



APĂRAREA FIXĂ MARITIMĂ ÎN SECTORUL ROMÂNESC AL MĂRII NEGRE ÎN PERIOADA INTERBELICĂ ȘI ÎNCEPUTUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Dr. Ion RÎȘNOVEANU

Cercetător științific III, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”

În perioada interbelică, factorii politici și militari cu putere de decizie de la București au luat o serie de hotărâri menite să întărească puterea combativă a Armatei Române, în general, a Marinei de Război, din 1931 Marina Regală, în special.

Contextul economic, politic și geostrategic generat de încheierea Primului Război Mondial și semnarea aranjamentelor de pace din cadrul Conferinței de la Paris, care s-a desfășurat între anii 1919 și 1920, nu era menit să asigure României liniștea necesară consolidării Statului Național Unitar.

Diplomațiile revizioniste ale Ungariei, Bulgariei dar, mai ales, ale Uniunii Sovietice au făcut ca decidenții români, atât politici, cât și militari, să adopte o atitudine vigilentă în raporturile cu statele vecine care, în continuare, emiteau pretenții teritoriale asupra României.

În ceea ce privește apărarea litoralului maritim al României, deși sumele alocate au fost insuficiente, măsurile luate în acest sens au acoperit, pentru un timp, nevoile Apărării Fixe Maritime. Aceste măsuri vizau amenințarea unor baterii de coastă cu rolul de a proteja câmpurile de mine din fața portului Constanța, dar și de a respinge o eventuală tentativă de desantare pe apă a trupelor inamice.

Cuvinte-cheie: perioada interbelică, doctrină navală, al Doilea Război Mondial, Apărarea Fixă Maritimă, Comandamentul Marinei Militare.

CONTEXT INTERNAȚIONAL

Odată înfăptuită unitatea națională din 1918, Regatul României nu mai avea nicio revendicare teritorială legitimă. Datorită condițiilor create, în spiritul tradițiilor naționale și în context cu situația existentă post-război, conceptul privind dimensiunea maritimo-fluvială a defensivei României reclama, cel puțin pentru început, întrebuintarea forțelor sale armate limitate la apărarea granițelor¹.

Din acest motiv, în principal, în perioada interbelică, România a avut o politică navală și de apărare a zonei de coastă coerentă, însă nu de amploare. Totul a fost condiționat de noua lungime a litoralului, de aproape 250 km, de contactul direct cu marea deschisă sau oceanul și de puterea economică generatoare de capacități de transport și de luptă de anvergură.

România a făcut parte din categoria țărilor cu o preocupare mai redusă pentru accesul la largul mărilor libere, cu flotă comercială și militară inferioare și, implicit, cu un grad mai redus de tangențare a resurselor de care au beneficiat acele țări care au controlat efectiv oceanul planetar.

PRIMELE MĂSURI LUATE DE COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE PENTRU ORGANIZAREA APĂRĂRII DE COASTĂ LA ÎNCEPUTUL PERIOADEI INTERBELICE

Rolul artileriei în apărarea litoralului fluvial și maritim românesc și importanța pregătirii ofițerilor de marină în specialitatea artileriei i-au preocupat pe analiștii militari și în anii de după Primul Război Mondial. Astfel, comandorul Ioan Bălănescu² sublinia, într-o lucrare

Rolul artileriei în apărarea litoralului fluvial și maritim românesc și importanța pregătirii ofițerilor de marină în specialitatea artileriei i-au preocupat pe analiștii militari și în anii de după Primul Război Mondial.

¹ Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina română în al Doilea Război Mondial*, vol. I., Editura Făt-Frumos, București, 1998, p. 19.

² Ministerul de Război, *Anuarul Armatei Române pe anul 1920 (ediție provizorie)*, Atelierele Grafice SOCEC&Comp., Societate Anonimă, București, 1921, p. 407. Ioan Bălănescu, comandor în anul 1920, s-a născut la 3 iulie 1878. A absolvit Școala Navală Superioară în anul 1899, fiind înaintat la gradul de sublocotenent la data de 1 iulie. Grade militare obținute în timpul carierei: locotenent (18 mai 1906), căpitan (10 aprilie 1908), locotenent-comandor (10 aprilie 1915), căpitan-comandor (1 septembrie 1917), fiind înaintat la gradul de comandor în anul 1920. Înaintat până la gradul de viceamiral, a fost comandantul Marinei de Război în perioada 1934-1937.



„Artileria are la marină o deosebită importanță și este necesar ca fiecare ofițer, chiar dacă nu este specialist desăvârșit în arma artilerie, să știe neapărat să utilizeze această armă și, în afară de orice altă specialitate, trebuie să treacă printr-un curs elementar al direcțiilor de tir”.

de analiză referitoare la raporturile dintre puterea maritimă și apărarea națională, importanța apărării litoralului prin mijloace fixe, între care menționa bateriile de coastă³.

De asemenea, căpitan-comandorul Ioan Izbășescu⁴ și locotenent-comandorul Alexandru Gheorghiu⁵ atrăgeau atenția, în anul 1920, asupra rolului și locului artileriei în Marina Militară și a pregătirii ofițerilor de marină în această specialitate. Cei doi ofițeri au precizat că „*artileria are la marină o deosebită importanță și este necesar ca fiecare ofițer, chiar dacă nu este specialist desăvârșit în arma artilerie, să știe neapărat să utilizeze această armă (...) și, în afară de orice altă specialitate, trebuie să treacă printr-un curs elementar al direcțiilor de tir*”⁶.

Prin Ordinul ministrului de Război nr. 15029 din 24 martie 1921, noua organizare a Marinei Militare cuprindea, printre alte structuri, Apărarea Fixă Fluvială și Apărarea Fixă Maritimă care, pe lângă serviciul de mine, torpile, stații T.F.S., aveau în organică și *tunurile de coastă* sau bateriile de coastă ale Marinei⁷.

Apărarea Fixă Fluvială avea în compunerea sa, pe lângă unitățile amintite, și Grupul șlepurilor armate constituit la 17 noiembrie 1920 în Regimentul Artileriei Fluviale⁸.

În cadrul Apărării Fixe Fluviale s-au organizat, pe lângă Grupul șlepurilor armate sau bateriile de coastă plutitoare, denumite astfel în unele documente de epocă, și baterii flotante, destinate apărării porturilor Galați, Brăila și Sulina. Subunitățile au avut în dotare 14 șleपुरi, fiecare armat cu câte un tun. Pe opt șleपुरi au fost instalate câte un tun de 152,4 mm, pe patru șleपुरi câte un tun de 120 mm, iar pe două

³ Comandor Ioan Bălănescu, *Puterea maritimă și apărarea națională*, București, f.a., p. 18.

⁴ Ministerul de Război, *op. cit.*, p. 407. Căpitan-comandorul Ioan Izbășescu s-a născut la data de 3 martie 1881 și a absolvit Școala navală Superioară în anul 1903, fiind înaintat la gradul de sublocotenent la data de 1 iunie. Grade militare obținute în timpul carierei: locotenent (1 iunie 1906), căpitan (1 aprilie 1911), locotenent-comandor (15 august 1916), căpitan-comandor (1 septembrie 1917).

⁵ *Ibidem*, p. 410. Locotenent-comandorul Alexandru Gheorghiu s-a născut la 21 septembrie 1890 și a absolvit Academia de Marină din Fiume la 6 iunie 1909, cu gradul de sublocotenent. Grade militare obținute în timpul carierei: locotenent (3 octombrie 1912), căpitan (1 noiembrie 1916), locotenent-comandor (1 septembrie 1916).

⁶ Căpitan-comandor I. Izbășescu, locotenent-comandor Al.A. Gheorghiu, *Dare de seamă asupra stagiului de stat major în escadra franceză în Mediterana occidentală cu concluziuni și preocupări pentru marina noastră*, București, 1940, p. 62.

⁷ Arhivele Militare Române (în continuare, AMR), fond Comandamentul Marinei Militare, dosar 388, ff. 20-21.

⁸ *Ibidem*, dosar 290/1920-1921, f. 26.

șlepuri tunuri de 101,6 mm⁹. Cele mai multe dintre aceste nave au fost destinate apărării portului Sulina.

Bateriile flotante, cum mai erau numite, aveau, la 21 decembrie 1920, următoarea compunere: opt șlepuri fiecare cu câte un tun de 152,4 mm la bord, patru șlepuri cu 4 tunuri de 120/50 mm și două șlepuri cu câte 2 tunuri de 101,6 mm¹⁰. Tunurile de mare calibru, *Obukov*, de 152,4 mm, au fost capturate în 1918 de la flota rusă dislocată în zona Deltei Dunării în timpul Primului Război Mondial, împreună cu șlepurile la bordul cărora se aflau¹¹. Aceste nave armate au fost ancorate în porturile Galați și Brăila, însă și la Sulina care, și în perioada interbelică, a reprezentat un punct strategic întărit cu unități navale și artileristice ale Marinei.

Pentru apărarea dinspre uscat a litoralului maritim, având limite în sud zona Balcic, iar la nord limanul Nistrului, s-a constituit Apărarea Fixă Maritimă, în compunerea căreia se găseau și bateriile de coastă.

DOTAREA ȘI REORGANIZAREA APĂRĂRII FIXE MARITIME ÎN PERIOADA INTERBELICĂ

Sectorul dedicat Apărării Fixe Maritime cu Cartierul General în garnizoana Constanța era cuprins între Limanul Nistrului, la nord, și Balcic-Ecrene, la sud. În noua organizare, Sectorul Maritim nr. 1 Sud, care primise ca arie de responsabilitate zona cuprinsă între Balcic și Gura Portiței, avea în compunerea sa și bateriile de coastă, a căror dislocare pe noul aliniament a început în anul 1926.

Tot în 1926, tunurile de 152,4 mm *Armstrong* de la distrugătoarele N.M.S. MĂRĂȘEȘTI și N.M.S. MĂRĂȘTI au fost demontate și debarcate, pentru a fi înlocuite cu altele mai moderne, și amplasate în Constanța, la punctul *Tataia*, pe platforma și cazematele betonate construite de germani în timpul Primului Război Mondial. În această primă baterie de coastă de pe litoral au fost instalate, în anul 1926, patru tunuri de 152,4 mm L/45 *Armstrong* și de 76,2 mm L/50 *Armstrong*. Tunurile de 152,4 mm erau încadrate cu câte opt servanți, iar cele de 76,2 mm cu câte șase marinari.



Bateriile flotante, cum mai erau numite, aveau, la 21 decembrie 1920, următoarea compunere: opt șlepuri fiecare cu câte un tun de 152,4 mm la bord, patru șlepuri cu 4 tunuri de 120/50 mm și două șlepuri cu câte 2 tunuri de 101,6 mm. Tunurile de mare calibru, Obukov, de 152,4 mm, au fost capturate în 1918 de la flota rusă dislocată în zona Deltei Dunării în timpul Primului Război Mondial, împreună cu șlepurile la bordul cărora se aflau.

⁹ *Idem*, dosar 308/1916, f.160.

¹⁰ *Ibidem*, f. 160.

¹¹ Relatăriile plutonierului major Marin Tănase, activ la această baterie din anul 1926 până în anul 1946.

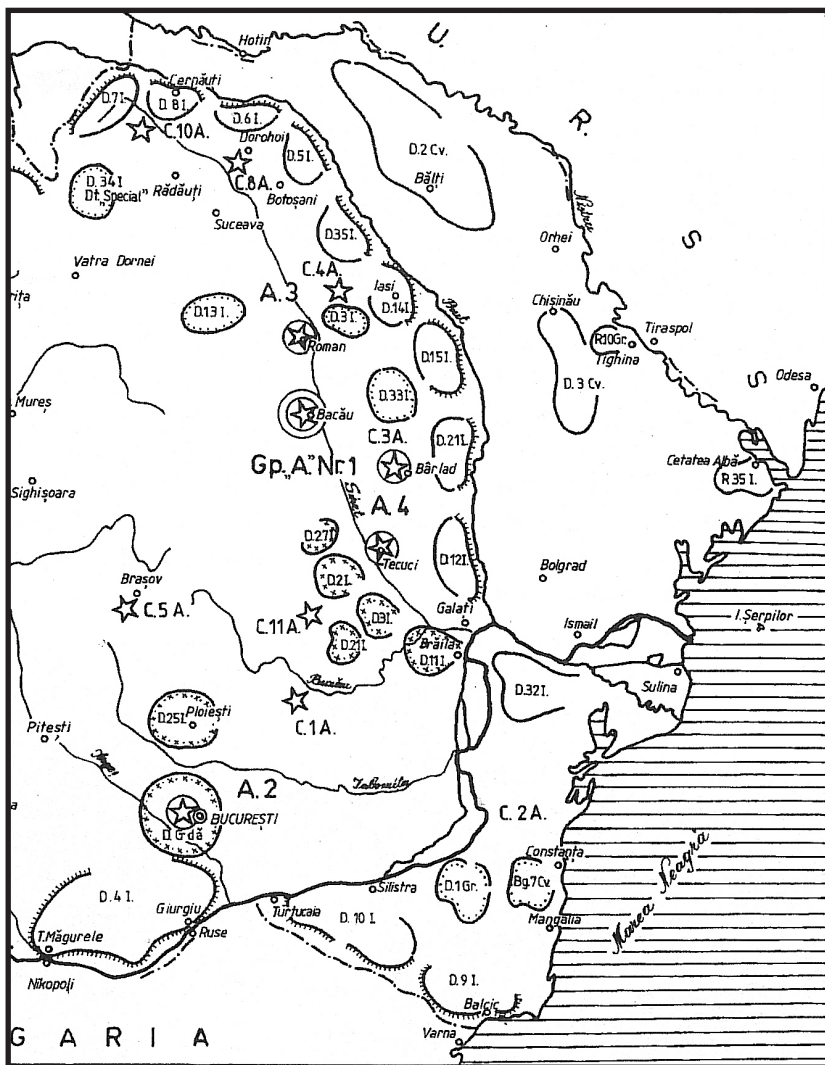


Foto 1: Dispunerea marilor unități ale Armatei Române în vederea apărării Dobrogei și a litoralului românesc în perioada interbelică¹²

În aceeași perioadă, pe litoralul maritim s-au făcut studii pe teren pentru a stabili cele mai bune poziții în vederea amplasării de noi baterii, astfel încât să se asigure o eficientă încrucișare a focului și o bună apărare a Constanței și a fâșiilor de litoral de la nord și sud de port. În urma studierii informațiilor centralizate, ofițerii specialiști

¹² AMR, fond Apărarea Fixă Maritimă, dosar 51/1933-1938, f. 270.

au concluzionat că cele mai corecte puncte erau Midia, Viile Noi, Constanța și Agigea. Suprafețele de teren pe care urmau să fie amplasate noile baterii de coastă au fost declarate *de utilitate publică*, urmând a fi expropriate¹³.

În bateria *Tataia* care, ulterior, a primit numele de *Tudor*, se aflau în cazematele betonate depozitele de muniții ale Diviziei de Mare, aprovizionate de cele centrale de la Hinog, iar mai târziu de cele de la Țăndărei, care deserveau întreaga Marină.

La această baterie, în anii următori s-au realizat noi amenajări și dotări. Astfel, în anii 1933 și 1934, s-au executat lucrări de consolidare a malului litoral în marginea căruia se aflau amplasate aceste tunuri, s-a introdus iluminatul electric, s-au stabilit legături telefonice cu Comandamentul Apărării Fixe Maritime și s-au amplasat două posturi de mitralieră antiaeriană (AA). În anul 1935, s-a construit, cu mijloace proprii, o centrală de tir și transmisiuni, s-au introdus sonerii la fiecare din cele patru tunuri de 152,4 mm, putându-se executa, astfel, trageri la comandă.

În vederea economisirii muniției de mare calibru la tunurile de 152,4 mm, în baterie s-au montat țevi de 37 mm, apoi arme de 6,5 mm, pentru trageri de exercițiu, tir redus¹⁴.

Primul comandant al bateriei *Tataia* a fost locotenentul Dumitru Constantinescu, fiind urmat, printre alții, de locotenentul Gheorghe Chiriac, locotenentul Ioan Tocineanu, locotenentul Haralambie Stănescu, căpitanul Nicolae Mihalcea și căpitanul Marin Trache. În această baterie, tunar-șef, de la înființare până în anul 1946, a fost plutonierul-adjutant Marin Tănase, care, în același timp, a îndeplinit și funcția de șef depozit muniții¹⁵.

Pe litoralul mării s-au întreprins acțiuni pentru montarea altor baterii de coastă în diferite puncte, în funcție de modul de încrucișare a focului artileriei pentru a cuprinde întregul litoral românesc, precum și a obiectivelor de apărare. Astfel, în punctul Capul Midia, în anul 1929, prin Înalt Decret, s-a declarat de utilitate publică în interiorul apărării o suprafață de 76 058 m² din arealul comunei Gargaliț (Corbu), județul



Primul comandant al bateriei „Tataia” a fost locotenentul Dumitru Constantinescu, fiind urmat, printre alții, de locotenentul Gheorghe Chiriac, locotenentul Ioan Tocineanu, locotenentul Haralambie Stănescu, căpitanul Nicolae Mihalcea și căpitanul Marin Trache. În această baterie, tunar-șef, de la înființare până în anul 1946, a fost plutonierul-adjutant Marin Tănase, care, în același timp, a îndeplinit și funcția de șef depozit muniții.

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ Arhiva Muzeului Național al Marinei Române (în continuare, AMNMR), *Registrul istoric al Apărării Fixe Maritime*.

¹⁵ *Ibidem*.



Un moment important în reorganizarea Marinei de Război a fost reprezentat de anul 1931. După modelul Marii Britanii, prin Decretul Regal nr. 4063 din 15 decembrie 1931, denumirea de Marina de Război s-a schimbat în Marina Regală, iar Comandamentul Marinei Militare a fost redenumit Comandamentul Marinei Regale, cu atribuții de comandament și de inspectorat de armă, în structura Ministerului Apărării Naționale.

Constanța¹⁶. Aici au început lucrările de construcție a amplasamentelor de beton pentru două baterii de 152,4 mm *Obukov*. Cele patru tunuri *Obukov*, de pe șlepurile armate, au stat mulți ani depozitate în incinta bateriei *Tataia*, până în octombrie 1939, când au fost montate în amplasamentele betonate deja construite.

Bateria era organizată ca un punct fortificat, cu șanțuri și sârmă ghimpată în jurul ei. Era camunflată în chip de mică fermă, cu grădini de legume. Pentru apărarea AA, avea o secție de 20 mm. Printre comandanții bateriei *Mircea*, cum va fi numită, pot fi amintiți căpitanul Gheorghe Gabroveanu, căpitanul Anton Petriman și căpitanul Marin Trache.

Un moment important în reorganizarea Marinei de Război a fost reprezentat de anul 1931. După modelul Marii Britanii, prin Decretul Regal nr. 4063 din 15 decembrie 1931, denumirea de *Marina de Război* s-a schimbat în *Marina Regală*, iar Comandamentul Marinei Militare a fost redenumit Comandamentul Marinei Regale, cu atribuții de comandament și de inspectorat de armă, în structura Ministerului Apărării Naționale¹⁷.

În planurile de pregătire în vederea apărării litoralului au fost angrenate, în deceniul patru, și bateriile de coastă. Astfel, la o aplicație desfășurată în cursul lunii septembrie 1932 în sectorul Mamaia-Năvodari a luat parte și o baterie de 77 mm. Prezența ei a fost mai mult simbolică, întrucât, neavând muniție, n-a executat nicio misiune de foc. În cadrul bilanțului aplicației s-a tras, însă, o concluzie importantă, și anume că bateriile de coastă de calibru mic trebuiau dotate cu mijloace de deplasare rapidă pentru a deveni „*elementul mobil al planului de foc al apărării de coastă*”¹⁸.

O altă baterie de coastă instalată pe litoral a fost cea de la Agiea. Lucrările au început în anul 1932 pentru amplasarea unei baterii de 120 mm *St. Chamond*, dar mult mai târziu, în anul 1939, s-au instalat trei tunuri de 120 mm *Armstrong*, de pe crucișătorul N.M.S. ELISABETA,

¹⁶ AMR, fond Apărarea Fixă Maritimă, dosar 16, f. 193.

¹⁷ Olimpiu-Manuel Glodarencu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Florin Stan, Tanța Mândilă, Andrei Vochițu, Ion Rîșnoveanu, *Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române. 1860-2010. Monografie*, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2010, p. 235. Vezi și comandor (r.) (coord.) Anton Bejan, *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 322.

¹⁸ AMR, fond Apărarea Fixă Maritimă, dosar 51/1933-1938, ff. 156-157.

folosite și în fortificațiile de la Turtucaia, în anul 1916. Bateria *Elisabeta*, cum a fost numită, era organizată tot ca un punct fortificat cu șanțuri, postamente și depozite betonate. Printre comandanții acestei baterii sunt cunoscuți căpitani Gheorghe Costăchescu și Alexandru Chiriac.

În ședința din 7 septembrie 1932, Comitetul Marinei Regale a făcut o analiză atât a situației tehnice a bateriilor de coastă, cât și a necesarului de unități pe regiunile de litoral. La stabilirea necesarului și dispunerea bateriilor s-au avut în vedere și misiunile ce trebuiau executate împotriva aviației inamice. Din studiile realizate de specialiștii militari a reieșit faptul că, în regiunea Sulina trebuiau amplasate patru tunuri de 250 mm, patru tunuri de 155 mm, patru tunuri de 120 mm, opt tunuri de 100 mm și 26 de tunuri de 40 mm. În regiunea Tașaul-Constanța-Tuzla erau necesare patru tunuri de 250 mm, opt tunuri de 155 mm, opt tunuri de 100 mm, precum și 16 tunuri de 40 mm. De asemenea, în regiunea de sud Tuzla-Ecrene se aprecia că trebuiau amplasate opt tunuri de 100 mm și opt tunuri de 40 mm.

Costurile financiare ridicate ale bateriilor, dar și ale lucrărilor de amplasare au determinat Direcția Marinei din Ministerul de Război să ceară scoaterea din programul de înzestrare a bateriilor de 240 mm ce trebuiau instalate pe cale ferată. Comitetul Marinei Regale nu a agreeat modificările cerute la planul de înzestrare și organizare a bateriilor de coastă. De aceea, în ședința din 27 aprilie 1936, specialiștii din cadrul Comandamentului Marinei Regale s-au exprimat în acest sens, mai mult, au afirmat „*dorința de a se realiza cât mai repede*”¹⁹.

Dintr-o dare de seamă privind activitatea Apărării Fixe Maritime pe lunile iunie-octombrie 1932 aflăm că, în afară de bateria *Tataia*, care era amplasată judicios, celelalte baterii de coastă aveau o dispunere „*ineficientă cantitativ și calitativ față de zonele sensibile pe care le au de apărare*”²⁰. Astfel, bateria *Midia*, din poziția în care se afla, nu putea acoperi cu foc integral sectorul de la sud de capul *Midia*, apreciat ca „*cel mai sensibil al coastei*”²¹.

În aceste condiții, în urma unor studii minuțioase, specialiștii din Comandamentul Marinei Regale au propus mutarea bateriei spre sud



Dintr-o dare de seamă privind activitatea Apărării Fixe Maritime pe lunile iunie-octombrie 1932 aflăm că, în afară de bateria „Tataia”, care era amplasată judicios, celelalte baterii de coastă aveau o dispunere „ineficientă cantitativ și calitativ față de zonele sensibile pe care le au de apărare”. Astfel, bateria “Midia”, din poziția în care se afla, nu putea acoperi cu foc integral sectorul de la sud de capul Midia, apreciat ca „cel mai sensibil al coastei”.

¹⁹ *Ibidem*, ff. 156-157.

²⁰ *Ibidem*, dosar 33 /1932, f. 101.

²¹ *Ibidem*.



Comisia care a analizat fâșia de litoral Constanța-Midia a propus, într-un raport înaintat Diviziei de Mare, mutarea spre sud cu 500-1.000 m a bateriei „Tataia” pentru a acoperi mai bine cu foc sectorul Sud Cap Midia. Cealaltă comisie, care a studiat în teren zona Viile Noi-Mangalia, a propus amplasarea bateriei Vii pe terasa superioară a Vilei Zosima, unde, în timpul ocupației din anii 1916-1918, germanii avuseseră o baterie antiaeriană.

cu 500-1.000 m, punct în care „materialul de 152 mm poate îndeplini misiunea sa esențială”²².

Nici bateria *Viile Noi* nu fusese amplasată în cel mai bun punct pentru apărarea portului Constanța. Se propunea reamplasarea ei pe terasa inferioară a malului, de unde se puteau executa atât tragerile în condiții eficiente, cât și o mascare mai bună. În document se propunea ca și bateria *Agigea* să fie mutată la circa 600 m N-E.

Pe lângă măsurile de reamplasare a bateriilor, în *Darea de seamă* se avansau și propuneri pentru reorganizarea unităților de artilerie de coastă. Acestea trebuiau reunite în două grupuri. Unul urma să coordoneze bateriile de la nord, iar celălalt de la sud de Constanța, fiecare cu comandament propriu. Totodată, materialul de analiză solicita eșaloanelor superioare luarea unor hotărâri definitive privind punctele de amplasare ale noilor baterii de coastă și executarea de lucrări în teren.

În a doua parte a lunii august 1933, două comisii au efectuat noi studii pe litoral pentru instalarea bateriilor de coastă. Comisia care a analizat fâșia de litoral Constanța-Midia a propus, într-un raport înaintat Diviziei de Mare, mutarea spre sud cu 500-1.000 m a bateriei *Tataia* pentru a acoperi mai bine cu foc sectorul Sud Cap Midia. Cealaltă comisie, care a studiat în teren zona Viile Noi-Mangalia, a propus amplasarea bateriei *Vii* pe terasa superioară a Vilei Zosima, unde, în timpul ocupației din anii 1916-1918, germanii avuseseră o baterie antiaeriană. Se propunea, de asemenea, ca, într-o poziție mai joasă, să se instaleze o baterie cu tunuri de calibru mai mic. Studiind plaja Mangalia, comisia a apreciat că aceasta *poate fi deosebită pentru debarcări* și a propus efectuarea unei analize speciale în vederea stabilirii mijloacelor de infanterie și artilerie necesare apărării zonei²³.

De altfel, dintr-un raport al Comandamentului Apărării Fixe Maritime reiese cu claritate că *posibilitățile tactice ale materialului de artilerie al Apărării Fixe Maritime sunt foarte reduse* în comparație cu lungimea fâșiei de litoral care trebuia apărată dinspre uscat.

²² *Ibidem*, f. 23.

²³ *Ibidem*, f. 23. Vezi și AMNMR, *Registrul istoric al Apărării Fixe Maritime*, p. 9.

Din cele 18 tunuri repartizate bateriilor de coastă, numai opt erau montate în teren. Celelalte 10 erau depozitate la bateria *Tataia*, întreținerea lor efectuându-se cu dificultate, din lipsă de fonduri²⁴.

Concentrarea pieselor artileristice la *Tataia*, al cărei inventar a sporit în anul 1933 cu câteva tunuri de 152 mm, îngrijora comanda Apărării Fixe Maritime, întrucât, în cazul unui bombardament inamic, puteau fi distruse în totalitate.

O altă problemă semnalată de Apărarea Fixă Maritimă a fost aceea a dificultăților de deplasare a tunurilor pe timp nefavorabil de pe o poziție pe alta, întrucât între baterie și șoseaua Constanța-Mamaia nu exista un drum pietruit de legătură²⁵. După mai multe intervenții, s-au obținut 555 de tone de piatră pentru construirea drumului de acces spre baterie.

Fenomenul eroziunii malurilor din apropierea punctului bateriei *Tataia* a produs Comandamentului Apărării Fixe Maritime o îngrijorare justificată. Luând cunoștință de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate, comandantul Diviziei de Mare a ordonat efectuarea unei cercetări în teren. Constatându-se că pericolul este real, s-a propus reamplasarea bateriei pe o altă poziție, solicitare aprobată de Comandamentul Marinei Regale.

În perioada interbelică, bateria *Tataia* s-a confruntat și cu alte probleme. Avea nevoie de o remiză, de capote pentru tunurile de 75 mm, de aparate de conducerea tirului la bateria de 76 mm AA, precum și de muniție pentru bateria de 77 mm.

Pe linia pregătirii de luptă, rezultatele bateriei *Tataia* au fost apreciate pozitiv. Bunăoară, la 11 septembrie 1933, viceamiralul Vasile Scodrea, comandantul Marinei Regale, aprecia că pregătirea de specialitate era „mai mult decât mulțumitoare”²⁶.

Aceleași aprecieri le-a comunicat și contraamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Diviziei de Mare, la 16 martie 1934. Inspectând bateria, „a rămas mulțumit de rezultatele obținute și a adus laude”²⁷, după cum s-a consemnat în „Registrul istoric al Apărării Fixe Maritime”²⁸.



Fenomenul eroziunii malurilor din apropierea punctului bateriei „Tataia” a produs Comandamentului Apărării Fixe Maritime o îngrijorare justificată. Luând cunoștință de informațiile cuprinse în rapoartele prezentate, comandantul Diviziei de Mare a ordonat efectuarea unei cercetări în teren. Constatându-se că pericolul este real, s-a propus reamplasarea bateriei pe o altă poziție, solicitare aprobată de Comandamentul Marinei Regale.

²⁴ *Ibidem*, f. 35.

²⁵ *Ibidem*, f. 37.

²⁶ AMNMR, *loc. cit.*, p. 9.

²⁷ *Ibidem*, p. 15.

²⁸ *Ibidem*.



O problemă care a preocupat conducerea Marinei Regale până în preajma intrării în război a fost întărirea puterii foc a bateriilor de coastă. La 22 ianuarie 1937, Comitetul Marinei a luat, din nou, în dezbateră posibilitatea achiziționării și instalării unei baterii de 240 mm. S-au analizat ofertele firmelor „Bofors” și „Solothurn”. Problema a fost analizată în ședința Comitetului Marinei din 13 octombrie 1937, în care s-a precizat că Marina „nu poate renunța la procurarea bateriei de 240 mm”.

Inspecțiile celor doi comandanți au mai avut ca efect și executarea unor lucrări pe linie logistică. În cursul lunilor aprilie-iunie 1934, la bateria *Tataia* s-a finalizat instalarea rețelei electrice și telefonice, s-a construit remiza pentru adăpostul tunurilor și s-au amenajat locașurile mitralierelor antiaeriane²⁹.

Întrucât, pentru tunurile de 152,4 mm, nu s-a putut asigura muniția necesară, în cursul lunii iulie 1934 s-au montat și ajustat țevi de 37 mm, cu care s-au executat și primele trageri de exercițiu pe timp de zi și de noapte. La tragerile din noaptea de 3 octombrie 1934 a asistat și contraamiralul Petre Bărbuneanu, care a felicitat efectivul bateriei pentru modul în care misiunea a fost îndeplinită.

Pentru îmbunătățirea cadrului de instruire, la 20 octombrie 1934, ordinea de bătaie a Apărării Fixe Maritime a fost modificată. S-au înființat trei companii de pregătire a soldaților ce urmau să încadreze bateria 152,4 mm, secția 77 mm, secția 76 mm A. și secția proiectoare. La bateria *Tataia* s-a înființat un centru de instrucție pentru centraliști, telemetriști și observatorii necesari bateriilor de coastă ale Marinei Regale.

Asigurarea muniției necesare a permis ca, în a doua parte a anului 1935, să se execute mai multe exerciții de tragere, rezultatele lor fiind foarte bune, ca și în ceilalți ani³⁰. Pe lângă pregătirea tunurilor, tragerile directe și indirecte executate la bateria *Tataia*, prin intermediul centralei de tir și al mijloacelor de transmisiuni, și ședințele de tragere au permis verificarea constantă a aparaturii.

O problemă care a preocupat conducerea Marinei Regale până în preajma intrării în război a fost întărirea puterii foc a bateriilor de coastă. La 22 ianuarie 1937, Comitetul Marinei a luat, din nou, în dezbateră posibilitatea achiziționării și instalării unei baterii de 240 mm. S-au analizat ofertele firmelor *Bofors* și *Solothurn*. Problema a fost analizată în ședința Comitetului Marinei din 13 octombrie 1937, în care s-a precizat că Marina „nu poate renunța la procurarea bateriei de 240 mm”³¹.

Cu toate eforturile depuse, materializate prin rapoarte trimise Ministerului Apărării Naționale, lipsa fondurilor n-a permis achiziționarea

²⁹ *Ibidem*, p. 19.

³⁰ *Ibidem*, pp. 29-30.

³¹ AMR, fond Comandamentul Marinei Militare, dosar 1221/1940, f. 764.



și instalarea unei asemenea baterii. Ea a rămas un deziderat, chestiunea fiind reluată de Comandamentul Marinei Regale la 18 ianuarie 1940, când s-a hotărât încadrarea în planul de înzestrare la urgența a treia³².

Concomitent, s-au făcut noi studii pe litoral vizând atât dispunerea tunurilor, cât și înzestrarea cu noi baterii. S-a apreciat că, pentru apărarea portului Constanța, erau necesare șapte-opt baterii, din care patru cu tragere rapidă, două la Constanța și una la Agigea. În zona Jibrieni erau necesare cinci baterii, precizându-se că „*lucrările actuale prevăd o singură baterie*”³³. Studiile au relevat că la Sulina era necesară o baterie cu patru piese, iar la Vâlcov cel puțin o baterie cu același număr de piese, fiecare baterie trebuind să fie completată cu o mitralieră AA. Studiul aprecia că respingerea unui potențial adversar se putea realiza cu *22 de piese de artilerie, adică circa șase baterii de 120-150 mm, cu o bătaie de 18-20 km*. În document se preciza că, dacă flota era înzestrată cu două distrugătoare dotate cu 10 piese de artilerie, numărul bateriilor de coastă se putea reduce la trei³⁴.

Calcululele ofițerilor specialiști din cadrul Comandamentului Marinei Regale au demonstrat că planul de dotare cu cele 22 de piese de artilerie însuma 2.361.084.000 de lei³⁵.

Conștienți că bugetul nu putea să asigure această sumă, autorii studiului din anul 1938 propuneau întărirea sistemului bateriilor de coastă cu patru baterii de 150 mm din rezerva artileriei, șase tunuri de 152 mm de la distrugătoarele N.M.S. MĂRĂȘTI și N.M.S. MĂRĂȘEȘTI, patru tunuri de pe crucișătorul N.M.S. ELISABETA, precum și o baterie de 75 mm³⁶.

O altă comisie, condusă de contraamiralul Izbăseșcu, a analizat în teren apărarea portului Constanța. S-a propus comandantului Marinei Regale ca bateria de 75 mm cu tunuri *St. Chammond* să nu fie mutată în punctul *Vii* din sudul orașului, misiunea acesteia putând fi preluată de o baterie de 47 mm, pe care autorii studiului preconizau „*să fie instalată pe zidul de sud al bazinului de petrol*”³⁷.

Pentru apărarea portului Constanța, erau necesare șapte-opt baterii, din care patru cu tragere rapidă, două la Constanța și una la Agigea. În zona Jibrieni erau necesare cinci baterii, precizându-se că „lucrările actuale prevăd o singură baterie”. Studiile au relevat că la Sulina era necesară o baterie cu patru piese, iar la Vâlcov cel puțin o baterie cu același număr de piese, fiecare baterie trebuind să fie completată cu o mitralieră AA.

³² *Ibidem*, f. 766.

³³ *Idem*, dosar 801 /1938, f. 12.

³⁴ *Ibidem*, f. 12.

³⁵ *Ibidem*, f. 17.

³⁶ *Ibidem*, f. 22.

³⁷ *Ibidem*.



ORGANIZAREA ARTILERIEI ÎN ZONA COSTIERĂ A ROMÂNIEI LA SFÂRȘITUL PERIOADEI INTERBELICE ȘI ÎNCEPUTUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, la 1 septembrie 1939, odată cu invadarea Poloniei de către Germania, și, mai ales, intrarea României în această conflagrație la 22 iunie 1941 împotriva Uniunii Sovietice, au impus factorilor politici și militari de la București cu putere de decizie necesitatea de a lua măsuri ample pentru întărirea capacității de respingere a unei eventuale tentative de debarcare a inamicului în zona costieră românească de la Marea Neagră.

O primă măsură luată de autoritățile militare românești a fost legată de reorganizarea unităților care formau apărarea costieră. Astfel, prin Ordinul Comandamentului Marinei Regale nr. 663 din 12 martie 1941, s-a constituit Comandamentul Artileriei de Coastă, Mare Unitate care avea misiunea să organizeze și să conducă sistemul defensiv costier românesc de la Marea Neagră.

La începutul anilor '40 ai secolului trecut, artileria de coastă românească dispunea de echipament artileristic depășit fizic și moral, care nu putea asigura, decât parțial, protecția câmpului de mine ce înconjura portul Constanța, cu atât mai puțin respingerea unei misiuni de debarcare a forțelor navale sovietice în această zonă.

De aceea, Misiunea Marinei de Război germane în România, parte a Misiunii Militare germane la București, împreună cu ofițeri specialiști din cadrul Comandamentului Marinei Regale române au conceput un plan de consolidare a sistemului defensiv costier românesc de la Marea Neagră.

În acest sens, alianța cu Germania a adus cu sine amenajarea unei baterii de coastă germane la sud de Constanța, în zona localității Lazu, bateria *Tirpitz*, precum și a bateriei mobile *Lange Bruno*, montată pe calea ferată, în zona Mamaia-Sat. Astfel, în iarna anului 1940, au fost aduse la Constanța șase tunuri model SK L/45 calibru 280 mm, provenind din rezervele pentru cuirasatele germane din clasa *Nassau* din Primul Război Mondial. Trei astfel de piese de artilerie au intrat în organica bateriei *Tirpitz*, amenajată în zona Lazu, celelalte trei fiind

Izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial, la 1 septembrie 1939, odată cu invadarea Poloniei de către Germania, și, mai ales, intrarea României în această conflagrație la 22 iunie 1941, împotriva Uniunii Sovietice, au impus factorilor politici și militari de la București cu putere de decizie necesitatea de a lua măsuri ample pentru întărirea capacității de respingere a unei eventuale tentative de debarcare a inamicului în zona costieră românească de la Marea Neagră.

dislocate în organica unei baterii mobile pe calea ferată, la nord de Constanța³⁸.

Lucrările specifice de amenajare a bateriei din zona de sud a Constanței au fost finalizate în primăvara anului 1941, aceasta dispunând și de tunuri AA calibru 88 mm, tunuri anticar de 75 mm, precum și de o subunitate motorizată, care avea misiunea de a bloca înaintarea blindatelor pe șenile inamice. De asemenea, întreaga bază era înconjurată de garduri de sârmă ghimpată, fiind deservită de aproximativ 600 de militari.

Bateria mobilă *Lange Bruno*, dispusă pe calea ferată de la nord de Constanța, în zona Mamaia-Sat, avea misiunea de a opri o eventuală debarcare sovietică pe plaja de la Mamaia, perimetru ușor de abordat datorită plajelor întinse.

Intrate în serviciul activ în martie 1941, cele două baterii aveau ca misiune principală protejarea câmpului de mine din jurul portului Constanța, dar și lovirea de la distanță a navelor sovietice care ar fi atacat zona, fie pentru a produce pagube orașului și instalațiilor portuare, fie pentru forțarea unei debarcări.

Fiecare dintre cele șase tunuri avea o greutate de 40 t, cu o lungime a țevii de 12 m, cu o cadență de trei lovituri pe minut. Muniția folosită era reprezentată de proiectile în greutate de 300 kg și o lungime totală de 90 cm.

Bateria *Tirpitz* a acționat cu foc în situație de luptă o singură dată, în ziua de 26 iunie 1941, în timpul unui atac întreprins de o formațiune de nave din cadrul Flotei sovietice la Marea Neagră, condusă de distrugătoarele grele de comandament HARKOV și MOSKVA³⁹.

În timpul acțiunii, la ora 4.22, bateria a executat salve de foc cu toate cele trei tunuri, reușind, împreună cu forțele românești, să respingă atacul sovietic.



Lucrările specifice de amenajare a bateriei din zona de sud a Constanței au fost finalizate în primăvara anului 1941, aceasta dispunând și de tunuri AA calibru 88 mm, tunuri anticar de 75 mm, precum și de o subunitate motorizată, care avea misiunea de a bloca înaintarea blindatelor pe șenile inamice. De asemenea, întreaga bază era înconjurată de garduri de sârmă ghimpată, fiind deservită de aproximativ 600 de militari.

³⁸ Ioan Damaschin, *Lupta aero-navală de la Constanța din 26 iunie 1941. Cine a scufundat distrugătorul lider MOSKVA?*, Editura Militară, București, 2014, p. 10 și următoarele.

³⁹ *Ibidem*, p. 22 și următoarele. Vezi și Ioan Damaschin, *Război submarin la Marea Neagră*, Editura Militară, București, 2016, p. 21 și următoarele, și Jürgen Rohwer, *Chronology of the War at Sea. 1939-1945: The Naval History of World War 2*, Naval Institute Press, Annapolis, 2005, p. 83.



CONCLUZII

În perioada interbelică, factorii politici și militari cu putere de decizie de la București au luat o serie de hotărâri menite să întărească puterea combativă a Armatei Române, în general, a Marinei de Război, din 1931 Marina Regală, în special.

Contextul economic, politic și geostrategic generat de încheierea Primului Război Mondial și semnarea aranjamentelor de pace din cadrul Conferinței de la Paris, care s-a desfășurat între anii 1919 și 1920, nu era menit să asigure României liniștea necesară consolidării Statului Național Unitar.

Diplomațiile revizioniste ale Ungariei, Bulgariei, dar, mai ales, ale Uniunii Sovietice au făcut ca decidenții români, atât politici, cât și militari, să adopte o atitudine vigilentă în raporturile cu statele vecine care, în continuare, emiteau pretenții teritoriale asupra României.

În ceea ce privește apărarea litoralului maritim românesc, toți cei care au ocupat, în perioada analizată, funcția de comandanți ai Marinei de Război, din 1931 Marina Regală, au avut preocupări majore pentru organizarea unui dispozitiv defensiv în zona costieră menit să descurajeze o eventuală agresiune armată venită, în special, din partea Uniunii Sovietice⁴⁰.

Deși sumele alocate au fost, de cele mai multe ori, insuficiente, totuși măsurile luate au acoperit, pentru un timp, necesarul Marinei de Război în vederea amenajării unor baterii de coastă care aveau rolul de a proteja atât câmpurile de mine din fața portului Constanța, cât și să respingă o eventuală tentativă de desantare pe apă a trupelor inamice.

BIBLIOGRAFIE:

1. ***, Arhivele Militare Române, fond Comandamentul Marinei Militare.
2. ***, Arhiva Muzeului Național al Marinei Române, *Registrul istoric al Apărării Fixe Maritime*.
3. ***, Ministerul de Război, *Anuarul Armatei Române pe anul 1920 (ediție provizorie)*, Atelierele Grafice SOCEC&Comp., Societate Anonimă, București, 1921.

Diplomațiile revizioniste ale Ungariei, Bulgariei, dar, mai ales, ale Uniunii Sovietice au făcut ca decidenții români, atât politici, cât și militari, să adopte o atitudine vigilentă în raporturile cu statele vecine care, în continuare, emiteau pretenții teritoriale asupra României.

⁴⁰ Olimpiu-Manuel Glodarencu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Florin Stan, Tanța Mândilă, Andrei Vochițu, Ion Rișnoveanu, *op. cit.*, p. 250 și următoarele. Cei care au condus, în această perioadă, Marina Militară, din 1931 Marina Regală, au fost: viceamiralul Constantin Bălescu (1917-1920), contraamiralul Constantin Niculescu-Rizea (1920-1921 interimar și 1921-1925), viceamiralul Vasile Scodrea (1925-1934), viceamiralul Ioan Bălănescu (1934-1937), amiralul Petre Bărbuneanu (1937-1940) și viceamiralul ing. Eugeniu Roșca (1940-1941).

4. Comandor Ioan Bălănescu, *Puterea maritimă și apărarea națională*, București, f.a.
5. Comandor (r.) Anton Bejan (coord.), *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006.
6. Ioan Damaschin, *Lupta aero-navală de la Constanța din 26 iunie 1941. Cine a scufundat distrugătorul lider MOSKVA?*, Editura Militară, București, 2014.
7. Olimpiu-Manuel Glodarenco, Andreea Atanasiu-Croitoru, Florin Stan, Tanța Mândilă, Andrei Vochițu, Ion Rîșnoveanu, *Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române. 1860-2010. Monografie*, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2010.
8. Căpitan-comandor I. Izbășescu, locotenent-comandor Al.A. Gheorghiu, *Dare de seamă asupra stagiului de stat major în escadra franceză în Mediterana occidentală cu concluziuni și preocupări pentru marina noastră*, București, 1940.
9. Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina română în al Doilea Război Mondial*, vol. I., Editura Făt-Frumos, București, 1998.
10. Jürgen Rohwer, *Chronology of the War at Sea. 1939-1945: The Naval History of World War 2*, Naval Institute Press, Annapolis, 2005.

