

**JURNALUL ISTORIC AL DIVIZIEI DE MARE (1901-1915; 1920-1934.)  
DOCUMENT ORIGINAL AFLAT ÎN PATRIMONIUL MUZEULUI  
MARINEI ROMANE**

**Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU\***

---

**The Sea Division Historical Log Book (1901-1915; 1920-1934). An Original Document Held in the Romanian Naval Museum Patrimony**

**Abstract:** During his life time, 1896-1943, The Sea Division was the witness or maybe evens the creator of a very important moment of the Dobrogea history and of the maritime history, moments carefully recorded in *The Sea Division log book*. The original document is held in the Romanian Naval Museum patrimony and it was kept for two distinct periods: 1901-1915 and 1920-1934. The Sea Division is a big strategically and tactic unit of the Navy founded at February 26, 1896, through the reorganization of the Fleet Corp (constituted at October 20, 1860) from his separation in two big distinct units: the Sea Division and the Danube Division. In his first composition the Sea Division was composed from: the Arsenal with the Personnel School, the Torpedo School (The Mobile Defense), the Maritime Harbors Defense and all the sea ships (the “Elisabeta” cruiser, the brig “Mircea”, the gunboat “Grivita” and the torpedo-boats “Sborul” and “Naluca”). By successive reorganizations, The Sea Division became, in time, a large unit, very complex and his missions were the Romanian littoral defense in cooperation with other Romanian army forces categories and also, to have fight actions against the enemy ships in his responsibility zone.

**Keywords:** Sea Division, Naval Museum, Log Book

---

Pe parcursul anilor săi de „viață”, 1896-1943, Divizia de Mare a fost martora sau chiar înfăptuitoarea unor momente importante din istoria Dobrogei și a armeei reprezentate de această structură, momente consemnate cu grijă în *Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare*<sup>1</sup>. Document original, aflat în patrimoniul Muzeului Marinei Române, *Jurnalul* se referă la două perioade distincte: anii 1901-1915 și 1920-1934.

---

\* Expert muzeograf, Muzeul Marinei Române.

<sup>1</sup> Muzeul Marinei Române (M.M.R.), Fond documentar, Mss, *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare 1901-1934*, (va fi citat în continuare *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*).

Divizia de Mare<sup>2</sup> - Mare unitate tactic-operativă a Marinei Militare înființată la 26 februarie 1896 prin reorganizarea Corpului Flotilei (constituit la 20 octombrie 1860) prin separarea în două mari unități distincte: Divizia de Mare și Divizia de Dunăre<sup>3</sup>. În compunerea inițială a Diviziei de Mare intrau: Depozitul echipajelor cu Școala de cadre, Școala de torpile (Apărarea mobilă), Apărarea porturilor maritime și toate „bastimentele de mare” (crucișetorul „Elisabeta”, bricul „Mircea I”, canoniera „Grivița” și torpiloarele „Sborul” și „Năluca”). Prin reorganizarea succesivă, Divizia de Mare a ajuns, în timp, o mare unitate complexă, având ca misiune apărarea litoralului român în cooperare cu alte categorii de forțe armate ale țării și ducerea acțiunilor de luptă, împotriva navelor inamice în zona de responsabilitate. În structura Diviziei de Mare la începutul anului 1941 au intrat Forța Navală Maritimă cu următoarele unități: escadra de distrugătoare (4 distrugătoare), secția torpiloare (3 torpiloare), secția canoniere (3 canoniere), secția de puutoare de mine (3 puutoare de mine), grupul submarine și vedete torpiloare (1 submarin și 3 vedete torpiloare), unități de artilerie de coastă, infanterie marină, observare, siguranța zonei maritime Constanța, Flotila de hidroaviație și elementele necesare de logistică. Divizia de Mare a ființat din 1896 până în 1943, timp în care a trecut prin 3 războaie (1913, 1916-1918, 1941-1945) și a îndeplinit un rol deosebit de important în pregătirea și dezvoltarea flotei militare maritime. În 1943, Divizia de Mare a devenit Comandamentul Apărării Litoralului Maritim (CALM) subordonând toate unitățile de uscat ale fostei Divizii de Mare. A pierdut atributul naval (Forța Navală Maritimă), care a devenit un comandament specific de marină, dar și-a menținut funcția logistică de bază navală pentru navele și echipajele Comandamentului Forțelor Navale Maritime (CFNM) înființat la acea dată – iată definiția unei structuri

<sup>2</sup> Definiție dată de *Dicționar Enciclopedic de Marină*, (se va cita în continuare DEM I) autori: comandor (r) Anton Bejan (coordonator), contraamiral (r) Raymond Stănescu, comandor (r) Neculai Pădurariu, dr. Carmen Atanasiu, comandor (r) Ovidiu Victor Ionescu, comandor (r) Paul Ionescu, volumul I, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 173.

<sup>3</sup> Mare unitate tactic-operativă a Marinei Militare înființată la 26 februarie 1896 odată cu Divizia de Mare prin reorganizarea Corpului Flotilei, cu misiunea de a coopera cu armata de uscat la apărarea litoralului fluvial și de a asigura transporturile fluviale necesare armatei și economiei. Ca și Divizia de Mare, Divizia de Dunăre a primit o organizare și înzestrare corespunzătoare având ca elemente de bază în compunerea inițială: Forța navală fluvială cu bastimentele „România”, „Bistrița”, „Oltul”, „Siretul”, „Alexandru cel Bun”, „Șoimul” ș.a.; Apărarea fixă fluvială (mine, torpile, obstrucții etc.) și Baza navală fluvială cu elementele necesare de logistică. Prin organizarea și dotarea succesivă a Diviziei de Dunăre a devenit cea mai puternică forță fluvială de la Dunăre. În preajma celui de-al doilea război mondial, Divizia de Dunăre avea în organica sa Forța fluvială cu 5 monitoare și 2 vedete, Gruparea tactică Tulcea cu 2 monitoare și 4 vedete torpiloare, Detașamentul maritim Sulina cu misiunea de a apăra Delta și gurile Dunării, Sectorul Dunării de Sus cu misiunea de apărare a Dunării în sectorul Porțile de Fier, unități de infanterie marină, artilerie de coastă, șalupe de patrulare, unități de geniu și transmisiuni etc. În 1943, Divizia de Dunăre devine Comandamentul Forțelor Navale Fluviale (CFNFI) cu misiunea de a coordona activitatea grupărilor și unităților de nave de luptă asigurându-le logistica necesară. Divizia de Dunăre a jucat în dezvoltarea Marinei Române același rol important ca și Divizia de Mare (DEM I, p. 173.)

devenită istorică a Marinei Militare Române, oferită de cel mai nou dicționar de marină românesc.

\* \* \*

După Unirea înfăptuită de Alexandru Ioan Cuza și contopirea flotelor Munteniei și Moldovei într-un nou corp (Corpul Flotei) o primă etapă în care s-au format premisele înființării noii flote de război, se încadrează din punct de vedere istoric, în perioada imediat următoare momentului obținerii independenței noastre naționale și al revenirii Dobrogei la țară. Ieșirea la mare deschidea perspective însemnate de dezvoltare tânărului stat independent român, care acum putea să-și îndeplinească, în sfârșit, visul oricărui popor civilizată, acela de a intra în contact și pe această cale, cea a mării cu restul lumii. Ori apariția și dezvoltarea unei flote de comerț putea deveni o realitate în concepția oamenilor politici ai vremii – doar la adăpostul și sub protecția unei flote maritime de război, care a avut întâietate asupra flotei civile, reprezentând totodată și pepiniera de cadre a acesteia din urmă.

În materialul de față ne-am propus să facem o trecere în revistă a celor mai importante informații cuprinse în paginile *Jurnalului* și nu vom face un istoric al Diviziei de Mare.

În anul 1901, Ministerul de Război conducea Marina printr-o Direcție în Minister, în fruntea căreia se aflau ofițeri de marină. În același an, prin *Regulamentul pentru punerea în aplicare a Legii de organizare a Marinei* s-a stabilit noua organizare, se specifica astfel, la art. 1 că Marina Militară se compunea din: Comandamentul Marinei-cu reședința la Galați, Divizia de Dunăre-cu reședința la Galați, Depozitul Echipajelor-cu reședința la Galați, Divizia de Mare-cu reședința la Constanța, Arsenalul Marinei-cu reședința la Galați, Depozitul de Echipament cu Atelierul de Confecții cu reședința la Galați, Depozitul de Muniții și Torpile cu reședința la Galați<sup>4</sup>.

Potrivit noului Decret de organizare a Marinei (Înaltul Decret Nr. 1584 din 31 martie 1901) prin care Marina Militară a fost reorganizată, în concordanță cu bugetul alocat acestei arme sensibil mai mic decât de anul anterior Divizia de Mare și Divizia de Dunăre reveneau la statutul de Corpuri ale Marinei, în componerea Diviziei de Mare intrând următoarele Servicii:

1) Apărarea Porturilor Maritime și Școlile cu 3 companii: Compania Apărării Portului Constanța, Compania Apărării Portului Sulina și Compania Școlii de Marină

2) Crucșetorul „Elisabeta”<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Marian Moșneagu (coord.), Andreea Atanasiu, Georgeta Borandă, Mariana Cojoc, Andrei Vochițu, *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*, (se va cita în continuare *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*) Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2005, p 38.

<sup>5</sup> Georgeta Borandă, *Divizia de Mare – o structură constănțeană a Marinei Militare Române*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

Pe fondul crizei financiare dar și de personal, ieșirile în mare ale navelor Diviziei de Mare au fost limitate în acest an; însă demnă de semnalat este participarea crucișătorului „Elisabeta”, în vara anului 1901, la festivitățile ocazionate de vizita la Constanța a cuirasatului rus „Rostislav”, navă de 10.000 de tone și 630 de marinari la bord și a unei escadre ruse aflată sub comanda AS Imperiale Marele Duce Alexandru Mihailovici secondat de vice-amiralul Hildebrandt<sup>6</sup>. Redăm un fragment referitor la momentul sosirii cuirasatului rus „Rostislav” din *Jurnal*: „La 1 Iulie se iau măsurile necesare pentru primirea ASR Marele Duce Alex. Mihailovici. Chiar în această zi seara, la bordul Crucişătorului *Elisabeta* se ambarcă D-l Prim Ministru și Ministru de Război venit pentru recepțiune. La 2 Iulie dimineața, la arătarea trenului princiar se ridică marele pavoaz la toate navele din port, prezent fiind și staționarul Englez; iar la intrarea trenului în port se salută ASR Principele Ferdinand cu 21 lovituri de tun de către Crucişătorul *Elisabeta*. Aproape în același moment sosește în rada portului Cuirasatul *Rostislav* care este condus la ancoraj de către căpitanul Ciuchi, Căpitan de Port. ASR Principele Ferdinand se îmbarcă pe *Regele Carol* unde se arborează pavilionul princiar, atunci Cuirasatul Rus, salută cu 21 lovituri de tun, fără pavilion la care răspunde bateria de la uscat, cu același număr de lovituri. După aceasta Comandantul Marinei merge la *Rostislav* ca să salute pe ASI din partea ASR. La plecarea sa de la bord *Rostislav* salută din nou cu 21 lovituri de tun, la care răspunde *Elisabeta*, având arborat pavilionul național rus”<sup>7</sup>.

Un moment important a avut loc în anul următor, 1902, când s-a serbat pentru prima dată Ziua Marinei. Serbarea s-a desfășurat la bodul crucișătorului „Elisabeta”, în prezența ofițerilor Diviziei de Mare, comandantul Marinei, comandorul Emanoil Koslinski; generalul Vasiliu Năsturel, comandantul Diviziei active și primul ministru Dimitrie Sturdza<sup>8</sup>. *Jurnalul* consemnează: „LA 15 August fiind Patronul Marinei se oficiază un Te-Deum la bordul Crucişătorului *Elisabeta* la care ia parte și D-l Ministru Sturdza. Serbarea s-a terminat cu un mare banchet”<sup>9</sup>.

Au urmat ani în care situația financiară a început să se redreseze, astfel, navele Diviziei de Mare și-au continuat programul de măsuri de instrucție în străinătate și de pregătire de luptă, fiind prezente în același timp la serbările și aniversările marinărești sau la anumite evenimente petrecute în portul sau în orașul Constanța; așa cum a fost la 15 mai 1905, când crucișătorul „Elisabeta”, cu prilejul festivităților ocazionate de intrarea în Serviciul Maritim Român

<sup>6</sup> Locotenent-comandor Constantin Ciuchi, *Istoria Marinei Române în curs de 18 secole. De la Împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I*, copie dactilografiată aflată în Fondul documentar al Muzeului Marinei Române vol. II, p. 349.

<sup>7</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 4-5.

<sup>8</sup> Marian Moșneagu, *Ziua Marinei la Români*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002, p. 19.

<sup>9</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 13.

(S.M.R.) a navei de pasageri „România”, a salutat bastimentul cu 21 lovituri de tun<sup>10</sup>.

Un episod delicat care a creat chiar o situație încordată în portul Constanța s-a petrecut în luna iunie a anului 1905, când în radă au ancorat trei nave de război ale flotei ruse din Marea Neagră: cuirasatul „Cneaz Potemkin Tavricesci” și torpiloarele „Tsuape” și „Flag”, aduceau cu ele o situație inflamată, marinarii se ridicaseră împotriva ofițerilor de pe cele trei nave, aceasta și pe fondul covulsilor politice din țara lor de origine. Despre primele momente *Jurnalul* consemnează: „Cunoscându-se evenimentele revoluționare din Rusia și verificându-se datele semnalate cu documentele ce se dispune asupra caracteristicilor bastimentelor streine s'a stabilit fără dificultate că acest bastiment era Quirasatul *Kneaz Potemkin Tavticeski* cel mai mare și mai puternic vas al Marinei Ruse din Marea Neagră și al cărui echipaj se revoltase”<sup>11</sup>.

Deși anunțaseră apropierea de portul Constanța pentru înnoirea proviziilor, căpitan-comandorul Constantin Bălescu (comandant al Diviziei de Mare) i-a devenit clar că va trebui să gestioneze în fapt o criză mai puțin obișnuită. El dorea evitarea debarcării marinarii revoluționari în portul constănțean și, în același timp, o rezolvare care să nu îi lezeze nici pe ruși. Prevalându-se de inexistența unui tratat de extrădare cu Rusia care să fie consemnat în „codul internațional”, căpitan-comandorul Constantin Bălescu a garantat viața și libertatea celor aproape 800 de marinari ruși, membri ai echipajelor cuirasatului și celor două torpiloare. Ulterior, cuirasatul rus a fost preluat de marina română și armat cu echipaj românesc, arborând pavilionul național, în timp ce marinarii ruși au fost convinși de locotenent-comandorul Nicolae Negru, căpitanul portului Constanța, să debarce. La 26 iunie a avut loc predarea cuirasatului „Potemkin” și torpiloarelor autorităților rusești, și anume celor două cuirasate și patru contratorpiloare rusești care sosiseră în acea zi în portul românesc și care, două zile mai târziu, au părăsit apele naționale ale României<sup>12</sup>.

La finalul crizei se concluzionează: „Astfel s-a terminat acest eveniment extraordinar care a produs o situație unică din punct de vedere internațional, fără nici un incident cu toate că ordinele superioare s'au executat întocmai, grație în parte fermității autorităților dar mai cu seamă moderațiunii și dorinței de ordine față cu streinii a acestor oameni, care au fost un obiect de groază pentru guvernul și conaționali lor. Ei au declarat și au ținut să probeze că fac tot posibilul să câștige încrederea și simpatia opiniei publice europene. Astfel, în

---

<sup>10</sup> Carmen Atanasiu, *Jurnalul Diviziei de Mare despre inaugurarea portului Constanța*, în „România de la Mare”. Revistă de istorie și de civilizație românească, anul V/1996, nr. 7, Constanța, p. 18.

<sup>11</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 39.

<sup>12</sup> Andreea Atanasiu, *Episodul „Potemkin” într-un document original – Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare*, în „Buletinul Muzeului Militar Național Regele Ferdinand I”, nr. 6, serie nouă, Editura Alpha MDN, București, 2008, p. 55-63.

împrejurările disperate în care ei se găseau și față cu slaba noastră forță de rezistență, dacă se decideau a întrebuița forța formidabilă ce o aveau în mâinile lor, s'ar fi produs un dezastru pentru oraș și țară, rămânând numai consolațiunea că cei însărcinați a face să se respecte dreptul și cinstea țării și-au făcut datoria în mod conștiincios”<sup>13</sup>.

În anul următor, 1906, după ce o Diviziune Navală formată din crucișetorul „Elisabeta”, canoniera „Grivița” și torpiloarele „Smeul” și „Năluca” a luat parte la Varna la serbările ocazionate de inaugurarea portului bulgar, în luna august, crucișetorul „Elisabeta” a marcat cu prezența sa inaugurarea plajei și instalației de la Mamaia, amenajări care reprezintă începutul viitoarei moderne stațiuni balneare de pe litoralul nostru maritim. „La 13 August la ora 16.00 *Elisabeta* pleacă din port, se îndreaptă spre Mamaia unde ancorează în fața băilor comunale. În timpul nopții așează pavuazul electric și iluminează plaja cu proiectoarele până la 11.30 p.m. În acest timp băile erau foarte populate de lumea ce venise cu ocazia serbărilor și a festivităților ce se dau cu ocazia inaugurării băilor”<sup>14</sup>.

Subordonarea Diviziei de Mare a școlilor marinei, a ridicat o problema construirii unei clădiri, în care aceste instituții de învățământ să-și poată desfășura activitatea în cele mai bune condiții. La 25 iunie 1908, pe suprafața de teren unde se află astăzi sediul Muzeului Marinei Române, a fost pusă piatra de temelie a localului școlilor marinei, solemnitatea a fost salutăată cu 17 salve de tun, trase de la bordul crucișetorului „Elisabeta”. În 1909, la inaugurare, clădirea în care a funcționat Școala Navală și din anul 1969, Muzeul Marinei Române, prezenta numai tronsonul central delimitat de fațada actuală<sup>15</sup>.

Un episod frumos este descris pentru luna aprilie: „La 7 Aprilie, fiind aniversarea împlinirii a 70 de ani a MS Regelui, la ora 8 a.m. se ridică marele pavoaz de către toate vasele aflate în port, iar Crucișetorul salută cu 21 lovituri de tun în două rânduri, odată la ridicarea marelui pavoaz, iar a doua oară la ora 10.30 a.m.

În vederea sosirii în port a AS Principelui Carol Anton de Hohenzolern, moștenitorul tronului Germaniei, se ia dispoziții ca Torpiloarele să fie așezate paralel cu cheul, după ce mai întâi a ambarcat cărbuni de la Crucișetor.

În ziua de 10 Aprilie, sosesc în port AS Principele de coroană a Germaniei, însoțit de ASR Principele Ferdinand al României, însoțiți fiind de suitele respective, cărora, conform ordinului telegrafic Nr. 539, nu li se dă nici un onor, părăsind portul de la ora 4.40 ducându-se la București”<sup>16</sup>.

În 1909, instituțiile de învățământ au suferit o serie de transformări, astfel, pe baza Înaltului Decret Nr. 1620 din 6 mai 1909, „Școala de marină” a

<sup>13</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 43.

<sup>14</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 64.

<sup>15</sup> Ion Ionescu, Carmen Atanasiu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, Cornel Greavu, *Muzeul Marinei Române 1969-1999*, Editura Modelism, 1999, p. 30.

<sup>16</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 98.

fost transformată în „Școala de marină a maștrilor șefi de specialități”, iar prin Decretul nr. 2928 din 29 octombrie, „Școala de aplicație a sublocotenenților de marină” a fost transformată în „Școala Navală Superioară”. Astfel, anul 1909 a marcat înființarea în Marina Militară a corpului de maștri militari ai marinei, recrutați din absolvenții „Școlii de marină a maștrilor șefi de specialități” cu scopul de a ușura serviciul ofițerilor, a îngriji și a administra materialele de la nave. În același timp, înființarea „Școlii navale superioare” a reprezentat un pas înainte în evoluția învățământului de marină în România, prin faptul că programul de învățământ al acestei școli cuprindea cursuri care se predau în școlile similare din străinătate, dar potrivit nevoilor marinei noastre<sup>17</sup>.

În anul 1912, Divizia de Mare va fi reorganizată în conformitate cu Î.D. nr. 4.225 din 31 octombrie, prin care intra în vigoare *Regulamentul de aplicare a Legii de organizare a Marinei Militare din 1898*. Acesta a înlocuit Regulamentul din 1898, modificat prin cel din 1901, modificat la rândul său prin instrucțiunile Î.D. nr. 1795 din 1907. Potrivit acestei Legi, Divizia de Mare, devenită acum Apărarea Maritimă și având rangul de unitate de comandament, avea în compunere Forța Navală de mare, cuprinzând: crucișetorul „Elisabeta”, unitate de luptă și bricul „Mircea”, unitate de instrucție<sup>18</sup>. Școlile marinei erau subordonate direct Comandamentului Marinei Militare.

Regulamentul de aplicare a acestei legi prevedea că Marina Militară are printre misiunile sale să pregătească personalul militar în diferite specialități, atribuție care revenea atât școlilor marinei cât și navelor Diviziei de Mare. Ca în fiecare an, și în anul 1912, bricul „Mircea” și crucișetorul „Elisabeta” urmează programul stabilit de ieșiri în mare, exerciții de debarcare, tragere de artilerie etc, „Elisabeta” efectuând și o serie de lucrări hidrografice pe litoralul mării, însă evenimentele care se conturau deja din zona Balcanilor aveau să schimbe într-o oarecare măsură cursul normal al desfășurării activităților la bordul celor două nave.

La 2 iunie 1912 a avut loc o ceremonie grandioasă organizată la bordul distrugătorului „Mărășești”, cu ocazia intrării în rândul ofițerilor de marină a primei promoții a Școlii navale de la Constanța<sup>19</sup>.

În condițiile izbucnirii primului război balcanic între Turcia și țările balcanice, crucișetorul „Elisabeta” a fost mobilizat, armat de război și trimis la Constantinopol, pentru a asigura protecția populației românești a Legației și Consulatului român din capitala Turciei, fiind încadrat în flota internațională.

---

<sup>17</sup> Vasile Nazare, *Evoluția învățământului de marină în perioada interbelică*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2007”, Tom X, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2008, p. 280.

<sup>18</sup> *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*, p 43.

<sup>19</sup> Căpitan-comandor Ion Ionescu, *Un manuscris bogat în conținut și esență: Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare (1901-1935)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Constanța, 1998, p. 38.

„În ziua de 23 Iunie 1913 s'a ordonat mobilizarea armatei”<sup>20</sup>. Rechemat în țară în iunie 1913, crucișetorul părăsește Constantinopolul, sosind la Constanța în ziua de 16 iunie, cu câteva zile înaintea decretării mobilizării armatei române în cel de-al doilea război balcanic. Odată cu intrarea României în război, crucișetorul va fi trimis la Sulina pentru a îndeplini serviciul de staționar pentru a asigura paza gurilor Dunării în timp ce echipajul bricului „Mircea” rămas în portul Constanța, va fi trimis la Mangalia și în diferite puncte ale frontierei sudice a țării<sup>21</sup>.

Campania din 1913 a arătat Comandamentului Marinei Militare care au fost punctele vulnerabile ale marinei noastre și care sunt aspectele asupra cărora ar fi trebuit insistat în practica și pregătirea marinărească. Astfel, s-a constatat lipsa unei forțe maritime adecvate, capabile să apere frontierele maritime ale țării și să protejeze flota comercială, crucișetorul „Elisabeta” fiind depășit ca unitate de luptă, iar cele trei torpiloare s-au dovedit incapabile să navighe pe mare montată. Pentru redresarea flotei române, în 1914, s-a luat decizia constituirii unei forțe maritime corespunzătoare, capabilă să apere la nevoie, frontiera maritimă a țării<sup>22</sup>. Noul program prevedea lansarea unei comenzi de patru contratorpiloare șantierelor „Pattison” din Napoli și a unui submarin în Franța, la Cassa Schneider et Cie, doar că izbucnirea primului război mondial a dat peste cap toate planurile, ultima comandă nemaifiind îndeplinită vreodată.

Cu puțin timp înainte însă de declanșarea primei mari conflagrații mondiale, la 6 iunie 1914, orașul Constanța a primit vizita familiei imperiale ruse. În portul orașului a intrat eleganta siluetă a yachtului personal al țarului Nicolae al II-lea al Rusiei, „Standard”, escortat de crucișetorul „Kagul” și „Almaz” și de 4 torpiloare, țarul și familia sa fiind primiți de familia regală română, în frunte cu regele Carol I<sup>23</sup>. În lipsa crucișetorului „Elisabeta” aflat în reparații capitale în Arsenalul Marinei, rolul de gazdă a escadrei ruse a fost îndeplinit de bricul „Mircea” care a salutat navele rusești trăgând cu tunurile sale 21 de salve.

Sunt interesante măsurile luate cu ocazia Zilei Marinei: „Pentru ziua de 15 August patronul Marinei, se îmunătățește hrana trupei peste rația reglementară cu 150 grame carne friptă și 400 mililitri vin la dejun. Se iartă de restul pedepsei 68 de oameni rezerviști pedepsiți cu plutonul de corvoadă pentru

<sup>20</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 154.

<sup>21</sup> *Divizia de Mare, un secol de istorie* – documentar aflat în arhiva Muzeului Marinei Române și realizat în 1996, cu prilejul aniversării unui secol de la înființarea Diviziei de Mare.

<sup>22</sup> Georgeta Borandă, *Din istoricul Flotei Militare Maritime Românești*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2010”, tom XIII, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2010, în curs de apariție.

<sup>23</sup> Andreea Atanasiu, *Un împărat vizitează un rege – 14 iulie 1914*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2009”, tom XII, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2009, p. 19-28.



fugă din cazarmă și se dă permisioneri până la 75 % din efectiv, cum și învoiri de 24 și 48 de ore la 15 % din efectiv și numai din localități apropiate<sup>24</sup>.

Din cauza faptului că mare parte din comenzile făcute statului italian nu au putut fi onorate, România a intrat în război, cu aceleași nave învechite. Cu toate acestea, în perioada neutralității armate a României din anii 1914-1916, în atenția comandanților Armatei Române și, implicit ai Marinei Militare Române, au stat organizarea apărării porturilor maritime și a zonei de litoral, dintre Balcic și Chilia Veche. Elaborând în anul 1915, Ipoteza Z, care de altfel, a fost aplicată în perioada războiului, Marele Stat Major a prevăzut flotele disponibile pentru acoperirea litoralului, care a fost împărțit în două sectoare, corespunzătoare zonelor Constanța și Sulina. Pentru sectorul de acoperire Constanța, cuprins între Balcic și Jurilovca, care urma să fie pus sub ordinele Comandantului Diviziei de Mare – comandorul Paul Rădulescu – forțele de care dispunea marina constau dintr-un grup port-mine cu barajele respective de la Constanța și Mangalia și unitățile de marină din porturile Constanța, Mangalia și Balcic. Pentru sectorul de acoperire Sulina, cuprins între Jurilovca și Chilia Veche, care urma să fie pus sub ordinele comandantului crucișetorului „Elisabeta” – căpitan-comandorul Nicolae Kirișescu – se puneau la dispoziție câteva ambarcațiuni, în rândul cărora se remarcă crucișetorul, un detașament de apărare, o baterie cu 4 tunuri de 57 mm, o baterie lans-torpilă, precum și un baraj cu 30 de mine<sup>25</sup>.

„Elisabeta”, destinată acoperirii sectorului Sulina, a fost dezarmată, artileria navei fiind demontată și dusă pe malul stâng al Dunării, în capul de pod Turtucaia, formând grupul bateriilor de coastă „Elisabeta”. Același lucru s-a întâmplat cu bricul „Mircea”, care a fost dus la Galați și dezarmat. După cum se poate constata, pentru apărarea sectorului Constanța, Ipoteza Z, nu prevedea nici o navă, nici chiar dezarmată, situație de neconceput în cazul intrării României în război. De aceea, când, la 4 aprilie 1916, România a semnat la București, Convenția militară cu puterile Antantei, prin articolul 2 al acesteia, s-au stabilit următoarele: „Cu începere de la 12/25 august 1916 flota rusă va trebui să garanteze siguranța portului Constanța, să împiedice debarcarea de trupe inamice pe coastele române și orice incursiuni pe Dunăre, în susul gurilor acestui fluviu”<sup>26</sup>. Zece zile mai târziu, la 14 august 1916, printr-un ordin al ministrului de Război, forțele navale ruse cărora le revenea misiunea apărării litoralului românesc al Mării Negre se constituiau într-o divizie denumită „Forțele navale ruse în România”, în timp ce apărarea Constanței era încredințată amiralului Patton, comandantul escadrei ruse. În acest mod, din forțele Diviziei de Mare, cantonate la Constanța, care a fost desființată, s-a alcătuit Apărarea Maritimă a Sectorului II Sulina, în care a fost încadrat și echipajul crucișetorului „Elisabeta”.

---

<sup>24</sup> Jurnalul istoric al Diviziei de Mare, p. 156.

<sup>25</sup> Georgeta Borandă, *Divizia de Mare – o structură constănțeană a Marinei Militare Române*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>26</sup> Idem, *Din istoricul Flotei Militare Maritime Românești*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2010”, în curs de apariție.

Singura navă capabilă de luptă, a acestei unități a fost torpilorul „Smeul”<sup>27</sup>, care a făcut siguranța a numeroase nave, care efectuau transporturi în Marea Neagră, navigând spre Odessa, Sevastopol și spre alte porturi rusești. În timpul unei astfel de misiuni, la 30 septembrie 1916, torpilorul „Smeul” a înfruntat direct inamicul, reușind să avarieze un submarin german. În această acțiune a concurat și o baterie de tunuri de la gura canalului Sulina, care a tras câteva lovituri de tun în direcția unde se semnalase prezența submarinului. După ocuparea Constanței de inamic, la 9 octombrie 1916, când flota germano-turcă a început să bombardeze Sulina și Chilia cu hidroplane, bateriile marinei din Sulina au reușit să lovească și să captureze, în ziua de 25 octombrie 1916, două hidroplane germane. În aceeași perioadă, torpilorul „Smeul” a provocat mari pierderi inamicului, bombardând la Tulcea, trupele de infanterie și cavalerie ale acestuia<sup>28</sup>.

După război, la sfârșitul anului 1919, prin Ordinul de zi nr. 282 al Comandamentului Marinei, din 30 decembrie, au fost scoase din ordinea de bătaie a marinei, 10 vase, printre care se număra și crucișetorul „Elisabeta”. Prin același ordin se menționa că „tuturor acestor vase li se va da întrebuințare, în serviciul auxiliar al Diviziei de Dunăre și Mare”<sup>29</sup>. În acest context, crucișătorul „Elisabeta”, în 1920, odată cu înființarea la Constanța a Institutului Maritim care avea drept scop pregătirea personalului marinăresc, atât pentru marina militară cât și pentru cea civilă, a fost repartizat noii instituții de învățământ a marinei, care și-a desfășurat cursurile până în anul 1923, la bordul său<sup>30</sup>.

Tot în anul 1920 a fost promulgat Înaltul Decret 835 din 11 martie, care stabilea noua structură de organizare a Marinei Militare, în compunerea căreia reapare Comandamentul Diviziei de Mare, cu reședința la Constanța, subordonat direct Inspectoratului General al Marinei. Potrivit acestui Decret, Comandamentul Diviziei de Mare avea următoarea componență:

- Forța Navală Maritimă
- Apărarea Fixă Maritimă
- Baza Navală Maritimă<sup>31</sup>

În același an, 1920, la data de 1 iulie au intrat în dotarea Diviziei de Mare, cele două distrugătoare, construite în Italia, botezate „Mărăști” și „Mărășești”, după numele localităților care s-au încununat de glorie în 1917. La

<sup>27</sup> Andreea Atanasiu, „Smeul”. *Tragicul sfârșit al torpilorului*, în „Marina Română”, nr. 1 (139), ianuarie-februarie 2010, p. 51-53.

<sup>28</sup> Georgeta Borandă, *Divizia de Mare – o structură constănțeană a Marinei Militare Române*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>29</sup> Comandor Jianu Moldovan, *Divizia de Mare – Unitate de bază a Marinei Militare. Sfârșitul secolului al XIX-lea-începutul secolului al XX-lea (1873-1914)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Constanța, 1998, p. 17-23.

<sup>30</sup> Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Editura Muntenia&Leda, Constanța, 2001, p. 162.

<sup>31</sup> Carmen Atanasiu, *Preocupări privind modernizarea și întărirea capacității de luptă a Diviziei de Mare în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

19 ianuarie 1921 au intrat în dotarea Diviziei de Mare și un număr de șase torpiloare, date României de marina austro-ungară în contul despăgubirilor de război, care au fost denumite: „Vifor”, „Vârtej”, „Vijelia”, „Zmeul”, „Zborul” și „Năluca”<sup>32</sup>. În anii 1921-1922 statul român a mai cumpărat din Italia patru vedete antisubmarine tip „M.A.S.”, a căror denumire reprezenta prescurtarea prin inițiale a denumirii italiene de *motoscafo anti-sommersibile*, dată acestui tip de navă, folosite în principal pentru dragaj maritim<sup>33</sup>. În acest mod, în primii ani ai deceniului trei al secolului XX, Divizia de Mare avea în dotare cele două distrugătoare tip „M”, patru canoniere de construcție franceză intrate în dotarea marinei militare române în anul 1919, purtând numele „Lt. c-dor. Eugen Stîhi”, „Cpt. Dumitrescu Constantin”, „Lt. Lepri Remus” și „Slt. Ghiculescu Ioan” ale unor eroi din timpul primului război mondial, cele șase torpiloare deja menționate, crucișătorul „Elisabeta”, folosit, așa cum s-a arătat, ca navă-școală pentru pregătirea maiștrilor de marină, bricul „Mircea”, cele patru vedete antisubmarine tip „M.A.S.”. Acestor unități navale, în cea mai mare parte, în stare operativă, li se adăugau patru remorchere: „Alexandru cel Bun”, „Căpitan Alexandrescu”, „Locotenent Vârtosu” și „Sublocotenent Pavelescu”, șalupe, șleperi, precum și șantierul naval mobil.

În acest an, de „Sfânta Maria, patroana tuturor marinarilor, *Mărăști* salută cu 21 de lovituri de tun ridicând împreună cu toate vasele marele pavoaz. Dimineața are loc serviciu divin la bordul distrugătorului „Mărăști”. După-amiază și seara, serbări nautice”<sup>34</sup>.

Încă de la intrarea în dotare, atât distrugătoarele cât și torpiloarele au fost folosite în procesul de instrucție a echipajelor, în timp ce canonierele și vedetele tip „M.A.S.” au avut ca principală misiune dragajul maritim, până în anul 1924 aceste două tipuri de nave făcând parte din Gruparea de dragaj. În acest an, vedetele „M.A.S.”-3 și „M.A.S.”-4, împreună cu canonierele „Stîhi”, „Dumitrescu” și „Lepri” au format Grupul naval de luptă, iar vedeta „M.A.S.”-2, împreună cu canoniera „Ghiculescu” au alcătuit Grupul naval de instrucție. În același timp, pentru anumite perioade, canonierele „Stîhi” și „Dumitrescu” au fost folosite ca nave-școală. Pe lângă navele care aparțineau Forței Navale Maritime, în compunerea acestei unități subordonate Comandamentului Diviziei de Mare, intra și escadra de hidroplane sau hidroavioane (cum s-au mai numit). Este vorba în speță, de un număr de 12 hidroavioane, captură de război din campania anului 1919, de tip „Hansa-Brandenburg W12” și „Utzi”, care după ce au fost revizuite în Arsenalul aeronautic de la Cotroceni, au fost trimise la Constanța, unde au Grupul de Aviație Maritimă, pus sub comanda căpitanului Constantin Negru. Constatându-se că portul Constanța nu prezenta condiții

---

<sup>32</sup> Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 227.

<sup>33</sup> Comandor (r) Anton Bejan (coord.), contraamiral (r) Raymond Stănescu, dr. Carmen Atanasiu, comandor (r) Neculai Pădurariu, *Dicționar Enciclopedic de Marină*, (se va cita în continuare DEM II) vol. II, Editura SEMNE, București, 2008, p. 219.

<sup>34</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 213-214.

prielnice pentru activitatea de zbor a hidroavioanelor, a fost creată o bază pentru acestea, pe lacul Mamaia, în partea de nord a orașului Constanța, pe malul căruia se aflau și hangarele pentru adăpostirea acestor unități de zbor<sup>35</sup>.

Modul cum era serbată ziua de 10 Mai este descris la pagina 249 a *Jurnalului*: Toate vasele Forței Navale Maritime ridică marele pavoaz cu 21 lovituri de tun trase de Distrugătorul *Mărășești*. La 10.30 Te-Deum la Episcopie, la care iau parte autoritățile civile și militare, cu toți ofițerii de marină- în urmă, defilarea trupelor ce au luat parte la paradă; din partea marinei: Șc. Navală cu stindard, Institutul Maritim și un batalion cu 3 Companii<sup>36</sup>.

În primii ani de după război, în atenția forurilor conducătoare ale marinei, a reintrat vechiul bric „Mircea”, care spre sfârșitul războiului fusese transformat în navă-bază și dus pe brațul Chilia. Supus unor reparații capitale în Arsenalul Marinei din Galați, „Mircea” a fost întinerit, astfel încât, în anul 1925 a fost apt să efectueze un marș de instrucție în afara granițelor țării, având la bord un echipaj format din 81 de elevi ai Institutului Maritim și 60 de grade inferioare. În timpul acestui voiaj, bricul a parcurs 3.000 de mile marine, făcând escale în 12 porturi din arhipelagul grecesc, Marea Mediterană, Marea Adriatică și Marea Ionică. În anul următor, 1926, „Mircea” a executat un ultim voiaj în străinătate, pentru a vizita porturi din Arhipelagul grecesc, de pe coastele Italiei și ale Iugoslaviei. Pe parcursul voiajului, bricul a străbătut 5 mări, a vizitat 3 țări, arătându-și pavilionul în 14 porturi<sup>37</sup>.

În noua organică a Marinei Militare stabilită prin ordinul Ministerului de Război nr. 15029 din 24 martie 1921, în cadrul Apărării Fixe Maritime, unitate subordonată – așa cum s-a arătat Comandamentului Diviziei de Mare, pe lângă serviciile de mine și torpile intrau și „tunurile de coastă” sau bateriile de coastă ale marinei, care au început a fi montate, din anul 1926. Prima baterie de coastă a marinei a fost instalată în Constanța, pe malul mării, în zona „Tataia” fiind constituită cu tunurile debarcate de pe distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”, care în același an, fuseseră înlocuite cu alte nave, mai moderne<sup>38</sup>.

Tot în anul 1926, fiind înființat Serviciul Hidrografic Român, pe lângă Divizia de Mare a început să funcționeze Serviciul special de hidrografie, geofizică și astronomie, unul din cele două servicii constitutive ale Serviciului Hidrografic Român. În anul următor, 1927, pentru executarea unor lucrări hidrografice la gurile Dunării, Inspectoratul General al Marinei a destinat nava „Mircea”, care, la 26 mai 1927 a părăsit Constanța plecând spre Sulina, de unde la iulie a plecat spre Jibreceni, unde a continuat lucrările hidrografice până în

<sup>35</sup> Cornel Greavu, *Centenarul Diviziei de Mare*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>36</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 249.

<sup>37</sup> *Jurnalul istoric al bricului „Mircea”. 1882-1931*, copie aflată în patrimoniul Muzeului Marinei Române.

<sup>38</sup> Cornel Greavu, *Centenarul Diviziei de Mare*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

luna septembrie. Aceste lucrări au fost descrise pe larg de locotenent-comandorul Preda Fundățeanu, într-un studiu publicat în 1928 în „Revista Marinei” din care cităm: „Personalul inferior s-a comportat în mod lăudabil, dând dovadă de mult devotament. Șeful Serviciului Hidrografic și ofițerii ajutoari s-au pasionat pentru aceste lucrări; învingând greutatea din cele mai mari, lucrând fără întreruperi de la ora 6 a.m. la ora 20 și de multe ori făcând serviciul de cart pe bricul „Mircea” la ancoră sau în navigație, pentru siguranța în timpul nopții. Ofițerii și echipajul bricului „Mircea” au contribuit în largă măsură pentru bunul sfârșit al lucrărilor hidrografice<sup>39</sup>. Ziua Marinei se serba și dacă nava era în voiaj, așa cum s-a întâmplat în august 1926: „La 11 August nava pleacă spre primul port Yugo-Slav. (...) Sosirea la Spalado are loc în ziua de 12 August. Aci se vizitează Salona, orașul de naștere al împăratului Dioclețian. La 14 August are loc la bord un dineu. În dimineața zilei de 15 August, nava pleacă spre Vela-Luka, trece prin canalul Brazzo și ancorează. (...) După-masă are loc la bordul lui *Mircea* serbarea patronului Marinei Noastre. La cursele de bărci, barca Nr. 2 a lui *Mircea* ia premiul I-iu, repurtând o victorie contra Yugo-slavilor<sup>40</sup>”.

În anul 1927 potențialul naval al Diviziei de Mare a fost redus prin clasarea torpiloarelor „Vifor”, „Vârtej” și „Vijelia” și a vedetelor tip „M.A.S.” care prezentau deficiențe de construcție și aveau o eficacitate redusă. Din punct de vedere al pregătirii un aspect interesant este dat de faptul că „la 25 August începe examenul de admitere în școală. Din 34 de candidați reușesc numai 10. Se aprobă un al II-lea examen<sup>41</sup>”.

La 1 octombrie 1928, Școala de Mecanici și Electricieni (cu sediul la Sulina), „conform Înaltului Decret Nr. 266 se mută la Constanța și funcționează cu Institutul Maritim luând numele de Școala de Specialități a Marinei. Scopul școlii este de a scoate Maeștrii Militari de specialități<sup>42</sup>”.

Trei ani mai târziu însă, în 1930, parcul de nave al Forței Navale Maritime se va îmbogăți cu două noi importante unități de luptă, distrugătoarele tip „R”, „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”. Conform Ordinului de zi Nr. 35 din a.c. al Comandamentului Marinei, distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” se socotesc intrate în serviciu pe ziua de 7 Septembrie a.c. înscriindu-se în ordinea de bătaie a Diviziei de Mare<sup>43</sup>”.

La 27 mai 1931, în portul Constanța, au avut loc festivitățile prilejuite de botezul celor două distrugătoare, în timpul cărora, pentru serviciul îndelungat în marină, bricului „Mircea” i s-a conferit „Semnul onorific pentru 40 de ani de serviciu”. La aceste festivități, au fost prezenți în portul Constanța, regele Carol al II-lea, președintele Consiliului de Miniștri, Nicolae Iorga, ministrul de Război,

<sup>39</sup> Georgeta Borandă, *Istoricul cercetărilor hidrografice românești*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române-2003”, Tom VI, Editura CNAPMC, Constanța, 2004, p. 114-139.

<sup>40</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 304.

<sup>41</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 318.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 350-351.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p. 370.

generalul Amza Ștefănescu, ministrul de Externe D. Ghica, comandantul Marinei viceamiralul Vasile Scodrea, împreună cu alte oficialități<sup>44</sup>. La 20 iunie, sosește în țară, intrând în compunerea Forței Navale Maritime, nava-bază pentru submarine, botezată „Constanța” care fusese construită la șantierul naval „Quarnaro” din Fiume (Italia). Odată cu intrarea în serviciul marinei a acestei nave, s-a hotărât ca ea să fie folosită ca navă-școală, până la sosirea în țară a submarinului ce fusese comandat aceleiași șantier naval italian. „Sosesc în port MSR Carol al II-lea, MS Regina Mărioara a Yugo-Slaviei, ASR Principele Nicolae și Marele Voievod Mihai, Înalții oaspeți ai NMS *Constanța* pentru a asista la botez. După oficierea Serviciului Religios în prezența Familiei Regale și a înalților demnitari se dă citire și apoi se semnează actul de botez”<sup>45</sup>. Chiar în anul intrării în dotarea marinei, nava-bază „Constanța” a efectuat un prim marș de instrucție în Marea Neagră și în Arhipelagul grecesc, iar începând cu anul 1932, la bordul acestei nave au fost ambarcați elevii Școlii Navale, secțiile Punte și Mașini, precum și o parte din clasa de aplicație, pentru executarea programului de instrucție practică<sup>46</sup>. În același an, 1932, două dintre navele Diviziei de Mare, canonierele „Stihi” și „Ghiculescu” au fost destinate executării de lucrări hidrografice, iar doi ani mai târziu, nava-bază „Constanța”, având la bord ofițeri ai Școlii de Hidrografie și navigație a efectuat studii hidro-biologice în Marea Neagră<sup>47</sup>.

În cele aproape 500 de pagini sunt consemnate cu scrupulozitate, pe ore, zile și luni toate aspectele legate de Divizia de Mare, chestiuni de organizare, dotare, programe de instrucție și învățământ, relații cu marinele altor state, informații despre anumite personalități ale Marinei Militare și chiar și momente importante din istoria noastră în care a fost și Marina implicată. Am selectat, încercând să facem și o prezentare istorică a evoluției Diviziei de Mare pe perioada descrisă de *Jurnal*, informații pe care le considerăm însemnate în demonstrarea importanței acestui document care stă la dispoziția tuturor celor interesați să studieze anumite aspecte ale evoluției Marinei Militare Române.

<sup>44</sup> Cornel Greavu, *Preocupări ale conducerii militare a țării pentru dezvoltarea Diviziei de Mare în perioada interbelică*, studiu în manuscris aflat în fondul documentar al Muzeului Marinei Române.

<sup>45</sup> *Jurnalul istoric al Diviziei de Mare*, p. 383.

<sup>46</sup> Andreea Atanasiu, *Intrarea în serviciu a navei-bază „Constanța” descrisă în Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române – 2009”, tom XII, Editura Muzeului Marinei Române Constanța, 2009, p. 169-177.

<sup>47</sup> Căpitan-comandor Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 40.