

STATUL MAJOR AL FORTELOR NAVALE
Școala de Aplicație a Forțelor Navale

**CONTRIBUȚIA MARINEI MILITARE
LA FĂURIREA
STATULUI NAȚIONAL ROMÂN MODERN**

*Lucrări prezentate în cadrul
Simpozionului științific organizat cu ocazia Zilei Naționale a României*

Coordonator
Comandor Vasile CHIRILĂ

Coperta
Aspirant Ionuț STATE

Tehnoredactor
Pcc Elena GÂDEI

Școala de Aplicație a Forțelor Navale

CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE	5
<i>Comandor Vasile CHIRILĂ</i>	
ACȚIUNILE NAVALE ALE ARMATEI ROMANE ÎN RĂZBOIUL DE INDEPENDENȚĂ	7
<i>Aspirant Marius-Ștefan ȘERBĂNESCU</i>	
PRINCIPALELE ACȚIUNI DE LUPTĂ ALE MARINEI ROMÂNE ÎN CAMPANIA DIN ANUL 1916	15
<i>Aspirant Marian PLĂCINTĂ</i>	
PARTICIPAREA MARINEI ROMÂNE LA ELIBERAREA BRAȚULUI CHILIA (1940-1941)	26
<i>Aspirant Vasile-Ioan BUGA</i>	
ACȚIUNILE DE LUPTĂ ALE MARINEI ROMÂNE ÎN CAMPANIA ANULUI 1941	44
<i>Aspirant Răzvan MOGA</i>	
ACȚIUNEA VEDETELOR TORPILOARE ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL	54
<i>Aspirant Georgian-Dorel MANEA</i>	
MARINA ROMÂNĂ ÎN CAMPANIILE DIN PERIOADA 1942-1944	62
<i>Aspirant Daniel MEILĂ</i>	
EVACUAREA DIN CRIMEEA – „OPERATIUNEA 60.000”	74
<i>Aspirant Ionuț-Alexandru STATE</i>	
MISIUNILE MARINEI ROMÂNE ÎN PERIOADA 23 AUGUST 1944-12 MAI 1945	84
<i>Aspirant Ionel-Daniel DRAGOMIR</i>	

Școala de Aplicație a Forțelor Navale

Cuvânt înainte

1 Decembrie – Ziua Națională a României este sărbătoarea de suflet a tuturor românilor, mărturia sacră a împlinirii vocației de libertate și de unitate a poporului nostru în spațiul european.

Marea Unire, înfăptuită în urmă cu 95 de ani, în granițele firești ale existenței noastre multimilenare, reprezintă momentul fundamental al istoriei moderne a României, rezultatul voinței și luptei românilor pentru realizarea unității naționale și statale.

Actul istoric din 1 Decembrie 1918, de la Alba Iulia, a consfințit locul românilor în rândul națiunilor progresiste ale lumii și a fost posibil prin concentrarea tuturor forțelor creatoare ale poporului român.

Idealul unirii a fost păstrat viu, ca o flacără veșnică în sufletul românilor de-a lungul veacurilor, iar momentul 1918 a reprezentat momentul istoric cardinal de conjugare a inteligenței politice, spiritului de sacrificiu și a conștiinței acțiunii hotărâte, puse în slujba poporului.

Armata a fost unul din pilonii pe care s-a construit edificiul național, iar sacrificiul ostașilor care și-au dat viața pe câmpurile de luptă ale Primului Război Mondial a fost răsplătit de izbânda realizării Marii Uniri, înfăptuită prin voința tuturor românilor.

Ostașii români au sprijinit cu credință cauza Marii Uniri. Toți cei care s-au aflat sub jurământul de credință, sub faldurile Drapelului Național și-au ales destinul de a fi permanent în slujba țării.

Istoria României s-a scris cu multe sacrificii, iar fiecare palmă de pământ a patriei a fost apărută cu onoare și demnitate de către Armata Română.

Noi, cei aflați sub Drapelul țării, prețuim și onorăm Ziua Națională, o păstrăm în suflet ca pe o icoană, cu credința că nu este misiune mai înălțătoare decât să-ți slujești țara și poporul din care te-ai născut.

De-a lungul veacurilor, armata și-a îndeplinit rolul de instituție fundamentală a statului român, participând cu toată ființa sa la împlinirea momentelor importante ale națiunii noastre și la realizarea intereselor naționale ale acesteia.

Militarii din Garnizoana Mangalia, de Ziua Națională a României, prezintă onorul cetățenilor Municipiului Mangalia și raportează că au forța, competența și determinarea de a-și îndeplini cu profesionalism misiunile, iar cetățenilor Municipiului Mangalia le mulțumesc pentru încrederea și sprijinul acordat.

De Ziua Națională a României, aducem un pios omagiu tuturor eroilor și dăm onorul camarazilor noștri căzuți la datorie departe de țară, în teatrele de operații.

Prețuim sacrificiul lor, cu deosebit respect și recunoștință.

Eroii noștri care și-au dat viața sub Drapel vor rămâne veșnic în inimile militarilor pentru excepționalul curaj și devotament de care au dat dovadă, când poporul și țara au avut nevoie.

Dumnezeu să binecuvânteze poporul român și Armata României și să odihnească în pace sufletele eroilor neamului nostru.

La mulți ani dragi români!
LA MULȚI ANI ROMÂNIA!

Comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale

Comandor Vasile CHIRILĂ

ACȚIUNILE NAVALE ALE ARMATEI ROMANE ÎN RĂZBOIUL DE INDEPENDENȚĂ

Aspirant Marius-Ștefan ȘERBĂNESCU

Prezența Marinei în structura organismului militar, armă aflată în plină afirmare, a contribuit la constituirea unei oștiri omogene, robuste și echilibrate din punct de vedere al organizării, instruirii, înzestrării și educării efectivelor.

Cele mai reprezentative nave, din flota României, care au participat la Războiul de Independență au fost cu siguranță acele nave pe care le știm cu toții și care au trecut prin ploi de foc pentru îndeplinirea misiunilor cu succes.

Una dintre faimoasele nave a fost șalupa *Rândunica*. Șalupa era prevăzută să fie armată cu torpile cu școndru.

Șalupa torpiloare *Rândunica* enumera caracteristici principale precum, lungimea acesteia care măsura 15 m, o lățime de trei m, pescajul acesteia fiind de 0,75 m, atingând o viteză de 7-8 Nd, deplasament nouă t. Avea un armament format din 1-2 instalații



pentru torpile cu școndru. Nava era propulsată de o mașină alternativă, care dezvolta o putere de 36 cai. Echipajul de pe *Rândunica* a înscris o pagină glorioasă în istoria Marinei Române în timpul războiului pentru cucerirea independenței de stat a României.

O a doua navă a flotei române care a participat la războiul de independență cu succes și în detrimentul flotei otomane a fost desigur canoniera *Fulgerul*.

Aceasta avea un deplasament de 90 t, lungimea de 25 m, lățimea de 4,8 m, pescajul de 1,30 m, puterea de tracțiune de 100 cai, viteza de 7Nd. Inițial nava a fost armată cu un tun de 90 mm, protejat de o turelă cuirasată. Mai târziu nava a fost dotată cu două mitraliere de 11,43 mm. Echipajul era format din 35 de marinari.

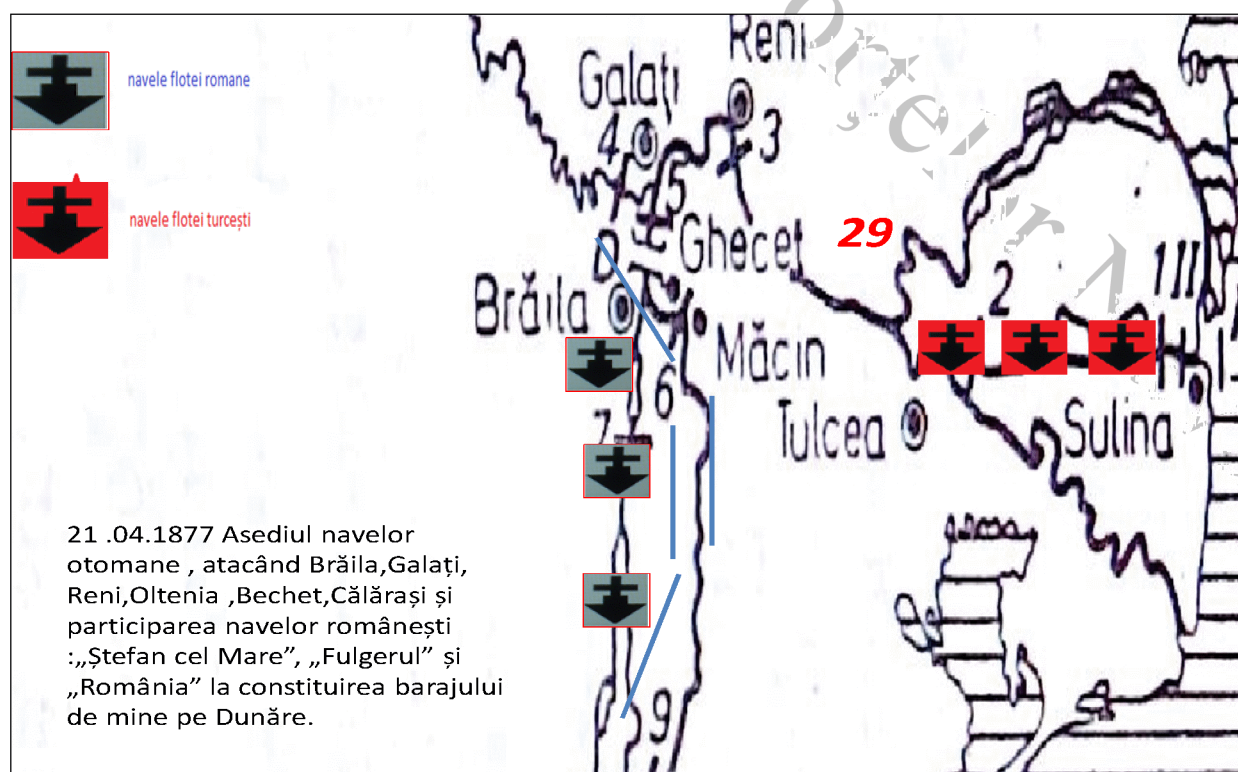
O altă navă cu tradiție din flota noastră, care de asemenea a participat la război a fost nava *Ștefan cel Mare*.

Nava *Ștefan cel Mare* a fost primul bastiment cu vapori a cărui pavilion a fluturat pe apele bătrânului Danubiu dincolo de frontiera românească. În timpul războiului pentru cucerirea independenței de stat a României nava *Ștefan cel Mare*, ca de astfel și alte vase, a fost atașată potrivit unei convenții, flotilei ruse de la Dunărea de Jos îndeplinind numeroase misiuni de transport trupe și materiale pe fluviu.

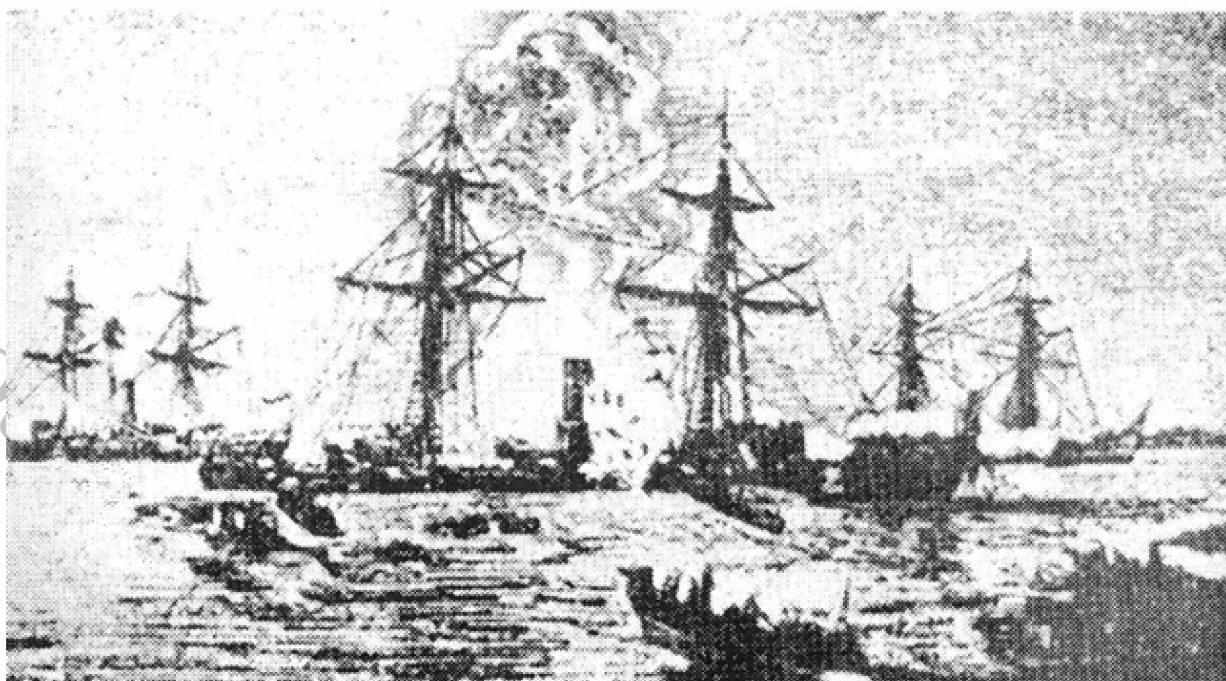
Anul 1866 a adus cu sine abdicarea domnitorului Alexandru Ioan Cuza și așezarea pe tronul României a principelui Carol I, în timpul căruia a fost adoptată o

nouă constituție, cu caracter liberal, și bineînțeles, o nouă legislație privitoare la apărarea țării. În această perioadă s-au depus eforturi pentru organizarea, înzestrarea și funcționarea Marinei Militare, în vederea asigurării controlului liniei Dunării.

Pentru aceasta a fost nevoie de achiziționarea unor noi nave, dotate cu echipament și tehnică modernă, care trebuiau conduse de cadre militare specializate, ceea ce a dus la înființarea, în anul 1872, a primei Școli Militare de Marină. Odată cu sporirea numărului de nave militare a devenit posibilă constituirea unor grupuri formate din mai multe unități și desfășurarea instrucției tactice în formație, executându-se marșuri, trageri de artilerie, exerciții de cooperare și sprijin a trupelor de uscat. Primul marș de instrucție făcut pe Dunărea de Jos și Marea Neagră, la care au participat navele *România*, *Ștefan cel Mare* și *Fulgerul*, s-a desfășurat între 11-27 octombrie 1875. În acest interval s-au executat trageri de la ancoră cu armamentul de artilerie asupra țintelor plutitoare și alte activități, în scopul deprinderii științei navigației, pregătirii timonierilor și tunarilor *Vidinului*, la Calafat, dotate cu piese de artilerie de 150, 120 și 87 mm. În Războiului de Independență din perioada 1877-1878 au participat nu numai forțele terestre, ci și cele navale. Românii, împreună cu trupele rusești, au luptat împotriva celei mai redutabile puteri, și anume Imperiul Otoman. În primăvara anului 1877, numeroase bastimente turcești au pătruns dinspre Marea Neagră pe Dunăre, ajungând până la Sulina, deplasându-se, apoi, spre Brăila și Măcin. Fiind conștient de superioritatea escadrei sale, amiralul turc Hobart Pașa a trecut la acțiuni ofensive, atacând localitățile Reni, Galați, Brăila, Oltenița, Călărași, începând cu data de 21 aprilie, iar la 27 aprilie, un monitor cuirasat a lovit cu artileria Galațiul, în momentul sosirii Marelui Duce Nicolae, comandantul șef al armatelor ruse din Balcani. Din acel moment, comandamentul rus a amplasat 10 baraje de mine la Reni, gura Prutului, gura Siretului și Ghecet care, în final, s-au dovedit eficiente, interzicând astfel manevra navelor otomane pe Dunăre.

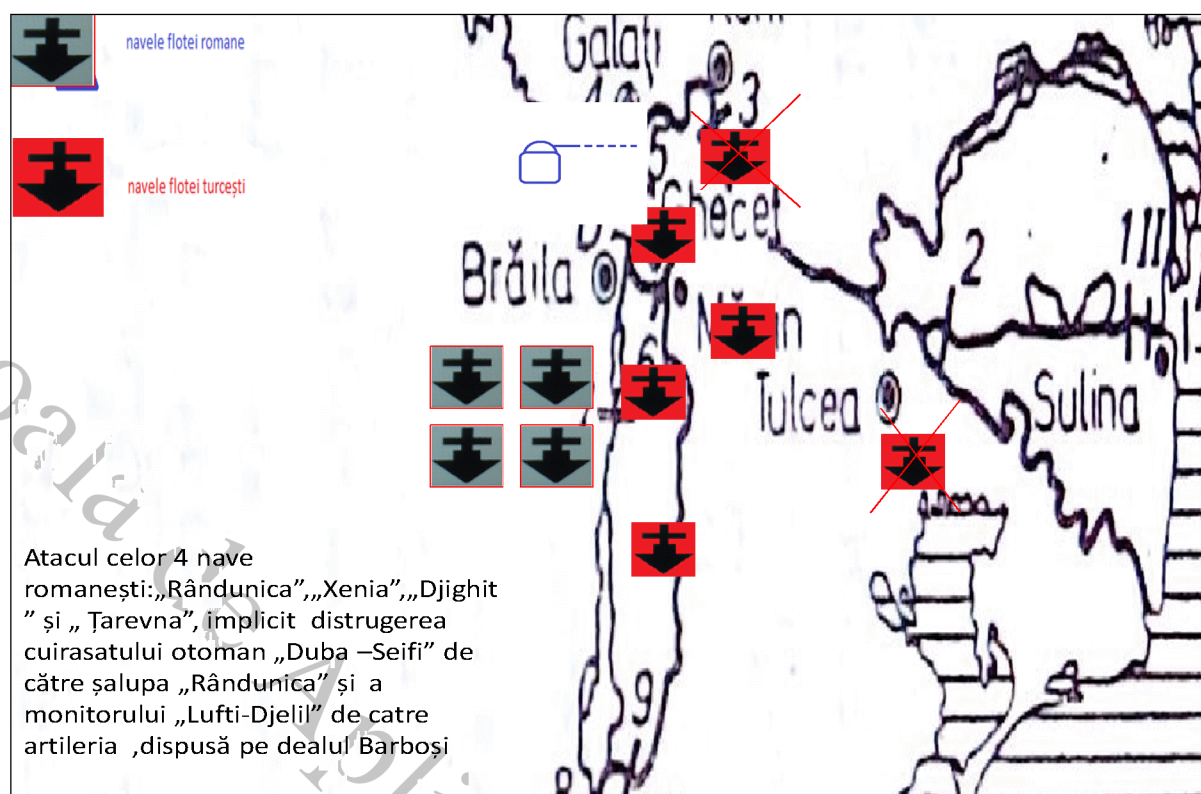


Pentru îndeplinirea misiunii de a distruge gruparea de nave inamice din canalul Măcin, cele patru nave (*România*, yachtul *Ștefan cel Mare*, canoniera *Fulgerul* și șalupe torpiloare *Rândunica*) au fost reamenajate și dotate cu tunuri de calibru 75-80 mm. Gruparea cea mai puternică de nave otomane era cea de pe canalul Măcin, care cuprindea canonierele cuirasate *Lufti-Djelil Duba Seifi* și *Fetul-Islam*, monitorul *Khitzber* și canonierele de lemn *Akia* și *Arkadi*. Puternica lor artilerie de bord bombarda neconținut localitățile de pe malul stâng, trupele care se grupau în vederea operației de traversare, navele care executau barajele de mine. La început aceste atacuri au fost respinse prin focul bateriilor instalate pe malul fluviului. Monitorul *Lufti-Djelil* a fost astfel scufundat prin trageri directe ale artileriei, dispusă pe dealul Barboși. Navele de război otomane, neputând fi distruse cu artileria terestră și, mai mult decât atât, profitând de creșterea apelor din timpul primăverii, se mișcau nestingherite pe canalul Măcin și apăreau des în apropierea Brăilei. Singura soluție de neutralizare a fost organizarea pe 26 mai, a unui atac de noapte, executat de către o formațiune româno-rusă formată din patru șalupe torpiloare: *Rândunica*, *Xenia*, *Djighit* și *Țarevna*, comandate de locotenenții Dubasov și Șestakov. Mica flotilă a pornit în noaptea de 13/25 spre 14/26 mai din portul Brăila și a intrat în perfectă liniște pe canalul Măcin. Barajul de mine instalat la intrare nu împiedica accesul navelor proprii întrucât acționarea acestuia era dirijată prin cablurile legate de bateriile de acumulatori aflate la mal. La pregătirea și realizarea acțiunii a participat și maiorul Ion Murgescu. În mijlocul canalului staționa canoniera cuirasată *Duba Seifi* – navă modernă, armată cu patru tunuri Krupp de 120 și 150 mm, având un echipaj de 132 de ofițeri și marinari. La stânga se afla ancorată nava *Chilingi-Ali* și puțin mai înainte, în apropiere de mal, se afla monitorul *Fetul-Islam*. Grupul de șalupe, manevrând în linie de șir dublă, s-a apropiat de obiectiv. Întinzându-se cu viteză redusă, navele au ajuns la circa 60-70 m de gruparea inamică, atunci marinarul de veghe de pe monitorul otoman *Hivzi Rahman* a cerut parola și, neprimind-o, a dat alarma. Șalupe *Rândunica* a declanșat atacul la ora 02:35. În acel moment, asupra navelor torpiloare s-a abătut o ploaie de gloanțe și obuze, dar micile șalupe, intrate în „unghiul mort”, nu mai puteau fi lovite de turci, așa că *Rândunica* s-a apropiat de colosul dezlănțuit și l-a izbit cu o torpilă, după care nava otomană s-a scufundat. După atac, maiorul Ion Murgescu s-a retras pentru a scăpa de gloanțele care cădeau și, astfel, navele atacatoare au ajuns la Brăila fără nicio pierdere. Cum pe brațul Macin se mai aflau nave otomane, românii au executat instalarea unor baraje de mine, imobilizând, în acest fel, toate bastimentele inamice până la terminarea războiului. Această misiune a fost realizată de șalupe torpiloare *Rândunica* și canoniera *Fulgerul*, la bordul căreia se afla, din nou, Ion Murgescu. În noaptea de 9 spre 10 iunie, militarii Corpului 14 din Armata Rusă au forțat fluviul pe la Reni, Galați, Brăila, iar navele românești au transportat, atât trupe, cât și bateriile Regimentului de artilerie Borodino; apoi, s-a început trecerea Dunării în sectorul Zimnicea-Siștov cu sprijinul artileriei românești de pe malul stâng, între Calafat și Turnu Măgurele. După forțarea Dunării, ofensiva trupelor ruse s-a desfășurat rapid pe direcția loviturii principale.



Atacul șalupei Rândunica la Macin – 1877

Imediat după alarmarea echipajelor otomane, asupra navelor care executau atacul s-a abătut o grindină de gloanțe și obuze, dar micile șalupe, intrate în unghiul mort de tragere al puternicei canoniere *Hivizi-Rahman*, nu mai puteau fi lovite cu artileria. Avântându-se eroic *Rândunica* s-a apropiat de colosul dezlănțuit și l-a izbit cu torpila din capul școndrului de la babord între centru și pupa, puțin înaintea etamboului. În momentul impactului s-a produs o puternică explozie, în corpul navei canonierei s-a deschis o spărtură verticală, atât de largă încât apa năvălea cu putere în compartimente. Jerbe de apă și sfărâmături de cuirasă smulse din corpul navei inamice se prăvăleau asupra șalupei, trântind unii peste alții oamenii din echipaj și rănind pe câțiva dintre ei. Un alt atac al navei *Xenia* a grăbit sfârșitul navei cuirasate otomane, care a fost înghițită de valuri. Navele s-au întors spre Brăila fără nici o pierdere



Fiind necesar să se afle cât de puternică era apărarea otomană între Timoc și Zimnicea, nava *Ada* a plecat din Turnu Severin spre sectoarele de fortare ale fluviului. De-a lungul acestui itinerar, asupra vaporului s-a declanșat un adevărat uragan de foc chiar după prima zi, 90 de proiectile lovind bordajul și suprastructura. Chiar răniți fiind, timonierul Constantin Anghel și pilotul Anton Cuglian au rămas la posturile lor, au acostat pe uscat, au astupat spărturile și chiar au pornit mai departe. După mai multe atacuri, nava *Ada* a parcurs 255 km ancorând în aval de Calafat, când a fost surprinsă de un monitor inamic. Atunci, echipajul a deschis valvulele de fund pentru ca nava să nu fie capturată de către inamic. În iunie-iulie, acțiunile militare au luat amploare pe malul drept al Dunării și în lungul fluviului. O serie de mari unități române au intervenit oportun în sprijinul Armatei Ruse, în condițiile creșterii presiunii otomane în zonele Plevna și Nicopole. Pentru început, în ziua de 26 iunie, bateriile de la Calafat au deschis focul, alături de întreaga artilerie de pe malul stâng, pentru a acoperi operația de fortare a fluviului de către unitățile ruse. Prima a intrat în luptă bateria Renașterea, încadrată cu servanți marinari, urmată apoi și de celelalte. Au fost bombardate cu violență cetatea Vidin – îndeosebi partea de nord –, navele din port și convoaiele de care și trupe ce părăseau orașul. Focul bateriilor de coastă de la Calafat, executat împotriva Vidinului, avea drept scop blocarea garnizoanei otomane din oraș. În același timp, sub protecția tirului neîntrerupt al tunurilor, 150 pontoane și 60 plute au coborât pe Olt, deplasându-se pe Dunăre, prin fața cetății Nicopole. După fortarea Dunării, ofensiva trupelor ruse s-a desfășurat rapid pe direcția loviturii principale. La 17 iulie, gruparea de forțe comandată de generalul Gurko a depășit pasul Șipca unde a angajat lupte grele. Cetatea Nicopole a căzut la 16 iulie, iar la 20 iulie s-a desfășurat prima bătălie de la Plevna. În Dobrogea, linia frontului ajunsese pe aliniamentul Cernavodă-Constanța. Pe Dunăre se duceau lupte între forțele navale

ruse și cele otomane, la Sulina și pe malul drept al fluviului. Puternice grupări de trupe otomane se aflau în dispozitiv la Vidin, Rahova, Rusciuc, Turtucaia și Silistra amenințând continuu liniile de comunicații ruse dintre baza de operații și front. Prima bătălie de la Plevna s-a soldat cu un insucces pentru Armata Rusă. Pentru a putea asigura forțe mai numeroase pe această direcție, s-a solicitat ajutorul oștirii române. La 28 iulie, primele elemente ale Diviziei 4 române, cu sprijinul navelor flotei, au început trecerea pe la Nicopole, acțiune care s-a încheiat la 5 august. Al doilea atac executat de trupele ruse asupra pozițiilor otomane din Plevna, la 30 iulie, a avut, însă, același rezultat; în consecință, Marele Duce Nicolae a adresat, la 31 iulie, domnitorului Carol, o telegramă prin care solicita sprijinul Armatei Române spre a evita o înfrângere drastică în vestul Balcanilor. Analizând situația precum și demersul oficial al părții aliate, guvernul român a început negocierile, în urma cărora oficialitățile ruse au recunoscut individualitatea oștirii române, independența sa organizatorică, calitatea de armată aliată cu comandament distinct.

Traversarea Dunării cu efective numeroase, în august 1877, realizarea și apărarea unui pod propriu – mijloc permanent de comunicații, aprovizionare cu muniții și alimente –, lupta împotriva navelor de război inamice, instalarea unor baraje de mine în sectorul a cărui apărare revenea Armatei Române, iată câteva misiuni care au solicitat intens marina și pe marinari. Era nevoie de nave de luptă, de diferite ambarcațiuni, de echipaje. Până în luna august, când Armata Română de operații a traversat Dunărea, conducerea oștirii a trecut la reorganizarea Corpului Flotei.

Din ordinul Marelui Cartier General, generalul Gheorghe Manu a luat legătura cu autoritățile militare țariste în vederea reintegrării navelor noastre în organica Marinei Române. Pentru executarea unor misiuni de sprijin au fost afectate flotei ambarcațiunile pichetelor dunărene. La începutul lunii august 1877, a încetat detașarea șalupei *Rândunica* pe lângă Armata Rusă. Vaporul *Jiul*, șalupa *Săgeata* și șalupa remorcher *Bucur* au fost închiriate sau oferite guvernului de către proprietarii lor. Numeroșii pescari din localitățile dunărene au pus bărcile lor la dispoziția Comandamentului Flotei.

Una dintre misiunile de mare răspundere pe care marina le-a dus la îndeplinire cu energie a fost sprijinirea acțiunilor de construire și apărare a podului de pontoane de la Siliștioara-Măgura, din apropiere de Corabia. O sarcină dificilă au avut șalupele-canoniere și șalupele-remorcher destinate transportului de materiale de poduri și protecției acestora de atacurile inamice. Șalupa remorcher *Bucur* a navigat, de pildă, între Turnu Severin și Giurgiu, trecând cu succes prin fața bateriilor otomane. În apropiere de Vidin, marinarii și infanteriștii români au demontat nava pusă pe uscat în întinsura ostrovului Canapa; ulterior, ea a fost transportată pe malul românesc, reasamblată și repusă pe apă. De asemenea, nava *Rândunica* a fost transportată de la Galați până pe Olt, tot pe uscat. Remorcherul *Bucur* și șalupa *Rândunica* au îndeplinit, apoi, misiuni în sprijinul infanteriei și geniștilor, în zona Siliștioara-Măgura. Misiunea de a studia posibilitățile de traversare a Dunării a revenit maiorului N. Dumitrescu-Maican, cunoscut pentru experiența și capacitatea sa profesională. În Raportul înaintat Ministerului de Război, comandantul Flotei formula observații și propuneri judicioase de care s-a ținut seama pentru adoptarea

cele mai adecvate soluții. Avându-se în vedere faptul că marina nu avea numărul necesar de nave pentru a proteja trecerea Dunării pe timp de zi, Marele Cartier General a hotărât ca traversarea Armatei de operații la sud de fluviu să se execute noaptea.

Proiectarea și realizarea podului au fost încredințate unei comisii condusă de colonelul Eraclie Arion. S-a hotărât ca executarea podului să se facă între localitățile Siliștioara, pe malul românesc, și Măgura, pe malul drept.

Acoperirea operației de forțare a fluviului și a lucrărilor de construire a podului a impus ca bateriile de coastă de la Calafat să execute, pe 24 august și 9 septembrie, un intens bombardament asupra pozițiilor otomane din cetatea Vidin. Sub protecția trupelor de avangardă, la 26 august a început realizarea podului de pontoane, lucrare la care și-au dat concursul pontonieri, geniști, dorobanți și marinari. Până la 31 august, ziua și noaptea, două nave au remorcat pontoanele până la locul de asamblare, au transportat și fixat ancorele pentru pontoane. Începând cu ziua de 1 septembrie, pe acest pod s-a desfășurat un măreț spectacol de mândrie națională: în acordurile marșurilor patriotice, sub drapelele de luptă desfășurate, în prezența unei mulțimi cu fețele transfigurate de bucurie și nădejde în victorie, trupele noastre au trecut spre locurile unor grele dar strălucite biruințe.

După încheierea acțiunii, podul a fost demontat, transportat și reasamblat, într-un timp record, în zona Turnu Măgurele-Nicopole, sub conducerea căpitanului inginer Ion Izvoranu, servind, până la sfârșitul anului 1877, pentru aprovizionarea Armatei Române de operații și a Armatei Ruse. Afluirea forțelor proprii spre noua cale transdunăreană și trecerea lor la sud de fluviu au fost conduse de comandantul portului Turnu Măgurele, maiorul Ion Murgescu, care deținea și funcția de comandant al podului. Odată cu venirea iernii, pontonierii și marinarii și-au concentrat eforturile spre a remedia grabnic defecțiunile provocate de furtunile și sloiurile de gheață care smulgeau ancorele, rupeau parâmele, dislocau și scufundau pontoanele. Chiar și după demontarea podului, legătura cu trupele din sudul Dunării a continuat să fie asigurată de navele *Rândunica* și *Bucur*, care au transportat noi efective, proviziile și munițiile necesare armatei, aducând în patrie ostașii răniți. În timp ce trupele din Armata Română de operații se angajaseră în cea de-a treia bătălie pentru Plevna (sfârșitul lunii august 1877), grupările inamice de la Rahova și Vidin continuau să reprezinte un real pericol, putând să lovească forțele aliate din spate și să acționeze pentru dezorganizarea comunicațiilor și bazelor lor de aprovizionare. Navele de război otomane aflate pe Dunăre, în sectorul de dispunere a Armatei Române, amplificau această primejdie, încât, în ultimele luni ale anului 1877 și la începutul anului 1878, acțiunile Marinei în cooperare cu alte arme au avut ca scop distrugerea sau anihilarea flotei inamice.

Dificultățile întâmpinate în construirea unui astfel de baraj au fost foarte mari, ținând cont de lipsa mijloacelor și a experienței tehnice necesare. O primă încercare de a procura mine din Anglia a dat greș, datele fixate pentru livrare fiind prea îndepărtate, iar firma constructoare neasumându-și răspunderea transportării materialului în România. În urma tratatelor purtate, comandamentul rus a pus la dispoziția Marinei Române un număr de 40 de mine, împreună cu cablurile și bateriile electrice necesare.

În concluzie, Războiul de Independență al României dintre anii 1877-1878, a fost un pas important al României spre unificarea deplină. România s-a folosit de lupta dintre Imperiul Otoman și Imperiul Rus pentru a-și declara independență față de cele două mari puteri și a deveni un stat unit așa cum noi toți românii ne-am dorit. Încă o dată s-a dovedit faptul că deși România nu a avut putere din punct de vedere al tehnicii și al navelor de anvergura Imperiului Otoman, dar în schimb a avut o strategie și o tactică foarte bine organizată, în așa fel încât am reușit să câștigăm Războiul de Independență. Asupra acestui lucru ar trebui să reflectăm și noi cei din ziua de astăzi și să realizăm că putem realiza multe lucruri cu ceea ce există în momentul de față în Flota Română.

PRINCIPALELE ACȚIUNI DE LUPȚĂ ALE MARINEI ROMÂNE ÎN CAMPANIA DIN ANUL 1916

Aspirant Marian PLĂCINTĂ

În perioada Primului Război Mondial, Marina Română a participat la luptele desfășurate pe Dunăre împotriva trupelor terestre și a unor acțiuni ale flotelor austro-ungare și germane. Susținând trupele române și ruse care au acționat pe uscat, marinarii români au apărat cu fermitate pământul și apele teritoriale românești. Marina Română a avut mari pierderi umane și materiale, dar a cunoscut și numeroase acțiuni victorioase. Astfel, prin eforturile și sacrificiile făcute, marinarii au contribuit, alături de întregul popor, la realizarea mărețului obiectiv de desăvârșire a unității statului național-român.

Marina în perioada neutralității României (1914-1916)

În anul 1914, când a izbucnit Primul Război Mondial, Marina Militară a României era compusă din Divizia de Mare, Divizia de Dunăre, Depozitele Generale și Arsenalul Marinei. Comandamentul Marinei era la Galați și îl avea comandant pe contraamiralul Eustațiu Sebastian. La București, Marina era reprezentată în Minister și la Marele Stat Major al Armatei de contraamiralul Bălescu Constantin, cu titlul de Director Superior al Marinei.

Divizia de Mare, cu sediul la Constanța, era slab dotată, și nu dispunea de forțe suficiente pentru apărarea litoralului Dobrogei și a comunicațiilor maritime. Ea se compunea din crucișătorul *Elisabeta*, navă veche ce nu mai prezenta valoare militară, fiind folosită pentru instruirea contingentelor de marinari, bricul *Mircea* și trei torpiloare clasa I *Smeul*, *Zborul* și *Năluca*, construite în anul 1888, dotate cu două tunuri calibrul 37 mm și două tuburi lans-torpilă, ele putând atinge o viteză maximă de 21 Nd.

Divizia de Dunăre se compunea din patru monitoare, opt vedete fluviale, câteva nave mici și un serviciu de mine și torpile. Divizia de Dunăre, Depozitele Generale și Arsenalul Marinei își avea sediul la Galați.

Dezlănțuirea Primului Război Mondial a determinat conducerea armatei să ia măsuri mai energice de înlăturare a unor lipsuri în organizarea și conducerea unităților, în pregătirea de luptă a echipajelor și mai ales în ceea ce privește dotarea materială. Începerea ostilităților a contribuit la închiderea granițelor și a îngreunat dotarea și aprovizionarea marinei. Distrugătoarele comandate în Italia în anul 1913, nu au mai putut fi aduse în țară. La fel s-a întâmplat și cu muniția comandată pentru nave. Datorită acestei situații, războiul mondial a găsit marina cu un număr mic de

mine, de torpile și de proiectile de artilerie. Cele patru nave de comerț românești rămase în apusul Europei: *București*, *Jiu*, *Bistrița* și *Dunărea*, au transportat în condiții grele materiale de război pentru armată, folosind o rută foarte lungă prin Oceanul Înghețat de Nord spre porturile rusești. La 11 octombrie 1916, nava *Bistrița* este scufundată de submarinul german U.43, iar pe 15 decembrie 1916, nava *Dunărea* este capturată de Marina Germană.

Pregătirile de război s-au intensificat în vara anului 1916, când Divizia de Dunăre a grăbit instalarea bateriilor de artilerie pe malul Dunării la Oltenița și în cele două ostroave de la Turtucaia. Au fost efectuate trageri de artilerie și lansări de torpile pe timp de zi și de noapte, ofițerii au luat contact cu trupele de uscat cu care aveau să coopereze. Comandantul Flotei de Operațiuni spunea, în timp ce conducea exercițiile de luptă, că „în special comandanții de vedete erau așa de bine pregătiți că se puteau compara cu cei mai îndrăzneți torpilor din lume... lansările ajunseseră la perfecțiune în staționare, din mers, de zi și de noapte”.

Organizarea marinei la intrarea României în război

În anul 1916, în momentul în care România a intrat în război de partea Antantei, Marina Militară a României avea următoarea organizare.

Serviciul Marinei din Marele Cartier General, în fruntea căruia se afla contraamiralul Bălescu Constantin.

Comandamentul Marinei, cu sediul la Galați. Comandant al marinei era contraamiralul Eustațiu Sebastian, iar șef de stat major era contraamiralul Spiridon Ion. Comandamentului îi erau subordonate direct:

- Serviciul Transporturilor;
- Apărarea Maritimă a Sectorului Sulina;
- Apărarea Podului de la Cernavodă-Fetești;
- Depozitele Generale de la Galați;
- Arsenalul Marinei;
- Șantierul Fernic;
- Corpul de Aviație.

Cu forțele de luptă aflate pe Dunăre au fost alcătuite două mari unități operative: Flota de Operațiuni și Apărările sub Apă.

Flota de Operațiuni avea comandant pe contraamiralul Negrescu Nicolae și șef de stat major pe căpitan comandorul Păun Constantin, iar în compunerea ei intrau:

- Escadra de Dunăre, formată din patru monitoare fluviale: *I.C. Brătianu*, *L. Catargiu*, *Al. Lahovari*, *M. Kogalniceanu*, dotate cu trei tunuri de 120 x 35 mm, două lansatoare de obuze de 120 x 10 mm, patru tunuri de calibru 47 mm și câte două mitraliere; opt vedete fluviale construite în anul 1906 dotate fiecare cu câte două tuburi lans-torpilor și câte o mitralieră de calibru 47 mm: *Mr Ene*, *Cpt Bogdan*, *Cpt Romano*, *Mr Giurescu*, *Mr Sonțu*, *Mr Gr. N. Ioan*, *Lt. Călinescu*, *Cpt Valter Mărăcineanu* și patru canoniere: *Grivița*, *Siretul*, *Oltul* și *Bistrița*;

- Grupul de port-mine, pontoane cu mine, șlepuri, dragă-mine (bărci, lotci);
- Convoiul de aprovizionare (șlepuri, remorchere, nave de servitudine);

- Spitalul naval: nava *Principele Carol*, un șlep și 10 șalupe;
- Șantierul naval mobil format din docuri plutitoare, remorchere și șleपुरi ateliere;

- Grupul de baterii Elisabeta, de pe malul stâng al Dunării: o baterie de 120 mm, o baterie de 75 mm, o secție cu patru turele de 53 mm.

Misiunea Flotei de operațiuni era de a completa pe apă dispozitivul de apărare a capului de pod de la Turtucaia și de a împiedica cu orice preț trecerea unei forțe navale inamice la vale de Turtucaia.

Apărarea sub Apă, a doua mare unitate operativă, era comandată de comandorul Niculescu Rizea și avea în component:

- Grupul port mine-dragă mine: pontonul port-mine, șalupele: *Rândunica*, *Poterașul*, *Santinela*, *Catina*, navele: *Ungheni* și *Călărași*, remorcherele *Maria*, *Gherdap* și *Brâncoveanu*, bărci și lotci;

- Grupul de artilerie de debarcare: Divizionul de baterii din Cârneciu, Secția Calimoc, Divizionul de baterii din Chioslugeanu;

- Grupul de torpiloare și stațiuni de lansare: torpiloarele *Sborul*, *Năluca* și stațiunile de lansare Turnu-Severin, Turtucaia și Sulina.

Misiunea Apărărilor sub Apă era de a contribui la apărarea pe apă a graniței, de la Turnu-Severin și până la Sulina, punând baraje de mine, interceptând trecerile navelor inamice prin atacuri cu torpile, asigurând navigația navelor proprii, dragarea barajelor și curățirea fluviului de mine.

Cele două mari unități, Flota de Operațiuni și Apărările sub Apă, erau deservite de un Detașament de Transport, compus din trei remorchere N.F.R., șalupe *Smârdan*, șase șleपुरi și două ceamuri. Efectivul total al marinei se ridica la 206 ofițeri și 4.817 militari.

Atacul executat prin surprindere asupra flotei austro-ungare

La 14/27 august 1916, ora 12 noaptea, s-a hotărât mobilizarea Armatei Române, România a declarând război Austro-Ungariei. La decretarea mobilizării, marinarii se aflau prezenți la unitățile lor. Echipajele, dornice de a vedea reîntregirea pământului strămoșesc, au primit cu bucurie vestea războiului împotriva Austro-Ungariei. Într-o telegramă trimisă conducerii statului se spunea: „*Uniți într-un suflet, de la amiral la simplu marinăr, vom lupta pe viață și pe moarte în contra inamicilor noștri*”.

Planul comandantului român era ca la o jumătate de oră de la declararea războiului contra Austro-Ungariei, Armata Română să treacă Carpați, iar flota română să atace flota austro-ungară de pe Dunăre. Majoritatea navelor austro-ungare – cinci monitoare și patru vedete – printre care se aflau și cele mai puternice nave de pe Dunăre, monitoarele *Bodrog*, *Koros* și *Szamos* și vedetele *Wels* și *Barsch*, se aflau la ancoră în portul bulgar Rusciuk. Atacul împotriva lor trebuia dat prin surprindere, iar pentru a nu da de bănuț inamicului, care supraveghea Flota de Operațiuni română, concentrată la Turtucaia, misiunea a fost încredințată Apărărilor sub Apă, ca să execute atacul cu torpile lansate de către șalupe. Comandantul Apărărilor sub Apă a

ales șalupea *Rândunica*, cea care scufundase un monitor turc în anul 1877 și două șalupe ale Serviciului Hidraulic, *Catina* și *Bujorăscu*, ele fiind dotate cu o instalații lans-torpile în secret. Comandanți pe aceste trei șalupe au fost numiți trei ofițeri sosiți de la Marele Cartier General: căpitan. Negulescu Aureliu, căpitan Bărbulescu Petre și căpitan Gheorghiu Alexandru. În seara zilei de 14 august, cei trei comandanți au primit ordinul: „Grupul de șalupe torpiloare va merge în linie de șir până în dreptul monitoarelor și aci prin o întoarcere, toți deodată la babord, vor porni la atac în linie de relevment, fiecare șalupă cu o țintă aparte. Lansarea se va face între 300-400 m după care va întoarce la tribord îndreptându-se spre mal”.

La ora 21:30, cele trei șalupe s-au apropiat cu motoarele reduse la minim de baza inamică de la Rusciuk și au lansat cinci torpile și câteva mine de curent. Înșirate la cheu, în port, se profilau monitoarele austro-ungare, cu țeștile de tun îndreptate spre Dunăre. Pe navele austro-ungare a fost dată alarma, iar un foc nimicitor de artilerie a fost îndreptat spre larg, unde s-a identificat o șalupă derobând. Cu toate că micile echipaje s-au purtat admirabil, atacul nu a avut rezultatele maxime scontate. A fost scufundată numai o navă de transport inamică, cu materiale și s-au produs stricăciuni danei și instalațiilor portuare. Marele Cartier General inamic anunța în presă că: „La 27 august, ora 09:30 seara, românii au aruncat în aer, cu ajutorul unei torpile în portul Rusciuk, unde era ancorat grosul flotei, un șlep încărcat cu material inflamabil, care se afla la mică distanță înaintea vasului comandant. Un ceas după aceea, comandorul Lucich avea în mâini știrea despre declararea războiului”. Deși șalupele românești nu au reușit să scufunde nici un monitor inamic, flota austro-ungară a fost obligată să se retragă pe canalul Persina, la o distanță de peste 130 km depărtare de Turtucaia, unde acționau forțele sale de uscat. Totodată, comandantul Flotei de Dunăre Austro-Ungaro-Germane, a ordonat completarea barajului de mine lansat înainte de declanșarea ostilităților în apropiere de Lelechiu, care era protejat de trei grupuri de tunuri de 105 mm, precum și completarea acestuia cu un alt baraj în aval de Insula Batiu (km 523), în eventualitatea insuficienței primului. A fost instalat un remorcher între Lelechiu și malul bulgăresc, cu ordin să se retragă în momentul apariției flotei române și în cooperare cu departamentul de mine să instaleze trei linii de mine electromagnetice, cu baterii exterioare. Ca o altă măsură, pentru a se asigura apărarea împotriva minelor de curent lansate de români, a fost închisă intrarea de est în Canalul Persina, cu o baricadă din grinzi de lemn.

În pofida unor neajunsuri în concepție și în execuție, atacul Flotei Austro-Ungare de la Rusciuk de către marinarii români a reprezentat o acțiune temerară, executată prin surprindere. Ea a avut ca urmare refugiul flotei inamice la adăpostul Ostrovului Persina, la 100 km de frontieră și la 30 km de malul românesc, într-un adăpost sigur, de unde nu a mai ieșit niciodată să se angajeze în luptă cu Flotila Română, operațiunea având mai mult un efect moral asupra inamicului.

Acțiunile flotei la Turtucaia

O altă misiune importantă pe care Marina Militară a îndeplinit-o în campania anului 1916, a fost Sprijinul Capului de pod Turtucaia. În organizarea apărării

teritoriului României, Turtucaia a fost concepută ca un cap de pod, mai bine zis, o fortificație stabilită înaintea unui pod. În mod firesc, conform normelor operative, ar fi trebuit, ca imediat după declanșarea ostilităților să se construiască un pod de vase peste Dunăre, care să lege Turtucaia de Oltenița și să sprijine o eventuală ofensivă împotriva Bulgariei, acțiune planificată de altfel în faza a doua a operațiilor de pe frontul de sud. Acest lucru nu a fost însă prevăzut în Planurile de Campanie ale Marelui Stat Major. Acesta a argumentat această carență prin prisma faptului că, o acțiune de montare a unui pod la Turtucaia ar fi implicat mai multe inconveniente: el s-ar fi găsit în bătaia artileriei inamice și ar fi îngreunat manevra navelor proprii. Aceste considerente au făcut ca Turtucaia să conteze doar în acțiunile defensive.

În anul 1916, sistemul de apărare a capului de pod Turtucaia a fost împărțită în cinci sectoare, iar responsabilitatea conducerii Sectorului IV, Dunărea, îi revenea comandantului Flotei de Operațiuni, contraamiralul Nicolae Negrescu.

La 19 august 1916, ora 10:30, la o jumătate de oră după declarația de război a Bulgariei împotriva României, Armata Germano-Bulgară, condusă de mareșalul Mackensen, declanșează o puternică ofensivă în Dobrogea. Profitând de superioritatea numerică și tehnică, mareșalul Mackensen și-a îndreptat succesiv loviturile asupra celor trei divizii românești, izolate la Turtucaia, Silistra și pe frontiera Dobrogei.

În seara zilei de 20 august, Flota de Operațiuni ocupă poziții de luptă pe Ostrovul Calimoc și la Ostrovul Cusui pentru a nu da posibilitate inamicului să înainteze pe la capetele de pod. În dimineața zilei de 21 august, inamicul dezlănțuie un foc nimicitor de artilerie asupra sectorului I al apărării române pe dealurile Nord Senovo și Siahlar. Bateriile de 120 mm și 75 mm St. Chamond, împreună cu artileria de la bordul monitoarelor *Alexandru Lahovari* și *Mihail Kogălniceanu*, au executat un foc hotărât, reușind să oprească înaintarea infanteriei inamice. În Sectorul al IV-lea Dunărea, vedetele nr. 3 și nr. 4, *Cpt. Romano* și *Mr. Giurăscu* au fost trimise spre frontieră pentru a sprijini apărarea Sectorului I și a împiedica întoarcerea Capului de Pod sau instalarea de baterii bulgare. La ora 13:00, monitoarele Diviziunii I, *I.C. Brătianu* și *Lascăr Catargiu*, au ocupat o poziție de luptă la km 438, pentru a sprijini acțiunea vedetelor nr. 3 și nr. 4, precum și flancul stâng al Sectorului I Staroselo.

Comandorul Nicolae Negru, scria în raportul său despre acțiunea din 21 august ca „Monitorul „Brătianu” iese la deal de estacadă, ia poziție în apropiere de malul stâng, pentru a trage asupra bateriei inamice așezată în apropierea satului Turksmil, care arunca un foc viu asupra înălțimilor de la Staresolo. Monitorul bate acea baterie de la distanța de șapte Km. Bateria încetează focul. Spre amiază sosește „Catargiu”. Execută trageri asupra unor convoaie inamice la marginea unei porumbiști. Trage cu obuze-mină asupra convoiului din spate și cu șrapnele asupra trupelor. Observatorii de la Calimoc dirijau tragerea”.

Luptele continuă cu intensitate pe 22 august. Flota de Operațiuni acționează împotriva unei coloane inamice ce înainta de-a lungul Dunării de la Turksmil spre Calimoc. În după amiaza aceleiași zile, trupele germane-bulgare încep înaintarea în sectorul Staroselo. Tragerile inamice erau dirijate de un balon înălțat în spatele frontului la 15 km pe șoseaua Turtucaia-Razgrad. În seara zilei de 22 august, Flota de Operațiuni a primit ordinul, ca împreună cu artileria de coastă, să distrugă artileria inamică ce s-ar instala pe înălțimile de la Cusui și Staroselo.

În dimineața zilei de 23 august inamicul execută o serie de trageri violente asupra frontului român cu tunurile de artilerie instalate peste noapte la Siahlar și Staroselo. Susținute de focul de artilerie, își reiau atacurile pe întregul front și infanteria inamică.

Pentru protejarea trupelor ce se retrăgeau din sectorul I, la ora 12:40, Comandantul Flotei a trimis Diviziunea a II-a de monitoare să susțină frontul de vest și să oprească înaintarea inamicului pe lângă Dunăre. Monitoarele *Alexandru Lahovari* și *Mihail Kogălniceanu* au luat poziție de tragere și au deschis focul asupra bateriilor din zona Staroselo, reducând-o la tăcere, apoi, tirul a fost îndreptat asupra infanteriei inamice. Cu toate acestea, datorită presiunii inamicului, satul Calimoc a fost ocupat.

Pentru a veni în sprijinul trupelor române, comandantul Diviziunii 2 monitoare, comandorul Vasile Toescu a debarcat un detașament de 50 militari cu două mitraliere în ajutorul trupelor de uscat. Aceștia, susținuți de pe Dunăre de monitoare, au reușit să oprească pentru moment ofensiva inamică pe direcția Calimoc.

La 24 august, Comandantul Capului de Pod, generalul Teodorescu, primește ordin categoric de la Marele Cartier General de a rezista până la ultimul om. Drept urmare, el hotărăște să regrupeze unitățile în cursul nopții și să constituie un grup de manevră la est de Turtucaia, cu care să atace flancul drept al inamicului și ulterior să facă legătura cu Divizia 9 Infanterie care urma să vină în ajutor de la Silistra. Această acțiune nu s-a mai realizat însă. Sub presiunea focului violent al inamicului deschis la ora 04:30, și a puternicei ofensive inamice, trupele române au fost silit să se retragă. Ultimul ordin dat de general a fost ca fiecare pe cât permite situația să se retragă spre Silistra, pe sub dealul Cusui, sub protecția flotei.

În aceste momente critice Escadra Română era concentrată în aval de Ostrovul Cusui (km 420). Diviziunea a II-a Monitoare a fost rechemată la Turtucaia, comandantul Flotei Române hotărând să sprijine aripile capului de pod. Monitoarele *Brătianu* și *Catargiu* însoțite de vedetele Diviziei I, au deschis focul asupra infanteriei inamice care înainta pe coama de sud a dealului Cusui. Tragerile au fost executate prin ochire directă, cu artileria de toate calibrele, curățându-se terenul de

lanțurile de trăgători inamici. Monitoarele *Lahovari* și *Kogălniceanu* executau, la rândul lor, trageri cu obuze și cu șrapnele asupra inamicului ce urmărea trupele române care coborau creasta dealului Turtucaia.

Barând înaintarea inamicului, navele Flotei de Operațiuni au intensificat tragerile, având ca obiectiv principal bateriile inamice instalate pe creste.

Datorită unei informații eronate și neverificate primite la Diviziunea a II-a Monitoare, conform căreia seoseau în zonă trupele Diviziei 9 Infanterie, navele au încetat focul. De această situație profita inamicul, care a instalat cuiburi de mitraliere de-a lungul văii Cusui, barând retragerea trupelor române. Pentru a se remedia starea gravă creată, comandantul Flotei dă ordin ca vedetele *Grigore Ioan* și *Cpt. Romano* să fie trimise pe canal după Ostrovul Cusui, pentru a atrage tirul mitralierelor asupra lor și pentru a distruge cuiburile de mitraliere inamice ce împiedicau retragerea trupelor. Misiunea vedetelor a fost una foarte dificilă deoarece apele erau foarte mici, iar navele se puteau împotmoli. Cu toate acestea ea a fost îndeplinită cu succes. Vedetele au bătut malul în lung cu focul tunurilor și al mitralierelor de la bord nimicind cuiburile de foc inamice.

În timp ce ieșea din canal, cu misiunea îndeplinită, vedeta *Grigore Ioan* a atins fundul, punându-se pe uscat. O ploaie de lovituri s-anăpustit asupra ei ciuruindu-i bordul. Au pierit toți ofițerii navei și jumătate din echipaj. Cu sprijinul vedetei *Cpt. Romano*, venită în ajutor, nava a fost salvată de Sg. Ion Niță, care a reușit să o aducă pe malul românesc.

La ora 13:45, Flota de Operațiuni a primit ordin să se retragă la Silistra. După evenimentele petrecute la Turtucaia, luându-se în considerare presiunea efectuată de inamic asupra pozițiilor românești de la Sinistra, s-a decis evacuarea orașului.

În ziua de 26 august, Flota de Operațiuni a primit ordin să protejeze retragerea Diviziei 9 Infanterie din Silistra. Divizia de monitoare a părăsit portul la ora 07:00, ocupând o poziție în amonte de pod, în timp ce navele Grupului port mine, dragă mine și stăvilare, însoțite de vedetele nr. 3 și nr. 8, susținute de Monitorul *Alexandru Lahovari* au lansat un baraj de 32 mine pe două rânduri, la Persina la km 382.

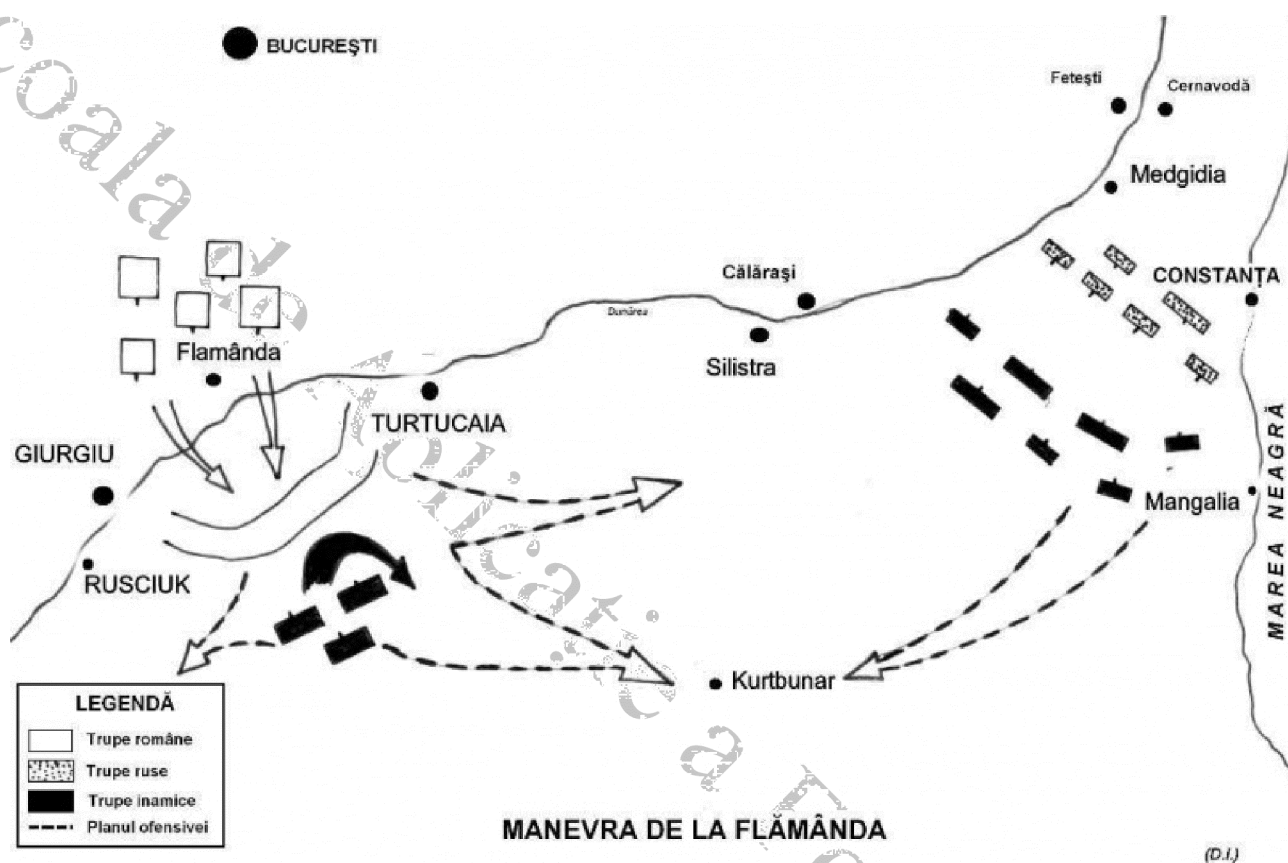
În condițiile în care Marele Cartier General Român prevedea pierderea Dobrogei și implicit ieșirea la mare, primul ministru I.C. Brătianu a solicitat regelui convocarea unui Consiliu de Război, pentru a analiza situația grea în care se afla Armata Română. Acest consiliu a avut loc la data de 2 septembrie la Periș, și s-a stabilit oprirea ofensivei din Transilvania pe aliniamentul atins și nimicirea grupării inamice de pe frontul de sud. Astfel s-a decis constituirea Grupului de Armate de Sud, sub comanda generalului Averescu.

Acțiunea marinei în trecerea de la Flămânda

În scopul restabilirii situației pe frontal de Sud, Comandamentul Român a hotărât să execute o trecere a Dunării pe la Flămânda, pentru a cădea în spatele trupelor germane, bulgare și turcești, conduse de Mareșalul Mackensen. Operația trebuia executată cu șase divizii comandate de generalul Averescu și combinată cu o

ofensiva generală a trupelor rusești, române și sârbești din Dobrogea. Ea a fost fixată între 17 și 23 septembrie 1916.

Marele Cartier General a luat hotărârea ca din partea marinei să participe la această operațiune Apărările sub Apă, comandată de comandorul Niculescu Rizea. În acest scop, printr-un ordin special, comandorul Niculescu a fost numit „atașat tehnic” pe lângă generalul Averescu.



Comandamentul Apărărilor sub Apă a depus eforturi deosebite pentru a îndeplini în bune condiții atribuțiunile ce-i reveneau în Operațiunea de la Flămânda. Nu avea însă forțe suficiente, el solicitând ajutor de la uscat. Pentru blocarea și distrugerea flotei inamice în canalul Persina, unde își stabilise baza după retragerea de la Rusciuk, Comandamentul Corpului VI Armată a pus la dispoziția Diviziei 18: o baterie de 105 mm, o secție de 120 mm, o secție de obuziere de 210 mm, o baterie de obuziere grele de 150 mm, două baterii de 87 mm, o baterie de 78 mm, o baterie de 57 mm, un batalion de infanterie, un proiector, un balon, două aeroplane și compania de poduri ușoare. Cu aceste forțe a fost constituit Detașamentul Fântânele, care a primit misiunea de a bombarda și distruge navele inamice, cu artileria grea, împiedicând-o în același timp de a ieși din canal.

Conform indicațiilor primite de la ofițerii de marină, bateria de 105 mm și o secție de obuziere de 150 mm a fost instalată la movila Poroii (sud-est de Fântânele) iar secția a doua de obuziere de 150 mm a fost instalată pe malul Dunării, la sud de Insula Baciului din Balta Suhaia. Ieșirea de est a canalului a fost acoperită de două baterii de 87 mm instalate la sud de localitatea Cioara. Locul cel mai potrivit pentru împiedicarea ieșirii flotei inamice era Insula Cinghineaua din fața ieșirii în aval din

Canalul Persina. Aici au fost instalate două tunuri de 78 mm, o baterie de 57 mm, un post de lansat mine și unul de semnalizare.

În scopul blocării complete a Dunării s-a mărit numărul barajelor de mine de curent și al stațiilor lans-torpilor între Zimnicea și Giurgiu, pregătindu-se să lanseze torpile în caz de trecere a monitoarelor austro-ungare. La punctual cel mai dificil pentru navigație – la km 11 aval de locul unde trebuia instalat podul de la Flămânda – au fost scufundate șleपुरi în traversul canalului Tabanu pentru a împiedica navigația. În afară de măsurile luate pentru paza trecerii peste fluviu, marinarii au contribuit și la construcția podului de la Flămânda.

Lucrările la pod au fost întrerupte de aviația germană, care a bombardat trupele și podul, rănind și omorând mai mulți soldați și ofițeri. Două vedete și două monitoare inamice, profitând de întuneric și de ceață, de ploaie și de vânt, au pătruns prin sistemul de baraje organizat de Apărările sub Apă și s-au apropiat de Flămânda. Podul a fost mitraliat de vedetele *Vizo* și *Barsch*. Monitoarele *Bodrog* și *Temeș*, neputându-se apropia din cauza barajului de la Tabanul, au deschis focul de la distanță, schimbând mereu poziția. După un aprig schimb de proiectile cu artileria română, ele au fost nevoite să se retragă. Apoi alte două monitoare s-au apropiat la trei km de pod și au bombardat violent. Bateriile române au intensificat tragerile, obligându-le și pe acestea să se retragă. Monitorul *Boldrog* a fost lovit de cinci ori în plin, iar *Koros* de 12 ori.

Alte monitoare austro-ungare, *Szamos* și *Leitha*, urmate la mica distanță de *Temeș* și *Enns*, părăsesc Canalul Persina, plecând spre Flămânda. Bateriile românești de la Cinghineaua le bombardează însă nu le poate opri și în cursul nopții acestea ajung la Lelechiu. Nu se pot însă apropia de pod datorită artileriei românești.

Deși au existat astfel de greutăți, podul apărat de marinari și de artileriști a continuat să funcționeze. Au trecut la sud de Dunăre trupele Diviziilor 10 și 21 și ale Brigăzii 34 Infanterie.

Între timp, situația a devenit gravă pe frontul de nord din Transilvania. Comandamentul Român luase de aici unele unități pentru operațiunea de la Flămânda, slăbind frontul și dând posibilitatea Armatei a IX-a Germane să înfrângă trupele române și să treacă la ofensivă. În această situație Înaltul Comandament Român a fost silit să renunțe la Operațiunea Flămânda, unde nu se realizase decât un mic succes, și să aducă din nou forțele principale în Transilvania.

Marinarii și pontonierii români au retras pe ambarcațiuni trupele din capul de pod și au demontat podul de la Flămânda. Acum are loc o luptă sângeroasă între micul detașament de 238 marinari, artileriști și infanteriști de pe Ostrovul Cinghineaua, și forțele flotei austro-ungare, care au venit să cucerească ostrovul.

După o rezistență eroică, detașamentul român, copleșit de forțele superioare a cedat, majoritatea soldaților căzând morți, răniți sau prizonieri. A fost și cazul sublocotenentului de marină Izvoranu, care pentru a nu cădea prizonier, încercând să treacă Dunărea înot, a fost lovit de tirul mitralierelor inamice. Astfel s-a încheiat acțiunea marinarii române în Operațiunea de la Flămânda. Înfruntând un inamic superior, ca număr de luptători și ca tehnică de luptă, numeroși marinari au căzut la datorie, alături de eroii trupelor terestre.

Concluziile Campaniei din anul 1916

Campania din anul 1916 s-a încheiat cu rezultate dureroase pentru România. Aproape 2/3 din teritoriul său național, Oltenia, Muntenia și Dobrogea, au fost ocupate de dușman. În condiții cu totul inegale, cu muniție insuficientă și cu puține materiale de război, Marina Română a acționat prompt și cu hotărâre, îndeplinind multiple misiuni de luptă, independent s-au în cooperare cu trupele de uscat. Marinarii au făcut numeroase sacrificii pentru apărarea fluviului, de la Turnu-Severin și până la gurile Dunării. Ei au luptat cu vitejie și nestăvilit spirit de sacrificiu, călăuziți de ideea exprimată în timpul retragerii, „*la caz de nevoie, să murim apărând pământul românesc*”.

PARTICIPAREA MARINEI ROMÂNE LA ELIBERAREA BRAȚULUI CHILIA (1940-1941)

Aspirant Vasile-Ioan BUGA

Flota sovietică de Dunăre

Imperiul țarist, ca și continuatorul său, cel sovietic, nu a renunțat niciodată la țelurile sale expansioniste. Cu atât mai puțin în anul 1941, când era gata să și le realizeze. De pe vremea țarilor, conform testamentului lui Petru cel Mare, o axă esențială de expansiune o reprezenta direcția spre Constantinopol și controlul strâmtorilor Bosfor și Dardanele ce legau Marea Neagră de Marea Mediterană, cheia spre mările calde. Iar un punct crucial a fost în 1940-1941.

De trei sute de ani, rușii tot au năzuit spre gurile Dunării, de aici încolo deschizându-li-se calea spre strâmtorile Bosfor și Dardanele, cheia spre Marea Mediterană. Pentru asta au dus nenumărate războaie cu turcii, unele chiar pe teritoriul nostru, pentru asta au sacrificat energie și vieți de ruși înrolați în armată. Acesta a fost scopul raptului din anul 1878, dar și mobilul ascuns din anul 1916, iar mai apoi din anul 1940, când au reușit din nou să ajungă la brațul Chilia al Dunării. Iar în anul 1941 plănuiau mult mai mult, era deja țelul suprem.

În 26 iunie 1940 rușii au ocupat Basarabia, ajungând la Dunăre. După anexarea Basarabiei, frontiera sovieto-română a ajuns pe Prut și pe brațul Chilia al Dunării. Practic, URSS a ajuns riverană la Dunăre.



Iunie 1940.

Planul sovietic de atac al U.R.S.S. împotriva României

Raportul de forțe în Delta Dunării în iunie 1941

Forța navală română fluvială la 22 iunie 1941 se prezenta după cum urmează.

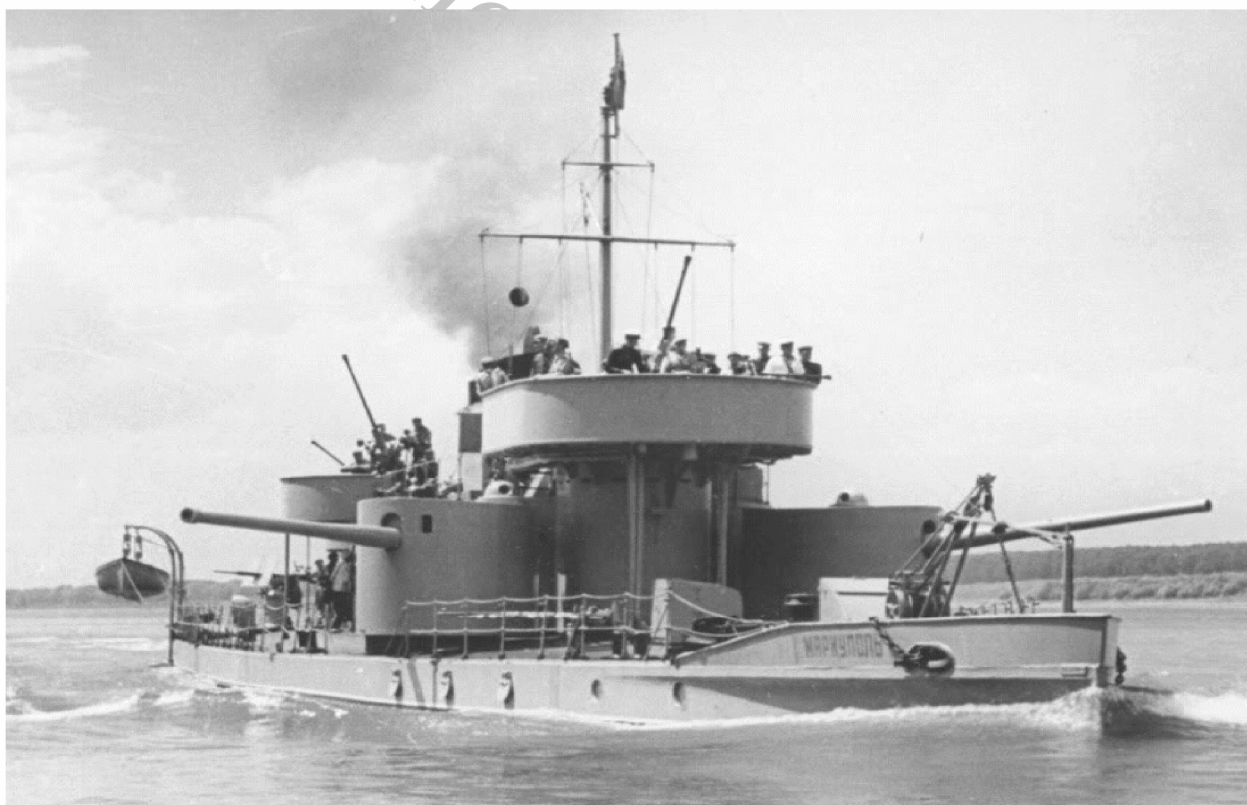
Gruparea navală Galați: 5 monitoare: *Ardeal*, *Basarabia* (indisponibil, aflat în șantier pentru montare de armament nou), *Bucovina*, *Ion C. Brătianu* și *Alexandru Lahovary*; două vedete de siguranță *V2* și *V4* (1907, 49 t, 18 Nd, un tun naval 47 mm, un tun 20 mm a.a.), o navă de comandament: *Maican*.

Gruparea tactică Tulcea: două monitoare, *Lascăr Catargiu* și *Mihail Kogălniceanu*; două vedete de siguranță, *V1* și *V3* (caracteristici idem ca la *V2* și *V4*); două vedete blindate, *V5* și *V6*; o navă comandament: *Avram Iancu*.

Caracteristici:

- monitoarele *Lascăr Catargiu*, *Ion Brătianu*, *Alexandru Lahovary*, *Mihail Kogălniceanu*: an 1907, 1938; 680 t, viteză 12 Nd, armament: trei tunuri de 120 mm/50 cal, două tunuri de 47 mm, un tun 37 mm a.a., o mitralieră binată de 13,3 mm a.a.;

- monitorul *Ardealul*: 1904, 1917, 1941, 450 t, 10 Nd, trei tunuri 120mm/50 cal, două tunuri 47 mm, un tun 37 mm aa, o mitralieră binată 13,2 mm a.a.;



Monitorul Ion C. Brătianu

- monitoarele *Bucovina* și *Basarabia* (1915, 1941): 650 t, 12 Nd, patru tunuri 120 mm/50 cal, două tunuri 47 mm, un tun 37 mm aa, o mitralieră binată 13,2 mm a.a.;

– vedetele de siguranță *VI-4* (1907), cu următoarele denumiri, *Maior Ene Constantin*, *Căpitan Lascăr Bogdan*, *Căpitan Romano Mihail*, *Maior Giurăscu Dumitru*, 49 t, 18 Nd, un tun 47 mm naval, un tun 20 mm a.a.;

– vedete blindate, *V5* și *V6* (1938/1939), 20 t, 16 Nd, un tun 20 mm aa, o mitralieră binată, echipament pentru dragaj mecanic și magnetic, șine pentru lansat mine fluviale.



Armament de pe vedeta de siguranță Maior Ene Constantin

Pentru apărarea malului românesc al brațului Chilia, exista Detașamentul maritim, având următoarea compunere:

– subdetașamentul Sulina: comanda, Batalionul 16 Infanterie Marină, bateria 120 mm Skoda (IV/120, L45, foste pe monitoare), bateria 101,2 (patru foste pe monitoare), secția 76 mm a.a. Sulina (II/76 Armstrong, foste pe distrugătoare), secția 76 mm a.a. Sfântu Gheorghe (II/76 Armstrong, foste pe distrugătoare), două secții 13,2 mm a.a. Hotchkiss, grupul de artilerie plutitoare cu două secții 150,4 mm (patru piese Obukov), secția 47 mm (II/47 foste pe monitoare, montate pe bacuri) și secția 40 mm (II/40 montate pe bacuri);

- subdetașamentul Periprava: Batalionul 17 Infanterie Marină, Bateria 75 mm aruncătoare de munte;
- detașament Chilia Veche: Batalionul 15 Infanterie Marină, bat 75 mm aruncătoare de munte, trei secții tunuri 54 mm tip vechi, o secție 25 mm, o secție aruncătoare.

Se mai adaugă șalupe rechiziționate armate cu mitraliere.

Flotila sovietică de Dunăre

În primul rând, datele descrise mai jos sunt luate din revista *Modelist Konstruktor* nr. 4/1985, asupra datelor ne putem exprima îndoiala, ținând cont de faptul că era supusă cenzurii comuniste și nu aveau interes să arate cât de numeroasă era această flotă. Victor Suvorov (numele real Vladimir Bogdanovici Rezun), născut pe 20 aprilie 1947 într-o familie mixtă ruso-ucraineană, a fost un ofițer sovietic de informații, care a lucrat în cadrul GRU (șpionajul militar sovietic). A dezertat și s-a refugiat în Anglia în anul 1978, unde a lucrat ca analist de informații. Este autorul mai multor cărți, unele dintre ele extrem de controversate, precum aceea în care afirmă că Stalin era pregătit în anul 1941 să invadeze Europa). El estimează totalul a 70 de nave provenite din flota de pe Nipru. Nu avem date asupra susținerii de pe uscat, a unităților existente pe malul sovietic al brațului Chilia. Ținând cont de numărul mare de trupe sovietice din sudul Basarabiei, respectiv Armata a 9-a și a 18-a în spatele ei, precum și susținerea cu aviație a operațiunilor militare sovietice, ne dăm seama că aveam în față forțe importante.

Dar iată care sunt datele oficiale rusești referitoare la flotila sovietică de Dunăre, apărută aici după cedarea Basarabiei de la 28 iunie 1940:

- cinci monitoare: *Jelezneakov*, *Jemciujin*, *Mrtînov*, *Rostovțev*, an 1936, 260 CP, 8,8 Nd, blindaj 16-20 mm, armament II/102 (turelă binată), IV/45, IV/mitraliere a.a. cvadrupe; monitorul *Udarnîi*, an 1934, 368 CP, 11 Nd, blindaj 16-20 mm, armament II/130, IV/45, IV/mitraliere a.a. cvadrupe;
- 22 vedete blindate tip BKA, blindaj ușor, I/76, 1-2 mitraliere grele, instalație de lansat mine;
- șapte vedete dragoare, nave auxiliare printre care și hidroglisoare armate, bateriile de coastă ale sectorului de apărare fluvial, Divizionul 46 Artilerie Antiaeriană, Escadrila 96 Aviație de Vânătoare.

Chiar și după datele oficiale, o forță importantă, mai ales pentru o armată care ajunsese la granița fluvială a României abia cu un an în urmă. Trebuie menționat faptul că pe lângă Armata a 9-a sovietică, exista și Armata Independentă de litoral fixată pe zonele Giurgiulești-Reni, Ismail, Chilia Nouă și Vâlcov, trupele acesteia nefiind luate în calcul. Flotila sovietică de Dunăre avea și un avantaj important, fiind sprijinită direct de o grupare de aviație (observare, bombardament, vânătoare) care își avea aerodromurile în apropierea fluviului (Victor Suvorov avea dreptate, se vede poziționarea ofensivă a armatei sovietice inclusiv pe malurile Dunării). Minele din dotarea flotilei sovietice erau noi, moderne, pe când ale noastre vechi, din Primul Război Mondial, lucru ce se va vedea pe parcursul desfășurării operațiunilor din Delta Dunării. Nici minele germane de contact (Hertz), primite de marina noastră nu au funcționat, deși au fost instalate mai multe baraje de mine.

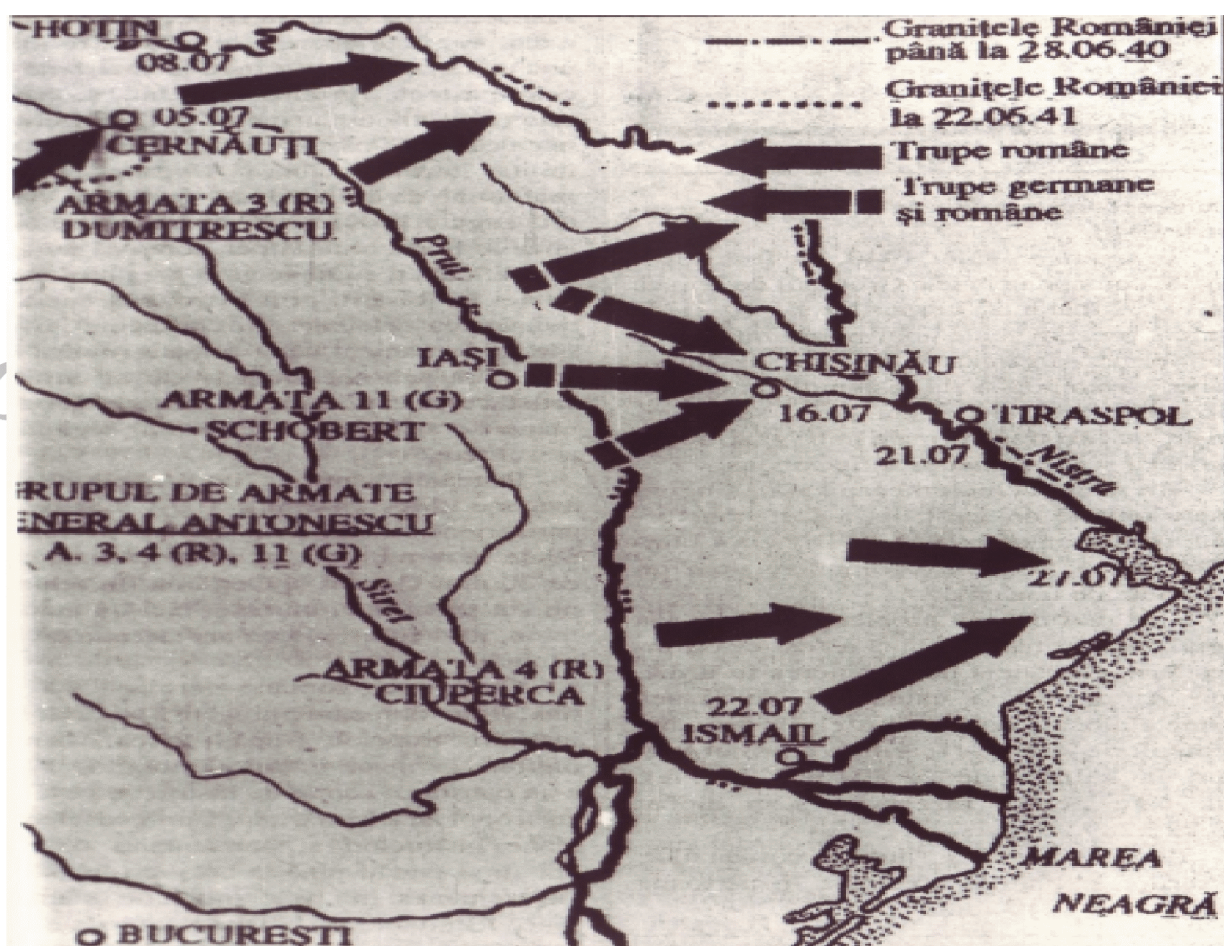
Luptele din Delta Dunării

Din punct de vedere operațional, luptele date în zona fluvială după 22 iunie 1941 se pot împărți după sectoare, în luptele din sectorul Galați-Isaccea, sectorul Tulcea și sectorul Chilia-Veche-Periprava-Sulina. Pe ansamblu, întreaga operațiune militară s-a desfășurat între 22 iunie 1941, data declanșării războiului, și 27 iulie 1941, data în care Cetatea Albă a fost eliberată de trupele românești, în oraș intrând și unități de Infanterie Marină. Cele mai dramatice vor fi luptele din ultimul sector, acolo unde s-a pus parțial în practică și planul inițial de invazie sovietic, așa cum era el conceput, semn că cei aflați la comanda sovietică pe malul nordic au încercat să urmeze ordinele avute, dar atacul româno-german le-a luat-o înainte. Dar voi începe cu primele două sectoare.

La 22 iunie 1941, ora 03.15, bateriile germane de la Garvăn deschid focul. Lor li se alătură și cele românești de-a lungul Prutului, până departe în nord. Monitoarele *Ardeal* și *Lahovari* bombardează timp de 45 minute portul Reni, reglarea tragerilor făcându-se cu ajutorul unui avion de observație. După riposta sovietică, monitoarele revin la Gura Siretului. În zona menționată au tras și bateriile românești din compunerea Diviziei 1 Grăniceri (Galați) și 10 Infanterie (Isaccea), un duel de proiectile peste fluviu. La Tulcea vor deschide focul și monitoarele *Kogălniceanu* și *Catargiu*. Au loc incursiuni românești peste fluviu, la Cartal și Ceatalul Ismail, vizând distrugerea unor observatoare și pichete sovietice.

În lucrarea sa, *Flota Mării Negre în marele război pentru apărarea patriei*, (Moscova, 1978, pag 17-20) G. I. Vaneev spune: „Încă din preziua războiului, Comandamentul Flotei Mării Negre indicase Flotei de Dunăre să atace navele românești de la Tulcea și Galați, în vederea acestor operațiuni, flotila fusese întărită cu două grupuri de aviație (70 și 78)”. Deci, ordine de atac împotriva României în preziua războiului, în 21 iunie 1941!

Dar germanii și românii le-au luat-o înainte, astfel că bombardamentele sovietice de aviație în zona Dunării au început abia în 23 iunie, la ora 04.48 asupra Galațiului (70 bombe FAB100 lansate de pe nouă avioane decolate de la Nikolaev, aerodromurile din apropiere având pierderi). În aceeași zi este bombardată și Tulcea.



Acțiunile trupelor româno-germane pentru eliberarea Basarabiei

Sectorul Galați-Isaccea

Acest sector fiind adânc înfipt în dispozitivul românesc, activitatea navală sovietică a fost mult mai redusă, ținând mai mult de o defensivă ce s-a dorit activă în economia luptelor. Ulterior, după trecerea Prutului și avansul trupelor române în Basarabia, sovieticii au acționat preponderent pentru evacuarea navelor și materialelor, luând o atitudine strict defensivă, dar ciocnirile nu au lipsit. În acest sector se înfruntau gruparea de monitoare românești de la Galați sprijinită de Divizia 1 Grăniceri și gruparea sovietică de la Reni, aflată sub protecția bateriilor grele de la Giurgiulești-Reni.

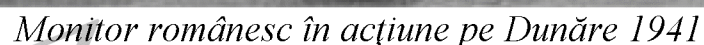
La data de 24 iunie, dimineata, două monitoare sovietice (*Jelezneakov* și *Jemciujin*) și patru vedete blindate ies pe direcția Giurgiulești și deschid focul asupra cartierului Bădălan din Galați, urmate de bateriile de la Giurgiulești. Monitoarele *Ardeal* și *Lahovary* răspund, un avion românesc lansează bombe asupra unui convoi din aval de Reni, raportând lovituri urmate de flăcări și fum. Cam așa s-au desfășurat ostilitățile în această zonă, în plus având loc operațiuni de minare, dar, după cum spuneam mai sus, minele noastre vechi nu au funcționat, dar nici minele germane. Totuși, se vor raporta și victorii. La mila 63, o patrulă condusă de lt. Stoenescu Nicolae a descoperit un monitor și o vedetă blindată asupra căreia în zorii zilei de 30 iunie a tras o secție de AT Breda a Diviziei de Dunăre de pe uscat (probabil vedeta blindată *BKA 143*) care a fost apoi remorcată de sovietici și eșuată pe malul stâng, fiind incendiată.

După 1 iulie a început ofensiva românească peste Prut, silind trupele navale sovietice, inclusiv Armata Independentă de Litoral, să înceapă retragerea pentru a nu fi încercuite. Pentru a menține contactul, monitoare românești au organizat incursiuni în aval de Galați, în urma cărora a fost avariat un monitor sovietic găsit camuflat în urma unei acțiuni de recunoaștere, urmată de bombardament. Dar, între timp, la 6 iulie, două monitoare românești (*Ardeal* și *Lahovary*) ies și încep bombardarea Giurgiuleștilor, susținute și de artileria bateriilor de la Garvăn, care bombardează Reni. A fost doar o acțiune de testare, deoarece la 8 iulie aproape întreaga grupare navală Galați iese într-o incursiune spre Reni. Fiecare monitor a tras peste 66 de lovituri și s-au retras abia când artileria sovietică era pe cale să le încadreze. Au mai fost acțiuni tot de acest gen, până când trupele sovietice au trecut brusc la retragere, fiind amenințate cu încercuirea de avansul trupelor române din Basarabia. Recunoașterile au raportat retragerea, astfel Reniul a putut fi ocupat, la fel și alte localități. La 20 iulie întreaga forță navală română de la Galați pornește în aval spre Tulcea precedată de flotila germană de dragaj, de teama minelor sovietice. Au debarcat peste apă de Isaccea și au ocupat localitatea Cartal (mila 57), cu această acțiune terminându-se operațiunile din acest sector.

Concluzia este că această grupare nu a întreprins ofensive decât abia după ce trupele române au avansat la est de Prut amenințându-i pe sovietici cu încercuirea (deși avea o oarecare superioritate), dar retragerea forțelor sovietice practic intacte (oficial au pierdut doar o vedetă blindată) a avut repercusiuni asupra altor sectoare.

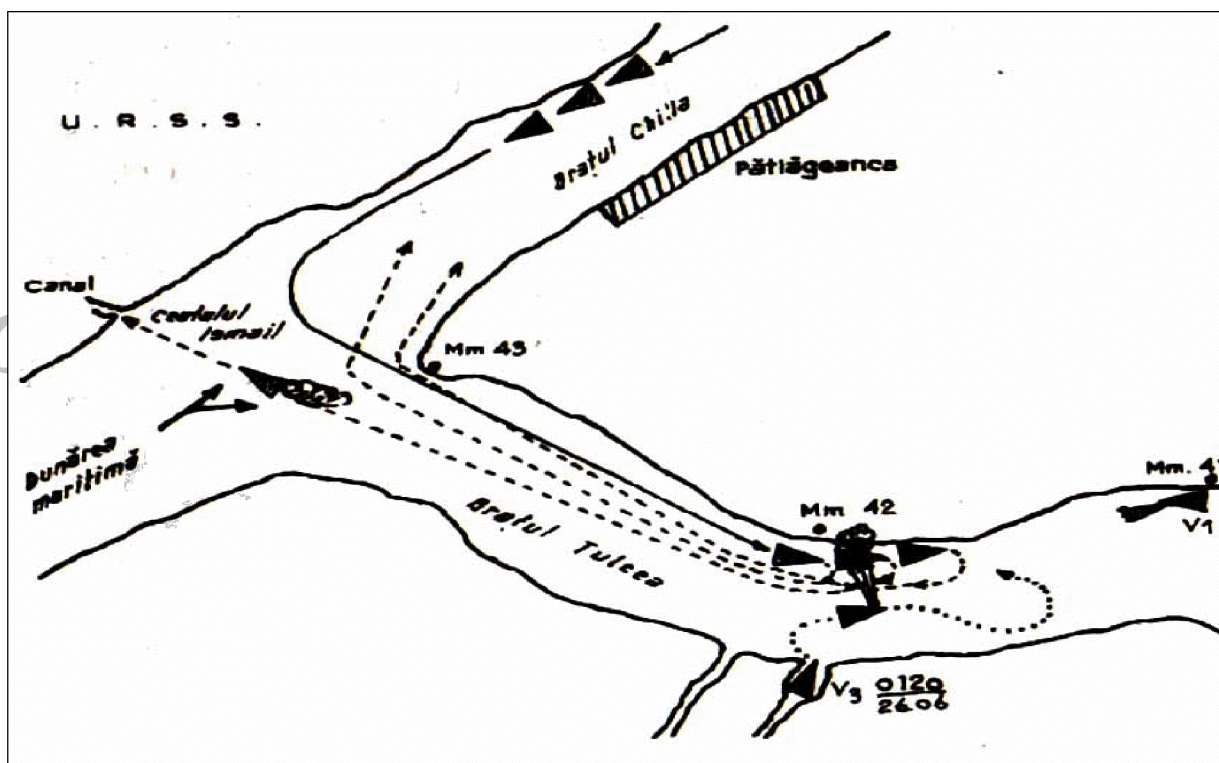
Sectorul Tulcea

Aici sovieticii au acționat puternic cu bombardamente de aviație, la care s-au alăturat și monitoare sovietice. Bombardamentele erau zilnice, mai ales că aviația de vânătoare română, ca și în cazul Constanței, era prinsă în luptele de la Prut. Monitoare de la Tulcea le stăteau sovieticilor ca și un ghimpe în ochi în vederea planurilor lor, astfel ei au avut nenumărate încercări de distrugere a lor, inclusiv cu aviația. Iar planurile sovietice continuau să rămână ofensive, colaborând cu acțiunile din al treilea sector, cum vom vedea mai jos.



Eustatiu Nicolau, comandant al vedetei V3, a afirmat:

34



Angajamentul vedetelor fluviale (25/26 iunie 1941)

Această intervenție a împiedicat blocarea prin minare a Grupării tactice Tulcea în aval de Ceatalul Ismail. Românii ripostează instalând un al doilea baraj de mine magnetice de către unitatea apărării sub apă la gura brațului Chilia, dar cum am spus mai sus, aceste mine s-au comportat sub așteptări.

Atacurile aeriene au continuat, la 29 iunie monitorul *Catargiu* a fost încadrat de bombe de aviație, schizele au ucis șapte marinari și au rănit alți 12. Deși a fost avariat, monitorul a putut să-și continue misiunile, chiar dacă posturile de radio sovietice au anunțat scufundarea a două monitoare românești în zona Tulcea. Eroare. În aceeași zi, monitorul *Kogălniceanu* doboară un avion inamic. Duelurile de artilerie au fost frecvente, la acestea participând și monitoarele noastre, cu rezultate vizibile, după retragerea sovieticilor rămânând mai multe nave avariate în port.

În sfârșit, la 30 iunie a apărut aviația românească de vânătoare pe cerul Tulcei. Șapte bombardiere sovietice au fost doborâte în acea zi. Au început operațiunile de dragaj, iar la 3 iulie monitoarele au sprijinit cu foc reluarea localității Ceatalchioi pe malul nostru (între Ceatal Tulcea și Ismail) pierdută la 27 iulie de trupele noastre din Divizia 10 Infanterie. Vom vedea mai departe acțiunile ofensive sovietice din primele zile ale războiului. În noaptea de 8/9 iulie, monitoarele românești de la Tulcea au pornit spre brațul Chilia încercând să angajeze flota sovietică în retragere alături de bateriile de la Pătlăgeanca și Ceatalchioi, dar fără rezultate vizibile. Cert este că atacurile aeriene sovietice din această perioadă au scufundat în parcul flotant de la Ceatal Sf. Gheorghe remorcherul *Salamis* și două șlepuri atelier SRD. A mai urmat (19 iulie) un duel de artilerie între monitoarele *Kogălniceanu* și *Udarnîi*, primul trăgând 40 de obuze, dar fără rezultate. La 20 iulie, flota de la Tulcea avansa în față

cu dragoarele de curățat minele, la ora 19.00 satul Lascăr Catargiu de pe malul nostru (ocupat de sovietici la 25 iunie) fiind reocupat de trupele române.



Monitor românesc camuflat pe poziție în Delta Dunării

Dar pentru a vedea cu de s-a ajuns ca puncte de pe malul nostru să fie ocupate de sovietici, va trebui să ne referim la al treilea sector, cel mai depărtat de Galați, către vărsarea în Marea Neagră.

Sectorul Chilia Veche–Periprava–Sulina

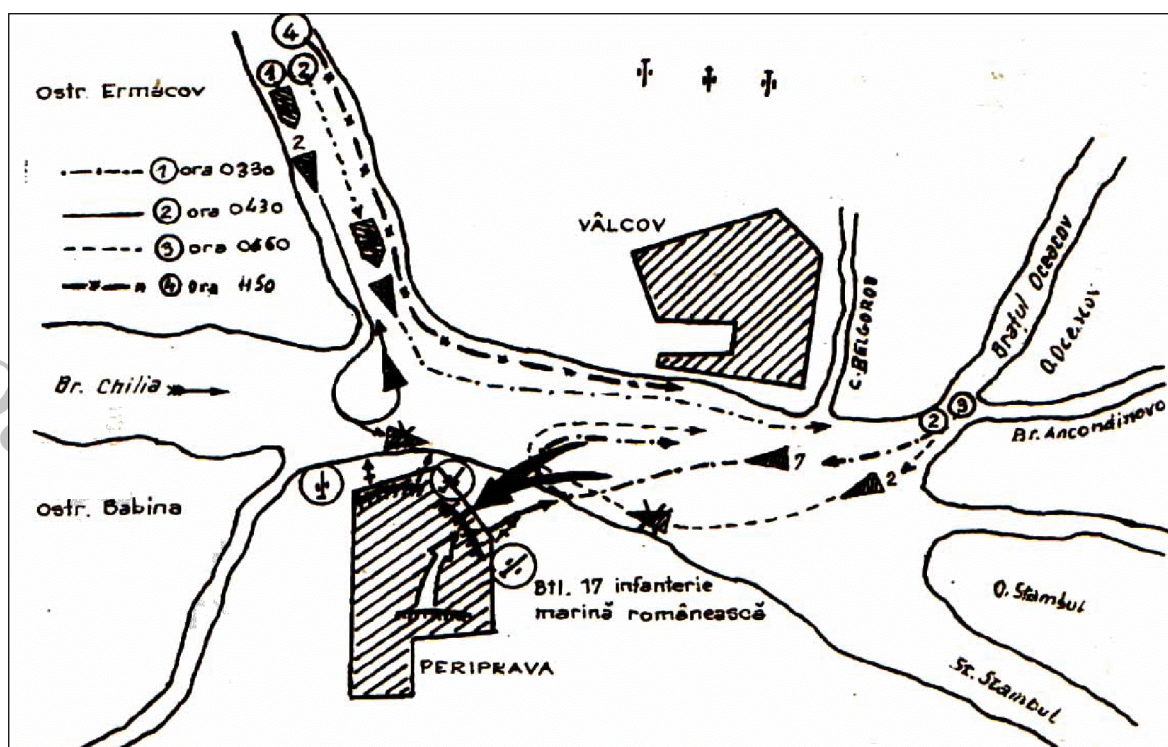
Delta Dunării din acest sector era mai mult o întindere mlăștinoasă, acoperită de stuf și brăzdată de lacuri, bălți și gârle, precum și de canale, cu rare petice de uscat în afara marilor grinduri. Cum apele au fost mari în vara anului 1941, grindurile deveneau insulițe, nu depășeau în general înălțimea de 6-7 m peste nivelul mării. În acest teren dificil era apărarea română, greu de aprovizionat și greu de susținut. Vorbesc de apărare, când de fapt sovieticii ne acuză permanent de atac, în sensul că noi i-am atacat mișelește în anul 1941, alături de fasciștii germani etc. Dar cum de noi aici trebuia să ne apărăm? E simplu, sovieticii, surprinși de atacul germano-român de la 22 iunie 1941, și-au cam pierdut capul și lanțul de comandă. Astfel, în zonele de frontieră dați peste cap, nu prea știu ce au de făcut, cer instrucțiuni, dar nimeni nu le spune nimic, Stalin, dezamăgit de eșecul pregătirilor sale de ani întregi, nu se va adresa poporului decât abia după trei săptămâni. Astfel, comandanții locali au acționat după capul lor, dar cu teamă, dacă ar fi ieșit din litera ordinelor inițiale, ar fi riscat împușcarea, la fel cum s-a petrecut cu mulți dintre ei. Așa că unii, din zonele mai ferite de primul val de atac germano-român, au acționat conform ordinelor din plicurile sigilate, pe care în acele momente le-au desfăcut pe propria lor răspundere. Așa s-a întâmplat și aici, în acest sector. Sovieticii, departe de a se apăra, au acționat

strict ofensiv, conform planului inițial, prezentat mai sus în scrierile lui Victor Suvorov.

Sovieticii au urmărit să pună stăpânire pe malul românesc nu numai pentru a avea controlul total al brațului Chilia, ci pentru că așa era planul inițial de atac sovietic. Aviația sovietică a atacat permanent garnizoanele românești, punctul de comandă Sulina fiind bombardat de 2-3 ori pe zi, în condițiile în care aviația română a apărut în zonă mult mai târziu, în 30 iunie. Românii plasează mine de curent, cu rezultate necunoscute, dar putem bănuși că acestea nu au funcționat.

După unele acțiuni de cercetare la 23 și 24 iunie, în seara zilei de 24 iunie 1941, o companie sprijinită cu foc de monitoarele *Udarnîi* și *Martînov* a fost debarcată din patru vedete blindate la Satul Nou (Lascăr Catargiu, fost Novo Selo după denumirea rusească de dinainte de anul 1918). Compania debarcată a fost urmată de un batalion de infanterie. Acțiunea reușind, a fost continuată la 25 iunie cu debarcarea la Pardina a infanteriei sprijinită de două nave de război. Plutonul românesc de acolo s-a retras, totuși, Batalionul 15 Infanterie Marină a continuat să se mențină la gura canalului Pardina cu două șalupe armate, un bac cu un tun de 47 mm, două bărci și lotci cu puști mitraliere. Ziua următoare, 26 iunie, două batalioane sovietice de infanterie, cu un divizion de artilerie de câmp, o baterie grea și o companie care de luptă au atacat puternic Chilia Veche (apărată de Batalionul 15 Infanterie Marină), cu sprijinul grupării navale de la Ismail. O desfășurare copleșitoare de forțe sovietice, semn că aceste trupe erau pregătite din timp pentru așa ceva.

La ora 03.00 artileria sovietică a deschis un puternic foc de baraj asupra centrului de rezistență al batalionului, al cărui teritoriu, în urma apelor mari, era redus la dimensiunile unui mic ostrov. Opt vedete blindate s-au ivit pe fluviu la liziera de nord a localității unde au debarcat un detașament de infanterie, în timp ce alte vedete executau o diversivă la flancul stâng, debarcând un mic grup de infanteriști. O vedetă blindată remorcând două bacuri cu trupe a venit pe canalul Tătaru, pătrunzând în spatele flancului stâng al apărării. Trupele debarcate au întors apărarea liniei întâi a apărării și poziția rezervei batalionului, rezistența lipsită de sprijinul artileriei proprii (cu pozițiile inundate) a fost dezorganizată. Subunitățile de pe linia a doua s-au retras pe grindurile Cășla și Stipoc, unde s-au instalat în apărare cu sprijinul ambarcațiunilor armate. Restul batalionului a fost scos din luptă cu pierderi mari în oameni și materiale, Chilia Veche a fost cucerită de sovietici. Retragera românilor a fost acoperită de hidroavioanele de la Mamaia, Savoia-Marchetti, greoaie, dar care totuși au lansat bombe de 25 și 50 kg asupra Chiliei Noi și navelor sovietice. G. I. Vaneev, în cartea citată, precizează că forțele debarcate la Chilia Veche au fost de valoarea unui regiment (Regimentul 287 Pușcași).



Pierderea Chilieii Vechi (26 iunie 1941)

Sovieticii atacă cu un regiment întreg niște grinduri și insule în Delta Dunării, în timp ce divizii întregi se topesc pe front în fața Wehrmachtului. Comandanții locali sovietici nu știau nimic, habar nu aveau că în zona centrală a frontului germanii au pătruns deja zeci de kilometri, habar nu aveau de ce se întâmplă pe alte fronturi. Au aflat doar că a început războiul, așa că au pus planurile în aplicare, au atacat. Ce rost avea să arunci un regiment pentru câteva ostroave și insule din Delta Dunării, dacă nu aveai cum să continui ofensiva gândită inițial așa cum arăta Victor Suvorov? Dar, inițial, în condițiile gândite de strategii de la Kremlin, în ipoteza unui atac prin surprindere al trupelor sovietice, totul se înscrisa după planul inițial perfect. Un regiment ocupa Chilia Veche, dar trebuia urmat de altul care să meargă mai departe, ocupând Sulina, apoi tăind toate brațele Dunării, concomitent Constanța ar fi trebuit bombardată și ocupată, flota sovietică de Dunăre ar fi trebuit să avanseze în amonte și să ocupe podurile securizate în prealabil de diviziile aeropurtate cu bazele în Crimeea, izolând Dobrogea de România. Apoi, Armatele blindate a 9-a și a 18-a, cele mai puternice din Armata Roșie, aflate în sudul Basarabiei, ar fi trebuit să treacă Prutul și în câteva ore să ocupe zona petroliferă a Ploieștiului, tăind rezerva de petrol a Germaniei (ne amintim cât efort au depus anglo-americanii să bombardeze acest perimetru petrolier în perioada 1943-1944, atunci când prin ocuparea Italiei România a ajuns în raza bombardierelor anglo-americane). Fără petrolul românesc și cel sovietic, Germania ar fi capitulat în mai puțin de trei luni.

Acesta era planul superb al lui Stalin, dar Hitler i-a luat-o înainte cu câteva zile. Comandanții locali, de divizii aflate în sudul Basarabiei, au urmat planul inițial, au ocupat Chilia Veche și alte puncte, gata de ofensiva următoare. Adevărul este că ei nu știau ce se întâmplă pe alte fronturi, nu știau că de fapt nu ei, ci germanii atacau, ei știau că a început războiul. Mare a fost surpriza lor când comandanții de armate au început să le ia divizii din subordine ca să le arunce pe front să astupe golurile

produse de ofensiva germană. Așa că s-a terminat cu ofensiva peste brațul Chilia, s-a terminat cu vechile planuri de război. Și acești comandanți de armate doar improvizau, nu aveau nicio directivă de la Stalin, comandantul suprem. Tocmai pentru asta, unii dintre ei vor fi făcuți țapi ispășitori și împușcați din ordinul aceluiași Stalin.

Dar revenind la Delta Dunării. După ocuparea Chilieii Vechi, sovieticii au ocupat și Ceatalchioi, restul Batalionului 15 Infanterie Marină s-a instalat în apărare pe grindul de la mila 23. La 29 iunie trupele românești ocupă grindul Stipoc pentru a-și rectifica poziția. Sovieticii își concentrează forțele pentru ocuparea ultimului centru românesc de rezistență pe drumul spre mare, Periprava, apărat de Batalionului 17 Infanterie Marină. În pregătirea atacului, la 28 iunie, avioane sovietice bombardează puternic Ceamurlia (Carmen Sylva, azi Crișan), scufundând două șlepuri port tun și 20 de oameni fiind uciși, din secția de artilerie grea plutitoare a Detașamentului Maritim nr. 1 Sulina (căpitan Constantin Horjea).



Monitor românesc camuflat în deplasare

Tentativele de debarcare sovietice în zona Periprava au fost însă respinse, terenul era mai înalt și mai puțin inundat, mai era și o baterie de 47 mm antitanc care a ajutat apărarea, cu toată superioritatea artileriei sovietice de la Jibrieni, Vâlcov, Solomonov și sprijinului grupării de la Ismail.

Mai mult, 11 iulie 1941:

„Ieșind din canalul Solomonov, vedetele (sovietice) au făcut un rondou spre malul românesc, la 2-3 km de Periprava. Un tun antitanc aflat pe poziție a deschis focul cu proiectile explozive de la 1.200 m. Proiectilele trase prin surprindere au lovit vedeta din cap. Catargul zboară peste bord, alte lovituri se înfig în corpul navei și în suprastructuri. O puternică explozie zguduie vedeta de la prova la pupa și nava dispare sub apă lăsând în urmă un fum negricios (...). Între timp, mitralierele din adăposturile de pe mal și-au concentrat focul asupra celei de-a doua vedete care aparent a stopat. Tunul o ia drept țintă, lovind-o în repetate rânduri. Incendiată, vedeta este părăsită de echipaj, care se refugiază înotând spre malul sovietic (...)

Purtată de curent, se împotmolește în malul românesc unde continuă să ardă în timp ce muniția de la bord explodează în rafale.” (Emil Vârtosu, Corespondență de război, revista Marea Noastră, iulie-august 1941. Era vorba probabil de vedetele BKA 111 și BKA 134).

În urma desfășurării ofensivei românești în Basarabia, sovieticii încep retragerea, începând cu Corpul 14 Armată din sudul Basarabiei. Flotila de Dunăre sovietică începe și ea retragerea spre mare. Pentru acoperirea retragerii, în noaptea de 11 spre 12 iulie avioane sovietice bombardează violent Sulina și împrejurimile. Legăturile cu Periprava sunt distruse. Intuind retragerea sovietică, vedetele blindate românești V5 și V6 instalează un baraj de mine, dar ca și în cazul celor precedente, nu a funcționat. După recunoașteri de ambele părți, din 19 iulie a început evacuarea sovieticilor din Delta Dunării.

Acțiunile de luptă au început din 19 iulie 1941 ora 23.55 și s-au desfășurat în mai multe episoade.

Prima încercare de trecere a fost făcută de nave sovietice venite de pe brațul Solomonov care au încercat să treacă spre Vâlcov. Primite cu foc, acestea s-au retras și au ripostat, alături de artileria de la Vâlcov. O a doua încercare, între orele 03.30-04.00, cu două vedete și un monitor, focul românesc a distrus o vedetă blindată sovietică (vedeta BKA 124, lovitură ochită de caporal tunar Dumitru Moldoveanu, conform D. Smeu, Corespondență de război, revista Marea Noastră, nr. 26/august 1941). Între orele 4.10-4.20, trei monitoare și șapte vedete, venind dinspre Chilia, aveau să se angajeze în forțarea trecerii prin fața pozițiilor românești, alte vedete, în jur de șapte, aveau să vină dinspre Vâlcov și să debarce un detașament la liziera de nord a satului Periprava, lângă piramidă geodezică, pentru respingerea căruia a intervenit rezerva batalionului (grupa de comandă), jandarmii și grănicerii. Către ora 06.50 alte două vedete blindate venind dinspre Vâlcov s-au apropiat de malul românesc.

„Se apropie mult de rețelele noastre ghimpate și deschid un foc puternic (...) Din nou se pun în mișcare tunurile noastre anticar... Lovită, vedeta 113 începe să dea bandă. Deodată o vedem că ancorează și stopează mașinile. Loviturile noastre nu o cruță și reușesc să-i rupă lanțul ancorei. Vedeta e acum liberă și în voia apei. În sfârșit, un alt obuz de 47, tras chiar de căpitanul Ghimpețeanu, lovește în tancul de combustibil și acesta ia foc. Pe Dunăre din nou liniște. Numai de la Vâlcov apar patru șalupe să adune din valuri pe cei ce reușiseră să scape. În răstimp vedeta este 113 e târâtă de curent spre malul nostru, unde se pune și ea pe uscat la vreo 40 metri, mai jos de vedeta 124. Amândouă ard. „(E. Vârtosu, Pretutindeni, totdeauna, București, 1942, pag 61-63).



Vedetă blindată sovietică lovită, incendiată și eșuată la Periprava de către tunarii Batalionul 17 Infanterie Marină

Ultimul episod al operației de forțare a avut loc către 11.50, când 16 nave (monitoare, vedete, vase armate) au izbutit să treacă precedate de un adevărat ciocan de foc de la nave și artileria de uscat. Nici o navă nu a fost scufundată, calibrul redus și numărul mic de tunuri nu a putut face față. Flotila sovietică de Dunăre a reușit să se retragă în delta Chiliei, dar atacurile aviației au continuat, la 15 iulie fiind scufundat la Sulina puitorul de mine *Aurora*. În noaptea de 19 spre 20 iulie flotila sovietică a ieșit la mare prin brațul Oceacov, fiind așteptate și însoțite până la Odessa de o importantă grupare navală cuprinzând crucișătorul *Komintern*, liderul *Harkov* (fratele liderului *Moskva* scufundat în largul Constanței la 26 iunie, distrugătorul *Bodrîi*, *Șaumian*, două canoniere, zece vedete torpiloare și șase nave de pază, mai mult decât întreaga flotă maritimă românească.

De la Odessa aceste nave ale Flotilei sovietice de Dunăre vor fi trimise în zona Nikolaev-Kherson de unde vor participa la luptele de pe Bugul inferior și Nipru. La retragerea sovietică din Kiev, monitoarele *Martînov*, *Rostovțev* și *Jemciujin* vor fi distruse de propriile echipaje pentru a nu cădea în mâna germanilor, *Udarnîi* va fi scufundat de aviația germană în baia Tendra la 19 septembrie. *Jelezneakov* va fi retras la Sevastopol, apoi în Caucaz, la Poti, supraviețuind războiului.

În Delta Dunării, Batalioanele 16 și 17 Infanterie Marină au trecut brațul Chilia la Chilia Nouă și Vâlcov la 21 iulie, pe urmele unităților sovietice în retragere, înaintând pe malul basarabean, capturând prizonieri și materiale. Acționând ca prim eșalon al Diviziei 10 Infanterie, au intrat în localitățile Tatar Bunar, Bugaz și Cetatea

Albă la 26 iulie. O mențiune specială pentru Batalionul 17 Infanterie Marină, citat pe Ordinul de Zi nr. 5 din 6 septembrie de către Ion Antonescu, batalion care s-a menținut pe pozițiile atacate de la Periprava 30 de zile, și a efectuat patru incursiuni peste brațul Chilia, și prin foc bine condus a distrus șase vedete, un șlep, un remorcher și a produs avarii la două monitoare. După ce a trecut Dunărea a fost prima unitate română care a intrat în Tatar Bunar în noaptea de 23 spre 24 iulie. În Primul Război Mondial noi nu am avut unități de infanterie marină, astfel că vara anului 1941 a fost debutul în luptă a acestui gen de forțe din armata română.

Însă atacurile aeriene sovietice în Delta Dunării au continuat pe parcursul verii (la 2 august este distrus șlepul românesc *MR6* la Sulina, la 18 august este avariat un șlep german, la 6 septembrie scufundată o vedetă germană de dragaj, au fost atacate de mai multe ori monitoarele românești, dar datorită ripostei a.a. au fost doar avarii ușoare) încetând abia după căderea Odessei și a Crimeii, teritoriul românesc ieșind din raza de acțiune a aviației sovietice.

Concluzii

Deși în campania fluvială din anul 1941 nu am pierdut nicio navă importantă, totuși se desprind unele concluzii mai puțin favorabile. În primul rând, nu a existat un comandament militar unic, nici măcar pentru cele trei sectoare, acestea practic au dus fiecare războiul lor. Un comandament unic al zonei, care să aibă în subordine și aviație, chiar să-și poată răsfărânge autoritatea asupra trupelor terestre cum ar fi Divizia 1 Grăniceri și Divizia 10 Infanterie, ar fi putut duce războiul cu rezultate mult mai bune. Astfel, cooperarea dintre sectorul Galați-Isaccea și artileria Diviziei 1 Grăniceri ar fi putut fi mai strânsă, acțiunile coordonate, astfel ca Reniul să poată fi neutralizat în mare măsură de la debutul ostilităților. Chiar și așa, la retragerea sovieticilor din Reni, nu au fost folosite proiectoarele marinei, astfel că navele sovietice au putut scăpa neatinse, ele acționând în sectoarele din aval, îngreunând misiunea navelor române de aici. Faptul că practic nu am avut aviație în prima săptămână de confruntări a adus sovieticilor un avantaj major, eficiența avioanelor românești s-a dovedit atunci când au intervenit, din prima zi (30 iunie), când au doborât șapte bombardiere sovietice.

Un aspect esențial s-a dovedit importanța stăpânirii malului, acesta influențând decisiv desfășurarea luptelor navale pe fluviu. Nu sunt de mirare atacurile sovietice de la Chilia Veche și Periprava tocmai în acest context. În mod sigur vor fi mulți care vor motiva acestea prin nevoia de a asigura retragerea Flotilei sovietice în siguranță, justificând în acest mod atacurile începute încă de la 23 iunie. Totuși, ipoteza nu prea stă în picioare, dacă privim situația de ansamblu pe întreg frontul de est și în special pe cel românesc, inclusiv atacurile asupra Constanței.

Nu este un argument decisiv, dar prea se potrivește cu imaginea de ansamblu de care vorbeam, care dovedește o tendință sovietică mai degrabă ofensivă, decât de apărare, cu toate că toate mediile istorice rusești susțin în continuare teoria deplinei surprinderi a Armatei Roșii în 22 iunie 1941. Da, sunt de acord, au fost total surprinși, dar au fost surprinși de atacul german și român chiar în momentul în care se

pregăteau pentru propriul lor atac devastator. În asta constă surprinderea, iar acțiunile lor ulterioare cam confirmă acest lucru.

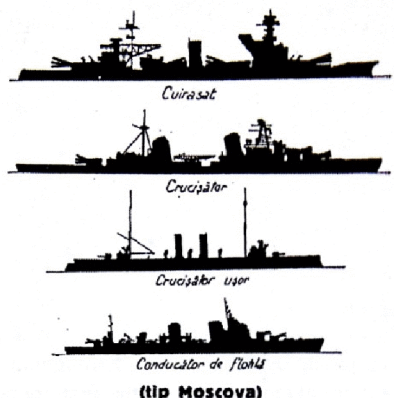
Scoala de Aplicație a Forțelor Navale

ACȚIUNILE DE LUPTĂ ALE MARINEI ROMÂNE ÎN CAMPANIA ANULUI 1941

Aspirant Răzvan MOGA

Forțele Marinei Române s-au aflat pe toată durata războiului în eșalonul întâi operativ, fiind întrebuințate potrivit situației de pe teatrul de acțiuni militare, destinației, posibilităților, caracteristicilor tehnico-tactice ale navelor și armamentului din dotare, îndeosebi pentru apărarea litoralului maritim, a căilor de comunicație navale și a graniței pe fluviu. Potrivit concepției de folosire, acestora le-a fost stabilită drept misiune principală apărarea litoralului maritim și fluvial, gravitând cu navele și celelalte unități luptătoare în zonele Galați, Tulcea, Sulina și Constanța.

TIPURI DE NAVE SOVIETICE DIN MAREA NEAGRA INEXISTENTE IN MARINA ROMÂNĂ



Proporția dintre navele sovietice și cele românești din Marea Neagră

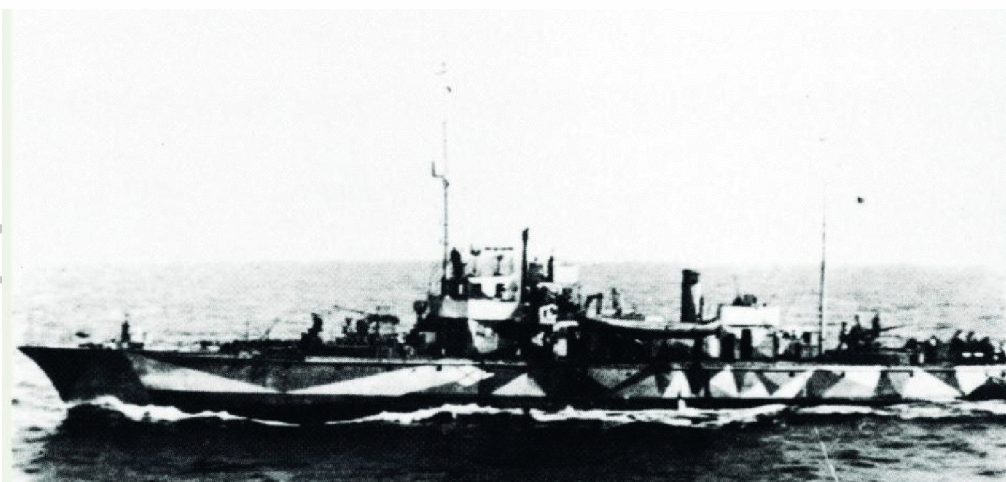


Raportul de forțe estimat după mai mulți indicatori dădea o medie de 55 la 1 în favoarea Marinei URSS față de singura forță maritimă oponentă în Marea Neagră în anul 1941, Marina Română.

La 22 iunie 1941, Marina Regală Română avea cele două componente de bază, forțele fluviale și cele maritime, dezvoltate relativ inegal. Prin intrarea în serviciu a monitoarelor *Ardealul*, *Basarabia*, *Bucovina*, obținute de la Austro-Ungaria ca reparații de război – ce s-au adăugat monitoarelor *Brătianu*, *Catargiu*, *Lahovary*, *Kogălniceanu* – și cumpărarea, în anul 1921, a patru vedete (nr. 1-4) din Italia – ce s-au adăugat celor opt vedete britanice, existente în dotare – Escadra de Dunăre a devenit, pentru două decenii, principala forță fluvială din lume. În același timp a crescut și forța Diviziei de Mare prin intrarea în serviciu, în anul 1920, a distrugătoarelor *Mărăști* (ex *Nibbio*) și *Mărășești* (ex *Sparviero*),

comandate înainte de Primul Război Mondial în Italia, a distrugătoarelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, în anii 1928-29, și a celor patru canoniere (*Lepri*, *Stihi*, *Ghiculescu*, *Dumitrescu*), achiziționate din Franța, ultimele trei rămânând în serviciu și pe timpul războiului.

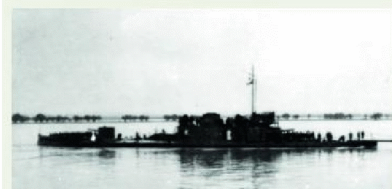
Ca reparații de război au fost primite din partea marinei austro-ungare și șapte torpiloare, dintre care trei (*Năluca*, *Sborul* și *Smeul*) vor rămâne în dotare și între anii 1941-45. În anul 1926, România a comandat în Italia nava bază pentru submarine *Constanța*, precum și submarinul *Delfinul*, ce vor intra în serviciu în intervalul 1930-36. Începând cu anul 1937, Marina Militară urma să beneficieze de un program de înarmare ce prevedea un crucișător, patru distrugătoare, trei submarine, patru putoare de mine și 12 vedete torpiloare, programul s-a materializat însă parțial, marina situându-se, în planul de reînarmare al României, în urma armatei terestre și aviației.



CELE 3 canoniere din componerea Diviziei de Mare (*Stihii, Ghiculescu și Dumitrescu*) erau nave asemănătoare, construite înainte de Primul Război Mondial în Franța, fiecare dotată cu câte 3 tunuri a.a.: unul – cal. 88 mm, unul – cal. 37mm și unul – cal. 20 mm.



DISTRUGĂTORUL *Regina Maria*. Distrugătoarele din clasa R au constituit între 1941-44 cele mai puternice unități de luptă ale Axei pe Marea Neagră.



MONITORUL *Kogălniceanu* în marș pe Dunăre. Principala forță a Diviziei de Dunăre o constituiau cele 7 monitoare, dintre care 4 (*Kogălniceanu, Brătianu, Lahovary, Catargiu*) fuseseră construite în anul 1907.

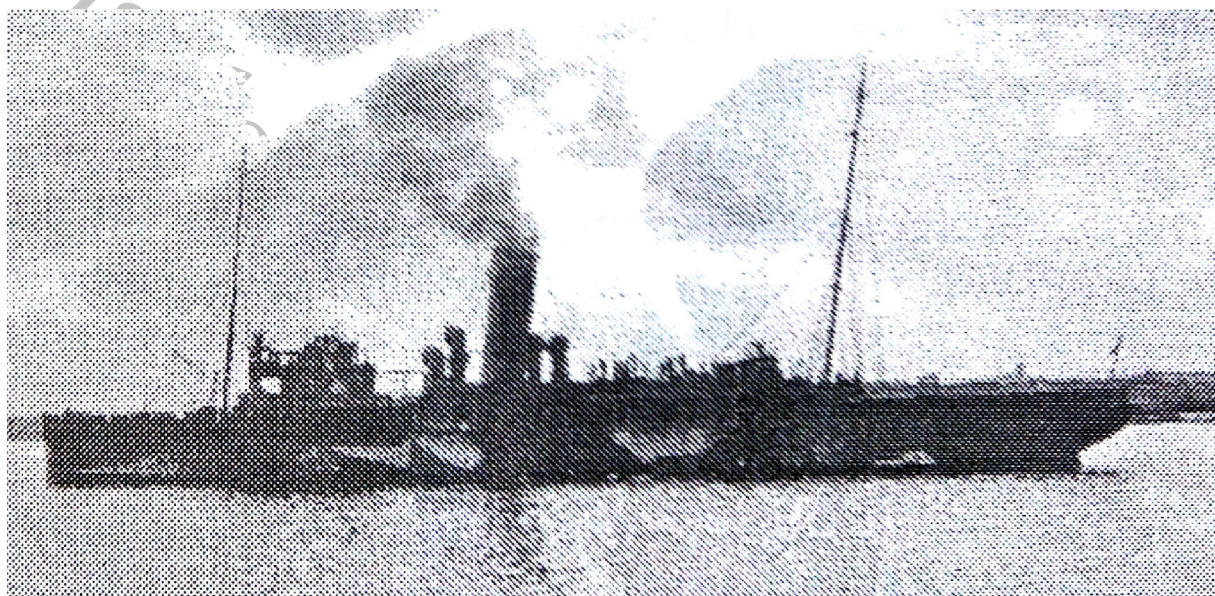


PUIITORUL de mine *Amiral Murgescu* în timpul unei misiuni de minare. *Amiral Murgescu* a fost prima navă importantă construită la șantierul naval din Galați

Ca urmare, până la intrarea război, Marina Română a primit în dotare doar nava-școală *Mircea*, construită în Germania, la șantierul Blohm und Voss, din Hamburg (1938), puitorul de mine *Amiral Murgescu* (1940), prima navă importantă construită la Galați, și vedetele torpiloare tip Vosper, nr. 1-3, (*Viforul, Vijelia și Viscolul*), importate din Marea Britanie. Începând cu anul 1937, toate monitoarele flotilei de Dunăre au fost modernizate în șantierul de la Galați, *Basarabia* și *Bucovina* fiind aproape reconstruite. În intervalul 1940-42, dotarea Marinei Militare s-a completat cu vedetele torpiloare tip Power, nr. 4-9 (*Vedenia, Vântul, Vijelia, Viforul, Vârtejul, Vulcanul*), construite în Olanda și finalizate la

Galați, precum și cu două submarine, *Rechinul* și *Marsuinul*, construite la Galați, în anul 1941, după licența olandeză-germană IA U-Boot.

Deși construit în 1898, *Regele Carol I* era o nava foarte fiabilă, ce reușea să atingă după 43 de ani de serviciu cele 18 Nd cu care venise din Marea Britanie. În Primul Război Mondial fusese armat cu patru tunuri de 130 mm. De această dată a fost transformat în crucișător auxiliar puitor de mine. A participat la realizarea primelor baraje din fața Constanței.



După începerea ostilităților, Comandamentul Marinei Militare a destinat nave pentru supravegherea barajelor, a întărit dispozitivul de observare cu posturi fixe și mobile, a organizat serviciul de reperaj radio și detectare navală. Prima navă trimisă în mare a fost submarinul *Delfinul*, cu misiunea de „supraveghere apropiată în zona Constanța”, în afara barajului de mine cu limitele 60 Mm E.N.E. și 30 Mm E Constanța. Începând cu 23 iunie 1941, în scopul dezorganizării apărării și distrugerii navelor și instalațiilor portuare, formații de avioane inamice de mărimi diferite (de la 2 la 98 aparate), au bombardat porturile Sulina și Constanța. A urmat, la 26 iunie 1941, atacul la litoralul românesc al unei grupări navale de lovire sovietică, compusă din cinci nave. Simultan, atacul naval a fost sprijinit de aviație, care a bombardat Constanța.

Scanned with

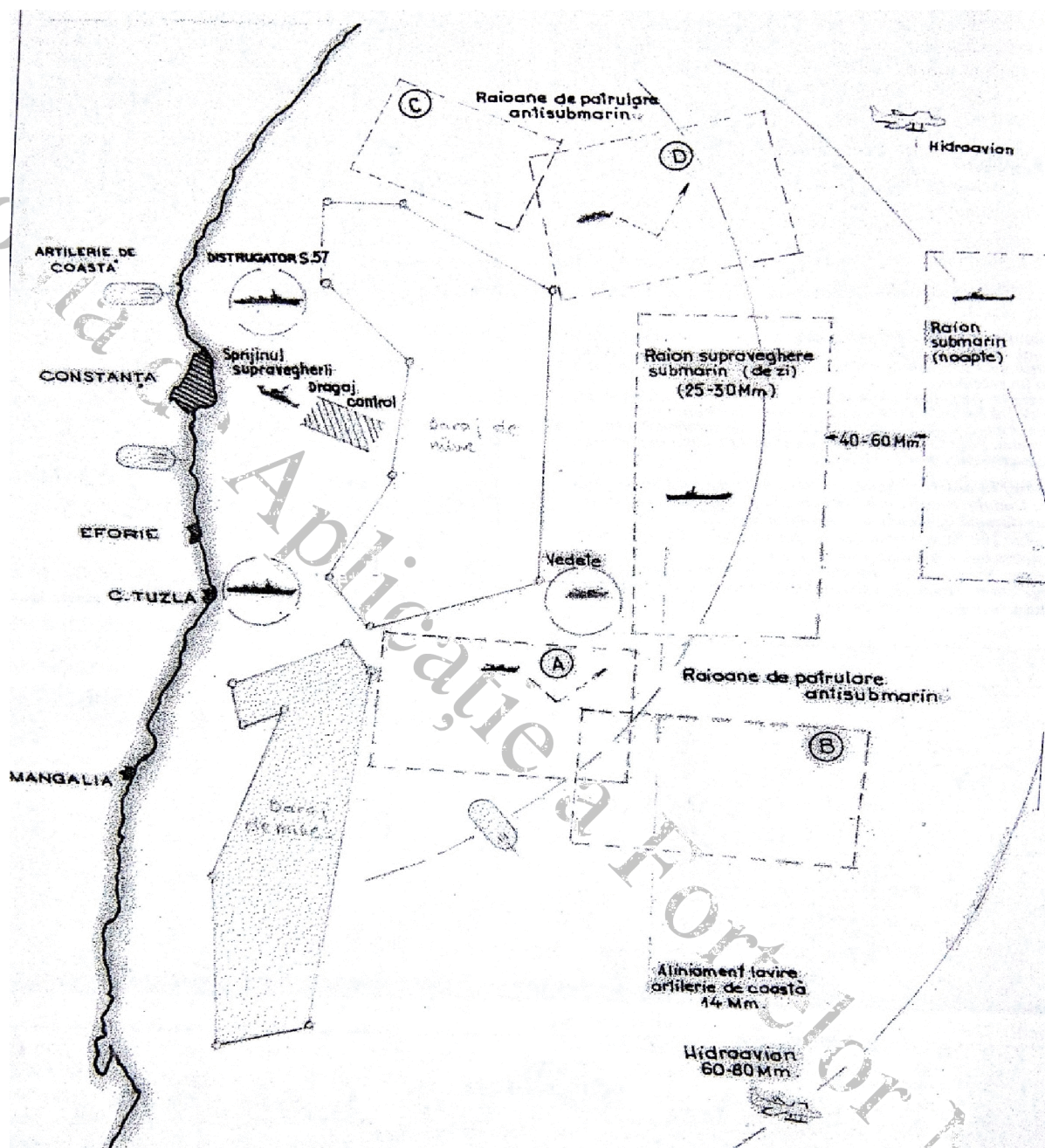


Distrugătoarele *Regina Maria* și *Mărăști* aflate în misiune de patrulare în zona Constanța Sud, au semnalat distrugătoarele sovietice *Moskva* și *Harkov* în direcția est, pe când se aflau la circa 20 Mm. Distrugătoarele noastre au luat drum de luptă și au deschis focul de la 14 Mm. Împotriva navelor sovietice au mai deschis focul și bateriile germane de coastă Tirpitz și E-688, cu tunurile de 280 mm încadrate de salvele distrugătoarelor românești și focul bateriilor de coastă. Distrugătoarele inamice au lansat perdele de fum, au schimbat drumul spre est, manevrând în zig-zag cu o viteză de 30 Nd. Atingând barajul de mine, distrugătorul *Moskva*, una din cele mai puternice nave de suprafață sovietice (3.000 t, 6 tunuri de 130 mm și nouă torpile) a fost scufundat, iar distrugătorul *Harkov* a fost grav avariat. Atacurile împotriva litoralului românesc au continuat numai prin bombardamentele aeriene, cum a fost cel din 3 august 1941 asupra portului Constanța, fiind lansate într-un interval de 3 ore, 250 bombe de mare calibru, și acțiuni cu submarinele. Pentru a contracara acțiunile submarinelor sovietice, Comandamentul Diviziei de Mare a folosit cu succes torpiloarele și vedetele torpiloare, care au reușit să scufunde câteva submarine inamice.

La 9 iulie 1941, torpilorul *Năluca* și vedetele torpiloare au scufundat două submarine inamice în zona Tuzla. La 22 noiembrie, un alt submarin este distrus lângă litoralul bulgăresc, iar la 1 decembrie 1941, distrugătorul *Regina Maria* anihilează alt submarin. Alt succes asemănător a fost înregistrat la 17 decembrie 1941 și de distrugătorul *Regele Ferdinand* împotriva unui submarin inamic în zona sud Burgas. S-au zădărnicit tentativele navelor sovietice de a draga barajul de la Sulina, s-au executat numeroase misiuni de supraveghere și căutare submarină în zonele Insula Șerpilor, Sf. Gheorghe și Mangalia.

Executarea minării în zona Constanța a început încă înainte de declanșarea ostilităților. Astfel, la 15 iunie 1941, s-a efectuat prima linie de mine, acțiune ce a continuat zilnic până la 19 iunie 1941, sistemul de apărare fiind alcătuit din cinci baraje cu mine tip Vickers și U.C., în lungime totală de 5,5 Mm. Misiunea a fost executată de o grupare de minare, lansările principale fiind îndeplinite de puitorul de mine *Murgescu*. Barajele au fost protejate cu mine de protecție, lansate de distrugătoarele *Mărășești* și *Regele Ferdinand*.

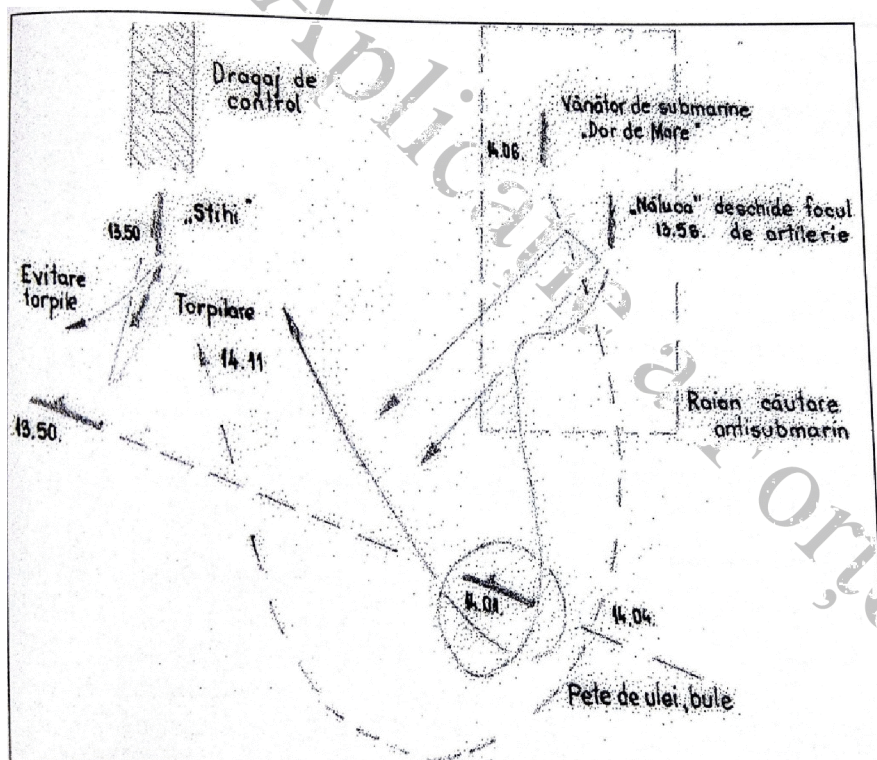
Nava *Mărășești* a mai fost întrebuințată, împreună cu torpiloarele *Sborul* și *Năluca*, în gruparea de asigurare ce a executat misiuni de patrulare la circa 10 Mm de punctele de lansare. O contribuție la îndeplinirea cu succes a misiunii de minare și-a adus-o și flotila de hidroaviație, care a executat misiuni de cercetare în largul mării (de la 25 Mm), atât înainte de începerea misiunii, cât și pe timpul executării ei.



Schema apărării îndepărtate și apropiate a litoralului

Responsabilitatea apărării frontierei fluviale și a celei maritime până la Sulina a revenit Diviziei de Dunăre și Detașamentului Maritim Sulina. Flotila sovietică de Dunăre, constituită imediat după ocuparea Basarabiei cu baza principală la Ismail, avea în componența sa cinci monitoare, 22 vedete blindate, șapte vedete dragoare și câteva nave auxiliare.

La Reni, Ceatal, Ismail și Chilia Nouă, sovieticii amenajaseră puncte întărite cu baterii grele și proiectoare. Navele fluviale de luptă aparținând Diviziei de Dunăre trebuiau să fie în măsură să execute misiuni de interdicere a pătrunderii navelor de luptă inamice în amonte de gura Prutului spre Galați sau în aval de Ceatal-Ismail spre Tulcea; interdicere a forțării Dunării de către trupele inamice; asigurare a flancului drept al Armatei a 4-a prin trageri de artilerie pentru neutralizarea unor obiective terestre inamice; să intervină cu navele în Delta pentru a sprijini cu foc Detașamentul Maritim Sulina; dragaj pe șenalul navigabil și apărarea transporturilor de materiale și trupe pe Dunăre; asigurarea trecerii trupelor proprii de uscat în sudul Basarabiei. În raionul fluvial Tulcea, misiunea de apărare a revenit Grupării Tactice Tulcea (două monitoare, patru vedete și un grup A.S.A.) care a executat manevre de foc.



Schema angajamentului naval de la 9 Iulie 1941, în zona Tuzla. Printre protagoniști, un submarin sovietic din clasa ȘUTKA (Știuța) și torpilorul NĂLUCA.

Map of naval engagement of 9 July 1941, in Tulcea zone. Among protagonists, a Soviet SUTKA (Pike) class submarine and the torpedo boat NALUCA.

Concomitent, o vedetă blindată și două bacuri încărcate cu trupe au intrat pe canalul Tătaru și au reușit debarcarea în sectorul apărut de compania de grăniceri. Intervenția promptă a navelor din subordinea Grupării Tactice Tulcea și a artileriei Diviziei a 10-a a forțat navele sovietice care au susținut debarcarea să se retragă.

După plecarea navelor sovietice din Delta, monitoare românești și navele de dragaj, în cooperare cu alte subunități ale Grupării Tactice Tulcea; au ocupat porturile Reni, Ismail, Chilia Nouă și Vâlcov. Efectivele Batalionului 15 Infanterie

Marină au recuperat în aceeași zi localitățile Câșlele, Chilia Veche și Pardina, iar subunități ale Batalioanelor 16 și 17 Infanterie Marină au eliberat localitățile Jibrieni, Musura și Periprava. Până la 22 iulie 1941, întreaga Deltă a Dunării a fost trecută sub controlul trupelor române.

După retragerea trupelor și administrației sovietice din Basarabia, Divizia de Dunăre a executat misiuni de dragaj a canalelor navigabile, de curățire a deltei de partizani, a efectuat, la ordinul eșaloanelor superioare, transporturi de trupe și materiale, și apărare a litoralului între Jibrieni și Sf. Gheorghe.

ACȚIUNEA VEDETELOR TORPILOARE ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Aspirant Georgian-Dorel MANEA

Pierderea vedetelor torpiloare Nr. 1 *Viforul* și Nr. 2 *Vijelia* în noiembrie 1941 a desființat practic capacitatea operativă desfășurată până atunci de grupul celor trei nave. Vedeta Nr. 3 *Viscolul* a beneficiat de motoarele întregului grup, ceea ce i-a permis să rămână la dispoziția siguranței zonei Constanța. Cele câteva misiuni executate de *Viscolul* în vara anului 1942 au vizat în continuare necesitatea unui grup sau escadrilă de vedete în apărarea litoralului propriu. Ocuparea bazei Flotei Mării Negre la Sevastopol îndepărtase amenințarea unor raiduri ale Forțelor adverse de suprafață, dar nu și a submarinelor, atât la Constanța, cât și în lungul căii de transporturi maritime Constanța-Odessa.

În cadrul contractelor de material militar cu Germania, Subsecretariatul de Stat al Marinei a acceptat oferta să i se livreze șase unități de tipul așa numit Power (prescurtarea a denumirii „gusto power boat”), care în anul 1940 au fost în construcție la Șantierul Gusto Schiedam din Olanda. Aducerea corpurilor acestor nave s-a făcut de către germani, întâi pe mare până la Hamburg, apoi pe Elba până aproape de Dresda, apoi pe platforme tractate pe șosele până la Ingolstadt și, în sfârșit, pe Dunăre, prin remorcare, de la Linz în dane până la Galați, unde au ajuns în anul 1942.

Erau corpuri ușoare din lemn de mahon, lungi de 21 m, cu o formă hidro și aerodinamică, lătită spre prova unde se afla o cazarmă pentru echipaj, destul de mare.



În partea dinainte a suprastructurii demontabile se găsea cabina de comandă, iar în partea dinapoi cupolele semisferice de metal și plexiglass ale celor două tunuri antiaeriene de 20 mm. În borduri, spre pupa, erau dispuse bateriile de stingătoare, iar deasupra lui, spre prova, un catarg mic rabatabil, cu eclipsă de semnalizare.

Pe teugă avea să fie instalat suportul unei puști mitralieră antiaeriană. Cele două tuburi lanstorpilă, de calibrul 533 mm urmau să fie montate spre pupa, câte unul în fiecare bord, orientate până la 15° față de axul navei. La extrema pupa era locul a două șine înclinate destinate amarării și lansării a către trei bombe antisubmarin, iar între șine urma să fie un butoi fumigen.

Aparatul propulsor al fiecărei vedete, instalat sub punte la pupa în „compartimentul motoarelor” cuprindea trei motoare Rolls, Royce și Merlin, motoare de avion, dar adaptate utilizării lor navale, cu ambreiaje de marcă franceză prevăzute cu dispozitive de cuplaje elastice dintr-o soluție de cauciuc. Combustibilul folosit era benzina cu indice octanic ridicat, pompa de răcire funcționa cu un amestec de etilen-glicol și apă. Vitezei obișnuite de marș trebuiau să-i corespundă 1.800 rotații, iar celei tactice maxime, 3.000 rotații. Tancurile de benzină aveau o capacitate de 4.000 l, la bord găsiindu-se și două tancuri de apă dulce. Ca mijloc de comunicații, vedetele urmau să fie înzestrate cu un post de radioemisie recepție Lorentz, iar pentru convorbiri în cadrul grupului cu un alt post de ultrasunete (U.K.W.).

Montarea tuturor acestor instalații s-a făcut începând din iunie 1942 la Șantierul Naval Galați, în Bazinul Vechi. Meseriașii și tehnicienii șantierului au lucrat sub îndrumarea mai multor specialiști olandezi și germani și în prezența echipajului, îndeosebi mecanic, destinat vedetelor. Acesta, întrunit într-un „Centru de Instrucție Submarine și Vedete Torpiloare”, s-a putut familiariza astfel cu instalațiile de bord, paralel cu instruirea sa în serviciu. Echipajul fiecărei unități a fost alcătuit, ca și pe tipul Vosper, din 14 oameni: doi ofițeri (comandant și secund), un maestru torpilor șef de echipaj, doi maiștri mecanici și nouă marinari dintre care doi timonieri, un torpilor, doi tunari, doi radiotelegrafiști și doi mecanici. Pe timpul șederii la Galați, marinarii au locuit pe un șlep cazarmă, iar ofițerii și maiștrii pe monitorul dezarmat *Lahovari*.

Prima secție de trei vedete, numerele 4, 5 și 6, a putut pleca la 22 noiembrie 1942 de la Galați la Sulina și de acolo mai departe la Constanța, nu fără producerea unor ușoare avarii pe vedeta Nr. 6 rezultate dintr-un abordaj. Vedeta Nr. 7 a plecat din Galați la 9 decembrie, Vedeta Nr. 8 la 19 decembrie, iar vedeta Nr. 9 la 23 decembrie.

Un remorcher scotea vedetele din bazin pe Dunăre, unde, după verificarea mersului motoarelor, se mola remorca. Ultimele trei nave s-au deplasat între Sulina-Constanța în perioada în care unități ale Flotei Sovietice a Mării Negre s-au aflat în apele românești (1, 13 și 28 decembrie 1942). Autorul, secund pe vedeta torpiloare Nr. 9 (inițial a purtat Nr. 8) a consemnat la plecarea din Galați existența la bord a muniției de artilerie, infanterie și a grenadelor, dar nu și a torpilelor și a posturilor radio.

După sosirea în seara de 23 decembrie la Sulina, vedeta a așteptat până a doua zi dimineața aproape de ora 10 aprobarea plecării din partea Forței Maritime. S-a ieșit în larg pe o vreme cețoasă, perpendicular pe coastă, s-a mers spre sud timp de un ceas cu 1.800 rotații și apoi, în drum aproximativ vest dat de busola încă necompensată. Apropierea de coastă s-a



verificat cu sonda până după ora 13.00 când s-a putut constata că navigația prin estimă fusese corectă și vedeta aterizase ceva mai la sud de Gura Portiței. Datorită plecării târzii din Sulina nu s-au mai întâlnit vedetele ieșite în întâmpinare de la

Constanța la pasa de trecere a barajului de la Midia, s-a încrucișat însă un convoi costier alcătuit dintr-un mic tanc german, escortat de canoniera *Dumitrescu*. Către ora 15.00, vedeta Nr. 9 a ajuns în port la Constanța, în bazinul salvamar, de lângă bazinul docului plutitor. Vedeta s-a aflat sub comanda locotenentului Ștefan Stoianovici, la bord aflându-se și ajutorul mecanicului șef al Escadrilei, aspirantul Buruiană Gheorghe și căpitanul Ștefan Holban de la Detașamentul Maritim Sulina.

La Constanța, celor șase vedete li s-a adăugat și *Viscolul*, constituindu-se Escadrila de Vedete Torpiloare, ulterior (de la 19 februarie 1943) unitate independentă subordonată operativ Forței Maritime, dar tot sub comanda superioară a căpitan comandorului Victor Voinescu (nava bază *Constanța*). Comanda Escadrilei a fost instalată în clădirea Salvamar, unde s-a amenajat și atelierul de revizuire a motoarelor. Echipajele au fost cazate în barăci lângă cheul bazinului iahturilor (Salvamar), o stație electrică pe uscat a asigurat încărcarea acumulatorilor, iar o platformă plutitoare cu elevator adusă în bazin a încălzit cu abur pe timpul iernii compartimentele motoarelor.

Tot la Constanța s-au definitivat apoi numele și numerele vedetelor, ținându-se seama de ordinea sosirii lor de la Galați: Nr. 4 *Vedenia* (căpitan Ion Zaharia – comandant Escadrilă), Nr. 3 *Vântul* (locotenent Emil Grigore Apostolescu), Nr. 6 *Vijelia* (locotenent Gheorghe Popescu), Nr. 7 *Viforul* (locotenent Mircea Pappazoglu – ofițer secund al Escadrilei), Nr. 8 *Vârtejul* (aspirant Nicolae Milu) și Nr. 9 *Vulcanul* (locotenent Ștefan Stoianovici). Funcția de Mecanic Șef al Escadrilei avea să fie îndeplinită de căpitanul mecanic Ioan Grigorescu. Dintre comandanții de vedete, stagii prealabile în Marea Baltică și în Marea Nordului pe unități germane tip Lürsen, făcuseră locotenenții Zaharia, Pappazoglu, Popescu, Stoianovici și aspirantul Milu.



Navele au efectuat în bune condiții cele dintâi marșuri pe mare, dar la probele de recepție s-au ivit pe rând probleme și neajunsuri.

Cu excepția primelor trei cuplaje elastice, originale olandeze și montate pe prima vedetă Nr. 4, celelalte cuplaje, realizate în Germania, aproape în toate cazurile s-au supraîncălzit și rupt

la o turație mai mare ținută timp mai îndelungat. Materialul lor nu îndeplinea desigur condițiile de rezistență și totodată de elasticitate necesare, ceea ce compromitea asigurarea principalului factor tactic al unor vedete torpiloare: viteza.

Tehnicienii din S.S.M. (Subsecretariatul de Stat al Marinei), ai șantierului de la Galați, cât și din unele industrii românești, aveau să rezolve în cele din urmă problema realizând așa numitele cuplaje Jurid, care nu s-au mai rupt, dar a căror punere în fabricație și confectionare a ținut aproape un an.

Un alt neajuns a fost ruperea axului pompei de răcire (pompa de glicol) la mai multe motoare în timpul funcționării, avarie produsă pe toate vedetele, probabil fie datorită uzurii anterioare a motorului respectiv, fie datorită unei deficiențe de funcționare prin adaptarea la nave. Stocul de motoare adus la depozitul apropiat al Marinei de la Cogeașca a asigurat totuși înlocuirea motoarelor avariate pe timpul reparării acestora.

În ce a privit armamentul, tunurile de 20 mm antiaerene franțuzești Hispano-Suiza, cu o cadență mai mare (120 lovituri/minut) decât Oerlikon-urile instalate la bordul celorlalte nave ale flotei, s-au dovedit de asemenea fragile în condițiile unei automatizări mai sofisticate cu aer comprimat. Tunurile au funcționat totuși, după numeroase intervenții de remediere și o instruire mai îndelungată a tunarilor.

De asemenea, tuburile de lansare – care se roteau în afară cu 15°, giroSCOapele torpilor mișcându-se corespunzător, astfel încât torpilele să meargă în apă paralel cu axul navei – erau tuburi germane tip și păreau a fi prea grele pentru vedetele Power.

În sfârșit, după cum s-a dovedit la probe că aceste vedete nu puteau depăși viteza de 35 Nd, spre deosebire de cele aproape de 40 Nd ale vedetei vechi tip Vosper, s-a pus și întrebarea dacă acest fapt nu se datora și unei supraîncălzări cu instalații prea grele și manifestării fenomenului de „cavitație” la elici. Experimental s-au confectionat la șantierul naval Constanța trei elici cu pas schimbat, dar acestea nu aveau să ajungă să fie montate pe una din vedete (Nr. 9 *Vulcanul*) decât la 28 august 1944.

În luna aprilie 1943, vedetele Power au făcut probe în port și în mare pentru verificarea funcționării instalațiilor de la bord – marșuri la diferite turații, lansări de torpile de exercițiu, trageri, lansări de grenade și perdele de fum (ceață artificială). Torpilele se pregăteau la atelierul de torpile de la dana zero și se aduceau pe un mic ponton remorcat la doc unde se introduceau în tuburile de lansare cu ajutorul macaralelor a doc.

La 13 aprilie 1943, escadrila a fost inspectată de noul Subsecretar de Stat pentru Marină, generalul Nicolae Șova, care îl înlocuise pe viceamiralul în rezervă Nicolae Păiș. Comisia de recepție a vedetelor întrunită la data de 2 mai la Salvamar, față de numeroasele incidente ivite la aparatul motor nu a putut face

concluzionări definitive asupra operativității navelor. Contraamiral în rezervă Gheorghe Koslinski trimis de S.S.M la 13 mai la Escadrilă a raportat apoi ministrului că „vedetele cele noi nu sunt de întrebuințat în mod ofensiv neavând o viteză suficientă, chiar dacă se rezolvă actualul defect al cuplajelor. După punerea la punct, pot fi utilizate în misiuni defensive. Dacă printr-o modificare (de exemplu schimbarea elicilor) s-ar ajunge la o viteză suficientă (38-40 Nd), vor putea fi trimise și în misiuni ofensive” (raport din 15 mai 1943).

Vedetele Power au rămas astfel la Constanța, în așteptarea unor cuplaje noi. De altfel situația operativă, cu acțiuni navale germane cu vedetele mult mai eficiente Lürsen în bazinul estic al Mării Negre și în Marea Azov, nu îndreptățea intervenția lor.

La 3 mai, vedeta Nr. 9, aflată în bazinul de petrol pentru exerciții de trageri, a deschis cea dintâi focul asupra unei formațiuni de trei bombardiere sovietice ce se apropiau de port fără alarmare. La 5 iunie, căpitan comandorul Voinescu, anterior detașat, a reluat comanda Grupului de submarine și vedete torpiloare. La 7 iunie ministrul general Șova a inspectat din nou Escadrila, care a continuat probele de recepționare a armamentului și în luna iunie. La 12 iulie a venit în port regele Mihai care, de la gara maritimă, a trecut la bordul vedetei Nr. 3 *Viscolul* (comandant aspirant Alin Petrescu) pentru a urmări un exercițiu demonstrativ al vedetelor în afara portului. Vedeta *Viscolul*, la bordul căreia s-a aflat și căpitan comandorul Voinescu, a fost însoțit de vedetele Nr. 4 *Vedenia* (căpitan Ion Zaharia) și Nr. 7 *Viforul* (locotenent Mircea Pappazpglu), care au executat o probă de viteză, lansări de torpile cu con de exercițiu, lansări de grenade, precum și o desfășurare a unei perdele de fumigene. Ieșirea pe mare a durat nouă ore.

Pentru a nu ține într-o activitate neoperativă cei circa 15 ofițeri din Escadrilă, aceștia au fost detașați după caz să înlocuiască ofițeri aflați în concediu de pe navele ce executau convoiuri.

După bombardamentul aerian de la 1 august 1943 asupra zonei petroliere Ploiești, vedetele au stat ceva timp în dispersiune în port. Cupajele elastice noi, Industria Chimică – Paris, au început să sosească de la 7 august; vedeta Nr. 7 *Vântul* a făcut probe la 27 și 28 septembrie 1943.



La 30 septembrie căpitanul Ion Zaharia plecând la Școala Superioară de război (Academia Militară), a predat comanda Escadrilei locotenentului Pappazoglu, ulterior, comandant va fi numit căpitanul Ștefan Ispas care fusese comandant de vedetă în perioada 1940-1941. În aceeași zi de 30 septembrie 1943, și vedeta Nr. 9 a fost una din navele care au tras asupra avionului torpilor sovietic venit din nori asupra portului și a care a fost doborât, lovit probabil de mai multe nave.

La 25 octombrie cuplajele Industria Chimică – Paris au dat bune rezultate pe vedetele Nr. 5 și Nr. 8 *Vârtejul*, dar de la 17 noiembrie pe vedeta Nr. 9 *Vulcanul* avea să se înceapă montarea de cuplaje Jurid, aparent mult mai rezistente. Cum însă fabricarea mai multor cuplaje de acest tip era condiționată de probe, pe 17 noiembrie s-a hotărât trimiterea la Galați pe timpul iernii a vedetelor numerele 6, 7 și 8.

Comandantul Marinei, Contraamiralul Ioan Georgescu, a inspectat Escadrila la 23 noiembrie; s-a luat atunci măsura ca vedetele rămase la Constanța să fie folosite la veghe.

La 1 decembrie vedeta Nr. 9 a executat probe definitive cu cuplajele Jurid, menținându-se timp de 15 minute regimul de 3.000 rotații fără incidente; proba s-a repetat și la 9 decembrie, la bord fiind și căpitan comandorul Voinescu, șef de stat major al Forței Maritime de la 9 august.

Pentru veghe pe timp de iarnă vedetele s-au arătat însă improprii. Aparatul de ascultare era o simplă membrană fonică aflată în josul bordajului, dar chiar și cu un detector perfecționat, navele nu puteau ține ancora decât pe mare calmă. Vedeta *Viscolul* a stat la Tuzla pe mare calmă toată noaptea de 3 decembrie, dar vedeta Nr. 9 a fost întoarsă din drum de hulă (7 decembrie), iar vedeta Nr. 5 a trebuit să se înapoieze după 2 ore și jumătate în seara de 9 decembrie de la Midia din cauza ceții.

Totuși în noaptea de 31 decembrie 1943 vedetele Nr. 4 (locotenent Pappazoglu) și Nr. 9 (locotenent Stoianovici) au fost trimise de Comandantul Forței Maritime într-o misiune de veghe în Gura Portiței bănuindu-se o posibilă debarcare de agenți aduși de un submarin. Nu s-a zărit decât o lumină scurtă în larg; la înapoiere însă, în zona pasei de la Midia, pe ceață deasă, vedeta Nr. 9 s-a abordat cu o navă, probabil germană, fărâmându-și suprastructura în prova. Vedeta a ajuns singură înapoi în port, dar reparația, pe cala iahturilor de la Salvamar, avea să țină până la mijlocul lunii martie 1944. Ca urmare, au fost rechemate vedetele trimise la Galați. Ieșind în mare la Sulina la 17 ianuarie, navele au dat însă de gheață și s-au întors pe canal. După trei zile, două dintre ele, întâi vedeta Nr. 8 și apoi Nr. 7 au ajuns la Constanța, dar vedeta Nr. 6, cu fundul spart de gheață, a trebuit să mai rămână un timp la Sulina înainte de a putea fi readusă la Salvamar.

Concluzii

Vedetele torpiloare tip Power au efectuat în bune condiții marșurile și misiunile pe mare, dar cu timpul au întâmpinat probleme și neajunsuri care au trebuit fi remediate. Principala problemă a vedetelor era la cuplajele elastice, care compromitea principalul factor tactic al unei vedete, și anume viteza, motiv pentru care acestea au fost trimise în misiuni defensive până când au fost dotate cu acele cuplaje noi numite Jurid.

Bibliografie

1. KOSLINSKI, N.; STĂNESCU, R. *Marina Română în al II-lea Război Mondial*. Sub egida Ligii Navale Române. vol. II.
2. honoretpatria.wordpress.com
3. wikipedia.org

MARINA ROMÂNĂ ÎN CAMPANIILE DIN PERIOADA 1942-1944

Aspirant Daniel MEILĂ

Principalele misiuni

Toamna anului 1941 a găsit trupele germano-române de pe frontul de est, zona litorală, în plină ofensivă pentru cucerirea peninsulei Crimeea. La 16 octombrie, după o operație de anvergură, în care au fost angrenate nu mai puțin de 18 divizii românești, a fost cucerit portul Odessa.

Coroborând acțiunile militare de pe uscat cu cele de pe apă, Marele Cartier General a stabilit ca misiune Marinei Române deschiderea de noi linii de comunicație spre nord și est pentru aprovizionare, pe calea mării, a frontului cu trupe, muniție, armament și materiale de război.

Pe lângă deschiderea și protecția acestor noi linii de comunicație pe apă, Marina Română mai avea ca misiuni: întărirea barajelor de mine de apărare la litoralul românesc, combaterea pericolului de mine lansate de inamic în apropierea coastei proprii, protecția căilor de comunicație, interceptarea și dezorganizarea căilor de comunicație ale inamicului din bazinul de sud-est al Mării Negre.

Războiul minelor

În perioada martie-noiembrie 1942, Marina Militară a executat cinci acțiuni de minare, astfel:

- în raionul Tuzla-Midia (26-28 martie) pentru întărirea barajelor lansate în anul 1941;
- la sud și est de localitatea Burnaz de la limanul Nistrului (14-17 mai) pentru apărarea antidesant și antisubmarin la nord de Sulina;
- zona Odessa (24-27 iunie);
- vestul peninsulei Crimeea (iunie) și pe coasta de est a Insulei Șerpilor (5 noiembrie).

La aceste acțiuni au participat: puitoarele de mine *Murgescu* și *Dacia*, distrugătoarele *Mărăști*, *Mărășești*, *Regina Maria* și *Ferdinand*, canonierele *Stihi* și *Ghiculescu*.

Pe timpul acțiunilor de minare, navele puitoare de mine au fost frecvent atacate de aviația inamică, în acțiunea din martie în anul 1942, nava *Dacia* fiind grav avariata.

În ianuarie, aprilie și septembrie în anul 1943, puitoarele de mine *Murgescu* și *Dacia* au instalat linii suplimentare de mine în zona barajelor Constanța.

Ultimele acțiuni de minare au fost executate de puitorul *Murgescu* în mai și iunie în anul 1944, pentru întărirea apărării litoralului în raioanele Constanța și Sulina.

Combaterea pericolului de mine a fost o operațiune complexă. Ea a angajat flotile întregi de dragaj și de nave antisubmarin, necesitând o susținută supraveghere aeriană (pentru combaterea aerominărilor), fiecare mișcare de nave făcându-se cu o serioasă asigurare contra minelor. Eforturile se justifică prin faptul că toate navele militare românești pierdute în cursul unor acțiuni de luptă s-au scufundat ca urmare a exploziei minelor, iar convoaiele de aprovizionare au suferit serioase pierderi în barajele și câmpurile de mine sovietice. La rândul lor, sovieticii au pierdut un mare număr de nave, ca urmare a barajelor de mine lansate de navele românești.

Puitorul de mine *Amiral Murgescu*

Puitorul de mine *Amiral Murgescu*, primul puitor de mine construit în România la Șantierul Naval Galați (1939-1941) cu material asigurat de uzinele metalurgice Reșița, a primit numele viceamiralului Ion Murgescu și a fost încadrat în grupul de nave miniere (nave civile amenajate ca puitoare de mine) al Forței Navale Maritime/FNM.

Caracteristici:

- deplasament: 838 t;
- motoare Diesel: 1.800 CP;
- viteza: 16 Nd;
- dimensiuni: 76,9 x 9, 1 x 2,5.

Artilerie:

- 11 x 102 mm naval și AA;
- 4 x 27 mm;
- 11 x 20 mm;
- două mitraliere de 13,2 mm;
- două aruncătoare de grenade Asm;
- mine 135.

În al Doilea Război Mondial (1941-1944), împreună cu alte nave ale FNM a participat la instalarea a 31 de baraje de mine contra navelor de suprafață și submarinelor în apropierea coastei de Nord-Vest a Mării Negre între Odessa și Crimeea provocând pierderi de nave părții sovietice. A participat la numeroase escortări de convoaie de aprovizionare a frontului terestru ce opera de-a lungul litoralului și la operația de evacuare a Crimeei (1943-1944), fiind ultima navă de luptă care s-a retras de la Chersones având la bord 1.000 militari români și germani.

Pentru execuția exemplară a misiunilor de luptă nava a fost citată de 11 ori prin Ordine de Zi pe Marina Militară, de cinci ori pe armată, iar pavilionul navei a fost decorat cu ordinele de război „Coroana României” și „Steaua României”. La 5 septembrie nava a fost predată Marinei Sovietice unde a primit numele de *Amur*, nefiind retrocedată așa cum s-a procedat cu alte nave. *Amiral Murgescu* a fost cea dintâi navă militară modernă construită la noi în țară la nivelul corespunzător tehnicii mondiale, prefigurând remarcabilele realizări ulterioare de pe șantierele navale ale

României după al Doilea Război Mondial. În anul 1988, nava a fost scoasă din evidența flotei sovietice și dezmembrată.

Puitorul de mine *Dacia*

Puitorul de mine *Dacia*, navă de pasageri comandată pentru SMR împreună cu nava soră *Împăratul Traian* în anul 1905 la șantierul naval din Saint Nazaire (Franța). A sosit în țară la 27 august 1907.

Caracteristici:

- deplasament: 4 515 t;
- dimensiuni: L 106,3 m; I: 12,7 m;
- două mașini cu aburi triplă expansiune;
- viteză: 15 Nd.

Amenajări pentru 306 pasageri. A fost folosită pe „linia orientală”. În Primul Război Mondial a fost închiriată guvernului rus care a transformat-o în crucișător auxiliar. A luat parte la acțiuni de luptă în Marea Neagră (bombardarea coastei turcești, patrulare etc.). A fost armată cu patru tunuri navale, două tunuri AA și instalații pentru ambarcat și folosit hidroavioane. După încheierea păcii de la București (1918), nava a fost înapoiată armatorului efectuând în perioada următoare curse regulate pe linia Constanța–Istanbul–Haifa–Alexandria. În al Doilea Război Mondial, *Dacia* a fost rechiziționată de Marina Militară și transformată în crucișător auxiliar puitor de mine, primind trei tunuri navale și AA, tunuri automate și 200 mine. A participat la importante operațiuni de minare în bazinul Vestic al Mării Negre, la coasta Crimei și la evacuarea trupelor germano-române de la Kersones (11-12 mai 1944) unde, având la bord peste 1.000 militari evacuați, a fost lovită de o bombă a aviației sovietice, deși avariată, a reușit totuși să ajungă la Constanța. Intrată în posesia Marinei Sovietice după 5 sept. 1944, *Dacia* a efectuat transporturi la coasta caucaziană, unde, după 31 de ani de serviciu s-a scufundat sărind pe o mină.

Distrugătoarele tip *M*: *Mărăști* și *Mărășești*

Distrugătoare clasificate inițial ca „exploratoare” sau „contratorpiloare” au fost comandate de statul român la Șantierul Naval Pattison din Napoli în anul 1914, dar din cauza războiului ele au servit mai întâi în flota italiană sub numele de *Sparvierro* și *Nibbio*. Sosite la Constanța la 1 iulie 1920, ele au primit numele de *Mărășești* și respectiv, *Mărăști*.

Caracteristici:

- deplasament: 1.700 t;
- dimensiuni: 94,36 x 9,47 x 3,50 m;
- turbine cu abur: 45.000 CP;
- viteză: 35 Nd.

Armament:

- IV x 152 mm Armstrong, IV x 76 mm Armstrong;
- două mitraliere de 13,2 mm;
- două grupuri TLT binate de 450 mm.

În anul 1926, tunurile de 152 mm au fost înlocuite cu tunuri de 120 mm în turele binate, ulterior navele fiind înzestrate și cu centrale de tir. Modernizate la

Galați în anul 1939, navele au mai primit ulterior și tunuri AA germane S.K.C. de 37 mm, instalații pentru lansarea minelor și grenadelor ș.a. În anii celui de-al Doilea Război Mondial aceste nave au îndeplinit importante misiuni de luptă în cadrul Escadrilei de distrugătoare sub comanda comandorilor August Roman și Horia Macellariu. De asemenea, cele două distrugătoare au avut o contribuție importantă în evacuarea trupelor germano-române de la Sevastopol (mai 1944). Capturate de sovietici în septembrie 1944 și restituite în octombrie 1945, ele și-au păstrat vechile nume până în anul 1948, când au devenit distrugătoare tip *M* cu numere de bordaj *D-2* și, respectiv, *D-1*. Au servit în Flota Română până în anul 1961, când au fost dezmembrate.

Distrugătoarele tip *R*: *Regina Maria* și *Regele Ferdinand*

Distrugătoarele *Regina Maria* și *Regele Ferdinand* au fost construite între anii 1927-1930 la Șantierul Naval Pattison din Napoli. La data intrării în serviciu erau cele mai moderne nave de luptă din Marea Neagră.

Caracteristici:

- deplasament: 1.540 t (2.000 t în plină încărcătură);
- dimensiuni: 101 x 9 x 3,5 m; turbine Parsons de 45.000 CP;
- viteză: 37 Nd.

Artilerie:

- 5 x 120 mm tragere centralizată;
- 1 x 76 mm AA, 11 x 37 mm AA;
- mitraliere: 11 x 13,2 mm;
- șase TLT x 533 mm, posibilitatea de ambarcare a 40 de mine marine pe

punte.

Împreună cu distrugătoarele *Mărășești* și *Mărăști* au format Escadrila de distrugătoare, principala unitate de luptă a Marinei Militare și școală de pregătire de valoroși comandanți de distrugătoare în perioada interbelică și în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. În campaniile din perioada 1941-1944, datorită capacității lor superioare de luptă, distrugătoarele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria* au fost întrebuințate cu precădere în misiuni de apărare a litoralului propriu (lupta navală din fața Constanței la 26 iunie 1941), escortarea convoaielor petroliere pe drumul Bosforului, la Odessa (1941-1943), Crimeea (1943-1944), precum și la cea mai importantă operație aero-navală din Marea Neagră, retragerea trupelor germano-române din Crimeea. Distrugătorul *Regele Ferdinand* a fost de două ori lovit de aviația inamică, având avarii, morți și răniți din echipaj. Pavilionul navei a fost decorat cu Ordinul Steaua României cu panglici de Virtute Militară. După ieșirea României din război, cele două nave au fost preluate de Marina Sovietică, fiind restituite Marinei Române la 12 august 1951, care le-a utilizat sub siglele *D-21*, *D-22* până în anul 1959, când au fost casate și dezmembrate.

Canonierele *Locotenent-comandor Stihi Eugen, Sublocotenent Ghiculescu*

Ion

Canonierele *Locotenent-comandor Stihi Eugen, Sublocotenent Ghiculescu Ion* sunt canoniere dragoare tip Chiffone, construite în perioada 1916-1917, la Șantierul Naval Lorient, Franța.

Caracteristici:

- lungime maximă: 60,8 m;
- lățime: 6,90 m;
- deplasament: 400 t;
- pescaj: 2 m;
- viteză: 15 Nd;
- putere efectivă totală: 900 CP;
- armament: două tunuri x 100 mm;
- două mitraliere AA x 13,2 mm;
- două tuburi lansatoare torpile;
- bombe antisubmarin.

Au fost cumpărate din Franța în anul 1921 și clasificate ca escortoare antisubmarin. Inițial au fost botezate canonierele *A, B, C, D*. Acestea au primit, ulterior, numele a doi ofițeri, eroi marinari din războiul de întregire: *Ion Ghiculescu* și *Eugen Stihi*.

Au format o diviziune a Diviziei de Mare cu misiunea de dragare sistematică a câmpurilor de mine de pe coasta românească, controlul drumurilor navigabile, balizajul drumurilor sigure și alcătuirea hărților indicatoare ale regiunilor dragate și ale zonelor periculoase.

Sub comanda căpitanului-comandor Victor Schmidt, grupul canonierelor de dragaj va lua parte în anii 1920-1923 la executarea programului de instrucție în mare, prin trageri de infanterie și artilerie, ca și la efectuarea unor exerciții de dragaj.

Din anul 1921, canoniera *Stihi* este pusă la dispoziția Școlilor Marinei pentru efectuarea unor voiaje de instrucție cu elevii acestor școli.

În luna iulie a anului 1924, canoniera *Dumitreseu*, fiind pusă la dispoziția Direcției Generale a Poștelor, iese în mare și balizează porțiunea deranjată a cablului submarin Constanța–Constantinopol, iar în perioada 1-20 august a aceluiași an, grupul de canoniere execută un marș de instrucție în străinătate, sub conducerea comandantului Forțelor Navale Maritime, căpitan-comandor Eugen Roșea.

În timpul acestui voiaj, la bordul canonierelor au fost ambarcați elevi ai Școlii Navale și elevi ai Școlii de Mecanici și Electricieni care au vizitat porturile Constantinopol, Smirna, Burgaz, Varna.

În anul 1925, la comanda grupului de canoniere este numit locotenentul-comandor Grigore Popovici. În acest an, canoniera *Dumitrescu*, amenajată ca navă școală, a executat în perioada 24 iulie-25 august, un voiaj de instrucție în Arhipelagul grecesc. În anul 1926, grupul de canoniere a fost pus sub comanda căpitanului comandor Constantin Istrati, participând și în acest an, ca și în anii următori, la executarea programului anual de instrucție la mare. Până la intrarea

în dotarea Marinei Militare Române, în anul 1939, a Navei Școală *Mircea*, canonierele *Stihi* și *Dumitrescu* au fost folosite și ca nave școală. La 11 ianuarie 1941, canoniera *Lepri*, aflată sub comanda căpitanului Ion Constantinescu, s-a scufundat într-un baraj de mine din nordul gurii Canalului Sulina, în timp ce asigura protecția puiorului de mine *Aurora*, care executa un baraj de mine. În acest mod, pe toată perioada războiului au acționat doar canonierele *Stihi*, *Ghiculescu* și *Dumitrescu*, care au fost folosite până la 5 septembrie 1944, în special în operațiuni de instalare a unor baraje de mine. La 5 septembrie 1944, în urma ultimatumului primit, canonierele au fost puse la dispoziția Flotei Sovietice Maritime. Sub comandă sovietică, canoniera *Ghiculescu* a purtat denumirea de *Angopa*, canoniera *Dumitrescu* s-a numit *Aracs*, iar *Stihi* s-a numit *Ahtuba*. Ulterior, la 19 ianuarie 1945, canoniera *Dumitrescu*, devenind în urma unei acțiuni de luptă neoperativă, va fi scoasă din dotarea liotei sovietice. Nouă luni mai târziu, la 12 septembrie, *Ghiculescu* și *Stihi* au fost restituite guvernului României de către URSS, conform Convenției încheiate la Moscova, cu o zi înainte. Revenite în Marina Militară Română, canonierele au devenit una navă de cercetări hidrografice, iar cealaltă navă de dezinsecție-dezinsecție.

Apărarea comunicațiilor maritime și fluviale

Prin amploarea acțiunilor întreprinse de Marina Română, durata și cantitatea de forțe participante, transporturile și apărarea acestora pe liniile de comunicație maritime și fluviale se constituie într-o operație de sine stătătoare.

Ea s-a desfășurat pe toată durata războiului, având intensitate maximă pe parcursul anului 1943 și până la retragerea din Crimeea (aprilie-mai 1944).

O linie de comunicație vitală pentru Germania, deschisă chiar de la începutul războiului, a fost cea constituită de fluviul Dunărea cu sectorul românesc: Baziaș–Reni–Sulina. Aceasta asigura transporturile de tehnică grea, efective pentru front, nave și submarine pentru flota germană din Marea Neagră. Perturbarea transporturilor pe fluviu, în special prin aerominări, a constituit un obiectiv important pentru inamic. Printr-o supraveghere permanentă în cadrul unui sistem folosind printre altele grănicerii, jandarmii și posturile de observare antiaeriană, precum și prin numeroasele acțiuni de dragaj executate, Forțele Fluviale au menținut această comunicație în permanentă stare de eficiență.

La mare, pe lângă linia de comunicație Constanța–Burgas–Bosfor deschisă și asigurată încă din anul 1941 pentru transporturile spre Marea Mediterană, odată cu îndepărtarea frontului de granițele maritime naționale, s-au deschis alte trei linii: Constanța–Odessa, Sulina–Odessa și Constanța–Sevastopol care aveau menirea să asigure transporturile în sprijinul ofensivei spre Odessa și peninsula Crimeea, precum și pentru aprovizionarea frontului din Caucaz.

Operațiunile navale din Marea Neagră, începând din toamna anului 1941, inclusiv cele de asigurare a transporturilor, s-au aflat sub comanda comandamentului german din Marea Neagră Admirai Schwarzen Meer. În cadrul convoaielor

organizate intrau inclusiv navele de transport românești, navelor militare aparținând Marinei Române revenindu-le misiunea de escortare a acestora.

Ca o regulă generală, escortele convoaielor pe rutele mari, Constanța–Bosfor, erau asigurate de cele mai multe ori cu distrugătoarele românești. Pentru ruta Constanța–Sevastopol s-au folosit, de regulă, canonierele românești și submarinele germane. Vedetele torpiloare românești, operând cu submarinele germane, erau folosite pe ruta costieră Sulina–Odessa.

În anul 1942, tonajul total al navelor aparținând axei ce efectuau transporturi militare în Marea Neagră era de aproximativ 34.000 tdw, din care 25.000 tdw aparțineau navelor românești. Acestea erau: *Durostor*, *Danubius*, *Oituz*, *Sulina*, *Carpați*, *Ardeal* și *Suceava*. În total, pe durata acestui an, navele militare au escortat 459 nave de transport pe comunicațiile maritime.

Pe timpul îndeplinirii misiunilor, Marina Română a suferit unele pierderi, fiind torpilate de submarine astfel: cargoul *Sulina* (29 mai), remorcherul *Oltul* (11 octombrie), cargoul *Carpați* (15 octombrie).

Importanța comunicațiilor maritime pentru sprijinul direct al frontului a devenit vitală, urmare a faptului că, începând cu toamna anului 1943, legătura pe uscat între trupele germano-române și bazele de aprovizionare a fost ruptă.

Conform documentelor întocmite de Statul Major al Marinei, pentru aprovizionarea pe calea mării a frontului în anul 1943, era necesar a se transporta lunar 158.000 t de muniții, carburanți, alimente, alte materiale. Totalul materialului de război escortat în acest an a fost de 1.083.859 t.

O pierdere grea pentru Marina Română a constituit-o scufundarea cargoului *Sulina* la 20 aprilie, torpilat de un submarin în rada Sevastopol.

În anul 1943, unitățile noastre de escortă a convoaielor și-au îndeplinit în bune condiții misiunile „efectuând peste 467 operațiuni de escortare cu un total de 574 misiuni”. Pe timpul acestor misiuni ele au respins „30 atacuri de submarine, executate cu 44 nave, 30 atacuri aero-torpiloare executate cu 112 avioane și 23 atacuri aer-bombardiere, efectuate cu 175 avioane”.

Intensitatea maximă a transporturilor pe comunicațiile navale a fost atinsă în perioada aprilie-mai, când a avut loc evacuarea trupelor germano-române din Capul de pod din peninsula Crimeea.

Evacuarea trupelor din Crimeea (12 aprilie-14 mai 1944)

În primăvara anului 1944, urmare a închiderii strategice de către armata sovietică a părții de nord a peninsulei Crimeea, trupele germano-române s-au găsit în situația de a se apăra cu spatele la mare. Se aflau în acel moment în dispozitiv de apărare în Crimeea: Armata a 17-a germană, cu două corpuri de armată; Corpul Român de Munte, cu trei divizii (D1, D2, D3); două divizii române de infanterie (D10 și D19) și două divizii române de cavalerie (D6 și D9). În total, 65.093 militari români.

Pentru evitarea unui dezastru de tip Stalingrad a fost întocmit un plan de evacuare a trupelor, cu numele de cod „Leopard”, partea română din plan, purtând denumirea convențională de „Operațiunea 60.000”.

Evacuarea trupelor din Crimeea s-a desfășurat în două etape.

În **etapa I** (12-27 aprilie 1944) Marina Română a participat cu șase nave mari de transport (*Ardeal, Alba, Alba-Iulia, Oituz, Danubius și Durostor*), trei distrugătoare (*Ferdinand, Regina Maria, Mărășești*), trei canoniere (*Stihi, Ghiculescu, Dumitrescu*), puitorul de mine *Murgescu* (pentru apărarea antiaeriană), trei vedete torpiloare, trei pontoane armate (pentru escortă) și Escadrila de hidroaviație.

Primul convoi format din trei nave de transport, având la bord 5.000 militari români și germani, din care o mare parte răniți, escortat de distrugătoarele *Regina Maria* și *Ferdinand*, fiecare având la bord câte 200 evacuați, s-a pus în mișcare din portul Sevastopol la 12 aprilie 1944, orele 18.00 (conform telegramei nr. 89/1944 a comandantului Forței Navale Maritime, amiralul Horia Macellariu). După această dată, ca urmare a menținerii controlului asupra punctelor de ambarcare și căilor de comunicație, convoaiele s-au succedat în mod organizat pe ruta Sevastopol–Constanța și Constanța–Sevastopol, realizându-se evacuarea a 73.058 militari din care 20.779 români, restul fiind: germani, croați, refugiați români și ruși, prizonieri, precum și 12.000 t de material de război. Concomitent, spre Sevastopol au fost transportate 7.000 t materiale.

Riposta sovietică a fost deosebit de violentă, convoaiele fiind atacate, în mod repetat cu distrugătoarele, vedetele torpiloare, aviația și submarine.

Distanța mare dintre Sevastopol și Constanța (aproximativ 210 Mm, cca. 18-20 ore de marș) a făcut ca aviația română (bazată pe aerodromurile din sudul Moldovei) să nu poată asigura protecția aeriană decât pe ultima parte a rutei, prima parte fiind, practic, la discreția aviației sovietice.

Cu o bogată experiență de luptă și o gândire tactică îndelung exersată încă de la începuturile războiului, conducând echipaje cu o foarte bună pregătire marinărească și de luptă și cu o mare rezistență la efort în condiții meteo grele, comandanții navelor militare au respins toate atacurile navale, submarine și aeriene ale inamicului, producându-i acestuia pierderi considerabile: 12 avioane doborâte, două submarine și o vedetă torpiloare scufundate, două submarine avariate.

Marina Română a avut patru nave de transport și distrugătorul *Ferdinand* avariate și nici o navă scufundată.

La 27 aprilie 1944, Hitler, personal, ordonă suspendarea operației și continuarea rezistenței în Crimeea. În perioada 27 aprilie-8 mai 1944, Marina Militară a escortat 14 convoaie de la Constanța la Sevastopol pentru aprovizionarea trupelor din Capul de pod, transportând la întoarcere militari, în special răniți.

La 8 mai, se reîncepe evacuarea ultimilor 50.000 militari rămași în apărarea Capului de pod din Crimeea. Situația trupelor era mult mai grea decât în prima etapă, întrucât sovieticii loveau direct cu artileria plajele și danele de ambarcare din raionul Kersones și Sevastopol.

Etapa a II-a a operației de evacuare (8-14 mai) s-a desfășurat, practic, din contact direct cu inamicul. Convoaiele nu mai aveau timpul necesar să se organizeze

conform planului, iar atunci când reușeau, erau dezorganizate pe parcurs, astfel că, în ultima parte, navele de transport soseau la Constanța într-un șir continuu, majoritatea cu avarii grave, mulți morți și răniți la bord, escortate sporadic în apropierea coastelor românești de nave de luptă mici, germane.

Centrul de greutate al acțiunilor navelor de luptă române se afla în zona de ambarcare și pe prima parte a rutei. Distrugătoarele și canonierele asigurau punctele și plajele de ambarcare aflate sub focul inamic angajând direct lupta cu artileria de coastă. Pe timpul escortării convoaielor ele trebuiau să facă față unor atacuri continue din partea aviației, navelor de suprafață și submarinelor care acționau, practic, cu toate categoriile de armament naval și aerian.

În aceste condiții, Marina Română pierde trei nave de transport: *România*, *Danubius* (11 mai) și *Durostor* (12 mai), total 4.598 t, cu cea mai mare parte a militarilor transportați la bord, iar *Ferdinand*, *Ghiculescu* și *Dacia* suferă avarii grave. Pierderile în oameni, în această a doua etapă, s-au cifrat la peste 4.000 dintre militarii evacuați și 67 de marinari militari.

La rândul lor, navele românești, în lupta cu inamicul, i-au provocat acestuia pierderi grele în oameni, nave, aviație și submarine. De menționat că, la 11 mai, în timp ce asigura punctele de ambarcare de la Cap Kersones, distrugătorul *Ferdinand* a neutralizat, cu artileria de la bord, două baterii de coastă inamice, a suportat și respins 11 atacuri aeriene, doborând două avioane și a primit mai multe bombe în apropiere, din care două pe punte. Una din acestea a pătruns prin punte în tancul de combustibil și ciupă ce a străpuns și fundul dublu, a explodat sub navă. Cu zeci de morți și răniți la bord, avariat, lăsând în urmă o dâră lungă de păcură, cu punțile și compartimentele pline de soldați evacuați, evitând în ultima clipă torpilele lansate de un submarin la larg, a ajuns la Constanța unde, la cheu, a fost întâmpinat personal de mareșalul Antonescu.

„Operațiunea 60.000” a avut ca rezultat evacuarea pe calea mării a 42.250 militari români și pe calea aerului 3.056. Chiar dacă s-a soldat cu pierderi reprezentând 9-10% din personalul planificat a fi evacuat și 32% din tonajul la dispoziție, având în vedere condițiile în care s-a desfășurat, ea poate fi considerată ca o mare victorie a Marinei Române în cel de-al Doilea Război Mondial. Se poate compara în istoria acțiunilor militare cu evacuarea Forțelor Aliate de la Dunkerque (27 mai-4 iunie 1940), desfășurându-se însă în împrejurări mult mai nefavorabile și terminându-se cu rezultate mai bune.

Succesul final al acestei operații a permis, după o scurtă perioadă de refacere, completare și reorganizare, reintroducerea în circuitul militar operativ a unui număr de șapte divizii, mari unități ce vor spori forțele naționale antifasciste, contribuind substanțial la eliberarea întregului teritoriu național, participând nemijlocit alături de aliați la războiul antihitlerist până la victoria finală.

Escortarea navelor cu emigranți evrei

Escortarea navelor cu emigranți evrei (pentru ca aceștia să ajungă în Palestina) a fost, în pofida alianței cu Germania, adeptă a „soluției finale”, o misiune asumată de Marina Română în virtutea unor înalte comandamente umanitare.

Porturile românești, atât cele de la Dunăre cât și cele de la mare, au fost folosite încă din anul 1938 ca puncte de adunare și emigrare spre Haifa, pe calea mării, a evreilor proveniți nu numai din România, dar și din Ucraina, Ungaria, Bulgaria, Polonia, Rusia.

Din noiembrie 1941, comunitatea evreiască din România a putut dispune de micul vapor *Struma* (180 t) care, sub pavilion panamez, a părăsit Constanța, cu acordul tacit al autorităților românești, la 12 decembrie 1941, având 769 refugiați evrei la bord. După o staționare la Istanbul, ca urmare a prelungirii tratativelor dintre autoritățile engleze din Palestina și Agenția evreiască din Ierusalim, *Struma* a fost nevoită să reentre în Marea Neagră și, la 24 februarie 1942, a fost torpilată de un submarin sovietic, majoritatea evreilor de la bord înecându-se. Au fost doar patru supraviețuitori, dintre care doar unul a supraviețuit războiului.

În vara anului 1944, au fost reluate emigrările de evrei pe calea mării din porturile românești cu sprijinul tacit al autorităților, aceasta executându-se atât împotriva părerilor aliaților germani, cât și împotriva concepțiilor Aliaților, în special a britanicilor care interzisese emigrarea evreilor în Palestina (pe atunci în stăpânirea lor). Astfel, emigrarea evreilor proveniți din Polonia, U.R.S.S., România și chiar din Austria și Germania, începând din aprilie 1944, se făcea în continuare cu nave turcești închiriate, sub privirile germanilor, la cheurile aparținând Comandamentului Portului și Zonei Constanța.

În această acțiune, în care mii de evrei au emigrat pe calea mării, au fost angrenate numai nave de escortă ale Diviziei de Mare, care nu aveau nici un fel de legături cu forțele germane.

Navele turcești închiriate au efectuat mai multe drumuri de la Constanța la Istanbul, escortate de nave militare românești. Un episod nefericit s-a petrecut la 4 august 1944, când nava *Mefkure*, supraîncărcată cu emigranți, a fost scufundată de un submarin sovietic la limita apelor teritoriale ale Turciei și Bulgariei și apoi supraviețuitorii au fost mitraliați contrar tuturor legilor internaționale ale războiului.

Acțiunea de escortare a convoaielor cu emigranți evrei, desfășurată cu o totală discreție, a fost unică în analele celui de-al Doilea Război Mondial, Marina Română fiind singura din lume care a executat o misiune de acest gen.

Acțiunile submarinelor românești

La intrarea României în război, Forțele Navale aveau în înzestrare un singur submarin operațional – *Delfinul* – care a plecat în misiune de supraveghere apropiată în zona Constanța chiar din prima zi a ostilităților. La aceeași dată, U.R.S.S. avea 47 submarine în Marea Neagră.

Importanța acestuia pentru Flota Română a constat în pericolul submarin permanent pe care l-a creat pentru flota și porturile sovietice. Astfel, partea sovietică a fost obligată ca la fiecare ieșire în larg a navelor sale să ia măsuri deosebite pentru prevenirea unui eventual atac submarin, fapt ce a imobilizat o importantă cantitate de forțe și mijloace care puteau fi folosite la alte acțiuni. Totodată, Flota Roșie din Marea Neagră a lansat mii de mine marine în scopul protejării liniilor de comunicație maritime și a alocat importante forțe antisubmarin, de patrulare, artilerie de coastă și aviație maritimă pentru a controla și apăra zonele de interes vital.

În perioada 22 iunie 1941-3 iulie 1942, dată la care a intrat în reparații, submarinul *Delfinul* a îndeplinit nouă misiuni cu durate variabile, cea mai mare fiind de 16 zile, în total 75 zile de imersiune. Activitățile sale au avut loc, alternativ, pe căile de comunicații sovietice în zona peninsulei Crimeea, pe coasta de est și sud-est a Mării Negre, având ca obiectiv supravegherea comunicațiilor și atacul transporturilor inamicului.

Instrucțiunile operative ale submarinului prevedeau evitarea oricărei acțiuni care ar fi pus în pericol viața navei, justificată prin concepția definită de expresia „ship in being”/„navă în viață”. Această concepție a fost adoptată și de alte flote. Ea impune părții care stăpânește marea măsuri de siguranță costisitoare și o divizare a forțelor, creând probleme suplimentare prin amenințarea pe care o reprezintă. Pe timpul misiunilor, submarinul a fost ținta a numeroase atacuri cu zeci de bombe din partea antisubmarinelor sovietice, de fiecare dată, însă, a scăpat neatins sau cu avarii ușoare.

În iulie 1942, submarinul *Delfinul* a intrat în reparații, fiind înlocuit de submarine germane, care au acționat în Marea Neagră până la sfârșitul războiului.

Spre sfârșitul ostilităților din Marea Neagră, începând cu aprilie 1944, au devenit operaționale alte două submarine românești, construite la Galați: *Marsuinul* și *Rechinul* care, în principiu, au avut aceleași misiuni ca și *Delfinul*, iar ca raioane de acțiune coasta caucaziană.

La 3 mai 1944, *Rechinul* încearcă să atace două nave mari de luptă, însă nu poate ocupa o poziție favorabilă datorită vitezei mari a acestora. *Marsuinul* angajează, la rândul său, la 20 mai, orele 02.00, lupta cu un submarin sovietic aflat la suprafață. Ambele submarine evită torpilele.

La fel ca și *Delfinul*, cele două submarine au suportat pe timpul îndeplinirii misiunilor, în repetate rânduri, atacuri intense cu bombe antisubmarin și torpile, reușind în cele din urmă să scape fără avarii grave. Acțiunile lor, deși nu s-au soldat cu scufundarea de nave inamice, au reușit să blocheze un mare număr de nave de luptă și aviație care să prevină pericolul submarin.

Apărarea litoralului

Apărarea litoralului și a porturilor a constituit, din punct de vedere al duratei, o misiune permanentă care s-a suprapus, practic, pe durata stării de beligeranță în Marea Neagră.

Este de remarcat faptul că responsabilitatea apărării întregului litoral a revenit exclusiv comandamentului național, forțele destinate acestui scop neintrând în subordinea, nici măcar operativă, a comandamentului german. Ca responsabilitate, apărarea litoralului a revenit, în conformitate cu Directivele operative, unor mari unități operative de uscat, de regulă Corpul 2 Armată, în cooperare cu Statul Major al Marinei Militare.

În acest context, Forțelor Navale li s-au încredințat misiuni, astfel: supravegherea zonei maritime și costiere; interzicerea apropierei de coastă a navelor inamice; interzicerea debarcării inamicului pe litoralul românesc; asigurarea de navigație pe drumurile costiere.

Pentru îndeplinirea unor astfel de misiuni au concurat, pe lângă forțele de uscat și sistemul de observare de la litoral, navele de luptă aflate în mare, hidroaviația, sistemul barajelor de mine.

În Directiva operativă nr. 47 din 10 februarie 1943, printre altele se stipula: „*Mahul Mării constituie linia principală de rezistență. Efortul operativ va fi făcut în porturi și în zona plajelor favorabile debarcării din apropierea porturilor; pe restul litoralului se va organiza supravegherea permanentă*”.

Pe toată durata războiului, inamicul a acționat la litoralul românesc în special cu submarinele și aviația pentru dezorganizarea comunicațiilor și activităților portuare. Forțele maritime militare au reacționat prompt prin sistemul de observare de la litoral, navele dragoare și antisubmarine, artileria de coastă, navele de luptă aflate în mare.

Eficiența sistemului apărării litoralului a fost dovedită chiar din primele zile ale războiului. În dimineața zilei de 26 iunie 1941, prin conjugarea eforturilor tuturor forțelor de apărare, a fost respins atacul asupra Constanței al unei grupări navale inamice, având ca rezultat scufundarea distrugătorului *Moskva* și avarierea celui de-al doilea, *Hahkov*, la larg de localitatea Tuzla.

Intensitatea acțiunilor inamicului la litoralul românesc a crescut în perioada 1942-1943, atingând valori maxime după retragerea din Crimeea. O statistică operativă arată că în anul 1943, au fost executate 157 misiuni de patrulare, dragaj și ascultare submarină și opt operații de minare executate de Forțele Navale ale României.

- două nave dragoare, un cargou, 11 vedete blindate și un monitor, nouă nave de patrulare, patru nave mici – toate scufundate;
- 200 avioane doborâte.

Marina Română a participat la campania din Est cu 9.600 militari, având 18% pierderi, din care 207 morți. Pierderile cu tonajul escortat au fost de 4,2%, reprezentând 6.700 t.

Până la acea dată au fost provocate pierderi serioase flotei sovietice, deși aceasta era mult superioară în tonaj și efective. Aceste pierderi se cifrează la:

- un distrugător scufundat și două avariate;
- 16 submarine scufundate (35% din submarinele sovieticilor din Marea Neagră).

EVACUAREA DIN CRIMEEA - „Operațiunea 60.000”

Aspirant Ionuț- Alexandru STATE

Marina Regală Romană a denumit evacuarea Crimeei „Operațiunea 60.000”, deoarece numărul soldaților români aflați în peninsulă era de 65.093 în aprilie 1944. Această operațiune a fost executată în două faze: prima între 11 aprilie și 5 mai și a doua, cea mai dramatică, între 6 și 13 mai 1944. După ce a devenit clar că liniile de apărare din Istmul Perekop și de la sud de Marea Sivas nu mai puteau rezista, Armata a șaptesprezecea germană a declanșat Planul Adler: evacuarea Crimeii.



Schema de retragere tactică a operațiunii de retragere din Crimeea

Primul convoi a plecat de la Constanța în după-amiaza zilei de 11 aprilie și era alcătuit din petrolierul german *Prodromos* și cargoul ungar *Kassa*, escortate de canoniera *NMS Ghiculescu*, Vânătorul de submarine 115 și Nava de siguranță antiaeriană 163. Distrugătoarele *NMS Regina Maria* și *NMS Mărășești* împreună cu o

vedetă torpiloare li s-au alăturat, având misiunea de a prelua un alt convoi din Sevastopol.

Portul Constanța a fost bombardat în timpul nopții, dar barajul antiaerian foarte puternic și ceața artificială au silit avioanele sovietice să lanseze bombe la un km în larg. Un alt atac în forță al Aviației Flotei Mării Negre a avut loc în timpul nopții de 17 spre 18 aprilie, dar datorită ceții artificiale bombardierele nu au reușit să descopere ținta. Aceste eșecuri au determinat probabil comandamentul sovietic să nu mai execute alte raiduri asupra Constanței, ușurând desfășurarea evacuării.

Pe 12 aprilie, distrugătorul *Regina Maria* și distrugătorul *Mărășești* au ajuns la Sevastopol, după ce au scăpat neatinse din două atacuri aeriene. După amiază au pornit înapoi spre Constanța escortând împreună cu Vânătorul de submarine 103 și Nava de siguranță 163 navele *Ardeal*, *Helga* și *Tisza*, care transportau 4.361 oameni (700 români, 3.197 germani, 47 voluntari ruși și 417 prizonieri). Convoiul a fost atacat de un submarin pe data de 13 aprilie, la ora 09:17, cele trei torpile lansate de submarine au fost evitate. Canoniera *NMS Dumitrescu*, Vânătorul de submarine 115 și doua nave de siguranță antiaeriană au escortat *Prodromos*, *Kassa* și un ponton de transport armat de la Sevastopol la Constanța, ajungând la destinație în dimineața zilei de 14 aprilie. În aceeași zi au plecat din Sevastopol câteva nave mici germane: două remorchere cu șleपुरi, două pontoane de transport și patru vânătoare de submarine ușoare, având la bord 2.038 oameni.

Din cauza vitezei scăzute au fost necesare aproape două zile pentru traversare, în timp ce din sens opus, din Constanța, *NMS Murgescu*, trei vânătoare de submarine ușoare și o navă de siguranță antisubmarin au escortat cargoul *Oituz* și navele *Laudon*, *Theben* și *Erzherzog Karl* care transportau muniții și alimente.

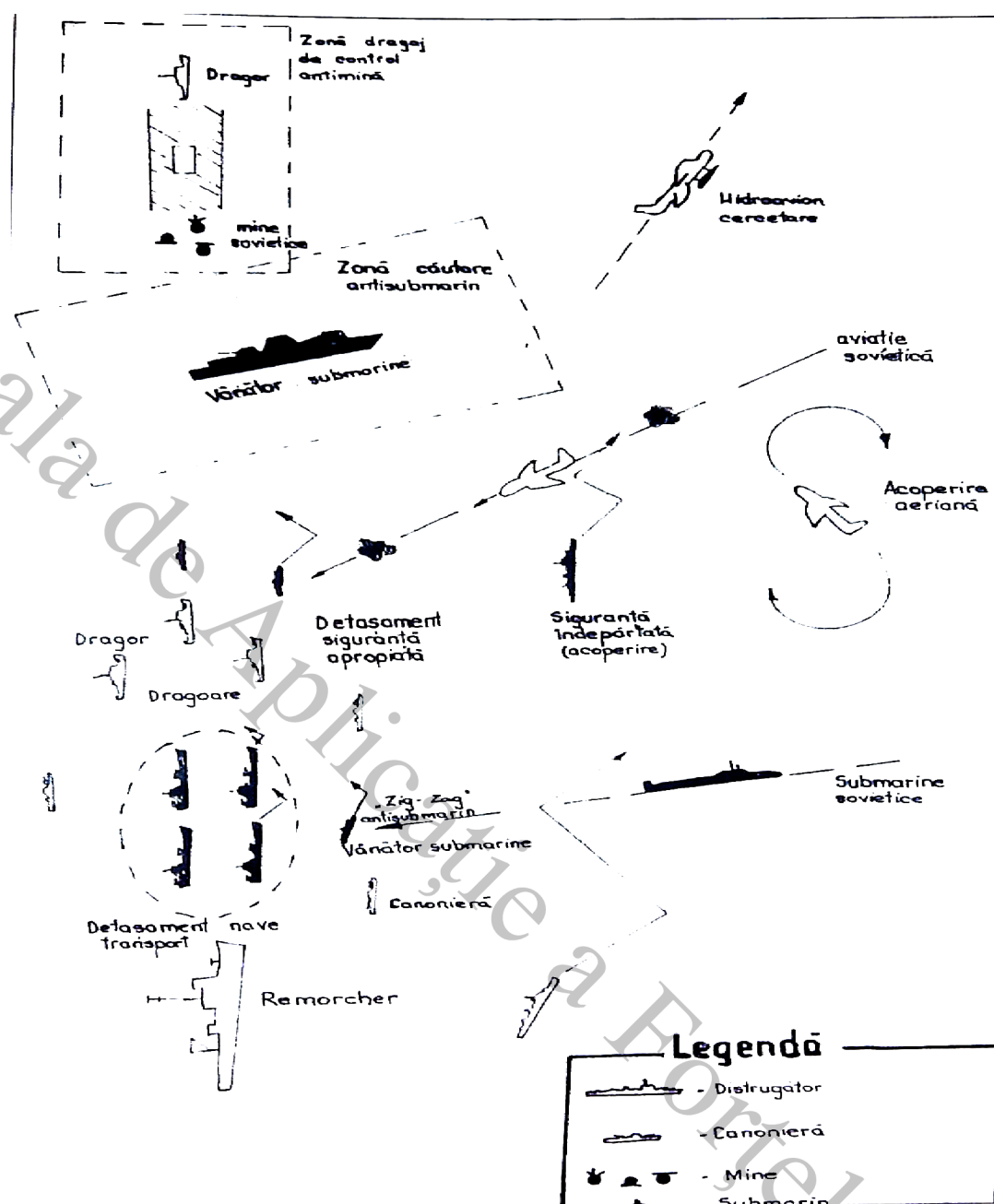
Pe 15 aprilie, între 08:15 și 16:45, convoiul a fost atacat de cinci ori de bombardiere sovietice. Artileria antiaeriană de pe *NMS Murgescu* a doborât două dintre ele, dar puitorul a suferit avarii la tunul de 102 mm și la tunul de 20 mm. De abia ajuns la Sevastopol, puitorul de mine a condus înapoi spre Constanța convoiul format din petrolierul *Ossag*, navele de transport 25 și 26, care aveau la bord 3.973 oameni, marea majoritate germani, Vânătorul de submarine 103 și Rb.

Pe 16 aprilie au plecat de la Sevastopol două convoaie germane, primul, compus din navele *Kinburn*, *Laudon*, *Theben* și *Erzherzog Karl*, escortate de opt pontoane de transport armate și două vânătoare de submarine ușoare. Acestea transportau 5.417 oameni, din care 3.765 germani și 516 români. Tot sub escorta germană au plecat cargourile *Kassa*, *Lola* și *Tisza*. Acestea aveau la bord 2.561 oameni, majoritatea germani și voluntari ruși, doar șase erau români. Convoiul a fost atacat fără efect de un submarin sovietic în apropierea Sevastopolului. Apoi, la ora 14:34, hidroavionul BV-180 ce supraveghea navele a observat un submarin, o bombă a lovit nava sovietică și s-a presupus că aceasta a fost scufundată. Este posibil să fi fost vorba de submarinul L-6, ultimul pierdut de Flota Sovietică a Mării Negre în luptă. Tot în aceeași zi a plecat din Crimeea spre Sulina cargoul *Oituz*. A doua zi, la 30 de mile sud-est de Sf. Gheorghe, nava a fost atacată de șase bombardiere Pe-2 din 40 BAP și avariată.

Prima tragedie a evacuării a avut loc pe 18 aprilie. În noaptea zilei de 17 aprilie, au plecat din Crimeea navele *Alba Iulia* și *Danubius*, escortate de

distrugătorul *NMS Mărăști*, canoniera *NMS Ghiculescu*, Vânătorul de submarine 104 și Rb 216. La ora 11:00, o torpilă a trecut prin pupa convoiului, *NMS Ghiculescu*, s-a deplasat în zona de unde fusese lansată și a început să vâneze submarinul. A lansat două grenade antisubmarin și au apărut bule de aer la suprafață; hidroavionul german a indicat apoi o nouă poziție și canoniera a lansat încă cinci grenade, apărând la suprafața apei bule de aer și mai mari. Vânătoarea a fost preluată de către vânătorul de submarine 104, iar canoniera *Ghiculescu* s-a întors la convoi.

Pe 19 și 20 aprilie au plecat spre Sevastopol două convoaie germane, din sens invers sosind trei având peste 17.000 oameni la bord. *NMS Regele Ferdinand* a pornit pe 21 aprilie spre Crimeea împreună cu Rb 206 și Rb 207 escortând petrolierul *Ossag* și cargoul *KT 26*. A doua zi, dimineață, convoiul a fost atacat în două rânduri. La ora 08:30 și-a făcut apariția o formație de 13 Il-2 din 47 ShAP, care nu au reușit să producă pierderi navelor. Au fost urmate repede de 18 IL-2 din 8 GShAP cu același efect însă. Un Il-2 a fost doborât de vânătoarea inamică, iar peste aproximativ o oră, la 09:40, a venit al doilea val de doisprezece bombardiere din treisprezece GDBAP care au lovit petrolierul *Ossag* la prova, iar schijele unei bombe căzute lângă *NMS Regele Ferdinand*, care ulterior au scos din funcțiune stația radio a distrugătorului. Vânătoarea de escortă a doborât două A-20 și un al treilea a căzut în mare probabil datorită unor probleme la motoare. S-a încercat remorcarea petrolierului de către *KT 26*, dar la 11:10 au apărut șase Pe-2 care au împiedicat operația. Astfel că petrolierul *Ossag* împreună cu Rb 206 s-au întors spre Constanța, în timp ce *NMS Regele Ferdinand*, Rb 207 și *KT 26* și-au continuat drumul spre Sevastopol, fiind la aproximativ 30 Mm sud-vest de port. La ora 13:26, cele trei nave au fost din nou atacate din aer de către șase bombardiere din 40 BAP. Distrugătorul a fost lovit de o bombă care n-a explodat și care a făcut o mică gaură în bordaj deasupra liniei de plutire. Ea a fost descoperită de abia peste câteva zile la Constanța, într-unul dintre tancurile de ulei. Între timp, petrolierul *Ossag* începuse să aibă probleme și s-a hotărât să se îndrepte spre Sevastopol din nou, deoarece era mai aproape. Vânătorul de submarine 103 a fost trimis de comandamentul german pentru a asista Rb 206.



Schema generală a unei misiuni de convoiere a Marinei Române

Pe 23 aprilie, cele două nave au reușit să remorcheze petrolierul *Ossag* și s-au îndreptat spre port, pe drum, convoiul a fost atacat de submarinul M-35 care a tras două torpile asupra Vânătorului de submarine 103, însă fără a-l lovi. Au urmat apoi două atacuri aeriene: primul dat de 5 A-20 din 36 MTAP, iar al doilea de 13 A-20 din 13 GDBAP. Vânătorului de submarine 103 i-a fost lovită și distrusă puntea superioară grav avariata, petrolierul *Ossag* a fost scufundat la ora 16:02 la 15 Mm sud-vest de Sevastopol, de către navele antisubmarin.

Pe 21 aprilie a plecat din Sevastopol nava *Ardeal*, ce fusese avariata într-un incendiu accidental câteva zile înainte, fiind escortată de trei nave antisubmarin, o navă antiaeriană și vânătorul de submarine 105. *NMS Mărășești* a așteptat-o în drum și a preluat comanda convoiului, care a ajuns la destinație în seara zilei de 22 aprilie. Un alt convoi ce a pornit spre Constanța pe 21 a fost compus din navele de transport *Budapest* și *Danubius*, escortate de patru vânătoare de submarine ușoare și vânătorul

de submarine 116. Pe drum a fost atacat de o formație de doisprezece A-20 din 13 GDAP. Nava *Danubius* a fost avariata și nava *Budapest* a avut doi morți și un rănit, iar un A-20 a fost doborât.

Pe 23 aprilie, patru convoaie au plecat din Sevastopol:

- *NMS Regele Ferdinand*, Vânătorul de submarine 103 și Rb 197, escortând *Totila*, KT 25 și KT 26;
- *Tisza* escortată de patru Pontoane de transport armate;
- patru șleपुरi cu motor germane escortate de patru pontoane de transport armate și două vânătoare de submarine ușoare;
- *Lola* și *Kassa* escortate de mai multe pontoane de transport armate.

În timpul traversării convoaiele mai slab apărate au fost atacate în mod repetat de avioane ale Aviației Flotei Mării Negre aparținând Flotei sovietice a Mării Negre, dar nu au suferit pierderi și au ajuns la Constanța seara pe 24 aprilie.

Pe data de 25 aprilie, a plecat de la Constanța convoiul alcătuit din navele *Durostor*, *Helga*, PTA 404 și PTA 406, escortate de canoniera *NMS Ghiculescu*, vânătorul de submarine 115, trei pontoane de transport armate, un dragor de mine și un vânător de submarine ușor, iar de la Sulina au pornit KT 18, Vânătorul de submarine 104, un dragor de mine și mai multe pontoane de transport. Acestea au fost atacate din aer, iar PTA 406 avariata și imobilizată pe 26 aprilie. S-a încercat remorcarea sa cu Rb 37, dar nu s-a putut din cauza mării agitate, echipajul părăsind nava, aceasta fiind localizată a doua zi de un hidroavion, apoi adusă pentru reparații la Sevastopol.

Ziua de 27 aprilie, a fost ultima zi din prima fază a evacuării, ultimele două convoaie plecate cu soldați către România au fost alcătuite din *Durostor*, *Helga* și KT 18, escortate de *NMS Ghiculescu*, vânătorul de submarine 115, o navă de siguranță antiaeriană și două vânătoare de submarine ușoare și din 17 pontoane de transport armate, PTA 404 și PTA 406. La 10 Mm sud-vest de Sevastopol, vedetele sovietice TKA-332 și TKA-334 au lansat patru torpile asupra primului convoi, una dintre ele a lovit vânătorul de submarine 104, care întârea escorta numai în prima parte a traversării. *NMS Ghiculescu* a început să tragă proiectile iluminante cu tunul de 88 mm și toată escorta a deschis focul asupra vedetelor sovietice, fiind lovită și distrusă vedeta TKA-332. Vânătorul de submarine 104 a fost remorcat înapoi spre Sevastopol, unde a fost distrus în urma unui bombardament, iar celalalt convoi a fost și el atacat de două vedete torpiloare sovietice, însă fără succes.

În total în prima fază, între 14 și 27 aprilie 1944, au plecat pe mare din Crimeea către Constanța 73.058 oameni:

- 20.779 români, din care 2.296 răniți;
- 28.394 germani, din care 4.995 răniți;
- 723 slovaci;
- 15.055 voluntari ruși;
- 2.559 prizonieri;
- 3.748 civili.

Din aceștia aproximativ 1,5% au murit în timpul traversării, un petrolier și un șlep german, reprezentând 8% din tonajul angajat în operațiune, au fost scufundate aproximativ 3.000 t, iar alte nave de transport românești au fost avariate. Un

distrugător și două pontoane de transport armate românești, precum și două vânătoare de submarine germane au fost avariate. În timp ce de partea cealaltă pierderile au fost pe măsură, 12 avioane sovietice au fost doborâte, un submarin și o vedetă torpiloare au fost scufundate, un alt submarin a fost grav avariat. Între 28 aprilie și 7 mai, convoaiele către și dinspre Sevastopol au continuat. Ele transportau muniții și provizii trupelor asediate și se întorceau la Constanța cu materiale evacuate și soldați.

Pe data 3 mai, șlepu motor german *Junak* a fost scufundat de o formație de 10 Pe-2 din 40 BAP la 80 Mm sud-est de Sf. Gheorghe. Ziua următoare, alt șlep motor german, *Erzherzog Karl*, care avea la bord 700 soldați români, a fost lovit de o bombă care a ucis 24 dintre ei și a trebuit să se întoarcă la Sevastopol.

Pe 6 mai, a fost scufundat un ponton armat de transport german și cargoul unguresc *Budapest* a fost avariat de 12 Il-2 din 8 GShAP. În urma pierderii, în noaptea de 7 spre 8 mai, Armata 17 Germană a început retragerea către pozițiile de la Chersones, de unde urma să reînceapă a doua etapă a evacuării, de această dată însă în condiții mult mai dramatice ca în aprilie.

La miezul nopții de 8 spre 9 mai, a plecat din Sevastopol convoiul Bradul 1 (Nava de transport 18, vânătorul de submarine 105 și 2 R-boot-uri) cu 2.887 oameni la bord, urmat la scurt timp de Bradul 2 (*NMS Ghiculescu* și *NMS Dumitrescu*). Din Constanța a plecat convoiul Patria (*Teja* și *Totila* escortate de *NMS Mărășești* și *NMS Regina Maria*).

NMS Mărășești s-a alăturat convoiului Bradul 1 cu care s-a întors în România, iar *NMS Regina Maria* a ajuns în apropierea Sevastopolului la ora 00:35 pe 10 mai și a preluat comanda convoiului Bradul 3 (*Durostor*, *Lola* și vânătorul de submarine 106).

Situația a devenit critică în dimineata zilei de 9 mai, atât ultimul aeroport german din peninsulă, cât și portul Sevastopol erau bombardate în continuu de artileria sovietică.

De cealaltă parte a mării, de la Constanța au plecat patru convoaie:

- Sturzul (*Geiserich* și *Theben* escortate de trei pontoane de transport armate și două vânătoare de submarine ușoare);
- Profetul (*Danubius*, *Helga*, *Tisza* și *Grafenau* escortate de patru pontoane de transport armate, *NMS Stihl* și vânătorul de submarine 115);
- Pionier (*Lobau* și *Dresden* escortate de trei pontoane de transport armate, cinci vânătoare de submarine ușoare și un R-boot);
- Ovidiu (*România*, *KT 25* și *KT 26* escortate de vânătorul de submarine 110 și *NMS Regele Ferdinand*).

Primele nave ajunse la Chersones pe 10 mai au fost navele de transport germane *Teja* și *Totila*, fiind atacate la ora 05:22 de o formație de douăzeci de avioane sovietice, fără a suferi avarii. Până la ora 08:30 au luat la bord soldații aduși de bărci de pe țărm și apoi s-au îndreptat spre Constanța escortate de trei R-boot-uri. La ora 09:30, convoiul a fost atacat de 21 Il-2 din 8 GShAP, iar *Totila* a fost lovită de trei bombe, scufundându-se repede cu cei 5.000 oameni de la bord (din aceștia, 2.000 erau români). *Teja* și escorta au continuat drumul, neavând cum să ajute eventualii supraviețuitori. La ora 14:45 o formație de 11 A-20 din 13 GDBAP și-a făcut apariția deasupra navelor și a lovit în plin *Teja*, care s-a scufundat cu aproape toți cei 5.000

oameni de la bord (din care în jur de 2.000 erau români din Detașamentul Lt.col. Ardeleanu). Cele 3 R-boot-uri nu au putut salva decât 400 oameni și și-au continuat călătoria spre Constanța. Lt.col. Ardeleanu, comandantului Regimentului 33 Infanterie, care avusese de înfruntat cea mai puternică ofensivă sovietică de la sud de Marea Sivas, care își croise drum spre Sevastopol cu resturile regimentului și care comandase detașamentul lăsat în oraș de Divizia 10 Infanterie, își găsea astfel sfârșitul în mijlocul mării. Navele și hidroavioanele trimise să culeagă naufragiații încă în viață au ajuns prea târziu. Acești 10.000 oameni pierduți pe cele două nave au constituit practic peste 90% din pierderile umane din timpul evacuării.

Situația s-a înrăutățit datorită unei furtuni care a provocat unele avarii la navele din convoaie, Nava de transport 25, remorcherul *Grafenau* și câteva pontoane de transport armat au trebuit să se întoarcă în port. Mai grav, furtuna a distrus câteva ambarcațiuni care transportau soldații de pe plaje la nave și operațiunea a fost dezorganizată. Convoiul Profetul a fost descoperit de aviația de recunoaștere sovietică la ora 17:23 și au urmat patru atacuri succesive: 14 avioane la ora 17:42, opt la ora 18:00, șase la ora 18:07 și trei la ora 18:40, însă fără rezultat. Avea să ajungă la Sevastopol dimineața următoare o dată cu celelalte trei convoaie.

În acea seară au mai plecat din Constanța încă trei convoaie:

- Fagul (*Uskok*, 17 pontoane de transport armate și un R-boot);
- Astra (*Isar*, *Lech*, *Anna* și *Mossel* escortate de un ponton de transport armat și patru vânătoare de submarine ușoare);
- Musca (*Friedericke* și *KT 18* escortate de *NMS Mărășești*, vânătorul de submarine 105, vânătorul de submarine 108, *Rb 205* și *NMS Dumitrescu*).

În timpul traversării, pe 11 mai la ora 05:45, petrolierul *Friedericke* a fost lovit de o torpilă trasă de submarinul L-4, celelalte două torpile au fost evitate de *Mărășești* și *Dumitrescu*. Petrolierul a fost doar avariat, dar a trebuit remorcat de *KT 18* și vânătorul de submarine 108, și sub escorta *NMS Mărășești*, s-au întors spre Constanța, în timp ce vânătorul de submarine 105 și canoniera *Dumitrescu* au continuat drumul spre Chersones. În jurul orei 16:00, au sosit remorcherele de la Constanța și au preluat pe *Friedericke*, iar *KT 18* și escorta sa s-au îndreptat spre Crimeea.

La ora 02:00 pe 11 mai, au sosit primele nave la Chersones și au fost luate în primire de artileria inamică, acestea trebuind să manevreze în continuu, însă după răsăritul soarelui situația s-a complicat, deoarece deasupra navelor și-au făcut apariția avioane de asalt sovietice. La ora 07:52, aviația inamică a lovit România și munițiile de la bord au explodat, nava luând foc, însă echipajul și soldații ambarcați au fost salvați. Câteva minute mai târziu, la ora 08:00, aviația sovietică a atacat *Danubius*, care încă avea 7 t de muniții la bord. Câteva bombe au lovit în plin și nava a sărit în aer, având foarte puțini supraviețuitori.

Nava germană *Helga* a eșuat și apoi a fost distrusă de o formație de Il-2. Distrugătorul *Ferdinand*, după ce fusese ușor avariat de un proiectil de 76,2 mm în timpul nopții, a fost ținta a numai puțin de 33 atacuri aeriene între orele 06:00 și 10:30. Atacurile la altitudine joasă au fost respinse de la distanță folosind tunurile principale de 120 mm, în timp ce artileria antiaeriană a doborât câteva avioane inamice.

La ora 09:30, distrugătorul a fost încadrat foarte aproape de o baterie de 152 mm sovietică. Lt. cdor. Titus Samson, comandantul navei, a ordonat imediat să fie puse motoarele pe înapoi, evitând următoarea salvă care ar fi lovit la ținta. Tunurile de 120 mm au răspuns, obuzele lor căzând în apropierea bateriei inamice și reducând-o la tăcere. Până la urmă *Regele Ferdinand* a fost lovit sub linia de plutire de o bombă care nu a explodat, dar a făcut o gaură într-unul din tancurile de păcură. Cu 11 membri ai echipajului morți și 28 răniți, la care se adăugau 10 pasageri morți și numeroși alții răniți, pierzând combustibil, la ora 10:30 distrugătorul s-a îndreptat spre Constanța, fiind atacat în continuare de aviație.

În drum a mai cules șase germani și doi români de pe o plută, erau supraviețuitori de pe *Teja*. *NMS Regele Ferdinand* a ajuns noaptea în apropierea Constanței, deoarece i s-a terminat combustibilul a trebuit să fie remorcat până în port.

De la Sevastopol au mai plecat două convoaie pe 11 mai, primul format din *Grafenau* și *Theben* escortate de vânătorul de submarine 115, vânătorul de submarine 110, un R-boot și 9 pontoane de transport armate, iar al doilea din *Tisza* escortată de canoniera *NMS Stihi*, un R-boot și patru pontoane de transport armate. Acest al doilea convoi a fost atacat de câteva valuri succesive de avioane și în jurul orei 16:00 *Tisza* a fost lovită și avariată, fiind apoi remorcată de un R-boot din convoiul *Stejarul*, nava avea aproximativ 1.600 soldați la bord.

Stejarul era un convoi format din putoarele de mine *NMS Dacia* și *NMS Amiral Murgescu*, distrugătorul *NMS Regina Maria* și 2 R-boot-uri. Acesta a plecat de la Constanța pe 11 mai la ora 02:40, din cauza pierderii celor trei nave de transport la Chersones, s-au mai trimis încă patru convoaie: Orient la ora 18:00, Trandafirul și Barul la ora 20:00, nouă pontoane de transport armate la ora 22:00. Acestea însă nu au mai apucat să ajungă la Chersones, deoarece evacuarea încetase. *Stejarul* a ajuns la Chersones pe 12 mai la ora 21:00, cele trei nave de luptă au fost în continuu bombardate de artileria sovietică la lumina parașutelor iluminante, *NMS Dacia*, fosta navă de transport, a rămas mai în larg și a îmbarcat soldați de pe patru pontoane de transport armate. În timp ce avea loc transbordarea, avioanele sovietice au lansat parașute iluminante și apoi au atacat, câteva bombe căzând în apropierea vasului și schije au rănit pe ofițerul din marina comercială Barbu Radian, care a decedat ulterior în spital la Constanța. La ora 01:00 a fost rănit Cpt. Vasile Panaitescu, secundul navei, o bombă a căzut la pupa pe un colac de parâmă, care i-a amortizat explozia, totuși schije au ucis doi marinari și au rănit 21. În jurul orei 02:00, la bordul navei se aflau deja 1.200 oameni, așa că a pornit încet spre Constanța. Când s-a luminat *Dacia* a fost atacată de trei valuri de aerotorpiloare sovietice, dar care au fost împrăștiate de la distanță de tunurile de 105 mm și au lansat greșit. În cele din urmă nava a ajuns în jurul orei 18:00 la Constanța.

Distrugătorul *Regina Maria* s-a apropiat mai mult de mal și a început îmbarcarea soldaților de pe un ponton de transport armat la ora 23:16, iar la 00:44 a terminat. Avea la bord 650 oameni, din fericire nu a suferit avarii și a pornit imediat spre Constanța cu viteza maximă pe data de 13 mai.

NMS Amiral Murgescu, comandată de Lt.cdor. Anton Foca, a fost ultima navă românească rămasă în infernul de la Chersones. Până la ora 02:00 pe 13 mai, avea la

În total, între 14 aprilie-13 mai 1944, din Crimeea au fost evacuați pe mare 120.853 oameni și 22.548 t de materiale:

- 36.557 români, din care 4.262 răniți;
- 58.486 germani, din care 12.027 răniți;
- 723 slovaci;
- 15.391 voluntari ruși;
- 2.581 prizonieri;
- 7.115 civili.

Marina Regală Română a primit felicitări din partea marelui amiral Karl Dönitz, comandantul Kriegsmarine, și a viceamiralului Helmuth Brinkmann, comandantul forțelor germane în Marea Neagră, pentru modul în care a operat în timpul evacuării. Germanii au fost foarte surprinși de faptul că românii și-au riscat până și distrugătoarele la Chersones, majoritatea comandanților de nave au primit Ordinul Mihai Viteazul clasa a III-a.

Comandantul Forței Navale Maritime Române, contraamiral Horia Macellariu, a primit Marea Cruce a Ordinului Steaua României și Crucea de Cavaler a Crucii de Fier, fiind singurul ofițer de marină român care a primit aceasta înaltă decorație germană. El primise deja Ordinul Mihai Viteazul clasa a III-a din anul 1943.

Operațiunea a fost un succes ținând cont de condițiile în care s-a desfășurat, distanța între Constanța și Sevastopol era de 220 Mm și traversarea a durat în medie de 24 ore. Sprijinul aerian a fost slab, iar după pierderea ultimului aerodrom de la Chersones, a devenit inexistent, facilitând mult succesul aviației de bombardament și asalt sovietice. Din fericire, Flota Sovietică a Mării Negre s-a limitat la a folosi doar submarinele și vedetele torpiloare pentru atacuri împotriva convoaielor, neriscând navele de suprafață de teama atacurilor bombardierelor germane.

Este evident ca o evacuare din timp a Armatei 17 ar fi dus la salvarea mai multor soldați din cei 220.000 cât erau în peninsula în aprilie.

Bibliografie

1. KOSLINSKI, N.; STĂNESCU, R. *Marina Română în al Doilea Război Mondial*. Editura Făt-Frumos, vol. II, 1997.
2. PANDEA, A.; ARDELEANU, E. *Românii în Crimeea*. Editura Militară, 1995.
3. Cazul „Alba Iulia”.
4. Dare de seamă asupra operațiunii de evacuare a Crimeii, întocmită de ministrul subsecretar de stat pentru Marină, generalul Nicolae ȘOVA.
5. Note ale subsecretariatului de stat al Marinei adresate ministrului de război, generalul Constantin PANTAZI.
6. Jurnalul de Operații al Comandamentului Forței Navale Maritime.

MISIUNILE MARINEI ROMÂNE ÎN PERIOADA 23 AUGUST 1944-12 MAI 1945

Aspirant Ionel-Daniel DRAGOMIR



La 2 septembrie, potrivit unui nou ordin al comandamentului de marină sovietic, nava *Murgescu* a primit misiune ca, împreună cu o escortă de patru șalupe vânătoare de submarine sovietice, să meargă în întâmpinarea unui grup de cinci dragoare care veneau de la Odessa și pe care sa-l conducă în portul Constanța. În momentul când nava *Murgescu*, sosită cu exactitate la punctul de întâlnire ce i se fixase, întorcea pentru a lua în pupa sa, și conduce la Constanța grupul de dragoare sovietice, unul dintre acestea, din motive necunoscute, a făcut explozie și s-a scufundat.

Acest fapt a constituit un pretext pentru Comandamentul naval sovietic să acuze Marina Română de sabotaj și complicitate cu Marina Germană din Marea Neagră și să rupă contactul cu Comandamentul naval român. În dimineața de 5 septembrie, toate navele române au fost ocupate simultan de detașamente sovietice, care au dezarmat personalul, pe care apoi l-au debarcat și lăsat liber la uscat,

concomitent au fost dezarmați și apoi lăsați liberi și ofițerii din statul major al Comandamentului Forțelor Navale Maritime, iar întreaga arhivă a acestui comandament a fost luată de comandamentul sovietic.

În ziua de 5 septembrie, odată cu dezarmarea navelor aparținând Comandamentului Forțelor Navale Maritime, au fost dezarmate și unitățile (navale și terestre) ale Comandamentului Litoralului Maritim și Fluvial, care se găseau în incinta portului Constanța.

Comandamentele sovietice, nesocotind declarația de armistițiu a regelui, au trecut imediat după 23 august la dezarmarea și capturarea navelor de război. Cu toate greutățile incomensurabile determinate de această acțiune ostilă, comandanții marilor unități de nave, atât de la mare, cât și de la fluviu au făcut eforturi stăruitoare pentru a se integra, începând chiar cu noaptea de 23 spre 24 august, la acțiuni de luptă menite să anihileze orice încercare a trupelor germane de a stăpâni sau a distruge principalele porturi și obiective militare românești de pe litoral și de pe traiectul dunărean, dezarmând și capturând numeroase nave militare și comerciale germane; executând, de asemenea, nenumărate misiuni de dragaj și de asigurare a navigației fluviale, misiuni care la Dunăre au continuat, e drept cu forțe mult reduse, sub comanda directă a comandamentului fluvial sovietic, mult chiar după încheierea ostilităților pe fronturile celui de-al Doilea Război Mondial.

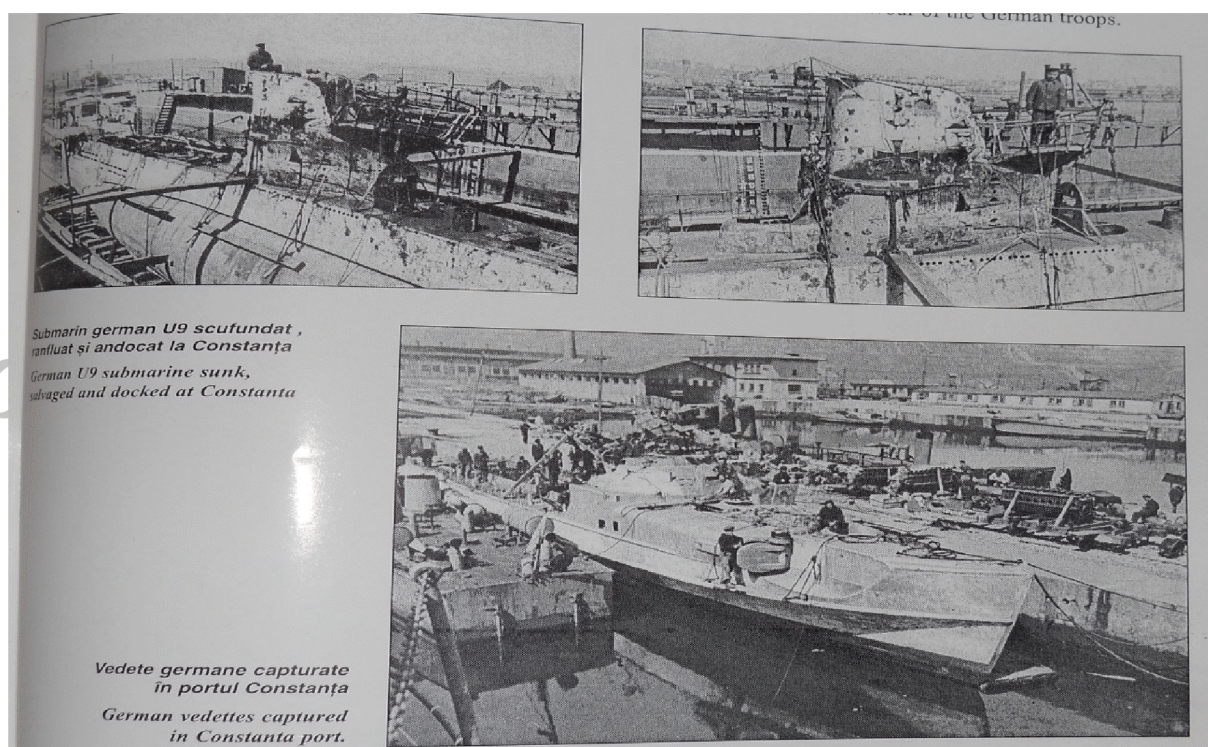
Situația navelor Marinei Române la 23 august 1944 era următoarea:

- Escadrila Distrugătoare:
 - N.M.S. *Regele Ferdinand* – avariat Constanța;
 - N.M.S. *Mărăști* – indisponibil Constanța;
 - N.M.S. *Mărășești* – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Regina Maria* – disponibil Constanța.
- Escadrila Submarine:
 - S.M.S. *Delfinul* – indisponibil Izlaz;
 - S.M.S. *Marsuinul* – indisponibil Constanța;
 - S.M.S. *Rechinul* – indisponibil Constanța.
- Secția Canoniere:
 - N.M.S. *Stihi* – indisponibil Constanța;
 - N.M.S. *Dumitrescu* – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Ghiclescu* – disponibil Constanța.
- Secția Torpiloare:
 - N.M.S. *Năluca* – scufundat 20-08 Constanța;
 - N.M.S. *Smeul* – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Sborul* – disponibil Sulina.
- Secția Nava Minere:
 - N.M.S. *Dacia* – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Murgescu* – disponibil Constanța.
- Escadrila Vedete Torpiloare:
 - N.M.S. *Viscolul* nr. 3 – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Vedenia* nr. 4 – disponibil Constanța;
 - N.M.S. *Vîntul* nr. 5 – indisponibil Constanța;
 - N.M.S. *Vijelia* nr. 6 – indisponibil Constanța;

- N.M.S. *Vișorul* nr. 7 – disponibil Constanța;
- N.M.S. *Virtejul* nr. 8 – indisponibil Constanța;
- N.M.S. *Vulcanul* nr. 9 – indisponibil Constanța;
- N.M.S. *Constanța* – disponibil Constanța.
- Secția P.T.A.:
 - P.T.A. Nr. 404 – disponibil Sulina;
 - P.T.A. Nr. 405 – disponibil Sulina;
 - P.T.A. Nr. 406 – indisponibil Sulina.
- Nava de servitute:
 - Rem. *Ovidiu* – disponibil Constanța;
 - Rem. *Arlon* – disponibil Constanța;
 - Rem. *Virtosul* – disponibil Constanța;
 - Rem. *Negoiul* – indisponibil Constanța;
 - Rem. *Mîntuirea* – disponibil Sulina;
 - Rem. *Mureșul* – disponibil Sulina;
 - Rem. *Basarabia* – disponibil Constanța.
- Navele Flotei de Siguranță:
 - V-tor de Subm. Nr. 1 – disponibil Constanța;
 - V-tor de Subm. Nr. 2 – disponibil Constanța;
 - V-tor de Subm. Nr. 3 – disponibil Constanța;
 - Rem. *Duca* – disponibil Constanța;
 - Rem. *Tomis* – disponibil Constanța;
 - Rem. *Istria* – indisponibil Constanța;
 - Slp. Salv. *Albatros* – disponibil Constanța.
- Nave comerciale:
 - s/s *Ardeal* – disponibil Constanța;
 - s/s *Alba-Iulia* – disponibil Constanța;
 - s/s *Oituz* – indisponibil Constanța;
 - s/s *Orel* – indisponibil Constanța.

În porturile maritime și fluviale românești, la 23 august se aflau peste 150 nave de luptă germane, precum și circa 440 nave comerciale, auxiliare și de transport. În portul Constanța – principală bază a Kriegsmarinei – subordonate comandamentului numit Admiral SchwarzenMeer, cu sediul la Eforie, comandant – viceamiral Brinkman, se aflau aproximativ 100 nave militare între care patru submarine, șase vedete torpiloare, numeroase dragoare, vânătoare de submarine, nave purtătoare de artilerie, de debarcare armate, de transport, de patrulare și altele, la care se adăugau diferitele unități și subunități de artilerie de coastă (cu temuta baterie Tirpitz), artilerie antiaeriană, batalioane de intervenție, de pionieri, depozite, toate dislocate pe litoralul Dobrogei.

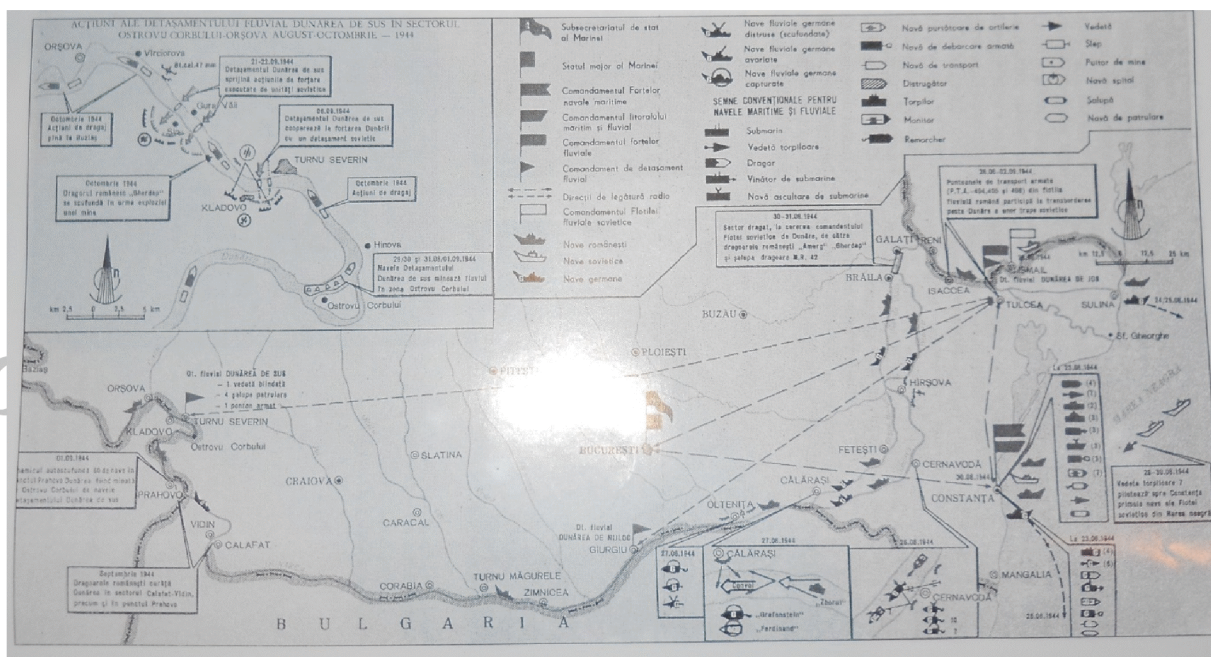
Pe Dunăre, la aceeași dată, se găseau în scopuri economice sau în supravegheri de luptă câteva sute de nave sub pavilion german, multe din ele armate cu mitraliere și tunuri. Raportul de forțe în porturile Constanța și Sulina era de 3/1 în favoarea trupelor germane.



Marina Militară Română era compusă din:

- Comandamentul Forțelor Maritime – comandant, contraamiral Horia Macellariu – cu toate unitățile sale în total 34 nave, între care se aflau patru distrugătoare, șapte vedete torpiloare, două submarine, trei torpiloare, trei canoniere;
- Comandamentul Forțelor Fluviale – comandantul, contraamiral Alexandru Stoianovici – având în subordine detașamentele fluviale Dunărea de Sus, Dunărea de Mijloc, Dunărea de Jos (în total 37 nave, între care se aflau șapte monitoare, precum și un număr de baterii de artilerie, batalioane de infanterie marină, grăniceri);
- Comandamentul Litoralului Maritim și fluvial – comandant, comandor Nicolae Bardescu – cu toate unitățile sale din Dobrogea. Sediul Statului Major al Marinei se află la București, avându-l în frunte pe viceamiralul Ioan Georgescu. Totalul efectivelor Marinei Militare era de 9.468 militari.

În noaptea de 23 spre 24 august 1944, după ce au luat cunoștință de noua situație a țării, comandamentele și unitățile de marină s-au alarmat și au pus în aplicare planurile de apărare imediată, pregătindu-se de luptă.



În scopul eliminării forței navale a Kriegsmarinei din Constanța și evitării unui bombardament terestru și naval asupra portului care ar fi avut urmări catastrofale, la Constanța a avut loc o întâlnire între Comandantul Forțelor Navale Maritime, contraamiral Horia Macellariu și viceamiralul german Brinkman, în urma căreia amiralul român a dat un ultimatum celui german de a-și retrage forțele navale.

În fapt, a fost o înțelegere între cei doi militari de carieră, aliați până la acea dată, care au înțeles situația și faptul că este inutil să fie supuse portul și orașul Constanța unui bombardament devastator și unui carnagiu. Rezultatul a fost retragerea fără luptă a tuturor navelor germane în următoarele două zile spre Varna, în cea mai mare parte sabordate datorită unei violente furtuni pe mare.

A fost lichidată puternica baterie Tirpitz, iar în zilele următoare până la 23 august, forțele navale și trupele de uscat ale marinei au contribuit din plin alături de celelalte forțe de uscat din Dobrogea la lichidarea completă a trupelor germane din spațiul dintre Dunăre și Mare și la împiedicarea trecerii peste Dunăre, spre zonele vitale ale Capitalei și regiunilor petrolifere, a acestor forțe.

Pe Dunăre, luptele au avut un caracter mult mai violent decât la mare. Prin directivele operative ale Marelui Stat Major și ordinele Statului Major al Marinei se stabileau ca misiuni pentru forțele fluviale, în cooperare cu trupele terestre din zona limitrofă, eliminarea prezenței germane pe fluviu, dezarmarea și preluarea navelor germane, zădărnicierea acțiunilor acestora împotriva porturilor, obiectivelor economice și a localităților românești.



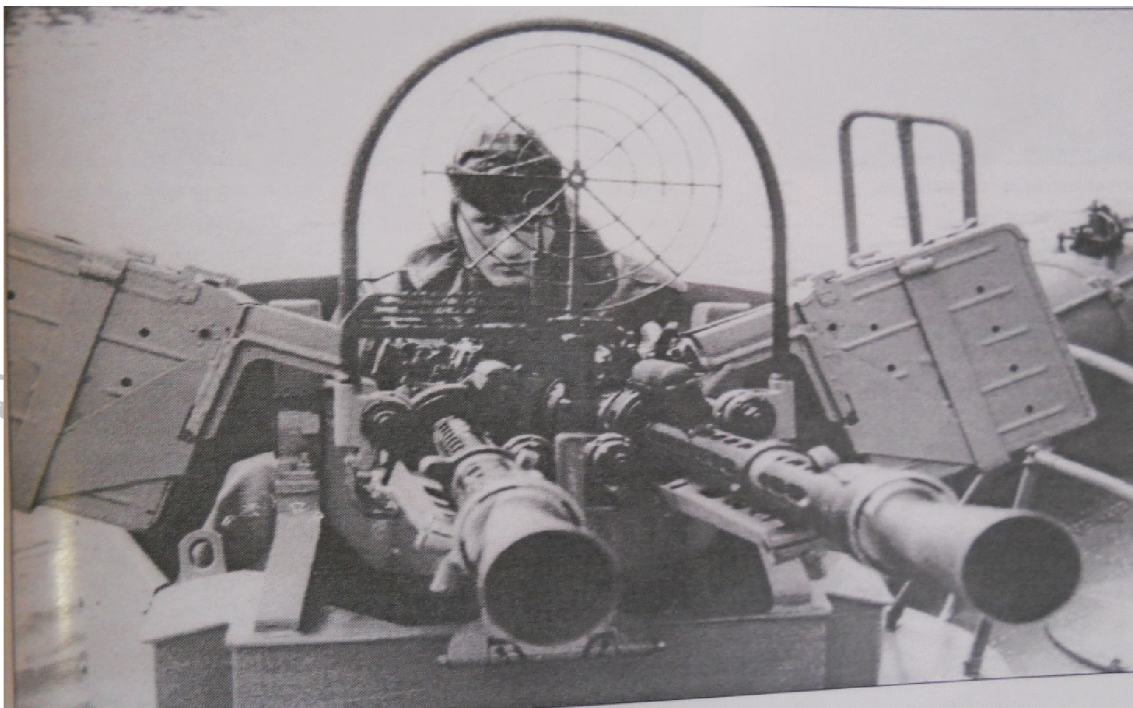
Cernavodă. Distrugeri provocate de germani la 23 august 1944

Cooperând strâns cu unitățile de uscat, forțele fluviale au reușit ca la numai 41 de ore de la declanșarea operației, cea mai mare parte a Deltei Dunării să fie degajată de trupele germane, înlesnind astfel înaintarea nestingherită a Forțelor Navale Sovietice. Apoi luptele au fost angajate concomitent în mai multe puncte și zone ale fluviului de-a lungul a 1.000 km.

La aceste lupte cele mai solicitante unități au fost: Flotila de monitoare, Flotila de Dragaj, Flotila de Siguranță, precum și Detașamentele Dunărea de Mijloc și Dunărea de Sus. Marinarii acestor unități au înscris fapte de luptă pline de eroism, începând cu misiunile de curățire a Deltei, apoi, încă din 25 august, continuând cu urmărirea, capturarea și nimicirea vestitei Grupări de luptă Zieb – convoi german de peste 222 nave de toate felurile cu 100 guri de foc și 8.000 de oameni, ce a încercat să se salveze pornind la 25 august din Brăila în amonte spre Baziaș, sau în zilele următoare cu nimicirea și capturarea unor importante forțe terestre care se îndreptau din estul Munteniei, spre Dunăre, pe direcțiile Galați, Slobozia, Călărași, Buzău, Urziceni și Oltenița, cu intenția de a se salva în Bulgaria. Lupte grele soldate cu mulți morți și răniți s-au purtat la Hârșova, Cernavodă, Țândărei, Călărași, Oltenița, Zimnicea, Turnu Măgurele, Corabia, Turnu Severin și Orșova.

În ziua de 28 august, grupurile de monitoare *Basarabia-Bucovina* și *Ardeal-Lahovary* au pornit în urmărirea unor convoaie germane, reușind până la Cernavodă să captureze 14 remorchere, două șalupe și 60 șleपुरi. La aceeași dată, între Hinova și Turnu Severin au fost capturate 11 șleपुरi, trei remorchere, două pontoane armate, 17 tancuri fluviale, iar în portul Turnu Severin, două remorchere și două tancuri fluviale.

În zona Oltenița, nave fluviale românești în cooperare cu trupele de uscat au silit să capituleze un convoi german format din 104 nave – bacuri, șleपुरi, remorchere, pontoane armate, nave de transport.

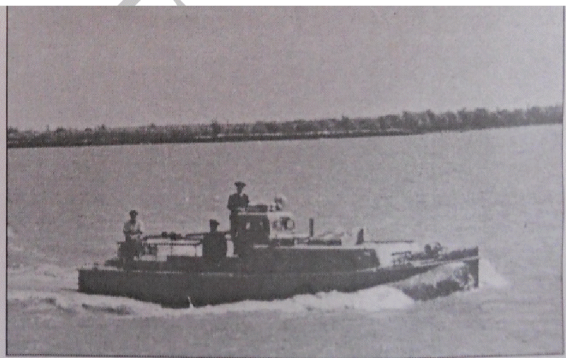


Tun antiaerian la bordul unei nave

Până la sfârșitul lui august 1944, grupările navelor germane de pe Dunăre, de la Marea Neagră și până la Baziaș, fuseseră lichidate. Pentru marinarii români de la Dunăre, războiul nu luase încă sfârșit. Cu forțe mult diminuate, ei începeau cel mai perfid război, cel al deminării Dunării și Litoralului maritim, concomitent cu misiuni de siguranță a navigației și de transport în folosul frontului ș.a.



*Remorchere românești la dragaj
pe Dunăre*



*Vedetele de dragaj în misiune
pe Dunăre*

Începând cu 19 septembrie, Flotila de dragaj din portul Giurgiu a acționat în cadrul unei grupări de dragaj româno-bulgare pentru asigurarea navigației în zonă, iar ulterior în zona Calafat-Vidin. În luna octombrie, în sectorul Turnu Severin-Baziaș, pe timpul unor misiuni de dragaj, s-au scufundat dragoarele românești *Amurgul* și *Gherdap*, iar din 18 noiembrie 1944, forțele fluviale românești au făcut siguranță pe tot cursul românesc al Dunării. La 2 aprilie 1945, navigația pe Dunăre pe întreaga sa lungime era asigurată complet din punct de vedere al pericolului de mine.

Marina Militară a acționat, inițial, în cea de-a doua campanie a războiului, cu trei comandamente, 100 nave, 16 baterii de coastă, două regimente, două școli militare, două companii independente, precum și cu numeroase formațiuni, totalizând un efectiv de 9.468 oameni, apoi după capturarea de către sovietici a principalelor nave, cu două comandamente, 50 nave, șapte baterii de coastă, patru companii de infanterie marină, o secție hidrografică și 25 comandamente și oficii de post.

Pierderile provocate forțelor navale inamice s-au ridicat în total la 117 nave (cu personalul respectiv), capturate prin acțiuni directe, 321 nave luate de către unitățile portuare românești ca urmare a acțiunilor de urmărire și minare, 60 nave diferite sabordate, o importantă cantitate de materiale navale, fluviale și maritime aflate în depozitele germane de pe uscat și de pe navele capturate.



Jertfa Marinei Române pe acest front perfid al minelor a fost de 36 marinari (soldați și ofițeri), trei remorchere și trei șalupe dragoare scufundate.

O coroană de flori în formă de ancoră este lansată în fiecare port românesc, în fiecare an, de ziua Marinei. Această tradiție omagiază sufletele marinarilor care au murit în lupta pe mare.

Concluzii.

În legătură cu evenimentele dintre 23-31 august 1944, se poate arata că surprinderea realizată prin păstrarea secretului operațiilor, în pregătirea în ascuns a acțiunilor și declanșarea lor simultană pe întreg teritoriul național a dus la paralizarea comandamentelor germane și punerea lor în imposibilitatea de a reacționa coerent și de a coordona acțiunile trupelor hitleriste din spațiul românesc. În cadrul acestei acțiuni strategice s-au evidențiat, în special, capacitatea organizatorică și de conducere a Marelui Stat Major și rapiditatea manevrelor de forțe și mijloace.