

CONCEPȚIA STATULUI MAJOR GENERAL AL ARMATEI PRIVIND APĂRAREA DOBROGEI LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Dr. Ion RÎȘNOVEANU

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

La începutul secolului al XX-lea, ofițerii de stat-major din cadrul Statului Major General al Armatei au elaborat doctrina de apărare a României. Aceștia au avut în vedere, în primul rând, situația în care țara noastră ar fi trebuit să adopte o politică militară defensivă. Astfel, planificatorii militari români, având ca instrumente de lucru și rapoartele atașajilor militari ai României de la Petersburg și Sofia, au identificat, pentru ținutul dintre Dunăre și Marea Neagră, doi posibili agresori, respectiv Rusia imperială și Bulgaria. De aceea, teoreticienii militari de la București au realizat planuri detaliate prin care se urmărea pregătirea aliniamentelor defensive în Delta Dunării și în zona de coastă a Mării Negre, în cazul unei agresiuni din partea Rusiei, dar și în sudul Dobrogei, zonă devenită deosebit de sensibilă după intrarea în vigoare a prevederilor Păcii de la București din 1913, în urma căreia României i-au revenit județele Durustor și Caliacra sau Cadrilaterul, așa cum apare această regiune pe hărțile militare românești, în cazul unui posibil atac al armatei bulgare.

Cuvinte cheie: Primul Război Mondial, armata română, doctrină militară, atașați militari, aliniament defensiv

1. PRIMELE MĂSURI MILITARE LUATE DE STATUL MAJOR GENERAL AL ARMATEI ROMÂNE PENTRU APĂRAREA DOBROGEI LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Studiile întocmite în perioada 1878-1913 au evidențiat faptul că, din punct de vedere militar, Dobrogea, fără Silistra și pozițiile sale fortificate, reprezenta o povară pentru sistemul defensiv al României moderne care necesita lucrări genistice și concentrări de forțe ce ar fi slăbit apărarea circumscrisă conceptului multizonal¹. Totuși, chiar și în aceste condiții, Statul Major General al Armatei Române concepea organizarea apărării integrității teritoriale a țării într-un sistem unitar în care Dobrogea juca rolul unui avanpost strategic ce ar fi testat în cadrul unei confruntări militare de amploare, potențialul militar al armatei și statului român².

Înainte de Primul Război Mondial, în concepția Statului Major General al Armatei Române, Dobrogea de Sud era privită ca o eventuală zonă de concentrare a armatei bulgare și ca aliniament de plecare la ofensivă a acesteia în cazul unei agresiuni asupra ținutului dintre Dunăre și Marea Neagră³.

Apărarea Dobrogei a fost concepută de către stat-majoriștii români prin dispunerea în acoperirea frontierei, pe lângă marile unități existente, și a trupelor de grăniceri, infanterie și cavalerie, cu misiuni de supraveghere și recunoaștere. O primă poziție de apărare, cu caracter relativ insular, cuprindea aliniamentele fortificate Turtucaia, Silistra și Bazargic, situate în spațiu la distanțe apreciable, măsurând în linie dreaptă, în lungul frontului, 113 km. Cea de-a doua poziție trecea pe aliniamentul situat între partea centrală a podișului Dobrogei de Sud spre Canlia (imediat în nord-estul lacului Bugeac) și Mangalia, în timp ce a treia poziție urma aliniamentul Rasova, Cobadin, Topraisar. În final, a patra poziție includea *capul de pod* de la Cernavoda, apoi se continua pe aliniamentul Medgidia-Agigea.

La începutul secolului al XX-lea, în opinia unor cercetători militari, precum colonelul Marin Ionescu-Dobrogeanu, apărarea Dobrogei se caracteriza prin existența unor deficiențe majore cel puțin în fața unui atac ce ar fi venit dinspre sud sau de pe mare. De aceea, bun cunoscător al realităților din teren, renumitul istoric militar propunea un sistem de pază a frontierei mai economic și mai eficace.

¹ Locotenent-colonel Ioan Munteanu, *Cadrilaterul – istoria unei controverse*, în, *Anuarul de studii de politică de apărare și istorie militară. 1997*, Editura Pro Transilvania, București, 1997, p. 185.

² Arhivele Militare Române (în continuare A.M.R.), fond Microfilme, P.II 1922, c. 418.

³ Arhivele Naționale Române (în continuare A.N.R.), fond Casa Regală, vol. I, dosar Nr. 2/1913, ff. 2-12.

Organizarea în teren la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, în ceea ce privește apărarea frontierei de sud a Dobrogei, era pusă în slujba a opt companii de infanterie permanente și nepermanente desfășurate inegal pe o distanță de 131 km. Acestea erau poziționate la anumite pichete ce scrutau linia frontierei în mod neregulat, distanțele dintre ele fiind destul de mari, fără mijloace de legătură. Mai mult, relieful accidentat din zonă se constituia într-un factor potrivnic ce limita și mai mult eficacitatea apărării. Astfel, un batalion permanent era așezat la Ostrov, cu trei companii dislocate în această localitate, și una la Asarlîc, la nu mai puțin de 69 km distanță pe frontieră.

Dacă paza frontierei în imediata vecinătate a orașului sus-menționat până la pichetul 14 era realizată rarefiat de soldații celor trei companii amintite, de la pichetul 28 spre Asarlîc dispozitivul era asigurat de Compania a IV-a a batalionului. Intercalat, pichetele 22-28 erau asigurate de o altă companie a Regimentului 34 Infanterie.

Rezumând acest sector, rezulta că cei 68,4 km erau ocupați de cinci companii, problema cea mai mare fiind că în afara pichetelor din Regimentul 34 Infanterie, restul erau nepermanente, soldații fiind de cele mai multe ori conștrâși din satele învecinate, majoritatea de etnie bulgară. Aprovizionarea era proastă, văile ce întretăiau frontiera se lăsau, apoi, spre cursul Dunării, obligând mijloacele de transport să facă ocolișuri mari. La răsărit de Asarlîc, spre Mangalia, paza era efectuată de alte trei companii, inclusiv cea din orașul de la malul mării. Din nou, o companie a Regimentului 34 Infanterie se intercala cu o companie de la graniță pe parcursul pichetelor 29-40, adică pe o porțiune de 37 km. În Mangalia, serviciul de pază era efectuat de o companie permanentă care asigura cinci pichete, de la 41 la 45, acoperind o distanță de 27 de km până la mare⁴.

Dezavantajele acestui sistem constau, după cum remarcă și colonelul Ionescu-Dobrogeanu în studiul său, în dificultățile apărute la nivel de comunicare și aprovizionare între pichete, ce se datora reliefului potrivit, frontiera fiind brăzdată de văi fără drumuri amenajate, acest lucru pricinuind greutate și la schimbarea oamenilor în cadrul trupei. De asemenea, se remarca, încă de pe atunci, faptul că în spatele acestei linii de pichete nu mai exista nici un alt stabiliment sau concentrare de forțe care să întâmpine o grupare inamică sau un grup restâns ce ar fi reușit să treacă de unul din punctele de supraveghere a frontierei. În acest sens, acesta propunea un sistem radial de dispunere a trupelor în apropierea graniței, din care să se poată ajunge mai ușor la orice punct de supraveghere de pe frontiera de sud, în condițiile în care cele două companii ale Regimentului 34 Infanterie ar fi trebuit aduse la Cuzgun și Enghez pentru instrucție.

⁴ Marin Ionescu Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice „I.V. Socecu”, București, 1904, p. 913.

Tot aici ar fi trebuit să se afle și centrele de concentrare pentru cele două batalioane în compunerea cărora intrau celelalte companii dispuse pe graniță. Ele ar fi supravegheat frontiera împărțită în mod aproape egal, de la Cuzgun pe o rază de 67 km și de la Enghez până la Marea Neagră pe o rază de 64 km. Batalionul de la Cuzgun ar fi trebuit să trimită o companie la Ostrov dispusă pe o distanță de 14 km, o alta la Cuiugiuk păzind frontiera pe 12 km, o a treia la Parachioi pe o lungime de alți 19 km, ultima având sectorul de acțiune tot în interior, la Asarlîc, fiindu-i destinați 15 km de frontieră.

Cel de-al doilea batalion, de la Enghez, avea o companie la Bairam-Dede pentru a supraveghea o zonă de 16 km, a doua la Caraormer pe 21 km de frontieră, o a treia la Sarighiol avea să păzească granița pe 21 de km, în timp ce companiei dispusă la Mangalia îi erau arondați ultimii 10 km rămași până la litoral. Comparativ cu așezarea din teren, unei companii nu-i erau arondați mai mult de 18 km față de 36 cât era la momentul respectiv. În plus, grație sistemului de concentrare radial, legătura între companii s-ar fi realizat mai lesne. În plus, cele două centre se puteau constitui în o a doua linie de apărare în spatele frontierei. Se propunea și crearea unei linii telefonice care să conecteze pichetele și, pe viitor, era necesară conceperea unui plan care să lege aceste puncte de pe frontieră cu o șosea modernă și practică.

2. PREGĂTIRI DOCTRINARE ȘI PRACTICE PENTRU APĂRAREA LINIEI DUNĂRII ÎN FAȚA UNUI ATAC EXECUTAT DINSPRE NORD

În deschiderea analizei pe care o făcea sistemului defensiv și planurilor tactice de deplasare și acțiune în Dobrogea în funcție de atacurile ce ar fi putut veni din nord, din sud sau dinspre litoral, colonelul Marin Ionescu-Dobrogeanu realiza o interesantă asemănare metaforic-antropologică a Dobrogei, descriindu-o ca pe *un trunchiu de care se srpjină corpul întregii noastre Țări*⁵. Din observațiile asupra războaielor ruso-turce care au avut loc în secolul al XIX-lea, în urma analizei manevrelor executate de marile formațiuni militare ale celor două imperii pe teritoriul dobrogean, autorul trasează liniile generale din care reiese valoarea acestui ținut atunci când se concepe un plan strategic de operațiune în zona carpato-danubiano-pontică. Importanța formațiunilor morfologice prezente în Dobrogea, caracterul de fortăreață impregnat de mărginirea provinciei de către fluviul Dunărea pe care aceasta i-l conferă, constituiau elemente de luat în seamă atunci când se realiza o analiză geostrategică a importanței teritoriului în discuție.

Așa cum reiese din aceeași comparație plastică amintită mai devreme, *...linia de apărare Focșani-Nămoloasa-Galați este ca o cingătoare de oțel cu care maiorul*

⁵ *Ibidem*, p. 915.

*Schumman a înzestrat Țara noastră, această cingătoare neservind la nimic, câtă vreme nu vom căuta să păstrăm neatins trunchiul de reazim, Dobrogea...*⁶. Tendința țarilor de a transforma Marea Neagră într-un lac rusec în marșul lor către Constantinopol, a conferit provinciei trans-danubiene o importanță sporită în războaiele pe care aceștia le-au dus împotriva turcilor și aliaților lor până la 1877.

Din această cauză, rușii au trecut Dunărea cu grosul trupelor în Dobrogea, nu în Muntenia sau Oltenia. Într-adevăr, războiul din 1854-1855 era plănuțit a se da în Dobrogea, unde armata țarului își concentrase grosul trupelor, și, cel mai sigur, așa s-ar fi întâmplat dacă nu ar fi intervenit holera. Direcția de atac a rușilor, pentru a scoate din circuit prețiosul aliat român într-un potențial război cu Europa de Apus, ar fi fost eliminarea liniei Focșani-Nămoloasa printr-un atac în ariergardă dinspre Hârșova, însă acest lucru nu ar fi posibil fără trecerea Dunării de la Gura Prutului până la Marea Neagră. O altă observație a ilustrului strateg și istoric român era aceea că, odată ajunși în Dobrogea, stăpâni pe Gurile Dunării, rușii ar fi anulat Comisia Europeană a Dunării, astfel încât, în aceste condiții, apărarea acestei provincii devenea o misiune ce cădea nu numai în sarcina României, ci și a întregii Europe⁷.

La sfârșit de secol XIX și început de secol XX, Dunărea forma frontiera Dobrogei cu Rusia pe o lungime de 29,5 Mm, de la Gura Prutului până la Ceatal-Ismail. De aici, frontiera urma cursul brațului Chilia și gura Stari-Stambul până la Marea Neagră. Într-adevăr, datorită lățimii fluviului de până la 1500 de metri, pe primul segment menționat reprezenta un obstacol serios care cu greu putea fi trecut fără pregătiri minuțioase de geniu. Mai mult decât atât, natura malului dobrogean este stâncoasă, iar în spatele malurilor terenul, pe o bună bucată, este mlăștinos, nelăsând pământul ferm să se apropie de albia fluviului⁸. În fața trecerii pe care rușii ar fi încercat-o la Reni, se opuneau terenurile mlăștinoase de la Cotul Pisica, zonă cu multe lacuri destul de mari. O încercare pe la dealul Bugeacului ar fi fost zădărnicită de înălțimile de pe malul românesc care constituie puncte ideale de poziționare a unor baterii de artilerie de calibru greu. În fața celei mai posibile treceri a Dunării pe la Cartal și Terapontii, se afla importanta poziție a Isaccei, dar aici fluviul are o lărgime de 1000-1250 m. De pe înălțimile dintre Isaccea și Rachel, trupele rusești ar fi fost atunci întâmpinate de o ploaie de obuze și gloanțe de la pozițiile românești amplasate în acest sector⁹.

În acest sens, colonelul Marin Ionescu-Dobrogeanu propunea focalizarea atenției forurilor militare asupra fortificării în acest punct a poziției de la Eski-Kale.

⁶ *Ibidem*.

⁷ *Ibidem*, p. 916.

⁸ *Ibidem*, p. 917.

⁹ *Ibidem*, p. 919.

O altă observație de luat în seamă, făcută în urma analizei campaniei rusești de trecere în Dobrogea din 1828, era supravegherea atentă a populației rusești din Deltă. În aval de Isaccea, malurile fluviului nu erau favorabile unei treceri în masă. Promotoriul pe care se afla vechea cetate Tulcea, distrusă în 1828, se constituia într-o poziție ideală pentru amplasarea unor baterii puternice românești de artilerie de coastă care să întâmpine flota rusă ce ar încerca să urce Dunărea. Lacurile și mlaștinile de pe malul opus o făceau și mai greu de amenințat de inamic. Tot în scopul apărării fluviului contra vaselor inamice, la Ceatal se propunea amplasarea unui baraj de mine.

Deși era puțin probabil, se lua în calcul și o debarcare inamică pe teritoriul dobrogean prin gura brațului Sfântu-Gheroghe. În acest sens, pentru rocada trupelor trebuia protejată și întreținută șoseaua ce făcea legătura între Mahmudia și Azaclău. În cazul în care rușii ar fi reușit să treacă Dunărea, frontul românesc fiind mutat în spatele fluviului, strategii români considerau că direcția principală de atac a grosului trupelor inamice ar fi fost orașul Babadag, vechea fortăreață-capitală turcească, în timp ce patru baterii amplasate pe înălțimile din preajma orașului ar fi bătut șoseaua din nord și podul Toprak-Kiopu. Obiectivele de primă importanță ale rușilor în Dobrogea ar fi fost, însă, cele două puncte de trecere către pozițiile din spatele liniei Focșani-Nămoloasa, anume Hârșova și Cernavodă¹⁰.

3. PLANURI ROMÂNEȘTI DE APĂRARE A LINIEI DUNĂRII ÎNTRE PUNCTELE OSTROV ȘI AZACLĂU

În cazul în care rușii ar fi reușit să forțeze linia Dunării, după căderea orașului Babadag, trupele inamice și-ar fi concentrat atenția asupra Hârșovei și Cernavodei, lăsând orașul Constanța în flancul stâng. Datorită faptului că fluviul face un cot la dreapta, în zona Brăila-Galați, malul stâng domină malul drept. Mai mult, datorită terenului mlăștinos din jurul Măcinului, o trecere a trupelor prin acest sector ar fi fost foarte anevoiasă. În nord, în amonte, se afla cetatea Hârșova, un important punct de trecere folosit și în secolele anterioare. În scopul împiedicării sosirii flotei rusești pentru a susține trupele de uscat deja aflate pe sol dobrogean, se propunea amplasarea unei baterii de coastă pe dealurile din jurul Bărelei, precum și un baraj de torpile la Azalcău.

Punctul de trecere a fluviului pe aici era recunoscut ca fiind favorabil în ambele sensuri încă din războaiele secolelor al XVIII-lea și al XIX-lea. Mareșalul Helmut von Moltke cel Bătrân apreciind, în acest sens, că *Hârșova era un cap de pod stabil împotriva Turcilor*¹¹.

¹⁰ *Ibidem*, p. 921.

¹¹ Mareșal Helmut von Moltke, *Campaigns des Russes dans la Turquie d'Europe en 1828 et 1829*, Paris, 1854, I-er volume, p. 76.

În campania din 1806-1812, rușii au stabilit la Vadul Oii, lângă Hârșova, un pod la capătul căruia au construit fortificații și alte lucrări de geniu pentru apărare. Acest fapt a atras din partea turcilor hotărârea de a întări poziția cetății Hârșova cu uvraje separate în afara zidului ce împrejmuia fortul. Tocmai de aceea, același mare strateg și lider militar german aprecia că Hârșova era o fortăreață puternică *care putea rezista contra unui atac venit din Dobrogea, aici putându-se opune o rezistență viguroasă*¹².

Luând în considerare formațiunea terenului, anume ramificațiile dealului Ciobanu ce coborau înspre cetate, ajungând spre gârla Băroiul la cota de 84 m, exista posibilitatea de construire a unor uvraje similare, suplimentare, care să aibă menirea de a spori capacitatea defensivă a fortului împotriva unui atac venit dinspre est și sud-est. Lucrările genistice s-ar fi continuat cu realizarea unui pod pe la Vadul Oii sau prin ostrovul Gâsca Mare care să realimenteze trupele care formau sistemul defensiv de la Hârșova¹³.

În aceste condiții, poziția Cernavodei nu ar mai fi făcut obiectul defensivei românești în cazul unui atac executat dinspre nord sau est. Odată ce Hârșova ar fi căzut, linia Focșani-Nămoloasa-Galați, obiectivul principal al trupelor ruse, ar fi fost ușor de atins.

4. MĂSURI LUATE DE AUTORITĂȚILE ROMÂNE PENTRU APĂRAREA LITORALULUI MARITIM

Tot comandorul Marin Ionescu-Dobrogeanu aprecia că, datorită cotelor batimetrice scăzute, singurele porturi utilizabile de navele de război ar fi Sulina și Constanța. Totuși, datorită poziției sale, dar și a lacului care ar fi putut adăposti ambarcațiuni mai mici, în planurile defensive la litoral ale Marinei Române ar fi putut intra și poziția Mangaliei din sudul Dobrogei. Ea iese, însă, din discuție în cazul unui atac executat dinspre mare de forțele navale ruse. Sulina, protejată de prevederile Comisiei Europene a Dunării, ar fi putut garanta libera trecere a navelor ruse care, după cum s-a amintit mai sus, s-ar lovi de fortificațiile din jurul Tulcei. Rămânea în discuție defensivă orașului Constanța, care se constituia ca obiectiv de primă importanță atât strategică, cât și tactică la litoralul românesc al Mării Negre.

În urma lucrărilor ce se executau încă de la începutul secolului al XX-lea, capacitățile bazinului portuar fiind prelungite până la circa 1,5 km înspre mare, creștea și vulnerabilitatea orașului și a portului în fața unui atac din larg. Aprecierile generale erau că orașul nu ar fi putut rezista mai mult de câteva ore împotriva unui atac puternic al unei flotile de crucișătoare și distrugătoare, fiind descoperit

¹² *Ibidem*.

¹³ Marin Ionescu-Dobrogeanu, *op. cit.*, p. 922.

pe 2/3 din perimetrul său. Astfel, pentru sporirea capacității de apărare, autorul studiului citat propunea construirea unei baterii de coastă formată din tunuri grele amplasate în zona hotelului Carol și în punctul Vii, promotorii mai ridicate ale orașului.

Lucru interesant, aici apare pentru prima și singura dată, de altfel, propunerea construirii după model danez și francez a unei linii defensive în largul mării, la mai bine de 2,5 km de coastă, formată dintr-un dig care să măsoare 1377 m, unde adâncimea apei nu ar fi mai mare de 20 m, cu o formă de linie frântă la 140°, prevăzut în centru cu un fort puternic, flancat în laturi de alte două forturi secundare, care să facă sistem cu bateriile de coastă menționate¹⁴. În plus, pentru apărarea interioară a portului, pe înălțimile de lângă Spitalul Militar, conform propunerilor generalului Henri Alexis Brialmont¹⁵, ar fi fost indicat să se construiască un fort după modelul fortărețelor Spithead din defensivă portului Portsmouth sau Cronstadt pentru Petersburg¹⁶.

5. DOCTRINA ROMÂNEASCĂ DE APĂRARE A DOBROGEI ÎMPOTRIVA UNUI ATAC EXECUTAT DINSPRE SUD

În primele decenii după reunirea Dobrogei cu România nu s-a realizat nici un studiu serios care să dezbătă defensivă românească la granița de sud a provinciei dintre Dunăre și Marea Neagră¹⁷. Aceasta reprezenta un minus al sistemului de apărare românesc, cu atât mai mult cu cât linia frontierei, așa cum era ea trasată, era foarte anevois de străbătut.

Între principalele puncte unde staționau trupe, anume Arab-Tabia, Asarlâc, Cafalchio și Mangalia, erau mai multe zeci de kilometri distanță, văile ce străbăteau granița, destul de abrupte și prăpăstioase, făcând comunicația puțin eficientă în cazul unui atac bulgăresc.

Conform unui alt studiu de la sfârșitul secolului al XIX-lea, semnat de tânărul locotenent Athanasie Napoleon, sub îndrumarea geografului militar locotenent-colonelul Iannescu, anume *Dobrogea și Gurile Dunării* publicată la București în anul 1896¹⁸, chiar și o a doua linie de apărare a frontierei sus-amintite *s-ar fi găsit destul de dificilă*, întinzându-se pe mai bine de 100 km, între Rasova-Cocargea-Cobadin-Musurat. De asemenea, aceasta traversa valea Diordumgi-Orman și, în opinia colonelului Ionescu-Dobrogeanu, executarea unei asemenea linii de apărare ar fi fost o gravă greșeală strategică, pe aceleași considerente menționate.

¹⁴ *Ibidem*, pp. 922-923.

¹⁵ General Henri Alexis Brialmont, *Progreses de la defenses des etats*, Bruxelles, 1898, pp. 189-190.

¹⁶ Marin Ionescu-Dobrogeanu, *op. cit.*, p. 923.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ Locotenent Ath. Napoleon, *Dobrogea și Gurile Dunării*, București, Tipografiile „I.V. Socecu”, 1896, pp. 69-70.

Tot acesta considera că unghiul frontierei în punctul Asarlâc nu era favorabil defensivei românești, regiunea cuprinsă în triunghiul Asarlâc-Cuzgun-Ostrov fiind redundantă din acest punct de vedere.

Bineînțeles, direcția de înaintare a trupelor bulgărești nu ar fi fost de-a lungul acestei șosele din cauza acelorași considerente. Eliminând ipoteza unei puerile abordări tactice de a ataca obiectivul¹⁹ în mod direct, în plus lăsând flancul drept al armatei bulgare descoperit, cea mai bună ipoteză de luat în seamă în acest caz ar fi fost o ofensivă inamică din direcția Hagi-Oglu-Bazargic, care să străbată frontiera în zona ei cea mai puțin accidentată, în aria Bairamdede-Cobadin-Medgidia, înlesnind acțiuni de avangardă pe flancul drept care să amenințe și poziția portului Constanța.

În acest caz, defensiva românească ar fi trebuit să se bazeze pe formele de relief. Ținând cont și de faptul că bulgarii ar fi putut desfășura câteva detașamente și în dificila zonă din vestul provinciei, anume la Asarlâc, obiectivul de apărare, respectiv poziția Cernavodei, ar fi fost amenințată pe două direcții, venind dinspre sud și est. De aceea, centrul defensivei românești nu trebuia poziționat cât mai aproape de obiectiv și de fluviul Dunărea. Conform autorului român menționat până acum²⁰, acesta trebuia să se afle înaintea văii Carasu, beneficiind de obstacolele naturale reprezentate de Văile Urluia și Borungea, undeva în zona Enigea, de unde trupele române puteau contraataca spre sud către Chioseler, pentru a face față grosului trupelor bulgare ce înaintau spre Bairamdede-Cobadin. Cuzgunul putea fi ușor de apărare datorită înălțimilor din zonă, detașamentele din sud nereprezentând o amenințare. În cazul în care această primă linie de apărare era pierdută, noul sistem defensiv avea în centru orașul Medgidia pe aliniamentul Peștera-Ikingi-Dere, de unde s-ar putea prelungi spre mare, folosind urmele valului de pământ roman, cunoscut sub numele de *Valul lui Traian*, către orașul Murfatlar.

Litoralul Mării Negre, între Balcic și Chilia Veche, era încredințat Diviziei de Mare căreia, în afară de forțele proprii, i se mai subordonau și unele unități din trupele terestre (grăniceri, părți sedentare ale unor regimente, posturi de jandarmi, trupe teritoriale etc.)²¹.

¹⁹ Este vorba despre poziția Cernavodei, care odată cucerită ar fi permis izolarea Constanței și a unei mari părți a Dobrogei de România, precum și înaintarea trupelor inamice către capitală.

²⁰ Marin Ionescu-Dobrogeanu, *op. cit.*, p. 924.

²¹ La data de 26 februarie 1896, a fost aprobată *Legea pentru organizarea Flotei de Război*, publicată în *Monitorul Oficial* nr. 279 din 13 martie 1896, potrivit căreia Comandamentul Flotei de Război i se subordonau Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, mari unități nou înființate. În componerea inițială a Diviziei de Mare intrau Depozitul Echipajelor cu Școala de Cadre, Școala de Torpile (Apărarea Mobilă), Apărarea Porturilor Maritime, crucșătorul ELISABETA, nava-școală MIRCEA, canoniera GRIVIȚA, torpilorul SBORUL și torpilorul NĂLUCA. Vezi și Anton Bejan (coord.), *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006, p. 173 și Olimpiu-Manuel Glodarenco, Andreea Atanasiu-Croitoru, Tanța Mândilă, Ion Rîșnoveanu, Florin Stan, Andrei Vochițu, *Istoria Statului Major al Forțelor Navale. 1860-2010. Monografie*. Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, București, p. 56.

În anul 1903, când pentru prima oară s-a efectuat un marș de instrucție pe Prut și apoi pe Dunăre, până la Turnu Severin²², unul dintre obiective a fost acela de a fi supuse dezbaterii chestiuni de război necesare coordonării aspectelor ideatice și stabilirea unei doctrine navale oficiale.

Semnificativ este faptul că teoreticienii militari au înțeles caracterul istoric al principiilor unei doctrine care *trebuie ținută la zi pentru a fi adevărata expresiune a științei militare actuale, pentru că ea nu este dogmă religioasă, care neschimbată și ad-lileram trebuie să se aplice în toate părțile și întotdeauna*²³.

6. DOCTRINA NAVALĂ ROMÂNEASCĂ LA SFÂRȘITUL SECOLULUI AL XIX-LEA ȘI ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Cadrul ideatic doctrinar naval a putut să prindă, cu adevărat, contur și printr-o susținere de natură juridică²⁴. Astfel, începând din mai 1879 și până la sfârșitul secolului al XIX-lea, au apărut *Regulamentul de poliție a porturilor și malurilor dunărene ale României, Regulamentul personalului serviciului de navigațiunc și al porturilor, Legea pentru organizarea Flotei și Serviciul porturilor, cu Regulamentul special* al acestei legi. De asemenea, ca în oricare început, au fost înființate instituții noi, de profil²⁵.

Cu toate acestea, generalul Constantin Hârjeu critica, în anul 1907, faptul că Marele Stat Major *nu a putut să înjghebeze o doctrină [oficială n.n.], fie sub formă de regulamente, fie sub formă de metode de instrucție, nici să dea o orientare mai bună organizării armatei*²⁶.

Raportat la sfera maritimă, în România, termenul *doctrină* era perceput drept un sistem al principiilor fundamentale cu care forțele navale își îndeplinesc misiunile lor²⁷. În acest context, Marina de Război, în general, trebuia să acorde un suport eficient pentru protecția și apărarea integrității teritoriale. Doctrina era cea care determina căile cele mai eficiente în practica utilizării forțelor navale în condițiile existente²⁸.

²² A.M.R., fond 2568, dosar 345 *Memoriu rezumativ asupra pregătirii de război, ipotezelor de război, și principiilor de doctrină între anii 1900 -1916*, f. 139.

²³ *Revista infanteriei*, an XXX, martie 1913, p. 275.

²⁴ Colonel G. Iannescu, *Studii de organizațiune militară. Armata română. Ce a fost, ce este, ce ar putea să fie*, București, 1906, pp. 416, 418; vezi și *Istoria militară a poporului român*, vol. V, București, Editura Militară, pp. 305-306.

²⁵ Dr. Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, Executată la S.C. „Nelmaco” S.R.L., 2003, pp. 39-40.

²⁶ General C.N. Hârjeu, *Rostul cuvintelor: Disciplină, Doctrină, Inițiativă*, București, 1907, p. 162.

²⁷ Ion Ionescu, *Primele elemente și principii ale doctrinei navale românești (1878-1916)*, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom VIII/2005, Editura Compania Națională Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2005, p. 154.

²⁸ Traian Atanasiu (coord.), *Puterea maritimă și diplomația navală*, Editura Militară, București, 1998, p. 59.

În mod firesc, doctrinele navale ar fi trebuit să apară acolo unde existau interese expansioniste, flote mari, diversitate de nave și tradiție navală, însă Marile Puteri maritime nu au simțit, în epoca premodernă, nevoia teoretizării conceptuale excesive, referitor la interesele lor și la consolidarea capacității de apărare a spațiilor naționale ori a celor economice din vecinătatea apropiată sau a teritoriilor de peste mări, deoarece acționau discreționar în baza dreptului forței, nefiind obligate să se justifice în fața vreunui organism, cu atât mai puțin în largul oceanului planetar.

Reglementările necesare, atunci când apăreau, se efectuau de către cei mari și puternici prin convenții și tratate, mai mult sau mai puțin transparente la care, de regulă, cei mici nu erau luați în calcul, fără șansa de a deveni parte juridică, subiect de drept al respectivelor acte normative²⁹.

Nevoia de a găsi cea mai bună cale de acțiune pentru afirmarea intereselor pe apă, ca rațiuni de stat, prin ordonarea ideilor *conform timpului și împrejurărilor pentru aplicarea lor inteligentă*³⁰, au simțit-o țările mai mici, numite mai târziu puteri navale secundare, dependente de protectori și de aliați. Odată cu evoluția gândirii, în general, și a evoluției gândirii juridice, în special, impunerea forței dreptului a devenit o consecință a noilor raporturi dintre state.

Aproape în paralel, doctrinele navale au devenit sisteme încheiate de gândire și ca o consecință a învățământului, îndeosebi a celui practicat în Școlile Superioare de Război devenite, în timp, centre ale elaborării științei și doctrinei, ale răspândirii culturii militare generale³¹, într-o etapă istorică ce coincidea cu ultimele trei decenii ale veacului al XIX-lea.

În România, ca urmare a experienței câștigate în urma aprigului Război de Independență, au apărut păreri, idei și concepte referitor la ducerea acțiunilor de luptă pe apă.

Astfel, momentul 1877-1878 a reprezentat, cu adevărat, o cotitură în gândirea românească, militară și navală, deoarece:

- nu mai exista nici un instrument militar sau diplomatic care să intervină în favoarea României, prin dispariția puterii protectoare suzerane, cel puțin teoretic;
- independența impunea crearea unor noi entități și organisme statale polilico-militare cu forțe și mijloace specifice, redimensionarea celor existente și care, înglobate, trebuiau să devină funcționale și sistemice;
- apărarea, fapt nou, un litoral de circa 240 km a cărei sarcină de apărare cădea, în primul rând, în responsabilitatea forțelor navale române;

²⁹ Ion Ionescu, *op. cit.*, p. 155.

³⁰ *România militară*, an XXX, martie 1913, p. 275.

³¹ Locotenent-colonel Ioan Popovici, *Organizarea armatei române*, Roman, 1900, pp. 116-119.

- accesul la marea liberă crea noi perspective și obliga, oricum, la regândirea conceptului privind noua dimensiune maritimo-fluvială a apărării României.

Astfel, au sporit preocupările pentru formarea unor principii doctrinare navale, înregistrându-se unele rezultate pozitive³². Pentru început, lucru firesc, ideatica doctrinară navală principală s-a dovedit a fi insuficient elaborată, pe alocuri confuză, cu tendințe de adoptare simplistă a unor soluții străine. În timp, maniera de abordare s-a modificat, problematica fiind tratată și încheiată gradual, preluată într-o concepție românească reclamată de nevoile naționale specifice de apărare pe mare și fluviu, fapte care s-au produs, mai pregnant, începând cu ultimul deceniu al secolului al XIX-lea.

Ca urmare a acestor realități, la nivel guvernamental, în urma dezbaterilor și analizelor pertinente, impuse de fundamentala idee de păstrare a statalității cu greu câștigată, a apărut, în anul 1881, primul program naval de modernizare a Marinei³³. Au fost create apoi primele modele teoretice, în funcție de situațiile cărora trebuia să li se găsească rezolvare pe fondul diversității de concepții, dar și de unitate de vederi în aplicarea lor³⁴, *ca toate elementele să lucreze în același sens*³⁵, de convență cu problematica războiului³⁶.

Insuficiența numărului de nave necesar organizării unei flote militare, inexistența unei flote comerciale, maritimă și fluvială, lipsa tradițiilor navigației de lungă distanță, în perioada dintre anii 1860 și 1890, au constituit impedimente esențiale pentru dezvoltarea componentei maritimo-fluviale a economiei românești și implicit precara stimulare a dezvoltării superioare a gândirii navale.

În aceste condiții, este mai greu ca din documentele de arhivă ori din literatura de specialitate a perioadei 1878-1914 să se desprindă și să se stabilească un cadru doctrinar naval românesc pentru că maniera de acțiune și acțiunile, în sine, ale Flotei și, din 1898, ale Marinei Militare, nu s-au bazat pe o ideatică articulată, *ab initio*, specifică și de esență ci, de regulă, pe nevoile reclamate de moment. La o analiză atentă se pot exemplifica doar câteva elemente și principii relative, uneori minimale, de doctrină navală românească³⁷.

³² *Istoria gândirii militare românești*, Editura Militară, București, 1974, p.193.

³³ Ion Ionescu, *Politica navală a României între anii 1919 și 1941*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002, p. 64.

³⁴ Capitaine de vaisseau Gabriel Darrieus, *La guerre sur mer La doctrine*, Augustin Challamel Editeur, Paris, 1907, pp. 358-361.

³⁵ *Revista armatei*, an XIII, septembrie 1895, p. 642.

³⁶ Ion Ionescu, *Primele elemente și principii...*, p. 156. În acest sens, factorii militari decizionali de la București au concluzionat că *poziția central europeană a României, obținerea ieșirii la Marea Neagră, abia în 1878, neputința de a deveni în istorie o putere economică, militară sau colonială, politica ezitant-seleclivă și de lungă așteptare pentru alegerea momentelor prielnice de găsire a aliaților favorizanți, sunt câteva din cauzele care nu au permis țării noastre să capete mentalitate de învingător, însă, tot istoria a demonstrat că asemenea atitudini s-au dovedit soluții la îndemână, potrivite, compatibile, de regulă, cu situația geopolitică, structura mentalului românesc, tipul de țară, demografia și moștenirea istorică.*

³⁷ *Ibidem*, p. 158.

Având în vedere atât configurația geografică a zonei vestice³⁸ a Mării Negre, cât și a fluviului Dunărea cu gurile și delta sa, aceste importante întinderi de apă, în condițiile unui conflict armat, s-ar fi transformat în teatre de operații, drept care acțiunile forțelor navale române împotriva unor prezumtivi inamici ori adversari s-ar fi orientat, în mod firesc, spre est și sud.

În eventualitatea unui război spre Răsărit, acesta s-ar fi purtat cu Imperiul rus. Flotila noastră ar fi trebuit să joace, în egală măsură, atât varianta defensivei, cât și a ofensivei. Comparativ cu potențialul adversar, ea era inferioară în forțe și mijloace și, în acest caz, România ar fi trebuit să nu aibă în atenție angajarea directă, fiind pusă în situația de a renunța în situații extreme la apărarea Gurilor Dunării, a deltei acesteia, a coastei și a porturilor, forțând-o la o defensivă pasivă sub protecția barajelor de mine și a bateriilor de coastă pe flancul liniei fortificate Focșani-Nămoloasa-Galați. Cu alte cuvinte, Marina Română putea să accepte angajamentul forțelor sale numai în cooperare cu forțele terestre, în subsidiar putându-se face observația că s-a comis o eroare de ordin tactic prin păstrarea, în rezervă, a crucișătorului „ELISABETA”³⁹ considerat elementul de forță cel mai puternic cu sprijinul căruia să se efectueze retragerea navelor care apărau Cotul Pisicii⁴⁰, în varianta că erau respinse.

În această idee, sub aspect principial tactic, utilizarea unei flotile de fluviu, pe flancul forțelor terestre, care s-ar fi sprijinit pe Dunăre spre a împiedica întoarcerea acestui flanc, satisfăcea una din primele nevoi ale unei asemenea armate prin cea mai bună întrebuintare ce se putea acorda Flotei române ca forță navală distinctă.

Trebuia luată în calcul și o ușoară acoperire, către frontul de sud, împotriva unui vecin a cărui atitudine nu era precizată și nici posibilitatea intervenției, pe un front sau altul, prin legătura unei linii fluviale interioare, deoarece aceste aspecte nu reprezentau altceva decât satisfacerea unui principiu strategic elementar⁴¹.

În eventualitatea unui război spre sud, cu Bulgaria, Marina Militară, probabil în cadrul acțiunii forțelor terestre, operând împotriva unui inamic mai slab, trebuia să adopte o atitudine mai ofensivă. De aceea, strategii și tacticienii afirmă că,

³⁸ De la Gura Musura la Vama Veche. După 1913, până la Ecrene, punctul cel mai sudic al Cadrilaterului.

³⁹ Crucişătorul ușor ELISABETA, care purta, simbolic, potrivit tradiției vremii, numele suveranei țării, a fost construit în anul 1888 la Șantierul Naval *Armstrong* din Newcastle, intrând în serviciul activ al Flotei de Război la 15 noiembrie același an. Avea un deplasament de 1320 t, lungimea de 72 m, lățimea de 10,25 m și înălțimea totală de 6,68 m. Viteza medie de 18,1 Nd era asigurată de două mașini cu simplă expansiune cu cărbuni cu o putere maximă de 4700 CP. Puterea de foc a navei era asigurată de șase tunuri Krupp de 150 mm dispuse lateral, patru tunuri Nordenfeldt cu tragere rapidă, două tunuri de 37 mm tip Hotchkiss, două mitraliere de 11,43 mm și patru tuburi lanstorpile Whitehead calibru 381 mm. Vezi și Anton Bejan (coord.), *op. cit.*, p. 195 și Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare române*, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001, p. 160.

⁴⁰ Punct strategic, prin configurația sa; loc în care Dunărea trece din Muntenia în Dobrogea.

⁴¹ A.M.R., fond 2568, dosar 345 *Memoriu rezumativ asupra programelor de război, ipotezelor de război și principiilor de doctrină între anii 1900 -1916*, f. 146.

în practică, principiile și elementele doctrinei navale românești se puteau aplica dacă era considerat a fi valabil faptul că atât la Mare, unde cu ajutorul crucișătorului ELISABETA și a celor două crucișătoare auxiliare armate s-ar fi putut avea sub control liniile de comunicații, cât și la Dunăre, unde prin repartizarea unor grupe de nave, pe sectoare, se anticipa întretărirea căii fluviale și împiedicarea inamicului de a se folosi de ea.

În aplicarea acestui principiu ofensiv s-a comis o eroare de organizare tactică în plasarea unui baraj de mine înaintea podului de la Cernavoda și concentrarea tuturor mijloacelor de apărare a acestui principal obiectiv în chiar imediata lui apropiere; e lesne de înțeles din ce cauză cea mai ușoară variație în jocul forțelor putea apropia pe inamic de pod, înainte ca apărătorul să se poată reface ori să primească ajutoare. Apărarea de fond a podului trebuia să se efectueze la frontieră, iar în împrejurimile lui era necesară o apărare împotriva diversiuilor.

Privind aplicabilitatea problematicii navale a epocii, prin prisma criticii, se poate afirma că s-a exagerat în aprecierea mijloacelor și nu s-a recunoscut că o flotilă fluvială nu putea stăpâni (termen întrebuintat în lucrările de mobilizare) Dunărea atunci când inamicul ar fi avut sub control unul din maluri, iar grupările de nave repartizate pe sectoarele cursului de apă puteau doar stingheri utilizarea căii fluviale, fără a ni se permite controlul total.

A rezultat un mare învățământ și anume că împărțirea navelor pe segmente de responsabilități a dat naștere principiului organizării sectoriale a Dunării, ce s-a dovedit a fi de mare utilitate în războiul fluvial⁴², formă la care nu s-a renunțat nici în ziua de azi.

La începutul veacului al XX-lea, s-a acordat mare atenție ideii ce presupunea rezistența la punctul strategic Cotul Pisicii, sub protecția barajelor și a bateriilor de coastă, în varianta abandonării apărării Deltei. Nici înființarea unei flote de Dunăre nu ar fi adus vreo schimbare în doctrina navală, privind ducerea războiului pe fluviu într-un conflict armat spre est, pentru că punerea în practică a acestei idei presupunea prea multă dependență față de acțiunile forțelor terestre în a căror doctrină proprie nu se regăseau posibilitățile de acțiune ale Marinei Militare care ar fi putut fi altele, după înființarea Escadrei de Dunăre. Se poate presupune că această stare de fapt reprezintă un asincronism datorat unor raționamente incomplete, prin nestudierea îndeajuns a realităților.

După cel de-Al Doilea Război Balcanic, din 1913, relațiile noastre cu Imperiul rus au permis o relativă și scurtă destindere, având în vedere interesele ambelor state privind politica de perspectivă a alianțelor. Din acest motiv, nu au mai fost studiate posibilitățile unui război cu acest vecin. Dacă până la această dată,

⁴² *Ibidem*, f. 147.

Ipoteza A reprezenta varianta unui conflict cu estul, în 1914 *Ipoteza A* se referea la frontul de sud, iar în pregătirile de mobilizare a Marinei Militare nu se mai întrevădea vreo altă ipoteză.

De asemenea, din acțiunea militară a anului 1913 s-au putut trage și unele concluzii majore care să permită coagularea doctrinei navale privind ducerea ostilităților pe apă.

Astfel, acest război a demonstrat importanța și necesitatea creșterii numărului de nave comerciale, de transport, care au facilitat, în mare măsură, deplasările la mobilizare, concentrarea forțelor și trecerea fluviului, cu condiția ca inamicul să nu controleze unul din maluri. De asemenea, a relevat rolul benefic privind utilitatea podurilor de șlepuri (de vase, așa cum se spunea în epocă)⁴³.

În practică, s-a desprins, ca regulă generală, faptul că podurile de șlepuri nu s-au putut construi decât în punctele în care forțele terestre și navale dețineau controlul pe linia de comunicație fluvială, fapt ce a implica, în permanență, stăpânirea ambelor maluri ale respectivei comunicații. Astfel, a fost întrevăzută posibilitatea construirii unor asemenea poduri și în puncte aflate pe Dunărea de Mijloc, chiar dacă România nu ar fi controlat linii de comunicații, până la aceste puncte. În asemenea variantă, materialele necesare construirii punților de legătură dintre maluri trebuiau concentrate, înainte de declararea războiului, în raioane adiacente acestor puncte, ce trebuiau să îndeplinească anumite condiții de siguranță și care, în același timp, reclamau detașarea unei părți din Escadra de Dunăre pentru paza pe apă, cu toate inconvenientele rezultate din faptul că fracțiunea de escadră rămânea indisponibilă pentru utilizarea ei pe alte fronturi de luptă.

De asemenea, a apărut imperios necesară construirea unor nave speciale, pentru transportul cavaleriei și artileriei, care lipseau cu desăvârșire și pentru realizarea cărora s-a ridicat problema, imediat după Al Doilea Război Balcanic, fapt nerezolvat din cauze multiple.

Era considerată obligatorie organizarea unei poziții de rezistență, pe fluviu, cu câmp minat, cu baterii de coastă și artilerie ușoară, pentru apărarea respectivului câmp, cu nave în măsură să valorifice contribuția unor baterii extra-mobile, stații de pregătire și lansare a torpilelor și a minelor de curent, ce puteau reprezenta apărarea cea mai indicată atunci când o flotilă sau o flotă fluvială inferioară trebuia să opună rezistență unei forțe similare, dar superioară.

Acțiunile flotei austro-germane din timpul Războiului de Întregire, 1916-1918, confirmă acest principiu și, dacă ea ar fi încercat să aibă o atitudine ofensivă, fără îndoială că ar fi avut atâtea pierderi⁴⁴ încât s-ar fi stabilit un echilibru mai solid între ambele forțe navale.

⁴³ *Ibidem*, f. 167.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 168.

Dinamica unei flote fluviale în misiuni ofensive comporta, în primele două decenii ale veacului al XX-lea, două faze: acțiuni artileristice în staționare (la ancoră), prestate cu focuri de baraj, prin trageri indirecte la distanțe mari și acțiuni apropiate executate cu navele în mișcare, prin uzitarea tragerilor directe (tir direct)⁴⁵.

Exista posibilitatea inamicului de a întrebuița nave ușoare pentru a se opune navelor din defensivă și distrugerea câmpului minat, manevră ce s-ar fi soldat cu mari sacrificii din partea atacatorului. Această variantă, însă, impunea existența unei flote formată din nave ușoare care se pretau acestui gen de atac.

S-a insistat pe adaptarea rapidă a factorului uman la situațiile concrete din teatrul de operații, prin trecerea de la defensivă la ofensivă. Bateriile de coastă fixate pe amplasamente betonate, aflate pe țărmul pe care ar fi manevrat trupele ambelor părți beligerante, rămâneau expuse pierderilor umane și materiale, fie și la cea mai ușoară oscilare a frontului, motiv pentru care a fost adoptată concepția utilizării artileriei mobile. În schimb, artileria aflată pe malul opus avea posibilități de retragere, dar și de tragere până în ultimul moment și se considera necesar a fi instalată în lucrări solide, deoarece cota amplasamentului era joasă și descoperită.

A fost acreditată ideea că un câmp minat și bine organizat, chiar dacă frontul de uscat ar fi căzut, era capabil să dea suficiente posibilități navelor și materialului naval aliat la adăpostul relativ al acestui câmp.

Complementar, necesitatea unui serviciu de informații și supraveghere îndepărtată, prin nave mici, de patrulare, fără valoare militară majoră și prin posturi de observare, pe malul amic, era considerat important și nu trebuia niciodată neglijat în perioada de pregătire și de încordare politică, premergătoare războiului.

Stațiile izolate de pregătire și lansare a torpilelor și a minelor de curent, ce nu făceau parte dintr-o organizare defensivă, se puteau înființa și întrebuița în condițiile nedescoperirii amplasamentelor de către inamic, oricare altă situație făcându-le vulnerabile.

Se avea în vedere faptul că unei flote fluviale care ar fi operat în sprijinul flancului unor forțe terestre, trebuia să i se asigure întotdeauna un parc de nave⁴⁶ de transport pe care să poată ambarca, dar și retrage, trupele de uscat care, eventual, ar fi fost împinse către Dunăre sau cărora li s-ar fi tăiat retragerea. Din practica ducerii războiului pe apă s-a demonstrat că o organizare de cap de pod asemănătoare celei de la Turtucaia, care a fost un dezastru, trebuia să dispună de un pod ușor de pontoane pentru retragerea de siguranță.

Montarea la Dunăre a unui baraj de mine destinat șederii îndelungate în apă era considerată foarte dificilă și, tocmai de aceea, această problemă a rămas nerezolvată,

⁴⁵ Ion Ionescu, *Primele elemente și principii...*, p. 159.

⁴⁶ A.M.R., fond 2568, dosar 345, f. 169.

în primul rând, din motive de natură tehnică⁴⁷. Propunerea de baraje vizibile, cu mine cu flotabilitate redusă, susținute cu flotoare nu era considerată practică de cei mai mulți specialiști pentru simplul motiv că ar fi fost cu ușurință distruse prin împușcare de la distanță. Mai eficientă rămânea combinația de mine cu flotabilitate negativă susținute cu elemente din estacadă. Cel mai operant sistem era reprezentat de montarea barajelor de mine, concomitent cu obiectivul ce trebuia protejat, cu condiția ancorării rapide a fiecărei mine și a demontării barajului, fără pericole.

7. CONCLUZII

Perioada de neutralitate, 21 iulie/3 august 1914-14/27 august 1916, premergătoare participării la Primul Război Mondial, a stimulat pregătirea forțelor navale românești. Această etapă, de aproximativ doi ani, nu a modificat cadrul ideatic doctrinar naval și a condus, în același timp, la dezvoltarea conținutului său constituind, în cea mai mare parte, fundament și rațiune a principiilor de strategie și tactică ce s-ar fi aplicat, fără îndoială.

Trebuie precizat faptul că existența elementelor și principiilor doctrinare navale, coagulate în timp de decenii, a făcut posibilă desfășurarea forțelor și mijloacelor, pe ipoteza (variante) inamicului din sud, pregătită multă vreme, încă din timp de pace, prin nenumărate exerciții și aplicații cu trupe. În situația în care nu ar fi existat o concepție unitară, principiile strategice și tactice s-ar fi aplicat precipitat, reclamate în grabă și impuse de situațiile de moment de pe teatrul de operații fluviale.

Se poate aprecia că forțele navale românești, completate cu material flotant divers, rechiziționat de la companiile comerciale ale statului, ori private, trebuiau să acționeze de sine stătător, cu misiuni și acțiuni independente, dar complementare forțelor terestre, în cadrul sistemului național de apărare.

BIBLIOGRAFIE:

Surse arhivistice:

1. Arhivele Militare Române,
2. Arhivele Naționale Române

Lucrări generale:

1. *Istoria gândirii militare românești*, Editura Militară, București, 1974
2. *Istoria militară a poporului român*, vol. V, București, Editura Militară, 1988

Lucrări de specialitate:

1. Carmen Atanasiu, *Problema suveranității României la Dunăre și „Navigația Fluvială Română” (1919-1945)*, București, Executată la S.C. „Nelmaco” S.R.L., 2003.
2. Traian Atanasiu (coord.), *Puterea maritimă și diplomația navală*, Editura Militară, București, 1998.

3. Anton Bejan (coord.), *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Societății Scriitorilor Militari, București, 2006.
4. Henri Alexis Brialmont, *Progreses de la defenses des etats*, Bruxelles, 1898.
5. Gabriel Darrieus, *La guerre sur mer La doctrine*, Augustin Challamel Editeur, Paris, 1907.
6. Olimpiu-Manuel Glodarenco, Andreea Atanasiu-Croitoru, Tanța Mândilă, Ion Rîșnoveanu, Florin Stan, Andrei Vochițu, *Istoria Statului Major al Forțelor Navale. 1860-2010. Monografie*. Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, București.
7. Constantin N. Hârjeu, *Rostul cuvintelor: Disciplină, Doctrină, Inițiativă*, București, 1907.
8. G. Iannescu, *Studii de organizațiune militară. Armata română. Ce a fost, ce este, ce ar putea să fie*, București, 1906.
9. Ion Ionescu, *Primele elemente și principii ale doctrinei navale românești (1878-1916)*, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom VIII/2005, Editura Compania Națională Administrația Porturilor Maritime, Constanța, 2005.
10. Ion Ionescu, *Politica navală a României între anii 1919 și 1941*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002.
11. Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare române*, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001.
12. Dobrogeanu Marin Ionescu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, Atelierele Grafice „I.V. Socecu”, București, 1904.
13. Helmut von Moltke, *Campagnes des Russes dans la Turquie d'Europe en 1828 et 1829*, Paris, 1854, I-er volume.
14. Ioan Munteanu, *Cadrilaterul – istoria unei controverse*, în *Anuarul de studii de politică de apărare și istorie militară. 1997*, Editura Pro Transilvania, București, 1997
15. Athanasie Napoleon, *Dobrogea și Gurile Dunării*, București, Tipografiile „I.V. Socecu”, 1896.
16. Ioan Popovici, *Organizarea armatei române*, Roman, 1900.

Periodice:

1. *Revista Armatei*, an XII, octombrie, 1895, p. 782.
2. *Revista Infanteriei*, an XVIII, iulie-august 1914, p. 56.
3. *România Militară*, an XIII, decembrie 1896, p. 355.

⁴⁷ În epocă, nici un tip de mină, oricât de specială ar fi fost, nu putea rămâne multă vreme activă.