

## OFIȚERII DE MARINĂ ROMÂNI TRIMIȘI LA STUDII ÎN STRĂINĂTATE (1925-1928)

Marius-Laurențiu ROHART

Directorul Muzeului Național al Marinei Române, Constanța

În ciuda faptului că, încă din anul 1920, s-a înființat, la Constanța, Școala Navală, Marina Militară Română a considerat necesar trimiterea unor tineri ofițeri în academiile navale din Occident. Practica aceasta a fost implementată încă din secolul al XIX-lea și mulți ofițeri de marcă, unii chiar comandanți ai Marinei, au absolvit academii navale din țările vestice. În studiul nostru, ne vom concentra pe un grup de tineri ofițeri, care s-au format în Italia și Franța, începând cu mijlocul anilor '20. Din rapoartele lor trimise către Inspectoratul Marinei de la București reies lecții interesante, care au fost aplicate odată ce ei au revenit în țară. De la concepte de tactică navală până la exerciții complexe, fiecare ofițer din acest grup a putut să-și însușească o serie de competențe, după specificul marinelor din țările în care au studiat. Odată reîntorși în serviciul Marinei Militare, ofițerii au putut promova aceste informații, cu efecte importante asupra gândirii navale române în perioada interbelică.

Cuvinte-cheie: Marină Militară, tactică navală, interbelic, Horia Macellariu, doctrină navală.

### INTRODUCERE

La început de secol XX, s-a considerat că cea mai eficientă soluție pentru păstrarea contactului cu realizările navale din Occident erau studiile în străinătate. Prin *Raportul nr. 13719* din 28 martie 1923, Inspectorul Tehnic al Marinei, contraamiralul Niculescu-Rizea, solicita aprobarea Consiliului de Miniștri pentru trimiterea de ofițeri români la studii în străinătate. Se arăta că atașajii navali străini au fost cei prin care s-au obținut relații și informații cu privire la disponibilitatea guvernelor lor de a primi pe acești ofițeri români să studieze la școlile navale de prestigiu din Italia, Franța sau Marea Britanie, adică la Livorno, Brest, respectiv Keyham. Autoritățile franceze s-au dovedit cele mai prompte în a-și da acceptul, dar existau și altele, care au atras atenția conducătorilor Marinei Române, ca, de exemplu, cea a Amiralității de la Londra<sup>1</sup>. Partea britanică se oferea să primească trei ofițeri români în fiecare an, cu gradul de sublocotenent, la Școala navală de la Keyham. Taxa pentru cursuri era de 200 de lire pentru fiecare ofițer, iar guvernul de la București trebuia să acopere costurile cazării și meselor ofițerilor.

În același timp, Ministerul de Marină Italian accepta, la rândul său, să primească trei ofițeri, cu patru clase liceale, pentru a urma cursurile de trei ani în total (doi la Academia Navală de la Livorno și al treilea la bordul navelor italiene). Cursurile ofițerilor erau oferite cu titlu gratuit, partea română plătind doar echipamentul și materialele necesare studiilor.

Dintre toate aceste propuneri, cea mai avantajoasă a fost, desigur, cea italiană, cu atât mai mult, cu cât durata studiilor de specialitate inclusă era de trei ani, perioadă considerată de către Inspectoratul Tehnic al Marinei „indispensabilă pentru a forma buni mecanici necesari Marinei Moderne”<sup>2</sup>.

### MISIUNI DE INFORMARE ÎN FRANȚA ȘI ÎN ITALIA

Nu numai tinerii ofițeri, de rang inferior, au beneficiat de misiuni de a studia peste hotare. Una dintre cele mai importante pentru dezvoltarea imediată a Marinei a avut loc la finalul anului 1924, când Comandantul Diviziei de Mare, contraamiralul, la vremea aceea, Vasile Scodrea și căpitanul-comandorul Gheorghe Koslinski au fost trimiși într-o misiune de informare în Italia și Franța, cu scopul de a strânge date despre șantierele navale din aceste țări în vederea construirii de submarine

<sup>1</sup> Arhivele Militare Naționale Române (în continuare, AMNR), fond *Microfilme*, rola II 2.2758, dosar 150, c. 233.

<sup>2</sup> *Ibidem*, c. 234.

pentru Marina Română. Misiunea principală era obținerea de date despre submarinele pe care puterile maritime le construiau, ca să se stabilească varianta optimă, niciunul dintre proiectele oferite nefiind perfect adaptat la nevoile Marinei Române. Desigur, cu această ocazie s-au obținut informații extrem de utile, autoritățile franceze și italiene dând dovadă de bunăvoință pentru a câștiga un posibil client important în Europa de Est<sup>3</sup>.

În Italia, ofițerii au fost primiți cu căldură și li s-au dat toate datele solicitate, permițându-se chiar inspectarea Arsenalului de la Spezia. Ministerul Marinei de la Roma a oferit chiar câteva locuri pentru ofițerii români să studieze alături de cei italieni. La Spezia au fost vizitate șantierele „Ansaldo”, cuirasatul „Cavour”, distrugătorul „Falco”. S-au obținut, de asemenea, date despre noile submarine care se construiau pentru Marina Italiană. Impresia generală era că industria de armament italiană progresase mult, iar cea navală nu rămânea în urmă, creând produse de calitate<sup>4</sup>.

La Paris, ofițerii români au fost întâmpinați cu aceeași bunăvoință ca în Italia, fiind, de asemenea, invitați la Cherbourg pentru a inspecta submarinul „Requin”, ultimul intrat în dotarea forțelor navale franceze. Submarinul a fost lansat cu doar cinci luni înainte de vizita specialiștilor români și făcea parte din programele navale din anii 1922 și 1923 care erau destinate acțiunilor în Oceanul Atlantic. Deplasamentul era de 947 de tone și era înarmat cu trei tunuri, unul de 100 mm și două de 88 AA și 10 tuburi lanstorpilor de 550 mm<sup>5</sup>.

Discuțiile la Ministerul Marinei francez s-au concentrat pe flota rusă a amiralului Wranghel și pe pericolul reprezentat de o asemenea forță navală pentru Marina Română în Marea Neagră, mai ales că, în 1924, au avut loc numeroase incidente în Basarabia. Argumentele contraamiralului Scodrea au fost bine țintite, arătând că revenirea unei forțe considerabile în Marea Neagră, conform convențiilor în vigoare la acel moment, dădea dreptul oricărei puteri să trimită o forță egală ca număr. Or, această posibilitate dezavantaja clar Franța, deoarece nu dispunea de resurse, dar Marea Britanie, în schimb, putea investi într-o forță pentru Marea Neagră<sup>6</sup>.

Un alt ofițer care a vizitat aceste două țări a fost comandorul Petre Bărbuneanu, comandantul Școlii Navale de la Constanța, la fel, la finalul anului 1924. Deși misiunea

<sup>3</sup> AMNR, *fond Inspectoratul General al Marinei*, dosar 28/1924, ff. 196.

<sup>4</sup> În realitate, deși flota italiană era în continuă creștere după venirea la putere a regimului fascist, ea întâmpina dificultăți să atingă paritatea cu principalul rival – Franța. De aici, concentrarea pe construcția de submarine, mult mai ieftine și mai ușor de construit. Brian R. Sullivan, „A Fleet in Being: The Rise and Fall of Italian Sea Power 1861-1943”, în *The International History Review*, vol. 10, nr. 1, 1988, p. 116.

<sup>5</sup> Henri Le Masson, *Navies of the Second World War: The French Navy*, vol. I, Londra, Macdonald&Co., 1969, p. 145.

<sup>6</sup> AMNR, *fond Inspectoratul General al Marinei*, dosar 28/1924, f. 197.

lui s-a concentrat pe instituțiile de învățământ din Franța și Italia, căutând să se documenteze despre organizarea școlilor navale, contraamiralul a reușit să obțină unele date care să ajute Inspectoratul Marinei în alegerea viitoarelor modele de submarine, dintre cele construite de francezi și italieni. Italia lansase sau era în curs de lansare la apă a trei tipuri de submarine.

Primul dintre ele, de 1.800 de tone, submarin oceanic, nu era, evident, potrivit pentru planul naval al României. De real interes era, însă, clasa „Mameli”, din care Italia construia patru unități („Pier Capponi”, „Giovanni da Precida”, „Goffredo Mameli” și „Tito Speri”), de 800 de tone, cu șase tuburi lanstorpilor de 530 mm și un tun de 102 mm. Modelul atingea 17 noduri la suprafață și nouă în imersiune<sup>7</sup>, fiind considerat adecvat pentru Marina Română de către comandorul Bărbuneanu.

În Franța, la Brest, comandorul Bărbuneanu a profitat de exercițiile flotei de submarine, care era acostată acolo, pentru a vizita submarinul „Hermione”, din clasa „Gorgone”, construit în 1917, cu deplasamentul de 500 de tone și înarmat cu un tun de 75 mm și opt tuburi lanstorpilor de 450 mm. Ofițerul nota că submarinul era de tipul „Laubeuf”, adică avea balasturile în interior<sup>8</sup>. Tot la Brest, ofițerului român i-a fost prezentat ultima producție în domeniul submarinelor francez, „Marsouin”, lansat cu doar câteva luni în urmă, din clasa „Requin”.

Ambele etape de informare și studiu în țări cu marine puternice au avut un impact semnificativ asupra programelor proprii de dezvoltare ale Marinei Militare Române, cu atât mai mult, cu cât ea se găsea, la mijlocul anilor '20, în plin proces de analiză și pregătire a intrării în dotare de noi tipuri de nave: submarine, puitoare de mine etc.

Cu toate acestea, pe termen lung, cel mai mult au avut de beneficiat de pe urma acestor studii tinerii ofițeri, care s-au familiarizat cu inovațiile și conceptele nou apărute în domeniul naval și care au putut să le implementeze la timp pentru cel de al Doilea Război Mondial. Ofițerul pe care ne vom concentra în rândurile ce urmează a studiat în Franța, pe baza unor negocieri care au început din anul 1924 și finalizate un an mai târziu, atât cu Parisul, cât și cu Roma. Cele două puteri vestice au acceptat, fiecare pentru instituțiile ei de învățământ cu specific militar naval, să primească un număr limitat de ofițeri români. Astfel, în Italia au fost trimiși doi sublocotenenti la Școala de Inginerie Navală de la Genova, pe o perioadă de doi ani, și un locotenent pentru specializarea în torpile, la cursul superior al Academiei Navale de la Livorno (un an). În Franța, a fost acceptat un căpitan la cursurile Școlii de Război Naval de la Paris (un an)<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Bruno Weyer, *Taschenbuch der Kriegsflotten 1928*, München, J.F. Lehmanns Verlag, 1928, p. 82.

<sup>8</sup> Jean Labayle Couhat, *French Warships of World War I*, Londra, Ian Allan Ltd., 1974, p. 154.

<sup>9</sup> AMNR, *fond Inspectoratul General al Marinei*, dosar 204/1924, f. 112.

## HORIA MACELLARIU ȘI RELEVANȚA DĂRILOR SALE DE SEAMĂ

Unul dintre cei mai importanți militari trimiși la studii în Franța a fost căpitanul, la acea vreme, Horia Macellariu, care a ocupat locul rezervat României la Școala de Război Naval din Paris între anii 1927 și 1928. Ca toți ceilalți ofițeri aprobați a pleca la studii în străinătate, el a emis o serie de dări de seamă, din care vom extrage considerații interesante despre elemente de tactică navală care puteau fi aplicate în Marina Română.

Într-o analiză a acțiunilor navale din Marea Nordului, căpitanul Macellariu a punctat obiectivele și mijloacele folosite de Marina Imperială a celui de-al doilea Reich pentru a-și asigura ieșirea la „marea largă”<sup>10</sup>. Operațiile navale de pe coasta belgiană erau interesante pentru căpitanul Macellariu pentru comparațiile care puteau fi făcute cu cele ale Marinei Militare Române din aceeași perioadă. El se referea la două tipuri de acțiuni militare; pe de-o parte, blocarea de către Marina Britanică a porturilor belgiene Zeebrugge și Ostende, ocupate de armata germană încă din primul an de război, iar în al doilea rând, bombardarea coastei Belgiei, ocupată de navele aliate.

În prima categorie, a operațiilor „cu obiectiv maritim”<sup>11</sup>, viitorul comandant al Forței Navale Maritime din perioada celui de-al Doilea Război Mondial, includea blocarea, de către Royal Navy, a celor două porturi belgiene, folosite de Marina Germană pentru nave de tonaj mic, în sprijinul flotei principale, dar și pentru adăpostirea submarinelor și hidroavioanelor, o amenințare serioasă la adresa coastelor britanice. De altfel, pericolul reprezentat de războiul submarin pentru comunicațiile pe mare a împins Marea Britanie să caute metode de atacare a bazelor submarinelor, pentru „tăierea răului din rădăcină”. Observăm aici o primă paralelă cu situația din 1939-1945, când neutralizarea bazelor submarinelor germane a căpătat o importanță similară, desigur cu mijloace adecvate unui război mai modern. Principiul de la care au pornit amiralii britanici a fost cel al „vitezei strategice, adică să le distrugă înainte de a putea să facă rău”, adică anihilarea sau măcar blocarea porturilor folosite ca baze.

La fel ca în cazul celui de-al Doilea Război Mondial, germanii și-au protejat submarinele sub construcții solide din beton, astfel că singura variantă era blocarea porturilor. Ceea ce nu era ușor de realizat, fiindcă apărarea de coastă germană era formidabilă: peste 200 de piese de calibru 150-300 mm. Digul de la intrarea în portului Zeebrugge era protejat cu tuburi lanstorpilor și o estacadă de șlepurii și plase anti-torpilor.

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 764.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

Planul britanic prevedea bombardarea cu monitoare și avioane pe parcursul mai multor zile, pentru ca apărătorii să nu fie induși în eroare la momentul declanșării atacului decisiv. În același timp, s-a organizat un atac de diversiune pentru distrugerea digului, în vreme ce operația principală era lansată atât împotriva portului Ostende, cât și la Zeebrugge, prin blocarea canalelor<sup>12</sup>.

Operațiile au fost un succes important al Royal Navy, atât din punct de vedere „material, cât și moral”, pentru că porturile au fost închise atât cât era posibil. Iar din punct de vedere moral, faptul că inamicul a putut organiza un raid de o asemenea magnitudine cu un număr de peste 100 de nave a afectat serios moralul apărătorilor germani<sup>13</sup>.

Reușita raidurilor s-a datorat coordonării eficiente între arme, elementului surpriză care a fost păstrat cu grijă și, nu în ultimul rând, asumării unor riscuri calculate. Un alt element important, care s-a dovedit chiar decisiv, au fost transmisiunile excelente, care au permis păstrarea legăturilor între cele două forțe corespunzătoare fiecărui port. O altă lecție preluată de ofițerul-student român a fost coordonarea cu forțele terestre, pentru că artileria de pe uscat a contribuit substanțial, creând o nouă diversiune, care a derutat forțele de apărare<sup>14</sup>.

Căpitanul Macellariu observa că, în general, personalul era „bine antrenat, pregătit, omogen și hotărât”<sup>15</sup>, un factor important, de altfel, contribuind la moralul marinarilor britanici, care era foarte ridicat; de asemenea, încrederea în reușita operației era la un nivel înalt: „Fiecare știa la ce se poate aștepta, însă, totuși, spera că se va întoarce, căci toate măsurile erau luate pentru salvare, vedete anume însărcinate cu aceasta. Nu este bine a porni la atac cu oameni cărora și s’a spus că poate nu se va mai întoarce”<sup>16</sup>.

O altă lecție utilă în perspectiva unui conflict naval în Marea Neagră a fost importanța cooperării cu forțele navale a aviației. În raportul lui către Inspectoratul General al Marinei, căpitanul Macellariu arăta că „se poate prevedea influența lor mare în viitoare similare operațiuni”<sup>17</sup>.

În privința acțiunilor de desantare, care și-au dovedit utilitatea în Marea Neagră între anii 1941 și 1944, raidurile britanice asupra coastelor belgiene ilustrau unele aspecte importante. În primul rând necesitatea angajării unor diferite tipuri de nave, pornind de la monitoare (sau cuirasate), cu tunuri mari, care să contracareze tirurile bateriilor de coastă, continuând cu distrugătoare și, mai ales, cu vedete rapide.

<sup>12</sup> *Ibidem*, f. 766.

<sup>13</sup> *Ibidem*.

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 767.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Ibidem*.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

Aici intervine iarăși o apreciere justă a ofițerului român, experiența ulterioară din timpul celui de-al Doilea Război Mondial arătând că, cel puțin în mări interioare, aceste nave mici și rapide puteau oferi protecția necesară atât navelor de atac mai mari, cât și celor de debarcare, așa cum a dovedit Flota Sovietică în debarcările din Crimeea, din iarna lui 1941-1942.

O altă concluzie relevantă la care a ajuns ofițerul român aflat la studii în Franța a fost privitoare la apărarea coastelor. Deși germanii dispuneau de resurse considerabile, umane și materiale, mai ales de un număr important de tunuri de coastă, fără informații bune, ei au fost total expuși atacului Aliaților. La fel ca în cazul Normandiei, în 1944, câteva sute de kilometri mai la sud de locația analizată în studiul său, superioritatea aeriană și navală a atacatorului a împiedicat orice acțiune de patrulare care ar fi putut alerta apărarea de iminența unui atac<sup>18</sup>.

În ceea ce privește acțiunile de sprijinire a forțelor terestre cu tiruri de artilerie de pe nave din larg, căpitanul Macellariu observa că, de-a lungul Primului Război Mondial, pe coasta belgiană, operațiile respective se puteau împărți în două etape: cele din primii ani și cele din 1918. Pentru început, Aliații au utilizat superioritatea lor în Canalul Mânecii, pentru a aduce nave de toate dimensiunile, dar mai ales ușoare (distrugătoare și chiar canoniere), ca să bombardeze pozițiile germanilor. Reacția firească a fost fortificarea trupelor și aducerea de baterii de coastă, care au obligat replierea navelor britanice. Amiralitatea a contracarat prin utilizarea de nave tot mai mari, ceea ce s-a dovedit a fi foarte periculos pentru ele, cuirasatele și crucișătoarele fiind în dezavantaj clar. Dacă adăugăm, la acest pericol, și posibilitatea torpilării, vedem că, în concluzie, eficacitatea tirurilor navelor a fost foarte redusă și riscul expunerii la loviturile bateriilor de coastă era prea ridicat. Mai mult, navele mici, care fuseseră folosite la bombardamentul terestru, au trebuit întrebuițate iarăși, dar pentru asigurarea siguranței „surorilor” lor mai mari<sup>19</sup>.

## CONCLUZII

Toate considerațiile și opiniile căpitanului Horia Macellariu, adunate în dările sale de seamă, au avut contribuție însemnată la studierea în detaliu a elementelor de tactică navală care puteau fi aplicate în Marina Română. Acest lucru a făcut necesară apariția sau, mai bine zis, dezvoltarea unui tip de navă – monitorul maritim. Înarmat cu artilerie grea, monitorul putea anihila bateriile germane și, deoarece avea un pescaj mic, se putea apropia foarte mult de coastă și putea chiar să reziste la atacuri cu torpile datorită tancurilor parțial umplut cu apă, atașate de structură.

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 768.

<sup>19</sup> *Ibidem*.

Cu aceste nave s-a trecut la bombardarea pozițiilor germane în cea de-a doua fază a operațiilor, din anul 1918, cu rezultate mult îmbunătățite față de etapa anterioară. Căpitanul Macellariu credita chiar tirurile de artilerie ca provocatoare de „*mari neajunsuri*” pentru apărători<sup>20</sup>. Ideea de bază de la care pornea studiul lui era că era navelor „*de escadră*” în ceea ce privește rolul de bombardare a coastelor se afla pe sfârșite, lăsând locul unor nave special concepute pentru astfel de misiuni și, în special, aeronavelor<sup>21</sup>.

## BIBLIOGRAFIE:

1. \*\*\*, Arhivele Militare Naționale Române, *fond Microfilme, fond Inspectoratul General al Marinei*.
2. Jean Labayle Couhat, *French Warships of World War I*, Londra, Ian Allan Ltd., 1974.
3. Henri Le Masson, *Navies of the Second World War: The French Navy*, vol. I, Londra, Macdonald&Co., 1969.
4. Brian R. Sullivan, „*A Fleet in Being: The Rise and Fall of Italian Sea Power 1861-1943*”, în *The International History Review*, vol. 10, nr. 1, 1988.
5. Bruno Weyer, *Taschenbuch der Kriegsflootten 1928*, München, J.F. Lehmanns Verlag, 1928, p. 82.

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 769.