



sină sub bătaia tuturor mijloacelor navale — în trecut, — și aero-navale — în prezent, — ar putea fi o componentă a strategiei mediteraniene.

Dar condițiile de naștere și de existență a unei strategii nu sunt determinate numai de factorii anorganici, neînsuflețiți, ca distanțele și strămtorile, regimul vânturilor sau viteza, raza de acțiune sau claritatea apelor!

Copil al politicii, strategia este sub jugul așezărilor omenești, trăește ca un lucru viu, este însuflețită de interesele și pasiunile oamenilor, străbătută de fiorii vieții umane cu toate manifestările ei. Si atunci, când am voit să situăm Marea Neagră în spațiul strategic mediteranean, ne-am isbit de două piedici de netrecut, de două realități politice, formidabile, datând de multe secole, trăind intens astăzi și anunțându-și cu putere continuitatea și în viitor, pe baza determinismului istoric: Turcia și Rusia.

Cu aceste două piedici, pentru a putea crea o politică — deci și o strategie — unică, mediteraniană, orientală, în Marea Neagră, au luptat puterile europene secole de-a rândul.

Cu arme navale și terestre, cu diplomația, cu tratate, convenții și comisii, cu religia și cu jocul mișcărilor naționale și sociale, s'a încercat tot ce omenetea a fost posibil până în acest secol, și încă astăzi omenirea dă o luptă pentru a sfârși zgăzurile politice, economice și strategice, și a reda Marea Neagră, Mediteranei. Spunem „a o reda!” fiindcă neîndoios înaintea creșterii Bizanțului, pe vremea când cheile dela Marmara nu funcționau pentru că nu se ivise nici o putere capabilă să le întoarcă, și când nici un popor nu amenința pe țărmurile ei nordice, Marea Neagră aparținea Mediteranei. Ne stă mărturie comerțul grec și legenda lui Jason și a Medeei; dar cât de puțin important era pe acea vreme ca Marea Neagră să fie sau nu, un golf mediteranean!

Prezența la strămtori a turcilor, care cu mâinile lor, fie puternice fie slabe, întorceau cu ușurință zăvorul și prezența rușilor pe coastele septentrionale, care în năzuința neputincioasă de a ieși la „marea cea largă”, s'au întărit pe țărm și pe mare și au căutat „să stăpânească singuri, acest spațiu, au dat naștere unei probleme politice și strategice dintre cele mai grele și dintre cele mai specifice.

Oriental Europei a fost turburat, într'adevăr, secole de-a rândul de lupte pentru Marea Neagră.

Vom invoca unele și cele mai importante din ele, pentru a întări afirmațiunile noastre și a dovedi că nici prezența unor elemente strategice străine de acest spațiu, nu a reușit să-i schimbe specificul și să o înglobeze Mediteranei.

După apariția și dezvoltarea puterii turcești, Marea Neagră a devenit, pentru un interval de timp, turcească. Prin ce trăsătură comuna s'ar mai fi putut asemăna cu Mediterana când, tot ce plutea dela Ciurgiu până la Bostor purta pavilion turcesc sau tolerat de turci?



Detru cel Mare și apoi Caterina, au adus puterea rusească pe coastele Mării Negre. În tendința lor de a ajunge la mare liberă, rușii au ales și drumul spre strămtori, cel mai atrăgător dar și cel mai greu de dobândit, după cum s'a văzut de secole. O luptă surdă, continuă și prin toate mijloacele, s'a încins, despre care în mod general putem spune că a fost câștigată, până acum, de turci. Toate operațiunile pe mare care în mod invariabil au servit pe cele de pe uscat într'un grad adeseori determinant, au avut specificul Mării Negre: nici o intervenție străină, operațiuni în legătură și de mare necesitate, cu trupele terestre pe litoral, meteorologie foarte dificilă, etc. Desigur că războiul Crimeei face excepție, dar numai din punctul de vedere al intervenției unor forțe neriverane, căci celelalte servituiți specifice — au operațiunile de coastă, vremea rea, spațiile restrânse — au trebuit să fie acceptate de către strategia și tactica aliaților franco-englezi, până într'atât, încât, în loc ca Marea Neagră să devină în mod provizoriu un spațiu militar mediteranean, militarii oceanici au trebuit să se plece în fața acestui specific.

Mai târziu, 1877, strategia Mării Negre apare iarăși neînfluențabilă: turcii slăpănesc marea și îngroziază considerabil operațiunile terestre cărora le împun servituiți grele, datorită inferiorității navale a adversarilor ruși, fără ca nici o eventuală contribuție navală externă să fi fost în măsură să schimbe situația.

Iar în războaiele dela începutul secolului nostru, specificul Mării Negre se arată mai tiranic decât oricând:

— în 1904 (războiul ruso-japonez) flota rusă din Marea Neagră, destul de puternică, nu poate părăsi apele acestei mări pentru a se duce în Extremul Orient, iar rușii sunt obligați să organizeze caravana nefericită din Baltica, dela Kronstadt, care sucombă eroic și inutil la Tsushima; prezența turcilor la strămtori, ermetismul acestora, a determinat factorii strategiei tocmai în cealaltă parte a globului; flitu de glorie pentru Marea Neagră!

— în 1915 (războiul balcanic) flota turcă, singura care conta în Marea Neagră, a rămas închisă în Marmara sau a activat foarte puțin în Marea Egee, datorită carentei comandamentului lunc; dar în nici un caz, nici un factor exterior Mării Negre nu a putut schimba elementele strategice ale acestei mări.

— în 1914—1918, prezența turcilor la strămtori interzice complet orice legătură între aliați pe această cale, cea mai scurtă dintre toate. Specificul politic al Mării Negre a dat strategiei o astfel de culoare, încât toată superioritatea zdrobitoare a aliaților nu a putut influența cu nimic, iar colosul rusesc a căzut sub loviturile armatelor germane și bolșevismului, în vreme ce aliații puternici asistau neputincioși.

Niciodată Marea Neagră nu s'a dovedit mai ermetică decât în acel război. Uriașul efort și eșec aliat dela Dardanele este veltificarea cea mai desăvârșită, ca în actualele circumstanțe politice,



se poate vorbi despre o strategie a Mării Negre, oricare ar fi prețul sângelui vărsat pentru a o îngloba Mediteranei.

— în sfârșit, războiul actual izbucnit în 1939, până în prezent aduce o nouă verificare, deoarece prin neutralitatea ei strictă, Turcia a făcut ca Marea Neagră să nu poată fi influențată din punct de vedere naval de nici o altă putere exteroară, nici atunci când englezii erau puternici în Egee, nici când italo-germanii le-au luat locul. Iar operațiunile din cursul de până acum ale conflictului, decurg în acel specific pur al Mării Negre, care este determinat de forțele în prezență, de poziția bazelor, de resurse, de distanțe, de funduri, de acțiunile terestre, infine de toate elementele ce compun strategia spațiului nostru maritim.

La acestea toate s'a adăugat un factor pozitiv, un „dar al Mării Negre”: *Dunărea*.

Drum spre orient paralel cu Mediterana, adevărata cale maritimă care dublează mările din mediteranean, Dunărea se continuă la extremitatea ei răsăriteană prin Marea Neagră, legând centrul și chiar occidentul Europei, de orient. Nu ar fi fost cu puțință ca importanța acestui drum să nu contribuie a se naște probleme economice, apoi, din multiplicitatea de naționalități situate de-a lungul lui, probleme politice și din acestea, corolarul lor, problemele militare.

„Darul” Dunării vine însă întovărit de „darul poporului român”, binecuvântata prezență pentru Marea Neagră, factor de echilibru, civilizație și garanție internațională, manifestate dela începutul constituirei lui în Stat independent. Statul român, în care puterile occidentale și centrale ale Europei și-au pus speranțele atunci când s'a căutat o contrapondere atît tenziunilor expansioniste rusești, cît și ermetismului turc, este acel element ponderator ce intră și el în specificul politic al Mării Negre, într'o proporție și importanță din ce în ce mai crescândă.

Iar strategia, în afară de acel specific anorganic atît de capricios, suferă deci influențele celor trei state pe care le-am arătat și al marelui drum dunărean spre orient, numindu-se cu bună dreptate, *strategia Mării Negre*.

Acestea sunt argumentele pentru care ne-am permis și credem că este de folos țării noastre, să considerăm această strategie separat și să o tratăm ca atare.

## II. — Spații.

Marea Neagră este o mare redusă cu dimensiuni. Comparativ este cam cît Marea Caspică, Marea Roșie, mai mare decît Adriatica și mai mică decît Baltica și Marea Nordului.

Appendicele ei, Marea de Azov, nu intră în strategia Mării Negre și nici în vre-o altă strategie navală. Ar intra mai curînd ca un lăc important, în strategia terestră.

Marea Neagră, neavînd o formă regulată sau apropiată geometrică, o vom măsura astfel:

— lungimea ei maximă, între Burgas și Batum este de 600 Mm\*);

— distanța între intrarea Bosfor și Odessa este de 307 Mm. și poate fi numită lățimea maximă;

— lățimea ei minimă exact la jumătatea lungimii maxime, între Kerempeh Burnu și Cap Aia, este de 144 Mm.;

— radial, distanța între Cap Aia și Bosfor este de 273 mm., dela Cap Aia la Batum de 375 mm., dela Cap la Novorosiisk este de 185 mm., dela Cap Aia la Odessa este de 110 mm.;

— distanțele în legătură cu bazele noastre sunt:

a. — Constanța-Kaliacra 50 Mm. — Constanța-Novorosiisk 400 Mm.,  
— Constanța-Varna 95 Mm. — Constanța-Sebastopol 210 Mm.,  
— Constanța-Burgas 177 Mm. — Constanța-Odessa 160 Mm.,  
— Constanța-Bosfor 170 Mm. — Constanța-Bugaz 177 Mm.,  
— Constanța-Batum 570 Mm. — Constanța-Sulina 88 Mm.,

b. — Sulina-Kaliacra 122 Mm. — Sulina-Novorosiisk 350 Mm.,  
— Sulina-Varna 150 Mm. — Sulina-Sebastopol 175 Mm.,  
— Sulina-Burgas 205 Mm. — Sulina-Odessa 93 Mm.,  
— Sulina-Bosfor 240 Mm. — Sulina-Bugaz 72 Mm.,  
— Sulina-Batum 570 Mm.

— alte distanțe ce interesează strategia Mării Negre sunt:

— Bosfor-Batum	565 mm.
— Bosfor-Novorosiisk	434 mm.
— Bosfor-Sebastopol	280 mm.
— Odesa-Batum	600 mm.
— Odesa-Novorosiisk	395 mm.

Vom reaminti că pentru sectorul Mării Negre, navele acoperă distanțele citate, urmîrind cu aproximație aceste norme:

— un transport acoperă într'o noapte de iarnă distanțe de maximum 140 mm.; același într'o noapte de vară acoperă maximum 70 mm.;

— o navă de linie, parcurge într'o noapte de iarnă maximum 210 mm. iar într'o noapte de vară 110 mm.;

— un crucișetor, sau distrugător, se încadrează în întinericul nopții de iarnă, parcurgînd maximum 350 mm., iar noaptea de vară, 180 mm.;

— un submarin, în suprafață, parcurge circa 140 mm., într'o noapte de iarnă, și 70, în noapte de vară.

— nave auxiliare, maximum 150 mm., noaptea de iarnă și 80 noaptea de vară.

\*)) Mm. înseamnăază milă marină — 1852 m.





Aceste date asupra distanțelor și parcursurilor de noapte, ne permit să le reamintim, pentru a se găsi în studii de față elemente care demonstrează anumite posibilități și norme specifice strategiei Mării Negre.

\* \* \*

Fundurile Mării Negre, care interesează foarte mult armatele sub apă — submarinele și minele — urmăresc caracterul hidrografiei învecinate și anume: în regiunile unde se varsă cursuri mari de apă care depun aluvii și formează delte, adâncimile sunt mici până departe, în largul mării; invers, în regiunile lipsite sau sărace în cursuri de apă, fundurile sunt mari. Se înțelege deci imediat, că pentru primul caz avem în general regiunea septentrională, iar pentru ultimul, cea meridională. Dunărea, Nistrul, Bugul și Niprul fac ca fundurile colului de N. V. al Mării Negre, la Nord de linia ce pornește dela Gura Porțitei, trece la o distanță de 15 mm. S. E. de Sf. Gheorghe, și se continuă până la Caș Tarkhan, să fie mai mici de 50 metri. Același lucru vom putea spune despre strămoșul Kerci, care este sub influența directă a vărsării Kubanului prin peninsula-delta Tarkhan, și sub influența mai îndepărtată a vărsării Donului și Donetzului, reunite.

Restul litoralului Mării Negre, coastele Caucazului, Anatóliei, Balcanilor și Dobrogei până la Midia, precum și Crimeia între Cap Tarkhan și peninsula Kerci, posedă funduri mari sau destul de mari, încă din apropierea coastei sau dela o mică depărtare.

Aceste caracteristici pun serviciu în special submarinelor, care pentru a lucra și în regiunile cu funduri mici, nu pot depăși tonajul de circa 250 tone și în unele puncte, nici atât. Sunt deci locuri mari imune la atacul submarinelor, oricât de mici, în colțul de N. V. al Mării Negre.

În ceea ce privește minele, desigur va fi vorba de vaste posibilități în regiunile cu funduri mici, deși tehnica modernă a ancorării permite să se ajungă până la adâncimi impresionante; cu alte cuvinte în Marea Neagră, se poate face războiul de mine dealungul tuturor coastelor, cu intensitate deosebită pentru colțul de N. V. și regiunile de litoral ale Balcanilor și Dobrogei.

Meteorologia Mării Negre este renumită de capricioasă. Regimul neregulat al vânturilor, spontaneitatea și violența lor, furtunile frecvente din toate anotimpurile și mai ales la echinoxuri au dat acestei mari un renume pe care denumirea de Pontus Euxinus, înadins pentru a spulbera teama marinărilor din vechime, nu a reușit să-i micșoreze faima de „*mare din cele mai rele mări*”.

Vom reaminti, deoarece influențează asupra lăurei militare maritime, că deși vânturile cele mai violente sunt cele de Nord și Nord Est, nici S. E. nu lipsește în special vara și sub forme destul de puternice.

Din aceasta se deduce, după cum se știe din practica lucrărilor, că navele vor trebui să fie foarte apte pentru a ține marea, având calități nautice excelente și tonaje apreciabile, după tipul și întrebuintarea lor.

Operațiunile în legătură cu debarcări, acțiuni la flancul armatei etc., vor fi mai ușoare sub litoralul Nord orientat Est-Vest, decât dealungul litoralului de Sud și Vest, unde deseori nu va putea fi vorba de astfel de operațiuni. Aceste considerațiuni se aplică în special în ceea ce privește debarcările, pe care vânturile și valurile dela larg le poate împiedeca în bună parte; fazele dela începutul operațiunii, cele mai dificile deci, când transportarea la uscat a primului eşalon care se face pe ambarcațiuni echivalează cu momentul critic maxim, nu ar putea în nici un caz fi duse la bun sfârșit pe o coastă băntăita de furtuni și fără adăposturi.

În ceea ce privește adăposturile naturale sau prielnice organelor de bază, litoralul Mării Negre se prezintă foarte variabil. Coasta de nord este cea mai bine înzestrată, începând dela Odessa, estuarul Bugului și Niprului, apoi Crimeea cu Eupatoria, Sevastopol, Ialta, Feodosia și Kerci, litoralul oriental dealungul Caucazului. Mult mai puțin bine se prezintă litoralul sudic, în afară de câteva puncte: Trebizonda, Samsun, Sinope; Bosforul este un excelent adăpost, coasta balcanică deasemenea cu Burgaz și Varna, iar coasta dobrogeană din nefericire este dintre cele mai puțin prielnice, neavând în afară de Baia Balch și Capul Kaliacra, nici un adăpost natural până la vărsarea Dunării; în ceea ce privește vărsarea Dunării, se cunosc condițiunile atât de grele, în care abia se poate asigura cașalul Sulina, că să mai putem vorbi de un adăpost natural. Coasta Basarabiei, cu seria de limanuri până la cel al Nistrului inclusiv, este complet neospitalieră în afară de baia Jibrieni, expusa dealtfel și ea vânturilor de N. E., E și S. E.

Salinitatea și claritatea apelor Mării Negre, reduce amândouă din cauza marelui debit de apă dulce adus de fluviile de Nord și Nord West, interven și ele în întrebuintarea armelor sub apă, mai ales submarinelor. Această intervenție este favorabilă în ceea ce privește transparența redusă a apei, îngreunând găsirea submarinelor sau a câmpurilor de mine.

Fosforescența foarte mare a apelor, îngreunează atacurile de noapte și ușurează apărarea contra torpilelor.

Nu se poate conta pe o permanentă regularitate a bancurilor de ceață, din cauza regimului vânturilor. În timpul viscozelor de iarnă însă, vizibilitatea va fi întotdeauna foarte redusă.

Caracterul capricios și furtinos al Mării Negre va cere nu numai construcții robuste, după cum am mai spus-o, ci și marinari robuști. Condițiunile de luptă și de navigație sunt penibile și conduc la o uzură foarte rapidă a echipajelor. Acesta este un





element de prim ordin, de care trebuie ținut seama și — de parte de a fi lăsați în voia solidității și rezistenței lor naturale —, este imperios necesar să se creeze marinarilor cele mai bune condiții de viață sub raportul nutriției, îmbrăcăminte, repausului și refacerii.

### III. — Navr.

După această examinare sumară a câtorva elemente specifice spațiului nostru maritim, care interesează operațiunile navale, vom încerca a trage unele concluzii cu privire la posibilitățile de întrebuințarea diferitelor tipuri de nave și arme navale, precum și caracterul acțiunilor ce ar putea fi îndeplinite de ele.

*Nava de linie*, sau crucișetorul greu, — după verificările făcute pe toate câmpurile de bătaie precum și în Marea Neagră, în trecutul și actualul războiu —, se impune în compunerea forțelor navale, pentru acea putere care urmărește supremația Mării Negre, în scopul îndeplinirii misiunilor cerute marinei. Bine înțeles că această dotație va fi urmărită în funcție de existență în Marea Neagră, sau de posibilitatea de a intra în această mare (deci de politică sau de țară navală a turcilor), a unor nave echivalente.

Nava de bătaie va fi suportul, temelia oricărei operațiuni navale sau aero-navale în Marea Neagră. Fie participând în câmpul tactic, fie rămânând în câmpul strategic ca un factor potențial, ea va împune adversarilor legea forței de suprafață superioare, fixând — prin distrugere, prin blocare sau prin angajare, — toate forțele navale inamice și dând forțelor navale proprii libertatea de acțiune cât mai completă.

În Marea Neagră nava de bătaie are avantajul că poate interveni sau amenința întreg spațiul maritim, că nu i se pot pune probleme de deplasare care s'o facă să părăsească acest teren de acțiune, ca în alte regiuni mult mai largi, oceanice.

Nava de bătaie, va fi pivotul tuturor operațiunilor de atac al căilor de comunicații inamice, fie direct, fie dela distanțe. Va fi deasemenea garanția căilor de comunicații în aceleași moduri.

În sprijinul armatei de uscat, nava de bătaie va forma pilonul dela aripa a trupelor proprii și va sili pe inamic să fugă de litoral. Interesant pentru Marea Neagră este, că executând această misiune, nava de bătaie poate să nu se abată dela misiunea ei principală, distrugerea forțelor navale adverse.

Pentru realizarea surprizei, care în Marea Neagră nu poate fi decât de timp, — nu și de spațiu —, deoarece spațiile sunt prea mici și intră cu repeziune sub bătaia mijloacelor de informație, preconizăm ca nava de bătaie din Marea Neagră (vor fi evident, întotdeauna, foarte puține la număr), să poseze viteză care se apropie de a crucișetorelor. În felul acesta, pe lângă



omogenitatea de viteză a grupărilor navale, o noapte de iarnă sau chiar de vară, va putea aduce surpriza deplasării forțelor dintr-o regiune în alta, cu efectele corespunzătoare asupra inamicului.

*Crucișetorul ușor*, îl socotim navă de dilecție în Marea Neagră. În lipsa navelor de linie la celelalte puteri riverane, crucișetorul ușor va fi suficient pentru a forma nucleul forțelor de suprafață și pivot al tuturor operațiunilor aero-navale pentru Marea Neagră. Caracteristicile sale ofensive, defensive și nautice îl fac apt pentru a realiza puterea și surpriza în acest spațiu restrâns, fie pentru executarea misiunilor independente navale, fie a celor în legătură cu armate.

*Distrugătoarele*, vor intra în compunerea grupărilor de luptă, vor proteja, vor escorta, vor face războiul ofensiv împotriva submarinelor, vor face războiul de cursă, vor face operațiuni la flancul armatei.

Întrebuințarea lor, în toate categoriile de misiuni, va fi tot atât de amplă, în Marea Neagră, ca și pe celelalte mări sau oceane. Admirabilele calități ale acestor nave, le fac de nelipsit în compunerea oricărei marine riverane.

Deoarece am terminat cu navele ce intră în compunerea grupărilor tactice navale, vom adăuga că foarte dese ori, dacă nu chiar în mod obișnuit, acestea vor fi chemate să coopereze direct la flancurile armatelor de uscat, uneori în totalitatea lor. Este o întrebuințare specifică Mării Negre, fiindcă nu cu aceiași ușurință, forțele navale de suprafață principale constituite în escadre sau alte grupări, pot fi puse în cooperare directă la flancul armatei de uscat, undeva pe litoralul Oceanului Atlantic, Pacific sau Indian! În Marea Mediterană, abia se poate vorbi de o astfel de cooperare, vremelnică și având mai mult ca scop, atacul spațiului inamic, pe căile de comunicații terestre care se întind de obicei dealungul litoralului.

Dar în Marea Neagră misiunile acestea vor fi frecvente și de un înens tolos armatei de uscat. Forța navală care va trage la flanc, va fi sprijinul solid al aripii, va obliga pe inamic să fugă de litoral. Această forță va fi totodată aproape de misiunea principală, combaterea forței navale inamice, datorită spațiilor restrânse și importanței fronturilor terestre care protejează bazele: inamicul va fi determinat uneori, să vină la bătaie, căci va căuta să contribuie și el cu mijloacele lui navale alături de armată și anume tot pentru sprijinirea flancului. Acestea; flotele antagoniste, pentru a trăi și acționa, sunt obligate să sprijine armata din toate puterile, spre a o face capabilă să pastreze intacte, bazele înșirate în drumul înaintării terestre.

Puterea terestră a riveranilor Mării Negre, va face că bătaia decisivă să se dea pe uscat, chemând în sprijinul ei toate forțele navale și aeriene disponibile. Dar dacă marina nu are posibili-



lătea să determine singură înclinarea balanței, în schimbul va *cauza întotdeauna celui ce nu o posedă, grijele și pierderile cele mai dureroase și mai regretabile*, pentru că prin prevedere puteau fi evitate. Cu atât mai dureroase și mai regretabile cu cât ele pot varia între numai sacrificiul sângelui, sau înfrângerea totală.

*Navele port-avion*, nu se dovedesc necesare în Marea Neagră. Spațiul restrâns și performanțele aviației sunt cele două motive, cu prisosință suficiente. Dacă litoralul este împărțit în mod proporțional între adversari, „bătălia” celor două aviații este suficientă ca să nu rămână nici un punct naval neatins. Dacă unul din adversari ar fi înghesuit într-un colț îndepărtat, într-o extremitate a mării, obiectivul aviației sale nu ar putea fi în nici un caz, tocmai în cealaltă extremitate.

*Navele torpiloare de suprafață* vor fi acelea a căror viteză, armament și calități nautice sunt apte pentru un spațiu restrâns și furtinos. Ne vom opri la torpilorul mic, vedeta torpiloare între 40–100 tone, capabilă să parcurgă distanțe dintr-o regiune într-alta în prima jumătate de noapte, să atace acolo prin surpriză și să-și recâștige baza în a doua jumătate a nopții, fără a putea fi ajunsa de nici o navă superioară de suprafață, nici aruncată la coastă sau înecată de vremea rea.

*Submarinul*, nu este arma cu randament maxim în Marea Neagră deși lipsa de claritate a apei și majoritatea fundurilor, permit întrebuințarea lui. Dat fiind că această navă este prin excelență a surprizei, că nu se poate deplasa cu repeziune și că odată descoperită devine extrem de vulnerabilă, are nevoie de spațiu vast care singur îi permite să apară tocmai unde nu este așteptat, să-și schimbe câmpul de acțiune și să găsească regiuni unde reacțiunea este slabă. Acest spațiu îi lipsește în Marea Neagră. Submarinul va fi așteptat pretinzând fiindcă regiunile sunt legate și apropiate una de alta; nu va putea să-și schimbe câmpurile de acțiune fiindcă toate se învecinează strâns; nu va găsi nicăieri reacțiune slabă, fiindcă navigația transporturilor nu va fi niciodată prea intensă, nefiind absolut vitală (afară de cazurile capetelor de pod) și în orice caz, foarte bine protejată prin nave ușoare de suprafață de toate categoriile și de aviație; distanțele de parcurs sunt mici iar misiunile tuturor mijloacelor vor fi totodată și antisubmarine.

Ne referim desigur la războiul de cursă, misiunile independente prin care submarinele atacă traficul și care, din timpul corsarelor cu vele, au cerut întotdeauna *spațiu vast* pentru a realiza *surpriza geografică*. Poate că o colaborare mai strânsă cu aviația, precum și o întrebuințare masivă de submarine împotriva comerțului, cu acceptarea de riscuri mari, ar da rezultate mai bune. În ceace privește întrebuințarea submarinului în misiuni de informare și în legătură cu forțele de suprafață, lucrând prin supraveghere sau prin baraje, este posibil ca rezultatele să fie mult mai bune.



Aceste considerațiuni, oarecum defavorabile submarinului în Marea Neagră, pot fi amendate printr-o adaptare la condițiile de luptă speciale din spațiul nostru maritim. Rezultatele de până acum, obținute de submarine în Marea Neagră, nu infirmă însă afirmațiile noastre, deoarece atunci când s'au produs scufundări de nave comerciale, aceasta s'a datorat, în majoritatea cazurilor, slăbilor escorte sau lipsei de vigilență. Este lesne de înțeles că noi am privit chestiunea submarinelor printr-o optică teoretică și în acest caz am presupus că transporturile sunt perfect escortate și că navele ușoare antisubmarine se găsesc din abundență și sunt bine înzestrate, așa cum ar fi normal într'un spațiu atât de restrâns și cu state atât de importante.

Desigur submarinul ar putea avea succese nelinite în Marea Neagră, dacă reacțiunea antisubmarină, mișcă cu seacă cea activă, *chitarea* cu nave ușoare și aviație, *ofensiva antisubmarină*, ar lipsi cu desăvârșire, sau ar avea grave lacune.

*Aviația*, este pentru Marea Neagră, în elementul ei. O grea servitute o pune factorul *vreme*, atât de important în acest spațiu. Dar dacă tehnica rezolvă inconvenientul, — după cum dealtfel l'a rezolvat pe alte teatre tot atât de bătute de vreme neprielnică, spațiul restrâns al Mării Negre este ideal pentru lucrul de informație și de luptă al aviației.

Această aviație *trebuie să fie neapărat mărțimă*, nu în ceace privește materialul, ci organizarea, personalul și instrucția.

Ea va aparține din timp de pace, marinei, în toate ramurile ei: aviația de recunoaștere îndepărtată și apropiată, bombardamentul și chiar vânătoarea, vor avea un comandament de marină, personal de marină și o instrucție dirijată numai în legătură cu misiunile ce urmează să se execute în spațiul maritim. Numai în aceste condițiuni se va putea vorbi de o stare de eficiență a aviației ce are de îndeplinit un rol în Marea Neagră. Operațiunile pe mare se produc atât de repede, încât nu ar da timp marinei să ceară și să obțină lucrul aviației terestre în folosul ei, fără să piardă absolut toate momentele tactice, presupunând că aviația terestră este aptă prin amplasarea ei să îndeplinească misiunile aeronautice. Dar nici nu ar putea fi vorba de o asemenea presupunere, căci lucrul aviației pe mare cere o instrucție și un antrenament cu totul specific ce nu se pot forma decât prin „*viața trăită*” a avintozilor în interiorul marinei.

Dealtfel evenimentele din războiul actual, succesele aviației maritime atunci când s'a încadrat acestor imperative și gravele defecțiuni cu repercursiuni catastrofale atunci când nu le-au ținut în seamă, pe toate fronturile cât și în Marea Neagră, formează un puternic piedestal celor reamintite mai sus și le dau putere de lege, sub sancțiunea grea și neiertătoare a eșecului, pentru cine nu le-ar respecta.



## IV. — Zone strategice.

Deși Marea Neagră este redusă ca proporții și are o formă destul de rotunjită, împărțirea ei în mai multe bazine e inevitabilă din cauza Crimei și mai ales din cauza situației politice. Vom observa că peninsula Crimei sugrumă Marea Neagră exact la jumătatea ei, iar „cocoșu” Anadoliei are partea cea mai proeminentă în regiunea Sinope—Kerenpek, adică pe longitudinea Crimei.

Deci, dintr'odată Marea Neagră este împărțită într'un bazin oriental, un bazin central și un bazin vestic, fiecare având caracteristicile naturale arătate la capitolul precedent. Se adaugă constatarea că sistemul costier Crimea—Kerenpek, formează un bazin central, un fel de canal, și controlează, desigur foarte larg și aproximativ, trecerile din bazinul de vest, în cel de est. Acest control este însă important dacă îl raportăm la posibilitățile de astăzi ale aviației și navelor rapide.

Vom spune deci *bazin estic*, regiunii dintre coastele Caucazului limitată la vest de linia Feodosia—Samsun, *bazin central*, de aici și până la linia Cap Tarkhan—Zunguldag, și *bazin occidental* pentru rest.

O altă împărțire ar fi aceea a influențelor politice, și anume o regiune meridională între Cap Inada și Batum, cu predominanță turcă, o altă septentrională și răsăriteană sub controlul Rusiei și o a treia, apăsând, cu gurile Dunării, coasta Dobrogei și Balcanilor sub influența României și Bulgariei, cu oarecare garanții și sprijin din partea statelor europene.

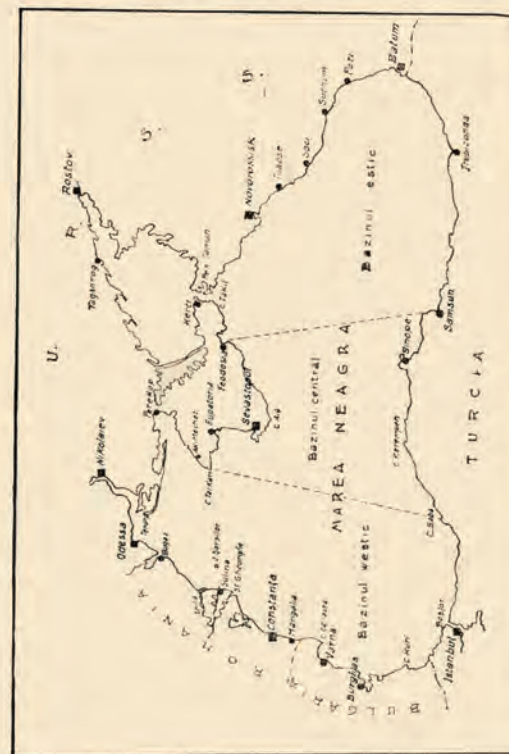
Dar această împărțire nu se îmbină cu cea precedentă, care din decursul evenimentelor istorice, s'a dovedit mult mai determinantă. Vom studia deci în continuare, pe baza acelei împărțiri, adăugând că în bazinul de est și central influența se împarte între ruși și turci, cu o preponderență categorică rusească iar în bazinul occidental, sunt interesante în mod egal, fără a se putea manifesta o predominanță, rușii, românii, bulgarii și turcii, fiecare în măsura de a exercita un control foarte ușor asupra porțiunii care-i revine și suficient de scoase, prin distanțe, de sub controlul tiranic al Crimei.

## V. — State — Mijloace — Poziții Strategice.

Vom examina forțele navale ale fiecărei puteri riverane, precum și bazele respective, înainte de a arăta pe scurt cum au decurs operațiunile dela începutul conflictului actual și până în clipa de forță, în Marea Neagră.

## U. R. S. S.

Forțele navale ale statului dela nord, nu au fost cele cunoscute din anulare, decât în parte. Unele nave existente nu se găsseau trecute în aceste cărți, altele erau în plus. Lipsa de infor-





mații asupra mijloacelor sovietice, sau mai exact condițiile perfecte în care s'a păstrat secretul, s'au înțins și asupra marinei.

Abia după începutul ostilităților, din sârsele pe care le pun la îndemână operațiunile, s'a putut afla, foarte aproape de adevăr, care sunt mijloacele navale sovietice.

Astfel U. R. S. S. ar fi avut în acest război, următoarele forțe navale:

1. — Un cuirasat: „*Parijskaja Komuna*”,
2. — Opt crucișetore și anume:
  - două crucișetore noui tip „*Kirov*”:
  - „*Molotov* și
  - „*Vorosilov*”
  - două crucișetore tip „*Kirov*” *neterminate*:
  - „*Frunze*” și „*L. Kaganovici*”
  - un crucișetor vechi, modificat:
  - „*Krasnăi Kaukaz*”
  - trei crucișetore *usoare, vechi*:
  - „*Komintern*”
  - „*Krasnăi Krim*” ex. „*Profintern*”
  - „*Cervona Ukraina*”

Aceste ultime crucișetore au fost modificate, schimbând arderă din cărbuni în păcura.

3. — Opt conducătoare de flotilă și anume: „*Harkov*, *Tas-kent*, *Moskova*, *Kiev*, *Erivan*” și încă trei necunoscute.
  4. — Douăzeci de distrugătoare și anume:
    - opt distrugătoare de tipul „*B*”
    - cinci distrugătoare vechi.
    - șapte distrugătoare tip „*S*”
  5. — Trei torpileare tip „*Storm*”
  6. — Patru pânzătoare de mine.
  7. — Circa 41 submarine.
  8. — Circa 46 nave vânătoare de mine.
  9. — Circa 40 vedete rapide.
  10. — Circa 60 canoniere și năbarcațiuni ușoare de patrulare.
  11. — Șase nave școlă.
  12. — La aceste nave aparținând marinei de război, se adaugă circa 95 vase de comerț, care conform cu dreptul internațional, nu pot fi considerate „proprietate privată”, ci „proprietatea statului”, prima neexistând sub regimul sovietic.
- Anticipând asupra expansiunii cu privire la celelalte puteri riverane, putem afirma că superioritatea navală sovietică a fost categorică în toată perioada antebelică. Bine înțeles, fiind seama de dispersiunea obligată a forțelor navale turcești care, deși au așezarea excelentă a Mării Marmara pentru a mănăvra dintr'o



poziție centrală, atât în marile de sud și în cele de nord a republicii, sunt prea slabe a putea face față în forța pe toate teatrele maritime, foarte vaste și pretențioase cu riverani și eventual rivali foarte puternici.

Superioritatea rusă care conducea la o stăpânire aproape integrală a Mării Negre, cu toate consecințele ei, se constata atât la suprafața cât și sub apă.

Nu mai puțin superioară este aviația maritimă a sovieticilor, care cantitativ, covârșea pe ceilalți riverani și putea lucra pe toată întinderea Mării Negre.

Pozițiile strategice ale Rusiei Sovietice sunt dominante. Cu mult înaintea oricărui, stă Crimeia cu Sebastopolul, cheia strategică a Mării Negre, pînă adînc înfipt în centrul spațiului maritim, destinat să monopolizeze toată autoritatea și inițiativa navală, în mâinile rușilor, dacă forțele navale vor fi desvolgate urmărindu-se această idee.

În bazinul oriental, rușii posedă dealungul coastei Caucazului o serie de porturi-baze, de capacitate variabilă, pe care din punct de vedere militar, le vom considera astfel:

— *Batum*, punct de sprijin înaintat spre sud, ofensiv cu așezare față de coasta turcească și de Trebizonda. Foarte expus însă pe uscat, și din aer, deși într'o poziție naturală favorabilă, din cauza vecinătății imediate cu frontiera turcă.

— *Poli*, punct de sprijin destul de redus ca posibilități, ofensiv față de Trebizonda, dublând Batumul din acest punct de vedere. Față de vest și de nord-vest însă, face parte din sistemul strategic defensiv Tuapse—Sukum—Poli, aparținînd coastei Caucazului locuie pe latitudinea munților și acoperind portul de mare importanță economică, Batum.

— *Sukum* și *Tuapse*, sunt cuprinse în sistemul defensiv despre care am vorbit.

*Novorosisk*, este o bază navală importantă dotată cu instalațiunile și depozitele necesare unei escadre — nu și unei flote. Domină bazinul oriental al Mării Negre și este cheia strămoșului Kerchi, spre Sud. Împreună cu Sebastopolul, comanda centrul Mării Negre pînă pe contele centrale ale Anadoliei. Se opune dela distanță punctelor de sprijin Samsun și Trebizonda. Împreună cu Feodosia, apără strămoșul Kerchi la intrare și spre Sud. În fine, în ipoteza căderii totale a Crimeii, este baza navală cea mai înaintată spre Nord West și acoperă întregul Caucaz de Nord. Poate fi însă cu ușurință întors pe valea Kubanului, pela Krasnodar.

— *Anapa* și *Takil*, puncte de sprijin străjuinte intrarea de Sud a strămoșului Kerchi, importante pentru stăpînirea acestei treceri spre Marea de Azov.

— *Frodasia*, important punct de sprijin, care pe mare apără, după cum am spus, împreună cu Novorosiskul, intrarea de Sud





a Kerciiului, iar pe uscat întoarcere apărarea ismului peninsulei Kerei, atât spre West cât și spre Est.

În bazinul central al Mării Negre:

— *Sebastopol*, cea mai importantă și mai bine situată bază navală din Marea Neagră. La extremitatea de Sud a rombului Crimeei, această bază navală, înzestrată cu toate instalațiile și depozitele necesare unei flote, este admirabil protejată de elemente naturale dinspre uscat și la distanțe suficient de mari pentru a nu se găsi sub băltaia mijloacelor ușoare de atac naval și aerian, dinspre mare. Numai asediile strâns apropiate terestre au putut să-i micșoreze valoarea de bază navală și se pare că acesta este singurul mijloc de a-i reduce importanța sau de a o cucerii. Din poziția sa geografică rezultă o dominație și un control aproape desăvârșit asupra bazinului central și de departe, la egale distanțe, asupra tuturor punctelor din Vestul și Estul Mării Negre, care sunt situate radial de Sebastopol.

Rolul puternicei baze de la Sebastopol s'a arătat convingător în majoritatea războaielor ce s'au purtat în spațiul Mării Negre.

— *Eupatoria*, punct de sprijin naval înaintat spre Nord West, face parte din sistemul Sebastopol—Eupatoria, ofensiv spre gurile Dunării și coasta Dobrogeană, defensiv pentru latura Sud Westică a rombului Crimeei.

Însfârșit, bazinul oriental:

— *Golful Perekop*, o pătrundere foarte importantă a mării spre Est, care sugrumă la maximum legătura Crimeei cu continentul, făcând-o aproape insulară. Intervenția flotei pentru a coopera cu armatele în operațiuni ofensive și defensive din istmul Perekop, este aproape obligatorie.

— *Oreacov și Kimbarn*, puncte de sprijin importante care străjuiesc limanul Niprului la intrare, și-l apără de atacurile pe mare.

— *Kerson și Nicolaev*, baze navale importante, în limanurile Niprului și Bugului, perfect apărate spre mare, nu au valoare ofensivă sau defensivă, dar au în schimb o extraordinară importanță logistică, prin hinterlandul unde sunt situate și instalațiile de care dispun.

— *Odessa*, punct terminus al litoralului sovietic spre Vest și bază navală cea mai importantă din colțul de nord-vest al Mării Negre.

Prin așezarea ei nu poate fi numită ofensivă, deși este foarte apropiată de litoralul românesc; dar lipsa de obiective apropiate, face ca mai mult ea să fie expusă atacurilor cu mijloace ușoare navale și aeriene, pornite din punctele românești, limanul Nistrului și chiar Sulina.

Valoarea Odesei este mai mult economică decât militară, servind neapărat fronturile terestre spre est sau vest (dacă nu sunt dincolo de porturile învecinate), prin transporturile masive



navale ce pot ambarca și debarca în cele mai bune condițiuni tehnice.

Bine apărat dinspre uscat, este totuși o bază navală expusă încă de la început, din cauza apropierei de frontieră, atacurilor terestre și aeriene, cease-i micșorează enorm capacitatea de lucru. Dealtfel, rațiunea de a fi a acestui punct, port de export pentru cea mai bogată regiune din Rusia, a dispărut întotdeauna odată cu începutul războaielor care, toate, au făcut să se închidă Bosphorul și celelalte debarșuri economice riverane.

România.

Forțele navale ale țării noastre au fost întotdeauna cunoscute datorită sincerității cu care statul român s'a încadrat în tradițiile și procedeele internaționale. Conform acestora, toate construcțiile noastre au fost annulate guvernelor străine, pe baza de reciprocitate, în concertul statelor civilizate.

De bună seamă că schimbările în plus sau în minus, de la începutul războaiului actual, nu au mai urmat aceste reguli, devenind secrete impuse de operațiuni și pe care nici nu vrem și nici nu este necesar să le arătam într-o lucrare destinată publicității. Vom spune numai că la toate categoriile de nave, sovieticii ne-au fost superiori și că orice constituire de grupare tactică și-a întâlnit în tabăra adversă, grupuri superioare.

Numai un efort al personalului a putut acoperi într-o oarecare măsură marea inferioritate de material naval și a permis lucrul operativ într-o măsură cu adevărat surprinzătoare, dacă nu de necrezut.

Pozițiile, bazele noastre navale — dacă le putem numi astfel, — se găsesc în aceeași stare de inferioritate față de cele rusești ca și forțele navale, atât ca așezare, cât și ca număr și instalațiuni. Le vom arăta valoarea și rolul, amintind că toate se găsesc în bazinul oriental al Mării Negre.

— *Sulina*, punct de sprijin de o deosebită importanță datorită așezării la gurile Dunării.

Are o poziție centrală pe litoralul românesc (socotind, evident și coasta basarabeană) și oarecum ofensivă față de Odessa și golful rusesc din Nord Vestul Mării Negre. Putem spune că face împreună cu toate vărsările Dunării, gura Chilia, și gura Sf. Gheorghe, un sistem ofensiv către Nord-Est pentru anumite categorii de mijloace de atac apte să-și găsească adăpost și bază de plecare, în furnicularul de canale și de guri.

*Sulina* posedă o foarte puternică apărare spre uscat, găsindu-se ca o cetate înconjurată de mari șanțuri de apă, obstacole absolute pentru trupele terestre. Este însă vulnerabilă pe mare, nu atât pentru a fi cucerită, ceea ce nu ar avea nici un rost și nici o urmare gravă, ci pentru a fi anihilată, ambatețată, fie prin încercarea unor vase pe canal, fie prin împiedicarea



dragăjului, echivalentă cu o înămolire. Aceste inconveniente grave împun crearea la Sulina și în general la gurile Dunării, a unui câmp defensiv bine organizat și puternic întreținut, compus din arme sub apă, artilerie de coastă, nave ușoare de supraveghere, reacțiune antiaeriană și aviație de vânătoare, toate capabile să oprească înabușirea singurului drum de trafic fluvial din centrul și apusul Europei, la marea largă.

— *Constanța*, baza navala cea mai importantă a României și desigur tot cea mai importantă de pe litoralul de Vest al Mării Negre. Ușoară și capabilă să primească o forță navala ușoară, posedă mai multe calități logistice decât tactice. Pe lângă defectele ei naturale, expusa vânturilor de sud și chiar de nord-est, fără o baie sau o radă vastă, — este mult prea mică pentru a asigura dispersiunea necesară împotriva acțiunii aviației. De aceea va face obiectul unei deosebite atențiuni din punctul de vedere al apărării A.A. și aviației de vânătoare.

Ca și Sulina, Constanța fiind vulnerabilă și la atacul eventual al unor forțe navale, trebuie organizată ca un câmp defensiv puternic, cu baraje de mine, baterii de coastă, nave de supraveghere, precum și toate mijloacele pentru a o asigura împotriva atacului și mișcărilor ofensive inamice.

Pentru a nu încheia cu aceste două baze, care sunt de fapt singurele capabile să primească nave de război pe litoralul românesc, vom adăuga câteva puncte navale, desigur de mică importanță, însă în stare și el să fie întrebuințate de către anumite mijloace:

— *Buza*, intrarea în limanul Nistrului, un punct ofensiv înaintat și îndreptat împotriva Odesei și Limanului Niprului;  
— *Tuzani*, care poate fi și el întrebuințat în condițiuni rudimentare.

Este evident că la inferioritatea de forțe navale a României, se adaugă și săracioasa înzestrare a litoralului, cu adăposturi naturale sau cu baze organizate.

Aceste elemente nefavorabile au trebuit să fie întotdeauna compensate și mai cu dăosebire în războiul actual, prin perseverența, îndărătnicia și genialul unui personal dintr-acele mai bine instruite între marinele de frunte.

#### Bulgaria.

Forțele sale navale sunt inferioare celor românești. Anualele cele mai recente, dau pentru vecinul dela sud, următoarele mijloace navale în Marea Neagră:

— torpiloare 4, cu tonaj de 97 tone, intrate în serviciu în anul 1908, construcție franceză; viteza pe care o luau la construcție. — 27 noduri!) — ating astăzi abia 17 noduri; raza

27 noduri — 27 Mm. pe oră.

de acțiune 1800 Mm.; armamentul constă în două piese de 4,7, una mitraliera și două torpile.

— patruloare 4, din care două construite în 1939, de câte 60 tone cu 38 noduri viteză și celelalte două, construite în 1917, de câte 80 tone, cu 16 noduri viteză; armate cu câte o mitraliera și torpile, primele au 1680 Mm și ultimele 900 Mm. rază de acțiune.

— nave auxiliare, 2.

Aceste forțe navale cuprinse în anuarul din 1941—42, este probabil să fie modificate în plus, dela începerea războiului în Est.

Bazele navale Bulgare sunt:

— *Varna*, portul dela nord al Bulgariei, posedând instalațiuni și depozite suficiente pentru forțele navale bulgare; spațiu suficient pentru forțe navale importante și o poziție naturală și strategică superioară porturilor românești. Prezintă o mare importanță ca punct de aflare al mijloacelor în legătură cu eventuale operațiuni terestre spre Nord.

— *Burgas*, în golful cu același nume, un punct de sprijin naval foarte bine adăpostit și cu o așezare strategică deosebit de favorabilă, având controlul asupra tuturor drumurilor occidentale maritime, spre Bosfor.

Port important pentru transporturile în legătură cu eventuale operațiuni terestre spre Sud.

*Bazele navale și poziția maritimă a Bulgariei în Marea Neagră*, prezintă o importanță deosebită din două puncte de vedere:

— aparținând unui popor de rasă și tradiții slave, litoralul bulgar poate fi considerat oricând ca o sucursală a sistemului strategic rus, posibil să se integreze în acesta, cu multe probabilități.

În prezent acest sistem însă nu funcționează, după cum de altfel nu a funcționat nici în războiul trecut, datorită jocului politic și intereselor care au alipit Bulgaria, la politica germană, în 1915, iar în 1941 la politica Axei.

— așezarea coastei bulgare cu sistemul ei de baze, în Sud Vestul Mării Negre, îi dă o poziție de control asupra celui mai important punct strategic din spațiul nostru maritim, Bosforul. Într'adevăr, Burgas se găsește numai la 121 Mm. de Bosfor, iar Cap Inada la jumătate. Vom menționa că acest control, care în cazul că Bulgaria ar posedea o flotă importantă s'ar exercita în mod tiranic, se manifestă în situația actuală mai mult prin apropierea periculoasă a frontului terestru, ce pune Istanbulul și Bosforul la discreția unei armate terestre puternice, trecând prin Turcia Orientală.

De aceea, deși coasta dela Bosfor până la Kalfiacra este înmăgălită a Turciei, jumătate a Bulgariei, vom spune că străntările și Istanbulul sunt strâns legate din punct de vedere militar cu litoralul bulgaresc și mai ales cu frontul terestru dela Sud de Burgas.





### Turcia.

Forțele navale cunoscute oficial și foarte apropiate de realitate, datorită politicii navale foarte sincere pe care au făcut-o turcii, sunt:

— o navă de luptă, moștenită din războiul trecut dela Germani, marele *Yavuz*, ex. *Goeben*; crucișător de bătaie de 23100 tone, 25-27 noduri viteză, puternic cuirasat, 10 piese de 280 mm, 10 de 150 mm, alta artilerie ușoară și anteriană, 2 tuburi lansat torpile; deși lansat în 1912, nava a fost modernizată în 1930, și poate fi socotită în stare de eficiență;

— două crucișătoare, de câte circa 3500 tone, construcții vechi — 1904 — care au câte 18-19 noduri și sunt armate cu piese de 120-150 mm, fiind amenajate și cu pufoare de mine.

— distrugătoare 4, de construcție 1931, cu 1200 tone, 56-58 noduri; câte 4 piese de 120 mm, armament ușor a. a. și câte șase tuburi lansatorpile, au o rază de acțiune de 3500 Mm.

— în construcție în Anglia alte 4 distrugătoare având tonaj 1560 tone, și cam aceleași caracteristice; două dintre acestea, au intrat în serviciu de curând.

— două torpiloare vechi, construcție 1907, de câte 890 tone, cu 22 noduri viteză.

— 9 submarine de tonaj mijlociu (600-900 la suprafață) construite între 1931—1939, și alte opt în construcție la englezi.

— un pufoir de mine, de 560 tone și alte 4 în construcție (în Anglia și Turcia).

— 3 dragoare.

— 3 vedete torpiloare de câte 30—40 tone, cu 44 noduri viteză.

— câteva nave patrulare, auxiliare, transport, navă bază.

Este remarcabil că războiul actual — în care de altfel nu participă până acum —, a găsit Turcia într-o perioadă de modernizare și construcții pentru flota.

La acest capitol trebuie să facem mențiunea că Turcia, stat riveran la 4 mari, din care una interioară și excelent plasată, o bază navala imensă în perfectă siguranță dinspre apă și dinspre răsărit (nu același lucru dinspre Europa), trebuie să-și satisfacă nevoile ei maritime cu ajutorul acestei flote destul de modeste. Alăta vreme cât posedă însă Marea de Marmara, va avea avantajul de a putea manevra în cele mai bune condiții, pe linii interioare, între Marea Neagră și Egeea.

Cu aceste considerații am intrat deja în studiul pozițiilor și bazelor navale turcești. Litoralul Turciei, paralel și ușor convergent spre răsărit cu al Rusiei, se împarte între cele 3 bazine ale Mării Negre.

— Bazinul occidental cu marele nod de comunicații, poarta de acces în Marea Neagră, argumentul care face din această o mare deschisă, planul flotelor riverane, *Bosforul*.

— Puternica bază navala având instalațiuni și hinterland pentru o flota mare și posedând un spațiu și posibilități de apro-



vizionare, din spate (Marea Marmara) pentru toate fotele unei adunate la un loc!

Este cheia strategică a Mării Negre, care poate determina, după cum se închide sau rămâne deschisă, soarta războaielor și popoarelor din acest spațiu maritim.

Strămoare invulnerabilă pe mare, indiferent dacă stăpânitorul ei posedă sau nu o flotă, se găsește în schimb la discreția oricărui ofensive terestre puternice, venită din Balcani. Acest lucru l-au exploatat secole de-a rândul rușii în războaiele lor împotriva turcilor și au fost una din cauza slăbiciunii Imperiului Otoman, care se încapățina să grăveze în Europa, făcând din Constantinopol centrul politic și militar al Turciei.

Abia geniul lui Kemal Atatürk, a înțeles aceasta slăbiciune și a înlăturat-o alegând Ankara și Asia Mică. În acest mod, Istanbulul poate sau nu să fie, împreună cu Bosforul, al Turciei; acest lucru se va rezolva cu ajutorul politicii și armatei. Dar Turcia nu moare fără el. S'ar mai fi putut însă vorbi despre o putere turcească înainte de 1920, dacă Constantinopolul și Bosforul, cadeau în mâini străine?

Pot fi considerate în bazinul occidental și *Zonguldak*, port de carbuni situat pe coasta Anatoliei de West, precum și *Eregli*.

— În bazinul central;

Litoralul Anatoliei, având cocoșa proeminentă spre nord, capul *Kerempeh Burnu*, care formează, împreună cu Cap Aia din Crimea, canalul central al Mării Negre. Se poate spune că deși distanța e mare, aceste două capuri constituie un sistem de supraveghere, cu atât mai complet cu cât mijloacele aeriene vor fi mai numeroase.

Tot în bazinul central se găsesc cele două puncte de sprijin naval, *Sinope* și *Samsun*, dintre care primul posedă suficient spațiu pentru adăpostul unei forțe navale importante. Cele două puncte de sprijin, destul de depărtate de alte porturi, pot fi considerate ca un sistem defensiv al coastei Anatoliei de centru.

*Trebizonda*, important punct de sprijin naval aparținând Turciei, în bazinul de răsărit al Mării Negre. Poate adăposti forțe navale, mai ales din cele ușoare, destinate operațiunilor spre spre Caucaz. Se opune sistemului de puncte navale sovietice din Caucaz și în special Batumului, față de care se bucură de avantajul că este mai puțin expus pe uscat, având un spațiu defensiv suficient și importante obstacole până la frontiera rusescă.

\* \* \*

Acest studiu sumar al forțelor și pozițiilor navale în Marea Neagră, ne permite să observăm că, în cele trei bazine, ponderea unor puteri este diferită și că urmează o anumită regulă: se poate spune că depărtându-se spre Răsărit și spre Nord, puterea rusescă este în creștere. Chiar în spațiul dintre



Trebizonda și Kerempeh, aceasta preponderență aparține tot rușilor datorită poziției excentrice a celei mai importante și singura bază navală turcească în Marea Neagră Bosforul.

Numai bazinul occidental și anume cel între Sulina și Kerempeh, se bucură, de o libertate unde se poate exercita preponderența unuia sau mai multora din statele celelalte dela Marea Neagră.

Bine înțeles aceste zone de influențe și predominanții sunt deduse din situația din'ainte de războiul din Răsărit, care a schimbat într-o bună măsură pozițiile strategice, în Nord Vestul și centrul Mării Negre, în defavoarea rușilor. Și cu toate a acestea, lipsa superiorității de forțe navale, împiedică manifestarea unei preponderențe aliate, deși pozițiile strategice navale sunt mult ameliorate.

#### VI. — Războiul Actual.

Cele două puteri angajate în Marea Neagră, U.R.S.S. și România, s'au prezentat față în față, în condiții de neegalitate categorică Superioritatea forțelor și pozițiilor strategice sovietice, a fost covârșitoare și a apăsat tot timpul, nu atât asupra Marinei Române și operațiilor ce trebuia să execute aceasta, ci cu deosebire armatelor terestre și acțiunilor necesare în strânsă vecinătate și legătură cu litoralul.

Pentru studiul operațiilor navale din Marea Neagră, în ceea ce privește latura strategică, vom împărți perioada de timp de până acum în funcție de evenimentele dela uscat, astfel:

1. — Dela începutul războiului, până la sediul Odesei.
2. — Asediul Odesei și primele operațiuni din Crimeia.
3. — Ocuparea Odesei.
4. — Ofensiva rusă din Crimeia — ocuparea peninsulei Kerchi, asediul Sebastopolului și celelalte acțiuni ofensive sovietice în Crimeia
5. — Stabilizarea de iarnă a frontului.
6. — Ofensiva germană și reocuparea peninsulei Kerchi.
7. — Căderea Sevastopolului.
8. — Alacul și ocuparea coastei Septentrionale din bazinul Casaritean, Anapa și Novorosisk.

#### U. R. S. S.

Războiul nu a surprins forțele navale rusești din Marea Neagră decât în ceea ce privea ora declarării lui. Navele se găseau în general în stare de eficiență, echipajele foarte bine antrenate, materialul la punct. Dislocarea lor, corespundea ideilor de întărire și de înfruntare a acestor forțe navale.

Din toate manifestările, rezulta că alitudinea marinei sovietice a fost subordonată „a fortiori” evenimentelor de pe uscat. Ceea ce situație a armatelor, a pus dela început marinei sovietice servituți care i-au răpit libertatea de acțiune; dar în ea armatele



terestre inamice și-au găsit pivotul defenșivei lor, un sprijinitor neprețuit și continuu care nu numai că le-a salvat unorii de o soartă catastrofală, dar le-a creiat și multe situații favorabile.

Ideia de manevră a Comandamentului Naval Sovietic, nu putea fi decât obținerea stăpânirii absolute a mării prin distrugerea forțelor navale și bazelor române.

Nu numai că este o ipoteză foarte plauzibilă, dar activitatea marinei și aviației rusești a fost dirijată în acest sens, este drept foarte vremelnic și incomplet, însă destul ca să demaște intențiunea primordială a amiralității inamice și să arate cât de intens ar fi fost ea urmărirea dacă aceste grele servituți ale situației generale nu ar fi împiedicat-o.

Intr'adevăr, faza întâia a operațiunilor, începe printr'o ofensiva navală și aeriană rusească, indubitabilă, în scopul de a nimici forțele noastre.

O acțiune având caracter de sondă puternică, cu nave rapide, combinată cu activitatea de bombardament aerian, se deslanșue asupra bazei principale românești, Constanța, la câteva zile după izbucnirea conflictului după ce, în prealabil, aviația sovietică atacase și se informase asupra forțelor noastre existente acolo. Paralel cu acestea, baza Sulina a suferit atacuri aeriene similare, cu aceleași intenții de a distruge navele și instalațiile existente.

Nu se poate mai împede ideile de atac, derivată dintr'o atitudine categoric ofensivă, urmând să se lichideze forțele noastre navale dela începutul operațiunilor și să se obțină stăpânirea absolută a Mării Negre.

Deși acțiunea aeri-navală dela Constanța a fost foarte bine combinată, ea se termina printr'un eșec care, adăugat la dezastruoasa situație a frontului terestru, determina o schimbare evidentă în atitudinea și concepția inamică, trecându-se dela ofensivă, la defensiva activă.

Intr'adevăr, frontul de Sud rusesc este sdruincinat. În Polonia de Sud, Bucovina, Basarabia de Nord, apoi de Sud, luearile merg foarte greu.

Armata Rusă are nevoie de întăriri și de combustibil, iar retragerea împune evacuări. Este aleasă, evident, calea cea mai rapidă și cea mai sigură, calea mării. Nu se poate amana nimic fără a se risca un dezastru rapid.

Pe de altă parte, pierderea splendidului distrugător Moscova din cauza energicei reacțiuni a navelor române și a coastei, a dovedit că litoralul și bazele românești sunt puternic organizate defensiv. Și atunci Marina Rusă ia asupra-și, asigurarea căilor de comunicație și sprijinul flancului armatei, renunțând în bună parte și în orice caz cu totul în ceea ce privește navele de suprafață, —, la ofensiva riscantă și infructuoasă împotriva unui



litoral, pe care trupele terestre sovietice erau foarte depărate de a-l amenința. Natural, se rămâne în ofensivă cu acele mijloace posibile, *aviatia și submarinele*, sperându-se a se obține prin ele o interdicție a comunicațiilor noastre și o distrugere sistematică, mai lentă dar fără sacrificii, a mijloacelor noastre navale și bazelor.

Deci s'a pus pe dată o problemă a comunicațiilor, inerentă în războiul naval, pe care comandamentul rus a fost obligat să o rezolve prin defensivă cu majoritatea forțelor, pentru protecția drumurilor proprii, și prin ofensivă dusă cu un minim de mijloace, pentru interdicerea drumurilor românești. Desigur că dacă prima misiune era firesc să reușească, a doua nu avea șanse din cauza reacției românești și a slăbiciunii cantitative și calitative sovietice.

În această primă perioadă, nevoile de transport rusești erau maxime în bazinul de N.-V. al Mării Negre. Nevoile frontului de Sud, retragerea din Basarabia și încercarea de rezistență pe linia Stalin au făcut ca grosul flotei sovietice să graviteze între Sevastopol, Nicolae, Odessa și Brațul Chilia, pentru asigurarea întregului trafic de transporturi, în special evacuării, din Dunăre prin Chilia și din Ucraina prin Odessa.

Trebuie să relevăm că măsurile defensive, și siguranța transporturilor pentru aducerea de întăriri și evacuările din Dunăre spre Est, au fost exagerate și că rușii puteau să facă tūci o mare economie de forțe de suprafață și întrebuințarea lor eventuală, în scopuri ofensive.

Dealtfel acest cusur a fost generalizat de ruși, în ceea ce privește activitatea pe mare, tot timpul acestui războiu: o constituire de forțe, egale preluștendenți, *în corolon*, mergând uneori până la risipire enormă de mijloace de apărare în punctele și momentele când nu ar fi putut fi vorba de un atac adversar. Dacă grija este o calitate, exagerarea ei devine o eroare gravă care conduce la călcarea altor principii, mai ales ofensive, mult mai fructuoase.

Oricum, transporturile de care pomenim au fost executate prompt, iar evacuarea, ca și aducerea de mijloace pentru frontul de Sud, a decurs în condițiuni optime.

Tot Marina Sovietică a făcut siguranța litoralului Basarabiei și regiunii Odessa, împotriva eventualelor atacuri navale și de aviație româno-germane, prin vase mici de supraveghere, care, fie patrulau, fie staționau la intervale egale, de-alungul coastei la distanțe de vizibilitate. Pe măsura ce armatele aliate înaintau, acest dispozitiv de supraveghere se strângea spre Odessa, unde apoi a rămas până la evacuarea definitivă.

Prima perioadă se încheie în sensul intensificării serviciilor defensive care apăsă asupra flotei, provocate de retragerea armatelor sovietice. Abia submarinele și aviația se manifestă ofensiv, fără rezultate serioase însă — deoarece pe de o parte, la



acea dată nevoile de transporturi maritime ale aliaților nu erau mari, iar pe de alta, reacțiunea a fost promptă și stăpânitoare —; în schimb pierderile în avioane și submarine rusești sunt foarte mari și în plină creștere.

— *Asediul Odesei*, mărește nuanța defensivă a atitudinii forțelor navale sovietice, deoarece serviciile impuse de către armata terestră, cresc considerabil. Marina Rusă devine prizoniera Capului de Pod Odessa, activitatea ei este cu totul monopolizată de trupele asediante.

Dar dacă acesta este un adevăr dăunător marinei, care se pare că a fost abătută dela misiunea ei principală, putem în schimb afirma fără posibilitate de a fi desmințiti, că *episodul Odessa, neașteptata rezistență cu întreg corolajul de conștințe rezultate din ea, este opera exclusivă a marinei ruse, care stăpânind marea, a întărit, a alimentat, a sprijinit direct și indirect, a rămas trează și atentă în tot timpul acționând la larg și la flancuri, în spatele liniilor aliate, prin transporturi, bombardamente și debarcări.*

*Caracterul rezistenței dela Odessa, este opera superiorității navale sovietice.* Dacă acest lucru nu va fi perfect recunoscut de toate cercurile militare românești, ar însemna că nu se trage concluzia cea adevărată, *indreptat pentru viitorul militar al României.*

Este cu atât mai important să înțelegem limpede cum s'au petrecut evenimentele navale, cu cât *asediul și cucerirea Odesei este o acțiune pur românească* și se pare, cea mai importantă din câte au întreprins vreodată forțele armate române.

După investirea spațiului Odessa, litoralul rămas în stăpânirea rusească se întindea la început, între Limanul Nistrului — peninsula Carolina — și Limanul Tilgulski, — localitatea Alexandrovka. Această întindere a fost redusă prin acțiunea armatei noastre, în decursul celor aproape trei luni cât a durat asediul, rămânând, în ajutorul ocupării orașului, între Limanul Suhoi și Limanul Kujalnik.

Acesta a fost deci accesul la mare al Capului de Pod, folosit de ruși în mod variat, după nevoi și posibilități.

Rezistența organizată de ruși, în speranța de a reedita un „Tobruk”, *frână* a înaintării germano-române și baza de plecare în viitor, pentru un atac conjugat cu altul dela Est, a cerut o continuă împropăștare a mijloacelor, oameni, material și aprovizionări, precum și un curent de evacuări, răniți, material inutil și utilaj din regiunile de luptă. La nevoile armatei s'au adăugat într'o proporție fabuloasă nevoile populației civile, cifră la mai bine de 600.000 locuitori pentru hrănirea cărora nu mai există bogata Ucraina și Basarabia, iar depozitele nu puteau fi suficiente.

Această uriașă sarcină, care a fost *determinantă* în regiunea Capului de Pod, a îndeplinit-o Marina Sovietică fără să poată fi împiedicată de cea Românească, inferioară numeric.



O contribuție mult mai puțin importantă, a fost adusa de catre forțele navale sovietice, în acțiunile de sprijin ale flancurilor prin trageri executate cu artileria navelor. Dar tirul naval nu poate realiza densitățile cerute de misiunile artileriei terestre și în afara de efectul moral dela început și unele trageri speciale, nu se poate spune că s'a realizat prea mult.

Debarcarile executate (Cebanca) au dat de lucru trupelor noastre și au reușit pentru un timp să largescă spațiul asediat care ajunsese complet sub bataia artileriei grele terestre; nu a reușit însă să atraga forțe și să ușureze presiunea asupra Capului de Pod, căci s'au trimis foarte puține trupe pentru a face față.

Însă toate aceste operațiuni de flanc, chiar dacă nu au avut mai mult succes, au reușit să facă pe români să se simtă în nesiguranța la litoral și să-și ferească tot timpul flancul, în loc să se sprijine pe el, iar pe ruși, dimpotrivă, să-și rezeme aripa pe mare, față de care erau perfect situați și în siguranță.

Dacă Marina Română ar fi fost în măsură să împiedice activitatea navală sovietică, ba mai mult, să desăvârșească și din spre mare împresurarea, interzicând orice transport spijinind flancul nostru prin trageri și atacând spatele inamic prin debarcări, *asediul Odesei ar fi fost o chestie de zile!*

Cât timp, câte sacrificii, cât eroism nu ar fi fost cruțat? Nicieri nu vom găsi în istoria militară română, un exemplu mai concludent, mai colorat, despre ce a putut să însemne lipsa marinei noastre și prezența celei inamice.

Asediul Sebastopolului a fost desigur foarte asemănător dar acolo nu avem o bătălie pur românească, nici atât de aproape de interesele și frontierele noastre, ca epocala Odessa.

Evacuarea și pierderea Odesei s'a petrecut sub aceiași egida a Marinei Sovietice, mereu prezentă fiindcă era mereu superioară. O masă de nave de transport au reușit să evacueze ultimul esalon și masive cantități de armament, care ar fi rămas cu totul ale noastre, dacă Marina Română ar fi reușit să le împiedice.

Totuși, atacul aviației germano-române a reușit să pricinuiască unele scufundări, suplینind, este drept destul de palid, lipsa forțelor noastre navale.

Din aceasta cauza, evacuarea și pierderea Odesei nu a putut fi un dezastru din punct de vedere al pierderilor, pentru adversarii noștri, în afara de cele pricinuite prin lupta, de către armata, căci marina, forțele noastre navale nu au putut interveni pentru a adăuga victoriei pe uscat, una pe mare, de proporții la fel de considerabile.

Înainte să Odessa să fi fost ocupată, armatele aliate au forțat trecerea spre Crimeea. În această primă fază a bătăliei pentru Crimeea, care a dus până la ocuparea ei totală — mai puțin Capul de Pod Sebastopol — Marina Sovietică și-a continuat mi-



siunea ei îngrată, mereu în serviciul transporturilor pentru întărirea și evacuarea, mereu la flancul armatelor pentru sprijinul lor. Intervenția dela Perșokop însă, când Marina Sovietică a încercat să contribuie la interzicerea ismului pentru germani, executând trageri din baia Karkinit, a dat greș, iar poarta principală a peninsulei a fost deschisă. De atunci și până la atingerea strâmtoarei Kerchi, Marina Rusă a conturat coasta Crimeei ajutând armata bătută și în retragere, cum a putut. Am văzut-o astfel la Ak Mesket, la Eupatoria, la Yalta, la Feodosia și la Kerchi, dar mai cu seamă la Sebastopol. Capul de Pod imde marina a reeditat o nouă Odessa.

Aici, transporturile de pe coasta de West a Caucazului, s'au intensificat după nevoile frontului. Marina Sovietică a fost prezentă, datorită superiorității care o făcea stăpână în bazinul central, iar Sebastopolul a folosit calea mării larg deschisă, pentru a rezista primului șoc — ca și celor următoare, — înainte de caderea lui.

*Un nou exemplu, ca și la Odessa, de importanța stăpânirii mării pentru operațiunile terestre, de piedicele grave pe care le întâmpină o armată victorioasă atunci când nu posedă marina pentru desăvârșirea succesului. Fără Marina Sovietică, Sebastopolul ar fi fost mult mai repede lichidat.*

Dar cea mai ilustrativă dovadă despre importanța factorului naval în Marea Neagră o constituie ofensiva rusă în Estul Crimeei, terminată cu ocuparea peninsulei Kerchi.

Primejdia pentru Caucaz devenise gravă și iminentă, căci o trecere a strâmtoarei, ocuparea peninsulei Taman și pătrunderea pe valea Kubanului, ar fi întors întreaga apărare sovietică din curba Donului. În această situație, Comandamentul Sovietic a decis să folosească superioritatea navală pentru a teocupa peninsula și eventual întreaga Crimeea, printr'o dublă ofensivă dela Sebastopol și dela Kerchi.

Surul de operațiuni, micile succese din Estul peninsulei care au condus la ocuparea Kerchului, debarcarea dela Feodosia, atacurile disperate de a largi capul de pod Sebastopol, toate s'au produs datorita Marinei Sovietice, care a executat transporturi, debarcări, bombardamente și incursiuni asupra coastei de Sud-Est și Sud-West a Crimeei, pe întreaga ei lungime între Eupatoria și Kerchi.

Reocuparea peninsulei Kerchi și întărirea capului de pod Sebastopol — opera Marinei Sovietice — s'au adăugat vremii rele și deciziunii de a rămâne în defensivă a Comandamentului German, și astfel atacul Caucazului a trebuit să se amâne din toamna anului 1941, pentru anul următor.

Este cu neputință să se treacă peste acest capitol, care verifică până la evidență ce înseamnă stăpânirea unui spațiu maritim în apropierea câmpului de bătălie al armatei, și ce s'ar fi

c. 5-a „R. M.“ Martie-Mai 1943



intâmpiat cu Crimeea și Caucazul, încă din toamna anului trecut, dacă Marina Română ar fi putut împiedeca lupta celei sovietice.

— Iarna 1941—42 a înghețat frontul din Crimeea, datorită vremii rele pentru ofensiva aliată și rezistenței neclintită a româno-germanilor pentru ofensiva sângeroasă a rușilor.

Dar această ofensivă sovietică, zdrobită în fața liniilor noastre, grație eroismului și spiritului de sacrificiu a unor armate care au înțeles să păstreze ceace era necesar pentru viitoarele operațiuni, a fost alimentată întreaga iarnă de Marina Sovietică, mereu prezentă și mereu activă.

De luna seacă ca centrul de gravitate al forțelor navale sovietice, s'a mutat spre răsărit, spre bazinul oriental, iar bazinul de vest unde flota roșie putea totuși să acționeze datorită categorice superiorității pe care o păstrase, a fost abandonat de navele de suprafață și frecventat numai de submarine și de avioane, care au continuat ofensiva lor insidioasă și fără succes împotriva coastelor și forțelor navale române.

O fază prin care se începe campania anului 1942 o reprezintă ofensiva aliată de primăvară în răsăritul Crimeei, soldată cu recupărarea peninsulei Kerci și a întregului litoral de Vest al strâmțorii.

Poate să pară bizar, dar *gravo dejecțiune suscosă se datorează în bună parte tot mării, de data aceasta română*, adevăr pe care îl vom lămurii la capitolul următor.

Dar marina rusă a fost cu ocaziunea ofensivei din Kerci, într-o stare de completa cazănă. Este posibil ca pierderile pricinuite de aviația germană cât și uzura ei, să-i fi scăzut considerabil eficiența. Destul ca nici o intervenție a marinei inamice nu s'a schițat în cele opt zile a bătăliei dela Kerci. Nu au putut fi împiedecate nici măcar acțiunile de flanc și spate ale ambarcațiunilor speciale germane, executate pe litoralul peninsulei Kerci.

— Sevastopolul, asediat încă din toamna anului 1941, a fost asaltat în primăvara lui 1942, cu o operație preliminară înaintea mării ofensive ce trebuia să înceapă în vara aceluiași an, în sudul frontului răsăritean.

Vom face două mențiuni dorebitoare a importanței marinei, cu prilejul operațiunilor dela Sevastopol:

— Această formidabilă bază navală, pe care ne permitem să o situăm, împreună cu Malta și Singapore în fruntea pozițiilor navele strategice ale lumii, nu a putut fi neglijată de ofensiva terestră germano-română, fără ca această ofensivă să se fi simțit în absolută nesiguranță cu Sevastopolul în spate! Comandamentul a hotărât să lichideze cu orice preț această poziție navală, care ar fi putut compromite întreaga operațiune ofensivă dela sud!

— Datorită superiorității marinei sovietice, bătălia de cercere a Sevastopolului a trebuit să fie grea, să dureze mult



și să ceară mari sacrificii de oameni și material. Într'adevăr marina sovietică a putut alimenta capul de pod luni de-arăndul, atât în timpul asediului cât și în timpul asaltului, iar la retragere, a isbutit și omerecare evacuări.

Aceste două mențiuni, aceste două adevăruri, fapte ale războiului din Marea Neagră, demonstrează până la evidență, cât de importante sunt pentru mersul războiului, pozițiile strategice navale și forțele navale la care le dau viață, în spațiul nostru maritim.

— Ocuparea de către Româno-Germani a peninsulei Taman, Arabei și Novorosiskului, au fost consecințe a ofensivei aliate de pe Don. Toate aceste trei cuceriri au avut o caracteristică: au fost întoarceri dinspre uscat prin care porturile și poziții navale s'au găsit întâi tăiate de restul armatelor sovietice din interior și apoi lichidate.

Flota roșie nu a putut, sau Comandamentul Sovietic nu a fost în măsură să reediteze pentru fiecare din aceste trei cazuri, rezistențe și capete de pod ca la Odessa și Sevastopol. Evacuările însă au fost executate sub protecția marinei, mereu prezentă la flancul armatei terestre.

Este foarte criticabilă lipsa de rezistență sovietică la Novorosisk, ultima bază navală capabilă să satisfacă exigențele de viață și de luptă ale puternicei flote sovietice.

După pierderea Novorosiskului, rușii au rămas cu litoralul cuprins între Tuapse și Batum — bine protejat de munții Caucazului spre Nord Est, dar într-o poziție strategică din cele mai ingrate. Un adevărat fund de sac, unde flota roșie, lipsită de baze navale încăpătoare, adăpostite și bine protejate, este redusă la inactivitate și la o dispariție lentă, sub ermetica supraveghere a aviației, submarinelor și vedetelor româno-germano-italice. Această poziție îngăduie, pe de altă parte, o ermetică supraveghere a aviației de informație și nicio mișcare a flotei roșii nu este cu putință fără cunoștința și reacțiunea aliaților.

Aceasta a fost activitatea marinei sovietice în primele optsprezece luni de război. Dacă serviciile grele impuse de dezastruasa situație a frontului terestru, i-au pus o pecete de paralizie a ofensivei, în schimb lucrul ei în falsul fronturilor terestre a fost excelent și salvator, pricinind mari greutăți și întâzieri a înălțării și constituind pivotul întregii rezistențe răsărite dela Sud.

#### România.

Marina românească, cu materialul existent, nu a fost nici ea surprinsă de evenimente. Înecarea dureroasă din 1940, când am pierdut Basarabia, stăpânirea litoralului până la Bugaz și stăpânirea brațului Chilia, iar Delta Dunărei cu Sulina au rămas sub amenințarea imediată a eficienței ei, a fost pentru Marina



Române, pe de o parte o verificanță a eficienței ei, datorită valorii netăgăduite a personalului, o experiență grea dar plină de învătămintă, cu operațiuni perfecte reușite deși pentru prima oară executate de români, iar pe de altă parte o îndărjire hotărâtă în așteptarea zilelor de luptă liberatoare.

Reamintim că în tristele zile ale lui Iunie 1940, războiul mocnea în aer și că Marina se găsea la larg gata de luptă și de sacrificiu, se găsea de-a lungul litoralului pentru apărarea lui hotărâtă în lungi zile și nopți de navigație, manipulând — cu mijloace rudimentare — un material prețios și periculos, și încordând laolaltă puterea mașinilor și nervii oamenilor, în așteptarea dela moment la moment a unui inamic zdrobitor superior.

Războiul, incins un an mai târziu, a găsit Marina în aceeași poziție de așteptare.

Vom menționa că, dela început, acțiunea noastră pe mare a fost ajutată de germani prin consiliile unor ofițeri cu experiență și prin completarea unor materiale și unor utilitaje prețioase.

Aceste ajutoare au fost extinse mai târziu prin aduceri de nave ușoare și submarine, atât din partea germanilor cât și italienilor.

Atitudinea forțelor noastre navale nu putea să fie decât defensivă.

Planul de război provenit din examinarea tuturor elementelor, ținea Marina Română într-o stare de așteptare defensivă, cu misiunea de apărare a litoralului și bazelor.

Organizarea acestei defensive active precum și funcționarea ei, au fost atât de desăvârșite, încât vremelnica ofensivă navală rusa și continua activitate aeriană și submarină a inamicului nu au putut-o străpunge, nicăeri.

În toate acele perioade ale retragerii ruse, arătate la capitolul precedent, Marina Română nu a putut activa ofensiv împotriva comunicațiilor din colțul de N-V al Mării Negre, pentru a paraliza frontul de Sud sovietic: Odesa și mai târziu Sevastopolul, din cauza categoriceii ei inferiorități.

Singurele acțiuni ofensive cu mijloace rapide apte în spațiul vestic și cu mijloacele submarine, în bazinul central și răsăritean, au întâmpinat protecția fără fisuri a forțelor navale rusești, dar au reușit totuși să scufunde un tonaj impresionant dacă-l raportăm la posibilități.

Defensiva navală română însă, a pricinuit grave pierderi forțelor submarine și aeriene sovietice, iar acțiunea ofensivă a mijloacelor noastre submarine, a condus la o fixare a forțelor de suprafață inamice, pe tot întinsul Mării Negre.

Nici nu se putea atinge în mod mai perfect scopul unei marine de proporții similare. Putem vorbi de un plafon maxim pe care nici un fel de marinari nu ar fi reușit să-l depășească.

După ce această activitate, precum și grelele servitui ale dezastrelor terestre au paralizat Flota Sovietică într-o defensivă



infructuoasă, Marina Română a început să-și exercite, cu îndrăzneală și progresiv, stăpânirea în bazinul de Vest și să-și manifeste prezența în bazinul central.

Transporturile și comunicațiile maritime cu țările riverane au fost restabilite și asigurate de forțele navale române.

Iar mai târziu, când frontul terestru s'a depărtat spre răsărit într'atât încât transporturile pe mare au devenit imperios necesare, Marina Română a luat în stăpânire întreg spațiul apusean al Mării Negre, asigurând comunicațiile maritime atât de importante pentru armata de uscat, din acea parte.

Precizăm în acest capitol ceea ce reaminteam vag în cel precedent: datorită, în mare măsură, comunicațiilor restabilite și asigurate din bazinul de Vest, au fost posibile ofensivele aliate dela Kerchi, Harchow și Sevastopol, și rezultatele lor. Sunt cunoscute viteza și capacitatea transporturilor pe mare precum și nevoile materiale ale unei armate și aviației în ofensivă, ca să mai adăugăm alte date. Putem adăuga ca întreaga ofensivă din porțiunile de Sud a frontului oriental, ale cărei efecte au condus până pe crestele Caucazului și până pe malurile Volgei, a primit o importanță contribuțiune și impulsivă, prin transporturile executate și asigurate de Marina Română.

În concluzie, Marina Română, în afară de garantarea integrității frontierelor maritime, a urmărit retragerea navală sovietică spre Răsărit și a adus armatelor terestre servicii imense în ofensiva lor, dar nu a putut nimici puterea navală sovietică din cauza inferiorității și nu a putut decât aduce forțelor de uscat aportul considerabil de a le scuti de mari eforturi și de a precipita dezastrul rusec, la câteva săptămâni!

#### VII *Puternici la Marea Neagră, numai prin marină puternică.*

Fără recunoașterea și dobândirea acestei marine nu se poate vorbi ca un stat riveran să fie stăpân pe litoralul său, pe comerțul său și pe politica sa!

S'a constatat, o perioadă îndelungată, pe posibilitatea unor intervenții aliate în cazul unui război în Marea Neagră. S'a considerat că străntorile au devenit în urma tratatelor, libere ca și marea liberă. S'a cotat în fine pe jocul diplomației și combinațiilor politice, pentru a menține în Marea Neagră un echilibru naval. Greșala nu a fost numai a noastră. Popoare cu vechi tradiții navale și politice, au crezut la fel și repeta greșala de secole.

Elementele specifice pe care le-am analizat — state, geografie, clima, — și care nu dovedit că Marea Neagră are o strategie a ei, duc implicit la concluzia că pe această mare, în cadrul oricărui război, se va duce o bătălie a ei, între ma-





*rinele existente aici, și pe care numai marina cea mai puternică va reuși să o câștige.*

Am putea vorbi de un joc al alianțelor care să ne pună la dispoziție ajutorul naval, numai dacă noi am fi deținătorii străinilor, cărora să le garantăm invulnerabilitatea!

Acestea sunt însă fantezii, noi nu țintim și nu putem ocupa străințile, iar străinul care va fi acolo, oricare, își va impune legea sa.

Nu se poate lăsa soarta unui spațiu maritim vital pentru o țară, la discreția numai conjuncturei politice, care în orice caz ar avea nevoie de instrumentul de forță.

Nici nu s'ar putea spune: neavând marină, ne vom bate pe uscat pentru apărarea litoralului. La aceasta, venim cu toată istoria spațiului Mării Negre și — cu elemente recente — cu Odessa, Sebastopolul, Kerčul. Dacă victoria poate fi câștigată totuși, dar *ce desfașurare uriasă de forțe, câte sacrificii și câte întârzieri!*

Dacă pacea victorioasă este scopul războiului, de ce să nu avem marină care să accelereze victoria? În ce scop să se alegea *cea mai sângeroasă, cea mai grea și — este necesar să o spunem — cea mai nesigură și primejdioasă?* Numai pentru motive de sgarcentie și de neglijență? Prețuiește aurul cât sângele sau uneori cât înfrângerea?

Armata de uscat va avea nevoie de marină în Marea Neagră, unde se aplică „strategia spațială restrânsă” nu numai pentru asigurarea transporturilor, dar și pentru lupta „cot la cot”.

După cum această armată nu poate să stea în hibernare și să se aștepte la ajutor străin într-o țară liberă, la fel se întâmplă cu marina, care se consideră pe picior de egalitate în drepturi și îndatoriri, cere să i se dea totul, ca să i se ceară totul!

Căci parafrazând o frază celebră din altă țară, vom răspunde celor care au grija banilor și se mai îndoesc încă de aceste adevăruri: *dacă vom avea o marină și nu va fi nevoie de ea, am pierde numai banii; dacă însă nu vom avea marină și vom avea nevoie de ea, am putea pierde țara.*

