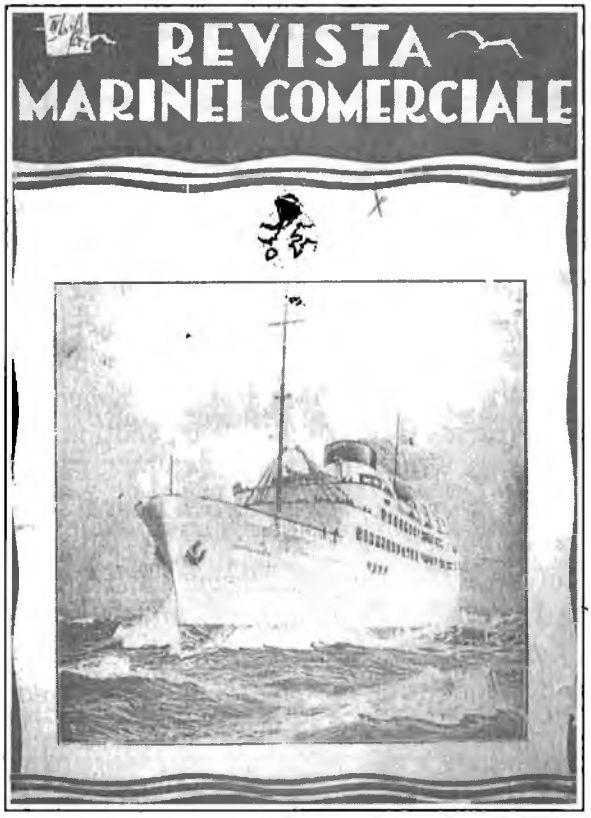
Coperta revistei „Marina"

[679] Idem, Anul XIV, nr. 1-3, ianuarie-martie 1945, p. 14-16.
[680] Idem, Anul XIV, nr. 7-10, iulie-octombrie 1945, p. 89.
[681] *Ibidem*, p. 92-95.
[682] *Ibidem*, p. 96-105.
[683] *Ibidem*, p. 111-113.
[684] Idem, Anul XVII, nr. 1-2, ianuarie-februarie 1948, p. 2-3.
[685] *Ibidem*, p. 8-9.
[686] Idem, Anul XVII, nr. 7-8, iulie-august 1948, p. 4-9.
[687] *Ibidem*, p. 24-28, 30-31.
[688] Idem, Anul XVII, nr. 9-10, septembrie-octombrie 1948, p. 9-10.

www.ziuaconstanta.ro

Numărul 9-10 a fost ultimul din seria anului 1948. Începând cu nr. 1-3 din ianuarie-martie 1949, revista şi-a schimbat numele în **Marina**. Revista Ligii Navale Române pentru propagandă şi orientare marinărească.

O publicaţie de cursă lungă a fost şi **Revista Marinei Comerciale**, organ de propagandă şi de apărare a intereselor marinei comerciale. A apărut la Constanţa în martie-iunie 1946, avându-i ca directori pe Mihail Pop şi Georges Carp. În editorialul de început de drum, intitulat „1500", redacţia opina, referindu-se la programul naţional de redresare a flotei comerciale româneşti: *„Vrem să alungăm tristeţea, îndoiala, reticenţele voite sau nevoite, într-un cuvânt vrem să ne debarasăm de tot ceea ce ar face ca umerii noştri să simtă altă povară decât cea caracterizată de elanul şi spiritul reformelor mărețe ce vrem să le realizăm şi pe care le vom dezbate şi analiza în coloanele revistei noastre, prima Revistă a Marinei Comerciale, care în numele celor 1 500 de marinari civili de la mare îşi propune să ajute Marina noastră Comercială să ajungă culmile cele mai ridicate"*[689].



Coperta *„Revistei Marinei Comerciale"*

[689] *„Revista Marinei Comerciale"*, Anul I, nr. 1, martie-iunie 1946, p. 2.

www.ziuaconstanta.ro

În textul editorialului este încorporat şi mesajul ministrului subsecretar de stat al Comunicaţiilor, Ioan Gheorghe Maurer: „*Urez REVISTEI MARINEI COMERCIALE succese în misiunea sa de popularizare a activităţii Marinei Comerciale, care în cadrul regimului nostru democratic şi cu sprijinul prietenesc al Uniunii Sovietice, are astăzi mari posibilităţi de dezvoltare spre binele poporului nostru*".

O atitudine optimistă exprima şi directorul Marinei Comerciale: „*Facem apel, dintr-un sentiment de datorie faţă de marinari, bravi muncitori ai mării şi din convingerea, ce trebuie să fie a tuturor, că marina comercială este unul din importanţii factori ai economiei naţionale care deserveşte interesele colectivităţii*".

În acest spirit, revista a publicat articole despre nave româneşti şi străine, pagini din istoria navigaţiei, din viaţa marinărească, articole tehnice despre nave, navigaţie comercială şi de agrement, informaţii din activitatea Sindicatului marinarilor civili, literatură originală şi traduceri. Printre rubricile consacrate au figurat Portrete de marinari, Din isprăvile marinarilor, Curiozităţi, Yachting, Poşta redacţiei, Din lumea întreagă, Informaţiuni ş.a.

În sumarul nr. 1-2 au figurat „*Stanbul*", note de călătorie de Victor Eftimiu, „*Queen Elisabeth*" de George Blacke, „*Trecătorii*", proză de Hortensia Papadat Bengescu, „*Despre Mare, Marină şi Marinari* ", eseu de Tudor Teodorescu Branişte, „*Pescarul din Amorgos*", nuvelă de Mihail Pop, „*Blasco Ibanez: Voiajul unui romancier în jurul lumii*" de Mihai Bogdan, „*Cristofor Columb*" de Monica Dan, „*Un Ulysse modern Alain Gerbault*" de Georges Carp, „*Construcţii de vase moderne*" de C. Iuliu. Tot în primul număr, sub titlul „*Poezia Mării*", au fost publicate pe două pagini, cu o „Prezentare" de George Dan, mai multe texte antologice, unele inedite, altele reproduse. Astfel, este reprodus un fragment din „*Nastratin Hogea la Isarlîk*" de Ion Barbu şi un „*Fragment*" de Ilarie Voronca, despre care aflăm în „Prezentare" că „a fost de curând într-o vizită în România, înapoindu-se (în Franţa) cu vasul „TRANSILVANIA". Paginile respective mai conţin poeziile „*Plecarea expediţiei polare*" de Geo Bogza, „*Taverna*" de Dimitrie Stelaru, „*Catarge*" de Ion Potopin ş.a.

Numărul 3 din iunie 1946 conţine „*Bricul „MIRCEA*" de Georges Carp, „*Drumul apelor*" de I.D. Ioan, „*Evoluţia navei în Mediterana*" de I. Copaciu, „*Conferinţa internaţională a muncii marinăreşti*" de C. Iuliu, „*Scrisoare către redacţie*" semnată de contraamiralul N. Negulescu, „*Valurile mării*" de T. Coriolan, *Poşta Redacţiei* de Pinguin, „*Icebergurile*", „*Despre uragane*" şi „*Navigaţie*" (nesemnate) ş.a[690].

Între anii 1947-1954 a apărut trimestrial **Revista Marinei**[691], cu subtitlul *Publicaţie lunară profesională a Marinei.* Publicaţia a fost editată sub

---

[690] Dumitru Constantin-Zamfir, Octavian Georgescu, *Presa dobrogeană (1879-1980). Bibliografie comentată şi adnoptată*, Constanţa, 1985, p. 266.

[691] Între 1926-1945 a apărut lunar la Bucureşti, sub tutela Inspectoratului Marinei. În perioada 1932-1944 a apărut cu intermitenţe, iar în unele perioade a fost înlocuită de „Revista Ministerului Aerului şi Marinei" („Revista Aeronauticii şi Marinei").

www.ziuaconstanta.ro

îndrumarea unui comitet, compus inițial din comandorul Eugen Săvulescu, comandantul Marinei Regale - directorul revistei, comandorul Ioan Cristescu, șeful de stat major al Marinei - subdirectorul redacțional, căpitan-comandorii Teodor Antonescu, Grigore Ciolac, locotenent-comandorii Nicolae Bălineanu și ing. Ștefan Baicef - redactori permanenți și căpitanul Dan Nicolaescu - secretar de redacție. Începând cu nr. 1/ianuarie-februarie 1949, director apare comandorul Ioan Cristescu, secretar de redacție locotenent-comandorul F. Gheorghiu, iar ca membri noi locotenent-colonelul I. Enescu și locotenent-comandorul Grigore Marteş iar de la nr. 1/ianuarie-februarie 1950 comandorul Emil Grecescu - director de redacție, maiorul V. Străjescu - membru nou și căpitanul Nicolae Marinescu, secretar de redacție. Alți membri în colegiul de redacție – căpitanul de rangul 2 Nicolae Mihai, A. Tudorică, T. Simion, F. Teodorescu, Anton Bejan, A. Chiriac, I. Constandache, Dan Stoiculescu, G. Secară, L. Luca. Redacția a funcționat la C.M.R. din str. Aristide Briand nr. 21, iar administrația la Serviciile Marinei din Piața Amzei nr. 5. În anul 1949 sunt indicate Redacția și administrația: Oficiul Poștal Militar 530/4676. Revista a fost tipărită la Imprimeriile Inspectoratului General al Armatei pentru Educație din str. Izvor nr. 137, ulterior Imprimeria Direcției Superioare Politice a Armatei.

„*Revista Marinei, a cărei reapariție în noi condițiuni și pe baze noi, constituie un eveniment* - sublinia locotenent-comandorul Nicolae Stoenescu, comandant secund al Marinei pentru Educație -, *este de fapt o nouă verigă la lanțul strădaniilor depuse de-a lungul acestui proces de transformare a Marinei noastre. Revista Marinei este pusă în slujba desăvârșirii pregătirii sub toate aspectele a cadrelor Marinei, care înțelege să fie și să rămână pentru totdeauna o Marină a poporului în slujba intereselor lui*"[692].

Autorii abordau subiecte precum construcții navale și portuare, nave de război românești și străine (construcții, dotare etc), armament, muniții și aparatură din dotarea navelor românești și străine. De asemenea, un loc predilect l-a ocupat istoricul unor noi operațiuni militare navale, literatura cu specific marinăresc, informațiile din marina militară și comercială, bibliografiile. Revista a cuprins numeroase fotografii cu tematică specifică, diverse hărți, schițe ș.a.

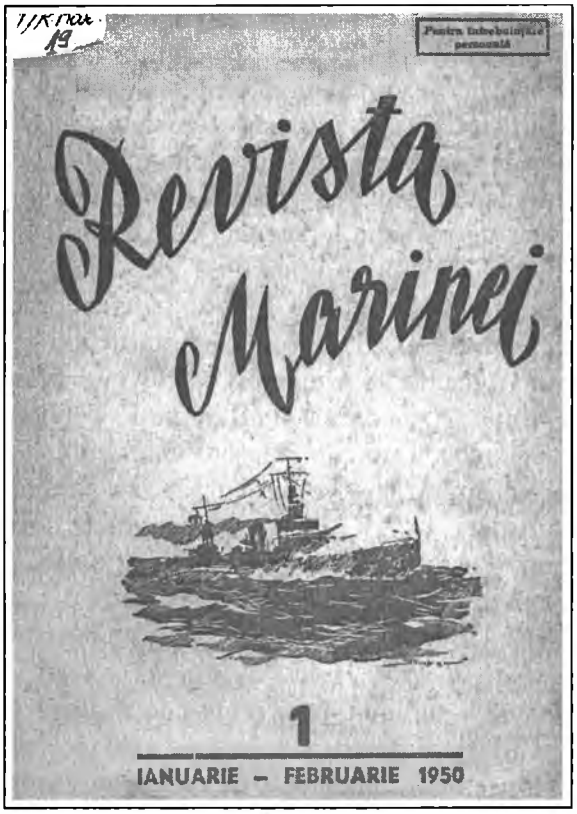
În perioada 1945-1949, revista a abordat probleme ale pregătirii de specialitate a ofițerilor de marină, de pregătire tactică a statelor majore, ale conducerii și evoluției navelor și formațiunilor de nave, ale cooperării dintre armele care intrau în compunerea C.M.M. și dintre acestea și armata de uscat. Nu lipseau diverse aspecte legate de tradițiile de luptă ale Marinei Române, precum și probleme privind noile realizări în domeniul tehnicii militare[693].

---

[692] Locotenent-comandor Nicolae Stoenescu, *Revista Marinei și Marina Democrată*, în „*Revista Marinei*", Anul I, nr. 1/noiembrie 1947, p. 18.

[693] Biblioteca Centrală a Ministerului Apărării Naționale, *Bibliografia militară românească*, vol. 3. 1831-1973, București, 1975, p. 157.

www.ziuaconstanta.ro



Coperta „*Revistei Marinei*"

În scopul îmbunătăţirii conţinutului revistelor militare şi al măririi importanţei şi rolului lor în cadrul acţiunii de însuşire şi perfecţionare a cunoştinţelor militare şi a educării cadrelor armatei R.P.R., prin O.G. nr. 37 din 31 decembrie 1949, ministrul Apărării Naţionale, generalul-colonel Emil Bodnăraş, a analizat activitatea revistelor, dând noi directive şi trasând fiecărei reviste în parte sarcini de îndeplinire pe anul 1950.

În ceea ce priveşte „Revista Marinei", sau constatat următoarele:

- *„nu s-au respectat datele de apariţie prevăzute pentru editarea trimestrială, înregistrându-se întârzieri apreciabile;*
- *materialul publicat a avut în majoritate o factură prea teoretică;*
- *temele dezbătute în cele 4 numere ale revistei nu au corespuns decât în mică măsură liniei generale trasate de M.St.M.;*
- *modul de prezentare al unor articole a avut scăderi, documentarea altora a fost insuficientă şi necorespunzătoare scopului propus;*
- *numărul colaboratorilor de la unităţile din provincie a fost mult inferior celor din Capitală, din care cauză şi articolele tratate nu au reprezentat în mare măsură problemele practice şi experienţa cadrelor în domeniul pregătirii de luptă, ci au avut mai mult un caracter de orientare şi doumentare teoretică;*

www.ziuaconstanta.ro

- unele din articolele publicate în revistă, deşi au descris probleme interesante şi deosebit de folositoare, nu au fost urmate de alte articole care să completeze cunoştinţele date de articolul de bază, prin aplicarea lor practică;

- cele mai multe articole, deşi nu au fost prezentate în cadrul unui plan metodic întocmit, au folosit totuşi la ridicarea nivelului de cunoştinţe profesionale necesare cadrelor şi la îndrumarea pregătirii de luptă în unele sectoare;

- s-au publicat în revistă unele articole care au o deosebită importanţă, cu teme ce n-au fost niciodată abordate şi care reprezintă o suficientă bază de documentare pentru pregătirea de luptă"[694].

Din iniţiativa şi în conformitate cu directivele M.St.M., comitetul de redacţie al revistei a organizat în anul 1950 un concurs de studii şi articole militare, cu premii, deschis tuturor ofiţerilor armatei R.P.R., individual sau pe mici colective. Pornind de la ideea că revista are menirea de a contribui la îndrumarea practicii pregătirii de luptă a echipajelor şi de a împlini pregătirea profesională a ofiţerilor ca elemente de comandă, comitetul a hotărât ca aceste studii să fie diferenţiate, subiectele urmând să fie cu caracter general, subiecte pentru ofiţerii de punte şi subiecte pentru ofiţerii mecanici. Premiile oferite erau în valoare de 20 000, 15 000, respectiv 10 000 lei.

În perioada 1945-1954 a apărut ziarul de educaţie ostăşească **„Marina Nouă"**[695], cu subtitlul *Gazetă săptămânală a Marinei Regale*. Pe frontispiciu figura deviza *Marina nouă în slujba democraţiei*, schimbată în 1947 cu *Stegar al democraţiei, „Marina Nouă" deschide larg drumul Marinei Populare*, iar în mai 1951 *Pentru patria noastră, Republica Populară Română!* Începând cu anul 1951, pe manşeta ziarului se menţiona *Nu se scoate afară din cazarmă!* Redacţia a funcţionat o perioadă în str. Marcovici nr. 2, apoi din ianuarie 1947, pe str. Regală nr. 21. Din februarie 1948 „Marina Nouă" a devenit *Gazetă de educaţie ostăşească*, având redacţia în str. Aristide Briand nr. 21.

A fost tipărită iniţial la Imprimeria „Scrisul Liber" din str. Belvedere nr. 6. Ziarul a avut ca redactori responsabili pe sublocotenentul Gheorghe Săulescu din S.S.M., urmat de locotenent-comandorul Alexandru Marinescu, respectiv locotenentul Paul Ionescu. A apărut iniţial vinerea, apoi marţea, din nou vineri, apoi miercuri, sâmbătă. Printre principalii colaboratori s-au aflat amiralul Petre Bărbuneanu, comandorul Eugeniu Săvulescu, căpitan-comandorii Horia Popovici, Ioan Cristescu, locotenent-comandorii Gheorghe Costea, Grigore Ciolac, Nicolae Stoenescu, Constantin Copaciu, căpitanul ing. Grigore Marteş, locotenenţii Anton Bejan, Traian Trufin şi Liviu St. Baicu, sergentul Iosif Micloş ş.a.

Cu prilejul apariţiei primului număr al revistei, amiralul Petre Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat al Marinei sublinia: „*Gazeta Marinei*

---

[694] *Sarcini noi pe 1950*, în „*Revista Marinei*", Anul IV, nr. 1/ianuarie-februarie 1950, p. 9-10.

[695] Între anii 1945 şi 1947, revista nu a apărut cu regularitate. Profilul, tematica şi periodicitatea s-au definitivat în anii 1948-1949. Revista a cuprins, în principal, problematica vieţii şi activităţii Marinei Militare până la nivelul primelor funcţii de ofiţer. A publicat şi materiale de interes mult mai larg, îndeosebi din domeniul muncii politico-educative.

www.ziuaconstanta.ro

şi-a făcut în ziua de 16 noiembrie 1945 apariţia. Este primul jurnal de acest gen apărut în Marina noastră şi el are ca scop să contribuie la strângerea rândurilor, la realizarea unirii tuturor marinarilor, împrăştiaţi pe întinsul apelor noastre.

La această gazetă trebuie să colaborăm cu toţii, căci numai astfel ea îşi va îndeplini scopul de a servi ca trăsătură de unire între noi.

Aduc aici mulţumiri în numele întregii marine organelor de educaţie, cultură şi propagandă, care au realizat această înfăptuire pe drumul democratizării şi al iubirii de ţară şi îi îndemn să persevereze pe acest drum"[696].

Prin Ordinul de zi nr. 82 din 23 decembrie 1947, comandantul Marinei Regale, comandorul Eugeniu Săvulescu a citat prin Ordin de zi pe Marină *„personalul redacţional şi tehnic al gazetei „Marina Nouă", pentru activitatea fără preget dusă în slujba democraţiei Marinei şi unirii sufleteşti a tuturor marinarilor în jurul acestui stindard al renaşterii Marinei Populare.*

Munca lor constituie o pildă de activitate rodnică şi conştiincioasă care trebuie urmată de toţi camarazii din Marină, în scopul redresării instituţiei noastre, în pas cu celelalte realizări ale noii democraţii populare româneşti"[697].

Cu prilejul apariţiei celui de-al 100-lea număr al săptămânalului „Marina Nouă"[698], gazeta a fost salutată de confraţii de la „Revista Marinei". *„Născută din iniţiativa aparatului de educaţie, în împrejurări grele pentru Marina noastră* - se arăta în nr. 2/1947 al „Revistei Marinei" - *Marina Nouă a constituit de la început un far luminos, călăuzitor pe drumul nou ce ne stătea în faţă. În jurul acestui far s-a strâns tot ce reprezenta în Marină la ora aceea, minţi conştiente, moral ridicat şi voinţă dârză de a lupta pentru făurirea unei Marine noi, pe baze sănătoase de adevărată democraţie.*

De la 16 noiembrie 1945, când a apărut primul număr al Marinei Noi şi până astăzi - mai bine de doi ani - nu a trecut nici o zi în care Marina să nu fi făcut un pas înainte pe drumul democraţiei, pe drumul disciplinei conştiente, pe drumul refacerii materiale şi la această operă Marina Nouă îşi are partea ei însemnată de contribuţie. Cele 100 de numere scoase reprezintă o muncă neprecupeţită şi perseverentă, închinată binelui întregii Marine şi de ale cărei roade Marina Nouă se poate mândri: ridicarea moralului întregului personal şi mobilizarea lui în muncă, ridicarea nivelului cetăţenesc, disciplinar şi cultural al ostaşilor şi facerea cunoscută a vieţii Marinei în afara ei.

Astăzi Marina Nouă este aşteptată cu nerăbdare şi citită cu interes de toţi marinarii de la ostaş la ofiţer, dovedindu-se a fi reuşit pe deplin să-şi facă un loc larg în sufletele lor, să le devină indispensabilă.

De aceea, Revista Marinei făcându-se ecoul sentimentelor tuturor marinarilor urează azi Marinei Noi viaţă lungă şi ducerea mai departe cu vrednicie a sarcinii ce şi-a asumat-o".

---

[696] *„Marina Nouă în slujba democraţiei".*
[697] A.M.R., fond C.M.M., dosar nr. 219/1947/1948, f. 230.
[698] *„Marina Nouă"*, Anul III, nr. 100, sâmbătă, 20 decembrie 1947, 12 pagini.

www.ziuaconstanta.ro

Publicația a fost elogiată și de comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul Marinei: „...*Marina Nouă a apărut ca o manifestare imperios necesară, o dată cu nașterea noii noastre marine democrate, a apărut ca o necesitate așteptată de întreaga suflare marinărească, ca un element izvorât din mijlocul nostru reprezentând spiritul democratic marinăresc, oglindă fidelă a noilor concepții politice, economice și sociale ale acestei arme.*

...Viața acestei gazete se împletește cu viața însăși a noii noastre marine, mergând împreună pe drumul democrației populare, luptând împreună pentru perfectarea acestei democrații, singura care ne poate da încredere într-un viitor mai bun al carierei pe care am ales-o și al țării noastre.

Gazeta „Marina Nouă" a fost mereu un important mijloc de răspândire, cunoaștere și comentare a tuturor problemelor de domeniu intern și extern, ce au preocupat țara noastră, probleme ce se cer să fie cunoscute și de ostașii noștri, care în vechile regimuri erau considerați simple instrumente capabile numai să primească și să execute ordine.

„Marina Nouă" a fost și este organul de legătură al lumii noastre marinărești cu restul armatei alături de care merge spre aceleași năzuințe."[699]

Cu același prilej, redacția ziarului a fost felicitată, printre alții, și de colonelul Valter Roman, director pentru Educație în Inspectoratul General al Armatei: „*Cu ocazia numărului 100 urez ziarului „Marina Nouă" să însoțească și să îndrumeze Marina noastră și în viitor pe drumul larg al prosperității ce i se deschide datorită regimului democrației populare, să fie la înălțimea sarcinilor ce îi revin ca apărătoarea securității noastre naționale*"[700].

Alături de informațiile și știrile privind evenimentele din marină, până la transformarea ziarului în gazetă de educație ostășească, în paginile sale se regăsesc și preocupări de definire sau redefinire a politicii noastre navale precum *Considerațiuni generale asupra Marinei de comerț*[701] de căpitan-comandor (r) Vlassopol, armator, *Nava-școală „Mircea" este a noastră*[702], *Ziua Marinei*[703], *Sărbătoarea Zilei Marinei la Constanța*[704], *Campania de refacere a porturilor maritime și fluviale*[705], *Dunărea și problemele ei*[706], *Redresarea industriei navale*[707], *Primul voiaj la Insula Șerpilor*[708], *Instituirea Zilei Marinei Militare a Republicii Populare Române*[709] etc.

---

[699] Comandor Eugeniu Săvulescu, *La al 100-lea număr al gazetei „Marina Nouă"*, în „*Marina Nouă*", Anul III, nr. 100, sâmbătă, 20 decembrie 1947, p. 1.
[700] *Ibidem*.
[701] „*Marina Nouă*", Anul II, nr. 21, vineri, 10 mai 1946, p. 4 și nr. 22, vineri, 17 mai 1946, p. 4.
[702] Idem, nr. 24, vineri, 31 mai 1946, p. 1, 3.
[703] Idem, nr. 33, vineri, 16 august 1946, p. 1, 3.
[704] *Ibidem*, p. 3.
[705] Idem, nr. 36, vineri, 6 septembrie 1946, p. 4.
[706] Idem, Anul III, nr. 58, miercuri, 5 martie 1947, p. 1, 2.
[707] Idem, nr. 63, vineri, 4 aprilie 1947, p. 3.
[708] Idem, Anul V, nr. 190, sâmbătă, 3 septembrie 1949, p. 4.
[709] Idem, Anul VIII, nr. 372 din 24 august 1953, p. 4.

www.ziuaconstanta.ro

Imediat după înlăturarea monarhiei, într-un editorial din primul număr din anul 1948 al ziarului, comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul Marinei menționa: *„Printr-un drept, care nu-și avea rostul, Marina noastră fusese intitulată „Regală"; era o formulă feudală, de pe vremea când regii construiau flota și o întreţineau din banii lor proprii. Ori regii României nu au cheltuit nici un ban pentru construcția flotei române, ci din contra, au fost acționari și au beneficiat cu câștiguri de pe urma comenzilor noastre de nave. Cităm astfel participarea lui Carol al II-lea la Șantierul Naval Galați. Marina nu avea de ce se intitula „regală", ci din contră, fiind construită și întreţinută de popor, este logic să fie considerată Marina Poporului.*

...Mihai I s-a opus mișcării de democratizare a țării, a refuzat să semneze legile cu caracter democratic, s-a opus tuturor reformelor democratice în armată. El avea în slujba sa 270 ofițeri și subofițeri. Iată fața reală a monarhiei."[710]

Cu începere de la 1 mai 1954 (Anul X de apariție), în baza Ordinului Ministrului Forțelor Armate ale R.P.R. nr. M 740 din 12 aprilie 1954[711], publicația a apărut sub titlul **„Flota Patriei"**[712]. Ziarul a continuat să-și mențină același statut de gazetă de educație ostășească, publicând atât documentele politice ale epocii, cât și articole despre activitatea curentă a marinarilor de la bordul navelor și din unitățile de uscat ale F.M.M., numeroase documentare în sprijinul muncii aparatului de educație din unități, precum și articole sau traduceri din limba rusă, în spiritul adâncirii prieteniei româno-sovietice.

La 16 noiembrie 1955, cu prilejul împlinirii a 10 ani de la apariția gazetei, comandantul F.M.M., contraamiralul Nicolae Mihai, a emis Ordinul C.F.M.M. nr. 56 în care se arăta:

„În cei 10 ani de existență, gazeta ostășească „Flota Patriei" a sprijinit cu perseverență pe comandanți, locțiitorii lor politici, organizațiile de partid și utemiste în munca de educare a matrozilor, cartnicilor și ofițerilor din Forțele Maritime Militare în spiritul dragostei față de patrie și popor, față de partid și guvern, contribuind la opera de făurire a marinarului de tip nou, devotat trup și suflet patriei sale și poporului muncitor.

Acum, când întregul nostru popor întâmpină cu noi realizări în muncă cel de-al II-lea Congres al Partidului Muncitoresc Român, gazeta ostășească „Flota Patriei", organ de presă de partid, trebuie să ducă o și mai susținută muncă de popularizare în rândul militarilor, a realizărilor partidului și guvernului nostru, să oglindească în paginile sale lupta eroică a comuniștilor pentru binele și fericirea poporului muncitor, să vorbească pe larg despre succesele obținute de marinari în cinstea măreţului eveniment.

Este necesar ca în viitor, gazeta ostășească „Flota Patriei" să contribuie mai activ la educarea militarilor în spiritului patriotismului socialist și al

---

[710] Comandor Eugeniu Săvulescu, *A început o eră nouă*, în *„Marina Nouă"*, Anul IV, nr. 103, sâmbătă, 3 ianuarie 1948, p. 1.
[711] *„Flota Patriei"*, Anul X, nr. 1 (408), 1 mai 1954, p. 1.
[712] *Bibliografia militară românească*, vol. 3, *1831-1973*, p. 150.

www.ziuaconstanta.ro

internaționalismului proletar, la întărirea disciplinei, ordinii regulamentare și vigilenței revoluționare.

În atenția gazetei să stea în permanență mobilizarea echipajelor la munca de cunoaștere și îngrijire a armamentului și tehnicii de luptă din dotarea navelor și unităților noastre, să acorde o atenție deosebită popularizării exemplelor pozitive și calităților morale și de luptă ale ostașilor Armatei Sovietice. De asemenea, gazeta să acorde mai multă atenție generalizării exemplelor pozitive acumulate de comandanți, locțiitorii politici, organizațiile de partid și utemiste, militarii și posturile de luptă fruntașe din Forțele Maritime Militare.

Gazeta „Flota Patriei" trebuie să dea o mai mare atenție pregătirii profesionale a personalului redacțional și strângerii continue a legăturilor sale cu masele."[713]

Printre corespondenții fruntași ai acestei gazete s-au numărat căpitanul Valentin Arvinte, locotenentul major Vasile Burlacu, micimanul Gheorghe Popescu, cartnicii majori Ilie Rogobete și Ilie N. Ilie, cartnicul Ilie Munteanu ș.a.

PENTRU PATRIA NOASTRĂ, REPUBLICA POPULARĂ ROMÎNĂ!

FLOTA PATRIEI

Gazetă de educație militară

ANUL XIII

Redacția gazetei ostășești „Flota Patriei" urează mult succes în desfășurarea lucrărilor celei de a doua Consfătuiri a militarilor de frunte pe Forțele Maritime Militare.

SUCCES DEPLIN CONSFATUIRII MILITARILOR DE FRUNTE

Activitatea internă ce se desfășoară în unități și pe nave arată limpede că militarii Forțelor noastre Armate, pătrunși de un fierbinte patriotism, simt înalta răspundere personală pentru apărarea Republicii noastre Populare. Acest sentiment se concretizează în munca neobosită, în strădaniile pe care militarii le depun pentru a-și desăvîrși măiestria militară, în preocuparea permanentă de a contribui la îmbunătățirea procesului pregătirii de luptă și politice, la perfecționarea tehnicii și aparaturii din înzestrare — într-un cuvînt, la întărirea capacității de luptă a unităților și navelor.

Sergent de marină CATANA FLOREA

Tu ai o mare datorie

Din larg de Dunăre și Mare,
De pe vedete și dragoare
Ca și din baterii,
De la mașini și de pe punte,
La sfat veniți-au cei din frunte:
Ai țării harnici fii.

Cei din urmă întrec norme.
De la furnal pornește-n forme
Oțelul lucios.
În holdele din țara toată,
Pentru recoltă mai bogată,
Muncesc cei de pe-ogor.

Dacă-i asculți, atunci afla-veți
Pe țărm, cu și le bordul navei,
Întrecerea-i în toi.
Iubită țară, pentru tine
Muncesc ostași tot mai bine,
Creind metode noi.

Tu nu ai norme, marinare,
Dar pentru-a țării apărare,
Noi da la tine vrem
Să lupți cu rînd, tinerețe,
Cu norma care se numește
Între ostași — „barem"

Tu ai o mare datorie:
Pe arțiți, ger, pe vifelie,
Muncind sîrguitor,
În rînd cu-alți ostași ca tine,
Să-nveți să aperi tot mai bine
Ai țării viitor!

Gazeta *Flota Patriei*

În paginile sale, gazeta a găzduit o amplă campanie de denigrare a „imperialismului": „*Armata și Flota S.U.A. - unelte de jaf și cotropire*"[714] de căpitan-locotenent Alexandru Vâlcovan, „*Spania - bază aero-navală a imperialismului american în Europa*"[715], contrabalansată de o elogiere a rolului

[713] „*Flota Patriei*", Anul XI, nr. 79 (486), miercuri, 16 noiembrie 1955, p. 1.
[714] Idem, Anul X, nr. 18 (425), 5 septembrie 1954, p. 4.
[715] Idem, Anul X, nr. 24 (430), 19 octombrie 1954, p. 4.

www.ziuaconstanta.ro

epocal însuşit de U.R.S.S.: „*Uniunea Sovietică - bastionul invincibil al păcii, democraţiei şi socialismului*"[716], „*Leninismul - farul călăuzitor al proletariatului*"[717], „*Armata sovietică - apărătoarea socialismului şi păcii*"[718], „*Experienţa Armatei Sovietice, călăuză în munca noastră*"[719] etc.

În anul 1947, „Marina Nouă" semnala apariţia primului număr al revistei „**Flamura**"[720] a ofiţerilor de marină din garnizoana Galaţi. Salutul şi urările de succes erau prezentate de căpitan-comandorul ing. Gheorghe Balaban şi căpitanii Petre Flor şi V. Ciurcu. Dintre articolele remarcate în paginile noii publicaţii, „Marina Nouă" enumera „*Doi ani de activitate a Aparatului de educaţie*" de locotenent Traian Horia, „*În preajma procesului conducătorilor partidului P.N.Ţ.*" de căpitan Aurel Zancu, „*Retrocedarea navelor la 12 octombrie 1945*" de căpitan Nicolae Milu, „*Recucerirea Ardealului*" de locotenent Emil Bucur, „*Legiferarea consiliilor de disciplină*" de căpitan-comandor Dumitru Comănescu, „*Pregătiri pentru iernat*" de căpitan Petruş Ambrozie. Mai semnau articole locotenentul mecanic Gheorghe Anghelescu şi căpitanul mecanic Petre Bodnar. Apariţia numărului 2 al revistei „Flamura" era semnalat în luna noiembrie 1947[721].

La 1 septembrie 1946, S.S.M. Direcţia E.C.P. a lansat primul număr al **Buletinului Tehnic al Marinei Regale Române**, care va apărea periodic, sub îngrijirea consilierului tehnic al Marinei. În editorialul intitulat „*Cultura în Marina Nouă*", amiralul Petre Bărbuneanu menţiona: „*Războiul, care a adus umanităţii numai rele, a avut totuşi o consecinţă binefăcătoare pentru omenirea postbelică. În timpul războiului, ştiinţa a progresat cu o viteză de zece ori mai mare decât aceea din timp de pace. Astfel prin progresul rapid al ştiinţei s-au cucerit domenii necunoscute, deschizându-se orizonturi noi şi vaste. Marina, care este în strânsă legătură cu ştiinţa, trebuie să meargă în siajul ei. Orice succes al ştiinţei trebuie să aibă echivalent şi în tehnica navală. De aceea, Marina Nouă nu cere numai un suflet nou, o credinţă nouă, un spirit nou dar şi un nivel nou de cultură. Acest „Buletin Tehnic" încearcă să menţină acest nivel, pentru a pregăti refacerea Marinei Noi după noile descoperiri ale ştiinţei şi noile metode moderne. Vrem să avem o Marină Nouă democrată şi selectă. Urez acestui modest mijloc de cultură ştiinţifică mult succes şi mai ales îi urez să aibă mulţi colaboratori printre ofiţerii de marină*"[722].

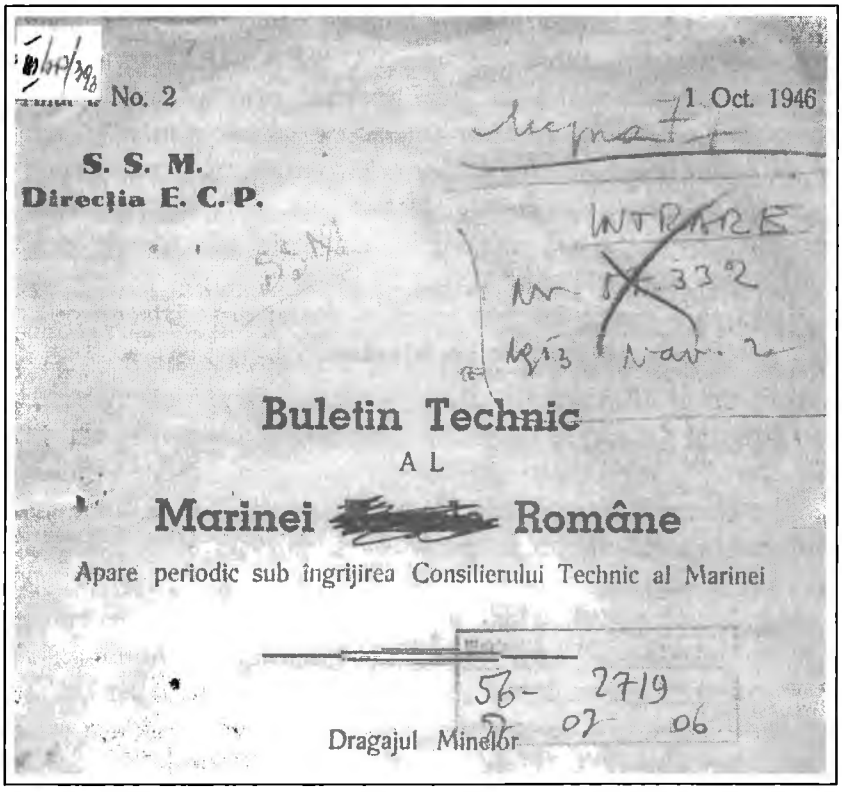
În anul 1958 a apărut primul număr al **Buletinului Ştiinţific al Şcolii Militare Superioare de Marină**, publicaţie trimestrială cu un colegiu de redacţie alcătuit din căpitanii de rangul 1 ing. Constantin Brucher (redactor-şef) şi Eugeniu Bălăbănescu, căpitanii de rangul 2 Nicolae Petrescu, ing. Ioan

---

[716] Idem, Anul XI, nr. 39 (446), 10 februarie 1955, p. 4.
[717] Idem, Anul XI, nr. 50 (457), joi, 21 aprilie 1955, p. 1.
[718] Idem, Anul XI, nr. 41 (448), 22 februarie 1955, p. 1.
[719] Idem, Anul XII, nr. 158 (565), sâmbătă, 23 februarie 1947, p. 1.
[720] „*Marina Nouă*", Anul III, nr. 93, sâmbătă, 1 noiembrie 1947, p. 2.
[721] Idem, nr. 96, sâmbătă, 22 noiembrie 1947, p. 2.
[722] A.M.R., fond 5488, dosar nr. 4472, f. 250.

www.ziuaconstanta.ro

Miulescu, Constantin Ivan, Grigore Gorunescu, căpitanul de rangul 3 Mircea Alexandrescu, căpitan-locotenenții Ioan Doreanu și Gheorghe Paul și locotenentul major Ovidiu Ivanov (tehnoredactor). Publicația, cu caracter Secret, pentru uz intern, era structurată pe teme precum Social-economic, Matematici, Artilerie, Mașini marine, Navigație și Torpile și era scrisă îndeosebi de cadrele didactice: „*Înfățișarea morală a ofițerului de tip nou*" - căpitan-locotenent Dumitru Farcaș, „*Contribuția românească la cercetarea matematică mondială*" - căpitan de rangul I Eugeniu Bălăbănescu, „*Calculul orei când un astru atinge un relevment dat*" - căpitan de rangul 1 (r) Constantin Costăchescu ș.a.


No. 2 1 Oct. 1946

S. S. M.
Direcția E. C. P.

INTRARE
Nr. 332

Buletin Technic
A L
Marinei Române
Apare periodic sub îngrijirea Consilierului Technic al Marinei

Dragajul Minelor

Buletinul Tehnic al Marinei Regale Române

În ton cu noua ideologie, presa militară a cunoscut rigorile unei atente monitorizări a organelor specializate. Astfel, prin adresa nr. 0284303 din 30 august 1951 a M.St.M. către C.M.M., semnată de generalul maior Leontin Sălăjan, ministru adjunct și șef al M.St.M., se analizau unele aspecte rezultate din activitatea principalelor reviste de armă, Revistei Spatele Forțelor Armate și Revistei Sergenților și Cartnicilor. La capitolul II „Lipsuri în claritate și documentare" este incriminat articolul „*Flota Sovietică din Marea Neagră*" („Revista Marinei" nr. 2) unde se afirma: „*Printre 10 nemți omorâți, ei au găsit nouă trupuri de eroi*". „*Această afirmație ce este în totală contrazicere cu teoria marxist-leninistă care ne învață că numai războaiele drepte pot da naștere la*

www.ziuaconstanta.ro

eroi - aparţine colegiului de redacţie şi nu autorului. Colegiul de redacţie, în loc să îmbunătăţească conţinutul frazei redată mai corect de autor („Printre zeci de nemţi omorâţi, ei au găsit 9 trupuri de eroi"), a adus o astfel de modificare textului, încât a schimbat complet textul ideii.

De asemenea, în cuprinsul articolelor publicate s-au utilizat termeni ce nu mai sunt folosiţi în limbajul nostru militar, ca defensivă în loc de apărare („Revista Marinei Militare" nr. 1)"[723].

O publicaţie aparte este **Buletinul Uniunii Sindicatelor din Porturi şi Transporturi**. În nr. 5-6/1948 găsim editorialul Comitetului executiv al Uniunii referitor la naţionalizarea întreprinderilor industriale, miniere, bancare, de asigurare şi de transporturi. Pe aceeaşi linie se situează şi articolul privitor la reducerea datoriilor de război de către U.R.S.S. Dezbaterea problemelor specifice acestei ramuri ocupă un loc important prin articolele referitoare la „*Dezvoltarea navigabilizării râurilor interioare ale României*", „*Ameliorarea condiţiilor de locuit a echipajelor la bordul vaselor*", „*Consolidarea malurilor Dunării*", „*Vase cu propulsie Diesel electric*" etc. Alte informaţii se referă la „*Transporturile în U.R.S.S.*", actualităţi sindicale şi diferite realizări ale sindicatelor Uniunii din toată ţara[724].

În 1945 au continuat să apară **Buletinul Direcţiunii Dunării Maritime**[725] şi **Revista Aeronauticii şi Marinei**[726].

---

[723] Idem, fond C.M.M., dosar nr. 3245, f. 72.

[724] „*Marea Noastră*", Anul XVII, nr. 5-6, mai-iunie 1948, p. 31-32.

[725] Conform informaţiilor din „*Marea Noastră*", Anul X, nr. 6-8 (iunie-august) 1941, p. 137, a apărut „*lunar, sub grija Direcţiei Dunării Maritime, în limbile română, italiană, franceză şi germană, cu text, statistici şi grafice care folosesc specialiştilor*".

[726] „*Marea Noastră*", Anul XIV, nr. 1-3, ianuarie-martie 1945, p. 10.

www.ziuaconstanta.ro

CONCLUZII

Perioada 1944-1958 a fost, fără îndoială, avanpremiera instaurării comunismului în României, prezența Armatei Roşii pe teritoriul țării, inclusiv după încheierea Tratatului de Pace, fiind unul din instrumentele sovietizării țării. În domeniul politicii navale, Uniunea Sovietică a anulat orice tentativă de autoritate şi inițiativă românească, adjudecându-şi controlul exclusiv asupra comerțului dunărean şi preluând controlul asupra celui maritim.

Practic, Marina Română a traversat o subversivă *perioadă de tranziție*, de la progresul incontestabil al dezvoltării capitaliste din perioada regalistă la principiile naționalizării şi planificării caracteristice primelor planuri cincinale ale economiei socialiste. În aceste condiții, Marina Română, în ansamblul său, a cunoscut drama arestării navelor şi echipajelor româneşti din toamna anului 1944, „mărinimia" sovietică prin spectacolele propagandistice ale retrocedării parțiale a rămăşițelor flotei române în anii 1945, 1951 şi 1953, oferta discreționară a asocierii în cadrul SOVROMTRANSPORT şi SOVROMNAVAL, precum şi efectele imixtiunii consilierilor sovietici în toate sectoarele de activitate. Suportul politic al acestei degradări instituționale, juridice şi morale derivă din maniera total contradictorie în care sovieticii au perceput decizia guvernului român de a se disocia de himera fascistă, pentru a se alătura Națiunilor Unite.

După actul de la 23 august 1944, Marina Regală Română a intervenit pe timpul operațiunilor de curățire şi acoperire, cu totalitatea mijloacelor de care dispunea - 70 nave, 28 baterii şi 6 batalioane - cu un efectiv de peste 21 000 oameni, din care a pierdut 1 354 soldați şi ofițeri. Între pierderile mari provocate inamicului s-au numărat 430 nave şi vase inamice fluviale şi maritime capturate, respectiv 60 nave şi vase inamice scufundate sau sabordate.

Dintre navele cu care s-a început acțiunea de curățire, 66 nave de război şi 26 alte nave şi vase diferite au fost luate în folosință de forțele navale sovietice, astfel încât acestea nu au mai putut acționa în cadrul Marinei Regale. Din această cauză, între 20 septembrie 1944 şi 12 mai 1945, rolul Marinei Regale Române a fost foarte redus, limitându-se la asigurarea navigației pe Dunăre şi mare, în apele teritoriale naționale. Totuşi, şi în această perioadă, Marina Regală a lucrat cu 50 de vase diferite, în special pe Dunăre, însumând un efectiv de 2 765 oameni. Rezultatele au fost dintre cele mai apreciabile, prin dragarea a peste 20 130 mine redându-se navigației întregul curs al Dunării, fapt care a permis intensificarea transporturilor la maximum.

Din momentul sosirii escadrei sovietice la Constanța, orice mişcare a navelor de război româneşti a fost interzisă. Mai mult, în urma incidentului torpilării unui dragor sovietic care se îndrepta spre Constanța de către un submarin german, eveniment pus pe seama unor acte „de sabotaj şi complicitate" din partea autorităților române, la 5 septembrie 1944 navele militare româneşti

www.ziuaconstanta.ro

au fost arestate. După această dată, toate navele de război fluviale şi maritime (31 de unităţi de luptă şi 93 auxiliare) au fost însuşite de comandamentul sovietic, iar 608 vase de comerţ aparţinând societăţilor de stat şi particulare au fost blocate la dispoziţia aceluiaşi comandament. Astfel a început procesul de lichidare a Flotei Militare şi Comerciale româneşti.

Convenţia de Armistiţiu şi Tratatul de Pace cu Naţiunile Unite au consfinţit ocupaţia sovietică în România, U.R.S.S. devenind ocupantă „de drept" a ţării. Obligaţiile României de despăgubiri către U.R.S.S., stabilite prin Convenţia de Armistiţiu la un total de 300 000 000 USD, plătibili în opt ani, au fost achitate până în martie 1947 de opt ori la preţurile din 1947 şi de peste 1,5 ori la preţurile din 1938. În aceste condiţii extrem de grele, de spoliere a economiei naţionale de către guvernul sovietic şi armata sovietică de ocupaţie, România, din ordinul Moscovei, a refuzat participarea sa la „Planul Marshall" şi la Conferinţa internaţională privind redresarea europeană. De asemenea, campania de teroare dezlănţuită împotriva liderilor şi membrilor partidelor politice de opoziţie, internarea în lagăre a unui însemnat număr de intelectuali şi lideri ai armatei, cenzura, introducerea proletcultismului, rusificarea prin cele mai diverse mijloace a culturii şi învăţământului au spulberat ierarhiile şi moralitatea socială, inducând atmosfera de teroare şi insecuritate individuală şi colectivă a cetăţenilor nedispuşi să „îmbrăţişeze" ideologia noii puteri.

În paralel cu campaniile de epurare a personalului Marinei Române, exponenţi de seamă ai Amiralităţii precum amiralii Horia Macellariu, Nicolae Păiş, Gheorghe Koslinski, Ioan Georgescu, Preda Fundăţeanu, August Roman, Gheorghe Dumitrescu ş.a. au fost prigoniţi, arestaţi şi încarceraţi sau marginalizaţi şi ostracizaţi până la compromitere şi lichidarea fizică. În virtutea aceleiaşi campanii de îndepărtare din Marină a „reacţionarilor", au fost abuziv desfiinţate Liga Navală Română şi Yacht Clubul Regal Român iar publicaţiile marinăreşti au fost transformate în „organe de partid", puse în slujba îndoctrinării ideologice promovate de aparatul de Educaţie, Cultură şi Propagandă.

Cea mai mare parte a Europei centrale şi răsăritene se găsea în anul 1945 sub controlul armatei sovietice. Pentru o perioadă îndelungată de timp, Constanţa a devenit cea mai mare garnizoană sovietică din România, unde au funcţionat comandamentele superioare pentru întregul sector de SE. Cheltuielile ocazionate de punerea la dispoziţie a porturilor şi instalaţiilor portuare în perioada 23 august 1944 - 31 martie 1947 către Înaltul Comandament Sovietic s-au cifrat la peste 12 miliarde lei.

Delta Dunării, sursa principală de comunicaţie între Europa Centrală şi sud-estică, a suscitat dintotdeauna interesul imperial al Rusiei, mult prea conştientă de faptul că orice stat care îşi exercita controlul asupra gurilor Dunării deţinea şi cheia comerţului pe continent. Stalin ajunsese să pună stăpânire pe toate căile fluviale din Europa de sud-est, aşa cum nici unul dintre ţarii ruşi nu o făcuse vreodată. Timp de aproape un secol, Rusia a făcut tot ce i-a stat în putinţă

www.ziuaconstanta.ro

pentru a pune stăpânire pe delta unui fluviu care scălda şapte ţări, dar nu şi Rusia.

După război, cu numai două motonave, România a fost lipsită, practic, de o flotă comercială. Constituirea, în anul 1945, a societăţii SOVROMTRANSPORT, care a funcţionat aproape nouă ani cu doar zece nave care nu satisfăceau necesităţile de transport, a fost o evidentă formă de control sovietic asupra economiei româneşti. Prin S.R.T., controlul Armatei şi Marinei ruseşti asupra Deltei Dunării a înlăturat orice obstacol de concurenţă asupra pieţelor de desfacere.

S.R.T. a închiriat toate porturile româneşti şi a abţinut dreptul de proprietate deplină asupra tuturor instalaţiilor portuare, docurilor, macaralelor, şantierelor navale etc, toate acestea reprezentând, în fapt, proprietatea statului român. Participarea românească a mai constat, de asemenea, din faptul că toate navele maritime şi fluviale care aparţinuseră iniţial statului, precum şi cele 200 de vapoare şi şlepuri aparţinând proprietarilor particulari, fuseseră rechiziţionate de statul român, cu scopul de a le pune la dispoziţia S.R.T.

Rusia a contribuit cu doar câteva nave, pe care le capturase tot din România, în ciuda prevederilor Convenţiei de Armistiţiu. Cu toate că aşa - numita ei participare reprezenta mai puţin de 5% din bunurile de valoare ale S.R.T., U.R.S.S. deţinea 51,2% din acţiunile companiei. Porturile, transportul maritim şi fluvial care fuseseră aproape în întregime proprietatea guvernului, funcţionând încă de la crearea României moderne, au fost cedate cu o inexplicabilă uşurinţă de guvernul comunist de la Bucureşti în mâinile Rusiei Sovietice.

Principiile sovietice de socializare a mijloacelor de producţie şi de planificare a dezvoltării au fost aplicate începând din 1946-1948. Atmosfera de stat poliţienesc a fost potenţată prin măsurile samavolnice luate de Armata Roşie. Atacul soldaţilor ruşi asupra populaţiei civile a dus la un sentiment de nesiguranţă şi la intimidarea potenţialilor inamici ai politicii prosovietice. Prin acţiuni necoordonate de obţinere a unor prăzi de război s-a facilitat un transfer uriaş de bunuri în U.R.S.S., în valoare de peste 2 miliarde de dolari. Pe termen lung, România a fost obligată să plătească U.R.S.S. despăgubiri de război care au reprezentat 37, 5% din bugetul naţional pe 1946/47.

Între anii 1948-1953, guvernanţii români au fost preocupaţi de zdrobirea şi eliminarea oricărei alternative politice interne. Elitele politice, economice şi militare au devenit ţinta principală a represiunii şi subiectul unor procese, arestări şi deportări.

În ziua de 24 mai 1958, cu prilejul Consfătuirii Comitetul Politic Consultativ al statelor membre ale Tratatului de la Varşovia, desfăşurată la Moscova, s-a adoptat *Declaraţia* prin care se propunea realizarea unui pact de neagresiune între statele membre ale Tratatului de la Varşovia şi statele membre ale NATO. Cu acelaşi prilej, Comitetului Politic Consultativ a aprobat propunerea guvernului sovietic, pusă de acord cu guvernul român, cu privire la retragerea de pe teritoriul României a trupelor sovietice. Pe această bază, s-a

www.ziuaconstanta.ro

semnat un *Acord între Ministerul Forțelor Armate ale Republicii Populare Române și Ministerul Apărării al Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste referitor la modalitatea retragerii trupelor sovietice din România în Uniunea Sovietică*, în perioada 15 iunie-15 august 1958.

Din motive tactice, liderii politici români au preferat ca retragerea trupelor sovietice să fie prezentată ca o inițiativă a guvernului de la Moscova, ei apărând ca beneficiarii acestei decizii. Regimul de la București a elaborat un amplu program cu prilejul plecării trupelor sovietice, menit să exprime „recunoștința" față de Armata Roșie și față de U.R.S.S., să acrediteze ideea că România este o țară socialistă stabilă, un pilon de nădejde al lagărului socialist.

Pe parcursul lunilor iunie și iulie 1958 au fost organizate banchete și mitinguri oficiale în numeroase localități din țară, la care s-au rostit discursuri în cinstea prieteniei româno-sovietice, în stațiile de cale ferată au fost aduși mii de cetățeni pentru a saluta pe ostașii sovietici care părăseau România[727], a le înmâna buchete de flori și a le ura „drum bun". Prin decret al Prezidiului Marii Adunări Naționale au fost decorați numeroși ofițeri sovietici cu ordine ale R.P. Române, iar întregul efectiv al unităților armatei sovietice staționate pe teritoriul României a fost distins cu medalia „Eliberarea de sub jugul fascist".

La 25 iunie 1958, ultimii 35 000 de militari sovietici au părăsit România. Pe lângă impactul de natură psihologică, retragerea militarilor sovietici i-a permis lui Gheorghe Gheorghiu-Dej să promoveze o politică prudentă de plasare a României deasupra intereselor sovietice.

După retragerea ultimelor eșaloane, Comisia mixtă româno-sovietică a continuat să funcționeze, pentru a analiza cererile unor cetățeni și instituții privind plata despăgubirilor și reparațiilor pentru daunele pricinuite de trupele sovietice; în fapt, aproape toate cererile au fost respinse ca neîntemeiate sau au fost trimise spre rezolvare oficialităților române.

Spre exemplu, în ședința din 20 iunie 1958, Comisia mixtă româno-sovietică a constatat, în unanimitate, că toate evenimentele neobișnuite examinate au fost săvârșite de militarii sovietici *„în mod neintenționat și au un caracter întâmplător și izolat"*. În timp ce sovieticii urmăreau să nu se discute despre abuzuri și ilegalități, partea română dorea să lichideze cât mai rapid problemele legate de prezența trupelor sovietice, nemaistăruind în aducerea de probe care ar fi prelungit discuțiile. Astfel, la următoarea ședință, din 29 iulie 1958, în procesul-verbal se consemnau următoarele: *„Luând în considerație retragerea trupelor sovietice staționate temporar pe teritoriul Republicii Populare Române, precum și faptul că toate problemele care intră în competența Comisiei mixte au fost examinate și rezolvate în întregime, Comisia mixtă*

---

[727] Se pare că în acea perioadă în România se aflau 25 149 militari sovietici. Apud Florin Constantiniu, *O istorie sinceră a poporului român*, Editura Univers Enciclopedic, București, 1997, p. 492. La 25 iunie 1958, ultimii 35 000 de militari sovietici au părăsit România - apud Mihai Bărbulescu, Dennis Deletant, Keith Hitchins, Șerban Papacostea, Pompiliu Teodor, *Istoria României*, Editura Enciclopedică, București, 1998, p. 522.

www.ziuaconstanta.ro

româno-sovietică consideră că activitatea acesteia încetează, urmând ca fiecare Parte să raporteze despre acest lucru guvernului respectiv".

România a fost singura țară socialistă din care s-au retras trupele sovietice. Retragerea Armatei Roşii, eveniment speculat magistral în scop propagandistic atât de puterea de la Kremlin cât şi de guvernul de la Bucureşti, a fost o victorie parţial justificată. Armata Roşie a lăsat în România muniții, carburanți, lubrifianți, materiale de punte şi alte efecte militare, care au constituit o rezervă strategică atât pentru Forţele Armate Unite ale Tratatului de la Varşovia cât şi pentru Flota U.R.S.S. din Marea Neagră. De asemenea, la Bucureşti au continuat să-şi desfăşoare activitatea, până la desființarea Tratatului de la Varşovia, consilieri militari sovietici, care, după 1957, au devenit, în spiritul ideologiei comuniste, specialişti militari.

În anul 1948, România întreținea relații comerciale şi de cooperare cu 29 de state, principalul partener comercial al țării noastre fiind Uniunea Sovietică (4/5 din volumul total al schimburilor comerciale ale României). În pofida perioadei de tranziție traversată de Marina Română în această etapă, în anul 1958 existau semnele unei redresări evidente. Astfel, față de anul 1948, transporturile fluviale au crescut de la 809 000 tone la 1 558 000 tone în 1958, iar transporturile maritime, de la 101 000 tone la 217 000 tone (Anexa nr. 9). Față de acelaşi an, dinamica mărfurilor transportate de către organizațiile de transport de deservire generală a crescut în 1958 în domeniul transporturilor fluviale cu 68%, iar în cel al transporturilor maritime cu 64% (Anexa nr. 10).

În aceeaşi perioadă, pe căile de transport fluviale, numărul călătorilor a crescut de la 319 000 la 1 145 000, respectiv de la 5 000 la 32 000 călători pe mare (Anexa nr. 11). Astfel, dinamica numărului de călători transportați de către organizațiile de deservire generală a înregistrat o creştere de 146% pe fluviu, respectiv 55% pe mare (Anexa nr. 12).

Cu toate acestea, în perioada primelor planuri cincinale, ponderea transporturilor fluviale în structura transporturilor de mărfuri pe ramuri de transport, deşi preţul de cost a scăzut în raport cu cel maritim (Anexa nr. 14), a înregistrat o scădere cu 1,2% în anul 1958 față de 1950, iar cele maritime de 0,3% (Anexa nr. 13). Concomitent, şi numărul mediu scriptic al salariaților din transporturile navale a scăzut între 1950-1958 de la 11 500 la 11 200 angajați (Anexa nr. 15).

*

* *

În anul 1928, la sărbătoarea semicentenarului revenirii Dobrogei în cadrul statal românesc, distinsul profesor universitar Nicolae Daşcovici, viitor membru corespondent al Academiei Române, anticipa revirimentul arealului danubiano-pontic, grație poziției geostrategice a României, pe un ton cât se poate de optimist. „*Gurile Dunării* - sublinia eruditul profesor al Facultății de Drept din Iaşi - *sunt destinate să devină centrul spre care vor converge, ca nişte raze, toate canalurile şi drumurile de apă ale Europei, fie de la Apus şi Centru prin sistemi*

www.ziuaconstanta.ro

Rhein-Main-Dunăre, fie de la Nord din rețeaua germano-polonă prin joncțiunea Nistru-Prut corespunzând canalului San-Nistru, așa că, de la Vistula, prin San-Nistru-Prut, să se ajungă la Dunăre și în Marea Neagră exclusiv pe cale fluvială. O adevărată rețea de ape navigabile și canaluri, sistematizate în formă de evantaiu, va absorbi, într-o zi, întreg comerțul european spre gurile Dunării și Dobrogea, ca într-un imens antrepozit, unde se vor efectua marile schimburi internaționale între cele trei părți ale lumii: Europa, Asia și Africa, prin Marea Neagră, Caucaz, strâmtori și Canalul de Suez. De vom ști să fim vrednicii găzduitori ai acestui antrepozit mondial, viitorul nostru va cunoaște străluciri nebănuite, iar civilizația dunăreană, purtând pecete românească, va putea să se înscrie în paginile istoriei lumii alături de vestitele civilizații care au înflorit, cândva, la gura marilor fluvii ca Gangele, Tigrul, Eufratul și Nilul"[728].

În 1936, într-un studiu introductiv la volumul „Interesele și drepturile României în texte de drept internațional" același reputat jurist român sublinia: „*Orice greșeli sau neglijențe în buna gospodărire a regimului apelor din partea României printr-o lipsă de înțelegere a problemei și de vigilență se pot transforma, cu ușurință, în tot atâtea argumente împotriva vredniciei românești, a simțului nostru gospodăresc, a „civilizației" noastre și a drepturilor de stăpânire asupra pământului strămoșesc*"[729].

Previziunile ca și avertismentele sale sunt, peste ani, la fel de actuale și de verosimile.

---

[728] Nicolae Daşcovici, *Dunărea internațională și ținutul românesc al Gurilor*, în *Dobrogea, 50 de ani de viață românească*, Editura Cultura Națională, București, 1928, p. 777.

[729] Idem, *Politica externă a României*, publicat ca studiu introductiv la volumul *Interesele și drepturile României în texte de drept internațional public*, Tipografia concesionară „Alexandru Terek", Iași, 1936, p. XVIII.

www.ziuaconstanta.ro

LISTA ABREVIERILOR

A.A.	- antiaerian
A.C.A.	- Apărarea contra aeronavelor
A.G.M.N.	- Amiral German Marea Neagră
A.L.B.P.	- Apărarea Litoralului Bazei Principale
A.M.G.T.	- Armament, Muniţii, Gaze şi Transport
A.R.L.U.S.	- Asociaţia Română pentru Strângerea Legăturilor cu U.R.S.S.
A.S.A.	- Arme sub Apă
A.S.N.A.P.	- Asociaţia Sportului Nautic Popular
B.G.M.	- Batalionul de Geniu Marină
B.I.M.	- Batalionul de Infanterie Marină
B.N.R.	- Banca Naţională a României
C.A.	- Corp de Armată
C.Al.C.S.	- Comisia Aliată de Control Sovietică
C.E.D.	- Comisia Europeană a Dunării
C.F.	- Cernavodă-Feteşti (Regiunea)
C.Fl.D.S.	- Comandamentul Fluvial Dunărea de Sus
C.F.Fl.	- Comandamentul Forţelor Fluviale
C.F.N.M.	- Comandamentul Forţelor Navale Maritime
C.Fl.S.D.	- Comandamentul Flotei Sovietice Dunărene
C.J.M.	- Codul Justiţiei Militare
C.L.M.Fl.	- Comandamentul Litoralului Maritim şi Fluvial
C.M.M.	- Comandamentul Marinei Militare
C.M.R.	- Comandamentul Marinei Regale
C.N.S.	- Comandamentul Naval Sovietic
C.P.Z.C.	- Comandamentul Portului şi Zonei Constanţa
C.R.A.A.	- Comisia Română pentru Aplicarea Armistiţiului
C.R.L.	- Comisia Română de Legătură
C.S.D.	- Comandamentul Superior al Dobrogei
C.S.A.T.	- Consiliul Superior al Apărării Ţării
C.S.D.	- Comandamentul Superior al Dobrogei
C.S.S.	- Comandamentul Suprem Sovietic
C.T.T.	- Comandamentul Trupelor de Transmisiuni
D.D.M.	- Direcţia Dunării Maritime
D.D.S.G.	- Erste Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft
D.Fl.D.S.	- Detaşamentul Fluvial Dunărea de Sus
D.Fl.D.M.	- Detaşamentul Fluvial Dunărea de Mijloc
D.H.M.	- Direcţia Hidrografică Maritimă
D.I.	- Divizie de Infanterie
D.M.	- Decizie Ministerială
D.M.C.	- Direcţia Marinei Comerciale

www.ziuaconstanta.ro

D.P.M.	- Direcţia Porturilor Maritime
D.S.P.A.	- Direcţia Superioară Politică a Armatei
E.C.P.	- Aparatul pentru Educaţie, Cultură şi Propagandă
F.M.M.	- Forţele Maritime Militare
F.R.M.N.	- Flota Roşie din Marea Neagră
G.T.S.	- Galaţi-Tulcea-Sulina (Regiunea)
I.C.H.	- Întreprinderea de Construcţii Hidrotehnice
I.D.R.	- Înalt Decret Regal
L.N.R.	- Liga Navală Română
M.A.M.	- Ministerul Aerului şi Marinei
M.A.N.	- Marea Adunare Naţională
M.Ap.N.	- Ministerul Apărării Naţionale
M.C.G.	- Marele Cartier General
M.F.A.	- Ministerul Forţelor Armate
M.R.R.	- Marina Regală Română
M.St.M.	- Marele Stat Major al Armatei Române
N.F.R.	- Navigaţia Fluvială Română
N.M.S.	- Nava Majestăţii Sale
O.N.E.F.	- Organizaţia Naţională pentru Educaţie Fizică
O.N.P.	- Organizaţia Navală Populară
O.V.C.G.	- Serviciul Militar al Marinei Comerciale
P.C.A.	- Direcţia Generală a Porturilor şi Căilor de Comunicaţie pe Apă
P.T.A.	- Pontoane de Transport Armat
R.G.M.	- Regimentul de Geniu Marină
R.I.M.	- Regimentul de Infanterie Marină
S.H.	- Serviciul Hidraulic
St.M.M.	- Statul Major al Marinei
S.M.R.	- Serviciul Maritim Român
S.N.	- Şantierul Naval
S.N.M.	- Şantierul Naval Mobil
S.R.D.	- Societatea Anonimă Română de Navigaţie pe Dunăre
S.R.N.	- SOVROMNAVAL
S.R.T.	- SOVROMTRANSPORT
S.S.C.	- Şcoala de Specialităţi şi Cartnici
S.S.M.	- Subsecretariatul de Stat al Marinei
T.F.F.	- Telegrafie fără fir
T.F.S.	- Telegrafie fără sunet
U.T.M.	- Uniunea Tineretului Muncitor
U.V.C.C.	- Direcţia Militară a Flotei din Marea Neagră
Y.C.R.R.	- Yacht Clubul Regal Român

www.ziuaconstanta.ro

LISTA ANEXELOR

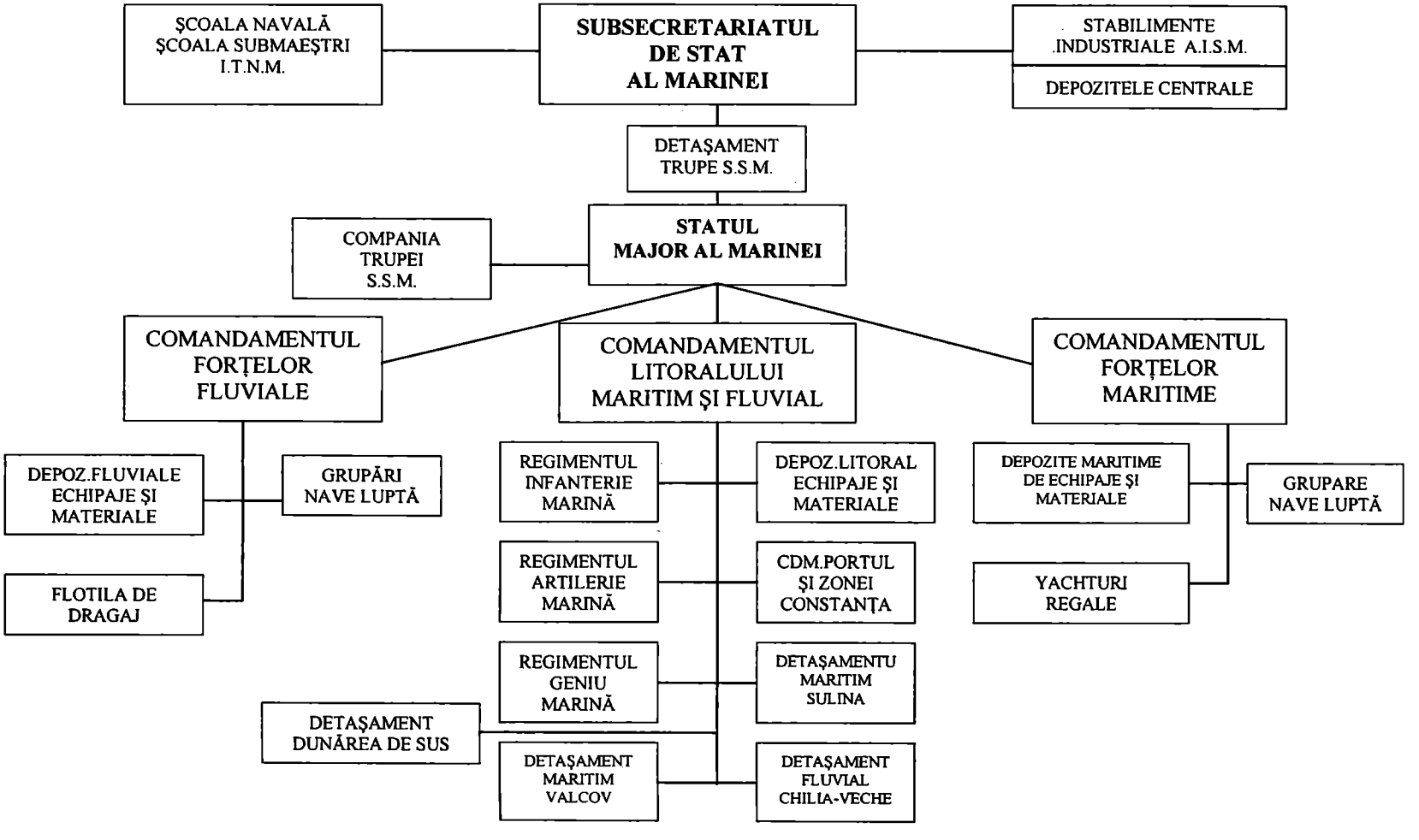
Anexa Nr. 1 - Graficul organizării Marinei Regale Române la data de 23 august 1944
Anexa Nr. 2 - Compunerea Forțelor Marinei Militare Regale Române la 23 august 1944
Anexa Nr. 3 - Livrările de nave maritime şi fluviale în primul an de aplicare a Convenției de Armistițiu cu România (12 septembrie 1944-12 septembrie 1945)
Anexa Nr. 4 - Livrările de nave maritime şi fluviale în cursul celor şase ani de aplicare a Convenției de Armistițiu cu România
Anexa Nr. 5 - Schița cu organizarea de pace a unităților Marinei 1948
Anexa Nr. 6 - Protocolul Comisiei mixte sovieto-române în problema asigurării bazării unei părți din Forțele Flotei Mării Negre în bazele maritime militare şi porturile Republicii Populare Române din 13 martie 1955
Anexa Nr. 7 - Ordinul comandantului Forțelor Maritime Militare nr. 0057 din 20 iunie 1958 privind repartizarea navelor şi gradul de conservare al navelor Forțelor Maritime Militare la 20 iunie 1958
Anexa Nr. 8 - Situația navelor Forțelor Maritime Militare la data de 17 iulie 1958
Anexa Nr. 9 - Mărfuri transportate de către organizațiile de transport de deservire generală în perioada 1948-1958
Anexa Nr. 10 - Dinamica mărfurilor transportate de către organizațiile de transport de deservire generală în perioada 1948-1958
Anexa Nr. 11 - Călători transportați de către organizațiile de transport de deservire generală în perioada 1948-1958
Anexa Nr. 12 - Dinamica călătorilor transportați de către organizațiile de transport de deservire generală în perioada 1948-1948
Anexa Nr. 13 - Structura transporturilor de mărfuri pe ramuri de transport în perioada 1950-1958
Anexa Nr. 14 - Structura prețului de cost în transporturi pe elemente de cheltuieli primare în perioada 1951-1958
Anexa Nr. 15 - Numărul mediu scriptic al salariaților din transporturile navale în perioada 1950-1958

www.ziuaconstanta.ro

Statul Major Al Marinei
Secţia I-a

Anexa nr. 1

GRAFIC DE ORGANIZARE A MARINEI REGALE LA DATA DE 23 AUGUST 1944



Sursa: A.M.R., fond 5488, dosar nr. 3247, f.138.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 2

COMPUNEREA FORȚELOR MARINEI REGALE ROMÂNE
la 23 august 1944

I. STATUL MAJOR AL MARINEI

A. Comandamente, unități și formațiuni organice

1. Detașamentul Fluvial Dunărea de Sus:

- 1 pluton pușcași de marină – Turnu Severin
- Bateria Vir 4/47 mm – Vârciorova
- Grupul Siguranță Fluvială nr. 4 – Turnu Severin
  - 1 remorcher dragaj magnetic fluviu
  - 1 vedetă blindată
  - 2 șalupe patrulare M.R.
  - 5 șalupe D.M.C.
- 1 pluton A.S.A.

2. Sectorul Fluvial Dunărea de Mijloc:

- Grupul Siguranță Fluvial nr. 3 Gurgiu
- 2 remorchere dragaj magnetic fluviu
- 3 șalupe partulare M.R.
- 5 șalupe D.M.C.

3. Un pluton transmisiuni București, Cocioc, Turnu Severin

II. COMANDAMENTUL FORTELOR NAVALE MARITIME

Comandamente, unități și formațiuni organice

1. Escadrila Distrugătoare Constanța - 4 distrugătoare
2. Escadrila Submarine Constanța
   - 3 submarine
   - N.M.S. „CONSTANȚA"
3. Escadrila Vedete Torpiloare Constanța
   - 7 vedete torpiloare, cu o secție în Delta Dunării
4. Secția Minare Constanța
   - crucișătorul auxiliar „DACIA"
   - puitorul de mine „AMIRAL MURGESCU"
5. Secția Canoniere Constanța – 3 canoniere
6. Secția Torpiloare Sulina – 3 torpiloare
7. Grup Nave Transport Constanța și Sulina – 6 remorchere
8. Depozitele Maritime Echipaje și Materiale Constanța
   - nave de servitudine
9. Șalupe - 4

B. Comandamente, unități și formațiuni în subordine din punct de vedere operativ – 1 pluton transmisiuni

www.ziuaconstanta.ro

III. COMANDAMENTUL LITORALULUI MARITIM ŞI FLUVIAL

A. Comandamente, unităţi şi formaţiuni organice:

1. Regimentul Artilerie Marină
   a. Gruparea Artilerie de Coastă Constanţa
      - Bateria „Mircea" 4/ 152,4 mm Obukov
      - Bateria „Ovidiu" 4/152,4 mm
      - Bateria „Tudor" 3/152,4 mm Armstrong
      - Bateria „Vulturul" 3/76 mm
      - Bateria „Mihai" 3/170 mm Krupp
      - Bateria „Carol" 3/105 mm Rheinmettal
        Secţia Bofors 2/1200 mm (pentru instrucţie)
        Proiectoare – 10
   b. Gruparea Artilerie de Coastă Mangalia
      - Bateria „Elisabeta" 4/120 mm Sf.Gheorghe
      - Bateria „Vlaicu" 4/121,9 mm Rus
      - Bateria „Aurora" 3/152 mm Armstrong
      - Bateria „Vasile Lupu" 4/75 mm Kanol Ob.
      - Proiectoare – 9
2. Comandamentul Portului şi Zonei Constanţa
   - Bateria „Rareş" 4/ 66 mm Skoda (operativ D.IX I.)
   - Compania a 2 a Observare Marină
   - Flotila Siguranţă Maritimă –5 remorchere +1 pluton estacade
   - Şalupe – 8
3. Secţia Vânătoare Submarine Constanţa – 3 nave
4. Compania Pionieri de Marină Constanţa
5. Compania de Transmisiuni Constanţa
6. Depozite Litoral Echipamente şi Materiale
7. Partea Sedentară Regiment Geniu Marină Brăila
8. Partea Sedentară Regiment Infanterie Marină Călăraşi

Comandamente, unităţi şi formaţiuni în subordine din punct de vedere operativ:

1. Serviciul Faruri
2. Serviciul Pilotaj
3. Batalionul 1 Aerostaţie
4. Gruparea Artilerie de Coastă Germană

Comandamente, unităţi şi formaţiuni în subordine din punct de vedere informativ:

Batalionul II/ 2 Grăniceri

IV. COMANDAMENTUL FORŢELOR NAVALE FLUVIALE

1. Grupul Fluvial nr. 1 Vâlcov – 2 monitoare, 1 vedetă fluvială, 1 şalupă
2. Grupul Fluvial nr. 2 Tulcea – 2 monitoare, 1 vedetă fluvială

www.ziuaconstanta.ro

3. Grupul Fluvial nr. 3. La dispoziția St.M.M., inițial Arapu – 2 monitoare, 2 vedete fluviale
4. Convoiul de aprovizionare Galați, Tulcea, Sulina, Vâlcov
5. Depozitele Fluviale Echipamente și Materiale Țăndărei

Comandamente, unități și formațiuni în subordine din punct de vedere operativ

1. Flotila Siguranță Fluvială Brăila
   a. Sub ordinele directe ale Flotilei

- 2 remorchere dragaj magnetic la mare
- 1 remorcher dragaj magnetic la fluviu
- 1 pluton A.S.A.
- 1 șlep cazarmă
- nave în reparație, amenajare sau în curs de armare

   b. Grupul Siguranță Fluvială nr. 1 Tulcea
   - 3 șalupe patrulare M.R.
   - noi mijloace în curs de amenajare

   c. Grupul Siguranță Fluvială nr. 2 Cernavodă

- 2 șalupe patrulare M.R.
  2 șalupe D.M.C.
- 2 șalupe
- 1 pluton A.S.A.

2. Detașamentul Maritim Sulina
   Sulina

- Batalionul 16 Infanterie Marină
- 6 piese Artilerie de Coastă 45 mm
- 1 Secție Aruncătoare 2/120 mm

Gruparea Artilerie de Coastă Sulina

- Bateria „Ștefăniță" 4/121,9 mm Rus
- Bateria „Ștefan" 4/120 mm Skoda
- Bateria „Țepeș" 3/101 mm Obukov
- Bateria „Șoimul" 3/76,2 mm Armstrong
- Secția „Mărăcineanu" 2/47 mm Hotckins
- Proiectoare – 4
- 1 Companie Pionieri de Marină
- 1 Pluton Transmisiuni

Grupul Siguranță Maritimă nr. 1 Sulina

- 2 vedete fluviale
- 2 șalupe patrulare M.R.
- 1 pluton estacade
- 1 pluton mine
  Sfântu Gheorghe
- Compania de Debarcare
- 1 Pluton Observare
- Bateria „Corvin" 3/76 mm Rus
- Secția „Lăstunul" 2/76 mm japoneză

www.ziuaconstanta.ro

- Proiectoare - 2

Insula Şerpilor

- 1 Pluton Puşcaşi
- 2 Mitraliere A.A.
- 2 Piese A.A. 37 mm
- 2 Piese Artilerie de Coastă 45 mm

3. Detaşamentul Maritim Vâlcov

- Batalionul 17 Infanterie Marină
- 2 Piese Artilerie de Coastă 45 mm
- 2 Secţii Plutitoare 47 mm
- 1 Secţie Aruncătoare 2/120 mm
- Bateria câmp 4/76,2 mm pe roate
- Bateria munte 4/75 mm pe roate
- Proiectoare 2
- 1 Pluton Transmisiuni

Grupul Siguranţă Maritimă nr. 2 Vâlcov

- 2 şalupe patrulare M.R.
- 1 pluton A.S.A.

4. Detaşamentul Fluvial Chilia Veche

- Batalionul 15 Infanterie Marină
- Batalionul II/5 Grăniceri (iniţial o companie)
- Compania Armament Greu din Batalionul I/5 Grăniceri
- Bateria Munte 4/75 mm pe roate

5. Batalionul I/5 Grăniceri (mai puţin Compania Armament Greu) în dispozitiv pe litoralul fluvial
6. Compania Pionieri Marină Tulcea
7. 2 Plutoane Transmisiuni Tulcea şi Galaţi
8. Secţia Pontoane de Transport Armate Vâlcov – 3 P.T.A.
9. 2 Proiectoare Tulcea şi Ismail
10. 1 Companie Jandarmi + jandarmii teritoriali în dispozitiv în Delta Dunării

B. Comandamente, unităţi şi formaţiuni în subordine din punct de vedere informativ:

1. Comandantul Militar al Sectorului II Navigaţie şi comandanţii militari ai porturilor cuprinse între gurile Dunării şi Călăraşi (inclusiv)
2. Compania I Observare
3. Grănicerii şi Jandarmii aflaţi în dispozitiv de-a lungul litoralului fluvial între Călăraşi şi Brăila.

Sursa: A.M.R., fond Marele Stat Major, dosar nr. 3074, f. 127-132

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 3

LIVRĂRILE DE NAVE MARITIME ŞI FLUVIALE ÎN PRIMUL AN DE APLICARE A CONVENŢIEI DE ARMISTIŢIU CU ROMÂNIA
(12 septembrie 1944-12 septembrie 1945)

Vase maritime şi fluviale, flota tehnică, mecanisme portuare şi docurile plutitoare

Nr. crt.	Denumirea	Capacitatea în C.P. sau în tone	Suma în USD
	1. VASE MARITIME		
	TOTAL - 2 unităţi		
1.	Vas de linie de pasageri „BASARABIA", construit în 1938	14.400 CP	1.728.648
2.	Vasul mixt pentru pasageri şi mărfuri „ALBA IULIA", construit în 1922	7.930 tone	1.462.932 266.716
	2. VASE FLUVIALE		
	TOTAL - 160 unităţi		5.451.805
	Din care:		
1.	De pasageri - 5 unităţi	2.770 CP	692.003
2.	Remorchere - 22 unităţi	10.475 CP	119.590
3.	Tancuri petroliere cu propulsie proprie	638 tone 1.400 CP	98.371
4.	Şlepuri - 2 unităţi cu propulsie proprie	1.762 tone 2.000 CP	161.994
5.	Tancuri petroliere - 25 unităţi fără propulsie proprie	21.734 tone	601.608
6.	Şlepuri - 150 unităţi fără propulsie proprie	105.305 tone	2.705.239
	Alăturat lista vaselor fluviale		
	3. FLOTA TEHNICĂ, MECANISME PORTUARE ŞI DOCURILE PLUTITOARE		
	Total - 21 unităţi		
	Din care:		402.313
	Remorchere – 4 unităţi		
1.	Drăgi de mare:	910 CP	72.245
2.	a. Draga aspiratoare „ROMÂNIA"		
	b. Draga cu cupe „CONSTANŢA"	-	78.444
	c. Draga cu cupe „DELTA"	-	41.400
	Şalande pentru dragaj:	-	23.197
3.	a. Cu propulsie proprie - 2 unităţi		
	b. Fără propulsie proprie - 4 unităţi	600 CP	35.604
	Elevatoare plutitoare - 3 unităţi	300 m.p.	31.963
4.	Deroseuză – 1 unitate	-	49.544
5.	Docuri plutitoare:	-	24.869
6.	a. Fluvial		
	b. Maritim	1.200 tone	42.049
	Bacuri - 2 unităţi	400 tone	
7.		-	
	4. TERMINAREA CONSTRUCŢIEI CABOTIERELOR DE LEMN, CU VELE ŞI MOTOR 23 unităţi	250 CP 300 tone fiecare	172.500
	TOTAL 206 unităţi		7.756.266

www.ziuaconstanta.ro

OBSERVAŢII:

1. Dacă un vas fluvial de comerţ arătat în listă va fi într-o stare tehnică nesatisfăcătoare, guvernul român se obligă a-l înlocui cu altul.

2. Suma arătată a costului pentru terminarea construcţiei celor 28 cabiotiere de lemn cu vele şi motor, şi anume 172 500 USD, a fost calculată ţinând sema de starea neterminată în ziua recepţiei, evaluată la 65% din total. Preţul definitiv pentru termniarea cabotierelor va fi stabilit de Direcţia pentru livrări din România, ţinând seama de procentul efectiv al terminării.

LISTA

vaselor fluviale după paragraful 6 (vase maritime şi fluviale) al Anexei 2 la Convenţia între guvernul U.R.S.S. şi guvernul României, relativ la livrarea de către România a mărfurilor pentru acoperirea daunelor cauzate de România U.R.S.S. prin operaţiuni militare şi ocuparea teritoriului sovietic

Nr. crt.	Denumirea vaselor	Anul construirii	Capacitatea în CP sau capacitatea în tone	Preţul per CP sau al unei tone în USD	Costul construcţiei în USD	Coeficientul de uzură	Preţul final în USD
	Vase de pasageri						
1	„ŞTEFAN CEL MARE" (vas cu clapete) Lucrările de modernizare şi reconstrucţie au fost făcute în 1938	1870	800	372,45	297.260	0,2000	59.452
2	„PRINCIPELE Mircea" (cu 2 elice)	1914	700	349,24	244.468	0,4512	110.304
3	„VASILE LUPU"(cu 2 elice) Lucrări de modernizare şi reconstrucţie	1900	380	367,17	139.595	0,2000	27.905
4	„GIURGIU" "(cu 1 elice). Lucrări de modernizare şi reconstrucţie „PRINCIPELE MIHAI"(cu 2 elice).	1901	190	448,98	85.306	0,2000	17.061
5	Lucrări de modernizare şi reconstrucţie	1923	700	269,05	188.334	0,5822	109.648
	Total 5 unităţi						
	Remorchere						
6	„TRAIAN" (cu clapete)	1911	1.500	212	318.000	0,4030	128.154
7	„BASARAB" (cu clapete)	1893	650	265,2	172.380	0,2000	34.476
8	„SEVERIN" (cu clapete)	1892	650	265,2	172.380	0,2000	34.476
9	„PETRU RAREŞ"	1891	650	265,2	172.380	0,2000	34.476
10	„DRAGOŞ"(cu clapete)	1892	650	265,2	132.780	0,3000	34.476
11	„RADU NEGRU"(cu clapete)	1899	380	313,81	119.248	0,2000	23.850
12	„SARMISEGETUZA"(cu clapete)	1900	700	256,70	181.090	0,2000	36.218
13	„IALOMIŢA" (cu elice)	1943	200	302	60.400	0,9751	58.896
14	„CĂLĂRAŞI" (cu elice)	1901	190	345,37	65.620	0,2000	13.124
15	„AURORA" (cu 2 elice)	1909	500	250,38	137.709	0,3600	49.575
16	„CARAIMAN"(cu elice)	1908	350	279	97.650	0,3370	32.908
17	„CEAHLĂU"(cu 1 elice)	1908	350	279	97.650	0,3370	32.908
18	„NEGOIU"(cu 1 elice)	1910	290	300,1	87.000	0,3880	33.321
19	„N. ŞTEFĂNESCU" (cu elice)	1937	1.000	185,12	185.120	0,8382	15.5168
20	„PREDELUŞ" (cu 1 elice)	1903	130	391,5	50.895	0,2000	10.179
21	„REGELE FERDINAND" (cu 2 elice)	1930	1.000	185,12	185.120	0,7007	129.714
22	„DECEBAL" (cu 1 elice)	1889	155	365	56.575	0,2000	11.315
23	„DUNĂREA 1"(cu 1 elice)	1916	240	286	68.640	0,4786	32.851
24	„GR. CANTACUZINO"(cu 1 elice)	1913	120	387	46.440	0,4378	20.231
25	„PRIMĂVARA"(cu 1 elice)	1919	140	375	52.500	0,5214	27.374
26	„ARGEŞUL" (cu 1 elice)	1926	330	286	94.380	0,6310	59.554

www.ziuaconstanta.ro

27	„MOTRU" (cu 1 elice)	1921	250	317	79.250	0,5513	43.691
	Total 22 unităţi						
	Şlep Tanker fără remorcă						
28	„DIRECTOR ŞTEFĂNESCU"(cu 2 elice)	1938	1.400	40	99.512	0,8596	85.540
	Total 1 unitate						
	Şlep Tanker cu remorcă (originale)						
29	N.F.R. Nr. 352	1897	400	68,2	27.280	0,2200	6.200
30	N.F.R. Nr. 356	1899	351	68,2	23.590	0,2590	6.200
31	N.F.R. Nr. 357	1899	348	68,2	23.734	0,2590	6.147
32	N.F.R. Nr. 655	1899	607	68,2	41.397	0,2590	10.722
33	N.F.R. Nr. 654	1897	552	68,2	37.646	0,2200	8.282
34	S.R.D. Nr. 29	1902	1.320	68,2	90.024	0,3030	27.374
35	S.R.D. Nr. 801	1936	800	68,2	54.560	0,8170	44.575
36	S.R.D. Nr. 802	1936	800	68,2	54.560	0,8170	44.575
37	S.R.D. Nr. 804	1936	800	68,2	54.560	0,8170	44.575
38	S.R.D. Nr. 8302	1922	844	68,2	57.561	0,5666	32.614
39	S.R.D. Nr. 8303	1922	844	68,2	57.661	0,5666	32.614
40	S.R.D. Nr. 8306	1922	844	68,2	57.661	0,5666	32.614
	Total 12 unităţi						
	Şlepuri-Tanker cu remorcă (refăcute)						
41	N.F.R. Nr. 642	1893	722	47,6	36747	0,1600	5512
42	N.F.R. Nr. 670	1916	664	47,6	31.616	0,4786	15.127
43	N.F.R. Nr. 8110	1912	364	47,6	45.886	0,4247	19.488
44	N.F.R. Nr. 668	1915	635	47,6	31.082	0,4648	14.447
45	N.F.R. „PANCIU"	1907	649	47,6	30.892	0,3618	11.177
46	S.R.D. Nr. 10	1891	940	47,6	44.744	0,1500	6.712
	Lucrări de modernizare au fost executate în 1938						
47	S.R.D. Nr. 25	1906	1.169	47,6	55.644	0,8596	1.776
48	S.R.D. Nr. 26	1906	1.178	47,6	56.073	0,3490	19.420
49	S.R.D. Nr. 27	1906	1.173	47,6	56.835	0,3490	19.569
50	S.R.D. Nr. 6751	1921	751	47,6	35.748	0,3490	19.486
51	C.N.R. Nr. 1460	1906	1.465	47,6	69.734	0,5613	19.708
52	„CONCORDIA"	1909	1.630	47,6	77.588	0,3490	24.337
53	„DANIEL U"	1906	1.216	47,6	57.882	0,3864	29.980
	Total 13 unităţi						
	Şlepuri fără remorcă						
54	„BISTRIŢA"	1938	1000 CP 881 tone	40	81.936	0,8596	70.432
55	„JIUL"	1938	1.000 CP 881 tone	47,6	81.936	0,8596	70.432
	Total 2 unităţi						
	Şlepuri cu remorcă						
56	N.F.R. Nr. 630	1915	670	47,6	31.892	0,4648	14.823
57	N.F.R. Nr. 663	1914	676	47,6	32.177	0,4512	14.518
58	N.F.R. Nr. 777	1905	821	47,6	39.079	0,3379	13.204
59	N.F.R. Nr. 783	1906	821	47,6	39.079	0,3490	13.638
60	N.F.R. Nr. 784	1906	821	47,6	39.079	0,3490	13.638
61	N.F.R. Nr. 786	1906	821	47,6	39.079	0,3490	13.638
62	N.F.R. Nr. 787	1906	821	47,6	39.079	0,3490	13.638
63	N.F.R. Nr. 789	1907	821	47,6	39.079	0,3618	14.138
64	N.F.R. Nr. 790	1907	821	47,6	39.079	0,3618	14.138
65	N.F.R. Nr. 791	1907	807	47,6	38.413	0,3618	13.898
66	N.F.R. Nr. 792	1907	821	47,6	39.079	0,3618	14.138
67	N.F.R. Nr. 794	1907	821	47,6	39.079	0,3618	14.138
68	N.F.R. Nr. 6138	1913	746	47,6	35.509	0,4378	15.546
69	N.F.R. Nr. 6141	1914	660	47,6	31.416	0,4512	14.175
70	N.F.R. Nr. 778	1905	821	47,6	39.079	0,3370	13.205
71	N.F.R. Nr. 6143	1908	747	47,6	35.557	0,3740	13.298

www.ziuaconstanta.ro

72	N.F.R. Nr. 7112	1914	821	47,6	37.079	0,4511	17.632
73	N.F.R. Nr. 7113	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
74	N.F.R. Nr. 7114	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
75	N.F.R. Nr. 7115	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
76	N.F.R. Nr. 7116	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
77	N.F.R. Nr. 7117	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
78	N.F.R. Nr. 7119	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
79	N.F.R. Nr. 7120	1914	821	47,6	39.079	0,4512	17.632
80	N.F.R. Nr. 7124	1914	696	47,6	33.129	0,4512	14.948
81	N.F.R. Nr. 7126	1914	663	47,6	31.558	0,4512	14.239
82	N.F.R. Nr. 7158	1910	678	47,6	32.273	0,3990	12.877
83	N.F.R. Nr. 8106	1912	964	47,6	45.886	0,4247	19.488
84	N.F.R. Nr. 8107	1912	964	47,6	45.886	0,4247	19.488
85	N.F.R. Nr. 8108	1912	964	47,6	45.886	0,4247	19.488
86	N.F.R. Nr. 8109	1912	964	47,6	45.886	0,4247	19.488
87	N.F.R. Nr. 8161	1938	983	47,6	46.791	0,8596	40.222
88	N.F.R. Nr. 8162	1938	982	47,6	46.743	0,8596	40.180
89	N.F.R. Nr. 8163	1938	980	47,6	46.648	0,8596	40.099
90	N.F.R. Nr. 8164	1938	982	47,6	46.743	0,8596	40.180
91	N.F.R. Nr. 8165	1938	983	47,6	46.791	0,8596	40.221
92	N.F.R. Nr. 8167	1938	982	47,6	46.743	0,8596	40.180
93	N.F.R. Nr. 8168	1938	979	47,6	46.600	0,8596	40.057
94	N.F.R. Nr. 8169	1938	982	47,6	46.743	0,8596	40.180
95	N.F.R. Nr. 8170	1938	982	47,6	46.743	0,8596	40.180
96	N.F.R. Nr. 10101	1910	1.032	47,6	49.123	0,3990	19.600
97	N.F.R. Nr. 15131	1916	1.379	47,6	65.640	0,4786	31.415
98	N.F.R. Nr. 101102	1910	1.032	47,6	49.123	0,3990	19.600
99	N.F.R. Nr. 10103	1910	1.032	47,6	49.123	0,3990	19.600
100	N.F.R. „AZUGA”	1918	1.937	47,6	46.315	0,5069	23.477
101	N.F.R. „RĂZBOIENI”	1917	651	47,6	30.988	0,4926	13.265
102	N.F.R. „ZĂBRĂUȚI”	1914	647	47,6	30.797	0,4512	13.896
103	S.R.D. Nr. 28	1907	1.313	47,6	62.499	0,3619	22.612
104	S.R.D. Nr. 40	1913	1233	47,6	58.929	0,4378	25.719
105	S.R.D. Nr. 44	1909	1475	47,6	70.210	0,3864	27.129
106	S.R.D. Nr. 45	1907	1495	47,6	71.162	0,3618	25.746
107	S.R.D. Nr. 47	1907	1486	47,6	70.734	0,3618	25.592
108	S.R.D. Nr. 48	1907	1494	47,6	70.114	0,3618	25.660
109	S.R.D. Nr. 59	1907	1490	47,6	70.924	0,3618	25.660
110	S.R.D. Nr. 50	1908	1489	47,6	70.876	0,3740	26.508
111	S.R.D. Nr. 51	1908	1489	47,6	70.876	0,3740	26.508
112	S.R.D. Nr. 53	1905	1479	47,6	70.400	0,3490	24.570
113	S.R.D. Nr. 55	1906	1517	47,6	72.209	0,3490	25.501
114	S.R.D. Nr. 57	1907	1481	47,6	70.496	0,3618	25.505
115	S.R.D. Nr. 58	1907	1494	47,6	71.114	0,3618	25.729
116	S.R.D. Nr. 32	1894	1335	47,6	63.546	0,1500	9.532
117	S.R.D. Nr. 60	1907	1550	47,6	73.780	0,3618	26.694
118	S.R.D. Nr. 61	1907	1743	47,6	83.205	0,3618	30.104
119	S.R.D. Nr. 67	1912	1471	47,6	70.020	0,4247	29.737
120	S.R.D. Nr. 68	1920	650	47,6	30.940	0,5362	16.590
121	S.R.D. Nr. 79	1920	650	47,6	30.940	0,5362	16.590
122	S.R.D. Nr. 70	1920	650	47,6	30.940	0,5362	16.590
123	S.R.D. Nr. 71	1920	650	47,6	30.940	0,5362	16.590
124	S.R.D. Nr. 72	1920	650	47,6	30.940	0,5362	16.590
125	S.R.D. Nr. 74	1920	663	47,6	31.559	0,5362	16.922
126	S.R.D. Nr. 75	1920	663	47,6	31.559	0,5362	16.922
127	S.R.D. Nr. 76	1920	663	47,6	31.559	0,5362	16.922
128	S.R.D. Nr. 78	1914	978	47,6	46.553	0,4512	21.005
129	S.R.D. Nr. 80	1912	1477	47,6	70.305	0,4247	29.859
130	S.R.D. Nr. 771	1939	805	47,6	38.318	0,8816	33.781
131	S.R.D. Nr. 772	1939	805	47,6	38.318	0,8816	33.781
132	S.R.D. Nr. 773	1939	805	47,6	38.318	0,8816	33.781
133	S.R.D. Nr. 777	1940	805	47,6	38.318	0,9192	33.781
134	„ANASTASIA ALEX”	1939	1100	47,6	52.360	0,8816	46.161

www.ziuaconstanta.ro

135	„ANDREEA"	1932	454	47,6	21.610	0,7378	15.944
136	„APOLONIA CLARA"	1938	1305	47,6	62.118	0,8596	53.397
137	„ATANASNOS"	1916	1503	47,6	71.543	0,4786	32.240
138	„CLAUDIA"	1909	964	47,6	45.886	0,3854	17.730
139	„CLERIA"	1909	964	47,6	45.886	0,3864	17.730
140	„FOCHION"	1932	555	47,6	26.418	0,7378	19.491
141	„GR. CICEI I U"	1924	624	47,6	29.702	0,5977	17.753
142	Nr. 6	1892	274	47,6	13.042	0,1500	1.966
143	„PETRIS"	1894	1399	47,6	66.592	0,1500	9.989
144	S.R.D. Nr. 15	1890	1022	47,6	48.646	0,1500	7.927
145	„TRACHI"	1913	1392	47,6	66.259	0,4378	29.008
146	„RODNA"	1915	717	47,6	34.129	0,4648	15.863
147	„TRANSILVANIA"	1911	1473	47,6	70.115	0,4117	28.866
148	C.N.R. Nr. 1292	1912	1270	47,6	60.452	0,4247	25.674
149	C.N.R. Nr. 1462	1893	1417	47,6	67.449	0,1500	10.117
150	C.N.R. Nr. 1476	1911	1488	47,6	70.829	0,4117	29.160
151	C.N.R. Nr. 1473	1906	1401	47,6	66.688	0,3490	23.274
152	C.N.R. Nr. 1486	1912	1748	47,6	83.205	0,4247	35.337
153	C.N.R. Nr. 1248	1912	1237	47,6	58.881	0,4247	25.007
154	Dail nr. 1	1916	2150	47,6	102.768	0,4786	49.185
	Total 99 unităţi						
	Şlepuri deschise cu remorcă						
155	Ciment „CANTACUZINO" i	1913	708	42,84	30.331	0,4378	13.279
156	Ciment „CANTACUZINO" 3	1913	740	42,84	31.702	0,4378	13.879
157	Cialia „GRANIT"	1934	615	42,84	26.347	0,7766	20.461
158	„COSTIN"	1929	570	42,84	24.419	0,6827	16.671
159	S.N.S. 195	1914	976	42,84	41.812	0,4512	18.866
160	„TOPALU"	1925	714	42,84	30.588	0,6144	18.793
	Total 6 unităţi	-	4243	-	-	-	101.949
	Totalul vaselor fluviale 160 unităţi	-	-	-	-	-	4.740.700
	Majorarea de 15%, conform art. 3 din Convenţie	-	-	-	-	-	711.105
	TOTAL	-	-	-	-	-	5.451.805

Sursa: Comisiunea română pentru aplicarea Armistiţiului, *Convenţie între guvernul U.R.S.S. şi guvernul român din 16 ianuarie 1945 cu privire la executarea articolului 11 din Convenţia de Armistiţiu din 12 septembrie 1944*, Bucureşti, 1945, în *23 august 1944. Documente. 1944-1945*, vol. 3, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1985, p. 510-515.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr.

LIVRĂRILE DE NAVE MARITIME ŞI FLUVIALE ÎN CURSUL CELOR ŞASE ANI DE APLICARE A CONVENŢIEI DE ARMISTIŢIU CU ROMÂNIA

Vase maritime şi fluviale

Denumire	Numărul unităţilor	Valoarea în USD pe 6 ani	Inclusiv livrările pe ani				
			Anul I	Anul II	Anul III	Anul IV	Anul V
I.Vase maritime, total...	4	1.849.030	1.728.648	120.382	-	-	-
Din care:							
Vasul de pasageri „BASARABIA"	1	1.462.932	1.462.932	-	-	-	-
Vasul de mărfuri şi pasageri „ALBA IULIA"	1	265.716	265.716	-	-	-	-
Remorcherele maritime „TOMIS" şi „LT. VÂRTOSU"	2	120.382	-	120.382	-	-	-
II. Vase fluviale, total după tabelul alăturat	160	5.451.805	5.451.805	-	-	-	-
III. Flota tehnică, mecanismele portuare şi docurile plutitoare, total...	23	512.733	403.313	109.420	-	-	-
Din care:							
Pe primul an, vezi Anexa II	21	403.313	403.313	-	-	-	-
Macaraua plutitoare „DEMAG" cu putere de încărcare 10 tone	1	64.004	-	64.004	-	-	-
Macaraua plutitoare „Doel de Piel" cu putere de încărcare 40 tone	1	45.416	-	45.416	-	-	-
IV. Construcţia vaselor noi, total...	168	11.843.255	172.500	1.845.980	2.409.181	3.387.521	2.659.573
Din care:							
Docul maritim cu 2 secţiuni, din oţel cu putere de încărcare 6.000 tone	1	850.000	-	-	-		850.000
Remorcherele din oţel cu 2 elici cu aburi, cu putere 200 CP	14	1.137.755	-	-	406.341	406.341	325.073
Tancuri de oţel (şlepuri), cu putere de încărcare de câte 2.000 tone	24	3.312.000	-	828.000	828.000	690.000	966.000
Tancuri de oţel (şlepuri), cu putere de încărcare de câte 1.000 tone	24	1.882.320	-	470.580	627.440	784.300	-
Şlepuri de oţel cu putere de încărcare de câte 1.000 tone	82	4.488.680	-	547.400	547.400	656.880	1.368.500
Terminarea shunelor de lemn velomotoare cu putere de încărcare de 300 tone şi cu puterea de câte 200 CP	23	172.500	172.500	-	-	-	-
Total		**19.656.823**	**7.756.823**	**2.075.782**	**2.409.181**	**3.387.521**	**2.659.573**

www.ziuaconstanta.ro

Ordinea predării-primirii vaselor maritime şi fluviale, a flotei tehnice, a mecanismelor portuare, a docurilor plutitoare, precum şi a vaselor noi, se stabileşte de Direcţia Livrărilor din România

Supravegherea construcţiei şi primirea vaselor se va efectua de către Direcţia Livrărilor, în conformitate cu normele şi condiţiile tehnice ale registrului de clasificare pentru vase fluviale.

Documentarea tehnică privind construcţia vaselor noi se va prezenta guvernului român de către Direcţia Livrărilor din România în termenele următoare:

a. Până la 1 martie 1945, specificaţia materialelor necesare pentru construcţia vaselor sus arătate şi pentru maşinile şi cazanele cu aburi, necesare remorcherelor de 200 CP

b. Până la 1 iulie 1945, desenele complete ale unui tanc-şlep cu putere de încărcare de 2.000 tone

c. Până la 1 iunie 1945, completul întreg de desene ale unei maşini verticale cu aburi (dreapta şi stânga) cu o putere de 100 CP, pentru remorchere

d. Până la 1 septembrie 1945, desenele complete ale unui remorcher cu aburi cu 2 elice, de 200 CP.

Până la 1 august 1945, desenele complete ale unui şlep şi ale unui tanc-şlep cu putere de încărcare de 1.000 tone. Supravegherea construcţiei şi primirea docului plutitor maritim, cu putere de încărcare de 6.000 tone, se va efectua de Direcţia Livrărilor din România în conformitate cu normele şi condiţiile tehnice ale registrului de clasificare pentru vase maritime.

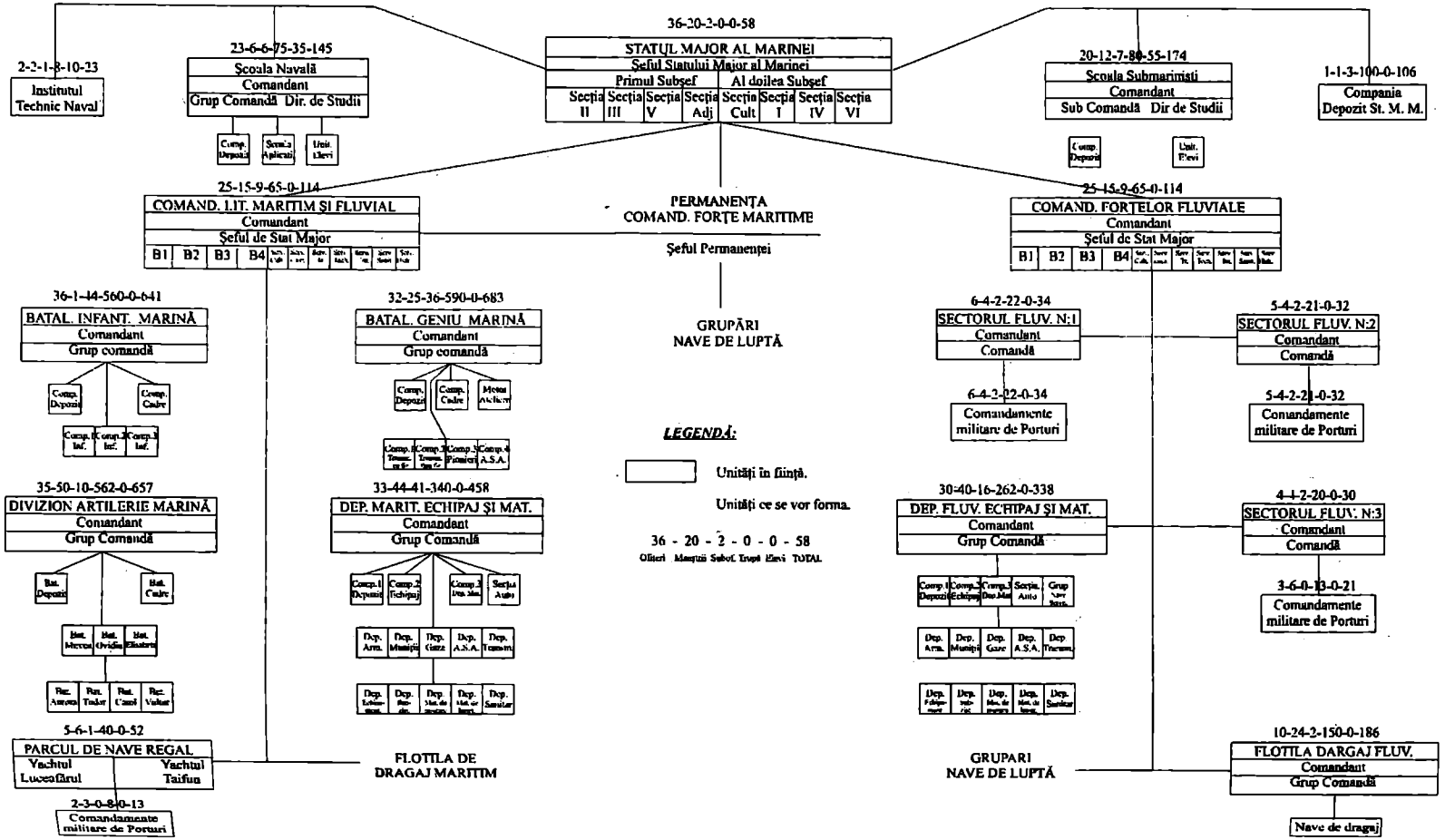
Termenul predării docului sus arătat este cel târziu la 1 decembrie 1947.

Sursa: Comisiunea română pentru aplicarea armistiţiului, *Convenţie între guvernul U.R.S.S. şi guvernul român din 16 ianuarie 1945 cu privire la executarea articolului 11 din Convenţia de Armistiţiu din 12 septembrie 1944*, Bucureşti, 1945, în *23 august 1944. Documente. 1944-1945*, vol. 3, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1985, p. 491-492.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 5

ORGANIZAREA LA PACE A MARINEI MILITARE 1948



www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 6

PROTOCOLUL COMISIEI MIXTE SOVIETO-ROMÂNE
în problema asigurării bazării unei părţi din Forţele Flotei Mării Negre în bazele maritime militare şi porturile Republicii Populare Române

13 martie 1955, oraşul Constanţa

Având în vedere hotărârile luate de comun acord în luna februarie a anului 1955 de către delegaţiile guvernamentale ale Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice şi Republicii Populare Române, referitoare la problema asigurării bazării unei părţi din forţele Flotei Mării Negre în porturile şi bazele maritime militare ale Republicii Populare Române, comisia mixtă sovieto-română, compusă din:

Reprezentanţii Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice	Reprezentanţii Republicii Populare Române
Preşedinte al comisiei:	Preşedinte al comisiei:
Viceamiral Parhomgnko V.A.	Contraamiral Mihai Gh. Nicolae
şi membrii în comisie:	şi membrii în comisie:
Căpitan de rangul I Ciuguenko V.G.	Căpitan de rangul I Bogdan I.Victor
Căpitan de rangul I Vrubel A.I.	Căpitan de rangul II Ţacu I. Petre
Inginer colonel Tatarinov A.I.	Maior Bacalu P.N.
Inginer locotenent-colonel Anfimov V.V.	

- a studiat în comun în perioada de lucru dintre 28 februarie 1955 şi 13 martie 1955, problemele legate de bazarea permanentă şi temporară a unei părţi din navele Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în bazele maritime militare şi porturile Republicii Populare Române în timp de pace şi de război şi a stabilit măsurile practice în legătură cu:

- asigurarea bazării navelor şi amenajările suplimentare necesare la punctele de bazare a navelor precum şi ajutorul tehnic necesar din partea Uniunii Sovietice;

- asigurarea regimului de navigaţie şi de război, în apele teritoriale şi pe deasupra teritoriului Republicii Populare Române, precum şi cu măsurile de înştiinţare, recunoaştere şi legătură reciprocă;

- asigurarea pregătirii de luptă a navelor.

În urma studierii condiţiilor de bazare a navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. la Mangalia, Constanţa, Sulina, precum şi problemele legate de măsurile necesare a se lua pentru asigurarea navelor cu toate felurile de aprovizionări, comisia mixtă sovieto-română a ajuns la următoarea hotărâre:

www.ziuaconstanta.ro

I. În legătură cu bazarea navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în porturile şi bazele maritime militare ale Republicii Populare Române

A. Baza Maritimă Militară Mangalia

1.Să se bazeze permanent la Mangalia, începând din anul 1956, o brigadă de submarine mijlocii compusă din nouă nave şi un divizion de vedete torpiloare compus din douăsprezece nave.

Punctul de bazare a submarinelor şi vedetelor torpiloare va fi golful Documaci de pe lacul Mangalia.

2. Pentru asigurarea bazării navelor arătate mai sus, Republica Populară Română pune la dispoziţie în Mangalia următoarele lucrări portuare, de serviciu, de cazare, de depozitare şi de alte feluri:

a. Un cheu lung de 255 metri din care 140 de metri sunt construiţi, iar 115 metri vor fi daţi în exploatare în cursul anului 1955, lucru ce va asigura staţionarea a şase submarine; cheul mai sus arătat trebuie să fie amenajat către sfârşitul anului 1955 cu instalaţii de alimentare conform proiectului existent şi cu următoarele completări şi modificări:

- trei ramificaţii de alimentare cu energie electrică a câte două prize de cuplare fiecare; puterea unei prize 35 kilovaţi; curent continuu de 220 volţi; coeficient de utilizare 0,5;
- trei prize de aburi cu câte două robinete de cuplare fiecare; capacitatea unui robinet 200 kg aburi pe oră la o presiune de 3-4 atmosfere;
- trei puncte de alimentare cu aer comprimat la 220 atmosfere;
- linii telefonice pentru cinci telefoane finale.

b. Grupul de clădiri ce se construieşte pentru Brigada Apărării Raionului Maritim, compus din:

- două cazărmi cu câte un etaj pentru 200 de oameni fiecare (paturi suprapuse);
- o sală de mese cu 500 locuri;
- o sală de mese pentru ofiţeri şi reangajaţi de 60 locuri;
- un depozit de gospodărie cu suprafaţa de 248 metri pătraţi.

c. O parte din depozitul de alimentare, cu o suprafaţă de 200 metri pătraţi.

d. Un bordei de zarzavat pentru 100 tone.

e. 40 de camere amenajate din fostul hotel, pentru cazarea ofiţerilor, în anul 1956.

f. Un depozit subteran pentru 54 torpile.

g. Două magazii la suprafaţa pământului cu o suprafaţă de 165 metri pătraţi fiecare, în satul Dulceşti, pentru depozitarea materialelor navelor.

3. În afară de clădirile prevăzute mai sus, Republica Populară Română va termina şi va pune la dispoziţie următoarele obiecte:

- un pavilion administrativ cu o suprafaţă de 700 metri pătraţi, pentru cazarea comandamentului brigăzii de submarine, care trebuie să fie dat în exploatare în anul 1957; până la terminarea acestui pavilion, se va pune la dispoziţie o baracă în anul 1956;

www.ziuaconstanta.ro

- un şlep cazarmă tip „JIUL" pentru 250 oameni, în anul 1956, pentru cazarea personalului vedetelor torpiloare;

- patru şlepuri de acostare lungi de 52-64 metri fiecare, care vor fi instalate în prima jumătate a anului 1956, pentru staţionarea a trei submarine şi douăsprezece vedete torpiloare; la locurile de staţionare ale şlepurilor de acostare pentru submarine se vor trage instalaţii de alimentare cu energie electrică, apă şi abur, precum şi transmisiuni cu fir cu câte două prize de cuplare pentru fiecare fel de alimentare; aceste instalaţii vor avea caracteristicile arătate la punctul „2" al prezentului protocol;

- cinci şlepuri de acostare pentru staţionare în punctele de dispersare ale submarinelor pe lacul Mangalia;

- un depozit de distribuţie curentă pentru muniţii, cu o suprafaţă de 30 metri pătraţi, în anul 1956;

- o clădire pentru infirmerie.

4. Să se considere favorabilă întrebuinţarea în comun de către Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române şi navele Uniunii Sovietice, a următoarelor lucrări:

Lucrări existente şi lucrări care vor intra în exploatare în anul 1955

a. O staţie de încărcat acumulatori pentru submarine, de 1050 kilovaţi, 2400 amperi, cu atelier de reparaţii pentru elementele de acumulatori, prevăzând pentru anul 1957 mărirea puterii staţiei de încărcare până la 1400 kilovaţi; din Uniunea Sovietică se va aduce încă un transformator de 350 kilovaţi.

b. Un atelier de pregătire a torpilelor (la suprafaţa pământului) cu şase mese de lucru din care trei pentru torpile mecanice şi trei pentru torpile electrice; consultaţia tehnică necesară pentru reutilizarea atelierului astfel ca să poată asigura pregătirea torpilelor electrice – se va da de către specialiştii Uniunii Sovietice.

c. Staţia de compresoare pentru asigurarea aerului comprimat necesar submarinelor – dispusă în raionul Golfului Sulfuros.

d. Atelierul plutitor de reparaţii, pentru asigurarea reparaţiilor curente şi planificare, în perioada de timp până la intrarea în funcţiune a şantierului de reparaţii navale.

e. O staţie de pompare a apei.

f. Un garaj cu instalaţie de distribuţie pentru benzină.

g. O baie spălătorie cu sală de 20 duşuri.

h. Un club cu sală de cinematograf de 350 locuri în cadrul grupului de clădiri al Apărării Raionului Maritim.

Lucrări care vor intra în exploatare în anii 1956-1959

i. Centrala termică a bazei cu staţie de distilare de 1000 litri pe zi (în raionul depozitului de combustibil lichid) care va intra în funcţiune în anul 1956,

www.ziuaconstanta.ro

pentru alimentarea navelor cu aburi şi furnizarea apei distilate necesare pentru acumulatorii submarinelor.

j. Punctul de comandă protejat al comandantului Bazei Maritime Militare Mangalia, care va intra în funcţie în anii 1958-1959.

k. Şantierul de reparaţii navale în golful Documaci, la care atelierele mecanice de montaj şi cel de căldări vor intra în funcţiune în anul 1955, atelierele electromecanice şi de tâmplărie, în anul 1957, iar cala de ridicare de 1000 tone pentru nave lungi până la 75 metri în anul 1959.

l. Atelierul de artilerie pentru reparaţia armamentului aparatelor de conducerea tragerii şi celor optice, care va intra în funcţiune în anul 1956; utilajul necesar pentru repararea aparatelor optice va fi adus din Uniunea Sovietică.

m. Staţia subterană de control şi reglaj a torpilelor acustice, care va intra în funcţie în anul 1957.

n. Clădirea sălilor de specialitate, care va intra în funcţie în anul 1956

o. Staţia pentru două compresoare „EK-15", pentru asigurarea aerului comprimat necesar submarinelor, care va intra în funcţiune în anul 1956, precum şi o încăpere pentru convertizoare de curent alternativ de 220 volţi, cu o putere totală de 150 kilovaţi – în raionul danelor brigăzii de submarine, în golful Documaci.

p. Depozitul de acumulatori cu atelierul respectiv, care vor intra în funcţie în anul 1958.

q. Laboratorul de mine (pe lângă depozitul de mine) cu o suprafaţă de 100 metri pătraţi, care va intra în funcţiune în anul 1957.

r. Frigoriferul de 20 tone care va intra în funcţie în anul 1956.

s. Două rezervoare de presiune (de rezervă) pentru apă potabilă de câte 500 metri cubi fiecare, din care unul va intra în funcţiune în anul 1956, iar al doilea în anul 1957.

5. Pentru păstrarea muniţiilor, armamentului, materialelor şi combustibilului lichid, necesare pentru aprovizionarea navelor Uniunii Sovietice care se bazează la Mangalia, Constanţa şi Sulina, Republica Populară Română va pune la dispoziţie suprafeţe de depozitare şi rezervoare în cantităţile şi la termenele arătate în tabelul anexat la prezentul protocol (Anexa nr. 1).

6. Pentru asigurarea navigaţiei pe căile de acces către canal, în avanport şi pe şenalul lacului Mangalia, să se execute în anii 1955-1956 lucrările de dragaj minime necesare pentru a atinge adâncimea proiectată, cu ajutorul tehnic al Uniunii Sovietice.

7. Toate clădirile speciale (staţii de încărcare şi de compresoare, ateliere, depozite, baia, clubul şi altele) prevăzute pentru folosinţă comună în Baza Maritimă Militară Mangalia, rămân în îngrijirea şi sub paza comandamentului Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române.

Folosirea în comun a acestor clădiri se va reglementa prin orare, grafice şi instrucţiuni întocmite de comandantul bazei maritime Mangalia de comun

www.ziuaconstanta.ro

acord cu cel mai mare ofițer de marină de la navele sovietice care se bazează în Mangalia.

8. Pentru pregătirea de luptă a personalului navelor Republicii Populare Române şi navelor Uniunii Sovietice care se bazează în Baza Maritimă Militară Mangalia, Republica Populară Română va termina în anul 1956 construirea clădirii sălilor de specialitate. Dotarea principalelor săli (de lansare torpile şi de mine-torpile) şi montarea utilajului se va face pe cheltuiala Uniunii Sovietice.

9. Construirea clădirii stației de control şi reglaj a punctului de comandă al comandamentului bazei, a laboratorului de mine, stației de compresoare, stației de convertizoare şi a frigoriferului se va face pe cheltuiala Republicii Populare Române după proiectele tip ale Forțelor Maritime Militare ale Uniunii Sovietice.

Adaptarea proiectelor tip la teren şi lucrările de cercetare necesare se vor face de Republica Populară Română.

Aducerea utilajului prevăzut la punctele 4 – a, o, r, t, v din prezentul protocol, necesar pentru stația de încărcare, stația de control şi reglaj a torpilelor acustice, stația de compresoare, laboratorul de mine şi stația de convertizoare, precum şi montarea lor (în afară de montajul stației de încărcare) se vor face pe cheltuiala Uniunii Sovietice.

10. Pentru punerea la punct a problemelor bazării navelor Uniunii Sovietice în Baza Maritimă Militară Mangalia şi pregătirea primirii în anul 1956 a forțelor stabilite, să se considere necesară bazarea la Mangalia în trimestrul 3-4 al anului 1955, a două-trei submarine şi a şase vedete torpiloare, împreună cu baza de litoral a submarinelor.

11. Dezvoltarea ulterioară a Bazei Maritime Militare Mangalia să se facă ținând seama de cerințele protecției antiatomice şi cele impuse de bazarea în comun a navelor Uniunii Sovietice şi Republicii Populare Române. Ca urmare se va considera necesar ca Ministerul Forțelor Armate ale Republicii Populare Române să întocmească în prima jumătate a anului 1955 şi să prezinte spre aprobare guvernului Republicii Populare Române, planul general al bazei maritime militare Mangalia. Întocmirea planului general să se facă consultând specialiştii Uniunii Sovietice, stabilindu-se în acelaşi timp şi ajutorul tehnic necesar din partea Uniunii Sovietice.

Notă:

Dispunerea lucrărilor ce se repartizează de Republica Populară Română pentru asigurarea bazării unei brigăzi de submarine şi a unui divizion de vedete torpiloare în Baza Maritimă Militară Mangalia, precum şi dispunerea lucrărilor existente şi a celor care se vor construi pentru folosință comună în scopul asigurării bazării navelor Republicii Populare Române şi Uniunii Sovietice, se arată în schema planului bazei maritime militare Mangalia (anexa nr. 5).

B. Baza Maritimă Constanța

12. Până la terminarea construcției avanportului şi lucrărilor necesare în Baza Maritimă Militară Mangalia, locul de bazare permanentă a navelor

www.ziuaconstanta.ro

Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim al Flotei Mării Negre a Uniunii Sovietice se stabileşte în portul Constanţa.

13. Pentru asigurarea bazării în Constanţa a navelor Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim din Flota Mării Negre a U.R.S.S. compus din: una navă de siguranţă, trei dragoare, trei vânătoare de submarine mari şi patru şalupe dragoare, se va pune la dispoziţie de către Republica Populară Română în anul 1955:

a. danele 4 şi 5 cu o lungime totală de 225 metri, pentru staţionarea navei de siguranţă şi a trei dragoare; fiecare din danele arătate se vor amenaja cu alimentare cu apă, energie electrică şi legături telefonice cu fir;

b. 75 metri din cheul de nord al bazinului vaselor pescăreşti, pentru asigurarea staţionării a trei vânătoare de submarine mari şi patru şalupe dragoare.

14. Cazarea personalului divizionului, aprovizionarea navelor cu toate felurile de materiale, precum şi executarea reparaţiilor curente şi planificate se asigură prin:

a. Folosirea fondului de clădiri de serviciu, de locuit şi a depozitelor existente şi ocupate în prezent de Divizionul Apărării Raionului Maritim al Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în oraşul şi portul Constanţa;

b. Folosirea în comun cu navele forţelor maritime:

- atelierului de pregătire a torpilelor dispus pe dana nr. 2;
- staţiei de distilare a apei, dispusă în raionul danei nr. 5;
- atelierului de reparaţii navale planificate, care va fi utilat de către flota Mării Negre a Uniunii Sovietice în clădirea existentă în raionul bazinului flotei pescăreşti.

Bazarea navelor Uniunii Sovietice în portul Constanţa în timp de război

15. Pentru asigurarea staţionării navelor Flotei Mării Negre a Uniunii Sovietice, ce se vor baza temporar în portul Constanţa, Republica Populară Română va repartiza pe timp de război, următoarele dane:

- Nr. 9 şi 10, cu o lungime totală de 200 metri;
- Nr. 20 şi 21, cu o lungime totală de 250 metri;
- Nr. 23 şi 24, cu o lungime totală de 225 metri;
- Nr. 36 şi 37, cu o lungime totală de 300 metri, cu dreptul de a folosi instalaţiile de alimentare cu apă şi energie electrică existente pe aceste dane, precum şi a le amenaja cu legături telefonice cu fir.

16. Pentru a studia condiţiile de bazare în portul Constanţa, să se permită intrări periodice a unei părţi din navele Uniunii Sovietice în portul Constanţa, în timp de pace. Staţionarea navelor Uniunii Sovietice care se vor baza temporar în timp de pace, să se facă la danele portului Constanţa, conform înţelegerii care se va încheia în fiecare caz în parte cu Comandamentul Flotei Maritime Militare ale Republicii Populare Române.

17. Pentru depozitarea rezervelor de combustibil lichid necesar navelor Uniunii Sovietice care se vor baza în timp de pace sau de război, Republica

www.ziuaconstanta.ro

Populară Română va repartiza rezervoare cu o capacitate totală de 18000 metri cubi din care:

a. în raionul Mangalia – 6 000 metri cubi pentru felurile de combustibil şi la termenele arătate în anexa nr. 1;

b. în raionul Constanţa, în anul 1956 – 12 000 metri cubi, din care:

- la baza de petrol nr. 1 – 3 000 metri cubi pentru păcură, 1 000 metri cubi pentru motorină, 400 metri cubi pentru uleiuri;
- la baza de petrol nr. 2 – 3 000 metri cubi pentru păcură, 1 000 metri cubi pentru motorină, 400 metri cubi pentru uleiuri;
- la baza de petrol nr. 3 – 2 000 metri cubi pentru păcură, 1 000 metri cubi pentru motorină, 200 metri cubi pentru uleiuri.

Se va asigura păstrarea permanentă a cantităţilor arătate mai sus, pe feluri de combustibil, precum şi distribuirea lor navelor Uniunii Sovietice.

Notă:

Dispunerea cheului de acostare repartizat la Constanţa pentru asigurarea bazării permanente şi temporare a navelor, precum şi dispunerea obiectelor de litoral pentru asigurarea bazării permanente a navelor, se arată în schema planului general al portului (anexa nr. 6 la prezentul protocol).

C. Baza Maritimă Militară Sulina

18. Pentru asigurarea bazării navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în timp de război în portul Sulina, se repartizează pe malul drept al fluviului Dunărea: trei cheuri fixe de lemn, cu o lungime totală de 124 metri, amenajate cu instalaţii de distribuţie a apei.

19. Pentru cunoaşterea raionului de bazare să se practice vizitarea periodică a portului Sulina în timp de pace de către navele Uniunii Sovietice.

20. Personalul navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. va fi cazat pe timp de război în grupul de cazărmi al Divizionului 575 de Apărare a Litoralului a Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, împreună cu personalul divizionului, folosindu-se cazărmile, depozitele, clădirile de serviciu, cele de gospodărie obştească şi alte clădiri (sală de mese, cambuză, infirmerie etc) existente.

21. Pentru asigurarea depozitării şi pregătirii în comun a torpilelor să se construiască în anul 1958 pe cheltuiala Republicii Populare Române, la depozitul existent la mila 2, un cheu lung de 10 metri, prevăzut cu o macara de 2,5 tone, o cale ferată îngustă de la cheu până la hruba de torpile şi să se repare macaraua rulantă existentă în hrubă.

Uniunea Sovietică va repartiza un motocompresor şi va asigura conducerea tehnică la lucrările de instalare şi montaj a completului de utilaje tehnologice a motocompresorului şi tubulaturii de aer spre secţia de buţelii.

22. Alimentarea navelor Uniunii Sovietice cu motorină şi ulei să se facă cu ajutorul tancurilor de combustibil ale Republicii Populare Române, asigurând pentru navele sovietice depozitarea în timp de război a 1 000 metri cubi de motorină şi 50 metri cubi de uleiuri.

Notă:

www.ziuaconstanta.ro

Dispunerea cheurilor şi depozitelor necesare pentru asigurarea navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în Sulina pe timp de război, se arată în anexa nr. 7 a prezentului protocol.

D. Organizarea asigurării tehnico-materiale a navelor Uniunii Sovietice

23. Asigurarea navelor Uniunii Sovietice cu carburanţi lubrifianţi, combustibil solid, alimente, pâine, apă, energie electrică şi vase auxiliare se va face prin organele existente a spatelui forţelor maritime ale Republicii Populare Române, urmând ca ulterior să se facă tranzacţiile financiare respective între organele de comerţ exterior.

24. Încheierea actelor pentru asigurarea tehnico-materială a navelor Uniunii Sovietice se va face de către depozitul reunit ce se va forma la Constanţa pe lângă Divizionul 224 de Apărare a Raionului Maritim.

25. Paza tuturor clădirilor de depozitare care se pun la dispoziţie conform prezentului protocol, pentru depozitarea muniţiei, combustibilului, armamentului, materialelor şi alimentelor navelor Uniunii Sovietice în raioanele Mangalia, Constanţa şi Sulina, va fi asigurată de Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române.

Întreţinerea şi controlul tehnic al tehnicii, muniţiilor, armamentului şi materialelor depozitate, precum şi evidenţa, primirea şi distribuirea se vor face de personalul depozitului reunit din Constanţa al Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

II. Despre regimul de navigaţie, regimul de zbor al avioanelor, modul de recunoaştere reciprocă, transmisiuni, observare şi asigurare hidrografică

A. Regimul de navigaţie al navelor sovietice în apele teritoriale ale Republicii Populare Române. Modul de recunoaştere şi de înştiinţare reciprocă

26. Navigaţia navelor şi vaselor auxiliare sovietice în apele teritoriale ale Republicii Populare Române se face pe pasele existente şi pe drumurile recomandate, care se anunţă de statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române de comun acord cu statul major al Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

27. Pentru navigaţia navelor militare ale U.R.S.S. şi Republicii Populare Române, la sistemul de pase existent se vor mai deschide încă două pase în plus:

- o pasă de-a lungul litoralului, de la Constanţa până la graniţa de stat cu Republica Populară Bulgaria, cu o lăţime de două mile şi pe o lungime de 25 mile;
- o pasă de intrare din mare spre Baza Maritimă Militară Mangalia, cu o lăţime de două mile şi pe o lungime de 14 mile.

Pentru deschiderea acestor pase, în anul 1955 se va executa:

- dragaj mecanic de adâncime – prin Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române;
- dragaj prin influenţă de către Flota Mării Negre a U.R.S.S.

Modul şi termenele în care se va executa dragajul se va stabili de comun acord, de statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române şi statul major al Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

www.ziuaconstanta.ro

28. Pentru siguranța navigației pe pasele și pe drumurile recomandate în apele teritoriale ale Republicii Populare Române, Forțele Maritime Militare ale Republicii Populare Române vor organiza căutarea periodică a minelor plutitoare.

29. Pentru a asigura secretul bazării navelor în Baza Maritimă Militară Mangalia, Republica Populară Română va anunța:

- zonă interzisă pentru navigația tuturor vaselor comerciale: raionul delimitat de paralelul 43°53' la nord, meridianul 28°45' la est și paralelul 43°45' la sud.
- Zonă interzisă și cu regim special de trecere: orașul Mangalia, împreună cu localitățile din jurul lui.

30. Navele flotei Mării Negre a U.R.S.S. vor naviga în porturi și în radele bazelor maritime militare ale Republicii Populare Române, conformându-se regulilor de radă elaborate de statul major al Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române.

31. Traversadele executate de navele și vasele auxiliare ale Flotei Mării Negre a U.R.S.S., precum și ale Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române și Republicii Populare Bulgaria între porturile și bazele Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, Republicii Populare Române și Republicii Populare Bulgaria se vor face după hotărârile luate în comun de comandanții de flote.

Înștiințarea despre traversada navelor și vaselor, precum și trecerea lor prin apele teritoriale ale altui stat se va face de către statul major al flotei respective – cu două zile înainte și la ieșire.

Toate înștiințările se transmit prin Divizionul de Apărare a Raionului Maritim al Flotei Mării Negre a U.R.S.S. din Constanța și Stalino.

32. Statul major al Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române va fi înștiințat de către statele majore ale marilor unități de nave sovietice prin statele majore ale bazelor maritime române despre toate traversadele între baze executate de navele și vasele auxiliare ale Flotei Mării Negre a U.R.S.S. în limitele granițelor Republicii Populare Române, precum și despre ieșirea acestora în mare pentru pregătire de luptă sau alte motive, înștiințarea se va face cu o zi înainte și la ieșire.

33. Statul major al Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române va înștiința statul major al Flotei Mării Negre a U.R.S.S. și statul major al Forțelor Maritime Militare ale Republicii Populare Bulgaria despre:

- descoperirea navelor, transportoarelor și avioanelor străine care navigă sau zboară fără a se fi anunțat în prealabil sau care contravin regimului de navigație stabilit, precum și asupra acelora care vădesc acțiuni dușmănoase;
- descoperirea barajelor de mine, deschiderea sau închiderea unor pase și raioane de navigație, sau alte schimbări în situația de navigație (din punct de vedere al minelor);
- punerea barajelor de mine (de luptă sau de exercițiu);
- descoperirea minelor plutitoare;

www.ziuaconstanta.ro

- trecerile navelor, vaselor auxiliare, transportoarelor care merg spre porturile şi bazele Uniunii Sovietice şi Republicii Populare Bulgaria;

- alte date ale situaţiei, care pot avea importanţă pentru Flota Mării Negre a U.R.S.S. şi flotele maritime militare ale Republicii Populare Bulgaria.

34. Statele majore ale Bazelor Maritime Militare Române vor înştiinţa statele majore ale marilor unităţi navale ale Flotei Mării Negre a U.R.S.S. care se bazează în aceste baze despre:

- descoperirea navelor, transportoarelor, avioanelor străine în zona operativă a bazei;

- descoperirea barajelor de mine, deschiderea şi închiderea paselor şi raioanelor de navigaţie sau alte schimbări în situaţia de navigaţie (din punct de vedere al minelor);

- punerea barajelor de mine;

- descoperirea minelor plutitoare;

- trecerea navelor, vaselor auxiliare şi transportoarelor prin raionul de bazare al marii unităţi respective;

- schimbările bruşte în starea timpului (previziuni de furtună);

- alte date ale situaţiei, care au importanţă pentru navele acestor mari unităţi.

Statele majore ale marilor unităţi îşi înştiinţează atât navele care se găsesc în bază cât şi cele din mare.

35. Statele majore ale marilor unităţi de nave sovietice, care se bazează în porturile şi bazele Republicii Populare Române, înştiinţează statele majore ale respectivelor baze maritime militare române despre toate schimbările în situaţia pe care le află de la navele lor ce se găsesc în mare.

36. Statul major al Flotei Mării Negre a U.R.S.S. va da ajutor practic în cursul anului 1955 statului major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române în elaborarea documentelor privitoare la regimul de navigaţie (reguli pentru serviciul de radă, instrucţiuni pentru înştiinţare şi alte documente).

37. Pentru stabilirea sistemului de conducere şi însuşirea modului de cooperare între navele Forţelor Maritime Militare ale Uniunii Sovietice şi Republicii Populare Române, se vor întocmi şi vor intra în vigoare în cursul anului 1955, următoarele documente:

a. reguli pentru navigaţia în comun;

b. documente de organizare a transmisiunilor, modului de înştiinţare şi recunoaştere reciprocă;

c. documente pentru conducerea în secret.

B. Regimul de zbor al avioanelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. deasupra teritoriului Republicii Populare Române

38. Zborurile avioanelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. deasupra teritoriului Republicii Populare Române se execută în conformitate cu regulile existente de zbor pentru avioane deasupra teritoriului Republicii Populare Române şi cu planul de cooperare între mijloacele apărării antiaeriene a

www.ziuaconstanta.ro

Republicii Populare Române, Republicii Populare Bulgaria şi trupelor sovietice dislocate pe teritoriul Republicii Populare Române.

39. Unităţilor de aviaţie ale Flotei Mării Negre a U.R.S.S. i se permite să execute zboruri pentru executarea misiunilor de pregătire de luptă şi asigurarea pregătirii de luptă a navelor, în limitele apelor teritoriale ale Republicii Populare Române.

Avioanelor care se bazează pe aerodromul bulgar Balcic li se fixează pentru ieşire în raioanele maritime de pregătire de luptă şi în mare largă – un coridor special în raionul graniţei cu Republica Populară Bulgaria; acest coridor va avea o lărgime de 500 kilometri şi va fi cuprins între următoarele limite:

- la est: linia ţărmului de la localitatea Blatniţa (Republica Populară Bulgaria) până la localitatea Vama Veche (Republica Populară Română);
- la vest: localităţile Simionovo, Bejani (Republica Populară Bulgaria) până la localitatea Coroana (Republica Populară Română).

Ieşirea prin acest coridor în mare largă şi întoarcerea din mare, în condiţii meteorologice normale, se va face în zbor cu vizibilitate la altitudinea de 1200 metri; în condiţii meteorologice grele se va face ziua şi noaptea la altitudinile fixate de serviciul aerodispecer pentru fiecare caz în parte.

40. Pentru bazarea în comun a aviaţiei Republicii Populare Române şi a unui regiment de aviaţie din Flota Mării Negre a U.R.S.S., Ministerul Forţelor Armate ale Republicii Populare Române va pune la dispoziţie aerodromul Kogălniceanu începând din anul 1956.

C. Transmisiuni

41. Pentru organizarea conducerii navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S., care se bazează în porturile şi bazele maritime militare ale Republicii Populare Române şi legăturii între statul major al Flotei Mării Negre a Uniunii Sovietice şi statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, se va forma un centru de transmisiuni pe lângă Divizionul 224 de Apărare a Raionului Maritim a Flotei Mării Negre a U.R.S.S. din Constanţa.

42. Se va considera necesară construcţia până în anul 1959 a unor centre de primire şi transmisie protejate ale Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, prevăzând instalarea în ele şi a centrului de transmisiuni al Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim al Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

43. Pentru instalarea legăturilor prin fir între statul major al divizionului 224 de apărare al raionului maritim şi statele majore ale Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, armatei mecanizate independente a Uniunii Sovietice din România şi navele Uniunii Sovietice din Constanţa, Mangalia, Sulina şi Stalino (Republica Populară Bulgaria), Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române:

- vor pune la dispoziţia Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim, 20 canale telefonice între centrala telefonică a Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim şi cea a statului major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române; Flota Mării Negre a U.R.S.S. va da 1000 metri

www.ziuaconstanta.ro

de cablu subteran tip „TG 30 x 2"; lucrările de cablaj şi cuplare la reţeaua de cablu existentă se vor executa de Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române;

- vor da în folosinţă Flotei Mării Negre a U.R.S.S. o pereche de circuite pe linia de transmisiuni Constanţa-Mangalia;
- vor pune la dispoziţie, atunci când va fi necesar, circuite telegrafice între punctele Constanţa-Sulina şi Constanţa-portul Stalino (Republica Populară Bulgaria), precum şi circuite telefonice pe porţiunea Constanţa-Tulcea-Sulina;
- vor repartiza în Baza Maritimă Militară Mangalia, trei perechi de circuite telefonic între statul major al Bazei Maritime Militare Mangalia şi statele majore ale Divizionului Vedete Torpiloare şi Brigăzii de submarine ale Uniunii Sovietice, care se bazează în Mangalia;
- va asigura îngrijirea şi întreţinerea liniilor de transmisiuni aeriene şi cablate, puse la dispoziţia Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

44. Pentru organizarea observării mării prin mijloace tehnice este necesar să se instaleze:

a. Două staţii de radiolocaţie tip „LOT" în raioanele porturilor Constanţa şi Mangalia în anii 1955 şi 1956, care să asigure observarea apropiată a mării. Construirea încăperilor, montajul şi deservirea staţiilor se vor face prin forţele şi mijloacele Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române. Consultaţia tehnică şi asigurarea documentării necesare se vor face de către Flota Mării Negre a U.R.S.S.

b. Una staţie de radiolocaţie tip „P 20" în raionul capului Tuzla în anul 1956, care să asigure observarea îndepărtată a mării. Aducerea aparatului, montajul şi deservirea staţiei se vor face prin forţele şi mijloacele Flotei Mării Negre a Uniunii Sovietice. Staţia va fi subordonată comandantului Divizionului 224 de Apărare a Raionului Maritim al Flotei Mării Negre a U.R.S.S. din Constanţa.

Pentru instalarea staţiei mai sus arătate, Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române vor pune la dispoziţie o parte din clădirea postului de semnalizare-observare Tuzla o suprafaţă de 400 metri pătraţi şi vor construi clădirile speciale necesare.

45. Pentru adunarea, sintetizarea şi analiza datelor asupra situaţiei pe mare şi pentru asigurarea conducerii mijloacelor de observare tehnică şi vizuală, se va crea pe lângă punctul de comandă de litoral al comandamentului Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, un post principal de litoral de informare.

46. Flota Mării Negre a U.R.S.S. va da ajutorul practic necesar Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române în pregătirea radiometriştilor pentru deservirea staţiilor de radiolocaţie tip „LOT".

D. Asigurarea hidrografică de navigaţie

47. Organizarea existentă a serviciului hidrografic al Republicii Populare Române (în care funcţiunile de asigurare hidrografică de navigaţie şi răspunderea pentru această asigurare precum şi baza tehnico-materială şi statele de organizare

www.ziuaconstanta.ro

sunt împărţite între forţele maritime şi Ministerul Transporturilor Navale şi Aeriene) nu asigură dezvoltarea necesară a mijloacelor de amenajare hidrografică de navigaţie pe teatrul maritim, exploatarea lor neîntreruptă şi pregătirea de luptă a Forţelor Maritime Militare din punct de vedere hidrografic.

Pentru a asigura navigaţia navelor şi vaselor, dezvoltarea mijloacelor de amenajare hidrografică de navigaţie pe teatrul maritim şi pregătirea de luptă a Forţelor Maritime Militare să se considere necesar:

a. reorganizarea serviciului hidrografic existent în prezent în Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române, în mod asemănător cu organizaţia tip a serviciului hidrografic al unei baze maritime militare a Uniunii Sovietice, dând-se în sarcină:

- exploatarea şi dezvoltarea pe teatrul maritim a mijloacelor de amenajare hidrografică de navigaţie;
- asigurarea hidrografică de navigaţie a pregătirii de luptă a navelor Forţelor Maritime Militare;
- dotarea navelor Forţelor Maritime Militare cu material hidrografic de navigaţie, hărţi şi documente nautice corectate, precum şi repararea materialului hidrografic de navigaţie existent la nave;
- asigurarea Forţelor Maritime Militare cu date hidrometeorologice asupra teatrului maritim; studierea teatrului maritim din punct de vedere hidrografic şi hidro-meteorologic.

b. trecerea tuturor mijloacelor de amenajare hidrografică de navigaţie, existente pe teatrul maritim – serviciului hidrografic al forţelor maritime ale Republicii Populare Române, scoţând aceste mijloace de sub conducerea Ministerului Transporturilor Navale şi Aeriene.

c. Executarea în anii 1955-1957 a lucrărilor de amenajare a teatrului maritim prin forţele şi mijloacele Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, conform tabelului anexat (anexa nr. 3 la prezentul protocol) şi cu ajutorul tehnic al Uniunii Sovietice.

48. Pentru asigurarea exploatării mijloacelor de amenajare hidrografică şi de navigaţie şi reperării aparatelor de navigaţie de pe navele Forţelor Maritime Militare, Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române vor organiza pregătirea specialiştilor respectivi în Uniunea Sovietică şi în Republica Populară Română.

Flota Mării Negre a U.R.S.S. va da ajutorul practic necesar forţelor maritime ale Republicii Populare Române în pregătirea unui grup de specialişti instructori pentru instruirea personalului serviciului hidrografic.

III. Asigurarea pregătirii de luptă a navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. care se bazează în porturile şi bazele Republicii Populare Române

49. Pentru pregătirea de luptă a navelor Flotei Mării Negre a U.R.S.S. care se bazează în porturile şi bazele Republicii Populare Române, se vor folosi raioanele de pregătire de luptă existente, fixate pentru navele Forţelor Maritime Militare Române şi raioanele ce se fixează suplimentar.

www.ziuaconstanta.ro

Faţă de cele existente, se mai delimitează următoarele raioane şi poligoane:

- un raion de pregătire de luptă pentru navele de suprafaţă, dispus spre nord-est de Constanţa la distanţă de 25 mile;
- un raion de pregătire de luptă pentru submarine şi nave de suprafaţă dispus spre est de Mangalia la distanţă de 26,5 mile;
- un raion de pregătire de luptă pentru submarine, dispus spre sud-est de Mangalia, la distanţă de 24,5 mile;
- un poligon de radiolocaţie pentru verificarea utilajului radiotehnic naval (având instalată o geamandură de ancoraj), dispus spre nord-est de Constanţa la distanţă de 1,5 mile;
- un poligon hidroacustic, dispus spre sud-est de cap Tuzla la distanţă de 4,5 mile.

50. Raioanele de pregătire de luptă de folosinţă comună, se pun la dispoziţia navelor sovietice de către statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române, la cererea comandanţilor de mari unităţi.

51. Pentru asigurarea tragerilor de artilerie şi lansărilor de torpile executate de navele sovietice, statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române va pune la dispoziţie ţinte de artilerie, nave de remorcaj, nave-ţintă şi alte mijloace de asigurare a pregătirii de luptă de care dispune.

52. Pentru asigurarea pregătirii de luptă a navelor în afară de mijloacele de asigurare puse la dispoziţie de Forţele Maritime Militare ale Republicii Populare Române, Flota Mării Negre a U.R.S.S. poate să-şi bazeze la Constanţa, Mangalia şi Sulina vasele auxiliare necesare şi alte mijloace de asigurare. Punerea la dispoziţie a acestor mijloace pentru asigurarea pregătirii de luptă a navelor Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române se va face de comandanţii de mari unităţi în subordinea cărora se găsesc aceste mijloace.

53. Modul de folosire comună a poligoanelor şi raioanelor de pregătire de luptă de către navele sovietice şi române se fixează prin instrucţiuni speciale întocmite de statul major al Forţelor Maritime Militare ale Republicii Populare Române de comun acord cu statul major al celui mai mare şef de marină de pe navele sovietice care se bazează în porturile şi bazele Republicii Populare Române.

54. Utilarea poligoanelor de radiolocaţie şi hidroacustic se va face prin mijloacele Flotei Mării Negre a U.R.S.S.

55. Avioanelor sovietice care execută misiuni de pregătire de luptă împreună cu navele ce se bazează în bazele maritime militare ale Republicii Populare Române li se dă dreptul să folosească aerodromul Kogălniceanu, pentru bazare temporară.

Protocolul va fi supus aprobării guvernelor Uniunii Republicilor Socialiste şi Republicii Populare Române.

Protocolul a fost întocmit în trei exemplare în limba rusă: două exemplare pentru Uniunea Sovietică şi 1 exemplar pentru Republica Populară Română.

www.ziuaconstanta.ro

Protocolul are anexele arătate în opisul scris pe una filă.

Reprezentanţii Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice

Preşedinte al comisiei:
Viceamiral Parhomgnko V.A.
şi membrii în comisie:
Căpitan de rangul I Ciuguenko V.G.
Căpitan de rangul I Vrubel A.I.
Inginer colonel Tatarinov A.I.
Inginer locotenent-colonel Anfimov V.V.

Reprezentanţii Republicii Populare Române

Preşedinte al comisiei:
Contraamiral Mihai Gh. Nicolae
şi membrii în comisie:
Căpitan de rangul I Bogdan I.Victor
Căpitan de rangul II Ţacu I. Petre
Maior Bacalu P. Nicolae

Sursa: A.M.R., fond 1683, dosar nr. 8545, f. 106-134.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 7

ORDINUL COMANDANTULUI FORȚELOR MARITIME MILITARE
Nr. 0057 din 20 iunie 1958

Având în vedere Ordinul ministrului Forțelor Armate ale R.P.R. nr. C.L. 0056 din 28 mai 1958 referitor la restructurarea cadrului de pace al Forțelor Maritime Militare, pentru a corespunde statelor de organizare de pace în vigoare, repartizarea navelor şi gradul de conservare al navelor F.M.M. la 20 iunie 1958 este următoarea:

I. BAZA 214 MARITIMĂ

a. Nave armate (în funcțiune)
- Distrugătoarele D1, D2
- Nava-şcoală distrugător D3 şi „MIRCEA"
- Dragoarele de bază D.B. 11, 12, 13 şi 14
- Remorcherul de mare R.M. 101
- Nava de salvare N.S. 116
- Bacul maritim cu motor B.M. 122
- Şalupele maritime de remorcaj S.M. 167, 168
- Şalupa maritimă de comandament S.M. 152
- Şalupa maritimă de serviciu S.M. 177
- Stația de demagnetizare Constanța
- Şalupa maritimă de scafandri S.M. 161
- Nava-bază „IALOMIȚA"
- Barca maritimă cu motor B.A. 181, B.A. 185
- Tancul pentru păcură M.M. 143
- Tancul pentru apă dulce M.M. 136

b. Nave dezarmate (în reparații)
- Nava-şcoală distrugător D 4
- Bacul maritim cu motor B.M. 124

La terminarea reparațiilor bacul va intra în conservare gradul II

II. BAZA 258 MARITIMĂ

a. Nave armate (în funcțiune)
- Submarinul S 52
- Vânătoarele de submarine V. 61, V 62, V 63
- Dragoarele de radă D.R. 21, 22, 23
- Vedetele torpiloare V.T. 87, 88, 89, 90, 91, 92
- Remorcherul maritim R.M. 105
- Şalupa maritimă de comandament S.M. 151
- Bacul maritim cu motor B.M. 123

www.ziuaconstanta.ro

- Barca maritimă cu motor B.A. 182
- Şalupa maritimă de remorcaj S.M. 165
- Vedeta de salvare „LANCEA”
- Şalupa maritimă de scafandri S.M. 163
- Şalupa hidrografică maritimă S.M. 156
- Tancul pentru păcură M.M. 141
- Tancul pentru motorină M.M. 142
- Tancul pentru apă dulce M.M. 137
- Tancul maritim cu motor T.M. 132

b. Nave armate în conservare gradul I
- Vedetele torpiloare V.T. 81, 82, 83, 84, 85, 86

c. Nave armate în conservare gradul II
- şalupa maritimă de serviciu S.M. 173
- barca maritimă cu motor B.A. 183
- tancul maritim cu motor T.M. 131
- bacul transbordor B.M. 125

d. Nave dezarmate (în reparaţii)
- Dragoarele de radă D.R. 27, 28, 29 (în construcţie)
- Salupa maritimă de serviciu S.M. 171 (va trece în serviciu)
- Docul plutitor

III. BRIGADA 222 A.R.M. SULINA

a. Nave armate (în funcţiune)
- Dragoarele de radă D.R. 24, 25, 26
- Remorcherul maritim R.M. 106
- Remorcherul fluvial R.F. 304
- Bacul maritim cu motor B.M. 121
- Bacul fluvial cu motor B.F. 335
- Şalupa maritimă de remorcaj S.M. 166
- Şalupa fluvială de serviciu S.F. 404
- Şalupa maritimă de scafandri S.M. 162
- Barca maritimă cu motor B.A. 184
- Şlepuri pentru transport materiale M.M. 364, 365
- Atelierul plutitor A.P. 127

b. Nave armate în conservare gradul II
- Bacul fluvial cu motor B.F. 336
- Şalupa fluvială de serviciu S.F. 401
- Remorcherul fluvial R.F. 315

c. Nave dezarmate (în reparaţii)
- Şalupa maritimă de serviciu S.M. 172 (va trece în serviciu)
- Şalupa maritimă de serviciu S.M. 174 (va trece în conservare gradul II)

www.ziuaconstanta.ro

IV. FLOTILA DE DUNĂRE

a. Nave armate (în funcţiune)

- Monitoarele fluviale şcoală M 203 şi M 207
- Şalupele dragaj S.D. 261, 263, 265, 268, 269, 270, 271, 272, 274, 276
- Vedetele dragaj fluvial V.D. 241, 242, 243, 244
- Navele-bază „OLTUL", „JIUL", „SIRETUL"
- Remorcherele fluviu 400 CP R.F. 301, 302, 303
- Tancurile fluviale cu motor T.F. 341, 342
- Şlepurile transport materiale M.M. 361, 362, 363, 366, 371, 372
- Şalupă fluvială de scafandri S.F. 395
- Şalupă fluvială de serviciu S.F. 402
- Bacurile fluviale cu motor B.F. 331, 332, 333, 334
- Staţia de demagnetizare Giurgiu
- Şalupa fluvială de comandament „SĂGEATA"
- Şalupa fluvială de remorcaj S.F. 400
- Nava de comandament „REPUBLICA"
- Atelierul plutitor A.P. 126
- Tancul pentru păcură M.M. 352
- Tancurile pentru motorină M.M. 351, 353

b. Nave armate (în conservare gradul I)

- Monitorul M 201
- Vedetele blindate V.B. 211, 213
- Şalupele dragaj fluvial S.D. 264, 266, 267, 273, 277, 278
- Minerele fluviale M.F. 231
- Vedeţa de siguranţă V.S. 223

c. Nave armate (în conservare gradul II)

- Monitorul M. 202
- Vedetele blindate
- Vedetele de siguranţă
- Bacurile fluviale cu motor
- Şalupa fluvială de comandament

a. Nave dezarmate (în reparaţii)

- Şalupa dragaj fluvial S.D. 275 (va trece în serviciu)
- Vedetele dragoare fluviu V.D. 245, 246 (în construcţie)
- Minerul fluvial M.F. 232 (va trece în conservare gradul I)
- Şalupa fluvială de comandament S.F. 391 (va trece în conservare gradul II)

V. DIRECŢIA HIDROGRAFICĂ MARITIMĂ

a. Nave armate

- Şalupa remorcaj S.M. 169

b. Nave dezarmate (în reparaţii)

- Navele hidrografice N.H. 112, 113

www.ziuaconstanta.ro

VI. ŞCOALA MILITARĂ SUPERIOARĂ DE MARINĂ

a. Nave dezarmate

- Şalupa maritimă de serviciu S.M. 175 (până la reformare)

VII. Navele ce se fixează a intra în conservare prin prezentul ordin nu pot fi scoase sau înlocuite cu altele de acelaşi tip aflate în serviciu decât cu aprobarea C.F.M.M.

VIII. Pe viitor pentru navele care intră în reparaţii capitale, ies din reparaţii sau construcţii, la terminarea recepţiei comandanţii de M.U. vor înainta propuneri la C.F.M.M. Stat Major pentru a se emite ordinul de front prin care să se fixeze noua poziţie a navei.

IX. Drepturile băneşti de ambarcare îl au echipajele ce încadrează funcţii de ofiţeri, sergenţi reangajaţi, militari în termen şi angajaţi civili, prevăzute în statele de organizare ale unităţilor de nave, pentru timpul de îndeplinire a serviciului la bordul navei. Navele care au dreptul la ambarcare sunt cele armate şi armate în conservare. Cuantumurile de ambarcare pentru navele armate şi navele armate în conservare gradul I sunt cele prevăzute în Decretul nr. 4/1951, art. 49, iar pentru navele armate în conservare gradul II se fixează următoarele cunatumuri:

- comandantul 20% din solda de funcţie
- ofiţerii şi sergenţii reangajaţi 15% din solda de funcţie
- militarii în termen 0, 25 lei pe zi
- elevi şcoli militare 0,75 lei pe zi

Personalul navelor dezarmate nu primesc drepturi de ambarcare.

Poziţia navei: armată, dezarmată, în conservare, este hotărâtă prin ordinul de front al comandantului C.F.M.M.

Pt. Comandantul Forţelor Maritime Militare
Şeful de Stat Major al F.M.M.
Contraamiral
Sandu Gheorghe

Sursa: A.M.R., fond 1863, dosar nr. 8764, f. 101-104.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 8

SITUAȚIA NAVELOR FORȚELOR MARITIME MILITARE
la data de 17 iulie 1958

Nr. crt.	Clasa şi tipul	Denumirea	Starea tehnică	Gata de luptă	Observaţii
			NAVE DE LUPTĂ		
1.	Distrugător	D 1	În funcţie	4 ore	Constanţa
2.	Distrugător	D 2	În funcţie	4 ore	Constanţa
3.	Distrugător-şcoală	D 3	În funcţie	În 4 ore cu efectiv redus. În 48 ore cu efectiv total	Constanţa
4.	Distrugător-şcoală	D 4	Reparaţii capitale Şantierul Naval Constanţa de la 5 octombrie 1956	Sfârşitul anului 1959	Constanţa
5.	Submarin	S 52	În funcţie	1-4 ore	Mangalia
6.	Dragor de bază	DB 11	În funcţie	2 ore	Constanţa
7.	Dragor de bază	DB 12	În funcţie	2 ore	Constanţa
8.	Dragor de bază	DB 13	În funcţie	2 ore	Constanţa
9.	Dragor de bază	DB 14	În funcţie	2 ore	La 18 iulie intră în revizie lunară
10.	Dragor de radă	DR 21	În funcţie	1 oră	Mangalia
11.	Dragor de radă	DR 22	În funcţie	1 oră	Mangalia
12.	Dragor de radă	DR 23	În funcţie	1 oră	Mangalia
13.	Dragor de radă	DR 24	În funcţie	1 oră	Sulina
14.	Dragor de radă	DR 25	În funcţie	1 oră	Sulina
15.	Dragor de radă	DR 26	În funcţie	1 oră	Sulina
16.	Dragor de radă	DR 27	În funcţie	30 septembrie 1958	Galaţi
17.	Dragor de radă	DR 28	În şantier nelivrat	30 octombrie 1958	Galaţi
18.	Dragor de radă	DR 29	În şantier nelivrat	30 noiembrie 1958	Galaţi
19.	Vânător de submarine	V 61	În revizie lunară	24 ore	Mangalia
20.	Vânător de submarine	V 62	În funcţie	2 ore	Mangalia
21.	Vânător de submarine	V 63	În revizie lunară	24 ore	Mangalia
22.	Vedetă torpiloare	VT 81	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
23.	Vedetă torpiloare	VT 82	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
24.	Vedetă torpiloare	VT 83	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
25.	Vedetă torpiloare	VT 84	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
26.	Vedetă torpiloare	VT 85	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
27.	Vedetă torpiloare	VT 86	În reparaţii mijlocii (motoare)	30 august 1958	Mangalia
28.	Vedetă torpiloare	VT 87	În funcţie	½ ore	Mangalia
29.	Vedetă torpiloare	VT 88	În funcţie	½ ore	Mangalia
30.	Vedetă torpiloare	VT 89	Inversorul de marş blocat	½ ore	Mangalia
31.	Vedetă torpiloare	VT 90	În funcţie	2 ore	Mangalia
32.	Vedetă torpiloare	VT 91	În funcţie	2 ore	Mangalia
33.	Vedetă torpiloare	VT 92	În funcţie	2 ore	Mangalia
34.	Monitor fluvial	M 201	Conservare gradul 1	În 10 zile	Giurgiu
35.	Monitor fluvial	M 202	Conservare gradul 2	În 10 zile	Giurgiu
36.	Monitor fluvial-şcoală	M 203	Conservare gradul 2	În 10 zile	Giurgiu
37.	Monitor fluvial-şcoală	M 207	Conservare gradul 2	În 10 zile	Giurgiu
38.	Vedetă blindată fluvială	VB 211	Conservare gradul 1	În 4 ore cu efective şi materiale reduse În 2 zile cu efectiv complet	Giurgiu

www.ziuaconstanta.ro

39.	Vedetă blindată fluvială	VB 213	Conservare gradul 1	În 4 ore cu efective şi materiale reduse În 2 zile cu efectiv complet	Giurgiu
40.	Vedetă blindată fluvială	VB 212	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
41.	Vedetă blindată fluvială	VB 215	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
42.	Vedetă blindată fluvială	VB 216	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
43.	Vedetă blindată fluvială	VS 221	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
44.	Vedetă de siguranţă fluvială	VS 222	Conservare gradul 1	În 4 ore cu efective şi materiale reduse În 2 zile cu efectiv complet	Giurgiu
45.	Vedetă de siguranţă fluvială	VS 223	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
46.	Vedetă de siguranţă fluvială	VS 224	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
47.	Vedetă de siguranţă fluvială	VS 242	Conservare gradul 2	În 3-10 zile	Giurgiu
48.	Vedetă dragoare fluvială	VD 241	În funcţie	2 ore	Încă nu are material de dragaj
49.	Vedetă dragoare fluvială	VD 242	În funcţie	2 ore	Încă nu are material de dragaj
50.	Vedetă dragoare fluvială	VD 243	În funcţie	2 ore	Încă nu are material de dragaj
51.	Vedetă dragoare fluvială	VD 244	În funcţie	2 ore	Încă nu are material de dragaj
52.	Vedetă dragoare fluvială	VD 245	În funcţie	2 ore	Încă nu are material de dragaj
53.	Vedetă dragoare fluvială	VD 246	În funcţie	2 ore	Oltenița
54.	Miner fluvial	MF 231	Conservare de gradul 1	În 4 ore cu efective şi materiale reduse În 2 zile cu efectiv complet	Turnu Severin
55.	Miner fluvial	MF 232	Reparaţii capitale Brăila de la 18 septembrie 1956	30 septembrie 1958	Brăila
56.	Şalupe dragoare fluviale	12 bucăţi SD 261, 262, 263, 265, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276	10 în funcţie 2 în reparaţii medii	În 2 ore 20 august 1958	Execută numai dragaj mecanic
57.	Şalupe dragoare fluviale	6 bucăţi SD 264, 266, 267, 273, 277, 278	În conservare de gradul 1	În 4 ore cu efective reduse În 2 zile cu efectiv complet	Execută numai dragaj mecanic
			NAVE AUXILIARE		
1.	Navă de comandament	„REPUBLICA"	În funcţie	În 2 ore	Giurgiu
2.	Remorcher de mare	RM 101	În revizie	26 iulie 1958	Constanţa
3.	Navă de salvare	NS 116	În funcţie	În 4 ore	Constanţa
4.	Remorcher de mare	RM 105	În revizie Şantierul Naval Galaţi	30 iulie 1958	
5.	Remorcher de mare	RM 106	În funcţie	2 ore	Sulina
6.	Remorchere fluviale	5 bucăţi RF 301, 302, 303, 304, 305	În funcţie		Giurgiu, Galaţi, Sulina
7.	Staţie de demagnetizare	Constanţa	În funcţie	2 ore	Constanţa
8.	Staţie de demagnetizare	Giurgiu	În funcţie	2 ore	Giurgiu
9.	Doc plutitor	DP	În funcţie	2 ore	Galaţi

Pentru Şeful de Stat Major al F.M.M.
Şeful Secţiei Operaţii
Căpitan de rangul III

Gheorghe Matiu

Sursa: A.M.R., fond 1863, dosar nr. 8806, f. 142-144.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 9

MĂRFURI TRANSPORTATE DE CĂTRE ORGANIZAŢIILE DE TRANSPORT DE DESERVIRE GENERALĂ în perioada 1948-1958[730]

Ramura de transport	1948	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Toate ramurile de transport-mii tone	**26324**	**38404**	**41869**	**50404**	**60163**	**58508**	**70132**	**74638**	**84023**	**94365**
Transport fluvial	809	1108	1222	1535	1546	1287	1596	1300	1410	1558
Transport maritim	101	181	187	163	229	219	197	192	224	217
Toate ramurile de transport-milioane tone-km	**6594**	**9110**	**10459**	**12707**	**14709**	**15025**	**16740**	**17818**	**19557**	**19757**
Transport fluvial	420	669	865	910	906	979	648	496	548	585
Transport maritim	289	611	582	596	807	832	712	628	914	952

Anexa nr. 10

DINAMICA MĂRFURILOR TRANSPORTATE DE CĂTRE ORGANIZAŢIILE DE TRANSPORT DE DESERVIRE GENERALĂ ÎN PERIOADA 1948-1958[731]

1950=100

Ramura de transport	1948	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Toate ramurile de transport-mărfuri transportate	**69**	**100**	**109**	**131**	**157**	**152**	**183**	**194**	**219**	**246**
Transport fluvial	73	100	110	139	140	116	144	117	127	141
Transport maritim	56	100	103	90	127	121	109	106	124	120
Toate ramurile de transport-parcursul mărfurilor transportate	**72**	**100**	**115**	**139**	**161**	**165**	**184**	**196**	**215**	**217**
Transport fluvial	63	100	129	136	135	146	97	74	82	87
Transport maritim	47	100	95	98	132	136	116	103	150	156

[730] Republica Populară Română. Direcţia Centrală de Statistică, *Anuarul statistic al R.P.R. 1962*, p. 318-319.
[731] *Ibidem.*

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 11

CĂLĂTORI TRANSPORTAȚI DE CĂTRE ORGANIZAȚIILE DE TRANSPORT DE DESERVIRE GENERALĂ în perioada 1948-1958[732]

Ramura de transport	1948	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Toate ramurile de transport-mii călători	**79232**	**128496**	**187175**	**197266**	**243101**	**248804**	**272026**	**287247**	**303057**	**275266**
Transport fluvial	319	563	719	685	893	820	951	1012	1088	1145
Transport maritim	5	49	41	4	4	4	1	*	29	32
Toate ramurile de transport-milioane călători-km	**6687**	**8669**	**10430**	**9649**	**12560**	**12440**	**13097**	**13784**	**14243**	**12616**
Transport fluvial	12	16	23	24	30	28	34	38	48	48
Transport maritim	11	96	80	8	8	10	3	*	11	19

Anexa nr. 12

DINAMICA CĂLĂTORILOR TRANSPORTAȚI DE CĂTRE ORGANIZAȚIILE DE TRANSPORT DE DESERVIRE GENERALĂ ÎN PERIOADA 1948-1958[733]

1950=100

Ramura de transport	1948	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Toate ramurile de transport-călători transportați	**62**	**100**	**146**	**154**	**189**	**194**	**212**	**224**	**236**	**214**
Transport fluvial	57	100	128	122	159	146	169	180	193	203
Transport maritim	10	100	84	8	8	8	2	*	59	65
Toate ramurile de transport-parcursul călătorilor transportați	**77**	**100**	**120**	**111**	**145**	**144**	**151**	**159**	**164**	**146**
Transport fluvial	76	100	146	149	189	174	213	236	300	297
Transport maritim	12	100	84	8	9	10	3	*	12	20

[732] *Ibidem*, p. 320-321.
[733] *Ibidem*.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 13

STRUCTURA TRANSPORTURILOR DE MĂRFURI PE RAMURI DE TRANSPORT ÎN PERIOADA 1950-1958[734]

procente

Ramura de transport	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Toate ramurile de transport-mărfuri transportate	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Transport fluvial	2,9	2,9	3,1	2,6	2,2	2,3	1,7	1,7	1,7
Transport maritim	0,5	0,5	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2
Toate ramurile de transport-parcursul mărfurilor transportate	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**	**100,0**
Transport fluvial	7,3	8,3	7,2	6,2	6,5	3,9	2,8	2,8	3,0
Transport maritim	6,7	5,5	4,7	5,5	5,5	4,2	3,5	4,7	5,8

[734] *Ibidem*, p. 322-323.

www.ziuaconstanta.ro

Anexa nr. 14

STRUCTURA PREȚULUI DE COST ÎN TRANSPORTURI PE ELEMENTE DE CHELTUIELI PRIMARE în perioada 1951-1958[735]

Procente

Ramura de transport	Anii	Total	Mate-riale	Combus-tibili și lubrifianți	Energie	Salarii	Contri-buții asupra salariilor	Amorti-zări	Alte cheltuieli bănești
Transport fluvial	1951	100,0	21,1	15,8	0,2	18,3	1,7	13,9	29,0
	1952	100,0	25,9	20,7	0,1	19,0	1,6	15,3	17,4
	1953	100,0	30,9	18,8	0,1	18,8	1,6	14,7	15,1
	1954	100,0	31,8	20,1	0,2	19,5	2,0	14,1	12,3
	1955	100,0	26,2	22,9	0,3	19,4	1,9	14,4	14,9
	1956	100,0	16,5	25,3	0,4	20,6	2,0	16,1	19,1
	1957	100,0	15,0	28,2	0,5	20,1	2,1	16,8	17,3
	1958	100,0	14,5	27,6	0,4	22,8	2,4	17,3	15,0
Transport maritim	1951	100,0	4,7	26,1	0,1	18,1	1,0	16,6	33,4
	1952	100,0	4,4	24,4	0,1	20,5	1,2	18,3	31,1
	1953	100,0	4,2	22,2	0,1	20,4	1,1	15,7	36,3
	1954	100,0	4,7	20,0	0,1	17,0	1,3	30,4	26,5
	1955	100,0	9,7	20,8	0,2	18,7	1,9	20,2	28,5
	1956	100,0	7,5	18,7	0,3	18,4	1,9	24,4	28,8
	1957	100,0	5,6	22,9	0,4	19,2	2,0	19,8	30,1
	1958	100,0	7,0	21,7	0,4	20,6	2,1	13,8	34,4

Anexa nr. 15

NUMĂRUL MEDIU SCRIPTIC AL SALARIAȚILOR DIN TRANSPORTURILE NAVALE în perioada 1950-1958[736]

Mii

Ramura de transport	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Transporturi-total.....din care	**135,5**	**147,4**	**148,5**	**161,1**	**179,9**	**198,7**	**195,3**	**186,2**	**187,9**
Fluvial și maritim	11,5	12,2	12,0	12,1	12,5	12,5	11,9	11,4	11,2

[735] *Ibidem*, p. 329.
[736] *Ibidem*, p. 330.

www.ziuaconstanta.ro

BIBLIOGRAFIE

I. IZVOARE

1. Arhive

Arhivele Militare Române Piteşti, fondurile: Cabinetul Militar al Conducătorului Statului; Cabinetul Ministrului; Marele Stat Major, Secţia I, Secţia a III-a, Secţia Propagandă, Direcţia a V-a Marină, Serviciul Istoric, Direcţia Justiţiei Militare, Direcţia Superioară Politică a Armatei; Ministerul Aerului şi Marinei; Subsecretariatul de Stat al Marinei; Comandamentul Marinei Regale; Inspectoratul General al Marinei; Comandamentul Forţelor Maritime; Comandamentul Litoralului Maritim; Comandamentul Forţelor Fluviale;
Arhivele Ministerului Afacerilor Externe ale României Bucureşti, fondurile: Dosare Speciale, 71/România, Conferinţa Păcii, Anul 1946, Anul 1939, E 9
Arhivele Naţionale ale României. Direcţia Arhivelor Istorice Centrale Bucureşti, fondurile: Casa Regală 1940-1947, Ministerul de Război. Direcţia Marinei, Preşedinţia Consiliului de Miniştri. Stenograme, P.C.M. Politica Internă, M.P.N. Direcţia Presei Interne, C.C. al P.C.R.-Cancelarie, P.C.R.-Secţia Economică, Direcţia Generală a Poliţiei
Arhivele Naţionale Constanţa, fondurile: Căpitănia Portului Constanţa, Direcţia Navigaţiei Maritime, Primăria municipiului Constanţa.
Arhivele Naţionale Galaţi, fond SOVROMTRANSPORT

2. Biblioteci

Biblioteca Academiei Române Bucureşti, fondurile: Periodice, Manuscrise
Biblioteca Judeţeană Constanţa, fondurile: manuscrise, microfilme, carte rară.
Biblioteca Muzeului Militar Naţional Bucureşti, fond documentar, colecţia manuscrise.
Biblioteca Muzeului Marinei Române Constanţa, fond:
Documente:
Jurnalul de Operaţii al Comandamentului Forţelor Fluviale. 23 august 1944-31 mai 1945.
Jurnalul de Operaţii al Comandamentului Forţelor Navale Maritime. 23 august-26 septembrie 1944.
Documente privind istoria Marinei Militare Române în perioada 1944-1950.
Documente privind istoria Marinei Militare Române. 23-31 august 1944.
Documente. 21- 31 august 1944.
Documente din războiul 1941-1944.
Documentar privind istoria Marinei Militare Române. 23-31 august 1944.

www.ziuaconstanta.ro

Documentar privind istoria Marinei Militare Române. 23 august-6 septembrie 1944.
Documentar privind navele militare fluviale. 23 august 1944-31 mai 1945.
Biblioteca Naţională Bucureşti, fond Periodice

3. Colecţii periodice :

„Academia Română. Memoriile Secţiei de Ştiinţe Istorice şi Arheologice" (1990-1994)
„Academica" (1994-1995)
„Analele Dobrogei", serie nouă (1994-2002)
„Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie „A.D. Xenopol" (1966-1968)
„Anuarul Muzeului Marinei Române" (1998-2002)
„Arhivele Totalitarismului" (1994-2004)
„Ateneu" (1992)
„Buletinul Direcţiei Dunării Maritime" (1940-1945)
„Buletinul Muzeului Militar Naţional" (1981-1984)
„Buletinul Marinei Militare" (1975-1988)
„Catarge la orizont" (1980-1989)
„Cuget Liber" (1945-1948)
„Curierul naţional" (1990)
„Danubius" (2000-2004)
„Document. Buletinul Arhivelor Militare Române" (1998-2004)
„Dosarele Istoriei" (1997-2004)
„Flota Patriei" (1954-1958)
„Gazeta Luptătorilor" (1945-1947)
„Gândirea militară românească" (1995-2004)
„Glasul Armatei" (1945-1947)
„Historia" (2001-2004)
„Interalliée du Danube" (1920)
„Le Danube International, Journal Official de la Commission" (1925)
„Litoral", serie nouă (2003)
„Magazin Istoric" (1967-2004)
„Marea Noastră" (1931-1948)
„Marea Noastră", serie nouă (1991-2004)
„Marea Noastră pentru Tineret", serie nouă (1999-2003)
„Marina" (1934-1935)
„Marina Nouă" (1945-1954)
„Marina Română" (1990-2004)
„Monitorul Oficial" (1948-1958)
„Orizonturi marine" (1980-1989)
„Peuce" (1970-1980)
„Probleme economice" (1948)

www.ziuaconstanta.ro

„Revista Aeronauticii şi Marinei" (1940-1945)
„Revista de Istorie" (1976-1980)
„Revista de Istorie Militară" (1990-2004)
„Revista Marinei" (1947-1950)
„Revista Marinei Comerciale" (1946-1947)
„Revista Maritimă" (1920-1925)
„Revista Română de Studii Internaţionale" (1966-1984)
„Revista Transporturilor" (1955-1958)
„România de la Mare", serie nouă (1997-1999)
„România Liberă" (1940-1956)
„România Militară" (1937-1940)
„Studii şi materiale de muzeografie şi istorie militară" (1979)
„Terra" (1973)
„Tomis" (1980-1989)

II. DOCUMENTE PUBLICATE

*** **Actul de la 23 august 1944 în context internaţional. Studii şi documente**, coordonator dr. Gheorghe Buzatu, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984

*** **Agresiunea comunismului în România, Vol. I şi II. Documente din arhivele secrete: 1944-1989**, ediţie îngrijită de dr. Gheorghe Buzatu şi Mircea Chirițoiu, Editura Paideia, Bucureşti, 1998

*** **Armata Roşie în România. Documente, Vol. I**, ediţie alcătuită de dr. Constantin Hlihor, Ilie Manole, Aurel Pentelescu, Gheorghe Vartic, Mihai Macuc, Constantin Aioanei, Liviu-Aurel Martin, Mircea-Dănuț Chiriac, Gavriil Preda, Colecţia „Revista de Istorie Militară", Bucureşti, 1995

*** Biblioteca Congresului. Departamentul Apărării, Ministerul Apărării Naţionale. Arhivele Militare Române, **Structuri militare române care au lucrat pentru aplicarea Convenţiei de Armistiţiu şi a Tratatului de Pace. Inventar arhivistic. Volumul al II-lea. 1944-1947**, Bucureşti, 2000

BUŞE, CONSTANTIN, ZORIN, ZAMFIR, VIANU, ALEXANDRU, BĂDESCU, GHEORGHE, **Relaţii internaţionale în acte şi documente. Vol. III (1945-1982)**, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 1983

BUZATU, GHEORGHE, **România cu şi fără Antonescu. Documente, studii, relatări şi comentarii,** Editura Moldova, Iaşi, 1991

BUZATU, GHEORGHE, **România şi războiul mondial din 1939-1945. Studii şi documente**, Centrul de Istorie şi Civilizaţie Europeană Iaşi, 1995

COJOC, MARIANA, COJOC, MARIAN, **Propagandă, contrapropagandă şi interese străine la Dunăre şi Marea Neagră (1919-1939). Documente. Partea I**, Editura Universităţii din Bucureşti, 2003

***Comisia Română de Istorie Militară. Arhivele Militare. Institutul de Istorie şi Teorie Militară, **Istoria Statului Major General. Documente. 1859-1947**.

www.ziuaconstanta.ro

Cuvânt înainte de general - colonel Dumitru Cioflină, şeful Statului Major General, Editura Militară, Bucureşti, 1994
*** **Documente privind istoria militară a poporului român. 23 –31 august 1944**, Editura Militară, Bucureşti, 1979; **1-3 septembrie 1944** şi **4-6 septembrie 1944**, Bucureşti, 1984; **26 octombrie 1944- 15 ianuarie 1945**, Bucureşti, 1985.
*** **Documente privind istoria României între anii 1918-1944.** Coordonator Ioan Scurtu, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 1996
*** **23 august 1944. Documente**, vol. III şi IV. 1944-1945, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1985
*** **Misiunile lui A.I. Vâşinski în România (Din istoria relaţiilor româno-sovietice, 1944-1946). Documente secrete**. Academia Română. Institutul Naţional pentru Studiul Totalitarismului, Bucureşti, 1997
*** **Procesul generalilor. Cercul profesional militar al Partidului Naţional Ţărănesc (1946-1948). Documente**, Editura Vremea, Bucureşti, 2000
*** **Procesul mareşalului Antonescu. Documente**. Vol. I şi II, ediţie prefaţată şi îngrijită de Marcel-Dumitru Ciucă, Editura Saeculum I.O. Europa Nova, Bucureşti, 1995
*** **România în anticamera Conferinţei de Pace de la Paris. Documente**, coordonator Marin Radu Mocanu, Tipografia „ARC" S.R.L., Bucureşti, 1996
*** **România-marele sacrificat al celui de-al doilea război mondial. Documente**. Vol. I, Coordonator Marin Radu Mocanu, Bucureşti, 1994
*** **România şi Armistiţiul cu Naţiunile Unite. Documente**, Arhivele Statului din România, Editura ARC S.R.L. Bucureşti, 1998.
*** **România. Retragerea trupelor sovietice. 1958**, coordonator prof. univ. dr. Ioan Scurtu, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 1996
SEIŞEANU, ROMULUS, **Dobrogea, gurile Dunării şi Insula Şerpilor. Schiţă monografică. Studii şi documente**, Tipografia ziarului „Universul", Bucureşti, 1928

III. INSTRUMENTE DE LUCRU

*** **Anuarul Statistic al României. 1939-1940**
*** **Anuarul statistic al Republicii Populare Române 1962**, Direcţia Generală de Statistică, Bucureşti, 1962
***__Armata română în primii ani ai revoluţiei şi construcţiei socialismului__, Editura Militară, Bucureşti, 1977
AXENCIUC, VICTOR, **Evoluţia economică a României. Cercetări statistico-istorice. 1859-1947. Vol. I Industria**, Editura Academiei Române, Bucureşti, 1992
*** **Bibliografia militară românească. Vol. III. 1831-1973**, Editura Militară, Bucureşti, 1975
BOLINTINEANU, ALEXANDRU, MALIŢA, MIRCEA, **Carta O.N.U. Document al erei noastre**, Editura Politică, Bucureşti, 1970

www.ziuaconstanta.ro

*** **Brăila. Monografie**, Editura Sport-Turism, Bucureşti, 1980
CAROL, ANNE, GARRUGUES, JEAN, IVERNEL, MARTIN, **Dicționar de istorie a secolului XX**, Editura ALL Educational, Bucureşti, 2000
CRISTEA, OVIDIU, **Bibliografia istorică românească a Mării Negre.** Bibliografie selectivă, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1996
*** **Dicționar diplomatic**, Editura Politică, Bucureşti, 1979
*** **Dicționar politic**, Editura Politică, Bucureşti, 1975
*** **Din realizările regimului de democrație populară în regiunea Constanța**, Bucureşti, 1956
*** **25 de ani de dezvoltare a transporturilor auto, navale şi aeriene. 1944-1969. Expoziția realizărilor economiei naționale a Republicii Socialiste România**, Bucureşti, 1969
*** **Pe drumurile biruinței. 23 august 1944-12 mai 1945. Extrase din jurnalele de operații ale unor mari unități, unități şi subunități române participante la războiul antihitlerist**, Editura Militară, Bucureşti, 1984
DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, LOGHIN, LEONIDA, **Armata română în al doilea război mondial. Dicționar enciclopedic**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1999
*** **Enciclopedia României,** vol. IV, **Economia Națională, circulație, distribuție şi consum**, Imprimeria Națională, Bucureşti, 1943
*** **File din istoria militară a poporului român**, Editura Militară, Bucureşti, 1974
GEAMĂNU, GRIGORE, **Drept internațional public**, vol. I, Tratat, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 1981
GHEORGHE, GHEORGHE, **Tratatele internaționale ale României. 1939-1965.** Texte rezumate, adnotări, bibliografie, Editura Ştiințifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1983
*** **Industria României. 1944-1964**, Editura Academiei Republicii Populare Române, Bucureşti, 1964
*** **Istoria militară a poporului român, vol. I-VI**, Editura Militară, Bucureşti, 1984-1989
*** **Istoria României în date**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1971
*** **Înzestrarea armatei române în perioada interbelică. Documente. Vol. I. 1919-1930**, Editura Academiei Tehnice Militare, Bucureşti, 2001
*** **Lista nominală a domnilor deputați ai circumscripțiilor electorale. 1 decembrie 1946**, Editura Imprimeriile Statului, Bucureşti, 1947
*** **Literatura română. Dicționar cronologic**, Editura Ştiințifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1979
LOGHIN, LEONIDA, **Al doilea război mondial. Cronologie**, Editura Politică, Bucureşti, 1984
*** **Mişcarea muncitorească, socialistă, democratică, activitatea P.C.R. şi apărarea patriei la români. Repere cronologice**, Editura Militară, Bucureşti, 1983

www.ziuaconstanta.ro

*** **Monografia Judeţului Teleorman**, Editura „Teleormăneanul liber", Alexandria, 1998
NEAGOE, STELIAN, **Istoria politică a României între anii 1944-1947. Crestomaţia tranziţiei dintre două dictaturi**, Editura Noua Alternativă, Bucureşti, 1996
NEDELEA, MARIN, **Istoria României în date. 1940-1995**, Editura Niculescu, Bucureşti, 1997
*** **O.N.U. Organizare şi funcţionare**, Editura Academiei R.P.R., Bucureşti, 1962
POPIŞTEANU, CRISTIAN, **Cronologie politico-diplomatică românească. 1944-1974**, Editura Politică, Bucureşti, 1976
*** **Relaţii internaţionale postbelice. Cronologie diplomatică**. 1945-1964, Editura Politică, Bucureşti, 1983
SCORPAN, COSTIN, **Istoria României. Enciclopedie**, Editura Nemira, Bucureşti, 1997
URWIN, DEREK W., **Dicţionar de istorie şi politică europeană. 1945-1995**, Institutul European, Iaşi, 2000
ZAMFIR, DUMITRU CONSTANTIN, GEORGESCU, OCTAVIAN, **Presa dobrogeană (1879-1980). Bibliografie comentată şi adnotată**, f.e., Constanţa, 1985

IV. LUCRĂRI GENERALE

ALEXANDRESCU, ION, **Economia României în primii ani postbelici (1945-1947)**, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1986
ANESCU, VASILE, general-maior, **Efortul economic al poporului român în războiul antihitlerist**, ediţia a II-a, revăzută, Editura Militară, Bucureşti, 1974
*** **Antonescu, mareşalul României şi războaiele de reîntregire**, Fundaţia Europeană Drăgan, Veneţia, 1991
*** **Armata Română. 1941-1945**, Editura RAI, Bucureşti, 1996
*** **Armata română în primii ani ai revoluţiei şi construcţiei socialiste**, Editura Militară, Bucureşti, 1977
ARNĂUTU, NICOLAE I., **Douăsprezece invazii ruseşti în România**, Editura Saeculum I.O. Editura Vestala, Bucureşti, 1996
AXWORTHY, MARK, **Third Axis, Fourth Ally-Romanian Armed Forces in the European War, 1941-1945**, Editura Arms and Armour, Londra, 1995
BACIU, NICOLAE, **Agonia României. 1944-1948. Dosarele secrete acuză**, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1990
BĂRBULESCU, MIHAI, DELETANT, DENNIS, HITCHINS, KEITH, PAPACOSTEA, ŞERBAN, TEODOR, POMPILIU, **Istoria României**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1998
BONIFACE, PASCAL, **Relaţiile est-vest. 1945-1991**, Institutul European, Iaşi, 1998

www.ziuaconstanta.ro

BRUCAN, SILVIU, **Generația irosită. Memorii**, Editura Nemira, București, 1992
BUZATU, GHEORGHE, **România și războiul mondial din 1939-1945**, Centrul de Istorie și Civilizație Europeană, Iași, 1995
BUZATU, GHEORGHE, **Mareșalul Antonescu în fața istoriei**, vol. I, Iași, 1990.
BUZATU, GHEORGHE, **Din istoria secretă a celui de-al doilea război mondial**. Vol. I, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988
CHIRIAC, MIRCEA DĂNUȚ, **Etapele de „reorganizare" ale armatei române în perioada 1944-1947**, Referat pentru doctorat, Facultatea de Istorie, Universitatea București, 1997
CIACHIR, NICOLAE, **Marile Puteri și România. 1856-1947**, Editura Albatros, București, 1996
CIACHIR, NICOLAE, **Istoria relațiilor internaționale de la pacea westfalică (1648), până în contemporaneitate (1947)**, Editura Oscar Print, București, 1998
CHIPER, ION, CONSTANTINIU, FLORIN, POP, ADRIAN, **Sovietizarea României. Percepții anglo-americane (1944-1947)**, Editura Iconica, București, 1995
COJOC, MARIAN, Dobrogea. **De la reforma agrară la colectivizarea forțată (1945-1957)**, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001
COJOC, MARIAN, **Istoria Dobrogei în secolul XX. I. Canalul Dunăre-Marea Neagră (1949-1953)**, Editura Mica Valahie, București, 2001
*** **Congresul al II-lea al Partidului Muncitoresc Român. 23-28 decembrie 1955**, Editura de Stat pentru Literatură Politică, București, 1956
CONSTANTINIU, FLORIN, DUȚU, ALESANDRU, RETEGAN, MIHAI, **România în război. 1941-1945. Un destin istoric**, Editura Militară, București, 1995
CONSTANTINIU, FLORIN, **Între Hitler și Stalin. România și Pactul Ribbentrop-Molotov**, Editura Danubius, București, 1991
CONSTANTINIU, FLORIN, **O istorie sinceră a poporului român**, Editura Univers Enciclopedic, București, 1997
CONSTANTINIU, FLORIN, IONESCU, MIHAIL, **August 1944. Repere istorice**, Editura Militară, București, 1984
COPOSU, CORNELIU, **Armistițiul din 1944 și implicațiile lui**, Editura „Gândirea Românească", București, 1990
DELETANT, DENNIS, **România sub regimul comunist**, Fundația Academia Civică, București, 1997
DOBRINESCU, VALERIU FLORIN, **România și organizarea postbelică a lumii (1945-1947)**, Editura Academiei, București, 1988
DOBRINESCU, VALERIU FLORIN, PĂTROIU, ION, **Anglia și România între anii 1939-1947**, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1992
DOBRINESCU, VALERIU FLORIN, CONSTANTIN, ION, **Basarabia în anii celui de-al doilea război mondial (1939-1947)**, Institutul European, Iași, 1995

www.ziuaconstanta.ro

DOBRINESCU, VALERIU FLORIN, TOMPEA, DORU, **România la conferințele de pace (Paris 1919-1920;1946-1947)**, Editura Neuron, Focşani, 1996
DUȚU, ALESANDRU, **Între Wehrmacht şi Armata Roşie. Relații de comandament româno-germane şi româno-sovietice (1941-1945)**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 2000
DUȚU, ALESANDRU, **Sub povara armistițiului. Armata română în perioada 1944-1947**, Editura Tritonic, Bucureşti, 2003
DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, LOGHIN, LEONIDA, **Armata română în al doilea război mondial**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1999.
DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, **Drama generalilor români (1944-1964)**, Editura Enciclopedică, Bucureşti, 1997
GEAMĂNU, GRIGORE, **Dreptul internațional contemporan**, Editura Didactică şi Pedagogică, Bucureşti, 1965
GHEORGHE, ION, SOARE, CORNELIU, **Doctrina militară românească. 1968-1989**, Editura Militară, Bucureşti, 1999
GEORGESCU, VLAD, **Istoria românilor de la origini până în zilele noastre**, Editura Humanitas, Bucureşti, 1995
GEORGESCU, VLAD, **Politică şi istorie. Cazul comuniştilor români. 1944-1977**, Munchen, 1981
GIURESCU, DINU C., **România în al doilea război mondial (1939-1945)**, Editura All, Bucureşti, 1999
GHIBU, ONISIFOR, **Chemare la judecata istoriei. Vol. I**, Bucureşti, 1992
HÂCIU, ANASTASE N., **Evreii în țările române**, Tiparul „Cartea Românească" S.A., Bucureşti, 1942
HILLGRUBER, A., **Hitler, Regele Carol şi Mareşalul Antonescu. Relațiile româno-germane (1938-1944)**, Editura Humanitas, Bucureşti, 1944
HLIHOR, CONSTANTIN, **Armata Roşie în România. Adversar. Aliat. Ocupant. 1940-1948. Vol. I**, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 1996
IORDĂNESCU, DUMITRU, GEORGESCU, CONSTANTIN, **Construcții pentru transporturi în România. Monografie. Vol. II**, lucrare editată de Centrala de Construcții Căi Ferate C.C.C.F. Bucureşti, 1986
*** **Istoria secolului XX, Vol. II, Lumea între război şi pace (1945-1973)**, Editura ALL, Bucureşti, 1998
KISSINGER, HENRY, **Diplomația**, Editura ALL, Bucureşti, 1988
LACHE, ŞTEFAN, ȚUȚUI, GHEORGHE, **România şi Conferința de Pace de la Paris din 1946**, Editura Dacia, Cluj Napoca, 1978
*** **L'armee roumaine dans la deuxieme guerre mondiale (1941-1945)**, Editions Militaires, Bucharest, 1999
LOGHIN, LEONIDA, **Mari conferințe internaționale (1939-1945)**, Editura Politică, Bucureşti, 1989
LOTH, WILFRIED, **Împărțirea lumii. Istoria războiului rece. 1941-1955**, Editura Saeculum I.O., Bucureşti, 1997

www.ziuaconstanta.ro

MARKHAM, REUBEN H., **România sub jugul sovietic**, Fundația Academia Civică, București, 1996
MUNTEANU, IOAN, **Interferențe geopolitice la Dunărea de Jos în epoca modernă**, Editura Pronostic, București, 1999
NIȚULESCU, M., **Sub zodia proletcultismului. Dialectica puterii**, Editura Humanitas, București, 1995
ONIȘORU, GHEORGHE, **România în anii 1944-1948. Transformări economice și realități sociale**, București, 1998
PÂSLARU, ȘTEFAN, **Republica la români. Ideal și împlinire,** Editura Militară, București, 1987
RĂDULESCU, ADRIAN, BITOLEANU, ION, **Istoria Dobrogei**, Editura Ex Ponto, Constanța, 1998
RĂDULESCU-ZONER, ȘERBAN, BUȘE, DANIELA, MARINESCU, BEATRICE, **Instaurarea totalitarismului în România**, Editura Cavallioti, București, 1995
*** **România în anii celui de-al doilea război mondial,** Vol. I-III, Editura Militară, București, 1989
*** **România și al doilea război mondial**, Editura DMPres, Focșani, 2000.
ROUSSEAU, CHARLES, **Droit international public**, Paris, 1953
SCURTU, IOAN, BUZATU, GHEORGHE, **Istoria românilor în secolul XX (1918-1948)**, Editura Paideia, București, 1999
SCURTU, IOAN, HLIHOR, CONSTANTIN, **Complot împotriva României. 1939-1947**, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1994
ȘPERLEA, FLORIN, **De la armata regală la armata populară. Sovietizarea armatei române (1948-1955)**, Editura Ziua, București, 2003
TĂMAȘ, SERGIU, **Geopolitica. O abordare prospectivă**, Editura Noua Alternativă, București, 1995
TĂNASE, STELIAN, **Elite și societate. Guvernarea Gheorghiu-Dej. 1948-1965**, Editura Humanitas, București, 1998
ȚORINGHIBEL, LAURENȚIU, **O viață**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2000
VERONA, SERGIU, **Military occupation and diplomacy. Soviet troops in Romania. 1944-1958.** Foreword by J.F. Brown, Durham and London, Duke University Press, 1992
WOLFF, ROBERT LEE, **The Balkans in Our Time**, Cambridge-Massachusetts, 1956

V. ARTICOLE ÎN PUBLICAȚII ȘI LUCRĂRI DE SPECIALITATE

*** **Activitatea Ligii Navale Române de la 1 aprilie 1944 la 31 decembrie 1945. Darea de seamă a Comitetului Central**, în **Marea Noastră**, Anul XIV, Nr. 4-6, aprilie-mai 1945, p. 55

www.ziuaconstanta.ro

ANGHEL, S., **S.N.C. a ridicat producția cu 172 %,** în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 454, 31 august 1946, p. 1
ATANASIU, CARMEN, **Dunărea în atenția marilor puteri europene și navigația fluvială română în a doua jumătate a secolului al XIX-lea și începutul secolului XX,** în **Anuarul Muzeului Marinei Române, tom II/1999**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2000, p. 57-70
ATANASIU, CARMEN, **Navigația fluvială română în perioada 23 august 1944-1954**, în **Anuarul Muzeului Marinei Române, tom IV/2001**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002, p. 115-128
ATANASIU, CARMEN, **„SOVROM"- Societăți cu capital mixt român și sovietic:1945–1954. Întârzieri în dezvoltarea flotei maritime române**, în **Curierul Național**, An I, nr. 8/iulie 1990, p. 3
BANTEA, EUGEN, **Acțiunile militare de pe coasta Mării Negre din august 1944**, în **File din istoria militară a poporului român**. Vol. II, Editura Militară, București, 1974
BERINDEI, DAN, **Locul Actului de la 23 august 1944 în istoria națională,** în **Academica**, 4, nr. 11, 1944, p. 5
BITOLEANU, ION, **Marina Română în insurecție**, în **Tomis**, An XIX, nr. 8/1984
BORANDĂ, GEORGETA, **Istoricul șantierelor navale românești**, în **Buletinul Marinei Militare**, nr. 2/1975, p. 93-94
BOTESCU, DAN, **Aspecte privind politica României la Dunărea Maritimă (1936-1938)**, în **Peuce**, nr. 2/1971, p. 335-354
BOTEZ, STROE, **Reconstrucția porturilor, căilor de comunicație pe apă și a navigației, o problemă de actualitate**, în **Marea Noastră**, Anul XVIII, nr. 9-10, septembrie-octombrie 1948, p. 9-10
BUZATU, GHEORGHE, **23 august 1944: Memoria actului istoric**, în Academia Română, **„Memoriile Secției de Științe Istorice și Arheologice"**, seria IV, tom XIX, 1994, p. 49-63
BUZATU, GHEORGHE, **W. S. Churchill și problema României. 1944–1945**, în **Timpul Istoriei II. Profesorului Dinu C. Giurescu**, volum îngrijit de Ioan Scurtu și Mihai Sorin Rădulescu, Universitatea din București, Facultatea de Istorie cu sprijinul Aeroteh S.A. București, 1998, p. 310-319
BUZATU, GHEORGHE, **Cotitura României alarmează Londra**, în **Magazin Istoric**, 1994, 28, nr. 8, p. 36- 38
BUZATU, GHEORGHE, **Lovitura de la 23 august 1944: Noi piese la dosar**, în **Ateneu**, 1992, 29, nr.4, p. 2
BUZATU, GHEORGHE, PĂTROIU, ION, **Romania and the beginning of the Cold War**, în Muzeul Vrancei, **România și al doilea război mondial**, coordonatori Gheorghe Buzatu, Valeriu Florin Dobrinescu, Horia Dumitrescu, Editura DMPress, Focșani, 2000, p. 479-501

www.ziuaconstanta.ro

BUZATU, GHEORGHE, SIMION, A., **Preliminarii diplomatice ale Actului de la 23 august 1944**, în **23 august 1944 în context internațional. Studii și documente**, coordonator Gheorghe Buzatu, Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică, Bucureşti, 1984

CIUPERCĂ, ION, **Problema construirii unei baze navale în România (1919-1939)**, în **România în fața recunoașterii unității naționale. Repere**, Editura Universității „Alexandru Ioan Cuza", Iaşi, 1996, p. 89

COJOC, MARIAN, **Portul Constanța și Marina Română în documente de arhivă**, în **România de la Mare**, nr. 6/1997, p. 18-21

COJOC, MARIAN, **„Regionala Marea", episod al rezistenței anticomuniste din Dobrogea (1948-1952)**, în **Timpul Istoriei II. Profesorului Dinu C. Giurescu**, volum îngrijit de Ioan Scurtu şi Mihai Sorin Rădulescu, Universitatea din Bucureşti, Facultatea de Istorie cu sprijinul Aeroteh S.A. Bucureşti, 1998, p. 332-339

*** **Colaborarea economică româno-sovietică**, în **Probleme economice**, nr. 3/1948, p. 23-27

COMAN, ION, general-colonel, **Din activitatea Marelui Stat Major în procesul democratizării armatei române (august 1944-decembrie 1947)**, în **File din istoria militară a poporului român**, Vol. VI, Editura Militară, Bucureşti, 1977, p. 282

DINESCU, GHEORGHE, **Pavilionul şi interesele româneşti pe Dunăre**, în **Revista Maritimă**, Anul I, nr. 8-12, august-decembrie 1920, p. 4

DOBRE, FLORICA, **Calvarul generalilor. 1944-1964**, în **Document**, Anul I, nr. 1/1998, p. 19

DRĂGĂNESCU, EMIL, **Porturile maritime şi fluvial-maritime româneşti în contextul dezvoltării economiei naționale**, în **Terra**, tom 5, 1973, nr. 6, p. 12

DUCULESCU, V., **Tendințe recente de extindere a limitelor mării teritoriale**, în **Tendințe actuale în regimul juridic al mărilor**, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1974

DUMITRIU, ADA, **Li s-a fădut dreptate muncitorilor din portul Constanța**, în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 469, 8 octombrie 1946, p. 1

DUȚU, ALESANDRU, **Armata română între armistițiu și pace (1944–1947)**, în **Securitate națională, politică de apărare şi istorie militară în România la sfârşit de mileniu**, Institutul de Studii pentru Politica de Apărare şi Istorie Militară, Fundația Inițiativa de Dialog Euro-Atlantic, Bucureşti, 2000, p. 304-307

DUȚU, ALESANDRU, **Destructurarea armatei române de către Comisia aliată de Control (Sovietică) în primii ai posbelici**, în **Arhivele Totalitarismului**, Anul VI, nr. 18 (1/1998), p. 18-21

DUȚU, ALESANDRU, **Protocolul militar româno-sovietic din 26 octombrie 1944**, în **Revista de Istorie Militară** nr. 4, 1990, p.20-22 şi 41

DUȚU, ALESANDRU, LĂȚEA, CONSTANTIN, RETEGAN, MIHAI, **Politizarea armatei române. Divizia „Horia, Cloşca şi Crişan"**, III, în **Arhivele Totalitarismului**, Anul VI, nr. 18 (1/1998), p. 191-200

www.ziuaconstanta.ro

FILIPESCU, SERGIU, **Şantierul Naval Brăila S.C. SANAB S.A.,** în **Marea Noastră pentru Tineret**, serie nouă, Anul V, Nr. 11(1)/2003, p. 34-35
FILIPESCU, SERGIU, **Şantierul Naval Orşova**, în **Marea Noastră pentru Tineret**, serie nouă, Anul IV, Nr. 6 (2)/2001, p. 38-45
FUNDĂŢEANU, PREDA C., **Liga Navală**, în **România Militară**, Anul LXXIV, nr. 11, noiembrie 1937, p. 13
GALIN, N., **Contribuţia tehnicii sovietice la dezvoltarea construcţiilor navale în R.P.R.**, în **Revista Transporturilor**, Anul IV, nr. 11, noiembrie 1957, p. 474-476
GHEORGHIU, ALEXANDRU, **Absoluta necesitate ca România să-şi creeze o marină**, în **România Militară**, nr. 3/1921, p. 291
GIURESCU, DINU C., **Demobilizarea şi dezarmarea trupelor române din ţară**, în **Magazin istoric**, 1994, 28, nr. 10, p. 7- 9
GIURGIU, MARIUS, **Comandamentul Militar al Portului şi Zonei Constanţa (1949–1945)**, în **Revista de Istorie Militară**, nr. 2 (8)/1991, p. 34-38
IGNAT, MARIA, **Convenţia de Armistiţiu şi implicaţiile ei asupra vieţii politice din România**, în **Direcţia Judeţeană Bacău a Arhivelor Naţionale. Semicentenar.** Culegere de studii şi comunicări susţinute la sesiunea ştiinţifică organizată de Direcţia Judeţeană Bacău a Arhivelor Naţionale la Slănic Moldova. 24-25 mai 2001, Vol. II, Bucureşti, 2001, p. 112-119
ISMAIL, ing., **Contribuţia portului Constanţa la înfrângerea forţelor fasciste. Situaţia portului Constanţa în timpul ocupaţiei germane**, în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 464, 26 septembrie 1946, p. 2
ISTRĂŢESCU, ELENA, BUZATU, GHEORGHE, **Antoneştii n-au respins Armistiţiul cu Naţiunile Unite**, în **Omagiu istoricului Florin Constantiniu**, coordonator Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focşani, 2003, p. 507-520
*** **În cadrul unei impresionante festivităţi, bricul „Mircea" a fost redat Marinei Române**, în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 418, marţi, 28 mai 1946, p. 1
*** **Începe anul de navigaţie fluvială a S.R.T.-ului**, în **Marina Nouă**, nr. 64, vineri, 11 august 1947, p. 1
LASCĂR, MIHAIL, **Rolul revistelor militare în formarea cadrelor**, în **Revista Marinei**, Anul I, Nr. 1, noiembrie 1947, p. 3-5
LĂŢEA, CONSTANTIN, general (r), **Epurarea armatei române. Mecanisme juridice: 1944-1945**, în **Arhivele Totalitarismului**, II, nr. 3/1994, p. 203-216 şi nr. 4/1994, p. 190-206
LĂŢEA, CONSTANTIN, general (r), **Epurări din armata română. Criterii politice şi mijloace de presiune. 1945-1958**, în **Arhivele Totalitarismului**, II, nr. 1-2/1994, p. 222-231
MACUC, MIHAI, **România şi Bulgaria în primii ani ai sovietizării**, în **Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru**, Editura Comandor, Constanţa, 2001, p. 356-365

www.ziuaconstanta.ro

MARA, DORIN, **Evoluția structurilor Forțelor Navale Fluviale după cel de-al doilea război mondial**, în **Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru**, Editura Comandor, Constanța, 2001, p. 348-352
MARIN, COSTICĂ, **Instituționalizarea comunismului în România după model sovietic**, în **Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru**, Editura Comandor, Constanța, 2001, p. 315-325
MARTEŞ, GRIGORE, căpitan ing., **Redresarea industriei navale**, în **Marina Nouă**, nr. 63, 4 aprilie 1947, p. 1
MOŞNEAGU, MARIAN, **Activitatea Serviciului Hidrografic Român în cel de-al doilea război mondial**, în **Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru**, Editura Comandor, Constanța, 2001, p. 310-312
MOŞNEAGU, MARIAN, **Bastimente italiene în serviciul Marinei Române**, în **Analele Dobrogei**, serie nouă, Anul VI, nr. 1/2000, p. 235-239
MOŞNEAGU, MARIAN, **Cine a desființat Liga Navală Română?**, în **Anuarul Muzeului Marinei Române, tom 5/2002**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2003, p. 399-411
MOŞNEAGU, MARIAN, **De Sfânta Maria Mică, „MIRCEA" a învins furtuna**, în **Litoral**, Anul XXXIII, nr. 184, miercuri, 3 septembrie 2003, p. 16
MOŞNEAGU, MARIAN, **Insula Şerpilor în siajul diplomației românești**, în **Geopolitică şi istorie militară în perioada post război rece**, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 2003, p. 261-272
MOŞNEAGU, MARIAN, **Marina Română de la Armistițiu la Tratastul de Pace (1944-1947)**, în **Anuarul Muzeului Marinei Române, tom IV/2001**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002, p. 41-66
MOŞNEAGU, MARIAN, **Nave ale flotei austro-ungare intrate în serviciul Marinei Române după primul război mondial**, în **România în ecuația păcii şi dictatului**, Editura Paralela 45, Piteşti, 2001, p. 265-271
MOŞNEAGU, MARIAN, **Orientări doctrinare privind tactica Marinei Militare Române (1945-1956)**, în **Geopolitică şi Istorie Militară în perioada războiului rece**, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, Bucureşti, 2002, p. 39-52
MOŞNEAGU, MARIAN, **1953. Politizarea personalului Marinei Militare Române, între priorități şi metode**, în **Anuarul Muzeului Marinei Române, tom IV/2001**, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002, p. 295-312
MOŞNEAGU, MARIAN, **Prigoana împotriva cadrelor Marinei Militare după 23 august 1944**, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moşneagu, **Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române**, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001, p. 115-130
MOŞNEAGU, MARIAN, **Rolul nefast al Armatei Roşii de ocupație în evoluția postbelică a Marinei Române**, în **Anuarul Muzeului Marinei**

www.ziuaconstanta.ro

Române, tom II/1999, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, Constanţa, 2000, p. 95-104
*** **Motonava „TRANSILVANIA" a adus lămâi**, în **Cuget Liber**, Anul II, nr. 355, duminică, 16 decembrie 1945, p. 2
*** **Muncitorii Şantierului Naval fabrică materiale necesare plugarilor**, în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 387/1946, p. 4
MUNTEANU, ION, **Relaţiile autorităţilor administrative constănţene cu autorităţile sovietice de ocupaţie (1944-1947)**, în **Direcţia Judeţeană Bacău a Arhivelor Naţionale. Semicentenar.** Culegere de studii şi comunicări susţinute la sesiunea ştiinţifică organizată de Direcţia Judeţeană Bacău a Arhivelor Naţionale la Slănic Moldova. 24-25 mai 2001, Vol. II, Bucureşti, 2001, p. 107-111
NICULESCU, GHEORGHE I., **Porţile de Fier şi cataractele Dunării**, în **Revista Maritimă**, Anul I, nr. 2, februarie 1920, p. 16
*** **O festivitate muncitorească în portul Constanţa**, în **Cuget Liber**, Anul II, nr. 215, duminică, 10 iunie 1945, p. 1
ORJANU, MIHAELA, **Impactul Armistiţiului asupra activităţii informative româneşti (1944-1948)**, în Muzeul Vrancei, **România şi al doilea război mondial**, coordonatori Gheorghe Buzatu, Valeriu Florin Dobrinescu, Horia Dumitrescu, Editura DMPress, Focşani, 2000, p. 502-514
PĂDUREANU, DOMINUŢ, **Insula Şerpilor între forţa dreptului şi dreptul forţei**, în **Buletinul Marinei Militare**, nr. 1/1995, p. 77-94
PÂSLARU, ŞTEFAN, **Cu privire la legile din anul 1947 de organizare şi funcţionare a Ministerului Apărării Naţionale şi armatei**, în **Studii şi materiale de muzeografie şi istorie militară**, nr. 12, 1979, p. 247-251
PENTELESCU, AUREL, **Distrugerea armatei române prin clauzele Tratatului de Pace de la Paris**, în Muzeul Vrancei, **România şi al doilea război mondial**, coordonatori Gheorghe Buzatu, Valeriu Florin Dobrinescu, Horia Dumitrescu, Editura DMPress, Focşani, 2000, p. 452-463
PENTELESCU, AUREL, **1947. Un an fatidic pentru armata română**, în **Analele Sighet V, Anul 1947-Căderea Cortinei**, Comunicări prezentate la Simpozionul de la Sighetu Marmaţiei (20-22 iunie 1997), Fundaţia Academia Civică, 1997
PISICĂ, V.S., **Arhitectura gălăţeană de la sfârşitul secolului al XIX-lea şi începutul secolului al XX-lea**, în **Danubius**, vol. XI-XII, p. 247
PREAJBĂ, SCARLAT, **Cărţi şi reviste**, în **Marea Noastră**, Anul XIV, Nr. 4-6, aprilie-iunie 1945, p. 64-65
PREDA, EUGEN, **România şi „tatonările de pace" în al doilea război mondial**, în **Revista Română de Studii Internaţionale**, XVIII, iulie-august 1984, Bucureşti, p. 280-294
PREDA, GAVRIIL, PREDA, OANA-MARIA, **O mărturie privitoare la înfiinţarea Societăţii „SOVROMTRANSPORT"**, în **„Document"**, Anul VI, 1 (23)/2004, p. 16-18

www.ziuaconstanta.ro

*** **Primul pescador „R.T. 38" a fost terminat de vrednicii muncitori de la S.R.T.,** în **„Cuget Liber"**, Anul V, nr. 620, 25 decembrie 1947, p. 3
*** **Războiul mondial şi navigaţia pe Dunăre**, în **„Revista Maritimă"**, Anul I, nr. 8-12, august-decembrie 1920, p. 19
ROTARU, JIPA, **Locul şi rolul consilierilor sovietici în comunizarea armatei române**, în **Omagiu istoricului Florin Constantiniu**, coordonator Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focşani, 2003, p. 618-630
SAFER, GHEORGHE D., **La a 40-a aniversare a Marii Revoluţii Socialiste din Octombrie**, în **Revista Transporturilor**, Anul IV, nr. 11, noiembrie 1957, p. 470
*** **Sarcini noi pe 1950**, în **Revista Marinei**, Anul IV, Nr. 1/ianuarie-februarie 1950, p. 9-10
*** **Sărbătoare la bordul motonavei „TRANSILVANIA"**, în **Marea Noastră**, Anul XIV, nr. 11-12/noiembrie-decembrie 1945, p. 154
*** **Sărbătoare la Grupul Navelor în Reparaţie**, în **Marina Nouă**, Anul IV, Nr. 106, miercuri, 21 ianuarie 1948
SĂVULESCU, EUGENIU, **A început o eră nouă**, în **Marina Nouă**, Anul IV, Nr. 103, sâmbătă, 3 ianuarie 1948, p.1
SĂVULESCU, EUGENIU, **Aspiraţiile României moderne şi politica noastră navală**, în **Marea Noastră**, Anul VII, nr. 2-3, februarie-martie 1938, p. 37
SĂVULESCU, EUGENIU, **La al 100-lea număr al gazetei „Marina Nouă"**, în **Marina Nouă**, Anul III, Nr. 100, sâmbătă, 20 decembrie 1947, p.1
*** **Soldaţii şi ofiţerii Marinei de Război mulţumesc Guvernului sovietic**, în **Cuget Liber**, Anul III, nr. 409, joi, 9 mai 1946, p. 1
STOENESCU, NICOLAE, **Revista Marinei şi Marina Democrată**, în **Revista Marinei**, Anul I, Nr. 1, noiembrie 1947, p. 18
ŞAHAN, EUGEN, **Anul 1947- reper în prăbuşirea economică a României**, în **Analele Sighet V**, **Anul 1947-Căderea Cortinei**, Comunicări prezentate la Simpozionul de la Sighetu Marmaţiei (20-22 iunie 1997), Fundaţia Academia Civică, 1997
ŞAHAN, EUGEN, **Aspecte din rezistenţa românească împotriva sovietizării în perioada martie 1944-1962**, în **Analele Sighet II**, **Instaurarea comunismului între rezistenţă şi opresiune**, Comunicări prezentate la Simpozionul de la Sighetu Marmaţiei (9-11 iunie 1995), Fundaţia Academia Civică, 1995
ŞANDRU, DUMITRU, **Abuzuri şi ingerinţe sovietice în aplicarea Convenţiei de armistiţiu din 12 septembrie 1944**, în **Istoria ca lectură a lumii**, Iaşi, 1944, p. 355–366
ŞANDRU, DUMITRU, BENDITER, J., SAIZU, I., **Contribuţii la cunoaşterea situaţiei economice a României în perioada dictaturii militaro-fasciste (6 septembrie 1940-23 august 1944)**, în **Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie „A.D. Xenopol"**, Iaşi, tom III/1966, Editura Academiei R.S.R., p. 116-117

www.ziuaconstanta.ro

ŞANDRU, DUMITRU, SAIZU, I., **Unele aspecte privind consecinţele economice ale prezenţei trupelor germane în România (1940-1944)**, în **Anuarul Institutului de Istorie şi Arheologie „A.D. Xenopol"**, Iaşi, tom IV/1967, Editura Academiei R.S.R., p. 142-143
*** **Şantierul Naval din Severin**, în **Marea Noastră**, Anul VII, nr. 2-3/1937, p. 110
*** **Şantierul Naval P.C.A. Giurgiu. Dezvoltare şi realizări**, în **Marea Noastră**, Anul XVIII, nr. 1-2, ianuarie-februarie 1948, p. 28
ŞPERLEA, FLORIN, **„Democratizarea" armatei române ca proces de politizare a acesteia**, în **Omagiu istoricului Florin Constantiniu**, coordonator Horia Dumitrescu, Editura Pallas, Focşani, 2003, p. 559-567
ŞPERLEA, FLORIN, **Politizarea armatei române. 1945-1947**, în **Arhiva**, Supliment de istorie al ziarului Cotidianul, V, nr. 6(49), vineri 28 iunie 1996, p.1-3
TEODORESCU, AURELIAN, prof. dr., **Insula Şerpilor între forţa dreptului şi dreptul forţei**, http://www.tomrad.ro/iserpi/
TEŞA, ION, **Insula Şerpilor. Consideraţii istorico-juridice**, în **„Anuarul Muzeului Marinei Române"**, tom IV/2001, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, Constanţa, 2002, p. 273.
TRONCOTĂ, CRISTIAN, **Procesul mişcării naţionale de rezistenţă**, în **Arhivele Totalitarismului**, nr. 3/1995, 4/1995, 1/1996, 4/1997, 2-3/1998
*** **Uniunea Sindicatelor Port-Transport a străbătut o rodnică etapă organizatorică**, în **Cuget Liber**, Anul V, 25 octombrie 1947, p. **4**

VI. LUCRĂRI SPECIALE

***Academia Navală „Mircea cel Bătrân". Tradiţii, prezent, perspective**, Editura Muntenia, Constanţa, 1997
ANECHITOAE, CONSTANTIN, **Principiul libertăţii mărilor**, Ediţia a 2-a, revăzută şi adăugită, Editura Bren, Bucureşti, 2004
ATANASIU, CARMEN, **Problema suveranităţii României la Dunăre şi „Navigaţia Fluvială Română" (1919-1945)**, f.e., Bucureşti, 2003
ATANASIU, CARMEN, COJOC, MARIANA, ATANASIU, ANDREEA, **Navigaţie şi...politică**, Editura Muntenia & Leda, Constanţa, 2001
BĂLĂNESCU, IOAN, **Puterea maritimă ca factor de civilizaţie şi de apărare naţională**, Atelierele Societăţii Anonime „Curierul Juridic", Bucureşti, 1940
BEJAN, MARIUS, **Liga Navală Română. Scurtă istoric. Partea I: 1927-1949**, Editura Modelism Internaţional, 1999
BOLINTINEANU, ALEXANDRU, **Marea teritorială. Studiu de drept internaţional**, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1960
BOTZAN, MARCU, **Dunărea românească-o cale către Uniunea Europeană (Zeu şi fluviu-Dunărea)**, Editura Academiei Române, Bucureşti, 1998

www.ziuaconstanta.ro

CÂRȚÂNĂ, I., SEFTIUC, I., **Dunărea în istoria poporului român**, Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1972
CHIRIȚĂ, MIHAI, Comandor (r), **Prizonier de război în Uniunea Sovietică**, broşură editată de Liga Navală Română-filiala Constanța, cu sprijinul Statului Major al Marinei Militare, Constanța, 1999
CIORBEA, VALENTIN, ATANASIU, CARMEN, **Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)**, Editura Fundaţiei „Andrei Şaguna", Constanța, 1995
CIORBEA, VALENTIN, **Istoricul Navelor Şcoală „MIRCEA". Vol. I-II**, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", Constanța, 1997, 1999
CIORBEA, VALENTIN, **Portul Constanța de la antichitate la mileniul III**, f.e., Constanța, 1994
CLOŞCĂ, IONEL, **Războiul naval şi legile lui**, Editura Militară, Bucureşti, 1991
CONSTANTINESCU, MARIN, comandor în retragere, **Activitatea Direcţiei Dunării Maritime. 1939-1954,** mss. dact., Biblioteca Institutului de Studii Sud-Est Europene Bucureşti
DAMIAN, ANCU, PĂUNESCU, EMIL, **Şantierul Naval Giurgiu. Cartea Centenarului. 1897-1997**, Editura „Tentant", Giurgiu, 1997
DOGARU, PETRE, **Insula Şerpilor în calea rechinilor**, Ediţia a II-a, necenzurată şi augmentată, Editura Saeculum I.O. & Editura Vestala, Bucureşti, 1996
DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, **Distrugerea elitei militare româneşti în timpul ocupaţiei sovietice în România. Vol. I (1944-1946)**, Academia Română-Institutul Naţional pentru Studiul Totalitarismului, Bucureşti, 2000
ERMEI, CRISTIAN, POPESCU, NICOLAE, POPESCU, MAXIMILIAN N., BARBĂLATĂ, STANCIU, DUMITRU-JEAN, ANTON, **Navigaţia Fluvială Română. O firmă pentru toată Dunărea**, Editura Porto-Franco, Galaţi, 1990
FLORESCU, G.G., **Navigaţia în Marea Neagră prin strâmtori şi pe Dunăre. Contribuţii la studiul dreptului riveranilor**, Editura Academiei R.S.R., Bucureşti, 1975
GIURESCU, DINU C., **Guvernarea Nicolae Rădescu**, Editura ALL, Bucureşti, 1996
GOGEANU, PAUL, **Strâmtorile Mării Negre de-a lungul istoriei**, Editura Politică, Bucureşti, 1966
GOGEANU, PAUL, **Dunărea în relaţiile internaţionale**, Editura Politică, Bucureşti, 1970
GRAUR, MARIANA, PETRE, GEORGE, **Monografia Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza"**, Constanța, 1995
IONESCU, ION, **Politica navală a României între anii 1919 şi 1941**, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002

www.ziuaconstanta.ro

IONESCU, ION, BORANDĂ, GEORGETA, MOŞNEAGU, MARIAN, **Noi contribuţii la istoria Marinei Militare Române**, Editura Muntenia & Leda, Constanţa, 2001
IORDACHE, CONSTANTIN, viceamiral, **Unele aspecte ale problematicii maritime şi fluviale româneşti**, Editura Ex Ponto, Constanţa, 2001
IORDACHE, CONSTANTIN, viceamiral, **Tactica navală**, Editura Ex-Ponto, Constanţa, 2002
IURAŞCU, GHEORGHE, HUHULESCU, EUGEN, ŢIGARET, ION, **Porturile dunărene maritime şi de pe căile navigabile interioare în sectorul românesc (navigaţie, transport, turism, istorie, cultură, ecologie)**, Trustul de Presă Cuget Liber, Constanţa, 2003
KOSLINSKI, NICOLAE, STĂNESCU, RAYMOND, **Marina Română în al doilea război mondial (1939–1945). Vol. III (1944-1945)** , Editura Modelism Internaţional, Bucureşti, 1998
MACELLARIU, HORIA, **În plin uragan. Amintirile mele**, Editura Sagittarius, Bucureşti, 1998
MARA, DORIN, **Marina Regală a României în cel de-al doilea război mondial**, Editura Economică, Bucureşti, 2000
*** **Marina Română în al doilea război mondial. Romanian Navy in World War II.** Coordonatori Jipa Rotaru şi Cristian Crăciunoiu, Editura Modelism, Bucureşti, 1996
MOCANU, GHEORGHE, **Strategia Mării Negre**, f.e., Bucureşti, 1943
*** **Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân". Trecut. Prezent. Perspective**, Editura Yacht Club Român, Bucureşti, 2002
MOŞNEAGU, MARIAN, **Ziua Marinei la români**, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, Constanţa, 2002
MUNTEANU, F.G., **Porturile noastre maritime**, Institutul de Arte Grafice „Ecoul", Galaţi, 1935
OLARU, VASILE, **Şantierul Naval Turnu Severin. Monografie**, f.e., 1958
*** **On Both Sides of the Iron Curtain. Acta of the International Conference On Both Sides of the Iron Curtain. 1945-1989** (Bucharest, May 9-10, 2000), Military Publishing House, Bucureşti, 2001
PĂDUREAN, DOMINUŢ, **Insula Şerpilor**, Editura „Muntenia", Constanţa, 2004
PETRE, GEORGE, BITOLEANU, ION, **Tradiţii navale româneşti**, Editura Militară, Bucureşti, 1991
POPOVICI, I.D., **Mărirea şi reorganizarea porturilor**, Stabiliment de Arte Grafice „Vremea" SAR, Galaţi, 1922
*** **Portul Constanţa. Ghid**, Intreprinderea Poligrafică „Arta Grafică", Bucureşti, 1972
*** **Puterea maritimă şi diplomaţia navală**, Editura Militară, Bucureşti, 1998
ROTARU, JIPA, DAMASCHIN, IOAN, **Glorie şi Dramă. Marina Regală Română. 1940-1945,** Editura „Ion Cristoiu", Bucureşti, 2000

www.ziuaconstanta.ro

SÂRBU, MARIAN, **Marina Română în primul război mondial. 1914-1918**, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", Constanța, 2002
SEMENESCU, M., **Dunărea, fluviu de mare importanță economică**, Colecția Societății pentru răspândirea științei și culturii, 1956
SURPAT, GHEORGHE, ALEXANDRESCU, ION, BULEI, ION, **România în anii socialismului. 1948-1978**, Editura Politică, București, 1980
*** **Șantierul Naval Brăila**, Oficiul de Documentare și Publicații Tehnice al Ministerului Industriei Construcțiilor de Mașini, București, 1967
*** **Șantierul Naval Galați pe treptele timpului. 80 de ani de existență. 1893-1973**, Galați, 1973
*** **Școala Militară de Maiștri a Marinei „Amiral Ioan Murgescu". Trepte în timp**, coordonator comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru, Editura Muntenia, Constanța, 1997
*** **Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu". Trepte în timp**, ediția a II-a adăugită și revizuită, Editura Ex Ponto, Constanța, 2002
ȘTEFAN, NICOLAE, **Problema porturilor maritime Galați, Brăila, Constanța. Nevoile Constanței**, 1936
VĂLEANU, OCTAV, IONESCU, IOAN N., **Dobrogea economică, politică și socială**, Tipografia comercială „Lucrătorii asociați", Constanța, 1923.

www.ziuaconstanta.ro

Născut la 29 iunie 1961, în comuna Boroaia, judeţul Suceava, căpitan-comandorul dr. Marian Moşneagu este absolvent al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza" (1980), Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân" (1984), Facultăţii de Istorie şi studiilor aprofundate în cadrul Universităţii „Ovidius" din Constanţa (1998, 1999) şi doctor în istorie la Universitatea din Craiova (2004).

În paralel cu o prestigioasă activitate publicistică, din anul 1998 activează în cadrul Muzeului Marinei Române, ca şef al Secţiei Istorie Navală (1998-2001) şi respectiv director (de la 27 iulie 2001).

Până în prezent a publicat *„Muzeul Marinei Române. 1969-1999"*, Editura Modelism, Bucureşti, 1999 (coautor); *„Noi contribuţii la istoria Marinei Militare Române"*, Editura „Muntenia & Leda", Constanţa, 2001 (coautor); *„Ziua Marinei la români"*, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, 2002; *„Cultul apelor la români"*, Editura Companiei Naţionale Administraţia Porturilor Maritime Constanţa, 2004; *„Odiseea navei-şcoală „CONSTANŢA"*, Editura Muntenia, Constanţa, 2004; *„Destine sub marele pavoaz. Amiralul Gheorghe Anghelescu"*, Editura „Muntenia", Constanţa, 2005 (coordonator).

www.ziuaconstanta.ro

ISBN: 973-7858-32-8