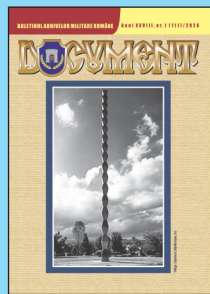


# DOCUMENT





Coperta 1 – „Coloana recunoștinței fără sfârșit” „Coloana Infinitului”, Constantin Brâncuși (19 februarie 1876-16 martie 1957), (sursa: internet)  
Coperta 4 – Regele Ferdinand la Casa Polonă din Cernăuți (sursa: internet)

**Editor coordonator:**

Comandor Marius-Corneliu CROITORU

**Redactor-șef:**

Dr. Teodora GIURGIU

Tel./fax: 021-318.53.85, 021-318.53.67/1022309

amnr@mapn.ro

**Redactori:**

Daniela Florentina BORCAN, Dr. Lucian DRĂGHICI,  
Dr. Oana Anca OTU, Raluca TUDOR

**Coperte:**

Valentin MACARIE, Mădălina DANCIU

**Tehnoredactare computerizată:**

Mădălina DANCIU

**Consiliul științific:**

• Conf. univ. Dr. Florian BICHR

Universitatea Națională de Apărare „Carol I”

• Prof. univ. Dr. Valentin CIORBEA

Membri titulari ai Academiei Oamenilor de Știință din România

• Prof. univ. Dr. Marian COJOC

Universitatea „Ovidius” Constanța

• Colonel Dr. Liviu CORCIU

Secretariatul General al Ministerului Apărării Naționale

• Colonel (r) prof. univ. Dr. Alesandru DUȚU

Comisia Română de Istorie Militară

• Colonel (r) prof. univ. Dr. Ion GIURCĂ

Comisia Română de Istorie Militară

• Dr. Luminița GIURGIU

Comisia Română de Istorie Militară

• Comandor (r) Dr. Marian MOȘNEAGU

Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe

cu Armata României „General Paul Teodorescu”

• Colonel (r) prof. univ. Dr. Alexandru OȘCA

Comisia Română de Istorie Militară

• Prof. univ. Dr. Petre OTU

Comisia Română de Istorie Militară

• Prof. univ. Dr. Dumitru PREDA

Membri corespondenți ai Academiei Române

• Prof. univ. Dr. Ioan SCURTU

Membri titulari fondatori ai Academiei Oamenilor de Știință

din România

• Dr. Alin SPĂNU

Universitatea din București

• General de brigadă (r) Dr. Mircea TĂNASE

Comisia Română de Istorie Militară

**Sumar în limba engleză:**

Dr. Teodora GIURGIU

**Distribuție:**

Agenția Media a Armatei

**Adresa redacției:**

Drumul Taberei nr. 7H, sector 6, cod 61353,

București. Tel./fax: 021-318.53.85; 021-318.53.67/1022309

e-mail: amnr@mapn.ro

http://amnr.defense.ro

Buletinul Arhivelor Militare Române apare trimestrial, sub egida Arhivelor Militare Naționale Române. Publică articole pe teme de istorie universală și românească, precum și documente provenind din Arhivele Militare Române, dar și din alte arhive din țară sau străinătate.

Responsabilitatea pentru conținutul articolelor revine autorilor. Manuscrisele nu se înapoiază. Reproducerea articolelor sau a documentelor publicate se poate face numai cu indicarea autorului articolului și a titlaturii revistei.

ISSN 1454-0924

Tiparul este executat

la Centrul Tehnic-Editorial al Armatei

C. 150/2026 B 00139



**STUDII/DOCUMENTE**

*Ordinul Militar „Mihai Viteazul” conferit în 1917  
generalului Alexandru Averescu*

Dr. Laurențiu-Ștefan SZEMKOVICS 1

*O pagină neagră din istoria Primului Război Mondial:  
genocidul armenilor*

Conferențiar universitar Dr. Constantin I. STAN 3

*O dispută fără compromisuri. Misiunea amiralului  
Gavrilescu*

Comandor (r) Dr. Marian MOȘNEAGU 12

*Vizita suveranilor români în Bucovina și Basarabia  
(18-19 mai 1920) consemnată în paginile  
„Monitorului Oficial”*

Dr. Luminița GIURGIU 22  
Dr. Teodora GIURGIU

*Orașul-port Sulina sub tirul aviației inamice  
(aprilie-august 1944)*

Dr. Laurențiu MĂNĂSTIREANU 30

*Ofițerii de echipaj din Aeronautica Română (1933-1948)*

Eugen-Dorin SPĂTARU 43

*Aspecte privind cooperarea economică dintre Republica  
Federală Germania și câteva state comuniste din Europa  
(1965-1968) (partea I-a)*

Locotenent-colonel (r.) Dr. Petre OPRIȘ 53

*Industria de apărare a României în anul 1979*

Dr. Viorel GHEORGHE 58



## ORDINUL MILITAR „MIHAI VITEAZUL” CONFERIT ÎN 1917 GENERALULUI ALEXANDRU AVERESCU

Dr. Laurențiu-Ștefan SZEMKOVICS<sup>1</sup>

Alexandru Averescu s-a născut la 9 martie 1859, la Babele, Ismail, azi Ucraina. A urmat cursurile Școlii de Arte și Meserii din București. În 1876, s-a înrolat, ca soldat, în Regimentul de Cavalerie din Ismail. A participat, ca voluntar, la Războiul de Independență din 1877-1878. După ce a absolvit Școala Divizionară de la Mănăstirea Dealu (1881), a fost repartizat, ca sublocotenent, la Regimentul 2 Roșiori, apoi transferat la Regimentul 6 Focșani. Și-a continuat studiile în Italia, la Școala Militară din Torino (1886). A urcat treptele ierarhiei militare, ajungând până la gradul de mareșal (1930). A fost comandant al Școlii Superioare de Război din București (1894-1895); atașat militar la Berlin (1895-1898); comandant al Regimentului 4 Roșiori (1898-1899); șef al Secției Organizare și Operații în Marele Stat Major (1899-1904); comandant al Brigăzii 1 Roșiori (1904-1907); ministru de Război (1907-1908, 1908-1909); comandant al Diviziei 1 Infanterie (1909-1911); șef al Marelui Stat Major (1911-1913); comandant al Corpului 1 Armată (1914); comandant al Armatei 2 (1916-1918); comandant al Grupului de Armate „Sud” (1916); președinte al Consiliului de Miniștri (1918, 1920-1921, 1926-1927); ministru ad-interim al Afacerilor Străine (1918, 1920, 1921); ministru de Interne (1919-1920); ministru al Industriei și Comerțului (1920-1921); ministru ad-interim la Instrucțiune (1926); ministru de Finanțe (1927); ministru al Afacerilor Străine

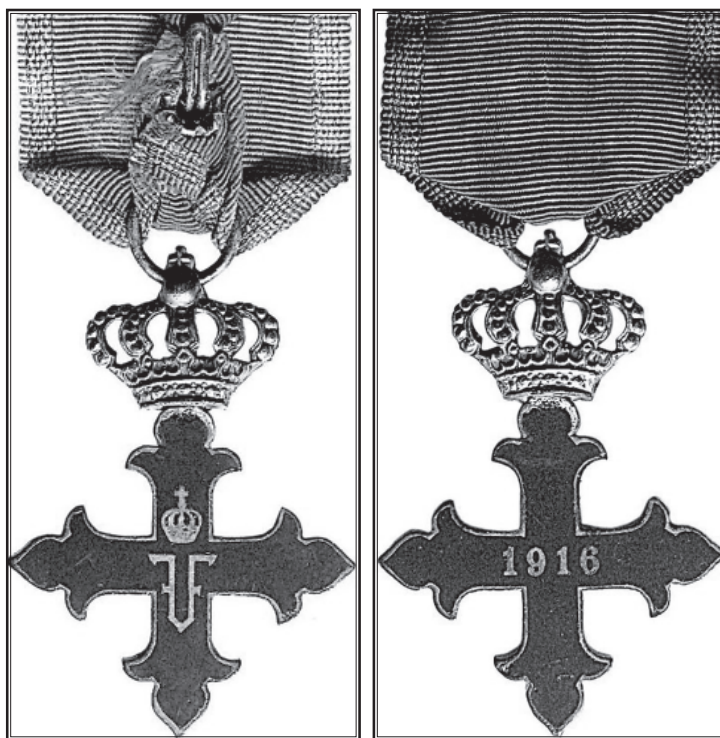
(1926, 1927); ministru secretar de stat și consilier al Coroanei (1938). A luat parte la operațiile armatei române în cel de-al Doilea Război Balcanic (1913) și în Războiul de Întregire Națională. După război a înființat „Liga Poporului” (1918), devenită Partidul Poporului (1920). A fost redactor al „Revistei armatei” și director al revistei „România militară”. A scris câteva lucrări de specialitate: *Tactica* (3 vol., 1887-1889); *Jocul de război* (1903); *Călăuza ofițerului* (1904); *Operațiile de la Flămânda* (1924); *Criza politică și urmările ei* (1927), *Notițe zilnice de război 1916-1918* (2 vol., 1937). A fost distins cu mai multe decorații. A fost membru de onoare al Academiei Române – 7 iunie 1923. A încetat din viață la București, în 3 octombrie 1938<sup>2</sup>.

Urmare a Raportului lui Vintilă Brătianu, ministru de Război, nr. 13.108 din 22 martie 1917, Regele Ferdinand I a semnat în Iași, la 22 martie 1917, Decretul nr. 247<sup>3</sup>, prin care a conferit

Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a generalului de corp de armată Alexandru Averescu, comandantul Armatei a II-a, pentru bravura și destoinicia cu care a condus operațiunile Armatei a II-a.

Prezentăm, apelând la faleristică<sup>4</sup> și la sigilografie<sup>5</sup>, descrierea decorației, precum și reproducerile grafice care provin de la Muzeul Național de Istorie a României.

Ordinul „Mihai Viteazul”, instituit în 1916<sup>6</sup>, a fost acordat numai ofițerilor, pe timp de război, pentru fapte de arme excepționale în fața inamicului și avea trei clase: clasa a III-a, clasa a II-a și clasa I-a.



Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a (avers și revers)

De asemenea, drapelurile unor unități, care s-au distins în lupte, au primit acest prestigios însemn.

Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a, model 1916, se prezintă sub forma unei cruci, de 40 mm, cu brațele terminate în floare de crin, din metal auriu, emailată albastru, având pe avers, încrustate în excizie, pe brațul vertical, cifra regelui Ferdinand (două litere „F” adosate),

surmontată de coroana regală, de 20 mm, iar pe revers, în centru, anul instituirii modelului: 1916. Crucea era surmontată de coroana regală, închisă, terminată cu glob crucifer, de care, printr-un inel, se prindea panglica de culoare vișinie, lată de 37 mm, cu margini aurii de 3 mm. Ordinul, prezentat mai sus, se purta pe piept, în partea stângă<sup>7</sup>.

### The military Order “Mihai Viteazul” conferred in 1917 to General Alexandru Averescu

Laurențiu-Ștefan Szemkovics, Ph.D.

**Abstract.** The article presents, using phaleristics and sigilography, the military Order “Mihai Viteazul” 3<sup>rd</sup> class, which was awarded in 1917 to General Alexandru Averescu.

**Keywords:** phaleristics, sigilography, “Mihai Viteazul” Order, General Alexandru Averescu, 1917.

#### NOTE

<sup>1</sup> Arhivele Naționale ale României.

<sup>2</sup> Dorina N. Rusu, *Membrii Academiei Române: 1866-2022. Dicționar*, Partea I (A-L), ediția a VI-a, revăzută și adăugită, cuvânt înainte: acad. Ioan-Aurel Pop, președintele Academiei Române, București, Editura Academiei Române, 2023, pp. 79-80.

<sup>3</sup> Publicat în „Monitorul Oficial” nr. 3 din 5(18) aprilie 1917.

<sup>4</sup> Faleristica este disciplina auxiliară a istoriei care se ocupă cu studiul decorațiilor (ordine, cruci, medalii și semne onorifice); Dorel Bahrin, *Sistemul decorațiilor militare – 2000. Sistemul național de decorații*, Editura Economică, București, 2005, pp. 11-12.

<sup>5</sup> Sigilografia este disciplina auxiliară a istoriei care se ocupă cu studiul sigiliilor și matricelor sigilare. Franceză la origine, această disciplină nu a întârziat să se extindă în toată Europa, pretutindeni unde, încă din Evul Mediu, se impunea obiceiul de a valida documentele cu sigiliu; Jean-Luc Chassel, *Les sceaux dans l'Histoire, l'Histoire dans les sceaux*, în *Les sceaux, sources de l'histoire médiévale en Champagne. Actes des tables rondes de la Société française d'héraldique et de sigillographie (Troyes, 2003-Reims, 2004)* sous la direction de Jean-Luc Chassel, Paris, Société française d'héraldique et de sigillographie, 2007, p. 9.

<sup>6</sup> Decretul Regal nr. 2.963 din 26 septembrie 1916, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 144 din 28 septembrie/11 octombrie 1916.

<sup>7</sup> \*\*\**Decorații românești de război 1860-1947*, autori: Ion Safta, Rotaru Jipa, Tiberiu Velter, Floricel Marinescu, Editura Universitaria, București, 1993, pp. 66-71; Eugen Calianu, *Decorațiile românești de la Cuză-Vodă la regele Mihai I*, Editura Eminescu, București, 2006, pp. 40-41, 94; *Cavalerii ai Ordinului militar de război „Mihai Viteazul”*, autori: Eugen Stănescu, Gavriil Preda, Mircea Cosma, Iulia Stănescu, Sibiu, Salgo, 2012, pp. 21-22, 26-30; Tudor Alexandru Martin, Katiușa Pârvan, Cătălina Opaschi, *Onoarea nașunilor (II). Ordine și decorații românești din patrimoniul Muzeului Național de Istorie a României*, Muzeul Național de Istorie a României, București, 2016, pp. 136-143; Laurențiu-

Ștefan Szemkovics, *Distincții acordate grănicerilor, jandarmilor și polițiștilor în perioada 1916-1918*, în „Monitor cultural-educativ”, nr. II/2017, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, pp. 16-17; idem, *Distincții acordate grănicerilor în perioada 1918-1919*, în „Forum ISOP”, publicație editată de Institutul de Studii pentru Ordine Publică, nr. 5, aprilie 2018, p. 7; idem, *Distincții acordate jandarmilor în perioada 1917-1919*, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, 2018, pp. 9-10; idem, *Distincții conferite clerului român în 1918*, în „Analele Aradului”, anul IV, nr. 4, 2018, Supliment: *100 de ani de la Marea Unire*, Colecția „Astra Arădeană – 1863”, „Vasile Goldiș” University Press, Arad, pp. 334-337, 350; idem, *Distincții onorifice acordate clerului român în 1918*, în „Crisia”, nr. XLVIII, 2018, Editura Muzeului Țării Crișurilor, Oradea, pp. 209-211, 219; idem, *Distincții onorifice acordate grănicerilor români în 1916*, în „Monitor cultural-educativ”, nr. II/2018, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, 2018, pp. 6-8, 22; idem, *Distincții onorifice conferite grănicerilor români în perioada 1916-1917*, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, 2019, pp. 6-7, 9; idem, *Trei decorații conferite unor grăniceri români*, în „Misiunea”. Revista Centrului de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu”, anul VI, nr. 1 (6), 2019, pp. 211-212; idem, *Decorații conferite clerului român (1916-1919) / Decorations awarded to the Romanian clergy (1916-1919)*, Edit. Moroșan, București, 2019, pp. 13; idem, *Decorații primite de jandarmii români (1916-1919) / Decorations received by the Romanian gendarmes (1916-1919)*, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, 2020, pp. 11-13; idem, *Decorații acordate grănicerilor români (1916-1920)*, Editura Ministerului Afacerilor Interne, București, 2022, pp. 6-7; Laurențiu-Ștefan Szemkovics, Augustin Mureșan, *Distincții onorifice conferite grănicerilor români în perioada 1918-1919 / Honorary distinctions awarded to Romanian frontier guards between 1918 and 1919*, Edit. Moroșan, București, 2018, pp. 7-8.

## O PAGINĂ NEAGRĂ DIN ISTORIA PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL: GENOCIDUL ARMENILOR

*Conferențiar universitar Dr. Constantin I. STAN*

La începutul secolului XX, atmosfera în Peninsula Balcanică era încordată datorită semnării, pe 5 octombrie 1908, de către împăratul Austro-Ungariei, Franz Joseph a decretului de anexare a Bosniei și Herțegovinei, provincii pe care le avea sub administrație prin Tratatul de Pace, semnat la Berlin, în 1878. Decizia a stârnit vii proteste la Belgrad, sârbii dorind înfăptuirea Serbiei Mari<sup>1</sup>. Regatul sârb pregătea un război împotriva dublei monarhii, mizând pe ajutorul militar și protecția Rusiei țariste. La București, miniștrii de Externe ai Austro-Ungariei, contele Alois Aehrenthal și Imperiului Rus, P. Izvolsky, s-au întâlnit, realizându-se un compromis. Astfel, rușii nu vor protesta vehement față de anexarea Bosniei și Herțegovinei, iar monarhia dualistă va accepta pătrunderea vaselor de război țariste prin strâmtoarele Bosfor și Dardanele<sup>2</sup>.

Șeful diplomației ruse a întreprins o călătorie în marile capitale europene. La Paris, a găsit o înțelegere nesperată, dar la Londra, Regele Eduard al VII-lea și ministrul său de Externe, Sir Edward Grey, deși criticau incidentul, nu au făcut propuneri concrete pentru rezolvarea problemei<sup>3</sup>. Puterile occidentale nu erau pregătite de război și considerau mai înțeleaptă o amânare a declanșării lui.

Tot în anul 1908, semnalăm izbucnirea revoluției „Junilor Turci”, la Resna, localitate situată lângă orașul Monastiri. Revolta a fost pornită de Talaat Bey, maiorul Enver Bey și evreul islamizat Djavit. Încercând să salveze situația, sultanul Abdul Hamid I-a adus în fruntea guvernului, după demisia Marelui Vizir. Farid Pașa a trebuit să demisioneze<sup>4</sup>. La 13 septembrie 1908, „Junii Turci” au organizat o lovitură de stat. Sultanul Abdul Hamid a abdicat în favoarea lui Mehmed Reshid (1909-1918). El a condus destinele Imperiului Otoman până în toamna anului 1918<sup>5</sup>.

Revoluția „Junilor Turci” a dat încredere minorităților din Imperiul Otoman - bulgari, greci, albanezi și armeni, deoarece programul lor avea un caracter democratic, destul de interesant. Ei se pronunțau în favoarea înlăturării absolutismului monarhic și introducerea monarhiei constituționale.

La 17 decembrie 1908, după o întrerupere de trei decenii, Istanbulul a găzduit iar ședințele Parlamentului<sup>6</sup>. Profitând de situație, Prințul Ferdinand de Saxa-Coburg a proclamat independența Bulgariei, luându-și titlul de țar. „Junii Turci” au recunoscut independența Regatului Bulgar, primind în schimb, o importantă sumă de bani<sup>7</sup>.

Și Albania a fost cuprinsă de frământări. Agitații au existat și în Grecia. Italia revendica de la Turcia, Tripolitania. Având consimțământul Franței, Regatul Italiei a trecut la anexarea acestei regiuni. Trupele sale au ocupat, pe 4 octombrie 1911, orașul Tripoli. În data de 5 noiembrie 1911, Regatul Italiei a anunțat oficial „anexarea Tripolitaniei și zona numită Cirenaica cu orașele Tripoli și Benghazi”<sup>8</sup>. Flota italiană a ocupat apoi, unele insule din răsăritul Mării Mediterane: Rhodos, Karpathos, Stampulus și Dodecanez-ul.

Marile puteri au acționat pentru aplanarea conflictului și au chemat părțile beligerante la masa tratatelor. După lungi și anevoioase pertractări, în octombrie 1912, la Lausanne, în Elveția, s-a semnat Tratatul de Pace prin care Italia obținea doar Tripolitania, Cirenaica și Dodecanez-ul<sup>9</sup>.

În același timp, Bulgaria, Serbia, Grecia și Muntenegru se pregăteau de război contra Imperiului Otoman, semnând o serie de acorduri bilaterale. Ele au creat astfel *Liga Balcanică*, cu acordul tacit al premierului francez Raymond Poincaré, care dorea prăbușirea și împărțirea Turciei<sup>10</sup>. O poziție asemănătoare întâlnim și în insulele britanice. Rusia, care milita pentru destrămarea și împărțirea Imperiului Otoman, a sprijinit și încurajat pregătirile militare împotriva Porții<sup>11</sup>.

Primul Război Balcanic s-a încheiat cu înfrângerea armatelor turcești pe toate fronturile de luptă, diviziile din Peninsula Balcanică sperau că vor obține întăriri din Siria și Palestina. Marina greacă, aflată în Marea Mediterană, nu a intervenit<sup>12</sup>. De menționat că împotriva trupelor otomane au acționat numeroși voluntari macedo-adrinopolitani estimați la 14.670 militari. Soldații armeni au constituit *Legiunea armenescă*, ce s-a alăturat armatei bulgare<sup>13</sup>.

Cel dintâi război din Balcani s-a încheiat cu înfrângerea Turciei. Pentru a evita extinderea conflictului, ministrul englez de Externe, E. Grey, a convocat la palatul londonez „Sant James”, negocieri de pace, la 16 decembrie 1912. Ele au avansat greu, cea mai spinoasă problemă fiind legată de disputele din Marea Egee. Nici Serbia nu era mulțumită de rezultatul tratatelor. Ea urmărea să ocupe unele teritorii aflate pe țărmurile Mării Adriatice, dar aici, a intrat în conflict cu Austro-Ungaria<sup>14</sup>.

România, deși nu a participat la război, a fost reprezentată la tratativele londoneze de Take Ionescu. El a purtat convorbiri cu delegatul Bulgariei, Stoian Danev, în problema Dobrogei, dar însă fără niciun rezultat.

Pe 30 mai 1913, la Londra, s-a semnat Tratatul de Pace, dar el nu a intrat în vigoare, întrucât operațiunile militare au reînceput, pentru că trupele bulgare ocupaseră întinse regiuni ale Macedoniei<sup>15</sup>.

Statele balcanice s-au coalizat împotriva Regatului Bulgar. Și România va participa la război contra țării vecine. Armata română, comandată de Prințul Moștenitor Ferdinand, a trecut Dunărea. Ea a avut de înfruntat, mai ales, epidemia de holeră. Bulgaria s-a văzut nevoită să ceară pace, pace care s-a semnat la București, pe 10 august 1913. România obținea Dobrogea de Sud (Cadrilaterul). Prevederile tratatului au creat nemulțumiri în ambele tabere. Bulgaria, Turcia se vor orienta spre Puterile Centrale<sup>16</sup>.

La 28 iunie/11 iulie 1914, întreaga lume a fost șocată de asasinarea în orașul Sarajevo, capitala Bosniei, a Arhiducelui Franz Ferdinand, moștenitorul coroanei Austro-Ungare și a soției sale Sophie, de un grup de naționaliști sârbi conduși de tânărul Gavrilo Princip<sup>17</sup>.

Evenimentul nu anunța declanșarea primei conflagrații mondiale, dar sub presiunea Germaniei, Austro-Ungaria a trimis un ultimatum Regatului Sârb. Belgradul l-a acceptat parțial. În consecință, autoritățile vieneze au declara război Serbiei. Rusia a încercat să limiteze conflictul, deoarece, potrivit atașatului militar al Marii Britanii la Sankt Petersburg, colonelul devenit ulterior general, Alfred Knox, doar artileria rusă fusese reorganizată și modernizată. Celelalte arme - infanteria, cavaleria, marina și aviația - se aflau în plin proces de refacere și restructurare<sup>18</sup>. Unitățile militare țariste au fost mobilizate. Entuziasmul populației s-a dovedit a fi impresionant. Milioane de ruși s-au îndreptat către centrele de recrutare. Căci, potrivit unui contemporan se „dorea apărarea Sfintei Rusii”<sup>19</sup>.

La 1 august 1914, Belgia a primit un ultimatum din partea celui de-Al Doilea Reich, iar trupele germane au intrat pe teritoriul său. Două zile mai târziu, pe 3 august, Germania a adresat Republicii Franceze declarația de război. Imediat, Marea Britanie a declarat război Imperiului German. Fiecare tabără dorea un război fulger, iar comandanții le-au spus soldaților că el se va încheia până la Crăciun. Pe frontul de Vest, armatele nemțești au înaintat vertiginos, dar ele au fost oprite de trupele franceze la Marna. Pe frontul din Galiția, războiul căpăta un caracter de uzură. De asemenea, după ce unitățile ruse au înaintat în Prusia Orientală, ofensiva lor a fost oprită de armatele prusace. Astfel, războiul fulger dorit de ambele tabere, nu a putut fi îndeplinit. Părțile beligerante căutau, în consecință, noi aliați. Tripla Alianță dorea să atragă Turcia. „Junii Turci” considerau că pan-islamismul eșuase pe plan politic și național în Imperiul Otoman, iar învățătura Coranului nu reușise să realizeze unificarea lumii musulmane<sup>20</sup>.

La 2 august 1914, Imperiile Otoman și German au încheiat un tratat de alianță. Documentul, semnat de baronul Von Wangenheim, ambasadorul Germaniei la Constantinopol și Marele Vizir Said Halim Pașa, stipula

în primul articol că „cele două părți contractante sunt de acord, să observe o neutralitate strictă în ceea ce privește actualul conflict între Austro-Ungaria și Serbia”. Dacă Rusia intervine cu măsuri militare active și prin urmare „ar trebui să creeze un *casus foederis* pentru Germania în raport cu Austro-Ungaria, acest *casus foederis* ar fi, de asemenea, existent pentru Turcia” (articolul 2). Cel de al treilea articol preciza „în caz de război, Germania își va lăsa misiunea militară la dispoziția Turciei”. Prin articolul patru, cel de-Al Doilea Reich „se obliga, dacă era necesar, să apere prin forța armelor teritoriul otoman, în cazul în care acesta ar urma să fie amenințat”. Tratatul rămânea în vigoare dacă nu era denunțat de nicio parte până la 31 decembrie 1918 (articolul 5). Documentul trebuia ratificat de împăratul Germaniei și Sultanul Turciei (articolul 7). El avea un caracter secret „și poate fi făcut public numai ca urmare a unui acord încheiat între cele două părți contractante”<sup>21</sup>.

În aceste condiții, apropierea Turciei de Germania a devenit tot mai intensă. Pe 1 octombrie 1914, Imperiul German a acordat Porții un împrumut de un milion de lire sterline, iar cinci zile mai târziu, băncile berlineze au oferit alte 200.000 de lire sterline. Aceste două credite au fost un veritabil „balon de oxigen” pentru finanțele Imperiului Otoman<sup>22</sup>.

Autoritățile turce au căutat, pe diferite căi, să atragă de partea lor pe liderii Partidului Armenilor „Dașnak” din Parlamentul Otoman. La Congresul armenilor desfășurat în orașul Erzurum, între 2-14 august 1914, o delegație a „Junilor Turci”, având în frunte pe Behaeddin Șakira participat la dezbateri, propunând participanților organizarea unei revolte a conaționalilor lor din întreaga Rusie. În schimb, guvernării otomani au promis garantarea organizării unui stat armean autonom, care să cuprindă și teritoriile armenesti din Imperiul Rus<sup>23</sup>. Conducătorii formațiunii „Dașnak” au declinat însă oferta, dar au asigurat guvernării din Constantinopol că vor dovedi deplină loialitate față de Turcia, dacă aceasta va fi angrenată în războiul abia început. De remarcat este și faptul că Rusia a făcut o ofertă similară comunității armenice trăitoare pe teritoriul ei. Nici frunțașii acesteia nu au acceptat propunerile rusești<sup>24</sup>.

Lucrurile se precipită, intrarea Turciei de partea Triplei Alianțe nu mai putea fi amânată. Cunoscutele nave de război nemțești „Goeben” și „Breslau” au trecut sub pavilion turcesc, iar pe 20 octombrie 1914, au pătruns în Marea Neagră și au bombardat porturile rusești Odessa, Feodosia, Sevastopol și Novorossiisk. În amintitele condiții, la 2 noiembrie 1914, Rusia a declarat război Turciei. Același lucru l-au făcut pe 5 noiembrie 1914, Anglia și Franța. Încercătoare în sprijinul Germaniei, care trimisese de multă vreme o misiune militară condusă de generalul Otto Liman von Sanders, armata turcă a început, în primele zile ale lunii decembrie 1914, o primă ofensivă, la Sarikamiș, împotriva trupelor ruse. Bătălia, purtată până în 10 martie 1915, s-a soldat cu o grea înfrângere pentru forțele militare turcești<sup>25</sup>.

Eșecul usturător suferit de armata otomană la Sarikamiș, a creat îngrijorare la Constantinopol. Autoritățile turce se temeau că trupele ruse vor avansa spre capitală. Țapi ispășitori pentru înfrângere au fost găsiți armenii, acuzați că au trecut de partea adversarului. Decizia privind lichidarea definitivă a comunității armenice a fost luată în februarie 1915. În data de 15 februarie, Talaat Pașa, Behaeddin Șakir și dr. Nazim au semnat un astfel de proiect. Documentul avea în vedere deportarea în masă a populației armenice, ea urmând să ajungă pe teritoriul Imperiului Otoman, la Mossul și Bagdad (articolul 1). Articolul 2 preciza că se vor confisca toate armele găsite asupra armenilor. Deportarea se va realiza prin toate mijloacele avute la dispoziție (articolul 3). Se avea în vedere suprimarea fizică a intelectualilor, deoarece aceștia aveau în vedere o influență majoră în comunitățile lor (articolul 4). Articolul următor, cinci, preciza „vor fi protejate fetele în vederea musulmanizării lor”. Cei care se sustrăgeau deportării, fugind ori ascunzându-se, trebuiau urmăriți și prinși. Apoi erau „lichidați cu întreaga familie” (articolul 6). Funcționarii publici armeni, potrivit articolului 7 trebuiau a fi expulzați „sub pretextul spionajului”. Militarii de naționalitate armeană din unitățile armatei otomane vor fi mai întâi dezarmați „iar apoi suprimați în totalitate” (articolul 8). Acțiunile represive vor începe în același timp, elementul surpriză fiind pe primul plan, întrucât era necesar „să nu se dea timp oamenilor pentru apărare” (articolul 9). Întreaga operațiune avea deci un caracter strict-secret. Amănunte privind desfășurarea acțiunilor „li se vor prezenta numai celor inițiați”<sup>26</sup>. Totul fusese pus la punct în cele mai mici amănunte. Întregul proces de purificare etnică prin exterminare trebuia aplicat metodic și în cel mai scurt timp. Militarii și jandarmii turci, care nu îndeplineau ordinele date de superiori, urmau a fi trimiși în fața Curților Marțiale. Soldații armeni din armata otomană, conform ordinului Ministrului de Război, Enver Pașa, din februarie 1915, trebuiau dezarmați și trecuți în batalioanele de lucru<sup>27</sup>. Acțiunea nu avea un caracter întâmplător, ci era legată de momentul debarcării trupelor anglo-franceze în Peninsula Gallipoli. Spațiul aerian al regiunii a fost survolat, pe 17 februarie 1915, de un avion britanic pentru culegerea unor informații utile din zonă. Două zile mai târziu, pe baza datelor obținute forțele militare engleze au atacat strâmtoarea Dardanele. Ele urmăreau să contracareze acțiunile organizate de trupele otomane care, în primele zile ale lunii februarie 1915, au declanșat un puternic atac în zona Canalului de Suez, ocupând unele teritorii. Oștile turcești nu s-au putut menține multă vreme acolo, deși germanii le-au cerut acest lucru. La începutul anului 1915, nemții trecuseră deja la așa numita „Strategie a epuizării”<sup>28</sup>. Pușcașii marini britanici au debarcat, iar cu ajutorul tunurilor situate pe navele lor de război, au neutralizat și apoi distrus bateriile de artilerie aflate pe coasta de Nord-Est a Asiei, la Kumkala, dar și cele dispuse în capătul sudic al Peninsulei

Gallipoli, la Sedd-el Bahr. Aceste succese rapide au sporit optimismul militarilor aliați. Comandanții lor preconizau ca întreaga operațiune să dureze între trei și patru săptămâni, încheindu-se cu o strălucită victorie<sup>29</sup>. Realitatea existentă pe teren va fi însă cu totul alta.

Tunurile otomane au fost bine amplasate, camuflajul fiind excelent. Ele răspundeau prompt atacurilor repetate ale trupelor anglo-franceze. Dornic să curețe repede strâmtoarele Bosfor și Dardanele, scoțând Turcia din război, Winston Churchill a solicitat amiralului Sackville Cardan să sporească numărul cuirasatelor și distrugătoarelor din regiune și să aducă un portavion<sup>30</sup>.

Turcia trebuia să primească lovitura de grație în scurt timp. Termenul acordat, de 15 zile, pentru ca trupele anglo-franceze să ajungă la Constantinopol, nu a putut fi respectat de S. Cardan. De aceea, primul Lord al Amiralității l-a înlocuit cu amiralul John de Rosek<sup>31</sup>.

În rândurile forțelor aliate, numărând 60.000 militari, încrederea în victorie era foarte mare, deoarece ele se confruntau cu 20.000 militari turci și 40.000 de militari arabi. Efectivele anglo-franceze au sporit însă vertiginos. Prima confruntare a avut loc pe 5 mai 1915, la Carak-Kalia și s-a încheiat cu înfrângerea trupelor aliate. Francezii au pierdut 22.000 de combatanți (morți, răniți și dispăruți), iar englezii au lăsat pe câmpul de luptă 47.000 ostași<sup>32</sup>. Din acest motiv, Londra a găzduit sediul unui organism nou creat, *Comitetul pentru Dardanele*. El a decis expedierea în Peninsula Gallipoli a încă 70.000 de soldați și ofițeri. Cu toate acestea, situația nu s-a schimbat în favoarea aliaților, căci pe data de 9 august 1915, la Sanuc Boir, ei au suferit o rușinoasă înfrângere<sup>33</sup>. Acest dezastru s-a datorat nu numai eroismului și spiritului de sacrificiu al trupelor germano-turce comandate cu pricepere de generalul neamț Otto Liman von Sanders, dar și faptului că anglo-francezii au subestimat adversarul, apreciind că vor obține o victorie facilă. Primul Lord al Amiralității, Winston Churchill a plătit politic pentru eșecul usturător din Peninsula Gallipoli. El și-a prezentat imediat demisia, dar a încercat să realizeze o lovitură de imagine, deoarece a mers pe câmpul de luptă occidental în fruntea unui batalion de grenadier. Unitatea sa era cantonată în apropierea localității Merville, la Sud-Est de Almientieres<sup>34</sup>.

Rămășițele armatelor anglo-franceze din Gallipoli s-au retras, ajungând la Salonic. Ele vor forma aici un grup militar sub comanda generalului Maurice Sarrail din Hexagon.

Propaganda otomană s-a folosit de succesele forțelor sale din Peninsula Gallipoli, care au avut ca șef de stat-major pe colonelul Mustafa Kemal. Ea a făcut legătura între Anglia, Franța Rusia și comunitatea armeană. Încă din 25 aprilie 1915, când bătălia de la Gallipoli se afla la început, turcii au operat primele arestări în rândurile armenilor<sup>35</sup>. Aceștia din urmă, trăitori în Imperiul Rus, erau considerați de autoritățile otomane drept trădători și trebuiau repede înlăturați. Operațiunea, chipurile, se

dovedea a fi benefică „pentru bunăstarea și conservarea ei”. La Trabzon, unde trăiau mulți armeni, guvernanta otomani au tipărit și răspândit un afiș, având un conținut „incendiar”, căci susținea printre altele: „Concetățenii noștri armeni, care formează unul din elementele rasiale din Imperiul Otoman, pentru că au adoptat de mulți ani o politică de instigare a străinilor, numeroase idei perfide de natură să tulbure ordinea publică, pentru că au provocat conflicte sângeroase (...), că pe lângă acestea au îndrăznit să se alătore dușmanului ființei lor (Rusia - n.n.) precum și vrăjmașilor actualmente în război, cu imperiul nostru, guvernul se vede obligat să ia măsuri extraordinare și să facă sacrificii, atât pentru menținerea ordinii și securității țării, cât și pentru bunăstarea și conservarea comunității armenie”. Documentul arăta că doar în perioada războiului, armenii „vor trebui trimiși în locuri pregătite în acest scop în vilaiete”. Ei aveau obligația să respecte cât mai exact ordinele următoarele:

„1) Toți armenii, cu excepția bolnavilor, vor fi obligați să plece într-un interval de 5 zile de la data prezentei declarații, din sate sau cartiere, sub escorta jandarmilor.

2) Deși li se permite să ia cu ei pentru călătorie, dacă doresc, obiecte transportabile, care le aparțin, le este interzis să își vândă proprietățile și celelalte bunuri, ori să își încredințeze bunurile altor persoane, căci exilul lor nu este decât temporar”<sup>36</sup>.

În realitate, deportarea nu va fi de scurtă durată, ci una îndelungată. Pe parcursul drumului lung, istovitor, plin de pericole nu existau surse de aprovizionare cu hrană, medicamente, apă, haine etc. Punctul terminus al călătoriei forțate era teritoriul arid al Mesopotamiei. Zona de operații cuprindea trei vilaiete: Van, Bitlis și Erzurum.

Bărbații erau separați de soții și copiii. După unele surse, 1.378.000 persoane de etnie armeană, indiferent de vârstă sau sex au luat drumul pribegiei, fiind obligate să se îndrepte către regiuni foarte puțin prielnice<sup>37</sup>. Ei și-au strâns în grabă doar o mică parte din averea agonisită cu trudă de mai multe generații. Autoritățile turce au confiscat la scurt timp după deportarea armenilor, numeroase bunuri, inclusiv lăcașe de cult, 83 sedii episcopale, 1.860 seminarii teologice, 1.438 școli primare și gimnaziale. S-au distrus apoi 43 orfelinate, iar copiii aruncați pe străzi, fără milă. Pagubele totale suferite de comunitatea armeană din Turcia s-au ridicat, la aproximativ, 75 milioane de franci francezi, sumă considerabilă pentru vremea aceea<sup>38</sup>.

În orașul Merizifon (Mersovan), din nordul Anatoliei, locuiau, în 1915, 5.000 de armeni. Aici funcționa renumitul *Colegiu Anatolian*, administrat de misionarii creștini americani. Conducătorul așezământului a plecat în exil și a întemeiat o școală la Cairo. Clădirea impozantă există și astăzi. Ea a fost rechiziționată de armată prin 1924 și folosită multă vreme drept cazarmă. Abia la începutul anului școlar 2010/2011 a revenit la vechea ei menire. Clădirea găzduiește actualmente

o instituție de învățământ public și are în față bustul „părintelui” Turciei moderne Mustafa Kemal Atatürk. Orașul nu mai are însă nicio familie de armeni<sup>39</sup>.

Supraviețuitorii genocidului nu au primit despăgubirile cuvenite, ci dimpotrivă au fost împiedicați sistematic, să revină la casele și pământurile lor. Așa s-a întâmplat în regiunea Dersim, unde conform unor surse, sate întregi erau locuite de armeni. Aici existau, înaintea genocidului, 157 biserici armenesti ortodoxe. Multe lăcașuri de cult precum cele din Ergen, Halvory și Mazgirt, altădată impunătoare, au devenit ruine. În anii 80, ele au ajuns practic moschei<sup>40</sup>. Mobilul acestor atrocități era faptul că armenii alcătuiau comunități unite, prospere, înfloritoare, care își conservau cu grijă tradițiile și obiceiurile strămoșești. Ei scădeau, în diferite regiuni, ponderea populației autohtone. Fiind oameni harnici, pricepuți întreprinzători, armenii constituiau pentru turci un important concurent.

Pe 25 aprilie 1915, 400 de intelectuali armeni din Constantinopol - medici, profesori, avocați, ziariști, clerici, bancheri -, care se bucurau de prestigiu și respect în comunitățile lor, au fost reținuți de organele polițienești. Scopul era acela de a decapita organizațiile profesionale și culturale ale armenilor. Totodată, eventualele mișcări de protest erau mai ușor de înăbușit. Ei au fost trimiși în surghiun, dar mai înainte de a ajunge la destinație, 370 dintre ei au murit ca urmare a condițiilor inumane de transport, ori au căzut victime paznicilor intoleranți<sup>41</sup>. Cei 30 de supraviețuitori norocoși, nu mai reprezentau un pericol pentru securitatea statului otoman, întrucât erau înspăimântați, dezorientați și în afara comunităților din care făcuseră parte.

Ororile au continuat și pe parcursul lunilor următoare. La 28 iunie 1915, spre exemplu, 20 de tineri armeni trăitori în Istanbul, considerați periculoși pentru siguranța capitalei imperiului, deoarece erau susținători ai drepturilor civile și politice ale populației armenie, au fost spânzurați, după o judecată sumară, pentru a constitui un exemplu pentru conaționali lor. Trupurile acestor martiri au putut fi văzute în celebra piață „Sultan Baiazid” din Constantinopol<sup>42</sup>.

Cea mai populată regiune cu armeni a Imperiului Otoman era Sivas. Aici trăiau după unele surse circa 100.000 de persoane. Ele locuiau în 240 comune, sate și orașe. De-a lungul timpului, comunitățile armenesti locale au ridicat 198 de biserici și mănăstiri. Armenii se ocupau, mai ales cu meșteșugurile, comerțul, creșterea animalelor sau arendarea. Cel mai important centru urban se numea Sivas. Aici funcționau școli primare și gimnaziale, un liceu și un spital finanțat de localnici. Instituțiile de învățământ din regiune erau frecventate de aproximativ 25.000 de copii<sup>43</sup>.

Mărturiile supraviețuitorilor genocidului împotriva armenilor sunt zguduitoare în tragismul lor. Unul dintre ei, arhitectul Edward I. Cuihaci, stabilit la Ottawa (Canada), în 1957, pretinde, în relatarea sa, că propriul tată lucra la căile ferate turce, fapt care i-a permis în

urma unor dese intervenții și multe peripeții să poate evacua întreaga lui familie din Ankara la Istanbul prin localitatea Konya<sup>44</sup>.

La rândul ei, Lariorpi Inizian înfățișează peste ani modul în care a perceput deportarea propriei familii după cum urmează: „aveam cam 10 ani când s-a produs nenorocirea. Bărbații au fost chemați să servească în armata turcă, dar cu ei s-a petrecut cu totul altceva. Noi femeile și copiii ne-am început calvarul, fiind obligați să ne părăsim casa și locurile natale și să luăm drumul pribegiei spre inima Anatoliei. Bătrânii și copiii au fost strânși în biserica satului care, după ce a fost jefuită, i s-a dat foc. În acest surghiun alături de mine erau și surorile mele: Hrusime și Vehanus, ultima murind de tifos exantematic, doi ani mai târziu. Toți ai mei purtau numele de Cealikian. Cu căruțele, apoi cu trenurile de marfă ne-am îndreptat spre Eskisehir, în direcția Konya, ajungând la Basgur, de unde mai departe spre «satul lui Hoge» (Chiugi). Aici am rămas aproape un an<sup>45</sup>.

Un alt martor direct al tragediei armene, Vartuhi Glorighian, înfățișează, după câteva decenii, momentele dramatice prin care a trecut în perioada copilăriei sale, astfel: „În 1915, primăvara, încep deportările. Tata era brutal și pentru că avea brutărie, la început am fost amânați de la deportare. Era nevoie de pâine. După câteva luni, casa de vizavi, a fost transformată în sediul Jandarmeriei. Eu aveam trei ani, iar sora mea câteva luni. Caravana a pornit spre Harnan. Am aflat că trebuie duși la Der-ez-Zor. Mătușa mea a hotărât că trebuie să fugim din tabără. Am fost prinși cu toții în drum spre Alep. Mama lucra într-un atelier, torcea lână. Mătușa era paznic. Tata s-a angajat la o campanie militară, de unde la două săptămâni aducea pâine<sup>46</sup>.

La rândul lui, Nagan Maganian își amintește după cinci decenii între altele: „în acele zile fierbinți, pe primul rând a fost deportarea celor din orașul meu natal Zeitun. Populația a fost dusă în locurile aride ale Mesopotamiei, cale lungă, fără întoarcere, de mers pe jos, nemâncăți, însetați, arși de soare, dezbrăcați, ruși, biciuiți, maltratați<sup>47</sup>.

Arșad, fiul unui fierar din localitatea Baybayburt își amintește după aproape șase decenii, despre tratamentul inuman îndurat, astfel: „soldații ne biciuiesc orbește. Ne duc spre izvoarele Eufratului. Acolo îi leagă pe bunicul și unchiul meu unul de altul. Fac din ei un singur balot. Multe femei îi urmează, se aruncă în apă cu copiii în brațe, ca să nu fie violate de turci. Apa e plină de leșuri<sup>48</sup>.

O fată de armeni Eghsabet, descrie deplasarea ei și a miilor de conaționali, spre necunoscut, astfel: „Amaș, sora mea mai mare deja nu mai poate să umble, zice (...) nu vă opriți. Lăsați-mă să mor aici. Nu pot să merg mai departe. Soldații călare ne biciuiesc cu Kurbae, cu curele lungi. Amaș rămâne acolo. Prăbușită la pământ, între munții noștri. Sora mea scumpă!<sup>49</sup>.

Avedis, unul dintre puținii supraviețuitori ai genocidului suferit de armeni, pe Muntele Moise, din Anatolia, relatează în memoriile sale, scrise la vârsta

senectuții, că se afla în localitatea Vakit, când, la începutul lunii iulie 1915, copil fiind, s-a primit de la autorități ordinul de deportare: „Am strâns câteva lucruri în grabă și am suit pe munte pentru a ne putea hrăni, încălzi și pentru a fi ușor de reperat de navele Antantei, armenii tăiau cu topoarele copacii. Apoi, două vase de război britanice au venit să-i caute. Locuitorii din Vakit au urcat pe aceste nave și așa s-a făcut ca familia noastră a plecat spre Egipt până la Port Said. Am petrecut câțiva ani în tabăra de refugiați, până când am împlinit cinci ani<sup>50</sup>.

O situație foarte tristă au avut de întâmpinat fetele din orfelinat, care au fost încredințate unor familii musulmane și obligate să treacă la religia islamică. Așa s-a întâmplat, de pildă, în orașul Trapezunt, potrivit mărturiilor vremii. Un membru notabil al Comitetului Unității și Progresului, „ținea închise într-o casă din centrul localității una dintre cele mai frumoase fete pentru uzul său sau al prietenilor săi<sup>51</sup>. Deci, unii frunțași politici provinciali, aparținând „Junilor Turci”, și-au întemeiat veritabile haremuri clandestine, populate, în mod ilegal, cu tinere armene.

Nenumărate orașe și sate armenesti erau golite de populația armenescă. O fetiță de doisprezece ani din orașul Amasia, precizează peste ani că a rămas singură, deoarece soldații „au aprins un foc mare în piața din orașul meu și au aruncat pe toți în flăcări. Cât m-a ținut mama de mână am stat acolo. Nemișcată, ca de piatră. Apoi au luat-o și pe ea. Am văzut-o în mijlocul flăcărilor și am fugit către casă, dar m-au prins și m-au obligat să merg. Am văzut iadul și diavolii în carne și oase<sup>52</sup>.

Peste 5.000 de armeni din localitatea Zeitoun au luat drumul exilului forțat. Deportajii au opus rezistență, căci pe 9 martie 1915, 25 de dezertori armeni au reușit să organizeze o ambuscadă. În timpul schimbului de focuri au fost uciși câțiva ofițeri turci, aparținând batalionului de infanterie dislocat în oraș. După numele uneia dintre victime, Suleymane, localitatea își va schimba denumirea<sup>53</sup>. În alte părți, precum comuna Dersino, ostașii otomani au utilizat la ordinul superiorilor gazele de luptă, în grotel, unde se ascundeau armenii înspăimântați. Convenția internațională semnată la Geneva, în anul 1904, interzicea folosirea lor, în cadrul operațiunilor militare.

La mijlocul lunii aprilie 1915, în regiunea Van, unde trăia o puternică comunitate armenescă cifrată la 130.000 persoane, au început deportările. Datorită acestui fapt, în orașul Van și satele înconjurătoare populate de circa 3.000 de suflete, au început frământările. Noul guvernator al provinciei, Cevdet Bey Blebezi, comandatul lui Enver Pașa, a luat măsuri severe imediate. Din ordinul lui 4.000 de armeni din district trebuiau înrolați de urgență în batalioanele de muncă ale armatei otomane<sup>54</sup>. În orașul Van s-au refugiat, aproximativ, 10.000 de oameni din localitățile învecinate, sperând astfel că vor scăpa de deportare încadrându-se în batalioanele de muncă. Jandarmii și militarii otomani

s-au ciocnit cu armenii răsculați. Trupele turcești au folosit, conform ordinelor superiorilor chiar baterii de artilerie. Răzvrățiții dovediseră un curaj, practic chiar ieșit din comun, au atacat cartierul musulman al orașului, incendiindu-l în cea mai mare parte<sup>55</sup>. În ajutorul răsculaților au venit trupele ruse, care au înaintat prin pasul Topariz.

La 20 mai 1915, forțele țariste comandate de generalul Nikolai Nikolaevici Iudenici, au pătruns în orașul Van. Aici, militarii ruși au instituit *Gubernul armean al provinciei Van*<sup>56</sup>.

Agentul consular italian din orașul Van, G. Sbornane, raporta ambasadorului italian de la Petrograd, în data de 31 mai 1915, că pe 1 aprilie în același an „cartierele armenesti sunt brusc înconjurate de trupe și tunuri (...). soldații ies din toate cazărmile și trag asupra populației, iar bombardamentul începe”. Militarii turci, potrivit aceluiași martor ocular, aveau la dispoziție 12 tunuri și cantități imense de muniție, dețineau 6.000 de soldați turci, kurzi, circadieni”. Deși rezistau eroic, armenii și-au dat seama că aveau nevoie urgent de ajutor străin.

Acest ajutor a venit din partea trupelor ruse. Voluntarii armeni au sosit primii. Ei au fost primiți cu ovații și urale de populație. Au urmat apoi, unitățile militare țariste regulate, care s-au succedat fără întrerupere. Noile autorități au încredințat armenilor formarea unui guvern civil provizoriu. Aron [Mamukian- n.n.] a fost numit Governor General. Trebuie să spunem, că potrivit unui contemporan, el a fost sufletul apărării armenilor<sup>57</sup>.

În iulie 1915, armatele otomane conduse de Abdul Kerim au declanșat o puternică contraofensivă reușind să reocupe orașul Van. Trupele ruse au fost nevoite să se retragă, iar împreună cu ele au părăsit meleagurile natale de teama represaliilor un număr de 200.000 armeni. Ei s-au îndreptat către orașul Erevan, dar deplasarea lor s-a făcut cu mare dificultate. Peste 50.000 dintre ei au murit datorită bolilor și atacurilor repetate ale kurzilor<sup>58</sup>.

Revolte armenesti au avut loc și în alte regiuni ale Imperiului Otoman. Încă din data de 10 mai 1915, populația armenescă din localitatea Yanear au alungat pe militarii, polițiștii și jandarmii turci din orașul devenit liber<sup>59</sup>.

Zona muntoasă anatoliană, care asigura o apărare naturală eficientă, a fost martora a numeroase mișcări ale armenilor. Pe Muntele Moise, spre exemplu a izbucnit, la 31 iulie 1915, o puternică răzcoală. În zilele de 12-13 septembrie 1915, cei 4.092 supraviețuitori, între care 8 răniți, au rămas fără hrană și muniție. Ei au fost salvați datorită intervenției la timp a navelor aparținând celei de-a treia escadrile a Flotei de Război franceze din Marea Mediterană condusă de amiralul Gabriel Derreux<sup>60</sup>. Marinarii din Hexagon au observat la timp focurile și semnalele făcute de miile de răzvrățiți aflați într-o situație dramatică. În fapt, navele militare aliate controlau nu doar Marea Mediterană, ci și Marea Neagră. Flota otomană fusese anulată, deoarece în septembrie 1915, navele anglo-franceze au scufundat,

potrivit unor surse, 57 vapoare comerciale cu aburi și 30 cu pânză. Ca urmare a acestor acțiuni de amploare, Turcia nu mai avea decât 5 vase, care transportau ulei din Asia Mică către Constantinopol, atât de necesară industriei siderurgice<sup>61</sup>.

Armenii salvați de corăbiile franceze erau debarcați în portul Marsilia, care, potrivit lui Patrick Cheguelinau constituit „Mica Armenie”, și-au ridicat case, biserici și școli. Ei au găsit astfel, un refugiu propice după gravele traume provocate de genocid. Zona a înflorit, întrucât armenii foarte întreprinzători și ingenioși au înființat magazine, brutării, cafenele, cizmării, restaurante, așezăminte culturale și multe altele<sup>62</sup>.

Dicras, un copil armean orfan de tată din Ankara, a ajuns, după moartea ambilor părinți, într-un orfelinat din orașul Erzurum. El a avut șansa de a fi adus de un călugăr francez de origine armeană cu un grup de 61 copii la Constantinopol și de aici cu un vas aliat, în Italia, la Veneția, în San Marco. În orașul laguna-mărturisește el - „călugării armeni ne predau materii: engleza, franceza, matematica, algebra, sunete. Nu-mi plăcea școala, dar am învățat să scriem armeană și am învățat și alte limbi”<sup>63</sup>.

Au existat, din fericire, nu numai guvernatori de provincii otomane, este adevărat puțini la număr, care au încercat pe diverse căi să limiteze dimensiunile dezastrului. Mehmet Celal Bey conducea provincia Alep, unde soseau zilnic numeroase convoaie de armeni flămânzi, plini de zdrențe și paraziți, bolnavi sau epuizați. Moralul lor era, în consecință, foarte scăzut. El a încercat, pe cât posibil, să reducă numărul celor care trebuiau să continue drumul fără întoarcere. Pentru atitudinea lui tolerantă, umană, autoritățile guvernamentale din Constantinopol, l-au mutat disciplinar pe Mehmet Celal Bey ca guvernator al provinciei Konya, acesta luându-și postul în primire pe 18 iunie 1915. El a continuat însă atitudinea sa riscantă, dar curajoasă de protejare a populației armenesti<sup>64</sup>.

Autoritățile centrale erau foarte intransigente cu șefii locali, imprimându-le hotărâre și lipsă de omenie. Unul dintre ei, Sahlzeci Mutasarilul din Deirez-Zor, încerca să imprime o anumită atitudine celor aflați în subordinea sa. El îi avertiza că „va veni o zi, când se vor ridica, îi vor descoperi pe cei vinovați de masacre împotriva armenilor”. Sahlzeci, lipsit complet de omenie, cerea imperativ ajutoarelor sale, să nu „elibereze sau să scape un armean. Ce nevoie aveți de mită? Dacă vreți bani, uciideți-i întâi și apoi veți avea toți banii și toate bunurile lor! Nimeni nu trebuie să scape, căci poate deveni martor. Odiosul criminal se teme totuși că „în cazul în care unul dintre acești fii de câine, dacă-i băiețel, rămâne în viață, se va răzbuna într-o zi”<sup>65</sup>. Deci, toate urmele trebuiau șterse, prin exterminarea completă a armenilor.

Acțiunile de deportare ale armenilor au continuat și pe parcursul anului 1916. În felul acesta, populația armeană din regiunile Van, Mas, Samsen, Bitlis,

Erzincan, Kharpeth, Sivas, Ankara, Diyarbakir și Mersovan a fost eliminată, în cea mai mare parte<sup>66</sup>. Totul a devenit politică de stat.

Deși se găseau în plin război, puterile Antantei nu acționau destul de rapid, deoarece în data de 24 aprilie 1915, cei trei miniștri plenipotențari ai Franței, Marii Britanii și Rusiei din Constantinopol, au înaintat de îndată o virulentă telegramă de protest guvernului turc, în care precizau următoarele: „față de noile victime ale Imperiului Otoman, împotriva comunității și a civilizației armene, cabinetele aliate comunică în mod public Sublimei Porți că socotesc persoane răspunzătoare membrii guvernului otoman ca și agenții care s-au găsit implicați în aceste masacre”. Semnatarii documentului consideră amintitele atrocități împotriva armenilor drept o veritabilă „crimă împotriva umanității” și au promis că vor reține pe membrii cabinetului turc „și pe cei implicați în aceste masacre”.

Miniștrii plenipotențari ai Antantei comparau crimele otomane cu cele săvârșite de germani la Liège, în august 1914, arătând că „turcii sunt demni aliați ai masacraților din Belgia și procedeele nemților față de nefericiții locuitori din regiunea Liège sunt de același tip cu cele săvârșite de musulmani față de armeni<sup>67</sup>”. După opinia noastră, barbariile comise împotriva armenilor au avut o intensitate și o durată mult mai mare. Apoi, atitudinea aliaților nu a fost aceeași. Odată cu încheierea războiului mondial, în Belgia s-au derulat numeroase procese, unde au fost judecați și condamnați autorii abuzurilor, crimelor, jafurilor și fărâdelegilor comise. În cazul genocidului săvârșit contra armenilor nu s-a întâmplat același lucru, cei năpăstuiți nu numai că nu au beneficiat de convenitele despăgubiri, dar au fost chiar alungați când s-au reîntors la casele lor. Astfel, în provincia Adana, conform mărturiilor vremii, statul otoman a confiscat 696 proprietăți, care nu au revenit în posesia vechilor și legitimirilor stăpânitori. Republica turcă nu a retrocedat nici până astăzi fabricile, uzinele, terenurile, fermele agricole, depozitele etc., care au aparținut, înainte de 1915, armenilor.

În anul 1925, „proaspătul” președinte, părintele Turciei moderne, Mustafa Kemal Atatürk, trecând prin provincia Adana, ar fi declarat miilor de simpatizanți care îl aclamau că: „armenii nu au nici cel mai mic drept asupra acestui pământ roditor, țara ne aparține nouă turcilor (...). Această țară este din punct de vedere istoric turcă și așa va rămâne în prezent și pentru întotdeauna în viitor (...). Aceste pământuri fertile reprezintă esența profundă, fundamentală a Turciei<sup>68</sup>”.

În fond, genocidul armenilor și-a atins scopul pentru organizatori. Aceștia, în frunte cu Enver Pașa pretind în declarațiile lor că „nu a exista un plan de exterminare a armenilor, ci mai degrabă ei au fost evacuați din zona de război”. El susține că nu este vorba de 1,3 milioane de victime, „ci doar 300.000 persoane ucise de către kurzi”. Enver Pașa și colaboratorii lui afirmă că peste două milioane de turci au murit pe parcursul

Primului Război Mondial, unii fiind uciși de unitățile militare armene<sup>69</sup>. Armenii au devenit astfel trădători de patrie, spioni servind astfel ca țapi ispășitori. Mulți turci s-au îmbogățit rapid pe seama lor, primind de la stat, cu prețuri derizorii, numeroase terenuri fertile ale comunității armenesti. Un exemplu concludent este a lui Haci Omer, care s-a specializat în cultura bunului bumbacului, produs tot mai căutat pe piața europeană, în anii interbelici. H. Omer venise la Adana din provincia Kayseri prin 1923. Deși abia știa să scrie și să citească, el a dobândit împreună cu asociatul său Salin Bosvak (născut în Bosnia, în 1865) o avere considerabilă. Cei doi întreprinzători s-au folosit cu succes de diverse relații, creând într-o perioadă relativ scurtă un adevărat „imperiu” industrial și financiar. Urmașii lor au întărit și dezvoltat acest trust, căci în anul 1931, el număra peste 57.000 de angajați<sup>70</sup>.

La 28 mai 1918, Consiliul Național Armeana a proclamat independența Republicii Armenia, având capitala în orașul Erevan. Noul stat se confrunta însă și cu grave probleme generate de prezența pe teritoriul a sute de mii de refugiați sosiți din Armenia turcească. Aceștia absorbeau aproape în totalitate resursele financiare ale tinerei republici<sup>71</sup>. Refugiații armeni erau, de fapt supraviețuitorii genocidului din perioada 1915-1916. Deplasarea lor către meleagurile natale s-a făcut cu multă dificultate, întrucât trupele otomane au ocupat teritoriile demilitarizate ruse, unde locuiau mulți dintre ei. Potrivit unor surse, turcii au ucis numai în data de 15 martie 1918, în provincia Batumi, 7.000 de civili armeni. Peste aproape o lună, pe 19 aprilie, alte câteva mii de refugiați au plătit cu viața în localitatea Alexandriopolis<sup>72</sup>.

La revenirea lor în orașele și satele natale, armenii au găsit un adevărat dezastru, casele lor erau devastate, distruse ori avariate de turci. O astfel de situație catastrofală s-a petrecut potrivit mărturiilor vremii în localitatea Kaderic, unde se afla o numeroasă populație armeană<sup>73</sup>.

Republica Armeană apărută pe harta Europei avea suprafața foarte redusă, de doar 10.000 km. Întinse și bogate regiuni cu populație armenescă, în număr apreciabil precum Erevan, Surur, Darlagia, Sarmalle ș.a., au rămas în granițele Imperiului Otoman, care își trăia în vremea aceea ultimele clipe. Trupele care au alcătuit Legiunea Armeană urmau să fie dezarmate<sup>74</sup>.

Față de noul genocid la care era supus poporul armean, Papa Benedict al XV-lea a reacționat vehement și imediat. La 17 februarie 1918, Suveranul Pontif a expedit o scrisoare cifrată Nunciului Apostolic acreditat la Berlin, cardinalul Pacelli cerându-i să intervină de urgență pe lângă autoritățile germane în favoarea populației armenesti persecutată iarăși.

Cardinalul Pacelli a transmis la timp cancelarului Germaniei un mesaj, unde preciza între altele: „Eminența sa, domnul cardinal Secretar de Stat mi-a sugerat să depun diligențe pe lângă înaltul guvern al

Reichului, la acesta din așa-zisa propria inițiativă fără a lăsa impresia că a fost încurajat de Sfântul Scaun, să intervină în mod discret pentru ca populația creștină să nu fie silită să îndure un tratament aspru din partea din partea kurzilor, în teritoriul de graniță al Persiei<sup>75</sup>.

Papa Benedict al XV-lea a intervenit personal pe lângă Sultanul Mehmed al V-lea Reshid, expediindu-i o scrisoare de protest. Autorul mesajului atrăgea atenția suveranului turc că: „Acum, când Imperiul Otoman se extinde mult spre Nord, ocupând vaste teritorii, fie ca sârmanii armeni să aibă parte de îndurarea și compasiunea Maiestății voastre în calitate de Conducător. Sperăm, ca Maiestatea Voastră să-și îndrepte atenția asupra cererii noastre și cu siguranță, grația înălțatului simț justițiar veți dovedi harul și bunătatea de a lua cele mai potrivite măsuri în favoarea acestor nefericiți atât de puternic afectați de război<sup>76</sup>. Totuși, autoritățile otomane nu au întreprins nimic pentru a pune capăt fărâdelegilor. Dimpotrivă, guvernul turc nu a recunoscut genocidul contra armenilor considerând dislocarea lor un simplu transfer de populație în timpul operațiunilor militare<sup>77</sup>.

Cercetătorul Ismet Dinark pretinde într-una din lucrările sale că, pe data de 15 aprilie 1915, guvernul otoman a desființat toate asociațiile și organizațiile secrete armenesti. Organele locale ale poliției și ale jandarmeriei au arestat cu prilejul amintitelor descinderi 2.345 de persoane, sub motivul desfășurării unor activități subversive îndreptate împotriva statului turc<sup>78</sup>.

O serie de istorici din zilele noastre sunt de părere că la finele lunii ianuarie și către mijlocul lunii februarie 1918, numai în localitățile Erzinjan și Erzurum au fost uciși de către armenii reveniți la căminele lor circa 10.000 de turci drept răzbunare<sup>79</sup>.

Cifrele mi se par totuși exagerate, iar prin prezentarea lor se încearcă justificarea nenumăratelor masacre și fărâdelegi comise de autoritățile otomane contra armenilor în anii 1915-1916. Pe alocuri este posibilă săvârșirea unor acte de răzbunare aparținând supraviețuitorilor genocidului din perioada anterioară. Nu este mai puțin adevărat că trupele engleze au comis, în toamna anului 1918, pe teritoriul Anatoliei, o serie de atrocități - jafuri, distrugerii, confiscări de bunuri și chiar crime. Ele doreau să răzbune rușinoasele înfrângeri suferite de Alianți în Peninsula Gallipoli, în 1915.

Pierderile armatei otomane în războiul mondial au fost extrem de mari, întrucât, potrivit unor surse, ele s-au situat la peste 800.000 de soldați și ofițeri morți pe câmpul de luptă sau datorită epidemiilor. Această cifră reprezintă practic 25% din efectivele totale mobilizate<sup>80</sup>. Și numărul civililor uciși s-a dovedit a fi impresionant. Odată cu invazia rusă 1.604.031 de musulmani și-au părăsit plaiurile natale din Anatolia de Vest, devenind refugiați. Cei care au decedat de parcursul drumului din cauza foamei, bolilor sau masacrelor adversarilor au atins cifra de 701.166 de suflete<sup>81</sup>.

În total, pe teritoriul Imperiului Otoman și-au pierdut viața aproximativ 2,5 milioane de turci din

cauza bolilor, foamei, bombardamentelor anglo-franco-americe sau blocadei instituite de aliați. Nu putem însă uita uciderea fără milă a peste un milion de armeni din cei un milion și jumătate deportați cu forța în Mesopotamia ori Siria. În ultima regiune s-a produs concomitent o uriașă și nemaîntâlnită până atunci invazie de lăcuste, care a distrus recoltele și a generalizat moartea ori înfometarea unei zecimi din populație<sup>82</sup>.

Vinovați pentru aceste pierderi considerabile sunt considerați, în mod eronat de către majoritatea istoricilor turci, armenii. Comentând atitudinea subiectivă, părtinitoare, neconformă cu realitatea a multor cercetători din Turcia, Pierre Vidal-Naquet relevă într-una din cărțile sale următoarele: „Dintre toate istoriografiile, cea mai rea este istoriografia de stat, iar statele admit rar că au fost criminale. Cazul cel mai dureros în acest domeniu este cazul istoriografiei turce asupra genocidului armenilor din 1915. Că turcii insistă asupra situațiilor de război, asupra dorinței de victorie a ofensivei rusești, asupra conflictelor locale dintre armeni și vecinii lor, în cursul cărora aceștia s-au comportat mereu ca mielul din fabulă”. P. Vidal-Naquet se oprește, mai departe, asupra „naționalismului” specialiștilor otomani. El subliniază că mărturiile zguduitoare ale supraviețuitorilor genocidului armean sunt sistematic și intenționat discreditate ori făcute ridicole.

Apoi, dovezile obținute de istoricii străini odată cu începerea studierii și cercetarea unor documente sunt calificate drept rodul unei „adevărute conspirații îndreptate contra stabilității Republicii Turce<sup>83</sup>. Într-adevăr atitudinea amintită este reprobabilă. Accesul în arhive și în bibliotecile turcești trebuie să nu mai fie îngrădit, iar adevărul cât de neplăcut ar fi pentru unii se impune a fi prezentat grabnic.

Împotriva istoriografiei tradiționale, naționaliste otomane încep să se ridice cu mult curaj, chiar și unii istorici turci actuali. Toner Arkan, profesor la Universitatea Clarke din SUA, este autorul unei interesante cărți având titlul semnificativ: *Un act rușinos*. El evidențiază cu acest prilej următoarele lucruri: „Negând ceea ce s-a petrecut în 1915, Turcia reproduce în studiile relațiilor sociale o ideologie care a dus la genocidul din 1915. Negarea trece dincolo de apărarea unui fost regim a cărui ideologie a dus la un genocid consumat. Negarea hrănește o politică de agresiune continuă, atât pe plan intern, cât și pe plan extern contra oricărei persoane care se opune acestei ideologii negaționiste<sup>84</sup>”.

A venit vremea să nu mai justificăm din greșelile trecutului, ci să prezentăm evenimentele, inclusiv genocidul armenilor, așa cum s-au desfășurat ele cu obiectivitate. În acest scop, Republica Turcia are obligația de a permite cercetarea de către cei interesați a tuturor surselor de pe teritoriul ei, referitoare la genocidul armenilor. Numai astfel adevărul necosmetizat poate ieși la lumină oricât de dur ar fi el.

## A black Page in the History of the First World War: the Armenian Genocide

Associate professor Constantin I. Stan, Ph.D.

**Abstract:** The author first presents the international context in which the Armenian genocide took place. He depicts the main stages of this process based on documents. The signatory of the study highlights the drama of millions of Armenians that were forced to leave their homelands and reveals that such inhuman acts must be condemned with all firmness. The author believes that this black page in the history of the First World War cannot be forgotten and considers that it must never be repeated.

**Keywords:** genocide, deportation, extermination, Ottoman administration, Armenians.

### NOTE

- <sup>1</sup> Jean Paul Bled, *Franz Joseph*, traducere de Smaranda Bedrosian, București, 2002, p. 551-552.
- <sup>2</sup> F.R. Bridge, *Izvolzky, Aehrenthal, and the End of the Austro-Russian Entente (1906-1908)*, in „Mittlungen des Ostereis Staatsarchivs”, vol. XX/1976, p. 332-333.
- <sup>3</sup> G.P. Gooch, H.W. Temperley (editori), *British Documents on the Origins of War (1898-1914)*, vol. V, Londra, 1932, p. 253-254, doc. 214; Edward F. Grey, *Twenty-Five Years (1892-1916)*, vol. I, Londra, 1925, p. 72.
- <sup>4</sup> Francis McCullagh, *The Fall of Abdul Hamid*, New York, 1920, p. 38.
- <sup>5</sup> *Ibidem*, p. 49; Alexandru Telemaque, *Efemeride diplomatice. Pagini dintr-un început de veac XX (1906-1912)*, ediție de Dumitru Preda, București, 2009, p. 67-68.
- <sup>6</sup> Nicolae Ciachir, *Implicațiile pe plan european ale revoluției turce din 1908*, in „Revista de Istorie”, tom 32, nr. 9, septembrie 1978, p. 1860-1861.
- <sup>7</sup> P. Pavlov, I. Ianev, D. Cain, *Istoria Bulgariei*, București, 2002, p. 135.
- <sup>8</sup> Edouard Driault, *La question d'Orient depuis ses origines jusqu'à nos jours*, Paris, 1914, p. 289.
- <sup>9</sup> Barbara Jelavich, *Istoria Balcanilor*, vol. II, *Secolul XX*, traducere de Mihai Eugen Avădanei, Iași, 2000, p. 97-98.
- <sup>10</sup> Raymond Poincaré, *Au service de la France. Neuf années de souvenirs*, vol. I, Paris, 1925, p. 170; Iacob Gould Schurman, *The Balkan Wars (1912-1913)*, Third Edition, Londra, 2008, p. 56.
- <sup>11</sup> E. Driault, *Op. cit.*, p. 284; Stanford J. Shaw, *The History of Ottoman Empire*, vol. II, Cambridge, 1977, p. 208.
- <sup>12</sup> Locotenent George G. Garoescu, *Războaiele balcanice (1912-1913). Campania română din Bulgaria*, București, 1915, p. 15.
- <sup>13</sup> Richard C. Halle, *The Balkan Wars 1912-1913. Prelude in the First World War*, Londra-New York, 2002, p. 22.
- <sup>14</sup> Alain de Penennrun, *40 jours de guerre dans les Balkans. Le campagne serbo-bulgare en juillet 1913*, 3 edition, Paris, 1914, p. 41; General G.A. Dabija, *Amintirile unui atașat român în Bulgaria 1910-1913*, București, 1936, p. 203-204.
- <sup>15</sup> G.P. Gooch, H.W. Temperley, *Op. cit.*, vol. IX/2, Londra, 1936.
- <sup>16</sup> Edward J. Erickson, *Defeat in Detail. The Ottoman Army in the Balkans 1912-1813*, Wesport, 2003, p. 328.
- <sup>17</sup> Greg King, Sue Woolmans, *Asasinarea Arhiducelui*, traducere de Mihaela Sofonea, București, 2017, p. 286.
- <sup>18</sup> General Alfred Knox, *With the Russian Army 1914-1917. Being Chieftly Extracts from the Diary of Military Attaché*, vol. I, Londra, 1921, p. 96.
- <sup>19</sup> Pierre Gilliard, *Thirteen Years at the Russian Court. A Personal Record of the Last Years and Death of Czar Nicholas II and his Family*, translated by F. Appleby Holt, New York, 1921, p. 105.
- <sup>20</sup> Yves Ternon, *Les Arméniens: Histoire d'un genocide*, Paris, 1977, p. 162.
- <sup>21</sup> Zezi Bogdan Morar, *Un front uitat. Războiul ruso-turc din Caucaz (1914-1917)*, Cluj-Napoca, 2021, p. 231-233, Anexa I.
- <sup>22</sup> Cf. Efram Karsh, Inari Karsh, *Empires of the Sand*, Harvard-Cambridge, 1999, p. 116.
- <sup>23</sup> Francis McCullagh, *Op. cit.*, p. 92; Djemal Pasha, *Memories of a Turkish Statesman 1913-1919*, Boston, 1922, p. 41.
- <sup>24</sup> Mihai Stepan Cazazian, Eduard Antonian (editori), *Genocidul armenilor*, București, 1998, p. 38.
- <sup>25</sup> Otto Liman von Sanders, *Five Years in Turkey*, Annapolis, 1927, p. 38-39; William David Allen, Paul Muratoff, *Caucasian Battlefields: A History of the Wars on the Turco-Caucasian Border 1828-1921*, Cambridge, New York, 2010, p. 243-247.
- <sup>26</sup> Cf. \*\*\* *The Armenian Genocide*, vol. II, Los Angeles, 1987, p. 309.
- <sup>27</sup> Apud, George Bourmoutian, *A Concise History of the Armenian People*, California, 2006, p. 274.
- <sup>28</sup> General Eric von Falkenhayn, *Le commandement suprême de l'armée allemande 1914-1916*, traduit general A. Nieseli, Paris, 1920, p. 512.
- <sup>29</sup> Jenny Macleod, *Great Battles of Gallipoli*, Oxford, 2014, p. 54.
- <sup>30</sup> *Ibidem*, p. 55; Winston Churchill, *La crise mondiale*, vol. II, Paris, 1928, p. 77.
- <sup>31</sup> François Kersaudy, *Winston Churchill*, traducere de Victor Ghica, București, 2006, p. 125.
- <sup>32</sup> H.C. Armstrong, *Lupul cenușiu. Biografie*, traducere de Alina Ionescu, București, 1943, p. 86-87.
- <sup>33</sup> Apud A. Moorehead, *Gallipoli*, New York, 1956, p. 171; Olimpiu M. Glodarenco, *Operațiunile navale ale primei conflagrații mondiale*, ediția a II-a, Craiova, 2012, p. 163-164.
- <sup>34</sup> Bonham Carter, *Winston Churchill as I knew him*, Londra, 1966, p. 36.
- <sup>35</sup> Stephane Audoin-Rouzeau, Annette Becker, *Războiul redescoperit 1914-1918*, traducere de Cristina Popescu și Elena Tudora Duță, București, 2014, p. 90.
- <sup>36</sup> Cf. Gehard Chaliand, *Le Genocide des Arméniens*, Bruxelles, 1980, p. 133-134.
- <sup>37</sup> Suren Antonian, *The armenian comuniste*, New York, 1953, p. 34; Yves Ternon, *Enquête sur la négation d'un génocide*, Marsilia, 1980, p. 92.
- <sup>38</sup> Cf. Aram Terzian, *An Armenian Miscellany*, Paris, 1968, p. 189.
- <sup>39</sup> Laure Marchand, Guillaume Perrier, *Turcia și fantoma armeană. Pe urmele genocidului*, traducere de Nicolae Drăgușin, București, 2015, p. 59.
- <sup>40</sup> Apud Raymond Kevorkian, *Le Génocide des Arméniens*, vol. I, Paris, 2006, p. 515.
- <sup>41</sup> Vartan Mestugean, *Istoria armenilor*, vol. II, *De la căderea regatului până în zilele noastre*, București, 1926, p. 132.
- <sup>42</sup> *Ibidem*.
- <sup>43</sup> R. Kevorkian, *Op. cit.*, p. 533.
- <sup>44</sup> *Ibidem*, p. 621; L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 187-188.
- <sup>45</sup> N. Stepan Cazazian, E. Antonian (editori), *Op. cit.*, p. 133-134.
- <sup>46</sup> *Ibidem*, p. 131-132.
- <sup>47</sup> *Ibidem*, p. 136.
- <sup>48</sup> Sonya Orfalian (editoare), *Mărturiile ale copiilor armeni 1915-1922*, traducere de Emanuela Stoleriu și Nicolae Constantinescu, Iași, 2022, p. 187.
- <sup>49</sup> *Ibidem*, p. 49.
- <sup>50</sup> R. Kevorkian, *Op. cit.*, p. 514.
- <sup>51</sup> Michael Heseemann, *Genocidul împotriva armenilor*, traducere de Alexandra-Catrina Ciornei, București, 2015, p. 213.
- <sup>52</sup> Sonya Orfalian (editoare), *Op. cit.*, p. 39.
- <sup>53</sup> L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 139.
- <sup>54</sup> G. Bourmoutian, *Op. cit.*, p. 274; B. Morar, *Op. cit.*, p. 141.
- <sup>55</sup> Justin McCarthy, Esat Arslan, Cemalettin Taşkıran, Omer Turan, *The Armenian Rebellion at Van*, Salt-Lake City, 2006, p. 214-2015.
- <sup>56</sup> *Ibidem*, p. 205.
- <sup>57</sup> Henry Barby, *Au pays de l'epouvante, l'Armenie martyre*, Paris, 1917, p. 251-258; Apud B. Morar, *Op. cit.*, p. 143-146.
- <sup>58</sup> G. Bourmoutian, *Op. cit.*, p. 275.
- <sup>59</sup> M. Heseemann, *Op. cit.*, p. 213.
- <sup>60</sup> R. Kevorkian, *Op. cit.*, p. 533.
- <sup>61</sup> N. Monasterev, *Dans la Mer Noire 1912-1924*, Paris, 1928, p. 46 și urm.
- <sup>62</sup> L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 31-32.
- <sup>63</sup> Sonya Orfalian (editoare), *Op. cit.*, p. 200-201.
- <sup>64</sup> L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 266-267.
- <sup>65</sup> R. Kevorkian, *L'extermination des deportés arméniens ottomans in les camps de concentration de Syrie-Mesopotamie (1915-1916)*, în „Revue d'Histoire”, Paris, 1987, p. 524.
- <sup>66</sup> G. Bourmoutian, *Op. cit.*, p. 275.
- <sup>67</sup> Cf. \*\*\* *Livre bleu du gouvernement britannique concernant le traitement des arméniens dans l'Empire Ottoman*, ediția a II-a, Paris, 1987, p. 524.
- <sup>68</sup> L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 195-196.
- <sup>69</sup> G. Bourmoutian, *Op. cit.*, p. 275.
- <sup>70</sup> Apud Ayse Bugra, *State and Business in Modern Turkey: A Comparative Study*, New York, 1994, p. 82.
- <sup>71</sup> V. Mestugean, *Op. cit.*, vol. II, p. 157.
- <sup>72</sup> M. Heseemann, *Op. cit.*, p. 285.
- <sup>73</sup> R. Kevorkian, *Le Génocide des Arméniens...*, p. 514.
- <sup>74</sup> Apud Tigran Grigorian, *Istoria și cultura poporului armean*, București, 1995, p. 144-145.
- <sup>75</sup> Yves Ternon, *Les Arméniens: Histoire d'un Genocide*, Paris, 1996, p. 311 și urm.; Vahakn N. Dadrian, *The History of the Armenian Genocide*, ed. a II-a, New York, 2008, p. 321 și urm.
- <sup>76</sup> *Ibidem*; M. Heseemann, *Op. cit.*, p. 289.
- <sup>77</sup> G. Bourmoutian, *Op. cit.*, p. 276-277.
- <sup>78</sup> Ismet Binark, *Genocidul și atrocitățile armenilor împotriva turcilor reflectate în documente de arhivă*, ed. a II-a, Galați, 2009, p. 32.
- <sup>79</sup> Cf. Salahi Sonyel, *The Great War and the Tragedy of Anatolia: Turks and Armenians in the Maelstrom of Major Powers*, Ankara, 2000, p. 161-162; Justin McCarthy, *Death and Exile: The Ethnic Cleansing of Ottoman Muslims 1821-1922*, Princeton, New York, 2004, p. 198-200.
- <sup>80</sup> Apud Edward J. Erikson, *Ordered to Die: A History Of Ottoman army in the First World War*, Londra, 2001, p. 237-243.
- <sup>81</sup> B. Morar, *Op. cit.*, p. 155.
- <sup>82</sup> Robert Gerwarth, *Cei învinși. De ce nu s-a putut încheia Primul Război Mondial 1917-1923*, traducere de Alexandru Țirdea, București, 2017, p. 144.
- <sup>83</sup> Pierre Vidal-Naquet, *Les assassines de la mémoire*, ediția I-a, Paris, 1987, p. 142.
- <sup>84</sup> L. Marchand, G. Perrier, *Op. cit.*, p. 167-168.

## O DISPUTĂ FĂRĂ COMPROMISURI. MISIUNEA AMIRALULUI GAVRILESCU

Comandor (r) Dr. Marian MOȘNEAGU

Combatant în Războaiele Balcanice și în Războiul de Reîntregire, la comanda monitorului „Mihail Kogălniceanu” și, ulterior, ca șef al Serviciului Transporturilor din cadrul Diviziei de Dunăre, șef de stat-major al Diviziei de Dunăre și comandant al Grupului de Canoniere și distins cu ordine de război pentru inițiativă, curaj și acte de bravură, contraamiralul Mihail Gavrilescu (n. 7 noiembrie 1872, Bivolari, jud. Iași – m. 29 februarie 1944, București) avea să îndeplinească ireproșabil o misiune externă vitală pentru Marina Română<sup>1</sup>.



Viceamiralul Mihail Gavrilescu

### Responsabil și intransigent

Numit director al Arsenalului Marinei din Galați, pe 1 iunie 1920, a fost trimis în Italia, cu misiunea să preia navele din fosta Marină austriacă, acordate României drept despăgubiri de război.

În Raportul nr. 21 din 1 decembrie 1920, înaintat Direcției Marinei din Ministerul de Război, ofițerul prezintă primele detalii referitoare la modul de îndeplinire a acestei misiuni: „Am sosit la Veneția în dimineața zilei de 26 noiembrie 1920. În cursul aceleiași dimineți m-am dus la Arsenalul Marinei, unde m-am prezentat comandantului șef al acestui departament și director general al Arsenalului, amiralul Peppe, după care am vizitat torpiloarele.

Atât ofițerii, cât și amiralul mi-au lăsat a înțelege că dintre toate torpiloarele, singurele care sunt bune sunt numai torpiloarele nr. 80 și 81, iar că celelalte n-ar fi bune de nimic. Sunt numai fier vechi, bune de vândut sau de reparat.

Din vizita mai amănunțită, pe care am făcut-o în cursul zilei și din unele informații precise pe care le aveam, căpătasem o altă convingere, și anume deși celelalte cincă torpiloare fuseseră devastate, având lipsă mobilierul, inventarul, bărcile, instalația electrică etc., mașinile, căldările și corpul vasului, care constituie principalul, se găseau relativ în bune condiții, atât cât se puteau judeca pe dinafară în lipsă de documente.

Amiralul și șeful de stat-major mi-au comunicat, apoi, că în lipsa noastră au ales ei torpilorul nr. 81, ca acel care

putea să rămână armat, ca fiind cel mai bun și mi-au cerut să ader la această alegere făcută. Am întrebat atunci care a fost criteriul după care s-a făcut alegerea și mi s-a răspuns că numai după aparență.

Am răspuns că aveam cu mine aici, la Veneția, un maistru mecanic (maistrul [Tadeusz] Sozanski), care fusese în Marina Austro-Ungară imbarcat pe torpiloare și care condusesese chiar unul din torpiloare – 80 sau 81 – de la Pola la Veneția și am adăugat rugămintea de a se autoriza acest maistru să se ducă la Pola și să cerceteze în Arsenalul de acolo, spre a găsi documentele referitoare la torpiloare, și anume acele referitoare la mașini și la corpul vasului. Am completat apoi că numai după ce voi avea în mână acele documente voi putea judeca și hotări care dintre torpiloare putea fi ales pentru a fi armat.

În fața acestor argumente n-au mai răspuns nimic. După ce am căpătat autorizația, am dat ordin și instrucțiuni maistrului Sozanski să plece la Pola să caute documentele și să se intereseze dacă în depozitele Arsenalului de acolo s-ar găsi tuburi pentru căldările monitoarelor și vedetelor noastre și, în fine, să intre în legătură prin cunoștinții și prietenii săi cu elemente din fosta Marină Austriacă, care ne-ar putea fi de folos fie pentru vasele noastre cu turbine, fie pentru înființarea unei secțiuni în Arsenalul nostru pentru reparatul turbinelor. Am trimis Direcției Marinei Telegrama nr. 1 în aceeași zi.

În seara zilei de 26 noiembrie, am plecat la Roma, unde am sosit pe 27. În aceeași zi am luat legătura cu însărcinatul cu afaceri, domnul Dianu, care ținea locul domnului ministru Labovary<sup>2</sup>, și cu atașatul militar, domnul colonel Florescu. Am înmănat însărcinatului cu afaceri ordinul ce aveam din partea Ministerului Afacerilor Străine ca să-mi dea tot concursul în îndeplinirea misiunii mele.

Atașatul militar mi-a comunicat că urma să plece în țară imediat, fiind mutat, așa că nu putea să-mi dea niciun concurs.

Am început imediat investigațiile. La Legația noastră se cunoștea foarte puțin chestiunea împărțirii vaselor flotei ex-austriece și nu aveau alte cunoștințe decât cele care ne fuseseră comunicate prin documentele înaintate Direcției Marinei, prin Ministerul Afacerilor Străine.

Am trimis Telegrama nr. 2 Direcției Marinei, în ziua de 30 noiembrie.

Înainte de a lua contact cu Ministerul de Marină italian, doream să fiu documentat sau cel puțin informat asupra chestiunilor pe care voiam să le abordez. În consecință, am chemat prin ordinele telegrafice nr. ... și nr. ... pe locotenent-comandorul Ene<sup>3</sup> de la Napoli spre a-mi da unele informații, pe de altă parte am luat contact cu atașatul naval al Portugaliei, cu care am avut o convorbire la Legația portugheză, marți, 30 noiembrie, ora 11.30. Din acea convorbire, am aflat că intenția Portugaliei era de a-și remorca torpiloarele în țară, iar ofițerul aștepta instrucțiuni și sosirea unui inginer portughez.

Locotenent-comandorul Ene mi-a raportat că, printr-o indiscrețiune, citind la Ministerul Marinei un document privitor la o ședință a Comisiunii Adriaticii, ținută la Viena, a rămas cu convingerea că amiralul Cagni<sup>4</sup>, delegatul Italiei, a fost acela care ne-a repartizat nominal torpiloarele. Numeric fuseseră împărțite de Consiliul Ambasadorilor, prin N.A.G.D.E.V. În discuția urmată în acea ședință, amiralul Rattie recomanda să ni se repartizeze cele mai bune torpiloare, iar amiralul Watson, delegatul englez, a întrebat la un moment dat pe amiralul Cagni, dacă este sigur că România nu va protesta asupra acestei repartizări, la care amiralul italian a răspuns că da, este sigur că România nu va protesta. Am mai fost informat că (!) căpitanul de fregată Liebe, care era ajutorul amiralului Cagni și membru în Subcomisia Adriaticii (la un moment dat a fost chiar președinte), nu ne era favorabil nouă.

În ziua de 4 decembrie, sâmbătă, ora 11.00 a.m., m-am prezentat amiralului Acton<sup>5</sup>, șeful de stat-major al Marinei italiene, însoțit fiind de însărcinatul nostru de afaceri, căruia i-am expus scopul vizitei mele, arătându-i că țara noastră nu cunoștea nimic asupra discuțiilor și hotărârilor luate în Conferința de la Paris asupra împărțirii flotei ex-austriece, asupra cuantumului și, mai cu seamă, nu cunoștea nimic asupra criteriului, care a servit de bază la împărțirea flotei. Am adăugat, apoi, că dorim să cunoaștem cel puțin firul chestiunii, începând de la Conferința de Pace în ceea ce privea repartizarea vaselor, care ni se dăduseră nouă. Amiralul mi-a răspuns că chestiunile importante cu totalitatea dezbaterilor se găsesc numai la Paris, însă la o obiecție a mea că Italia ca putere mare ar trebui să aibă copii chiar după documentele importante, în mod foarte gentil, cu foarte multă bunăvoință, mi-a comunicat că va da ordine să mi se pună la dispoziție și să iau cunoștință de documentele, care mă interesează, adăugând că a doua zi, duminică seara, la ora 11 a.m., mă va pune în legătură cu ofițerul, care-mi va sta la dispoziție pentru toate lămuririle.

A doua zi, la ora arătată, am fost pus în legătură cu căpitanul de fregată Liebe, care a venit cu un dosar întreg de documente. În timpul convorbirii, am avut impresia că acest ofițer nu ne este deloc binevoitor, ci din contra, am simțit că ascunde oarecare resentimente împotriva noastră.

Din întreg dosarul pe care îl avea nu mi-a arătat decât o singură piesă, aceea privitoare la cedarea către iugoslavi de către Consiliul Ambasadorilor din Paris, al celui de-al patrulea monitor.

Când am cerut o copie după acest document și să iau cunoștință de toate actele, care ne interesau, a făcut rezerve, zicându-mi că trebuia să întreb pe amiralul Cagni, delegatul naval italian și președintele Comisiei Adriaticii, cerându-mi pentru aceasta un răgaz de 48 de ore, până marți, 7 decembrie, ora 10 a.m.

Când m-am prezentat, marți dimineața, la Ministerul Marinei, am fost întâmpinat de același ofițer, care mi-a spus: că regretă foarte mult, că nu poate să-mi procure actele de care eu aș avea nevoie, fiindcă Marina italiană nu le are, că toate se găsesc la Paris, că, în definitiv, în nedreptatea împărțirii în ceea ce ne privește, ei nu au niciun amestec, ci privește numai Conferința de la Paris și Anglia, contra căreia au a se plânge și ei. În timpul discuției, făcând o diversiune, ofițerul

a început să se mai deschidă și să-și verse focul asupra Franței, și, mai cu seamă, asupra Angliei, sfârșind prin a recunoaște că ni s-a făcut nedreptate.

Am rămas absolut convins, în urma celor două convorbiri ce am avut, că acest ofițer în împrejurări serioase pentru noi, ne-a fost răuvoitor. Din primul moment chiar, am avut impresia că am de-a face cu un evreu (sic!), așa cum chiar numele îl arată; mai târziu mi s-a confirmat aceasta, chiar din cercurile ofițerilor din Marina italiană.

În timpul acestor convorbiri, am abordat chestiunea torpilorului armat, precum și chestiunea primirii tuturor torpiloarelor. În cursul acestor discuții am evidențiat, bineînțeles, nedreptatea ce ni se făcuse la împărțirea flotei ex-austriece, și chiar la împărțirea torpiloarelor. Nu mi-a fost posibil să aflu de la acest ofițer, și nici de la alții, care a fost cel puțin criteriul împărțirii torpiloarelor, căci discutând chiar numai această împărțire, încă am fost nedreptățiți, căci nu am fost puși pe picior de egalitate nici cu grecii, nici cu iugoslavii.

Iugoslavilor li s-au dat 12 torpiloare, toate dezarmate, Greciei și României li s-au dat câte 7 torpiloare, din care 1 armat și 6 dezarmate, iar Portugaliei 6 dezarmate. Este de notat că torpilorul armat dat grecilor este de 400 tone, Uhlán, cu mașini alternative, însă mai vechi ca (sic!) construcție (1906); celelalte 6 torpiloare dezarmate ale Greciei sunt din aceeași serie cu ale noastre, însă ceva mai noi și ceva mai îmbunătățite.

Cele 12 torpiloare ale Iugoslaviei sunt ceva mai disparate: 4 de 200 tone construcție 1907-1909 și 8 de 250 tone construcție 1913-1914.

Discuția cu acest ofițer a decurs mai îndelung asupra torpilorului, care trebuia să rămână armat. Mi-a ținut o întreagă pledoarie prin care voia să-mi demonstreze câtă grijă a pus Marina italiană ca să ne aleagă pe cel mai bun din toate punctele de vedere (sic!).

Obiectându-i dacă această alegere s-a făcut după documentele mașinilor, câldărilor și corpul vasului, mi-a răspuns în mod afirmativ. Era vădit că voia să mă inducă în eroare. I-am arătat atunci că știam că Marina italiană nu dispunea de aceste documente și că subsemnatul, de acord cu Arsenalul din Veneția, trimisese pe maistrul Sozanski, la Pola, în căutarea acestor documente. M-am despărțit de acest ofițer cerând audiență la ministrul Marinei.

În cursul aceleiași zile, 7 decembrie, spre seară, am primit prin atașatul militar o comunicare urgentă a Ministerului Marinei (Comisia Adriaticii, amiral Cagni și căpitanul de fregată Liebe) prin care mi se pune în vedere că, în ziua de 9 decembrie, trebuia să mă găsesc la Veneția pentru a primi torpiloarele românești.

Am fost foarte surprins de această invitație și am înțeles că voia să mi se forțeze mâna, în urma discuțiilor avute.

Am răspuns imediat Ministerului că nu se putea face atunci recepția vaselor, întrucât chiar după protocolul întocmit însuși de amiralul Cagni, în momentul recepției, echipajele românești trebuiau să se imbarce la bord, după care răspunderea siguranței vaselor trecea asupra mea.

Am mai adăugat că însăși Amiralitatea italiană, prin organele ei, îmi comunicase că echipajele românești nu sosiseră încă la Napoli.

În dimineața zilei de 8 decembrie am fost înștiințat că voi fi primit în audiență de ministru, la ora 11, și că amiralul Cagni voia să-mi vorbească la 10.30.

Amiralul Cagni, însoțit de căpitanul de fregată Liebe, m-a primit cu cuvintele: «- Am auzit că nu vrei să primești torpilorilor nr. 81, care a fost ales de noi, italienii, ca cel mai bun pentru dumneavoastră». A continuat apoi să-mi arate că nimeni mai bine ca dânsii nu putea să facă alegerea acestui torpilor.

I-am răspuns că nu era adevărat că nu voiam să primesc torpilorilor nr. 81, însă că alegerea nu se făcuse după un criteriu științific, întrucât Arsenalului de la Veneția îi lipseau documentele relative la căldări, mașini și corpul vasului, singurele care puteau fi hotărâtoare în alegere. Am arătat, apoi, cum subsemnatul am trimis un maistru la Pola pentru căutarea acestor documente importante, adăugând că în aceeași zi primisem de acel maistru o telegramă prin care-mi arăta că găsisse, la Pola, documentele de care aveam nevoie, și că, numai acum, pe baza acestor documente, voi fi în măsură să spun, care dintre torpiloare este cel mai bun, spre a fi ales să rămână armat.

La aceste argumente, amiralul n-a mai răspuns nimic. S-a așezat la masă și a dat un ordin telegrafic Arsenalului din Veneția pentru amânarea predării torpiloarelor noastre și, la cererea mea, a dat ordin unui ofițer să mi se pună la dispoziție pentru a mi se arăta împărțirea nominală a torpiloarelor.

La ora 11, am fost primit în audiență de ministrul Marinei, amiralul Sechi<sup>6</sup>. Am început prin a-i mulțumi pentru toate atențiile și bunăvoința ce ne arătase nouă, arătându-mi că același era sentimentul și la Legația noastră, căreia ministrul îi satisfăcuse totdeauna toate cererile. Înainte de a-i vorbi, însă, s-a grăbit să-mi spună că găsisse foarte justă întâmpinarea mea relativă la primirea torpiloarelor, întâmpinare pe care o primise dis-de-dimineață, și că dăduse ordin în consecință. Am profitat imediat și am angajat o discuție foarte largă asupra compensației ce ni se dădea nouă din Flota de război austriacă drept recompensă pentru imensele sacrificii și pierderi pe care Țara le suferise în război. Enumerându-le, cât am putut mai complet, am adăugat că noi, românii, nu cunoaștem nici măcar criteriul împărțirii Flotei austriece, și că, chiar dacă am înțelege să ne supunem în fața hotărârilor luate de Marile Puteri, ca în fața hotărârii unui tribunal ordinar oarecare, încă avem dreptul ca atunci când ne-am supus să cunoaștem motivele hotărârii, să cunoaștem motivele sentinței.

Prin modul în care am arătat, expus și susținut dreapta noastră cauză, am văzut că ministrul a fost extrem de impresionat, era vădit emoționat și, la un moment dat, mi-a spus că el se dezbracă de haina de ministru, că nu va întrebuința nicio diplomație cu mine și să discutăm ca doi marinari, fără protocol. Am avut în acel moment credința că-l câștigasem.

L-am abordat atunci cu diferitele cereri ale Marinei noastre, după ce l-am lăsat să înțeleagă cât de mare ar fi câștigul țărilor noastre dacă am profita să strângem acum legăturile și dacă inițiativa ar pleca tocmai de la Marina italiană. Ministrul, care mi-a făcut impresia unui desăvârșit om de stat, a sesizat imediat totul și mi s-a pus la dispoziție cu o culanță extraordinară.

I. Mi-a satisfăcut imediat sau mi-a aprobat, în principiu, toate cererile. În privința reparațiilor torpiloarelor,

a dat imediat ordin telegrafic Arsenalului din Veneția să ne facă reparațiile cât mai repede și numai în prețul de cost al materialului, adăugând că în ceea ce privește modalitatea plății, aceasta se va aranja în urmă, într-un mod oarecare.

Importanța acestui punct nu poate scăpa când voi adăuga că Arsenalul de la Veneția imi indicase, încă de la început, să mă adresez industriei private pentru aceste reparații. Acest arsenal, de altfel, pe cale a se desființa, și-a redus personalul de la 4.000 la 2.000 de lucrători.

II. Mi-a comunicat că se admite să ne procurăm materialele necesare Marinei noastre prin Marina italiană și că, în acest scop, o comisie ar putea să se găsească în permanentă în Italia.

III. Admite să instalăm la noi, în țară, o filială a Cooperativei Uniunii Militare.

IV. Întrucât împărțirea vaselor din Flota austriacă este definitivă și nominală, la cererea mea pentru un vas-școală, mi-a răspuns că ar fi dispus să ne cedeze pe „Varese”, în prețul de fier vechi, deși este foarte bun încă și are căldările schimbate de curând. Mi-a adăugat că este singurul vas disponibil și că-l pot vedea când voi dori, la Spezia.

V. În privința MAS-urilor<sup>7</sup>, mi-a spus că le va remorca în țară îndată ce timpul va permite, și, dacă mai avem nevoie de MAS-uri, ne mai poate ceda și altele.

VI. A admis și mi-a promis că mă va pune în contact cu serviciile de resort spre a vedea, așa cum am cerut, organizarea pazei coastelor cu submarine pe timp de război, și anume care a fost aceea care a dat cele mai bune rezultate în Italia.

VII. În privința plății efectelor pentru marinarii noștri, efecte pe care dânsii ni le aprobaseră, mi-a lăsat a înțelege că nu poate face nimic pe lângă Ministerul Tezaurului și că singura soluție ar fi ca dl. ministru Labovary să intervină direct.

VIII. În sfârșit, în privința chestiunii împărțirii Flotei austriece, sub impresia dreptății cauzei noastre, dar mai cu seamă asupra nedreptății ce ni s-a făcut, mi-a promis că va da ordin ca, în mod confidențial, să iau cunoștință de actele pe care le posedă ei. Mi-a adăugat însă, vorbindu-mi pe larg asupra acestei chestiuni, că vina nu e a lor și că trebuie căutată în altă parte.

În tot timpul convorbirii, care a durat 40 de minute, ministrul a fost extrem de amabil și în mod larg, chiar foarte larg, a primit propunerile mele, la un moment dat când am avut impresia că-l câștigasem pentru cauza noastră, mi-a declarat franc că nu va întrebuința nicio diplomație cu mine. Să vorbim ca doi marinari, a adăugat dânsul.

În adevăr, discuția, până la sfârșit, a urmat într-o completă atmosferă de franchise. Am putut constata aceasta din multe lucruri pe care mi le-a vorbit și care nu pot fi reproduse în scris. Din modul său de a vedea și judeca lucrurile, am rămas cu impresia că este un însemnat om de stat, cu vederi foarte largi. În vreo trei rânduri, în timpul convorbirii, uitându-se pe o hartă, mi-a atras continuu atenția, zicându-mi: «- **Marea Neagră este a dumneavoastră. Sunteți o țară foarte bogată și cu mare viitor. Puneți mâna pe dânsa și instalați-vă bine acolo. Nu lăsați pe alți străini să vină să se instaleze în locul dumneavoastră**» [s.n.].

Ne-am despărțit în termenii cei mai buni, ministrul adăugându-mi că ne va satisface orice cerere de care vom mai avea nevoie.

În aceeași zi, 8 decembrie, la amiază, a sosit, la Roma, dl. ministru Labovary. La ora 5, m-am prezentat domniei sale, i-am expus conștientarea și cele ce obținusem de la ministrul Marinei, adăugând rugămintea ca să pună domnia sa toată stăruința pe lângă ministrul Tezaurului pentru chestiunea efectelor Marinei. Mi-a promis tot sprijinul și a cerut, apoi, de la atașatul militar dosarul relativ la această chestiune.

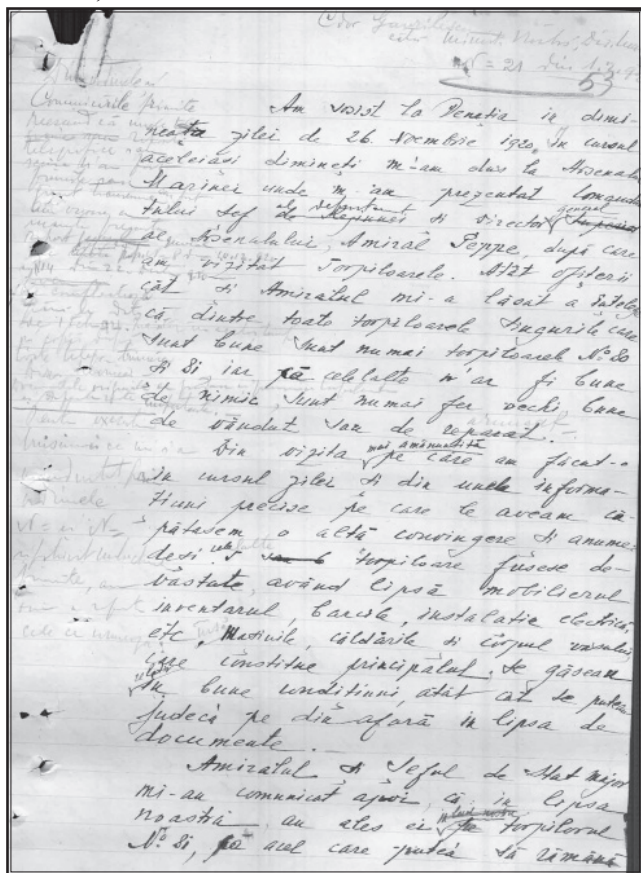
În zilele de 9 și 10 decembrie, am discutat chestiunea cu dl. ministru pe baza actelor. Domnia sa mi-a promis atunci că, în ziua de 13 decembrie (luni), va vorbi cu ministrul Sforza<sup>8</sup> ca să sprijine el cauza noastră la Tezaur.

În ziua de 9 decembrie, am trimis Direcției Marinei Raportul telegrafic nr. 7 asupra audienței avute la ministrul Marinei, cu toate punctele câștigate.

În zilele de 10 și 11 decembrie, am fost la Ministerul Marinei unde, conform promisiunii amiralului Cagni, mi s-au dat explicații și am luat note asupra împărțirii torpiloarelor la iugoslavi, greci, portughezi și români. Mi s-a dat, apoi, asigurarea că putem dispune cum vom crede de cele 6 torpiloare dezarmate, fără nicio obligație de a le distruge sau vinde ca fier vechi mai târziu.

Am aflat, atunci, că flota austro-ungară fusese împărțită nominal între Anglia, Franța, Italia, România, Iugoslavia, Grecia și Portugalia.

În ziua de 13 decembrie, dl. ministru Labovary a vorbit la Ministerul de Externe și contele Sforza a promis sprijinul său la Ministerul Tezaurului. Domnia sa mi-a adăugat că trebuie lăsat ceva timp și pe urmă urmărit la Tezaur efectul intervenției.



Raportul olograf al comandorului Mihail Gavrilescu, înaintat Direcției V Marină din Ministerul de Război, pe 1 februarie 1921

### Evaluarea viitoarelor unități navale românești

În ziua de 14 decembrie, am plecat la Veneția pentru alegerea torpilorului, care urma să rămână armat, conform deciziei Consiliului Suprem. Înainte de a pleca, am înaintat Direcției Marinei, prin atașatul militar, Rapoartele telegrafice nr. 9 și 10. Prin Raportul nr. 9 răspundeam la o telegramă, pe care o trimiseseam chiar în acea zi, relativ la tuburi pentru căldările monitoarelor.

Am sosit, la Veneția, la 15 decembrie dimineața. Am văzut actele pe care domnul Sozanski le adusese de la Pola, acte privitoare relativ la cele 7 torpiloare ale noastre, și anume foi matricole, registre și planuri ale mașinii, căldării și corpul navei.

Bazat pe aceste acte, am făcut din nou o vizită la vase. Sprijinindu-mă pe acte și bazat pe rapoartele maistrului Sozanski, care a fost imbarcat pe aceste torpiloare, am ales pentru a rămâne armat torpilorul nr. 81, care se prezenta în condiții mult superioare celorlalte din toate punctele de vedere. Acest torpilor schimbăse căldările în februarie 1918.

În ziua de 16 decembrie, am comunicat în scris Comisiei Adriaticii că alesesem torpilorul nr. 81, raportând în același timp telegrafic Direcției Marinei, prin Raportul telegrafic nr. 11.

Din examinarea actelor, am constatat că și celelalte 6 torpiloare (în afară de torpilorul T 81), deși devastate și având lipsă întreg inventarul mobil, canalizația electrică distrusă, fără bărci, aparate de salvare, piese din aparatele auxiliare lipsesc etc., totuși corpul vasului, mașinile și căldările, judecate după acte, se găseau în bune condiții. Unele dintre torpiloare au nu numai tuburile căldărilor schimbate, ci chiar și căldările.

Din aceste aprecieri, îmi făcusem convingerea că torpiloarele sunt reparabile și că pot aduce bune servicii pentru formarea echipajelor la Mare pentru poliție, dragaje și alte servicii pe Dunăre și Mare.

În Arsenalul de la Veneția, am găsit, însă, o atmosferă printre ofițeri și ingineri, care nu ne era prielnică reparației vaselor noastre. Pe de o parte, voiau să se debaraseze de o corvoadă pe care o credeau inutilă, iar pe de altă parte mă împingeau către industria privată, pentru a angaja reparațiile acolo.

Deși ordinul de reparații venise de la ministru de o săptămână, nimeni nu se ocupa de chestiune.

M-am dus atunci la amiralul Peppe, comandantul superior al Arsenalului, care m-a primit, zicându-mi că a primit ordinul ministrului, dar că nu are decât o sută de ordine de reparații, unele mai urgente decât altele, că efectivul lucrătorilor s-a redus de la 4.000 la 1.148, cu tendința de a se mai reduce încă, și că poate ar fi mai bine să mă adresez industriei private.

M-am văzut silit, atunci, să vorbesc amiralului așa cum vorbisem ministrului, aducându-i aceleași argumente și susținându-le cu toată puterea, pentru a nu pierde cauza.

Efectul s-a simțit imediat. Amiralul a priceput, a convocat imediat în conferință pe directorul tehnic și șefii de servicii și a hotărât stabilirea de îndată a unui deviz estimativ, vizitându-se amănunțit toate torpiloarele.

Chiar de a doua zi au fost aduse, la Arsenal, torpiloarele nr. 80 și nr. 81. Am căutat să strâng relațiile cât mai mult cu ofițerii și inginerii spre a câștiga toată bunăvoința lor.

Am recomandat același lucru maistrului Sozanski în ceea ce privea maistrul și lucrătorii civili ai Arsenalului; era de cea mai mare necesitate să câștigăm bunăvoința tuturor.

În timpul cât am stat în Veneția, am avut o conferință cu amiralul Rattie, delegatul francez în Comisia Adriaticii (11 decembrie, ora 11 a.m.) la Hotel Daniels și amiralul Watson, delegatul englez din aceeași Comisie (la 18 decembrie, ora 12, în același hotel). Am expus ambilor chestiunea română, arătându-le ce doream.

În urma argumentării pe care le-am făcut-o, deși la început se țineau în oarecare rezervă, au sfârșit prin a recunoaște dreptatea, prin a recunoaște că am fost nedreptățiți.

Amiralul Watson, cu șeful lui de stat-major și un ofițer ce asista la convorbire, au fost emoționați chiar ascultând argumentele cauzei noastre.

La un moment dat, mi-a spus că el crede că ar fi bine să adresăm o plângere la Consiliul Ambasadorilor la Paris, căci vede câtă nedreptate ni s-a făcut. Ambii amirali, de altfel ca și autoritățile de la Roma, mi-au spus același lucru, anume: că numai la Paris trebuie căutat, că numai de acolo se poate ști, care a fost criteriul împărțirii Flotei austriece, din care noi ne-am ales cu așa de puțin.

Înainte de a părăsi Veneția, am mai avut discuții cu căpitanul de fregată Montcambrier, șeful de stat-major al amiralului Rattie (16 decembrie), de la care am aflat că împărțirea nominală a torpiloarelor a avut loc la Viena și s-a făcut de Comisia Adriaticii. Am avut, apoi, o întrevedere cu căpitanul Dambe, care venise de la Viena și care mi-a reconfirmat că putem dispune cum voim de torpiloarele dezarmate.

Când totul a fost pus la cale în Arsenal, am plecat la Roma, după ce am stabilit cu delegatul francez și cu cel italian Protocolul primirii torpiloarelor, predare care trebuia să aibă loc la începutul lunii ianuarie, în cazul în care echipajele noastre ar fi sosit la Napoli, la 23-24 decembrie, așa cum fusese stabilit.

Am luat măsuri și înțelegere definitivă ca devizul și aprecierea reparațiilor să fie făcută înainte de Anul Nou, spre a avea libertatea de acțiune și pentru cazul când, pe motive tehnice, reparațiile ar fi fost imposibil de făcut sau prea costisitoare.

Maistrul Sozanski mi-a raportat că, conform însărcinării date, cercetând, a găsit la Pola tuburi pentru căldările monitoarelor, aparate pentru ridicat turbinele și s-a ocupat și de găsirea unui personal tehnic necesar mașinilor cu turbine și chiar pentru înființarea unei mici secții în Arsenalul Marinei pentru reparații de turbine. Acest personal, care face obiectul unui raport special, se compune din 47 de persoane, între care doi ofițeri mecanici și opt maistri, toți buni meseriași, muncitori și cu purtare bună. Ei doresc să vină la noi. Majoritatea acestora au fost ambarcați pe vase cu turbine, îndeosebi pe torpiloare.

Tot din Veneția, am cerut în scris Ministerului Marinei, prin Comandamentul Superior Maritim, să ni se cedeze tuburi pentru căldări, aparatele pentru ridicat turbine și, gândindu-mă la contratorpiloarele «Nibbio» și «Sparviero», am cerut și pentru acestea să ni se cedeze aparate dacă sunt sau să ni se comunice prețul construcției.

Am plecat din Veneția, la 18 decembrie și am ajuns la Roma, pe 19 decembrie. În aceeași zi, am telegrafiat Direcției

Marinei (Telegrama nr. 12 din 19 decembrie), arătând că găsisem la Pola personalul tehnic necesar unei secții de turbine.

M-am dus la Ministerul Marinei, în ziua de 20 decembrie, spre a vedea ce curs se dase cererilor mele și mi s-a răspuns că se ceruseră toate relațiile necesare la Pola. M-am interesat apoi prin Legație de chestiunea efectelor, dar după informațiile primite de la Tezaur, nu se luase încă nicio hotărâre.

În ziua de 22 decembrie, am înaintat Direcției Marinei Telegrama nr. 13 și un Raport scris nr. 14 asupra activității subsemnatului, raport care completa pe cel cu nr. 8 din 10 decembrie.

În aceeași zi, am plecat la Napoli pentru a primi echipajele, care conform înțelegerii, trebuiau să sosească acolo la 23 sau 24 decembrie.

În ziua de 23 decembrie, m-am prezentat amiralului director-superior și amiralului comandant al Departamentului Maritim, am aranjat totul pentru primirea și facilitarea transportului echipajelor de la Napoli la Veneția. În urmă am vizitat MAS-urile. Agenția locală a Serviciului Maritim Român (S.M.R.) nu avea cunoștință de întârzierea vaporului pentru că nu primise nicio înștiințare din țară și numai după câteva zile a primit o comunicare de la Cospoli, că vasul era în întârziere, fără să precizeze anume cât. Neștiind dacă trebuie să mai rămân acolo sau nu, am telegrafiat Direcției Marinei cu nr. 15 din 29 decembrie. Înainte de a avea un răspuns, s-a primit o telegramă de la S.M.R., prin care ne anunța că «România» sosește la 8 ianuarie.

Am profitat de acest interval de timp spre a mă interesa amănunțit de activitatea locotenent-comandorului Ene și de chestiunea MAS-urilor. La începutul lunii ianuarie se găseau gata a fi trimise în țară 4 MAS-uri, care aveau probele făcute; în timpul când mă găseam acolo, am asistat la probele celui de-al cincilea MAS, care au fost foarte mulțumitoare. Timp de patru ore continuu a dat aproximativ 16 mile (mai exact 16 Nd - n.n.).

Cercetând dosarul chestiunii MAS-urilor și contractul pe de o parte, vizitând apoi MAS-urile în amănunt, luând diferite informații și asistând la probele de recepție, mi-am făcut următoarea convingere:

1. Vasele sunt bine construite, țin foarte bine Marea, pe orice timp, au motoare noi americane Standard de 500 CP și la încercări, toate au dat 16 mile, când contractul prevede numai 14 mile, fără nicio primă pentru diferența de la 14 la 16 mile.

2. Careul și localul echipajului sunt suficient de spațioase.

3. În timpul inspecțiilor am constatat unele insuficiențe, care trebuiau remediate sau unele completări sau modificări absolut necesare pentru aceste vase cu benzină. În urma conferințelor avute cu inginerii Arsenalului, cu amiralul director-superior și, îndeosebi, cu inginerul Scaglia de la Casa Pattison, pe care l-am consultat, mai cu seamă, asupra chestiunii ventilației localului mașinilor și încălzitului, chestiuni de o extremă importanță pentru MAS-uri. Am stabilit o notă de modificările și completările care trebuie făcute și care numai în prețul de cost al materialului vor fi introduse în contract; copia după această Notă se anexează la prezentul raport.

4. Pentru prețul cu care au fost plătite aceste vase - 150.000 lire fiecare - nu numai că sunt foarte ieftine, dar sunt și excelente. O mica comparație ne va edifica: Grănicerii au comandat la Pattison 15 șalupe, din care 4 de 9,5 tone,

cu o viteză de la 14 la 15 mile, și care costă fiecare 160.000 lire; un MAS de-al nostru care costă 150.000 lire are 43 tone deplasament și 16 mile viteză și instalație de TFS (telegrafie fără sârmă – n.n.).

5. Au inventare complete vasele pentru ofițeri și trupă și le-am găsit, în totalul lor, foarte bine întreținute.

Pentru modificările de care am vorbit, am avut o conferință cu amiralul inginer Rotta, directorul general al Construcțiilor Navale din Ministerul Marinei, cu care m-am pus de acord și care a lansat ordinele necesare către Arsenalul din Napoli; costul acestor îmbunătățiri se va cunoaște după ce lucrările vor fi efectuate și vor intra ca supliment la contract, deci tot în contul curent cu Italia.

În ceea ce privește transportul în țară, soluția la care se opriese Ministerul Marinei era de a le transporta ambarcate până la Cospoli, unde se găsesc grui puternice spre a le debarca, iar de acolo să se ducă singure în țară.

În discuția pe care am avut-o cu ministrul, dânsul îmi spunea că preferă să aștepte timpul bun pentru a le remorca până în țară, dar dacă se ivește prilejul vreunui vapor care mergea la Cospoli, le-ar transporta mai curând. Trebuie însă ținut seama că dacă transportul s-ar fi executat acum, în timp de iarnă, MAS-urile ar fi trebuit să rămână la Cospoli până în primăvară, când timpul ar fi fost prielnic pentru aducerea în țară; ori la Cospoli n-ar fi fost îngrijite și întreținute așa cum sunt acum întreținute în Arsenalul din Napoli.

Important, apoi, pentru noi este chestiunea costului acestui transport, pe care-l vom plăti; după ultimele informații primite, un transport până la Cospoli ar costa circa 80.000 lire, ceea ce este enorm. Cred că soluția cea mai economică și mai bună este de a le remorca când timpul va permite. În această privință voi face și altă propunere, printr-un raport special.

În momentul de față, se lucrează la modificările de care am vorbit, la punerea la punct a telegrafiei fără sârmă și se ajustează piesele de la ultimul MAS, în vederea probelor, care vor avea loc în curând.

Este, cred, necesar ca locotenent-comandorul Ene să rămână acolo până când MAS-urile vor fi aduse în țară, unde trebuie să le predea, el având un bogat material de inventar și piese de rezervă, de care este și rămâne responsabil.

Deși recepția definitivă a acestor vase, după contract, se va face în țară, de către un delegat al Marinei Italiene, totuși locotenent-comandorul Ene față de noi va putea fi ținut responsabil pentru orice neajuns s-ar constata, întrucât el asistă aici la probele de tot felul și își dă avizul, care este luat în seamă de către autoritățile Arsenalului din Napoli.

Echipajele torpiloarelor au sosit la Napoli cu vaporul «România» în ziua de 8 ianuarie seara. Am făcut toate formalitățile de debarcare și pentru transportul la Veneția cu concursul Comandamentului Maritim din localitate și au plecat în ziua de 10 ianuarie seara.

Au sosit la Veneția la 13 ianuarie și imediat au fost instalați în cazarma echipajelor submarinelor. Înainte de plecare am dat căpitanului Rășcanu<sup>10</sup> instrucțiunile necesare pentru drum și pentru cercetarea inventarelor torpiloarelor până la sosirea subsemnatului.

Am plecat la Roma, în ziua de 12 ianuarie. În ziua de 13 ianuarie ora 10 a.m., m-am dus la Ministerul Marinei pentru a mă interesa de chestiunile în curs.

Am vorbit cu directorul general al mașinilor despre chestiunea tuburilor pentru căldări, pentru care nu avusesem încă răspuns. S-au cercetat în fața mea din nou tablouri, situații etc. și după mai multe discuții, am căpătat promisiunea că se va face un referat pentru a ni se ceda 10.000 tuburi pentru căldările monitoarelor, din Depozitul Pola și mi s-a spus să caut rezultatul la Cabinetul Ministrului, în ziua următoare.

Am trecut, apoi, pe la directorul general al Construcțiilor, amiralul Rotta, căruia i-am spus chestiunea modificării MAS-urilor, de care am vorbit mai sus și chestiunea bărcilor, pentru care trimisese raport telegrafic la Direcția Marinei.

În ziua de 14 ianuarie, m-am dus la Ministerul Marinei, unde șeful de Cabinet mi-a comunicat că nu primise încă referatul în privința tuburilor și am stăruit din nou și mi s-a răspuns să revin a doua zi.

În aceeași zi, la ora 05.00 p.m., a avut loc o recepție oficială la dl. ministru Lahovary a întregii colonii române (Anul Nou pe stil vechi), la care am luat parte. Mi-a fost prezentat constructorul Pattison, cu recomandări frumoase de către dl. general Gorsky<sup>11</sup>, care se găsea în trecere, și personalul superior al Legației. Cunoșteam însă pe inginerul Pattison de la Napoli, unde, în ziua de 10 ianuarie, avusesem o conferință în privința aparatelor ridicătoare de turbine de la torpiloarele «Nibbio» și «Sparviero», cu care prilej aflasem că aceste aparate ne-ar fi revenit de drept la predarea torpiloarelor.

În timpul discuțiilor angajate, dl. Pattison mi-a comunicat că venea de la Veneția, unde se interesase de torpiloarele noastre, arătându-mi că Arsenalul Marinei de la Veneția se găsește în lichidare, că n-ar putea executa lucrarea noastră, că inginerii chiar nu pun bunăvoință și vor să se debaraseze și, în definitiv, să-i trecem lui torpiloarele pentru reparații. I-am răspuns că cunoșteam reputația Casei, că am toată încrederea în domnia sa, dar că-l rezerv pentru chestiuni mult mai importante.

Am relatat acest incident aici pentru că pe dată mi-am format convingerea că ducerea inginerului Pattison la Veneția mi-a făcut mare încurcătură, ceea ce am și constatat în urmă.

La ora 12 a.m., am vorbit cu dl. ministru Lahovary relativ la efecte și mi-a comunicat că ministrul Sforza a intervenit printr-o Notă scrisă la Ministerul Tezaurului, sprijinind cererea noastră; a adăugat că, a doua zi dimineața, îmi va da numerele de intervenții, pentru că îmi propusesem personal să urmăresc chestiunea la Tezaur.

În ziua de 15 ianuarie, ora 09.00 a.m., m-am dus la Ministerul Marinei, unde șeful de Cabinet mi-a comunicat că ministrul aprobase să ni se dea tuburi pentru căldări și că chestiunea fusese trimisă în studiu pentru stabilirea modalității predării, prețului etc. și rezultatul mi se va comunica ulterior.

Am vorbit din nou cu amiralul Rotta, care s-a arătat foarte binevoitor și mi-a spus că dăduse ordin Arsenalului din Napoli pentru modificări. În privința bărcilor de care avem nevoie mi-a spus că va lansa ordine la Arsenalul din Veneția și la cel din Spezia spre a alege tot ce ne trebuie, și, în urmă, ei să avizeze. Mi-a adăugat, în același timp, că ar avea disponibile «motogodilles», șalupe mici etc., și pentru că abordasem în ajun chestiunea submarinelor, mi-au spus că ei ar avea disponibile două submarine tip Fiat de 300 tone, și

anume nr. 19 și nr. 20, pe care ni le-ar putea vinde. Unul dintre aceste două (nr. 20), fusese vizitat de mine în amănunt la Napoli. Sunt între cele mai bune din tipul Fiat pe care le are Marina italiană. În privința prețului, mi-a spus că mi-l va comunica mai târziu.

Adat, de asemenea, ordine în Arsenalul să pot vizita MAS-urile de 13 și 14 tone, care par a fi foarte interesante pentru noi, atât pentru poliția de Mare, cât și la Dunăre, și din care ministrul Marinei mi-a promis că ne mai poate da.

La ora 05.00 p.m., în aceeași zi, m-am dus la Ministerul Tezaurului pentru chestiunea efectelor. Am avut o conferință foarte importantă cu directorul general al Tezaurului, care mi-a expus pe larg dificultățile și răspunderile mari pe care le poartă ministrul și îndeosebi, el însuși față de Curtea de Conturi și față de Parlament; mi-a adăugat apoi, în privința contului curent cu România, care, zicea dânsul, se ridică la 130.000 lire, că a cerut în repetate rânduri la București să li se arate modalitatea lichidării acestui cont și că, până în prezent neavând niciun răspuns, nu știu nici ei ce să răspundă Curții de Conturi și Parlamentului, când ar fi întrebați.

Mi-a vorbit pe larg de convenția ce fusese stabilită numai pentru timp de război în privința creditului deschis și până acum, zicea dânsul, după doi ani și mai bine de la încetarea războiului, noi nu cunoaștem nici modalitatea plății. « - Cum să mai putem acorda noi credite, când nu mai suntem în stare de război și ele nu se pot sprijini pe niciun fel de convenție, fără să purtăm o foarte grea răspundere?».

L-am lăsat să continue până și-a epuizat toate argumentele. Am răspuns că, desigur, avea dreptate din punct de vedere administrativ, adăugând că dacă la nenumăratele cereri pe care le-a făcut la București nu a avut niciun răspuns, pentru motive pe care nu le cunosc, vina în parte ar putea fi atribuită și autorităților italiene de acolo, care poate nu și-au făcut complet datoria, pentru a lămuri o chestiune atât de importantă. Directorul general a recunoscut ca justă această obiecțiune. Am continuat apoi discuția, care a urmat mai multă vreme, prezentând chestiunea dintr-un punct de vedere mai larg, mai înalt, al intereselor comune, al legăturilor de stabilit între țări în situația actuală generală, am scos în relief bogăția și viitorul țării noastre. Și când i-am arătat printr-o cifră fantastică, puterea noastră de export a unui an bun și câtă importanță, cât ar trage în cumpănă un gest amical făcut la momentul oportun, adăugând că atunci când noi vom fi în stare a face exporturi anuale de zeci de miliarde, nu vom mai aprecia oferte chiar de sute de milioane,



Locotenentul Vasile Marcu și locotenentul mecanic Vasile Burchi, împreună cu echipajul torpilorului „Fulgerul”, la Fiume, 1920

ori de unde ar veni ele. A ști să se ajute la timp, iată totul; acest gest dă dreptul la ocuparea unui scaun în chestiunea legăturilor dintre țări și sunt gesturi care nu se uită, iar odată un loc ocupat, cu multă greutate îl mai poate lua altul.

În fața acestor argumente, directorul general al Tezaurului, foarte protocolar la început și deloc dispus a ceda asupra celor 560.000.000 lire pentru care pledam,

a schimbat complet atitudinea. A început prin a-mi spune că nu a reflectat îndeajuns asupra chestiunii, că mă roagă foarte mult să-i mai las un răgaz, ca să studieze chestiunea mai aprofundat pentru a-mi putea da un rezultat definitiv și că mă mai roagă să consider ca neavenite toate declarațiile pe care mi le făcuse la început.

Ne-am despărțit în termenii cei mai buni, promițându-mi formal că el însuși va sprijini cauza noastră în cadrul vederilor largi în care angajasem discuțiile.

Asupra acestei chestiuni, a modalității lichidării contului curent, respectuos îmi permit a atrage atenția spre a fi supusă Guvernului.

### Înființarea Escadrilei de Torpiloare

A doua zi, 16 ianuarie, am plecat la Veneția pentru recepția torpiloarelor.

La 17 ianuarie, am vizitat din nou torpiloarele și am luat cunoștință de programul reparațiilor, care fusese stabilit pe baza ordinelor anterioare.

Am găsit, însă, pretutindeni atmosfera schimbată, mai cu seamă în urma vizitei constructorului Pattison și al unui reprezentant al său din Veneția, cu tendința de a mă îndruma spre industria civilă, care ar putea face lucrările mult mai curând.

În ziua de 18 ianuarie, ora 10.00 a.m., am avut o conferință cu amiralul Peppe, comandantul superior al Arsenalului, care mi-a făcut cunoscut că voia să vorbească cu mine înainte să trimită raportul său la Ministerul Marinei; mi-a adus apoi toate argumentele știute spre a mă împinge spre industria privată. Văzând cauza aproape pierdută, am invocat și precipitat toate argumentele tari pe care le aveam, în așa fel și cu atât hotărâre, că amiralul în fața șefilor de servicii, care se aflau acolo, a dat imediat ordine ca de a doua zi chiar să înceapă reparațiile, ceea ce s-a și făcut.

Când a văzut că nu clintisem deloc în hotărârea mea, amiralul mi-a adăugat că, desigur, reparațiile făcute de dânsii vor fi făcut mai bine decât în industria privată. Am mulțumit foarte călduros, promițându-i că voi aduce aceasta la cunoștința Ministerului.

În aceeași zi, la ora 10.30, tot în Arsenalul Marinei am avut o conferință cu delegații Comisiei Interaliatate pentru primirea celor șase torpiloare dezarmate și am hotărât împlinirea formalităților pentru a doua zi, la ora 10.30.

În ziua de 19 ianuarie, ora 10.30, ne-am întrunit delegații Franței, Angliei, Italiei și subsemnatul într-o sală a Arsenalului Marinei, unde am semnat Protocoalele de predare și primirea celor șase torpiloare dezarmate, și, apoi, la 11.00, am mers cu toții la bordul torpiloarelor, care, încă de la ora 08.00 a.m., ridicaseră pavilionul interaliat. Căpitanul de fregată De Montcambrier, președintele Comisiei Interaliatate, mi-a predat vasele dezarmate, pe baza Protocolului încheiat de Consiliul Suprem la Paris.

Subsemnatul le-am primit în numele Guvernului român, ridicând în același timp pavilionul nostru național. Actul original de predare și primire cu anexele lui, se înaintează odată cu acest Raport.

În aceeași zi, la ora 15.00, am semnat Protocoalele de predare și primire a torpilorului nr. 81, care rămâne armat.

Scrisoare din Venetia.

## Primul torpilor românesc la Venetia

— Martie 1921.

De câteva zile în portul Veneției făcuse stăgălău nostru tricolor pe un vapor de război. Sutele mândri în sfârșit că putem spune străinilor că posedăm și noi o marină de război și care grație oamenilor noștri competenți o să o mărească în raport cu mărirea țării și a trebunilor ei.

Consiliul suprem al păcii a atribuit României din flota austriacă șapte torpiloare, fiecare cu un deplasament de 250 tone viteză 28 mile, două câldări, una pentru combușibil de păcură iar alta pentru păcură și cârbun, cu două turbine și alte aparate auxiliare. Unul din aceste torpiloare, ex-austro-ung. ne-a fost cedat armat complet, adică cu 2 țesuri de 70 milim., 2 tuburi duble de lansat torpile, 3 torpile automate, Stejle de T. F. S. (telegrafice fără sârmă) aparate fanigene, etc. împreună cu manșile. Celelalte ne-au fost atribuite în parte dezarmate, adică numai cu un țes de 70 milim., fără tuburi de lansat și fără torpile.

Aceste torpiloare au fost luate în primire la Venetia, de un echipaj român compus din 31 marinari, 3 mașinari mecanici, sub conducerea valorosului căpitan Iosif Râșcanu la 19 ianuarie 1921. Fiecare în stare deplorabilă, cu materialul de punte stricat și delagat de doi ani, cu multe obiecte lipsă, dar cu câldări și mașini într-o stare mai bună, ele au fost supuse unor reparații la Arsenalul Marinei italiene din Venetia. Lucrările se execută de personalul italian ajutat de marinarii români. Grație bunăvoinței arătate de conducătorii supremi ai Arsenalului și marșei pe care a depus-o neobositul căp. Râșcanu împreună cu oamenii lui, unul din torpiloare și anume ex-austro-ung. No. 80, careia reparațiile i se începuseră la 20 ianuarie 1921, a părăsit zilele trecute arsenalul.

Ca propriul mijloc având pe bord numai personal românesc, în

12 Martie a făcut în nordul Mării Adriatice sub pavilion românesc primele probe de mașini. Rășcanu în portul Veneției, care după cum am mai scris e destinat să devină după îndoiia energie și bunăvoință a directorilor societății și băncii, primul port de debarcament din Marea Adriatică al producătorilor prima aduce din țările așezate spre Orient, printre cari figurează azi printre primele România, a luat ancorajul în bazinul San Marco, la un loc cu torpiloarele americane și italiene. Pavilionul românesc, printre cele străine aparate mândru străinilor, ridicând și de data aceea prestigiu țării.

Consiliul suprem a atribuit în același timp atât Greciei cât și Portugaliei șapte torpiloare de același tip; însă până acum nici unul dintre ele nu a fost pus în stare de funcționare.

Portughezii le vor duce în țara lor la remorca unui vas de mare. Grecii le țin în baza fără a le repara, cu toate că o misiune greacă de câțiva timp se găsește la Venetia.

Astfel primul torpilor românesc reparat pe oare în curând o să-l ormeze și al doilea ex-a.u. No. 81, după ce i se vor face probele de mașină la cari vor lua parte și d. miștraru Lahovari, care de prezent se află la Conferința Inter-națională de transporturi la Barcelona, însoțit de d. comandor M. Gavrilescu, ștăgatal naval în Italia, d. Bombardieri, consulul onorar al României la Venetia împreună cu câțiva studenți dela institutele superioare de aici, precum și de Comisia Inter-națională — va putea să ia drumul spre țară la începutul lunii lui Aprilie, cu echipajul român sub comanda căpitanului Râșcanu.

Celelalte, pe măsură ce vor fi gata, vor fi aduse pe rând tot cu personal românesc.

G. M.

„Primul torpilor românesc la Venetia”, articol publicat pe prima pagină de „Gazeta Transilvaniei”, miercuri, 13 aprilie 1921, sub semnătura contraamiralului Mihail Gavrilescu

Acest torpilor a fost primit de la o Comisiune compusă din trei delegați ai Marinei Italiene. Ceilalți delegați ai Marilor Puteri n-au mai luat parte, rolul lor fiind acela de control din partea Conferinței de Pace pentru vasele, care se predau dezarmate.

După semnarea Protocoalelor ne-am transportat la bord, unde căpitanul de corvetă Trebiliani mi-a predat torpilorului în numele Marinei italiene, care îl păstrase până atunci. Subsemnatul l-am primit, ridicând pavilionul nostru național; era ora 03.25<sup>12</sup>.

Actul original de predare și primire cu anexele lui, se înaintează dumneavoastră odată cu acest Raport.

Din acest moment, răspunderea vaselor, conform Protocoalelor, trecea asupra mea. Am numit imediat comandant provizoriu al Escadrilei de Torpiloare pe căpitanul Râșcanu și comandant titular pe torpilorului nr. 81. Am confirmat în urmă printr-un Ordin de Zi această numire de înființare a Escadrilei de Torpiloare românești, care a luat ființă dintr-o dată la Venetia, pe 19 ianuarie 1921 (se anexează o Copie a Ordinului de zi).

În aceeași zi, chiar în cursul dimineții, au început reparațiile la torpilorului nr. 80. De atunci și până astăzi, 1 februarie 1921, s-au executat lucrările următoare:

1. Vizitarea amănunțită și presarea hidraulică a ambelor câldări, cu rezultate, care au fost foarte satisfăcătoare, rezistând foarte bine la 22 atmosfere.
2. S-au aprins focurile, ridicându-se la presiunea de regim de 18 atmosfere.
3. S-a controlat și vizitat toată tubulatura, găsită bună.
4. Vizitarea și controlarea amănunțită a condensatoarelor, care s-au găsit foarte bună.
5. Schimbarea garniturilor, unde a fost nevoie.
6. S-au controlat și vizitat aparatele auxiliare, completându-se lipsuri ca manometre, termometre etc.
7. S-au pus în funcțiune toate motoarele auxiliare, care au funcționat foarte bine.
8. În sfârșit, s-au vizitat și pus în mișcare turbinele, care au funcționat, de asemenea, foarte bine.
9. Curățitul și rașchetul vasului în interior, piturarea santinelor, reparația arboradei și balustradelor. S-a piturat postul echipajului etc. Se continuă cu diverse lucrări. Rămâne de făcut, ulterior, urcarea pe doc, vizitarea și controlarea elicelor, piturarea fundului, instalația electrică, bărci și completarea inventarelor. După toate probabilitățile, acest torpilor va fi gata în cursul acestei luni.

Al doilea torpilor, nr. 81, au și început reparațiile pe ziua de 31 ianuarie, așa că, până la începutul lunii martie, cred, că ambele vor fi gata. Celelalte cinci torpiloare, după programul stabilit, au nevoie, pe rând, fiecare de 40 de zile.

Echipajele noastre concurează cu lucrătorii Arsenalului cu multă râvnă, pricepere și tragere de inimă, la toate. Pentru ca lucrările să se poată accelera ceva și pentru a se forma personal pentru turbine, pe de o parte, spre a se face o economie la mâna de lucru, pe de altă parte, este necesar să se trimită alte efective<sup>13</sup>.

În sfârșit, pe 19 octombrie 1921, contraamiralul Gavrilescu comunica faptul că torpiloarele „Fulger” și

„Năluca” au plecat spre țară și vor lua în subordine și cele două MAS-uri de la Brindisi.

În „Foaia calificativă” pe anul 1921, contraamiralul Constantin Niculescu-Rizea, comandantul și inspectorul general al Marinei, menționa: „În noiembrie (1920 – n.n.) a trecut examenul de contraamiral și a reușit, apoi este trimis în Italia ca delegat al Guvernului român pentru a primi de la aliați vasele care se repartizaseră României. A primit trei monitoare și șapte torpiloare din fosta Marină austriacă, (sic!) care erau complet devastate. Prin stăruința pusă, a reușit ca cele șapte torpiloare, aflate la Veneția, să fie reparate complet, puse în stare de navigabilitate și înzestrate cu tot inventarul.

Cele trei monitoare, care se aflau la Novisad – Iugoslavia, au fost aduse și reparate în țară.

A m a i obținut din Italia, gratis,

o mare cantitate de tuburi pentru căldările torpiloarelor și monitoarelor, după stăruința acestui ofițer.

Pentru modul cum s-a achitat de misiunea sa în Italia, dl. ministru de Război i-a adus laude și mulțumiri scrise<sup>14</sup>.

Dintre cele șapte torpiloare ale Marinei fostului Imperiu Austro-Ungar atribuite României ca despăgubiri de război la încheierea Primului Război Mondial, intrate oficial în serviciul Marinei Militare, la 19 ianuarie 1921, doar șase au făcut carieră sub pavilionul României Mari: „Năluca”, „Sborul”, „Zmeul”, „Vârtejul”, „Viforul” și „Vijelia”. Soarta celui de-al șaptelea, „Fulgerul”, a fost pecetluită de condițiile vitrege ale mării. Acesta a eșuat pe timp de noapte, în drum spre Bosfor, pe 8 februarie 1922, la ora 22.00, la Hissar Kaiassi, 3 Mile Vest de Kilios, pe coasta europeană, fără a mai putea fi salvat.

Înaintat la gradul de contraamiral<sup>15</sup>, pe 1 octombrie 1921, la întoarcerea în țară, Mihail Gavrilescu a fost numit comandant al Diviziei de Dunăre.

În „Foaia calificativă” pe anul 1922, contraamiralul Constantin Niculescu-Rizea i-a recunoscut pe deplin eforturile, implicarea și devotamentul său în îndeplinirea acestei misiuni: „Contraamiralul Gavrilescu a rămas în Italia până în luna martie, tratând cumpărarea crucișătorului-școală «Varesse», vas de 7000 tone, cu armamentul și muniții complete, laborator și

toate instalațiile pentru Școala Navală și de Specialitate, pe un preț numai de 3,5 milioane lei și plătit în trei rate și când a izbutit și începuse încheierea contractului, n e a v â n d fonduri pentru încheierea primei rate, se întârzie și intervine între timp Acordul de la Washington, care a oprit vânzarea spre neșansa Marinei noastre.

A organizat transportul în

țară al torpiloarelor reparate la Veneția. După terminarea misiunii, întors în țară, a luat comanda efectivă a Diviziei de Dunăre, la 1 aprilie.

A organizat și condus, în lunile mai și iunie, călătoria de la Galați la Belgrad a yachtului regal [„Ștefan cel Mare”], escortat de două monitoare [„Brătianu” și „Lahovary”]. Această călătorie, care se făcea întâia oară cu navele noastre dincolo de Porțile de Fier, a decurs în condiții excelente, ca la întoarcere la Giurgiu, M.S. Regele a decorat pe ofițer.

Ținuta navelor și a echipajelor a făcut cinste țării, în portul Belgrad, față de navele de război străine.

A luat parte la manevrele și tragerile în perioada de antrenare, care s-au desfășurat în cele mai bune condiții, la care pentru prima oară a concurat și Aviația.

La toate unitățile acestei Divizii există deplină ordine și disciplină<sup>16</sup>.



Participanții la nunta regală de la Belgrad. În picioare: A.A.L.L. Principesa Ileana, Principesa Helena a Serbiei, Principele Alfons de Orleans, Principele Albert Ducele de York, Principele Carol, Principele Ferdinand de Savoia, Principele Nicolae, Principesa Irena a Greciei, Principele Paul al Serbiei, Principele Arsenie al Serbiei. Pe scaune: A.S. Principesa Elena a României, M.M.L.R. Regele Alexandru, Regina Marioara, Regina Maria, Regele Ferdinand, A.A.L.L. Principesa Beatrice, sora Reginei Maria, Principesa Kira a Rusiei. Jos: Copiii A.S. Principesa Helena a Serbiei. Foto „Julietta” București. Reproducere din „Actualitatea”, Anul X, nr. 6, iunie 1922, p. 6



## A Dispute without Compromises. Admiral Gavrilescu's Mission Captain (Navy) Marian Moșneagu, Ph.D.

**Abstract:** A combatant in the Balkan Wars and World War I, Rear Admiral Mihail Gavrilescu, director of the Romanian Navy Arsenal, flawlessly fulfilled the mission of taking over the ships from the former Austro-Hungarian fleet, assigned to Romania as war reparations.

**Keywords:** Mihail Gavrilescu (1872-1944), vice-admiral, war reparations for Romania, Balkan Wars, World War I.

### NOTE

<sup>1</sup> Marian Moșneagu, *Viceamiralul Mihail Gavrilescu. În arborada destinului*, Editura Militară, București, 2025.

<sup>2</sup> Alexandru Emanoil Lahovary (n. 21 decembrie 1855/1856, Paris – d. 1950, București) a fost trimis extraordinar și ministru plenipotențiar al României la Roma, în perioada 2 decembrie 1917-1 februarie 1928.

<sup>3</sup> Comandorul Constantin Ene, promoția 1 iulie 1908, a demisionat din armată pe 25 martie 1925, cu gradul de locotenent-comandor. Ulterior, a fost înaintat în rezervă la gradul de căpitan-comandor (1 iulie 1927) și comandor (1938). Din 1932, a activat ca delegat supleant al României în Comisia Internațională a Dunării cu sediul la Viena, în mandatul ministrului Constantin Conțescu.

<sup>4</sup> Amiralul Umberto Cagni (n. 24 februarie 1863, Asli – d. 22 aprilie 1932, Genova). Fiul unui general piemontez, la 14 ani a intrat la Școala Navală din Napoli, de unde s-a transferat la Școala Navală din Genova, pe care a absolvit-o în anul 1881, cu gradul de locotenent. Din 1882 până în 1885 a participat cu nava „Vettor Pisani” la o circumnavigație în jurul lumii, iar între 1895 și 1899 la o altă companie pe „Cristoforo Colombo”. În 1900, a explorat regiunile muntoase din Alaska, împreună cu Luigi Amadeo de Savoia. În 1901, a fost ales membru corespondent al Academiei Naționale. În 1911, în timpul Războiului italo-turc, a condus prima forță de debarcare italiană în Libia. În timpul Primului Război Mondial a comandat, printre altele, o escadrilă de crucișătoare, un comandament de flotă la Brindisi și Baza Navală din La Spezia. A trecut în rezervă în anul 1923, ulterior ocupând mai multe funcții onorifice.

<sup>5</sup> Amiralul Alfredo Acton (n. 12 septembrie 1867, Castellammare di Stabia, Campania, Italia – d. 26 martie 1934, Napoli, Italia) a fost șef al Statului Major al Marinei Militare între 1919-1921 și 1925-1927 și senator din 1927.

<sup>6</sup> Amiralul Giovanni Sechi (n. 1861, Sassari – d. 1948, Roma) a absolvit Academia Navală Italiană în 1883. Între anii 1903 și 1906, ca locotenent și profesor la Academia Navală, a publicat o lucrare în două volume intitulată *Elementi di Arte Militari Marittima*. Participant la Războiul italo-turc și la Primul Război Mondial, a fost avansat contraamiral în 1918, viceamiral în rezervă în 1923 și amiral de escadrilă în 1926. Numit senator în 1919, a fost ministru interimar de Război (23-24 iunie 1919) și ministru al Marinei în primul și al doilea guvern Nitti și al cincilea guvern Giolitti (1920-1921). În această ultimă calitate, a urmat linia guvernului Nitti de demobilizare și reducere a producției de armament. Efectivele Marinei italiene au fost reduse de la 120.000 la 34.000 de oameni, 4 nave de luptă vechi și 15 crucișătoare au fost scoase din funcțiune, iar construcția dreadnought-ului „Francesco Caracciolo” a fost oprită. În același timp, a comandat 8 noi puitoare de mine, 4 distrugătoare, 4 submarine și 8 torpiloare. De asemenea, după Primul Război Mondial a adoptat o linie conservatoare asupra chestiunii Mării Adriatice. Între 1928 și 1935a fost președinte al Registrului Naval și Aeronautic Italian.

<sup>7</sup> M.A.S. – *Motoscafo Anti Sommergebile* (vedetă antisubmarin, lb.it.).

<sup>8</sup> Contele Carlo Sforza (n. 25 septembrie 1873, Montignoso di Lunigiana – d. 4 septembrie 1952, Roma), diplomat și om de stat italian, exilat în timpul epocii fasciste, a devenit o figură importantă în politica externă de după al Doilea Război Mondial. Intrat în serviciul diplomatic în anul 1896, a servit la Cairo, Paris, Constantinopol, Beijing, București, Madrid, Londra și Belgrad. A fost subsecretar de stat pentru Afaceri Externe (1919-1920) și ministru al Afacerilor Externe (1920-1921). Numit ambasador în Franța, în februarie 1922, a demisionat nouă luni mai târziu, refuzând să servească sub Benito Mussolini. Timp de aproape două decenii, a trăit în străinătate (în Belgia, până în 1939 și în S.U.A., după 1940) ca lector și comentator politic.

În 1943, s-a întors în Italia și a deținut o serie de funcții ministeriale și de altă natură. În 1946, a fost ales membru al Adunării Constituante, ca republican. În 1947, s-a alăturat celui de-al treilea cabinet Alcide De Gasperi, ca ministru al Afacerilor Externe, păstrând această funcție până în iulie 1951, când a demisionat din cauza unor probleme de sănătate. Influența lui Sforza a fost un factor determinant în ratificarea de către Italia a Tratatului de Pace, în aderarea Italiei la Organizația pentru Cooperare Economică Europeană și în aderarea sa la Tratatul Atlanticului de Nord.

<sup>9</sup> Este vorba despre fostele contratorpiloare italiene, viitoarele distrugătoare „Mărăști” și „Mărășești”, comandate de guvernul român, în anul 1913, Șantierului „Pattison” din Napoli. Rechiziționate de către Guvernul italian, care le-a folosit în campanie, au fost achiziționate abia în anul 1919, intrând oficial în serviciul Marinei Militare Române, la 1 iunie 1920. Vezi Marian Moșneagu, *Fregata-amiral „Mărășești”*, Editura Militară, București, 2014.

<sup>10</sup> Comandorul Iosif Rășcanu (n. 19 ian. 1892 - d. ?). Absolvent al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină (1 iulie 1911), a activat la Divizia de Dunăre, ca ofițer la bordul monitorului „Lahovary” (1 iulie-1 noiembrie 1911), la Divizia de Mare, ca fițer la bordul crucișătorului „Elisabeta” (1911-1912), ambarcat pe cargoul S.M.R. „Tumu Severin” (1912-1913), pe crucișătorul „Elisabeta” (27 aprilie-16 septembrie 1913), bricul „Mircea” (18 septembrie-16 octombrie 1913), ajutor al ofițerului cu artileria pe monitorul „Catargiu” (1914-1916), ambarcat pe monitorul „Kogălniceanu” (1916-1917), torpiloarele „Năluca” (1917-1918) și torpilorului „Zborul” (1 aprilie-18 octombrie 1918), comandantul vedetei nr. 2 „Lascăr Bogdan” (1918-1919), secund pe monitorul „Lahovary” (1919-1920), secund pe canoniera B din Diviziunea de Canoniere la Divizia de Mare (1920-1921). Comandant al torpilorului „Vijelia”, la Veneția (1 martie-29 august 1921), și ulterior al canonierei B „Cpt. Dumitrescu” (24 aprilie-30 noiembrie 1922), la 30 noiembrie 1922 a demisionat din cadrele active, încadrându-se pe navele Serviciului Maritim Român. În 1929, a obținut brevetul de căpitan de cursă lungă. Vezi Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români*, Editura Militară, București, 2008, pp. 406-407.

<sup>11</sup> Generalul de brigadă Alexandru Gorsky (n. 25 ianuarie 1875, Ismail, Basarabia – d. 21 iunie 1943, București) a fost, printre altele, director superior, respectiv secretar general în cadrul Ministerului de Război (8 iunie-1 noiembrie 1920), prim-subșef al Marelui Stat Major (1 noiembrie 1920-8 mai 1923) și șef al Marelui Stat Major (8 mai-1 octombrie 1923). Ulterior a fost comandant al Diviziei 16 Infanterie (1 octombrie 1923-1 aprilie 1926), inspector tehnic al Învățământului Militar (1 aprilie 1926-1 ianuarie 1929), inspector general al Aeronauticii (1 ianuarie 1929-1 iulie 1931), comandant al Corpului Vânătorilor de Munte (1 iulie-1 octombrie 1931) și inspector general de armată (1 octombrie 1931-7 februarie 1936). Apud Șefii Statului Major General. Enciclopedie, București, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, 2014, pp. 123-124.

<sup>12</sup> Eveniment anunțat sub titlul „Primul torpilor românesc la Veneția” pe prima pagină din „Gazeta Transilvaniei”, Anul XXXIV, nr. 80, de miercuri, 13 aprilie 1921.

<sup>13</sup> Arhivele Militare Naționale Române (în continuare se va cita A.M.N.R.), Fond Direcția V Marină, dosar nr. crt. 476/1921, ff. 53-72.

<sup>14</sup> Idem, Depozitul Central de Arhivă Pitești, Fond Direcția Cadre și Învățământ 1974, *Memoriul viceamiralului Gavrilescu Mihail*, dosar nr. crt. 6966, f. 59.

<sup>15</sup> Î.D.R. nr. 4097/1921, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 62/1921.

<sup>16</sup> *Memoriul viceamiralului Gavrilescu Mihail*, f. 60, 60 verso.

# VIZITA SUVERANILOR ROMÂNÎ ÎN BUCOVINA ȘI BASARABIA (18-19 MAI 1920) CONSEMNAȚĂ ÎN PAGINILE „MONITORULUI OFICIAL”

Dr. Luminița GIURGIU<sup>1</sup>

Dr. Teodora GIURGIU<sup>2</sup>

**A**m fost alături de suveranii României și de suita<sup>3</sup> lor în călătoria spre Bucovina. Trenul regal a plecat din gara Cotroceni, sâmbătă/15 mai și a ajuns la Dornești, duminică/17 mai. Drumul a continuat, spre Suceava, cu automobilele, cu un popas la Mănăstirea „Sfântul Ioan”. A urmat o oprire la Rădăuți, unde a fost vizitată Biserica „Sfântul Nicolae”<sup>4</sup>. De la Suceava, suita regală s-a îndreptat spre Mănăstirea Putna, unde a fost întâmpinată de președintele Academiei Române, Dimitrie Onciul<sup>5</sup>. Pe traseu, Regina Maria a fost lovită în ochi de un buchet de flori, fapt care o va împiedica să participe la festivitățile de început ale călătoriei. A urmat reîntoarcerea la Dornești și călătoria spre Cernăuți<sup>6</sup>.

„Monitorul Oficial” a publicat programul vizitelor efectuate, precum și personalitățile care au întâmpinat suita regală.

1586 MONITORUL OFICIAL 9 Iunie 1920

Noi, ministru, secretar de Stat la parlamentul industriei și comerțului, Având în vedere referatul direcției combustibilului cu No. 174/1920 întocmit cu privire la o repartizare a combustibilului lichid din depozitele de aprovizionare a societății «Distribuția» sau alte depozite din Capitală și județe,

Decidem :

Art. I. În scop de a repartiza combustibilul lichid din depozitele de petrol din Capitală, se înstătuiește de noi pe lângă direcția combustibilului din departamentul nostru o comisie compusă din :

Directorul combustibilului sau un delegat al său ;

Primarul Capitalei ;

Un delegat al industriașilor din Capitală recomandat de Camera de comerț ;

Directorul societății «Distribuția» sau un delegat al său ca informator și executor.

Art. II. Se înstătuiește de noi pe lângă prefecturile de județ, în același scop ca mai sus, o comisie formată din :

Prefatul județului ;

Un delegat al industriașilor, recomandat de Camera de comerț respectivă ;

Administrativul depozitului societății «Distribuția», și

Un delegat al altor depozite. (în caz că acestea sunt) ca informatori și executori.

Art. III. Oricare cerere de combustibil lichid a industriașilor și particularilor (în afară de cei din județul Ifov) vor fi adresate direcției combustibilului, prin comisiunile înstătuite prin art II al prezentei decizii.

Art. IV. Atribuțiile acestei comisii vor fi cele specificate în citatul referat al direcției combustibilului.

Art. V. Director al combustibilului este însărcinat cu aducerea la îndeplinire a acestei decizii.

Data la 22 Mai 1920.

p. Ministru, C. Hoiescu.

No. 5.076.

**RECTIFICARE**

Din eroare în decizia ministerială cu No. 379 din 13 Mai 1920, publicată în Monitorul Oficial cu No. 36 din 20 Mai 1920, pagina 1.254, strecurându-se următoarea greșală, se rectifică după cum urmează :

La art. I, rândul al 3-lea, se va citi *Ivanom Nicolae*, inginer silvic și hortarnic, în loc de *Szelecanu Ioan*, inginer silvic.

**PARTE NEOFICIALĂ**

*Dornești, 8 Iunie*

**CĂLĂTORIA  
MM. LL. REGELUI ȘI REGINEI  
ÎN BUCOVINA ȘI BASARABIA  
18—19 MAI 1920**

Marți, 18 Mai, M. S. Regele însoțit de d. I. Stircea, ministru al Bucovinei, de d. Dori Popovici și de adjutantul de serviciu, a vizitat la ora 10 școala normală din Cernăuți, condusă de Parintele Ciupercă.

M. S. Regele a fost primit cu urale și flori, iar în sala festivă a fost întâmpinat cu imnul regal și alte cântece naționale de către corul mixt al școlii normale sub conducerea d-lui profesor Zavulovici.

Au urmat apoi recitări de poezii patriotice, după care M. S. Regele s-a interesat de mersul școlii.

La ora 10, 45 M. S. Regele a vizitat societatea pentru cultura și literatura poporului român de sub președinția Parintelui Dionisie Bajan, consilier consistorial.

Dupa primirea cu flori, urale și imnul regal, d. președinte al societății arată într-o caldă cuvântare însemnătatea alipirii Bucovinei la Patria Mamă; face istoricul societății arătând starea ei de astăzi și mulțumește respectuos M. S. Regelui pentru marea operă a reîntregirii neamului.

M. S. Regele răspunzând mulțumește pentru cuvintele ce i-au fost adresate și urează viitor strălucit societății.

La ora 10, 30 M. S. Regele a vizitat Casa Polonă, unde a avut aceeași primire caldă. D. Kwiatkowski, președinte, adresându-se M. S. Regelui ține următoarea cuvântare :

Cincizeci de mii de inimi ale Polonilor bucovineni, cari bucurându-se aci de secole de ospitalitatea poporului român, prin tradiția osemintelor străbunilor lor sunt strâns uniți cu pământul acesta devenit a doua lor patrie, simțindu-se uniți și prin activitatea lor culturală, participă cu prietelul călătorii prin antunul lui Ștefan-cel-Mare prin Mălețele Voștre, încununate cu laurii victoriei, la bucuria și fericirea întregului popor român.

Polonii bucovineni, depina conștiinței de misiunea lor pașnică pentru adăncirea legăturilor de prietenie pentru viitor între iubita lor națiune din Polonia și între poporul român, și dorind a u mă ca activitatea lor ca organ de legătură între cele două State, sunt ferm hotărâți, ca la orice timp și în orice împrejurări să îndeplinească cu toată supunerea datorită rfață de tronul și poporul român.

Polonii bucovineni reînnoiesc rugămintea lor prea supusă, rostită prin gura mea în 1918 la Iași, implorând scutul și grația și prea înalt p. ntr. biserica catolică, pe patru limba lor polonă în biserici cât și mai ales în școala polonă, precum și pentru drepturi egale înaintea Tronului și Statului.

Trăiască Regele Ferdinand, învingătorul.

Trăiască Ocrotitoarea poporului român, Regina Maria, Trăiască dinastia glorioasă a României Mari pentru vecele întâie.

M. S. Regele mulțumește pentru sentimentele de credință și asigură că și Polonezii bucovineni se vor bucura pe viitor de aceleași drepturi ca și celelalte naționalități conlocuitoare.

La ora 10, 45 M. S. Regele a vizitat Casa Germană de sub președinția d-lui dr. Köhruss. M. S. Regele este întâmpinat cu aceeași căldură și însoțirea în sala frumoasă împodobită cu flori, ghirlandele și drapelul național. După valsarea și puterea de mână a elementului german, asigură pe M. S. Regele de sentimentele de credință și înaltitate către Patria mamă și Dinastia ei.

M. S. Regele mulțumind, nu se îndoiește de sentimentele populației germane și le asigură aceleași drepturi ca la toate naționalitățile.

„Monitorul Oficial” nr. 52 din 9 iunie 1920

„Marți, 18 mai, M. S. Regele însoțit de d. I. Stircea<sup>7</sup>, ministru al Bucovinei, de d. Dori Popovici<sup>8</sup>

și de adjutantul de serviciu, a vizitat, la ora 10, Școala Normală din Cernăuți, condusă de parintele Ciupercă.

M. S. Regele a fost primit cu urale și flori, iar în sala festivă a fost întâmpinat cu Imnul Regal și alte cântece naționale de către corul mixt al Școlii Normale, sub conducerea d-lui profesor Zavulovici.

Au urmat apoi recitări de poezii patriotice, după care M. S. Regele s-a interesat de mersul școlii.

La ora 10.15, M. S. Regele a vizitat Casa Germană de sub președinția d-lui dr. Köhruss. M. S. Regele este întâmpinat cu aceeași căldură și însoțirea în sala frumoasă împodobită cu flori, ghirlandele și drapelul național. După valsarea și puterea de mână a elementului german, asigură pe M. S. Regele de sentimentele de credință și înaltitate către Patria mamă și Dinastia ei.

M. S. Regele mulțumind, nu se îndoiește de sentimentele populației germane și le asigură aceleași drepturi ca la toate naționalitățile.

Bejan<sup>9</sup>, consilier consistorial.

După primirea cu flori, urale și Imnul Regal, d. președinte al societății arată într-o caldă cuvântare însemnătatea alipirii Bucovinei la Patria Mamă; face istoricul societății arătând starea ei de astăzi și mulțumește respectuos M. S. Regelui pentru marea operă a reîntregirii neamului.

M. S. Regele răspunzând, mulțumește pentru cuvintele ce i-au fost adresate și urează viitor strălucit societății.

La ora 10.30, M.S. Regele a vizitat Casa Polonă, unde a avut aceeași primire călduroasă. D. Kwiatkowsky, președinte, adresându-se M.S. Regelui ține următoarea cuvântare:

«Cinzeci de mii de inimi ale polonilor bucovineni,

care, bucurându-se aci de secole de ospitalitatea poporului român, prin tradiția osemintelor străbunilor, sunt strâns uniți cu pământul acesta, devenit a doua lor patrie, simțindu-se uniți și prin activitatea lor culturală, participă cu prilejul călcării pământului lui Ștefan cel Mare, prin maiestățile Voastre, încununată cu laurii victoriei, la bucuria și fericirea întregului popor român.

Polonii bucovineni, deplin conștienți de misiunea lor pașnică pentru adâncirea legăturilor de prietenie



Regele Ferdinand la Casa Polonă din Cernăuți (Cabinetul de Stampe al Bibliotecii Academiei Române)

pentru viitor între iubita lor națiune din Polonia și întregul popor român, și dorind a urma cu activitatea lor ca organ de legătură între cele două state, sunt ferm hotărâți, ca la orice timp și în orice împrejurări să îndeplinească cu toată

supunerea datoria lor față de Tronul și poporul român.

Polonii bucovineni reînnoiesc rugămintea lor prea supusă, rostită prin gura mea în 1918, la Iași, implorând scutul prea grațios și prea înalt pentru biserica catolică, pentru limba lor polonă în biserică, cât, și mai ales, în școala polonă, precum și pentru drepturi egale înaintea Tronului și Statului.

Trăiască Regele Ferdinand, învingătorul!

Trăiască ocrotitoarea poporului român, Regina Maria!



Gara din Cernăuți

Trăiască dinastia glorioasă a României Mari pentru vece întregite!».

M.S. Regele mulțumește pentru sentimentele de credință și asigură că și polonezii bucovineni se vor bucura, pe viitor, de aceleași drepturi ca și celelalte naționalități conlocuitoare.

La ora 10.45, M.S. Regele a vizitat Casa Germană de sub președinția dlui dr. Kohlruss. M.S. Regele este întâmpinat cu aceeași căldură și însufletire în sala frumos împodobită cu flori, ghirlande și drapele naționale. După intonarea Imnului Regal, d. președinte, arătând valoarea și puterea de muncă a elementului german, asigură pe M.S. Regele de sentimentele de credință și lealitate către Patria română și Dinastia ei.

M.S. Regele mulțumind, nu se îndoiește de sentimentele populației germane și le asigură aceleași drepturi ca la toate naționalitățile.

La ora 11, M.S. Regele vizitează Palatul Justiției, unde este întâmpinat cu călduroase aclamațiuni și strigate de «Ura!».

D. dr. Boldur, președintele Curții de Apel<sup>10</sup>, urează «Bun-venit!» M.S. Regelui și roagă pe M.S. Regele a se avea în vedere și legiurile Bucovinei la organizarea Justiției în tot regatul. Mulțumind apoi M.S. Regelui pentru vizita făcută, încheie rugând pe M.S. Regele de a semna în registrul Curții, spre a avea semnătura pentru placa comemorativă.

M.S. Regele mulțumind pentru frumoasa primire, asigură că se va ține seama la viitoarea reglementare a Justiției și de legile Bucovinei. Semnează apoi în registrul Curții de Apel și primește prezentările corpului de magistrați.

După aceasta, M.S. Regele merge în automobil la gara Cernăuți, unde un numeros public, pe lângă școli și autorități, își exprimă via lor mulțumire față de Suverani, atât la luarea rămasului bun de către M.S. Regele, cât și la plecarea trenului regal spre Noua-Suliță, la ora 11.30.

Corul Liceului «Aron Pumnul», condus de maestrul Verenca, a executat până la plecarea trenului frumoase cântece naționale, iar M.S. Regele a binevoit a le arăta deplina sa mulțumire.

M.S. Regina a binevoit a primi în vagon mai multe doamne din societatea bucovineană, care mărturisindu-i sentimentele lor de dragoste și devotament, i-au urat cât mai grabnică însănătoșire.

La plecarea trenului, M.S. Regina, arătându-se la fereastră, a fost aclamată cu mare însufletire.

La ora 13, trenul regal intră în gara Noua Suliță, pe teritoriul basarabean, în mijlocul uralelor nesfârșite ale populației, care, pe o distanță de aproape 1 km, era înșirată în mase compacte de ambele părți ale liniilor ferate.



Principesa Elisabeta

M.S. Regele și A.S.R. Principesa Elisabeta descinzând din tren, pe peronul gării frumos împodobit cu flori și drapele naționale, sunt salutați, în timp de muzicile intonau Imnul Regal, de către d. Niță Serghie<sup>11</sup>, ministrul Basarabiei, urându-le buna venire pe pământul

strămoșesc al lui Ștefan cel Mare.

M.S. Regele trece apoi în revistă compania de onoare, după care primarul orașului, d. Zimmermann oferă M.S. Regelui și A.S. Regale, tradiționala pâine și sare.

D. Grigore Vasiliu, prefectul județului Hotin, salutând pe M.S. Regele și A.S. Regală în numele județului, prezintă persoanele oficiale și doamnele prezente în gară.

M.S. Regele mulțumește călduros tuturor. Intră apoi însoțit de A.S.R. Principesa Elisabeta, de d. ministru al Basarabiei și de toate persoanele oficiale în sala de așteptare a gării, unde este întâmpinat de S.S. preotul Poliansky din Noua Suliță cu frumoase și calde cuvinte de mulțumire pentru realipirea Basarabiei la Patria Mumă, sub părinteasca și înțeleapta cărmuire a M.S. Regelui.

Un scurt serviciu religios în chiar sala gării încheie primirea M.S. Regelui în gara Noua Suliță, după care M.S. Regele trece în revistă, întreținându-se cu deputați venite din orașel și din satele învecinate.

După dejunul din trenul regal, la care au fost invitați, de către M.S. Regele, d. Niță Serghie, ministrul Basarabiei, d. general Schina<sup>12</sup>, inspectorul administrativ al Basarabiei și d. prefect de Hotin, M.S. Regele și A.S.R. Principesa Elisabeta în automobil, urmați de suita regală și de persoanele oficiale au plecat, la ora 15, spre Hotin.

M.S. Regele a fost călduros primit de populațiunile și autoritățile satelor prin care conducea șoseaua spre Hotin. Cu deosebire în satele Stroiști, Dinăuți și Nedebauți, sătenii ieșiseră cu mic cu mare spre a aclama pe Suveran, presărându-i calea cu flori. M.S. Regele se interesa cu bunăvoință de nevoile locuitorilor.



Generalul Mihail Schina

La ora 16.30, M.S. Regele și A.S.R. Principesa Elisabeta au ajuns la Hotin, prin strada principală a orașului, care era frumos împodobit. Populațiunea, înșirată pe ambele părți ale străzii, a aclamat viu pe M.S. Regele și A.S. Regală.

Descinzând din automobile, d. Gackievici, primar al orașului, a oferit, după o scurtă cuvântare, pâinea și sarea tradițională, după care d. colonel Cănciulescu Petre<sup>13</sup>, comandantul Brigăzii 16 Infanterie, a dat raportul militar.

M.S. Regele a trecut în revistă, în sunetele Imnului Regal, trupele garnizoanei Hotin, compuse din Regimentele 29 și 37 Infanterie, școlile, delegațiile sătești și diferite comunități, care întâmpinau pe M.S. Regele cu nesfârșite urale.

După aceasta, au fost prezentate persoanele oficiale și doamnele din localitate, de la care A.S. Regală a primit nenumărate buchete de flori.

La ora 17, M.S. Regele și A.S.R. Principesa Elisabeta, însoțiți de suite, au asistat la un scurt serviciu religios săvârșit în catedrala orașului de către S.S. preotul Grimalsky.

După serviciul religios, M.S. Regele și A.S. Regală au vizitat vechea cetate istorică a Hotinului, timp de o oră, între orele 17.15 și 18.15. Sosirea M.S. Regelui a fost anunțată prin sunete de corn și rachete trase de pe meterezele cetății, în timp ce o gardă de onoare da raportul.

În turnul vechii geamii, un hoge improvizat, cu glas puternic, ridică slavă și urează M.S. Regelui în limba turcească bună-venire, sănătate și domnie îndelungată.

Pe zidurile cetății erau mai mulți tineri în portul arcașilor lui Ștefan cel Mare, care au primit pe M.S. Regele în sunetul cornului, iar corul bărbătesc al Societății „Freamătul” a executat frumoase cântece naționale.

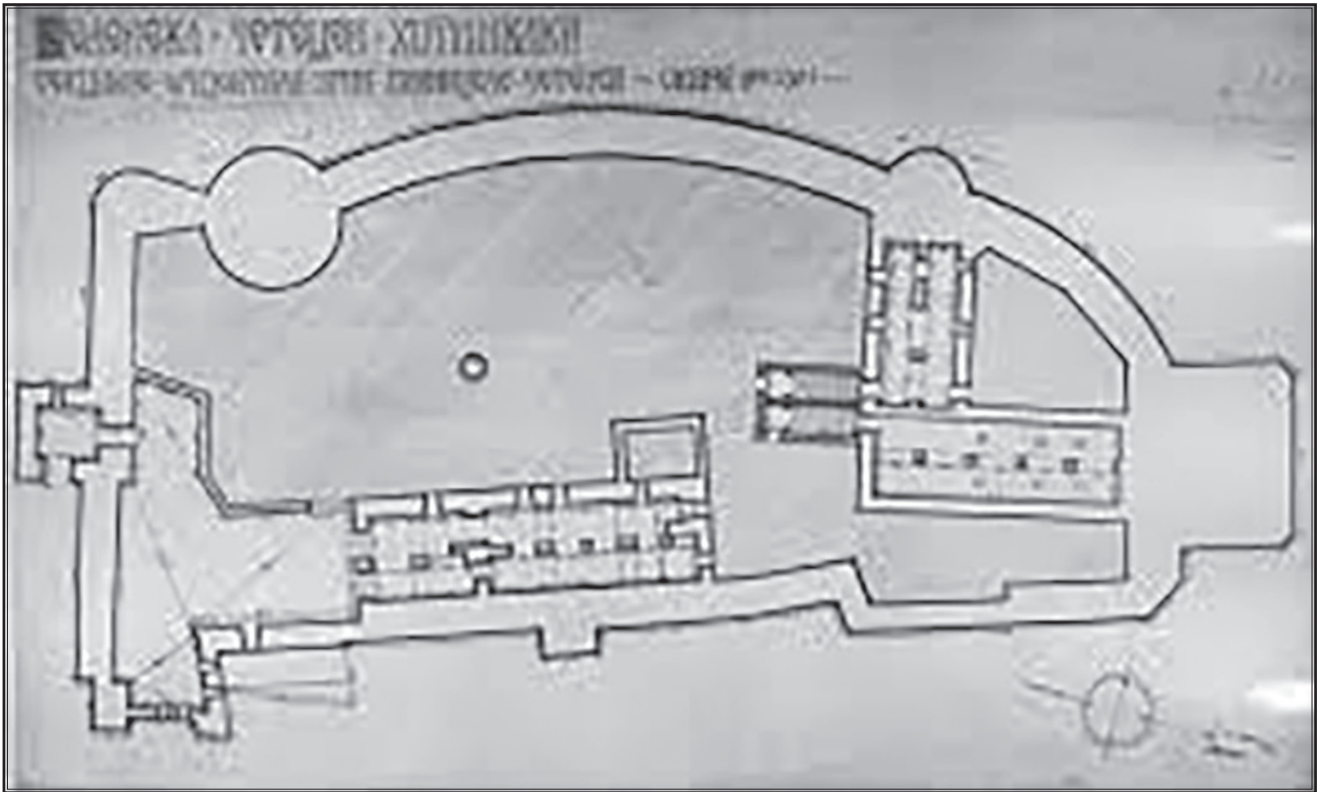
Intrând în cetatea lui Ștefan cel Mare, d. Cănciulescu Petre a prezentat planul cetății și a dat explicațiuni M.S. Regelui, după care s-au vizitat părțile cele mai interesante ale fortăreței.

Când M.S. Regele a ieșit spre malul Nistrului, a fost întâmpinat cu urale și strigate de bucurie de către locuitorii adunați pe malul stâng al Nistrului.

La ora 18.30, M.S. Regele și A.S. Regală, întorși din nou în oraș, și-au luat rămas bun de la autorități în aclamațiunile populațiunii entuziaste și s-au reîntors la Noua Suliță, unde au ajuns la ora 20.30.



Cetatea Hotinului



Planul Cetății Hotinului

Plecarea trenului regal spre Bălți, la ora 21, este însoțită de manifestațiuni de simpatie din partea populațiunii aflătoare în gara Noua Suliță, cum de altfel M.S. Regele a fost primit și în celelalte gări, până la ora 23.

Miercuri, 19 mai, la ora 9.30, trenul regal sosește în gara Bălți. Pe peronul gării așteaptă d. general Jitianu<sup>14</sup>, comandantul Diviziei 2, în fruntea autorităților civile și a reprezentanților clerului, școlilor și diferitelor comunități.

O companie de onoare cu Drapel din Regimentul 3 „Olt” a dat onorul. Primarul orașului Bălți, după ce adresează M.S. Regelui călduroase urări de bună-venire, prezintă obișnuita pâine și sare.



Generalul Ioan Jitianu

D. Hâncu salută, apoi, cu însuflețire pe Majestatea Sa, în numele Zemstvei<sup>15</sup> locale, iar d. B.V. Boutmy, președintele Zemstvei Soroca, rostește următoarea cuvântare:

„Sire,

În numele populațiunii basarabene de la meleagurile bătrânului Nistru, cuprinsă în hotarele ce formează mănolul nostru ținut Soroca,

Noi, președintele Zemstvei ținutale și președintele orașului Soroca, împreună cu delegațiunea ce ne însoțește, aducem Majestății Voastre, salutul nostru plin de cea mai curată iubire ce păstrăm și vom păstra de-a-pururi Marelui Căpitan, Ferdinand I, Regele iubit al României întregite.

Cu acest fericit prilej, aducem Majestății voastre, tot în numele norodului ținutului și orașului Soroca, cel mai mare prinos de recunoștință și mulțumire pentru viteaza și disciplinata armată română de sub înalta comandă a Majestății Voastre, care intrând falnică în ținutul Soroca, încă din prima zi, ne-a adus și statornicit pacea și liniștea printre noi toți gospodarii ținutului, făcând astfel să dispară ura nesocotită între clase.

Zălog puternic ne-a lăsat pe eroul general Stan Poetaș<sup>16</sup>, a cărui memorie va fi veșnic slăvită prin o statuie,



Generalul Stan Poetaș

ce o ridicăm, în curând în orașul Soroca.

El – eroul general Poetaș – prin sufletul lui ce stă de veghe printre noi, va fi veșnic sentinelă a României Mari, la Nistru.

Populațiunea ținuțului moldovenesc Soroca, urmașii vrednici ai

plăieșilor Marelui Voievod Ștefan cel Mare, tot prin noi roagă, cu cel mai profund respect, pe Majestatea Voastră să binevoiască a-și îndrepta ochiul și grija părintească către ținutul nostru și, în primul rând, să-și exprime dorința de înfăptuire a unei linii de cale ferată între Bălți [și] Soroca, ca astfel să se poată face legătura între Soroca, cetatea Voievodului Ștefan cel Mare și București, Capitala României Mari, reședința Marelui și Gloriosului nostru Rege, ce dorim a-l cunoaște mai de aproape; astăzi interesele obștești comerciale și economice suferă foarte mult din lipsă de cale ferată.

Rugăm pe bunul Dumnezeu cel Atotputernic să dăruiască Majestații Voastre, Majestații Sale Regina, scumpa Mamă a răniților și Augustei Dinastiei a Majestații Voastre, cât mai mulți ani plini de sănătate și fericire și să culegeți cele mai dulci roade din fericirea poporului român întregit, consolidând pentru veșnicie România Mare.

Să trăiți Sire!

Să trăiască Majestatea Sa Regina!

Să trăiți Alteță Regală!

M.S. Regele mulțumește călduros pentru cuvintele pline de dragoste ce i se adresează și după obișnuitele prezentări, M.S. Regele, A.S.R. Princesea Elisabeta, urmați de reprezentanții autorităților și de suita regală, se îndreaptă spre biserica „Soborului”, unde se oficiază un serviciu religios. Străzile erau împodobite cu frumoase arcuri de triumf, iar lumea, care se adunase în număr foarte mare, întâmpină pe M.S. Regele cu flori și nesfârșite urale.

După serviciul religios, M.S. Regele primește defilarea trupelor din garnizoană, vizitând apoi bisericile celorlalte confesiuni: biserica armeană, cea poloneză și sinagoga.

De la biserici, M.S. Regele merge la spitalul de boli contagioase, interesându-se de aproape asupra

stării bolnavilor. Pretutindeni M.S. Regele a fost primit cu cea mai mare însuflețire, făcându-i-se mărturisiri de dragoste și devotament din partea tuturor păturilor sociale.

La ora 13.30, M.S. Regele, împreună cu A.S.R. Princesea Elisabeta, ia parte la dejunul oferit de autoritățile civile în sala cercului militar.

La sfârșitul mesei, un reprezentant al Zemvestei locale a vorbit arătând sentimentele de recunoștință față de Suveranii României întregite, care au venit în această parte a vechii Moldove, pe veci unite la sânul Patriei.

Iar d. general Al. Lupescu<sup>17</sup> închină paharul, din partea camarazilor de arme, în sănătatea scumpului Principe Moștenitor, care se găsește astăzi peste mări și țări, urându-i întoarcere fericită.

M.S. Regele, vădit mișcat, mulțumește, pe de o parte, pentru sentimentele de dragoste și credință ce i s-au arătat cu atâta căldură din partea tuturor noilor Săi supuși, cetățenii orașului și ținutului Bălți, iar, pe de altă parte, își arată deplina sa mulțumire față de iubita armată, care a știut să aducă pretutindeni ordinea și liniștea, cheazășie sigură a unei sănătoase propășiri.

Mulțumește apoi, din inimă, pentru caldele cuvinte adresate Principelui Moștenitor, asigurând că, deși departe de noi, inima sa bate cu dragoste statornică pentru țară și că, prin această călătorie, va aduce simțitoare foloase pentru Statul român.

După masă, M.S. Regele, în mijlocul celei mai cordiale bucurii, s-a întreținut cu mare parte din persoanele prezente, printre care era și bătrânul fiu al poetului basarabean Costache Stamati<sup>18</sup>, care, în cuvinte mișcătoare, a arătat M.S. Regelui fericirea acestei zile mari și neuitate pentru cărturarii basarabeni, care au mai putut păstra în suflet dragostea de limbă și de națiune în timpuri așa de grele și apăsătoare.

În aclamații nesfârșite, M.S. Regele își ia ziua-bună și, la orele 16, trenul regal pleacă spre Ungheni.

Prin toate stațiunile, sătenii se adunaseră în număr mare ca să vadă și să aclame pe Suverani<sup>19</sup>.



Generalul Alexandru Lupescu

**The Visit of the Romanian Sovereigns to Bukovina and Bessarabia (May 18-19, 1920)  
recorded in the Pages of the “Official Monitor”  
Luminița Giurgiu, Ph.D., Teodora Giurgiu, Ph.D.**

**Abstract:** After the Great Union, the sovereigns undertook visits to the provinces united with Romania Kingdom. After Transylvania (May 22-June 1, 1919), Bukovina and Bessarabia followed (May 18-19, 1920). Alongside King Ferdinand and Queen Maria, there were Princess Elisabeth and the prominent members of the Averescu government. The civil and military authorities, as well as the population of the areas visited, enthusiastically expressed their full support for the Union and the monarchy.

**Keywords:** The sovereigns of Romania, Bukovina, Bessarabia, visit, May 1920.

## NOTE

<sup>1</sup> Comisia Română de Istorie Militară.

<sup>2</sup> Arhivele Militare Naționale Române.

<sup>3</sup> Din suită au făcut parte Principesa Elisabeta, primul ministru – generalul Alexandru Averescu, ministrul Afacerilor Străine – Dului Zamfirescu, ministrul de Finanțe – Constantin Argetoianu, ministrul Cultelor și Instrucțiunii Publice – Petre P. Negulescu, directorul Siguranței Generale – Romulus Voinescu, mitropolitul primat Miron Cristea și mitropolitul Moldovei – Pimen.

<sup>4</sup> Ziarul „Universul” din 19 mai 1920.

<sup>5</sup> Onciul Dimitrie (n. 1856, Straja, jud. Suceava – d. 1923), membru (1905) și președinte al Academiei Române (1920-1923); profesor la Universitatea din București; director general al Arhivelor Statului (1900-1923); întemeietorul (1922) și primul președinte al Comisiei Consultative Heraldice; considerat creatorul școlii critice în istoriografia română; istoric al Evului Mediu românesc, a abordat problemele continuității daco-romane la nord de Dunăre și ale formării statelor medievale românești; cercetări privind istoria provinciilor românești Bucovina, Maramureș, Banat și Dobrogea; a publicat o serie de documente despre istoria românilor, descoperite în arhivele din Viena; preocupări de genealogie și cronologie; lucrări: „Teoria lui Roesler”, „Radu Negru și originile Principatului Țării Românești”, „Idea latinității și a unității naționale”, „Originile principatelor române”.

<sup>6</sup> Vezi Dr. Luminița Giurgiu, dr. Teodora Giurgiu, *Vizita suveranilor României Mari în Bucovina (16-17 mai 1920) consemnată în paginile „Monitorului Oficial”*, revista „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, nr. 4(110)/2025, pp. 33-44.

<sup>7</sup> Stârcea/Stîrcea Ioan Victor baron de (n. 9 februarie 1867, Cernăuți-d.), fiul lui Victor; căsătorit, la 2 iunie 1904, cu Bertha Carolina Amalia contesă Viomes de Ponthieu (n. 14 iunie 1886, Tanger-d. 25 ianuarie 1937, București); cămătar imperial, legat extraordinar și ministru plenipotențiar, ambasadorul austro-ungar pentru Chile, Peru și Bolivia (16 decembrie 1912-8 noiembrie 1916); după prăbușirea Imperiului Austro-Ungar, a fost membru al Consiliului Național Român din Cernăuți; după Unire a devenit maestrul de ceremonii al Curții Regale din București; ministru în trei guverne ale Regatului România, în același timp și un confident apropiat al Casei Regale; în timpul domniei lui Carol al II-lea, a fost membru în Consiliul Superior al Frontului Renașterii Naționale.

<sup>8</sup> Popovici Dorimedont/Dori (n. 10 decembrie 1873, satul Rușii Mănăstioarei, Ducatul Bucovinei, Austro-Ungaria-d. 12 iunie 1950, Închisoarea Sighet); fiul preotului Leon Popovici, frate cu Grigore Popovici și unchi al avocatului Traian Popovici (1892-1946), fost primar al orașului Cernăuți; școala primară la Suceava și studii secundare la Cernăuți (1892), absolvent al Facultății de Drept de la Universitatea din Cernăuți, unde a obținut titlul de doctor în Drept; procuror la Procuratura de Finanțe din Cernăuți; administrator adjunct la Direcția Generală a Bunurilor Fondului Bisericesc din Bucovina (1897-1907); membru în conducerea Partidului Țărănist din Bucovina (1906) și în „dirigența” Partidului Creștin Social Român din

Bucovina (1908); deputat al Curiei a III-a (română) în Dieta Bucovinei (1910-1914); viceprimar al orașului Cernăuți (1912-1915); secretar la Interne în Guvernul Bucovinei, condus de Iancu Flondor (1918); vicepreședinte al Consiliului Național al Bucovinei (27 octombrie 1918); deputat în Parlamentul României (1919); președinte al Comisiei Regale pentru Lichidarea și Unificarea Bucovinei; membru al Partidului Democrat al Unirii din Bucovina (septembrie 1919); Liga Poporului a fuzionat cu o grupare desprinsă din Partidul Național Român condusă de Octavian Goga, cu o grupare a Partidului Țărănesc din Basarabia condusă de Sergiu Niță și cu o grupare desprinsă din Partidul Democrat al Unirii din Bucovina condusă de Dori Popovici (aprilie 1920), schimbându-și numele în Partidul Poporului; ministru de Stat (fără portofoliu) pentru problemele Bucovinei în guvernele conduse de generalul Averescu (13 martie 1920-17 decembrie 1921 și 30 martie 1926-4 iunie 1927); membru al Partidului Național Țărănesc (decembrie 1927); a editat ziarul „Țăranul” de la Chișinău și a publicat în ziarul „Apărarea Națională”; arestat în noaptea de 5-6 mai 1950 și deținut, fără judecată, la Închisoarea Sighet.

<sup>9</sup> Bejan Dionisie (n. 18 august 1837, Stăuceni, Coțmani – d. 21 septembrie 1923, Cernăuți), fiu al preotului Dimitrie Bejan; absolvent al Facultății de Teologie de la Cernăuți și al Facultății de Științe de la Universitatea din Viena; hirotonit preot (1868); paroh în diverse comune din Bucovina, apoi în Vatra Dornei și Cernăuți; consilier în conducerea Bisericii Ortodoxe (1884); vicepreședinte și președinte al Societății pentru Cultura și Literatura Română în Bucovina (1896-1900); deputat în Dieta Bucovinei (1911); desfășoară o susținută activitate pentru mișcarea națională românească; încurajează înființarea de școli private în limba română; în cadrul Adunării Constituante a Românilor se pronunță foarte clar pentru unirea Bucovinei cu România (27 octombrie 1918); vicepreședinte și președinte al Consiliului Național Român (format din 50 de membri având în frunte pe Iancu Flondor – președinte și Dorimedont Popovici și Sextil Pușcariu ca vicepreședinți) deschide Congresul General al Bucovinei, în Sala Sinodală a Palatului Metropolitan din Cernăuți (28 noiembrie 1918); a făcut parte din cei 15 delegați bucovineni, având în frunte pe mitropolitul Vladimir de Repta, Iancu Flondor, Ion Nistor, care la 29 noiembrie 1918, la Iași, aveau să înmâneze în mod solemn Regelui Ferdinand și Guvernului României „Actul de Unire a Bucovinei”.

<sup>10</sup> Curtea de Apel pentru Bucovina, cu reședința la Cernăuți, s-a înființat prin Înalțul Decret-Lege nr. 2867 din 14 mai 1919 și și-a început activitatea la 1 iulie același an. Prin Înalțul Decret Regal nr. 2722 din 1 iulie 1919 au fost făcute primele numiri: președinte – Vasile Boldur, conducătorul Tribunalului din Chișinău, procuror general – dr. Dimitrie Tușinschi, prim-procuror al Tribunalului din Chișinău și consilier aulic, alături de 5 consilieri, toți înaintați de la instanțe inferioare bucovinene.

<sup>11</sup> Niță Sergiu/Serghei (n. 9/21 martie 1883, Peresecina, jud. Orhei-d. 3 martie 1940, București, înmormântat în Cimitirul Central [armenesc] din Chișinău); fiul preotului Fiodor Niță; absolvent al Facultății de Drept a Universității din Iași; avocat; președinte al Curții Administrative din Chișinău; ministru pentru Basarabia în guvernul Averescu

(2 mai 1920-17 decembrie 1921 și 20 martie 1926-3 iunie 1927); membru al Țăranilor Basarabeni și apoi a Ligii Populare (1920); decorat cu Ordinele „Steaua României” în grad de Ofițer și „Coroana României” în grad de Ofițer și „Ferdinand” în grad de Comandor.

<sup>12</sup> Schina Mihail (n. 14 iunie 1867, București-d. 1945, București). S-a născut în familia lui Constantin Eustache Schina – prim-președinte al Înaltei Curți și Casație și Justiție și a Elenei născută Procopie-Filitti, alături de Albert Alexandru (frate geamăn, căpitan, 1867-1900); Eustațiu (1863-1919) și Gheorghe (1872-1963). A absolvit Școala Militară de Infanterie și Cavalerie din București (1886-1888) și Școala Superioară de Război din Torino (1898-1900). A urcat treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1888), locotenent (1893), căpitan (1896), maior (1907), locotenent-colonel (1911), colonel (1914), la cele de general de brigadă (1917) și de divizie (1921). A participat la cel de-Al Doilea Război Balcanic (1913), la Primul Război Mondial (1916-1918) și la Campania din Ungaria. Între funcțiile deținute se pot menționa: comandant al Regimentului 9 Roșiori, șef al Etapelor de Nord, comandant al Diviziei 1 Infanterie (remarcându-se în bătălia de la Oituz) și al Diviziei 1 Cavalerie (1918-1919). Intrând în conflict cu generalul Arthur Văitoianu (comandantul Corpului 4 Armată) și generalul Nicolae Sinescu (Inspectorul General al Cavaleriei) privind înzestrarea și misiunile trupelor de cavalerie, a fost acuzat de incompetență și insubordonare. A fost înlocuit de la comanda diviziei și anchetat de o comisie, fiind găsit nevinovat. Deceționat, generalul Schina și-a dat demisia la 1 octombrie 1921. În anul 1934, a fost trecut în poziția de retragere. Lucrări: „Necesitatea reorganizării infanteriei” (Tipografia Clementa, București, 1905), „Războiul și femeia. Conferință ținută la Roman în ziua de 19 ianuarie 1913” (Tipografia Leon Friedmann, Roman, 1913), „Amintiri și învățăminte” (București, 1914), „O schiță a armatei române de mâine. Din învățămintele războiului și psihologia individului” (Tipografia Serviciului Geografic, București, 1920), „Fragmente de organizare militară. A. Cavaleria” (Editura Cartea Românească, București, 1934), *Pax* (Sibiu, 1934), „Debuturile strategiei” (Tipografia Cavaleriei, Sibiu, 1934), „Mackensen vorbește” (Institutul de Arte Grafice „Lupta”, N. Stroilă, București, 1939). Cariera sa militară a fost răsplătită cu Ordinele „Coroana României” (1906) și „Steaua României” (1912).

<sup>13</sup> Cănculescu Petre (n. 10 iunie, Poiana, jud. Dolj-d.?). Absolvent al Școlii Fiilor de Militari de la Craiova, al Școlii Militare de Infanterie (1896-1898) și al Școlii Superioare de Război (1909-1911); a urcat toate treptele militare, de la gradul de sublocotenent (1898), locotenent (1902), căpitan (1907), maior (1913), locotenent-colonel (1916), colonel (1917), general de brigadă (1920) și general de divizie (1931); a participat la cel de-Al Doilea Război Balcanic și la Primul Război Mondial; a fost decorat cu „Avântul Țării” (1913), Ordinul „Coroana României” cu spade în grad de ofițer (1916), Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a (1917), „Legiunea de Onoare” în grad de cavalier (1917), „Crucea Comemorativă a războiului 1916-1918” cu baretele Ardeal, Carpați, Jiu, Mărășești, Târgu Ocna, Cerna (1918), Ordinul „Sfântul Stanislav” clasa a IV-a cu spade (1918), „Virtutea Militară” poloneză (1924), Medalia comemorativă „Victoria” (1924), „Crucea de Război” cehoslovacă (1925), „Medalia comemorativă a încoronării” (1924), Ordinul „Steaua României” în grad de comandor (1931), Ordinul „Coroana României” clasa a II-a (1931).

<sup>14</sup> Jitianu Ioan (n. 30 iunie 1867, Pătârlagele-d. 16 octombrie 1938, București); absolvent al Școlii de Ofițeri de Artilerie și Geniu din București (1885-1887) și al Școlii Superioare de Război de la Bruxelles (1896-1898), a urcat treptele ierarhiei militare de la gradul de sublocotenent (1887), locotenent (1890), căpitan (1895), maior (1905), locotenent-colonel (1911), colonel (1913), general de brigadă (1917) și la cel de general de divizie (1921); a participat la cel de-Al Doilea Război Balcanic și la Primul Război Mondial; a fost comandant al Regimentului 18 Artilerie, șef de stat-major al Diviziilor 6 și 8 Infanterie și al Corpurilor 3 și 5 Armată, comandant al Diviziei 2 Infanterie (1918); a fost decorat cu Ordinele „Coroana României” (1906) și „Steaua României” (1912).

<sup>15</sup> Zemstvo era o formă de guvernare locală instituită în timpul reformelor liberale din Imperiul Rus de țarul Alexandru al II-lea. Ideea creării zemstvelor a fost a consilierului imperial Nicolai Miliutin. Prima zemstvă a fost creată prin lege în 1864, celelalte instituindu-se

treptat (de exemplu, în Basarabia se aplică legea abia în 1870). După Revoluția din Octombrie, sistemul zemstvelor a fost abandonat. Sistemul zemstvelor asigura consiliile de conducere districtuale sau provinciale din Rusia între 1864 și 17 octombrie 1917. Toate clasele sociale, inclusiv țărani, luau parte la alegerile pentru consiliile locale ale zemstvelor. Zemstvele se ocupau de problemele învățământului primar, asistenței medicale, asistenței sociale, combaterii incendiilor, aprovizionării cu alimente și ale întreținerii drumurilor în localitățile respective, dar au fost primite cu ostilitate de radicali, așa cum erau membrii Partidului Socialist Revoluționar, nihilistii sau intelectualii de stânga, care doreau reforme mai profunde. Nobilii aveau cea mai mare putere în zemstve, în timp ce 74% din membrii acestei forme de autogovernare erau aristocrați, deși ei nu reprezentau decât 5% din populație. Chiar și așa, zemstvele permiteau unui număr mai mare de oameni să-și facă cunoscute părerile asupra modului în care doreau să fie condusă viața lor.

<sup>16</sup> Poetaș Stan (n. 5 decembrie 1870, Ulmu, județul Brăila-d. 8 ianuarie 1919, Călărașeuca, Republica Moldova); absolvent al Școlii Militare (1889); colonel și comandant al Regimentului 40 Infanterie „Călugăreni” (1916); a luat parte la luptele din Dobrogea, București (noiembrie 1916), Neajlov/Argeș (Bătălia Bucureștilor), Mărăști, Mărășești și Oituz, comandant al Brigăzii <sup>17</sup> Infanterie (1917), Basarabia (1918); în ziua de 11 ianuarie 1919, în zona satului Călărașeuca a fost împușcat din spate de către oamenii din banda lui G.I. Bărbuț; a fost înmormântat la 14 ianuarie 1919, în orașul Soroca. <sup>17</sup> Lupescu Alexandru (n. 24 februarie 1865, Botoșani-d. 1934); absolvent al Școlii Militare de Ofițeri București (1884-1886), al Școlii Speciale de Artilerie și Geniu (1886-1888) și al Școlii Superioare de Război (1895-1897, șef de promoție); grade militare: sublocotenent (1886), locotenent (1889), căpitan (1894), maior (1902), locotenent-colonel (1909), colonel (1911), general de brigadă (1915) și general de divizie (1917); carieră militară: Regimentele 2, 7, 5 și 11 Artilerie (1886-1895), Regimentul 1 Cetate, Divizia 7 Infanterie și Marele Stat Major (1897-1905), Corpul 3 Armată, Divizia 4 Infanterie, Marele Stat Major, Direcția Generală a Școlilor din Ministerul de Război (1906-1915), director de studii și profesor de istorie militară la Școala Superioară de Război (1904-1907); comandant al Brigăzii 4 Artilerie (1915-1916), șef de stat-major al Armatei 1 (1916-1917); a condus delegația militară română la negocierile privind Armistițiul cu Puterile Centrale de la Tecuci (9 septembrie 1917) și semnat la Focșani; subșef al Marelui Cartier General (1917-1918), inspector general al Învățământului Militar (1918), comandant Corpului 6 Armată (1919-1920), comandant al Trupelor de Est (1920-1921), inspector al Armatei a 2-a (1921-1923) și șef al Marelui Stat Major (1 octombrie 1923-21 iunie 1927); senator de drept (1927-1934); ministru al Instrucțiunii Publice (1919); primar al sectorului de Galben al Capitalei; operă: „Istoria Militară”, „Conferințe asupra campaniilor 1877-1878”, „Organizarea militară – generalități, artilerie, mobilizare”, „Principii de strategie și istorie militară”, „Războiul Russo-Turc din 1877-1878 în Europa”, „Consecințele revoluției franceze asupra artei militare”; decorații: „Coroana României”, „Steaua României” și „Răsplata muncii pentru învățământ”; a participat la definitivarea Legii organizării armatei, înființarea Consiliului Superior de Apărare a Țării, reînființarea Brigăzii 1, organizarea Corpului Vânătorilor de Munte, reorganizarea cavaleriei, întărirea unităților de artilerie, crearea Inspectoratelor Generale ale Aeronauticii și Marinei, adoptarea Legii pentru întreprinderile industriale în legătură cu apărarea națională, redactarea noilor regulamente etc.

<sup>18</sup> Stamati Constantin/Costachi (n.1786, Huși/Iași-d.12 septembrie 1869, Ocnița, ținutul Hotin); fiul paharnicului Toma Stamati și al Smarandei, înrudit cu Iacob Stamati, mitropolit al Moldovei; membru fondator al Societății Academice Române, reprezentând Basarabia; își începe activitatea literară la Iași, colaborând la „Albina românească” și „Dacia literară”; s-a stabilit la Chișinău după anexarea Basarabiei de către Rusia (1812), devenind funcționar și interpret al administrației țariste din Basarabia; membru al „Societății de Medici și Naturaliști” din Basarabia și al „Societății Imperiale de Istorie și Antichități” din Odessa; vorbitor de franceză, rusă și greacă; decorat cu Medalia „Sfânta Ana” în grad de Cavalier.

<sup>19</sup> „Monitorul Oficial” nr. 52 din 9 iunie 1920, pp. 1586-1588.

## ORAȘUL-PORT SULINA SUB TIRUL AVIAȚIEI INAMICE (APRILIE-AUGUST 1944)

*Dr. Laurențiu MĂNĂSTIREANU*

Comunicatele de război din luna martie 1944 privind situația frontului din răsărit fiind nefavorabile, unii dintre locuitorii județului

Tulcea, mai cu seamă cei înstăriți, începuseră să-și evacueze parte din bunuri și familiile în alte județe ale țării, cu toate că județului nu i se fixase încă zona de evacuare. Îngrijorarea și starea de spirit extrem de agitată a

locuitorilor aveau să fie influențate și de exodul populației din sudul Basarabiei, în general familii de funcționari publici, în această situație Prefectura fiind obligată să ia măsuri pentru păstrarea calmului și înlăturarea eventualelor dezordini în gările și porturile din județ.

La 29 martie 1944, se evacuează tot personalul Direcției Dunării Maritime (DDM)<sup>1</sup> din Sulina, cu familiile lor în direcția Călărași, arhiva, mobilierul și materialele din magazie fiind încărcate pe ceamuri. Personalul navigant a primit ordin să-și ia un pat, o masă, o sobă de gătit și așternutul. Toate mașinile atelierelor din Sulina, piesele de rezervă ale navelor și o echipă de lucrători, în frunte cu șeful Serviciului Ateliere și Vase, au rămas însă pe loc, pentru a face reparațiile necesare navelor armatei române.

La 2 aprilie 1944, navele DDM au ajuns la Socarici și au fost camuflate stingându-li-se și focul de la cazane, sub presiune rămânând doar o șalupă ce avea să facă aprovizionarea cu alimente și bani de la Călărași<sup>2</sup>, iar familiile angajaților aveau să fie încartiruite pe brațul Borcea spre Călărași, în cătunul Oltina, satul Socarici (azi Unirea) și în cătunele din amonte, Noiieni și Dichiseni<sup>3</sup>.

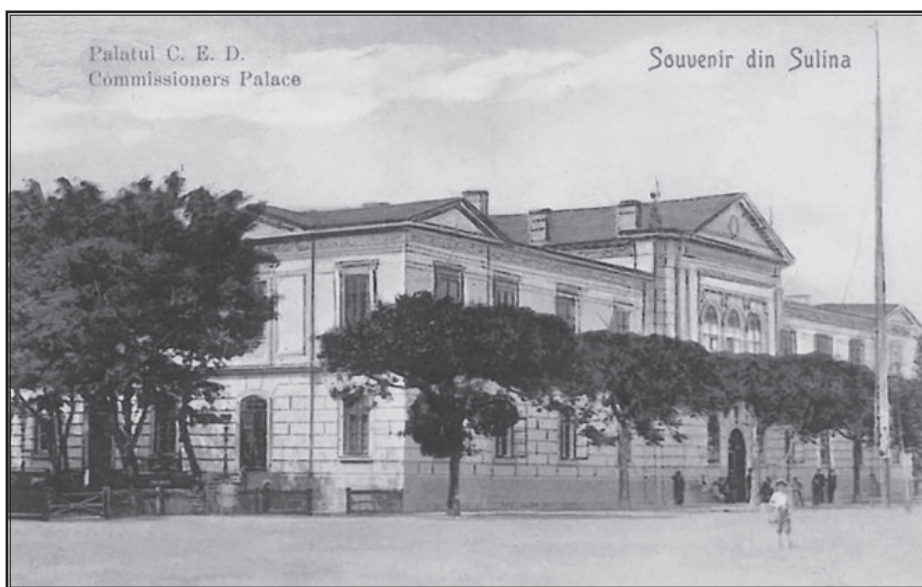
La 6 aprilie 1944, ora 11.30, Comandamentul Forțelor Navale din Constanța anunța Divizia de Dunăre că sunt avioane inamice în Delta Dunării, și,

ca urmare, să ia măsuri pentru a nu se lansa mine și să anunțe dacă au fost lansate<sup>4</sup>.

În data de 8 aprilie, la ora 19.30, un avion inamic, semnalat telefonic de posturile de pândă și alarmare instalate pe canalul Sulina, lansa mine

între mila 7 și mila 14, din care cauză circulația pe brațul Sulina avea să fie suspendată, inclusiv cursa vasului de pasageri ce venea de la Tulcea în seara aceea; a doua zi, la ora 13, s-a dat din nou alarma aeriană la Sulina, care a durat 30 de minute, la Mare auzindu-se zgomote de avioane și trageri de artilerie<sup>5</sup>. Potrivit Circularei nr. 99 din 7 martie 1940 a Direcției Marinei Comerciale darea alarmei în caz de pericol aerian se făcea prin sunete scurte și modulate, iar încetarea prin sunete prelungite, liniștitoare<sup>6</sup>.

În 10 aprilie, un avion sovietic a trecut pe deasupra orașului, iar altele opt pe partea de Nord, la circa 4 mii de metri distanță, însă nu au lansat bombe. În aceeași zi, la ora 11, alte șase avioane venind dinspre Est cu direcția Sud, au lansat pe Mare două bombe, una în gura canalului și una după un convoi în apropiere de gura Stari-Stambula Chiliei. Artileria antiaeriană din Sulina a deschis foc puternic, alarma a durat 55 minute; bomba lansată în gura canalului Sulina de către un avion sovietic în picaj, avea să lovească în plin Distrugătorul german de Mine Magnetice nr. 1, care era încărcat cu 3 vagoane de muniție de calibru mare; în urma exploziilor, aveau să moară patru soldații germani, doi răniți vor fi aduși în port și ambarcați pe nave germane, iar nava avea să eșueze în dana de Nord a portului<sup>7</sup>.



*Direcția Dunării Maritime – Palatul Comisiei Europene a Dunării (carte poștală)*

La vremea aceea, la bara Sulina, se desfășura o activitate intensă datorată în special evacuării militare a capetelor de pod Odessa și Sevastopol, precum și organizării unor convoaie de refugiați civili pe Dunăre.

În data de 11 aprilie 1944, avea să ajungă în localitate Batalionul 15 Infanterie Marină, evacuat de pe limanul Nistrului, de la Bugaz, de la care poliția locală afla informația că în timpul nopții, de la Bugaz la Sulina, din cauza furtunii, care fusese pe Mare, s-au scufundat mai multe ambarcațiuni mici și un șlep încărcat cu provizii, însă fără victime omenești; în seara aceleiași zile, la ora 20, gardienii publici aveau să dea alarma aeriană în oraș; avioanele inamice vor zbura deasupra orașului până la ora 23.30 și artileria antiaeriană a deschis foc puternic; avioanele vor lansa în mai multe serii rachete luminoase urmate de bombe date asupra unui convoi de nave care plecase din Sulina<sup>8</sup>.

A doua zi, la 11.55, s-a dat din nou alarma aeriană în oraș; 4 avioane inamice, venind dinspre Vest cu direcția Est, au trecut prin partea de Sud a orașului, însă nu au lansat bombe, iar artileria antiaeriană a deschis foc puternic; în ziua următoare, la ora 11, un avion sovietic și-a făcut apariția din nou deasupra orașului venind dinspre Est cu direcția Vest, nu a lansat bombe, alarma a durat 30 de minute, iar schijele de la proiectilele tunurilor artileriei antiaeriene au rănit grav un soldat german<sup>9</sup>.

În 16 aprilie, la ora 16.30, șlepul „Dordogne” sub pavilion român, încărcat cu secară și remorcat de nava germană „Gastein”, plecând din Sulina cu direcția Constanța, s-a ciocnit de o mină la distanța de 2 mile în Mare, afară din canal și s-a scufundat; echipajul de 3 persoane a fost salvat de remorcherul respectiv; pe același

șlep erau și 13 ostași germani dintre care 4 au fost răniți ușor<sup>10</sup>.

În 17 aprilie, la 20.30, a apărut deasupra orașului un număr mare de avioane inamice, alarma a



Uzina de Apă (carte poștală)

durat până la ora 23.30; din avioane au fost lansate 3 bombe în apropierea Depozitului de Mine al Marinei Militare de la mila 2, malul stâng, și în spatele Uzinei de Apă de pe malul drept, în partea de sus a orașului, dincolo de Gârla Abatorului, obiectiv strategic, în vecinătatea căruia exista o baterie de artilerie antiaeriană, însă nu au fost înregistrate victime; în seara aceleiași zile, la ora



Pachebotul „SMR Oituz”

20.35, intra în port pachebotul „SMR Oituz”, care transporta evacuați, soldați voluntari (georgieni, caucazieni, turci și austrieci) și care, venind de la Sevastopol,

cu destinația Constanța, a fost atacat de avioane inamice; o bombă lansată a făcut explozie la pupa vasului, fapt pentru care avea să se refugieze în rada portului Sulina, urmând să plece a doua zi spre Brăila<sup>11</sup>.

P o t r i v i t  
O r d i n u l u i  
Comandamentului  
Militar al Sectorului  
Dunărea de Jos  
nr. 164 din 21 aprilie

1944, în urma raidului avioanelor inamice, din noaptea de 18/19 aprilie 1944, pe canalul Măcin, navigația fluvială avea să fie închisă până la noi dispoziții, între Pecineaga (km 221) și Piatra Frecăței (km 257), iar cu începere din 21 aprilie, ora zero, avea să fie suspendată și navigația între Tulcea și Sulina<sup>12</sup>.

Pentru siguranța porturilor, navelor, caricului lor și a vieții oamenilor, pentru evitarea sinistrelor maritime din cauza bombardamentelor din avioane inamice și pentru a nu atrage prin aglomerări de nave, bombardamente din avioane, Inspectoratul III General de Navigație și Porturi Galați avea să emită Publicația nr. 1139



Generalul Nicolae Șova

din 26 aprilie 1944, prin care cerea navigatorilor, agenților de vapoare, societăților de navigație, precum și tuturor proprietarilor de nave să treacă de îndată la dispersarea acestora, ca să se evite aglomerarea în dană, unde nu trebuia să fie mai mult de o navă; navele ce și-au terminat operațiunile de încărcare sau descărcare trebuiau să fie duse la locul de dispersare stabilit de căpitania portului, cât mai aproape de maluri și camuflat, distanța dintre nave în dană și la locul de dispersare fiind cât se poate de mare, iar în dana șantierelor să nu fie staționate decât acele nave ce se reparau efectiv; în timp de noapte trebuia respectat camuflajul luminilor, preferabil fiind ca la căderea nopții, toate navele să fie duse la locul de dispersare<sup>13</sup>.

La 28 aprilie, ora 8.30, cu nava „Comandor Păun”, venea la Sulina, generalul Nicolae Șova, subsecretar de stat în Ministerul Aerului și Marinei, însoțit de contraamiralul Al. Stoianovici, comandantul Diviziei de Dunăre și viceamiralul Ioan Georgescu din Statul Major, în inspecția trupelor de pe litoralul Mării<sup>14</sup>.

De la începutul războiului și până la 1 aprilie 1944, în urma bombardamentelor inamice, în orașul-port Sulina fuseseră avariate grav 612 clădiri, ușor avariate erau 435 de clădiri, se înregistraseră 50 de morți din bombardamente și 40 de răniți, din care majoritatea erau militari<sup>15</sup>.

În noaptea de 4/5 mai 1944, Comisariatul de Poliție Sulina anunța comisariatul din Tulcea că, la ora 22.45, au fost lansate din avioanele inamice 6 mine magnetice: una pe uscat, pe malul stâng al Dunării, între milele 8 și 12, și 5 în Dunăre, dintre care, 3 între milele 14-17,



Nava „Comandor Păun” (1930-1944), astăzi Nava „Republica”

iar alte 2 între milele 18-19; navigația pe canalul Sulina avea să fie suspendată, iar minele aveau să fie distruse de avioanele dragoare<sup>16</sup>. Explozia unei mine magnetice căzută pe uscat, între oficiul poștal și localul primăriei din Carmen Sylva (azi Crișan), avea să incendieze localul primăriei, în care se afla și dispensarul<sup>17</sup>.

Stabilizându-se linia frontului din Moldova de Nord, în lunile mai și iunie 1944, orașul-port Sulina avea să fie ferit de evenimente însemnate, populația civilă rămânând doar cu grijile zilnice în vreme de război și îngrijorarea produsă de inundațiile din acel an. În iulie însă, începând bombardamentul orașului, echipa de lucrători de la Atelierele DDM nu a mai putut rămâne la Sulina și a plecat la Socariciu, la familiile lor, rămânând numai paznicii.

În data de 5 iulie, la ora 7 dimineața, un bombardier ușor sovietic, venind dinspre Sud, s-a lăsat în picaj deasupra fortificațiilor de pe litoralul nostru și nemaiputând redresa avionul a ambalat puternic motorul, încât a făcut explozie în aer la mică înălțime. La o primă cercetare a organelor militare, la locul prăbușirii s-a găsit un plan, trei proiectile neexplodate și fotografia unui sublocotenent, însă nu au fost găsite victime și nici persoane în viață; în căutarea echipajului avea să fie trimis, în baltă, un pluton; a doua zi avea să se constate că avionul era de proveniență germană, cu două motoare; a fost găsit și parte din corpul unui pilot, iar de pe avionul prăbușit ostașii germani vor demonta trei mitraliere<sup>18</sup>.

Potrivit Publicației nr. 10916 din 29 iunie 1944 emisă de Prefectul județului Tulcea, colonelul Nicolae Ghica (1941-1944), având în vedere Ordinul Comandamentului General al Etapelor nr. 21.399 din 19 iunie 1944, populației îi era cu totul interzis a se atinge de avioanele inamice căzute sau chiar amice, aterizate forțat, și să ia diferite piese sau obiecte găsite înăuntru; în asemenea cazuri trebuia să se aștepte sosirea organelor militare; cei ce nu respectau aceste norme erau trimiși în judecata Curții Marțiale<sup>19</sup>.

În 30 iulie, la ora 16, s-a dat din nou alarmă aeriană; 24 de avioane sovietice au început să apară dinspre Nord și, imediat ce au ajuns în dreptul Sulinei, au deschis foc cu mitralierele și tunurile ușoare de la bord, lansând și foarte multe bombe în Mare și la gura canalului, unde au rănit grav un ostaș de la o secție de artilerie antiaeriană; alarma a durat 28 minute, iar la 16.45, alte două avioane de vânătoare la mare altitudine au trecut pe deasupra orașului venind dinspre Vest, însă nu au lansat bombe, iar alarma a durat 18 minute; a doua zi, la ora 10, s-a dat din nou alarma; 13 avioane, care au apărut din Sud, au mitraliat un convoi de nave ce venea dinspre

Constanța, lansând și multe bombe, dintre care trei au căzut în apropierea navelor ce dragau gura canalului, însă nu au fost răniți și nici nave avariate; alarma a durat 35 de minute<sup>20</sup>.

### Parașutiștii sovietici

La 1 august 1944, Comisariatul de Poliție Sulina raporta comisariatului din Tulcea că, în ultimele 4 zile, subunitățile militare din Batalionul 17 Infanterie Marină au reușit să prindă patru parașutiști sovietici (trei bărbați și o femeie cu părul blond) în pădurea dintre comunele Letea și Periprava, bărbații fiind dotați cu pistol automat și muniție<sup>21</sup>.

Încă de la finele lunii mai 1944, Divizia 9 Infanterie informase Comisariatul de Poliție din Tulcea că în Delta Dunării au apărut partizani aduși cu bărcile sau lansați cu parașutele și, ca urmare, să fie intensificate măsurile informative și efectuarea de razii și controale în locurile unde s-ar putea ascunde, cei prinși urmând să fie înaintați comandamentului diviziei respective<sup>22</sup>.

Acțiuni ale partizanilor sovietici, trimiși cu diferite misiuni în țară, fuseseră semnalate pe teritoriul județului Tulcea încă de la începutul războiului. În data de 1 octombrie 1941, de pildă, pe raza comunei Agighiol, urmărind în pădurea Mândra parașutiști sovietici, avea să fie împușcat mortal soldatul Florea Gearăp, ctg. 1936, din comuna Gălățeni, jud. Vlaşca, aparținând Legiunii de Jandarmi Tulcea, care lăsa o soție și doi copii în stare materială precară și, ca urmare, legiunea propunea decorarea jandarmului, împământenirea familiei cu 2 ha și acordarea unui ajutor bănesc; tot atunci, în lupta cu alt parașutist, premilitarul Gh. Munteanu, în vârstă de 17 ani, din Agighiol, a fost înjunghiat în abdomen și, în stare gravă, dus la spitalul din Tulcea; tatăl fiind mobilizat și având încă 5 frați mai mici, pentru fapta vitejească de toată lauda, prefectul-colonelul N. Ghica - propunea, la 7 octombrie 1941, să fie decorat și să i se acorde un premiu de 20 de mii de lei<sup>23</sup>.

Acțiunile parașutiștilor se vor intensifica în anul 1943, odată cu ofensiva armatelor roșii. În toamna anului respectiv, erau dați în urmărire generală o seamă de parașutiști sovietici, etnici ruși originari din Basarabia, unii dintre ei rechiziționați de sovietici, în iunie 1941, în formațiile de săpători de tranșee și duși peste Nistru, alții fugiți în URSS, de unde nu s-au mai înapoiat și despre care presa scria că ar fi fost pregătiți în școlile sovietice de parașutiști și lansați în regiunea litoralului Mării Negre, în cursul anului, cu misiuni de spionaj și terorism<sup>24</sup>.

Mare parte dintre aceștia aveau să fie trimiși prin Deltă, cu scopul de a sabota transportul fluvial de trupe,

echipamente și materiale destinate armatei germane. În ziua de 25 mai 1943, între Chilia Nouă și Ismail, avea să fie scufundat ca urmare a unei explozii provocate de o mină pasagerul „SRD Ismail” ce se îndrepta spre Tulcea, iar după două zile, în apropiere de Isaccea, era scufundat prin explozia unei mine **între corpul mașinilor și salonul de clasa a II-a**, și pasagerul „NFR Mihai Viteazu” ce se îndrepta spre Galați, iar în 6 iunie, în apropierea epavei acestuia din urmă, aveau să fie scufundate, prin izbirea unei mine, două șlepuri germane încărcate cu alimente și materiale de construcții, dintr-un convoi de patru șlepuri trase de remorcherul cu aburi „SFND Jacques Vuccino”, rechiziționat de germani<sup>25</sup>.

În urma producerii acestor atentate cu urmări deosebit de grave, pichetele grănicerești vor primi consemn special să verifice circulația ambarcațiunilor mici (bărci și șalupe), cărora le era interzis să circule pe Dunăre și canale pe timpul nopții (socotit de la apus, până la răsăritul soarelui); în timpul zilei circulația acestora era permisă numai cu autorizația eliberată de poliția locală sau de jandarmerie, grănicerii români fiind în drept să controleze riguros rolul navelor respective, traseul urmat de acestea, conținutul navelor și identificarea persoanelor; în plus, ambarcațiunile mici nu aveau voie să se apropie sub 20 m de vreo navă aflată atât în mers, cât și în staționare. De asemenea, orice persoană care se apropia de malul Dunării sau de canale era obligată să aibă asupra sa o legitimație cu fotografie, cei prinși fără

aceasta sau străinii de localitate trebuiau oprți și conduși la cel mai apropiat post de poliție, jandarmerie sau pluton de grăniceri, iar aprovizionarea locuitorilor de pe malul Dunării sau de pe canalele navigabile urma să fie supravegheată îndeaproape<sup>26</sup>.

Interzicerea circulației pe Dunăre și bălți pe timpul nopții avea să producă nemulțumiri în rândul pescarilor, care erau acum obligați să vină în fiecare seară la domiciliu, intrarea la pescuit făcându-se dimineața, după ce prezentau actele la viză și după ce se adunau toți pescarii la posturile de control, operațiune anevoioasă, care răpea prea mult timp, fapt pentru care avea să scadă și cantitatea de pește pescuit; de asemenea, barcazurilor cu corpul de lemn, de transport pește, nu li se permitea circulația spre piețele de vânzare decât ziua, transportul pe căldură afectând astfel calitatea peștelui<sup>27</sup>.

A acțiunile parașutiștilor sovietici aveau să se intensifice în primăvara anului 1944, odată cu ruperea frontului din zona Niprului și a puternicei ofensive sovietice. „Buletinul Direcției Generale a Polițiilor” din 27 martie 1944 citează fapta a doi comisari și a unui gardian public de la Comisariatul de Poliție Reni, care au ajutat la prinderea parașutiștilor lansați în noaptea de 14/15 martie, în regiunea comunei Bolboaca (jud. Ismail); cu prilejul luptei ce s-a dat, a fost împușcat mortal gardianul public Ivănică Andriaș.

Potrivit Ordonanței nr. 1 din 1 mai 1944 emisă de Comandamentul General al Etapelor, se pedepseau cu



Spitalul Comisiei Europene a Dunării (carte poștală)

moartea acei care „sub orice formă, cu sau fără știință vor da adăpost, loc de ascundere, de întâlnire sau de scăpare parașutiștilor sau partizanilor, tentativa crimelor arătate mai sus, se va pedepsi ca și crima săvârșită” și se pedepseau cu moartea și acei ce „vor vedea lansându-se din avioane inamice parașutiști, ori avioane inamice căzând sau aterizând sau aceia care vor avea știință despre acestea și în cel mult șase ore nu vor anunța cea mai apropiată autoritate urbană sau rurală”<sup>28</sup>.

Tot în luna mai 1944, din ordinul comandantului Detașamentului Maritim nr. 1, Căpitania Portului Sulina va hotărî parcarea bărcilor din Delta Dunării atât ziua, cât și noaptea; în sinteza informativă din acea lună, prefectul județului, colonelul N. Ghica, consemna că măsura luată aducea pierderi economiei naționale prin încetarea pescuitului, în plus, locuitorii din satele, care erau inundate la acea vreme, nu-și mai puteau aproviziona hrana pentru ei și pentru vite, se împiedica și evacuarea satelor din Delta, în cazul că nivelul apelor ar fi depășit limita maximă și nici nu se aducea prin această măsură vreo contribuție la siguranța națională<sup>29</sup>.

### Situația locuitorilor și atelierelor DDM

Când raidurile avioanelor inamice aveau să se înmulțească și sirenele de alarmă să sune de 3-4 ori pe zi, locuitorii nevoiași, care mai rămăseseră în Sulina, aveau să fugă în satele învecinate (Cardon, Sfiștofca, C.A. Rosetti sau Letea) sau să se ascundă în baltă, pe câte un plaur, mâncând doar peștele prins cu vintirul și dormind adăpostiți sub bărcile răsturnate<sup>30</sup>.



*Farul vechi*

Orașul neavând adăposturi sigure pentru populație din cauza apei freatice aflată la mică adâncime, care nu permitea săparea acestora, erau folosite ca adăposturi fostul Spital CED, Farul Central, pivnițele caselor din zidărie de cărămidă și, acolo unde era posibil, tranșeele săpate în curți sau în vecinătatea caselor, completate deasupra solului cu parapete.

Populația civilă fusese evacuată și în primele zile ale războiului, mai întâi la Mahmudia și, mai apoi, în comunele Beștepe, Dunavăț, Sarinasuf, I.G. Duca (azi Valea Nucarilor), unde era mai bine apărată de bombardamente și putea găsi și de lucru, în Sulina rămânând vreo 700



*Atelierele Comisiei Europene a Dunării*

de suflete; nu s-a putut evacua însă și mobilierul, parte din aceasta suferind stricăciuni în urma incendiilor sau ploilor (cel din clădirile distruse), parte fiind înstrăinat<sup>31</sup>.

Tot atunci, fuseseră evacuate și spitalul, arhiva Serviciului Tehnic și Atelierele DDM-ului la Mahmudia și toată flota instituției, care a fost camuflată pe brațul Sfântu Gheorghe, mai jos de Mahmudia, afară de o pilotină și o șalupă lăsate la Sulina. Familiile personalului au fost evacuate la 29 iunie 1941, însă angajații atelierelor au rămas pe loc și au continuat lucrul până la bombardarea atelierelor, după care aveau să fie evacuați și ei, în localitate rămânând doar pompierii<sup>32</sup>.

În bombardamentele din anul 1941, orașul-port Sulina avea să fie în mare parte distrus de avioanele sovietice: din 1.194 de case, 506 aveau să fie avariate mai mult sau mai puțin grav, iar 186 au fost complet distruse<sup>33</sup>.

Aveau să fie avariate grav și clădirile unor instituții, de exemplu, localul primăriei în care își avea sediul și Pretura Plasei Delta, precum și clădirile celor două școli primare:



Școala Primară de Băieți „Eugen Botez”

Școala de Băieți „Eugen Botez”, din oraș, și Școala Mixtă din Prospectul Dunării, suburbie situată pe malul stâng, în fața orașului, unde se aflau și clădirile și Atelierele DDM-ului; după reparații, localurile școlilor aveau

să fie folosite pentru cartiruirea trupelor române, în cele patru clase mari ale Școlii „Eugen Botez”, fiind organizată o infirmerie militară<sup>34</sup>.

În toamna anului 1941, personalul atelierelor DDM se întorcea în Sulina și, până la finele anului, clădirile și atelierelor distruse aveau să fie curățate și puse la adăpost de intemperii; zidurile slăbite au fost dărâmate, olanele de pe acoperiș au fost înlocuite, iar în locul ferestrelor au fost bătute scânduri; pâniile făcute de bombe în platformele portului au fost astupate, instalația de distribuție a curentului electric din oraș, ruptă de bombardamentul aerian a fost strânsă pe tamburi și

s-au refăcut câteva linii principale și Uzina Electrică<sup>35</sup> a intrat în funcțiune; pentru a asigura alimentarea populației civile și a trupei cu apă, DDM-ul a reparat provizoriu canalizația de apă



SULINA

Uzina Electrică

Uzina Electrică (carte poștală)



SULINA

Hotel Camberi

*Hotel „Camberi”*

potabilă a orașului și a pus în funcțiune Uzina de Apă, unul dintre obiectivele vizate de aviația inamică, și a executat reparații la stațiile fluviale de observație din amonte de Sulina, avariate de bombardamente: Carmen Sylva (mila 13), Gorgova (mila 21) și Ceatalul Sf. Gheorghe (mila 34). Până în primăvara anului 1942, în atelierele DDM din Sulina avea să fie reparată și pusă în funcțiune draga cu cupe „Sir Charles Hartley”, în timp ce dragele aspirante „Carl Kühl” și „D. Sturdza” ce fuseseră evacuate la Galați, aveau să fie reparate cu personalul propriu în atelierele docurilor<sup>36</sup>.

În lipsă de locuințe, alimente și lemne de foc pentru iarnă, până la finele anului 1941 doar o parte dintre locuitori avea să se reîntoarcă din refugiu<sup>37</sup>; orașul fiind distrus de bombe, populația nevoiașă nu-și putea repara locuințele fără ajutorul financiar al statului, iar unele instituții nu-și puteau desfășura activitatea în bune condiții, în lipsă de localuri; de pildă, Oficiul Poștal a cărui clădire cu etaj fusese avariata, funcționa într-o cameră din hotelul „Camberi”, cu patru funcționari, care dormeau și mâncau acolo<sup>38</sup>.

### August 1944

După noaptea de 4/5 august petrecută numai în alarme, în dimineața zilei de 5 august, sovieticii aveau să declanșeze un puternic bombardament care a durat o oră<sup>39</sup>. În aceeași zi, la ora 15.42, 22 avioane americane, tip „Curtis”, aveau să apară deasupra orașului dinspre Nord-Vest, în grupuri răslețe, trăgând cu mitralierele și tunurile de la bord și aruncând circa 150 grenade, dintre care 20 nu au făcut explozie. În împrejurimile Uzinei de

Apă, unde muncitorii încărcau un șlep cu cărbuni, au lansat șase bombe mari de calibru, având circa 300-350 kg greutate. Atacul prin surprindere a avariat mai multe imobile și a spart multe geamuri, înregistrându-se la o primă cercetare și 3 morți, printre care și un gardian public, Petcu Costică, de la Comisariatul de Poliție, surprins de bombardament în timp ce venea la comisariat, urmând ca la ora 16 să plece în razie împreună cu organele militare; fiind grav rănit, a fost dus la spital și după o oră jumătate a decedat; mai erau și 10 răniți, unul grav, alții ușor răniți, iar doi muncitori erau dați dispăruți. Avioanele au fost întâmpinate de un foc puternic de artilerie antiaeriană, de pe nave și de pe uscat; alarma a durat 58 de minute și „se bănuia” că ar fi fost doborâte două avioane<sup>40</sup>.

În 6 august, au mai venit două avioane, care au făcut rondoul și s-au întors spre Nord-Est; în aceeași zi au mai fost trei alarme, însă avioanele de această dată au zburat la mare înălțime și artileria nu a mai deschis focul; în noaptea de 6/7 august, s-a dat alarma aeriană la ora 3.10; un avion de recunoaștere făcând multe ronduri deasupra orașului avea să lanseze o parașută luminoasă la gura canalului, iar alarma a durat 15 minute<sup>41</sup>.

În noaptea din 7/8 august, la ora 23, avioanele inamice au zburat deasupra orașului lansând o rachetă luminoasă în partea de Sud-Est a orașului, alarma a durat 25 minute; pe la 4 dimineața, două avioane au venit din Nord la mică înălțime; artileria antiaeriană a deschis focul, iar avioanele s-au îndepărtat cu direcția Nord-Est fără să lanseze bombe, alarma a durat 15 minute<sup>42</sup>.

În data de 8 august, comandantul Sectorului de Navigației Dunărea de Jos, căpitan-comandor R. Ștefănescu, dispunea telefonic Căpitaniei Portului Isaccea: „Pentru siguranța vaselor în mers contra



Ruinele Palatului Comisiunii Europene a Dunării

bombardamentelor din avioane, comandanții de vase să aibă la bord mitraliere sau tunuri. Armamentul acelor guri de foc să se găsească în permanență lângă ele ca la nevoie să poată trage imediat<sup>43</sup>.

În 12 august, la ora 21.30, Detașamentul Maritim nr. 1 din Sulina avea să fie informat că o vedetă germană, ancorată la mila 2, unde era Depozitul de Mine al Marinei Militare, a fost atacată cu focuri de mitralieră și pușcă mitralieră de pe ambele maluri; la cerere s-au organizat patrule și razii în tot orașul, exteriorul fiind controlat de militari. Din nou, în noaptea de 15/16 august, o șalupă germană ce făcea paza pe canal, avea să fie atacată, în dreptul milei 8, cu focuri de pe malul stâng, din stuf, pe la ora 2.40 și din nou la ora 4<sup>44</sup>.

La 14 august, la 5.40, două avioane au zburat la mare altitudine, alarma a durat 22 minute.

În dimineața zilei de 19 august 1944, la ora 7.15, 21 de avioane inamice aveau să dezlănțuie cel mai groaznic bombardament asupra orașului-port Sulina. Potrivit raportului căpitanului portului, Gheorghiu Romulus, din 21 august, în timpul bombardamentului avea să fie lovit în plin de o bombă și incendiat șlepul-tanc „Longfellow” sub pavilion român, din Serviciul Marinei Regale, încărcat cu păcură și acostat la mila 1½ malul stâng. Pentru că amenința să incendieze clădirile aflate în vecinătate, căpitanul pilotinei maritime „DDM Rândunica” a primit ordin să remorcheze tancul până la mila 3; tancul cuprins de flăcări avea să fie izolat pe uscat la mila 3 ½, însă, incendiul nu a putut fi stins, cu toate încercările posibile din partea echipajului pilotinei. Din cauza găurilor provocate de schije, atât în dreptul, cât și sub linia de plutire, tancul a luat apă și, la ora 22, s-a scufundat complet<sup>45</sup>.

Pilotina „DDM Rândunica” (ex „Hirondelle”), care era folosită la lucrările de la digurile maritime și era prevăzută cu o pompă pentru stingerea incendiilor de pe nave, inclusiv cele din oraș, fusese și ea înecată la începutul

războiului de către avioanele sovietice, în bombardamentul din 4 iulie 1941, în timp ce se afla camuflată lângă o pădure de sălcii împreună cu alte nave ale DDM-ului, în aval de Mahmudia (km 89), pe brațul Sfântu Gheorghe, fiind mai apoi ranfluată cu ajutorul vasului hidrografic „DDM Delta” (ex „Concordia”), în același an, la finele lunii iulie<sup>46</sup>.

Tot atunci, în același punct, au mai fost scufundate șalupa Serviciului Hidraulic Galați – „S.H. 4” și sulfurizatorul „Dr. I. Cantacuzino” (ex „Sanitas”)<sup>47</sup>, folosit la deratizarea navelor comerciale ce intrau în portul Sulina; sulfurizatorul avea să mai fie scufundat în două rânduri pe canalul Sulina, după ultima ranfluare fiind adus, în cursul anului 1943, în portul Tulcea (mila 39) unde se afla și în toamna anului 1948<sup>48</sup>.

În timpul atacului aviației sovietice, din 19 august 1944, avea să fie avariat ușor și vasul de pasageri „NFR Turnu Măgurele”, ce făcea trei curse pe săptămână între Tulcea și Sulina, unicul mijloc de legătură între cele două porturi, căci drumul județean Sulina-Ilganii de Jos (63 km), de pe malul drept al Dunării, era întrerupt din loc în loc de gârle și distrus de inundații.

Din raportul Comisariatului de Poliție Sulina, din 19 august 1944, scris în grabă cu stiloul, pe verso căruia erau trecuți 7 morți și 8 răniți, aflăm că avioanele, care au atacat orașul în acea dimineață, lansaseră mai multe bombe de calibru mare, ale căror explozii au distrus clădirea Agenției NFR, mai multe locuințe și au avariat ușor clădirile Poliției și Poștei, toate imobilele rămânând fără geamuri și cercevele; bombardamentul a durat de la 7.30 până la 8.30; numărul morților trecea de 15, fără a se ști exact numărul, majoritatea fiind militari germani; morți în rândul populației civile nu erau, iar răniții încă nu se cunoșteau; au fost patru incendii, unul a fost stins, la trei incendii se lucra pentru localizare<sup>49</sup>.

În aceeași zi, 19 august 1944, la 15.40, 29 avioane inamice au bombardat orașul și portul, pierderile de material flotant potrivit raportului Căpitaniei Portului fiind următoarele: 3 vedete torpiloare germane lovite



Portul din Sulina

în plin, incendiate, care au explodat și ale căror epave se aflau înecate în port, prima în fața Palatului Comisiunii Europene a Dunării (CED), a doua în fața Pontonului nr. 1, a treia în fața Pontonului nr. 2; prin explozia lor au fost incendiate cele două pontoane de acostare și cheiul din fața Căpitaniei Portului, precum și 6 clădiri, printre care și Palatul CED unde se instalase comandamentul german și unde se afla și Căpitania Portului, clădire monumentală care a ars două zile, rămânând din ea numai pereții<sup>50</sup>.

Parte din arhiva și mobilierul Căpitaniei Portului avea să fie salvat de personal, fără să se facă inventarierea lucrurilor arse și nici a arhivei și, provizoriu, căpitania avea să funcționeze în locuința căpitanului portului, iar ce avea să mai rămână din arhivă va fi ridicată mai târziu de către armata sovietică<sup>51</sup>.

Tot acum, șlepul „Nicu”, acostat la circa 50 metri în aval de palatul CED, unde descărca lemne de foc pentru unitățile militare ale garnizoanei, s-a aprins la provă, iar cârma i-a fost blocată.

Explozia vedetei torpiloare acostată la Pontonul nr. 1, avea să producă și incendierea șalupei „Lebăda Deltei”<sup>52</sup>, proprietatea Serviciului Sanitar al portului, și a șalupei rapide a Detașamentului Maritim nr. 1, cele două înecându-se între pontoanele nr. 1 și nr. 2, unde erau legate; între cele două pontoane, staționa de obicei și o șalupă germană care, după bombardamentul din dimineața de 19 august, pentru a fi ferită de atacul aerian, fusese mutată de ostașii germani pe malul stâng, în Prospectul Dunării; șalupa fiind părăsită și făcând apă, la finele lunii septembrie se va scufunda și va fi luată de curentul puternic al apei și dusă spre mijlocul canalului<sup>53</sup>.

În aceeași zi (19 august), la ora 16, în urma altui bombardament aerian, o șalupă rapidă torpiloare

germană ce venea din amonte, fiind lovită din plin de o bombă, avea să fie urcată cu toată viteza pe malul drept, unde va fi mistuită de foc; în timp ce ardea, torpilele aflate la bord au explodat fără a rămân vedeta în bucăți și incendiind

câteva locuințe de pe str. Carol, strada I, vecină cu cheul, în secțiunea I-a a portului. Un martor care ieșise dintr-un adăpost de pe strada a doua (Regina Elisabeta)<sup>54</sup>, a văzut în dreptul Societății Române de Telefoane o vedetă torpiloare germană arzând și din care nu mai erau decât părți fumegânde, bucăți din corpul ei plutind pe Dunăre<sup>55</sup>.

În ziua următoare, 20 august 1944, la ora 9.10, 23 de avioane inamice aveau să bombardeze din nou portul și orașul. Una dintre bombe a căzut în vecinătatea ceamului „Cozia” (încărcat cu nisip și pietriș pentru Armata Română) ce era acostat pe malul drept, la 100 metri aval de Gârla Abatorului, iar schije, lovind nava atât în dreptul, cât și sub linia de plutire, aveau să provoace scufundarea completă în câteva minute, încât cârmaciul nu a mai putut salva nimic din inventar<sup>56</sup>.

Tot acum avea să fie incendiat și șlepul „NFR 506” (manutanță), care va fi izolat din port cu remorcherul „CNR Mureșul” la mila 3 ½ pe malul drept, epava fiind legată la țarm. La ordinul Detașamentului Maritim nr. 1, în data de 22 august, șlepul, care avea întreaga suprastructură arsă, fiind abandonat de echipaj, care nu mai avea unde locui, avea să fie trimis la Tulcea, însă, făcând apă pe drum din cauza găurilor provocate de schije, se va scufunda pe canalul Sulina, la mila 37, pe malul drept<sup>57</sup>. În toamna anului 1952, epava șleplului „NFR 506” avea să fie scoasă la suprafață, adusă în portul Tulcea, tăiată în cinci bucăți de către Grupul de Salvare nr. 17-18, și predate Întreprinderii de Construcții Navale Tulcea<sup>58</sup>.

În data de 21 august 1944, potrivit raportului Căpitaniei Sulina, de la 7.55 până la 10.30, au fost 8 alarme și 4 bombardamente. Pierderi material flotant: șalupele DDM-ului „Nufărul” și „Abatros” și șalupa nr. 9

a Marinei Regale, scufundate în secțiunea I-a malul stâng; nava germană „Uskok” avea uşoare avarii la corp, iar locul epavelor încă nu fusese balizat<sup>59</sup>.

Potrivit declarației conducătorul şalupei „Nufărul”, în acea zi, pe la 9 dimineața, una dintre bombe lansate de aviația inamică a lovit în plin şalupa nr. 9 a Marinei Regale,

pe care a sfărâmat-o complet, schijele lovind și şalupele „Nufărul” și „Albatros”, care erau acostate în fața Atelierelelor DDM<sup>60</sup>, și care, din cauza găurilor provocate, s-au scufundat imediat, chiar lângă cheu, fără să se poată salva ceva din inventar<sup>61</sup>. Şalupele scoase la suprafață, peste un an de zile, de către DDM aveau corpul distrus, însă mașinile și căldările erau puțin avariate.

Şalupa de salvare „Albatros” avea să fie folosită de către Serviciul Hidraulic Sovietic pentru semnalizarea barajului de mine din fața Sulinei și pentru întreținerea farului de pe Insula Șerpilor, ocazii cu care atingea de nenumărate ori portul Sulina; în iulie 1946, având motorul defect, pleca din portul Sulina remorcată de un vas sub pavilion sovietic, cu destinația Odessa<sup>62</sup>.

Tot în ziua de 21 august, pe la ora 15, peste 20 avioane sovietice vor ataca din nou portul, iar o bombă avea să cadă în plin pe vasul militar german „Ungarn” aflat pe malul drept, la mila 1, incendiindu-l imediat. Suprastructura fiind numai din scânduri, focul s-a întins cu repeziciune încât nu s-a putut acorda asistență vasului, care, după ce a ars, s-a scufundat, prova fiind spre larg, iar pupa rămânând la suprafața apei; epava se afla la circa 50 metri în aval de cherhanaua lui Ioan Deleanu<sup>63</sup>.

Potrivit raportului Comisariatului de Poliție Sulina din data de 23 august 1944, în acea zi, la ora 13.7, 18 avioane au bombardat intens orașul timp de o oră. Artileria antiaeriană a lovit un avion, care se credea că ar fi căzut în mare. Un grup de patru avioane, din cele 18, a atacat remorcherul „SRD Mântuirea”<sup>64</sup>, plecat din Sulina cu destinația Tulcea, la ora 12.20. Nu se știa dacă sunt victime și ce avarii are. Bombardamentul a fost



Farul de pe Insula Șerpilor

la a treia alarmă. La Detașamentul Maritim din Sulina au fost aduși în acea zi trei aviatori sovietici (un căpitan, un locotenent și un sublocotenent), care săriseră cu parașuta dintr-un avion incendiat în 21 august<sup>65</sup>.

În data de 24 august, aviația sovietică avea să bombardeze violent Sulina producând victime și pagube;

mare parte din populația ce mai rămăsese în oraș avea să se refugieze în satul Carmen Sylva (azi Crișan), în ajutorul refugiaților sosind în port și pasagerul „NFR Turnu Măgurele”.

În 25 august, la ora 11,60 de bombardiere sovietice aveau să atace din nou, timp de 45 de minute<sup>66</sup>. O bombă avea să cadă pe remorcherul „SRD nr. 2”, care, fiind incendiat, a ars până spre seară, iar în zilele următoare a făcut apă, ceea ce a provocat scufundarea lui lângă mal, prova rămânând la suprafața apei, fiind legată la mal cu o sârmă<sup>67</sup>.

### Ranfluarea epavelor

De ranfluarea epavelor din rada portului Sulina se va ocupa DDM-ul care, până în luna iulie 1945, avea să scoată la suprafață 3 vedete torpiloare germane și şalupa „MR nr. 9”.

Comandantul Militar Sovietic din Sulina se interesa doar de starea motoarelor, de armamentul ce se mai putea întrebuința, restul vasului fiind scos numai în bucăți, ce nu se mai puteau folosi și care urmau să fie aruncate cu o mahonă în Mare. Epavele celor trei vedete torpiloare erau puse pe cheu în incinta portului și făceau o impresie neplăcută, în plus, incomodau la acostare navele, fapt pentru care Căpitania Portului solicita să fie trimisă o comisie de experți care să decidă; comandatul sovietic îi lăsa să facă ce voiau cu epavele; căpitanul portului, Marin Pușcaci, propunea ca să nu fie folosite la fier vechi, pentru că transportul era mai scump decât valoarea lor. Şalupa „MR nr. 9”, care avea prova și motorul în stare aproape bună, era depozitată pe digul canalului, în aval de palatul CED, la cca 500 m<sup>68</sup>.

Până la finele lunii mai 1947, în cadrul lucrărilor de curățire a epavelor înecate în portul Sulina, aveau să fie ranfluate trei nave: remorcherul „SRD nr. 2” și două vedete torpiloare germane, urmând să fie scoasă la suprafață încă o vedetă torpiloare germană, aflată înecată, prin bombardament de aviație, în fața palatului CED; conform Tratatului de Pace, materialele provenite de la armata germană urmau să fie luate de URSS, la timpul acela însă, nu exista Comisia Aliată de Control, iar Căpitania Portului a intervenit pe lângă Comandamentul Militar Sovietic al orașului Sulina să vină o comisie de experți ca să decidă la fața locului<sup>69</sup>.

În rada portului mai erau, la vremea aceea, de scos la suprafață patru epave: vasul de ateliere german „Ungarn”, ceamul „Cozia”, tancul „Long felow” și un șlep IRP de 600 tone, scufundat la mila 1, pe malul stâng, la 8 iunie 1944.

Navele de salvare ale Serviciului Hidraulic, care lucrau la ranfluare, având dispoziție ca imediat după ridicarea la suprafață a vedetei germane să sisteze lucrările, în vederea altor lucrări în amonte, Căpitania Portului Sulina solicita ca pontoanele echipate cu aparatele necesare ridicării epavelor să fie reținute pentru ranfluarea vasului „Ungarn”, fost pasager german de 70 tone și circa 500 HP, ce se afla în apropierea gurii principale de apă din port, cu cel mai mare debit, și singura gură de alimentare în funcțiune, fapt pentru care prezența epavei acolo făcea imposibilă acostarea navelor pentru alimentarea cu apă potabilă. Având în vedere că operațiunile de salvare puteau fi de durată, dată fiind mărimea epavei, iar Serviciul Hidraulic mai întâi trebuind să degajeze șenalul și să redea navigației parte din flota comercială pierdută în război, ranfluarea navei „Ungarn” va fi amânată, fapt pentru care, în vara aceluiași an, DDM-ul va lua măsuri pentru restabilirea altei guri de apă<sup>70</sup>.

La vremea aceea, în raza de jurisdicție a Căpitaniei Sulina (mila 0–mila 21) erau însă și alte epave: șalupa de grăniceri nr. 4, lovită și părăsită de echipaj la mila 13; un bac militar de scafandri, abandonat la mila 12, în 20 august 1944; remorcherul elen „Aris” de 40 tone, 110 HP, înecat la mila 12, în urma exploziei căldării și un pod român de 15 tone, adus de sloiuri în iarna 1944/1945<sup>71</sup>.

Serviciul Hidraulic avea să treacă, mai întâi, la scoaterea la suprafață a ceamului „Daniel 10”<sup>72</sup>, de la

mila 19. În 22 iunie 1941, ceamul, care descărca blocuri de piatră la prelungirea digurilor de la gura Sulina, avea să fie adăpostit la mila 3; în aceeași zi, venind avioanele inamice, care aveau să arunce bombe împrejurul lui fără să-l nimerescă, ceamul avea să fie dus a doua zi de remorcherul „DDM Ismail”<sup>73</sup>, la mila 7, unde a stat o singură noapte, căci peste zi, avea să fie din nou ținta avioanelor, fără a fi însă lovit, bombele căzând prin baltă; imediat, ceamul avea să fie dus la mila 14, unde a stat 3 zile, după care au venit din nou avioanele inamice, care au aruncat mai multe bombe împrejur, din explozia cărora, sârmele cu care era legat la mal ceamul s-au rupt și acesta a plecat în josul apei, iar cărmaciul a rămas pe țarm împreună cu marinarul ce fusese rănit și cu cei trei copii ai săi care au fost omorâți; ceamul aflat în derivă avea să fie prins la mila 8 și, de această dată, avea să fie dus la mila 19, unde putea fi mai bine camuflat între sălciile mari de pe malul stâng, care făcea aici un cot și era mai larg; după 8 zile însă, aveau să vină iarăși avioanele sovietice care, de această dată își vor atinge ținta, ceamul scufundându-se în 2–3 ore, rămânând doar prova pe uscat<sup>74</sup>.

Readucerea la suprafață a navelor scufundate în Dunăre în timpul războiului, în majoritate șleperi, remorchere și tancuri, avea să mai dureze încă mulți ani de zile; în primăvara anului 1946, se estima că numărul acestora era de circa 400<sup>75</sup>. Peste doi ani, la 19 mai 1948, Direcția Marinei Comerciale înștiința marinarii ce navigau înafara apelor românești, pe Dunărea bulgară, iugoslavă, ungară, austriacă și germană, că trebuie să observe dacă în apele respective se găsesc nave scufundate sau eșuate românești, existența epavelor urmând să fie anunțată primei căpitanii de port unde ancorează sau unde acostează<sup>76</sup>.

După terminarea războiului, la reîntoarcerea din refugiu, mulți dintre locuitorii Sulinei, găsindu-și casele distruse de bombardamente, aveau să părăsească definitiv localitatea, iar cu timpul, clădirile aflate în ruină vor fi demolate de primărie, cu toate că unele s-ar fi putut repara, iar lemnul și cărămizile din demolări vor fi vândute. Rând pe rând avea să sosească la Sulina personalul și navele DDM-ului; la început au trebuit reconstruite atelierele, care au fost dărâmate și să fie completate instalațiile, căci cele lăsate pe loc fuseseră în parte distruse de bombardamente și în parte înstrăinate.

### The Port City of Sulina under Enemy Air Fire (April–August 1944)

Laurențiu Mănăstireanu, Ph.D.

**Abstract:** Based on archival documents and information from official bulletins of the time, the present study recounts the events that took place in the port city of Sulina during the bombings of April–August 1944. It covers the critical situation of the inhabitants forced to flee the path of war, the activity of the Maritime Danube Directorate in Sulina (subordinate to the Ministry of Air and Navy), as well as the operations to refloat ships sunk by bombings within the jurisdiction of the Sulina Harbor Master’s Office.

**Keywords:** navy, air force, paratroopers, magnetic mines, shipwrecks, refloating, World War II.

## NOTE

- <sup>1</sup> Direcția Dunării Maritime (DDM) a fost un serviciu instituit de România în urma Aranjamentului de la Sinaia (18 august 1938), care prelua de la Comisia Europeană a Dunării (CED) atribuțiile de a proiecta și executa lucrările necesare pe Dunărea maritimă și la gurile ei, de a percepe și gestiona taxele asupra navigației, dreptul de control polițienesc și sanitar, precum și bunurile mobile și imobile, împreună cu navele, instalațiile și farurile; vezi G.G. Florescu, *Navigația în Marea Neagră, prin strămtori și pe Dunăre*, Editura Academiei, 1975, București, pp. 169-170.
- <sup>2</sup> Arhiva Națională Direcția Județeană Tulcea (ANDJT), Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 48/1948, ff. 35-37.
- <sup>3</sup> Const. Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *Sulina. Monografie*, vol. II, București, 2010, pp. 322.
- <sup>4</sup> ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Isaccea, dosar nr. 179/1944, f. 9.
- <sup>5</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, ff. 5-6.
- <sup>6</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Isaccea, dosar nr. 144/1940, f. 3.
- <sup>7</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 8.
- <sup>8</sup> Ibidem, ff. 9-10.
- <sup>9</sup> Ibidem, ff. 11-12.
- <sup>10</sup> Ibidem, f. 13.
- <sup>11</sup> Ibidem, ff. 14-15.
- <sup>12</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Isaccea, dosar nr. 179/1944, f. 20.
- <sup>13</sup> Ibidem, f. 28.
- <sup>14</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 21.
- <sup>15</sup> Ibidem, f. 23.
- <sup>16</sup> Ibidem, f. 25.
- <sup>17</sup> Idem, Fond Pretura Plasei Sulina, dosar nr. 44/1944, f. 22.
- <sup>18</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 73 și f. 75.
- <sup>19</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Măcin, dosar nr. 70/1944, f. 75.
- <sup>20</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, ff. 95-96.
- <sup>21</sup> Ibidem, f. 100.
- <sup>22</sup> Ibidem, f. 34.
- <sup>23</sup> Idem, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1002/1941, f. 58.
- <sup>24</sup> „Buletinul Direcției Generale a Polițiilor”, anul XVI, nr. 32, 7 noiembrie 1943, p. 1009.
- <sup>25</sup> ANDJT, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1188/1943, f. 2.
- <sup>26</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Măcin, dosar nr. 63/1943, f. 46.
- <sup>27</sup> Idem, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1197/1943, f. 13.
- <sup>28</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Măcin, dosar nr. 70/1944, f. 28.
- <sup>29</sup> Idem, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1256/1944, ff. 58-59.
- <sup>30</sup> Petruța Teampău, *Sulina cosmopolită*, Presa Universitară Clujeană, Cluj-Napoca, 2022, pp. 175-178.
- <sup>31</sup> Ordinea se ținea cu poliția locală, care avea un șef de poliție, 3 comisari ajutori și 2 agenți împreună cu 9 gardieni; vezi ANDJT, Fond Pretura Plasei Sulina, dosar nr. 10/1941, ff. 6-7.
- <sup>32</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 48/1948, f. 41.
- <sup>33</sup> Idem, Fond Pretura Plasei Sulina, dosar nr. 10/1941, ff. 5-7.
- <sup>34</sup> Idem, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1260/1944, f. 49.
- <sup>35</sup> Fostă proprietate a comandoului Adam Jijie din Sulina, vândută CED-ului în timpul lichidării, luată în primire de DDM în 1939; vezi Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 48/1948, ff. 35-37.
- <sup>36</sup> „Buletinul Direcției Dunării Maritime”, anul III, nr. 6-12, iunie-decembrie 1941.
- <sup>37</sup> La 1 ianuarie 1942, Sulina număra 3.481 persoane, iar peste un an număra în total 3.655 brațe de muncă, dintre care 550 copii de la 10-14 ani, 1.130 bărbați de la 18-62 ani, 85 bărbați cu vârsta peste 62 ani și 1.890 femei de la 18-62 ani; vezi ANDJT, Fond Pretura Plasei Sulina, dosar nr. 23/1943-1944, ff. 184-187.
- <sup>38</sup> Idem, Fond Prefectura Tulcea. Serviciul Administrativ, dosar nr. 1002/1941, f. 70.
- <sup>39</sup> Idem, Fond Vama Sulina, dosar nr. 8/1944-1945, f. 119.
- <sup>40</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 103.
- <sup>41</sup> Ibidem, ff. 104-105.
- <sup>42</sup> Ibidem, f. 107.
- <sup>43</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Isaccea, dosar nr. 179/1944, f. 77.
- <sup>44</sup> Ibidem, ff. 109-111.
- <sup>45</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 15.
- <sup>46</sup> „Buletinul Direcției Dunării Maritime”, anul III, nr. 6-12, iunie-decembrie 1941, p. 19.
- <sup>47</sup> „Dr. I. Cantacuzino”: dimensiuni 21,96 x 3,42x1,10 m, motor 35, viteză 4 km/oră, construit la T. Severin, corp oțel-lemn; vezi *Lista de vasele marinei comerciale Române aflate înscrise la 1 aprilie 1935*, București, 1935, p. 99.
- <sup>48</sup> ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Tulcea, dosar nr. 263/1947, f. 454.
- <sup>49</sup> Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 113.
- <sup>50</sup> Idem, dosar nr. 39/1944, f. 3.
- <sup>51</sup> Idem, dosar nr. 44/1944-1948, f. 12.
- <sup>52</sup> „Lebăda Deltei”: șalupă, 9 x 1,90x 0,73, motor Penta 25 CP, viteză 22 km/oră, combustibil benzină, construit în 1933 în Suedia, corp lemn-lemn; vezi *Lista de vasele marinei comerciale Române aflate înscrise la 1 aprilie 1935*, București, 1935, p. 99.
- <sup>53</sup> ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 49 și 65.
- <sup>54</sup> Orașul avea 6 străzi principale, paralele cu Dunărea, strada Întâia, confundându-se cu cheul, iar perpendicular pe acestea 27 de străzi mici, cât lățimea orașului, mărginit într-o parte de Dunăre, iar în cealaltă parte de bălțile Deltei.
- <sup>55</sup> ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 57.
- <sup>56</sup> Ibidem, f. 45.
- <sup>57</sup> Ibidem, dosar nr. 50/1945, f. 5.
- <sup>58</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Tulcea, dosar nr. 369/1951-1952, f. 251.
- <sup>59</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 1.
- <sup>60</sup> În iulie 1944, începând bombardamentele orașului, echipa de lucrători de la atelierele DDM a plecat la Socariciu, rămânând pe loc doar paznicii; vezi Idem, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 48/1948, ff. 35-37.
- <sup>61</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 37.
- <sup>62</sup> Ibidem, dosar nr. 44/1944-1948, f. 25 și f. 27.
- <sup>63</sup> Ibidem, dosar nr. 35/1944, f. 53.
- <sup>64</sup> „Mântuirea”: dimensiuni 41x8,58x2,85 m, 265 tone de registru, corp de fier, fabricat în 1903 în Germania, motor triplă expansiune cu 2 elice, consum 350 kg păcură pe oră, forța 600 CP, viteză 11 mile/oră; vezi *Lista de bastimente marine române de comerț aflate al 1 ianuarie 1926*, Brăila, 1926, p. 16.
- <sup>65</sup> ANDJT, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 10/1944, f. 115.
- <sup>66</sup> Const. Bondar, Virginia Dima, Eugenia Iacovici Lungu, *Op. cit.*, pp. 315-316.
- <sup>67</sup> ANDJT, Fond Comisariatul de Poliție Sulina, dosar nr. 35/1944, f. 21.
- <sup>68</sup> Idem, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 49/1945, f. 26.
- <sup>69</sup> Ibidem, dosar nr. 70/1947, ff. 67-68.
- <sup>70</sup> Ibidem, f. 62.
- <sup>71</sup> Ibidem, dosar nr. 70/1947, f. 4.
- <sup>72</sup> DDM închiriasse de la NFR remorcherul „Dionisia” și ceamurile „Daniel 10”, „17” și „20”, ceamuri cu corpul și coverta de fier, pentru transportul de piatră brută din carierele de la Tulcea; ranfluarea primelor două ceamuri scufundate în bombardamentele din 1941 a fost dificilă, fiind încărcate; vezi „Buletinul Direcției Dunării Maritime”, anul III, nr. 6-12, iunie-decembrie 1941.
- <sup>73</sup> „DDM Ismail”: remorcher cu aburi, folosit pentru remorcaje la întreținerea digurilor și la ateliere, a cărui nume va fi schimbat la cererea Comisiei de Armistițiu Sovietică din 2 august 1945, în „DDM Sulina”; vezi ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 49/1945, f. 29.
- <sup>74</sup> Idem, dosar nr. 24/1941-1942, ff. 198-199.
- <sup>75</sup> „Marina Nouă”, anul II, nr. 19, 1 martie 1946.
- <sup>76</sup> ANDJT, Fond Căpitanăia Portului Sulina, dosar nr. 65/1946-1948, f. 2.

## OFIȚERII DE ECHIPAJ DIN AERONAUTICA ROMÂNĂ (1933-1948)

*Eugen-Dorin SPĂȚARU*

Prin Legea nr. 174 din 5 iunie 1932 privind organizarea Aeronauticii și înființarea Subsecretariatului de Stat al Aerului, promulgată prin Înaltul Decret Regal [Î.D.R.] nr. 1890 din 31 mai 1932<sup>1</sup>, în Aeronautica Militară Română a fost introdus gradul de ofițer de echipaj (personal navigant), care „se recrutează din subofițerii piloți, cu gradul de adjutant-șef, cu o vechime de cel puțin 8 ani în personalul navigant efectiv și după ce au trecut cu succes un examen special în condițiile fixate prin regulament (art. 45, pct. 2) și ofițer mecanic de echipaj, care se recrutează din maștrii militari de Aeronautică, după o vechime de cel puțin 5 ani în gradul de maestru principal și după ce au trecut cu succes un examen special” (art. 46, pct. 5).

Art. 58, lit. c) din lege, stipulează că ofițerii de echipaj sunt de două clase:

- ofițer de echipaj clasa a II-a, asimilat gradului de sublocotenent aviator și
- ofițer de echipaj clasa I-a, asimilat gradului de locotenent aviator.

În conformitate cu Decizia Ministerială [D.M.] nr. 296 din 16 iunie 1933 s-a stabilit comisia de examinare pentru absolvirea Școlii de Ofițeri de Echipaj și Ofițeri Mecanici de Echipaj, compusă din: general de divizie aeriană Vasile Hentzescu - președinte, comandor aviator [av.] Constantin Telemac, Haralambie Gioșanu, locotenent-comandor av. Alexandru Cernescu și căpitan av. Râmnic I. Ionescu - membri, profesori pentru cursurile de specialitate: căpitan [cpt.] av. Gheorghe Botez, cpt. ing. Andrei Ioan și locotenent mecanic Florea Neagu, precum și locotenent av. Constantin Popa - secretar<sup>2</sup>.

În urma examinării, prin Decretul Regal [D.R.] nr. 2265 din 5 august 1933, următorii subofițeri piloți și maștri militari din Aeronautică au fost înălțați la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a și ofițer mecanic de echipaj clasa a II-a, pe data de 1 iulie 1933, repartizându-se la unități, astfel:

- subofițeri piloți avansași la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a: Paul Alexandrescu - Flotila de Luptă, Negreanu - Flotila de Luptă, Alexandru N. Popescu - Baza Aeriană, Ioan Dincă - Direcția Aeronauticii din Subsecretariatul de Stat al Aerului, Ioan Perial - Flotila 1 Aviație, Petre Ivanovici - Flotila 1 Aviație, Gheorghe Mihai - Flotila de Hidroaviație, Elefterie Dănescu - Flotila 1 Aviație, Maximilian Manolescu - Flotila de Aviație de Gardă, Paul Giurea - Școala Militară de Pilotaj, Gheorghe Constantinescu - Școala de Ofițeri de Aviație, Nicolae Marin - Flotila de Luptă, Ioan Luțea - Școala de Ofițeri de Aviație și Paul Georgescu - Flotila 3 Aviație și

- maestru militar avansat la gradul de ofițer mecanic de echipaj clasa a II-a: Alexandru Matache - Direcția Aeronauticii din Subsecretariatul de Stat al Aerului<sup>3</sup>.

Prin D.R. nr. 510 din 1 martie 1934 s-a aprobat înălțarea la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a, a următorilor adjutanți-șefi, din Aeronautică, pe data de 1 ianuarie 1934, repartizându-se la unități, după cum urmează: Constantin Dănilă - Flotila de Hidroaviație, Ioan Culluri - Școala de Tragere și Bombardament Aerian, Victor Marghiu - Flotila 3 Aviație, Nicolae Ioan - Școala de Perfecționare a Aeronauticii și Vasile Sava - Școala de Perfecționare a Aeronauticii<sup>4</sup>.

La 29 octombrie 1934, într-un accident aerian, la Iași, a căzut ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Perial<sup>5</sup>, din Flotila 1 Aviație, alături de un pasager civil.

În baza Î.D.R. nr. 1583 din 13 iunie 1935<sup>6</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Dincă, se trece în disponibilitate specială, pe timp de 2 ani, cu începere de la 1 mai 1935, detașându-se pe aceeași dată în serviciul Aviației Civile.

Prin Î.D.R. nr. 1701 din 26 iunie 1935<sup>7</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Negreanu, a fost decorat, pe 6 iunie 1934, cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur: „pentru activitatea desfășurată în aeronautică, executând numeroase zboruri de noapte la manevrele din anul 1933. Este un foarte bun pilot de bombardament de noapte”.

De asemenea, prin Î.D.R. nr. 2377 din 23 octombrie 1935<sup>8</sup>, se conferă Medalia Aeronautică clasa a III-a, ofițerului de echipaj mecanic clasa a II-a Alexandru Matache: „pentru munca, destoinicia și priceperea de care a dat dovadă la toate însărcinările avute în calitate de ofițer mecanic, precum și acelea de ofițer de echipaj mecanic”.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2670 din 26 noiembrie 1935<sup>9</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Pavel A. Alexandrescu a fost trecut din oficiu, în rezervă, pentru limită de vârstă, la 11 decembrie 1935. Ulterior, decretul regal a fost anulat, iar ofițerul a fost trecut în retragere prin Î.D.R. nr. 754 din 1 aprilie 1936<sup>10</sup>, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor executate în serviciul ordonat, tot pe data de 11 decembrie 1935. De asemenea, prin Î.D.R. nr. 755 din 1 aprilie 1936<sup>11</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Pavel Alexandrescu, a fost avansat la gradul de ofițer de echipaj clasa I-a în retragere, pe data de 11 decembrie 1935.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 117 din 21 ianuarie 1936, se aprobă trecerea temporară, pe timp de un an, în disponibilitate specială, începând de la 1 ianuarie 1936, în serviciul Aviației Civile a ofițerilor de echipaj clasa a II-a Maximilian C. Manolescu, Petre Gh. Ivanovici, Nicolae V. Ioan și Ioan G. Culuri.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1182 din 20 mai 1936<sup>12</sup>, se aprobă trecerea temporară, pe timp de 2 ani, în disponibilitate specială, începând de la 22 aprilie 1936, în serviciul Aviației Civile a ofițerilor de echipaj clasa a II-a Nicolae T. Marin și Victor N. Marghiu.

În baza Î.D.R. nr. 1286 din 27 mai 1936<sup>13</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Alexandru N. Popescu a fost trecut din categoria aflat în primul an de suspensie în categoria personal navigant efectiv, pe data de 31 decembrie 1935.

O modificare substanțială apare odată cu intrarea în vigoare a Legii privind înființarea Ministerului Aerului și Marinei, promulgată prin Î.D.R. nr. 2620 din 13 noiembrie 1936<sup>14</sup>, în care este stipulată noua reorganizare a gradului de ofițer de echipaj, pe trei clase, astfel:

- ofițer de echipaj clasa a III-a, asimilat gradului de sublocotenent aviator, obținut după trei ani de serviciu de zbor efectiv în cadrul unei escadrile ca adjutant-șef și numai după trecerea unui examen special;

- ofițer de echipaj clasa a II-a, asimilat gradului de locotenent aviator, după patru ani de serviciu efectiv în escadrilă în calitate de ofițer de echipaj clasa a III-a și

- ofițer de echipaj clasa I-a, asimilat gradului de căpitan aviator, după patru ani de serviciu efectiv în escadrilă în calitate de ofițer de echipaj clasa a II-a.

Se considera ca serviciu de zbor într-o escadrilă și serviciul de zbor efectuat într-o secție de antrenament sau unitate de zbor de pe lângă diferite școli, stabilimente sau centre de experiență.

Tot prin această lege, a fost modificată și ierarhia gradelor de ofițer mecanic de echipaje:

- ofițer mecanic de echipaj clasa a III-a, asimilat gradului de sublocotenent mecanic,

- ofițer mecanic de echipaj clasa a II-a, asimilat gradului de locotenent mecanic, și

- ofițer mecanic de echipaj clasa I-a, asimilat gradului de căpitan mecanic.

Ofițerii de echipaj naviganți puteau fi menținuți în activitate până la vârsta de 45 ani, iar ofițerii de echipaj mecanici până la vârsta de 50 ani.

După cum se va vedea, o mare parte din acești piloți cu calități deosebite vor fi detașați în calitate de piloți de încercare sau piloți pe avioane comerciale în serviciul Aviației Civile, unde au făcut dovada unui înalt profesionalism în arta pilotajului.

În baza Î.D.R. nr. 2632 din 13 noiembrie 1936<sup>15</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Paul Georgescu, a fost trecut temporar în disponibilitate specială pe timp de doi ani, începând cu 25 august 1936 și detașat în serviciul Aviației Civile.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2656 din 13 noiembrie 1936<sup>16</sup>, adjutantul șef av. Oprea I. Ulteru care, prin D.M. nr. 478 din 1936, a fost trecut în poziția de retragere, pe 1 iulie, pentru infirmități provenite din cauza serviciului la zbor, a fost avansat la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a în retragere, pe data de 1 iulie.

Prin Î.D.R. nr. 3406 din 28 decembrie 1936<sup>17</sup> și în baza art. 58 și 76 din legea din 1932, ofițerii de echipaj

naviganți și mecanici clasa a II-a, vor lua denumirea gradului de ofițer de echipaj clasa a III-a, cu vechimea respectivă în gradul actual.

Prin Î.D.R. nr. 395 din 4 februarie 1937<sup>18</sup>, ofițerul de echipaj Ioan Culuri, din Școala de Tragere și Bombardament Aerian, iar prin Î.D.R. nr. 937 din 5 martie 1937<sup>19</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Max. Manolescu din Flotila Aviație de Gardă, au fost detașați temporar în serviciul Aviației Civile pe timp de doi ani, începând de la 1 ianuarie.

La 1 aprilie 1937, adjutantul șef av. Mihail Iftode a fost trecut în retragere în baza D.M. nr. 12/1937 și avansat la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a, pentru infirmități de zbor dobândite în timpul și din cauza serviciului militar, în baza Î.D.R. nr. 2779 din 8 iulie 1937<sup>20</sup>.

La 29 aprilie 1937, la Băneasa, și-a pierdut viața, într-un accident aviatic, ofițerul de echipaj clasa a II-a Paul Georgescu<sup>21</sup>, din Flotila 3 Aviație, detașat în serviciul Aviației Civile. Se afla la bordul unui avion comercial, cu alte cinci persoane la bord, fiind singurul care a decedat.

Prin Î.D.R. nr. 2563 din 17 iunie 1937<sup>22</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan Dincă, se detașează temporar, afară din cadre, în serviciul Aviației Civile, pe timp de 2 ani, începând de la 1 mai.

În baza Î.D.R. nr. 2564 din 17 iunie 1937<sup>23</sup>, ofițerului de echipaj clasa a III-a Victor Marghiu i s-a aprobat încetarea detașării temporare în serviciul Aviației Civile și rechemarea din oficiu în cadrele Aviației Militare.

Prin Decizia Ministerului Aerului și Marinei nr. 151 din 24 iunie 1937<sup>24</sup>, erau confirmați ca personal navigant în serviciul Aviației Civile, ofițerii de echipaj Max Manolescu, Ioan Culuri, Nicolae Marin și Ioan Dincă.

În baza Î.D.R. nr. 3636 din 2 noiembrie 1937<sup>25</sup>, pe data de 30 noiembrie, ofițerul de echipaj clasa a III-a Victor Marghiu se trece în retragere pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor executate în serviciul ordonat și este avansat la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a în retragere.

Prin Decizia Ministerului Aerului și Marinei nr. 625 din 3 februarie 1938<sup>26</sup>, s-au stabilit „Instrucțiunile privind condițiile de admitere pentru gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a a adjutanților șefi piloți și maiștrilor militari principali”. Aceștia trebuiau să aibă, printre altele, trei ani vechime în grad la data de 1 aprilie 1934 și opt ani vechime în Aeronautică până la 1 ianuarie 1938.

În baza Î.D.R. nr. 1353 din 29 martie 1938<sup>27</sup>, maistrul militar principal de escadrilă Nicolae Iliescu, trecut în retragere definitivă prin D.M. nr. 613/1937, pentru boală incurabilă, provenită din cauza zborurilor executate în serviciu ordonat, se înalță, pe data de 1 aprilie, la gradul de ofițer mecanic de echipaj clasa a III-a.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1856 din 12 mai 1938<sup>28</sup>, adjutantul șef av. Ioan M. Curteanu din Flotila Aviație de Gardă, trecut în retragere definitivă, prin D.M. nr. 46/1938, pe data de 1 iunie, pentru infirmități provenite

în timpul și din cauza zborurilor executate în serviciu ordonat se înalță pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere.

În baza Î.D.R. nr. 2101 din 1 iunie 1938, adjutantul șef av. Simion S. Pop, trecut în retragere prin D.M. nr. 79 din 1 iunie 1938, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor în serviciul ordonat, se avansează pe ziua de 1 iunie, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>29</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 2201 din 16 iunie 1938, adjutantul șef av. Mihail Popovici, trecut în retragere prin D.M. nr. 107 din 1 iulie 1938, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor în serviciul ordonat, se avansează pe ziua de 1 iulie, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>30</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 2377 din 30 iunie 1938, adjutantul șef av. Ioan Șt. Vintilă, trecut în retragere prin D.M. nr. 126 din 15 iunie 1938, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor în serviciul ordonat, se avansează pe ziua de 1 iunie, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>31</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 2785 din 5 august 1938, adjutantul șef av. Ioan D. Grosaru, trecut în retragere prin D.M. nr. 204 din 4 august 1938, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza zborurilor în serviciul ordonat, se avansează pe ziua de 1 august, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>32</sup>.

În conformitate cu Decizia Ministerului Aerului și Marinei nr. 31 din 19 aprilie 1937<sup>33</sup>, adjutantul șef Alfons Strasser, fost navigant, a fost detașat în serviciul Aviației Civile, ca șef de trafic al Aeroportul Iași, pentru o perioadă de doi ani, începând de la 1 mai, iar în baza Î.D.R. nr. 4203 din 9 decembrie 1938<sup>34</sup>, adjutantul șef aviator Alfons Strasser, trecut în poziția de retragere definitivă, prin D.M. nr. 386/1938, pe data de 1 noiembrie, pentru infirmități dobândite în timpul și din cauza serviciului militar de zbor ordonat, se înalță pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere.

În baza Î.D.R. nr. 4206 din 9 decembrie 1938<sup>35</sup>, adjutantul șef aviator Iorgu Burlacu, trecut în poziția de retragere definitivă prin D.M. nr. 383/1938, pe data de 1 noiembrie, pentru infirmitate dobândită în timpul și din cauza serviciului militar de zbor în timpul și din cauza serviciului, se înalță pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere.

În conformitate cu Decretul Regal nr. 173 din 20 ianuarie 1939<sup>36</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Maximilian C. Manolescu, se detașează temporar, afară din cadre, în serviciul Societății „Air France”, pe timp de doi ani, cu începere de la 1 ianuarie, putând fi chemat din oficiu în cadre oricând interesul serviciului ar cere asta.

În conformitate cu D.M. nr. 38 din 6 mai 1939<sup>37</sup>, au fost confirmați personal în serviciul Aviației Civile: ofițerii de echipaj Nicolae Marin și Max. Manolescu, piloți de linie detașați la Societatea „L.A.R.E.S.” și ofițerul de echipaj Ioan Culuri, pilot de linie detașat la Societatea „Air France”.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2595 din 24 iunie 1939<sup>38</sup>, au fost decorați cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” cu spade clasa Crucea de Aur, pe data de 6 iunie:

- ofițerul de echipaj clasa a III-a Gheorghe Constantinescu: *„în calitate de subaltern în escadrilă și instructor de zbor, a reușit prin dragostea de zbor ce are să totalizeze 1.200 ore de zbor, punând o muncă conștiincioasă în formarea noilor piloți. Are 18 ani vechime ca personal navigant”*;

- ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan Luțea: *„timp de 15 ani a servit ca personal navigant în calitate de instructor de zbor la Școala de Pilotaj, contribuind la formarea noilor piloți ai Aeronauticii”* și

- ofițerul de echipaj clasa a III-a Constantin Dănilă: *„timp de 15 ani a servit ca pilot numai în unități de zbor, luând parte la toate exercițiile și manevrele cu o frumoasă activitate”*.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2901 din 21 iulie 1939<sup>39</sup>, maistrul militar principal Alexandru Dumitrescu, trecut în retragere definitivă prin D.M. nr. 137 din 21 iunie 1939, pe data de 30 aprilie, pentru infirmitate incurabilă, provenită din cauza zborurilor în serviciul ordonat, se înalță pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj mecanic clasa a III-a în retragere.

Prin Î.D.R. nr. 3005 din 26 iulie 1939<sup>40</sup>, adjutantul șef av. Teodor Cruceanu, trecut în poziția de retragere definitivă prin D.M. nr. 201 din 18 iulie 1939, pentru boală provenită din cauza zborului în serviciu ordonat, pe data de 1 iulie, se avansează pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>41</sup>.

În conformitate cu D.M. nr. 350 din 19 septembrie 1939<sup>42</sup>, ofițerul mecanic de echipaj în retragere Nicolae I. Iliescu, a fost numit provizoriu, pe ziua de 15 septembrie, în postul de șef de hangare clasa a II-a bugetar la Centrul de Control și Supraveghere Tehnică a avioanelor particulare.

Prin Î.D.R. nr. 3849 din 24 octombrie 1939, adjutantul șef av. Ioan C. Cristez, trecut în poziția de retragere definitivă pentru infirmități provenite în timpul și din cauza serviciului de zbor ordonat, pe data de 31 octombrie, prin D.M. nr. 446 din 31 octombrie 1939, se avansează pe data de 31 octombrie la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>43</sup>.

Prin D.M. nr. 472 din 24 octombrie 1939, începând cu 15 octombrie, se înființează o școală de instructori civili de zbor, destinată să încadreze învățământul și aviația particulară. În personalul școlii va fi numit și ofițerul de echipaj Maximilian Manolescu<sup>44</sup>.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 210 din 25 ianuarie 1940<sup>45</sup> s-a stipulat că ofițerii de echipaj mecanici pot fi menținuți în serviciu până la vârsta de 55 ani, în cazul când sunt necesari serviciului, putând fi chemați în activitate și după această vârstă cu toate drepturile cuvenite.

Prin Î.D.R. nr. 1861 din 5 iun. 1940<sup>46</sup>, ofițerul de echipaj Maximilian Manolescu, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” a doua baretă la clasa

Crucea de Aur: „zburător de clasă. A organizat din punct de vedere programatic toate mitingurile A.R.P.A., la care a uimit publicul cu temeritatea acrobațiilor sale. A participat efectiv la toate competițiile aviatice, organizate de forurile conducătoare. Instructor de zbor la Școala de Instructori, director și șef de pilotaj la Școala A.R.P.A. A dovedit calități alese de conducător și îndrumător al elevilor”.

Prin D.R. nr. 1868 din 5 iunie 1940, se înalță în grad, pe data de 6 iunie, astfel:

- ofițer de echipaj clasa a III-a la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a: Gheorghe M. Mihai - Flotila 1 Informații, Maximilian C. Manolescu - Direcția Aeronauticii Comerciale, Gheorghe N. Constantinescu - Școala de Ofițeri de Aviație, Nicolae T. Marin - Flotila 1 Bombardament (cu vechimea de la 1 iulie 1933) și Ioan G. Culuri - Flotila 1 Bombardament (cu vechimea de la 1 ianuarie 1934);

- adjutant șef aviator la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a: Gheorghe A. Ionescu - Flotila 1 Bombardament, Ioan I. Maga - Flotila 1 Vânătoare, Nicolae I. Pădureanu - Flotila 1 Bombardament, Stelian P. Tudose - Flotila 1 Bombardament, Constantin Gh. Sosea - Flotila 1 Vânătoare (cu vechimea de la 1 aprilie 1934), Ioan D. Colda - Flotila 1 Bombardament, Nicolae C. Șerbănescu - Centrul de Perfecționare al Aeronauticii, Gheorghe D. Comănici - Centrul de Perfecționare al Aeronauticii (cu vechimea de la 1 aprilie 1935)<sup>47</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 2349 din 10 iulie 1940, următorii maiștri militari principali se avansează la gradul de ofițer mecanic de echipaj clasa al III-a, pe data de 6 iunie: Aurelian V. Novac - Flotila de Hidroaviație (1 octombrie 1928) și Constantin L. Găvan - Flotila 3 Informații (1 aprilie 1934)<sup>48</sup>.

Prin D.R. nr. 2634 din 6 august 1940 privind modificarea unor dispozițiuni din Legea pentru înființarea, organizarea și funcționarea Ministerului Aerului și Marinei<sup>49</sup> s-a stabilit că ofițerii de echipaje pot fi menținuți în activitate de serviciu, cu toate drepturile, până la vârsta de 55 ani, în cazul când sunt necesari serviciului.

Într-un tragic accident aviatic a căzut ofițerul de echipaj clasa a III-a Nicolae Pădureanu<sup>50</sup> din Flotila 1 Bombardament, la 8 august 1940, la Blaj.

Prin Decretul-lege nr. 610 din 10 martie 1941<sup>51</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Paul V. Giurea, de la Detașamentul Trupeii Subsecretariatului de Stat al Aerului i se acordă un concediu de disponibilitate specială, pe timp de un an, cu începere de la 15 martie până la 15 martie 1942, iar după această dată este trecut din oficiu în poziția de rezervă.

Prin D.M. nr. 1400 din 31 martie 1941<sup>52</sup>, următorii ofițeri de echipaje se numesc, pe data de 31 martie, piloți aviatori în Direcția Aeronauticii Comerciale, astfel:

- pilot aviator șef: ofițerul de echipaj clasa a II-a rz. Maximilian Manolescu și

- pilot aviator clasa I-a: ofițerii de echipaj clasa a III-a rz. Gheorghe Ionescu și Stelian Tudose.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1889 din 25 iunie 1941<sup>53</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Gheorghe Constantinescu din Școala de Ofițeri de Aviație, se trece în rezervă, pe 4 iulie, la limită de vârstă, repartizându-se ca ofițer de rezervă la aceeași școală.

Odată cu intrarea României în cel de-Al Doilea Război Mondial, ofițerii de echipaj au fost mobilizați în diferite unități operative ale Aeronauticii. Numeroși piloți care au activat în cadrul L.A.R.E.S. au fost mobilizați în cadrul Grupului de Aerotransport Militar, constituit la 1 aprilie 1942. Aici, au fost încadrați, printre alții: Nicolae Cristescu, Aurel Stoenescu, Alexandru Duță și Victor Cucuțeanu (în Escadrila 105 Transport Greu) și Marin Nicolae (în Escadrila 107 Transport Greu).

În lupte aeriene, au căzut la datorie ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan Colda<sup>54</sup> din Grupul 5 Bombardament, la 7 iulie 1941, la Tătărești-Gălești, jud. Lăpușna și ofițerul de echipaj clasa a III-a Constantin Sosea<sup>55</sup>, din Flotila 3 Vânătoare, la 28 iulie 1941. Ulterior, prin Decretul-lege nr. 1386 din 8 mai 1942<sup>56</sup>, cei doi au fost avansați, post-mortem, la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a.

Prin Î.D.R. nr. 2633 din 19 septembrie 1941<sup>57</sup>, ofițerul de echipaj Ioan Maga a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade clasa Crucea de Aur: „în lupta aeriană *dela Jeremiewka a doborât un avion inamic*”. Iar prin Î.D.R. nr. 3036 din 4 noiembrie 1941<sup>58</sup>, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” a doua baretă la Crucea de Aur: „*pentru eroismul dovedit dela Jeneniejevca și Lacul Cujalnic, când a doborât două avioane inamice, precum și pentru curajul arătat în cele 70 misiuni de front*”.

Pentru merite deosebite, ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan Colda a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade clasa Crucea de Aur, cu două barete, post-mortem: „*pentru eroismul de care a dat dovadă în fața inamicului, în conducerea și executarea misiunilor de bombardament, cu cele mai frumoase rezultate pentru gloria aviației și Patriei, cu sacrificiul pierderii la inamic*”. (Î.D.R. nr. 3037 din 4 noiembrie 1941)<sup>59</sup>.

De asemenea, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Culuri, din Flotila 1 Bombardament, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade prima baretă la clasa Crucea de Aur: „*pentru curajul și priceperea cu care a executat 22 de misiuni în luptele din Ucraina și în special pe frontul dela Odessa. A înfruntat cu bravură barajele puternice, susținând lupte aeriene foarte grele*”. (Î.D.R. nr. 3037 din 4 noiembrie 1941)<sup>60</sup> și cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade a doua baretă la clasa Crucea de Aur: „*pentru curajul și eroismul arătat ca pilot în executarea celor mai grele misiuni. S-a distins în atacurile dela Bolgrad-Bulgărica, unde toți coechipierii au fost doborâi de cel mai ucigător baraj inamic, a continuat singur drumul la verticală, atacând obiectivul cu cele mai bune rezultate, precum și la atacurile din orașul și portul Odessa*”. (Î.D.R. nr. 539 din 20 februarie 1942)<sup>61</sup>.

Prin Decretul-lege nr. 374 din 5 februarie 1942<sup>62</sup>, adjutantul șef av. Victor T. Stănescu, trecut în poziție de retragere definitivă pe data de 31 decembrie 1941, prin D.M. nr. 538 din 1 decembrie 1941, pentru infirmitate incurabilă provenită în timpul și din cauza serviciului de zbor ordonat, pe înaltă pe data de 31 decembrie, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere.

În conformitate cu prevederile D.R. nr. 506 din 19 februarie 1942, pe data de 24 ianuarie, ofițerul de echipaj clasa a III-a Vasile M. Sava, din Flotila 2 Bombardament se avansează la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a (cu vechimea de la 1 ianuarie 1934)<sup>63</sup>.

Prin Decretul-Lege nr. 704 din 7 martie 1942, ofițerului de echipaj clasa a II-a Ioan G. Culuri, i se acordă un concediu de disponibilitate specială pe timp de o lună, cu începere de la 15 februarie. Cu aceeași dată se trece din oficiu în poziția de rezervă<sup>64</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 844 din 21 martie 1942<sup>65</sup>, au fost decorați cu Ordinul „Coroana României” cu spade în grad de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară”:

-ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan Maga: „pentru eroismul dovedit în luptele aeriene dela Cujalnik, Jeremiejevka, când a doborât patru avioane inamice” și

-ofițerul de echipaj clasa a III-a Vasile Sava: „pentru devotamentul cu care a executat 10 misiuni, ca pilot, pe câmpul de luptă”.

Prin Î.D.R. nr. 1015 din 1 aprilie 1942<sup>66</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Maximilian Manolescu, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României” cu spade în gradul de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară”: „pentru destoinicia, curajul și abnegația cu care a efectuat legătura aeriană cu comandamentele marilor unități, inclusiv Corpul Expediționar, pe tot timpul operațiunilor, asigurând reaprovizionările cu munițiuni și carburanți și evacuând răniții grav dela Est de Nipru și din Crimeea sub amenințarea continuă a inamicului”.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1224 din 28 aprilie 1942<sup>67</sup>, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război cu spade clasa Crucea de Aur, ofițerul de echipaj clasa a II-a Max. Manolescu: „vechi, încercat și neobosit pilot de linie. A executat 43 misiuni în zonele de operații și în Crimeea, totalizând peste 190 ore de zbor în transporturi militare cu curieri, răniți, combustibil etc. A executat diferite misiuni în Iugoslavia, Italia și Franța, ordonate de S.S.A. Decolând de pe aeroportul Băneasa pe un avion Douglas, cu care transporta 6 echipaje destinate a duce în țară avioanele Potez și sărindu-i elicea dela motorul drept la decolare, a izbutit să evite o catastrofă și să aterizeze avionul cu puține avarii, aceasta datorită calității sale de excepțional pilot”.

Prin Î.D.R. nr. 2162 din 29 iunie 1942<sup>68</sup>, ofițerul de echipaj mecanic clasa a III-a Constantin Glăvan, din Flotila 3 Informație, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României” în grad de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară”: „pentru munca, priceperea și devotamentul dovedit în îngrijirea materialului volant el escadrilei”.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 1934 din 1 iulie 1942<sup>69</sup>, au fost decorați după cum urmează:

- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” prima baretă la Crucea de Aur ofițerul de echipaj clasa a III-a Aurelian Novak: „pentru curajul și abnegația arătată în executarea misiunilor pe front. Deși nerefăcut dintr-un accident suferit în 1940 și deși neincadrat în echipaje, a cerut insistent să zboare și să ia parte la misiuni de război. a înlocuit telegrașiști în serviciu, în misiuni, executând câte 2 misiuni pe zi, totalizând 6-9 ore. A executat 35 misiuni pe front” și

- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur, post-mortem, ofițerul de echipaj clasa a III-a Constantin Sosea: „pilot vechi, cu calități excepționale. În urma cererilor sale, pleacă în misiune pentru a proteja un avion de recunoaștere. Fiind atacat, angajează lupta cu un inamic mult superior cantitativ, reușind să degajeze avionul, dar cade, sacrificându-și viața pentru Patrie și arma ce-i era atât de dragă”.

Prin Î.D.R. nr. 2169 din 29 iulie 1942<sup>70</sup>, ofițerul de echipaje mecanic clasa a III-a Aurelian Novak, din Flotila de Hidroaviație, a fost decorat cu Ordinul „Coroana României” în grad de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară”: „pentru fapte de arme săvârșite în războiul contra Rusiei Sovietice, în anul 1941”.

În conformitate cu D.M. nr. 442 din 30 septembrie 1942<sup>71</sup>, adjutantul șef aviator Ioan I. Răvaru, din Escadrila 19 Observație, se avansează la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a, post-mortem, pe data de 28 septembrie 1941.

Prin Î.D.R. nr. 2410 din 17 august 1942<sup>72</sup>, ofițerul de echipaj Maximilian Manolescu, a fost decorat cu Crucea „Regina Maria” clasa a II-a, iar prin Î.D.R. nr. 3024 din 6 octombrie 1942<sup>73</sup>, a fost decorat cu Ordinul „Steaua României” cu spade în grad de Cavaler: „pentru credința în serviciu și devotamentul cu care și-a îndeplinit misiunea pe timpul călătoriilor și inspecțiilor dlui Mareșal”.

Prin Î.D.R. nr. 2568 din 1 septembrie 1942<sup>74</sup>, au fost decorați cu Ordinul „Coroana României” în grad de Cavaler cu panglică de „Virtute Militară”, ofițerii de echipaj Ioan Culuri și Nicolae Marin: „pentru fapte de arme săvârșite în războiul contra Rusiei Sovietice, în anul 1941”.

Prin Decretul-lege nr. 47 din 8 ianuarie 1943<sup>75</sup>, pe data de 1 ianuarie, următorii adjutanți-șefi aviatori, cu vechimea specificată în dreptul fiecăruia, se avansează la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a: Ioan I. Marica (de la 1 august 1927), Constantin C. Ivan (de la 1 aprilie 1932), Gheorghe I. Brânzan, Gheorghe I. Toma, Petre-Baltag Alexandrescu (de la 1 aprilie 1934), Florea Gh. Chifulescu, Gherasim A. Oprescu, Grigore D. Grigorescu (de la 1 aprilie 1935), Ioan Șt. Lazu, Ioan I. Milu, Eugeniu P. Mircea, Constantin V. Osiceanu, Nicolae I. Dângă (de la 1 aprilie 1936), Nicolae N. Cristescu (de la 15 martie 1938), Gheorghe Șt. Dinu, Grigore V. Ioan, Ioan M. Chirea (de la 6 iunie 1938), Victor Gh. Cucuțeanu, Ioan Gh. Dănceanu și Gheorghe D. Sfârlos (de la 27 februarie 1939).

Conform Decretului-lege nr. 310 din 5 februarie 1943<sup>76</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Constantin Dănilă, din Flotila de Hidroaviație (cu vechimea de

la 1 ianuarie 1934) se trece din categoria „combatanți naviganți” în categoria „combatanți nenaviganți”, pe data de 31 decembrie 1942.

Prin Î.D.R. nr. 387 din 17 februarie 1943<sup>77</sup>, următorii ofițeri de echipaj clasa a III-a trec în rezervă din oficiu, pe data de 28 februarie 1943, împlinind limita de vârstă: Ioan I. Marica, Constantin C. Ivan și Gheorghe I. Brânzan. Ei rămân repartizați aceluiași unități.

Prin Î.D.R. nr. 825 din 29 mart. 1943<sup>78</sup>, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” prima și a doua baretă la clasa Crucea de Aur și clasa Cavaler, ofițerul de echipaj clasa a II-a Max. Manolescu: „*pentru destoinicia și pricepera dovedită ca pilot de linie de mare valoare în zborurile executate pe liniile interne și internaționale, totalizând un milion de kilometri, performanță unică la noi în țară până astăzi și peste 8.200 ore de zbor. Are o bogată activitate aeriană pe liniile curier militar în zona frontului, în misiuni speciale de comandant, precum și ca instructor de zbor în aviația militară*”.

La 30 martie 1943, în urma unui accident, în calitate de pilot încercare al „I.A.R.” Brașov, ofițerul de echipaj clasa a II-a (rz) Ion Culuri<sup>79</sup>, se ciocnește în zbor, la Brașov, de un alt avion, toți cei patru membri ai echipajelor pierzându-și viața.

În baza Î.D.R. nr. 2089 din 27 iunie 1943<sup>80</sup>, adjutantul șef av. Gheorghe N. Dinu, trecut în poziția de retragere definitivă, pe data de 31 mai, prin D.M. nr. 156/1943, pentru infirmități provenite în timpul și din cauza serviciului de zbor ordonat în timp de război, se înalță pe aceeași dată la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere.

De asemenea, în conformitate cu Î.D.R. nr. 2091 din 27 iulie 1943<sup>81</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Nicolae T. Marin, se trece din oficiu în poziția de rezervă, pentru împlinirea limitei de vârstă, pe data de 26 iulie.

Prin Decretul-Lege nr. 2370 din 27 august 1943, se aprobă trecerea din poziția de activitate în poziția de retragere a ofițerului de echipaj clasa a III-a Gheorghe N. Toma, pe data de 1 iulie. Motivul clasării: „*anchiloza articulară tibiokorosieni stângi consecutivă fracturii oaselor gambe stângi și astrogulectomie stângă; pareza dreptului extern O.S. prin accident de avion în timp de război*”<sup>82</sup>.

Prin Î.D.R. 359 din 16 februarie 1944<sup>83</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Milu, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război clasa Cavaler: „*pentru curajul și vitejia dovedită în luptele aeriene cu vânătoarea inamică, doborând 3 avioane. A executat 98 misiuni pe front*”. De asemenea, a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război prima baretă la clasa Cavaler: „*pentru curajul și vitejia dovedită în luptele aeriene cu vânătoarea inamică, reușind a doborî 4 avioane, executând 83 misiuni de vânătoare*”.

Și ofițerul de echipaj clasa a III-a Gherasim Oprescu a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război prima baretă la clasa Cavaler: „*pentru curajul și spiritul de sacrificiu dovedit ca pilot în timpul executării celor 35 misiuni de bombardament pe frontul dela Stalingrad, Don și Doneț. A înfruntat cu sânge rece puternicele baraje de A.c.A.*

[Apărare contra aeronavelor – n.n.] și a vânătorii inamice”.

Iar în conformitate cu Î.D.R. nr. 360 din 16 februarie 1944<sup>84</sup>, au fost decorați cu:

- Ordinul „Virtutea Aeronautică” de pace prima baretă la clasa Crucea de Aur, ofițerul de echipaj clasa a III-a Gheorghe Comănici: „*pilot și instructor de zbor desăvârșit. Virtuos și acrobat aerian, a scos 10 serii de elevi piloți de vânătoare cu frumoase calități. A totalizat 2.596 ore de zbor, din care 1.404 ca instructor*”.

- Ordinul „Virtutea Aeronautică” de război clasa Crucea de Aur, ofițerul de echipaj clasa a III-a Nicolae Șerbănescu: „*pentru munca și dragostea cu care a activat în arma aerului timp de 17 ani ca instructor de zbor și navigator, totalizând 1.300 ore de zbor*”.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 617 din 22 martie 1944<sup>85</sup>, ofițerul de echipaje mecanic clasa a III-a Constantin C. Găvan se înaintează la gradul de ofițer de echipaj mecanic clasa a II-a.

La 20 iulie 1944, în urma unui accident, și-a pierdut viața ofițerul de echipaj clasa a III-a (rz) Gheorghe Brânzan<sup>86</sup>, alături de alți patru membri ai echipajului.

În baza Î.D.R. nr. 1821 din 6 octombrie 1944<sup>87</sup>, au fost decorați astfel:

- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” a doua baretă la clasa Cavaler, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Milu și  
- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” prima și a doua baretă la Crucea de Aur, ofițerul de echipaj clasa a III-a Florea Chifulescu.

În baza Î.D.R. nr. 2060 din 31 octombrie 1944<sup>88</sup>, au fost decorați astfel:

- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Ofițer, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Milu și  
- cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” a doua baretă la clasa Cavaler, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Maga.

Prin Î.D.R. nr. 2151 din 7 noiembrie 1944, se avansează pe data de 8 noiembrie, după cum urmează:

- la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a, ofițerii de echipaj clasa a III-a Ioan I. Maga, Nicolae C. Șerbănescu și Gheorghe D. Comănici (cu vechimea de la 6 iunie 1940) și  
- la gradul de ofițer de echipaj clasa I-a în rezervă, ofițerul de echipaj clasa a II-a în rezervă Gheorghe M. Mihail (cu vechimea de la 6 iunie 1940)<sup>89</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 2085 din 1 noiembrie 1944<sup>90</sup>, ofițerul de echipaj clasa a III-a Dumitru Iliescu se trece în rezervă pe limită de vârstă, pe 3 decembrie, iar prin Î.D.R. nr. 3117 din 29 noiembrie 1944<sup>91</sup>, ofițerul de echipaj clasa a II-a Gheorghe B. Mihai a fost trecut în rezervă pe data de 23 ianuarie 1944.

Prin Î.D.R. nr. 2500 din 20 decembrie 1944, se acordă Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a cu spade, ofițerului de echipaj clasa a III-a Ioan Maga<sup>92</sup>: „*pentru curajul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în misiunile aeriene incredințate, remarcându-se, îndeosebi, în ziua de 25 august 1944, când atacă formațiuni de bombardiere germane, din care doboară două, iar un al treilea e grav avariat. În ziua de 28 august 1944, atacă cu patrula o coloană germană de circa 150-160 mașini ce se retrăgeau de la Otopeni, incendiind 40*

*din ele și dezorganizând coloana în așa fel, încât a putut fi în întregime capturată, împreună cu comandanții ce luptaseră la Otopeni și Băneasa*<sup>93</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 228 din 31 ianuarie 1945, ofițerul de echipaj clasa a III-a Florea Chifulescu este clasat pentru serviciul de birou conform art. 62 din Legea privind poziția ofițerilor, pe data de 26 mai<sup>94</sup>, iar prin Î.D.R. nr. 269 din 1 februarie 1945<sup>95</sup>, ofițerului de echipaj clasa a III-a Alexandrescu Petre Baltag, i se acordă un concediu de disponibilitate specială pe timp de un an, de la 1 februarie 1945 până la 1 februarie 1946, când trece din oficiu în rezervă.

Prin Î.D.R. nr. 1631 din 23 aprilie 1945<sup>96</sup>, se avansează la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a:

- cu vechimea 1 iunie 1944: adjutanții șefi av. Teodor Șt. Diaconescu (1 aprilie 1935), Ioan Gh. Popescu (1 octombrie 1936), Coriolan Gr. Sălăgeanu (15 martie 1938), Constantin D. Popescu (27 februarie 1939) și Alex. Roger A. Roni (8 iunie 1940) și

- cu vechimea 1 aprilie 1945, adjutant-șef av. Andrei Gh. Rădulescu (1 aprilie 1941).

Prin Î.D.R. nr. 2248 din 19 iulie 1945, se avansează, pe 16 iunie 1945, la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a, ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan M. Chira (1 ianuarie 1943)<sup>97</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 2452 din 3 august 1945, pe data decretului, ofițerul de echipaj clasa a III-a Nicolae I. Dângă a fost trecut în rezervă<sup>98</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 807 din 15 martie 1946, se acordă concediu de disponibilitate specială pe timp de un, de la 1 aprilie 1946 la 1 aprilie 1947, ofițerului de echipaj clasa a II-a Nicolae M. Cristescu și ofițerilor de echipaj clasa a III-a Alecu N. Răileanu și Dumitru I. Cucu<sup>99</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 808 din 15 martie 1946, se acordă gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a, pe data decretului și cu vechimea de la 1 aprilie 1945, următorilor adjutanți șefi aviatori:

- Nicolae V. Popescu, Constantin N. Andrei (1 aprilie 1934),

- Vasile A. Suveică, Marin T. Ispas (1 aprilie 1936),

- Constantin C. Radu, Vasile Gh. Vizitiu (6 iunie 1938),

- Vasile C. Cotrobas (27 februarie 1939),

- Dinu Șt. Palade, Gheorghe I. Răileanu, Ioan N. Mitulescu, Vasile I. Mirilă (8 iunie 1940) și

- Ștefan Șt. Dumitriu și Pompiliu P. Georgescu (1 aprilie 1941)<sup>100</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 810 din 15 martie 1946, adjutant-șef av. Florian P. Popescu, trecut în poziția de retragere definitivă pentru infirmități provenite în timpul și din cauza serviciului de zbor ordonat pe timp de război, pe data de 31 ianuarie, prin D.M. nr. 494 din 6 ianuarie, se avansează, pe data de 31 ianuarie, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>101</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 811 din 15 martie 1946, adjutant-șef av. Constantin A. Goleanu, trecut în poziția de retragere definitivă pentru infirmități provenite în timpul și din cauza serviciului de zbor ordonat pe timp de război, pe

data de 31 octombrie 1945, prin D.M. nr. 288 din 10 septembrie 1945, se avansează pe aceeași dată, la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a în retragere<sup>102</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1556 din 8 mai 1946<sup>103</sup> au fost avansați la gradul de ofițer de echipaj clasa a III-a, adjutant-șef av. Constantin Gh. Teodosiu (1 noiembrie 1944), adjutanții-majori av. Alexandru C. Duță (1 aprilie 1942), Nicolae N. Mihăescu și Mihail F. Mihordea (1 aprilie 1944), Alexandru A. Anghel și Victor Șt. Dumbrovă (1 ianuarie 1945), Traian I. Popa (1 februarie 1945) și Ioan Gh. Mălăcescu (1 martie 1945).

Prin Î.D.R. nr. 2268 din 22 iulie 1946 se rectifică vechimea în grad, de la 1 iunie 1944 la 1 ianuarie 1944, ofițerilor de echipaj clasa a III-a și se avansează, la 22 iulie 1946, la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a: Ioan Șt. Holca, Nicolae I. Burileanu, Marin Șt. Funie, Teodor I. Dumitrescu, Aurelian I. Socoleanu, Ioan Gh. Rădulescu, Gheorghe C. Istrate, Alexandru Roger A. Roni, Florin Gh. Pâslaru și Petre D. Constantinescu<sup>104</sup>.

Într-un accident aerian, a căzut la datorie ofițerul de echipaj clasa a III-a Ioan G. Popescu<sup>105</sup>, la 16 iunie 1946, alături de un alt membru al echipajului. Avionul s-a prăbușit în Pădurea Băneasa. Prin Î.D.R. nr. 2348 din 29 iulie 1946, ofițerul de echipaj a fost decorat cu Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur<sup>106</sup>.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 2498 din 9 august 1946, se trec în cadrul disponibil: ofițerii de echipaj clasa a II-a Ioan I. Maga, Ioan M. Chirea, Eugeniu P. Mircea, Alex. Roger A. Roni, ofițerul mecanic de echipaj clasa a II-a Constantin L. Găvan, ofițerii de echipaj clasa a III-a Teodor Șt. Diaconescu, Petre P. Ioniță și Nicolae V. Popescu<sup>107</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 2671 din 31 august 1946, ofițerul mecanic de echipaj clasa a II-a Constantin L. Găvan se avansează la gradul de ofițer mecanic de echipaj clasa I-a<sup>108</sup>.

În conformitate cu Î.D.R. nr. 3587 din 11 decembrie 1946, ofițerul de echipaj clasa a II-a Ioan Milu<sup>109</sup> a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a cu spade: *„pentru devotamentul, curajul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă atât în luptele pentru dezrobirea Ardealului de Nord, cât și în cele din Ungaria și Cehoslovacia, remarcându-se îndeosebi în atacurile la sol și asupra aviației inamice în zonele Miskolcz, Lucenek, Zwollen, Banska Bistrita, Trenchin și Ugerskibrod, fiind un viu exemplu celorlalți aviatori prin precizia atacurilor și abnegația sa. A însumat în total 535 misiuni la inamic, în care a susținut 150 lupte aeriene, obținând 43 victorii aeriene omologate”*.

Prin Î.D.R. nr. 3566 din 14 decembrie 1946 se avansează în grad pe data decretului, la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a în rezervă, ofițerii de echipaj clasa a III-a în rezervă: Constantin C. Ivan (1 ianuarie 1943) și Florea Gr. Chifulescu (19 ianuarie 1943)<sup>110</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 876 din 6 mai 1947 se rectifică vechimea în grad, de la 1 aprilie 1945 la 1 ianuarie 1945, următorilor:

- ofițer de echipaj clasa a III-a Gheorghe I. Cocoș, Emil M. Dinu, Grigore T. Tatus, Dumitru C. Chebac,

Eftimie S. Zaharcu, Vasile C. Cotrobaș, Vasile I. Mirilă, Ștefan Șt. Dumitru și Georgescu P. Pompiliu;

- ofițer de echipaj clasa a III-a (în disponibilitate specială) Vasile Gh. Vizitiu;

- ofițer de echipaj clasa a III-a (din cadrul disponibil)

Dumitru D. Petrescu, Petre P. Ioniță, Aurel Șt. Stoenescu, Nicolae V. Popescu, Constantin N. Andrei, Dinu Șt. Palade, Gheorghe I. Răileanu și Ioan N. Mitulescu<sup>111</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 877 din 6 mai 1947 se avansează la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a, pe data decretului, cu vechimea de la 6 martie 1947, următorii ofițeri de echipaj clasa a III-a: Gheorghe I. Cocoș, Emil Șt. Dinu, Grigore T. Tatus, Dumitru C. Chebac, Eftimie S. Zaharcu și Vasile C. Cotrobaș<sup>112</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1108 din 31 mai 1947 au fost avansați în grad pe data decretului, cu vechimea de la 6 martie 1947, următorii ofițeri din cadrul disponibil:

- la gradul de ofițer de echipaj clasa I-a Ioan I. Maga (8 noiembrie 1944),

- la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a Dumitru D. Petrescu, Petre P. Ioniță, Aurel Șt. Stoenescu, Nicolae V. Popescu, Constantin N. Andrei, Gheorghe I. Răileanu și Ioan N. Mitulescu (1 ianuarie 1945)<sup>113</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1163 din 4 iunie 1947, au fost trecuți în rezervă, pe data de 22 iulie 1947, ofițerii de echipaj clasa a III-a Dumitru D. Petrescu, Aurel Șt. Stoenescu și Dinu Șt. Palade<sup>114</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1211 din 9 iunie 1947, se avansează pe data decretului, cu vechimea de la 6 martie 1947,

- la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a Vasile I. Mirilă și Ștefan Șt. Dumitru (1 ianuarie 1945 și

- la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a (în disponibilitate specială) Vasile Gh. Vizitiu (1 ianuarie 1945)<sup>115</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1644 din 6 august 1947 se rectifică vechimea ofițerilor de echipaj clasa a II-a, după cum urmează:

- celor cu vechimea în grad 16 iunie 1945 în 16 iunie 1944;

- celor cu vechimea în grad 22 iulie 1946 în 22 iunie 1945;

- celor cu vechimea în grad 6 martie 1947 în 6 martie 1946<sup>116</sup>.

În baza Î.D.R. nr. 1536 din 25 iulie 1947, ofițerul de echipaj clasa a III-a Pompiliu A. Georgescu (vechime 1 ianuarie 1945), a fost avansat pe data decretului și cu vechimea de la 6 martie 1947, la gradul de ofițer de echipaj clasa a II-a<sup>117</sup>.

Prin Î.D.R. nr. 1652 din 7 august 1947, pe 9 august, au fost trecuți în rezervă:

- ofițer de echipaj clasa I-a Ioan Maga,

- ofițer de echipaj clasa a II-a Ioan Gh. Dănceanu, Ioan M. Chirea, Alexandru Roger A. Roni, Petre P. Ioniță, Nicolae V. Popescu, Constantin N. Andrei, Gheorghe I. Răileanu, Ioan N. Mitulescu,

- ofițer de echipaj clasa a III-a Teodor Șt. Diaconescu și

- ofițer de echipaj clasa I-a (nenavigant) Constantin L. Găvan<sup>118</sup>.

Odată cu schimbarea de regim politic din România și intrarea în vigoare a Decretului nr. 18 din 30 aprilie 1948 privind stabilirea uniformelor Armatei Populare Române<sup>119</sup>, gradul de ofițer de echipaj dispăre din panoplia gradelor militare, fiind asimilat în denumire și drepturi cu gradele prevăzute pentru ofițerii inferiori: sublocotenent aviator, locotenent aviator și căpitan aviator. Doar ofițerul de echipaj clasa I-a Ioan Milu a mai activat patru ani în cadrul aviației militare, până în anul 1952, când a fost trecut în rezervă, iar ofițerul de echipaj Max. Manolescu și-a desfășurat activitatea ca pilot de linie în cadrul unor companii aviatice din Franța până în 1964.

Pe timpul acțiunilor de luptă, a unor exerciții și aplicații, antrenamente sau misiuni de transport, au căzut la datorie opt ofițeri de echipaj.

În concluzie, din toată activitatea desfășurată de ofițerii de echipaj în cadrul Aeronauticii Militare, pe timp de pace și de război, se poate afirma că aceștia și-au făcut pe deplin datoria, slujind cu devotament aripile românești, făcând dovada unor calități deosebite de aviatori, piloți și mecanici, confirmând din plin valoarea acestora, meritând cu prisosință atât avansările în grad și recompensele primite. În galeria așilor aviației de vânătoare se vor regăsi și doi ofițeri de echipaj, Ioan Milu-locul III cu 52 victorii aeriene și Ioan Maga - locul VII cu 29 victorii aeriene.

## Crew Officers in the Romanian Air Force (1933-1948)

Eugen-Dorin Spătaru

**Abstract:** The rank of crew officers existed in the Romanian Air Force between 1933 and 1948 and was created to reward the best non-commissioned officers, military pilots, in compliance with certain seniority criteria. They proved their mastery, both in the interwar period and in the air battles fought in World War II. Eight of the crew officers lost their lives in various missions, during applications or in air battles. Two of the crew officers, aces of fighter aviation, were decorated with the Order "Mihai Viteazul", and several of them received the Order "Virtutea Aeronautică", for their feats of arms and the air activity carried out.

**Keywords:** crew officers, 1933-1948, World War II, air activity, fighter aces.

## NOTE

- <sup>1</sup> „Monitorul Oficial” nr. 129 din 5 iunie 1932.
- <sup>2</sup> „Monitorul Oastei” nr. 10 din 1 iulie 1933.
- <sup>3</sup> Ibidem, nr. 16 din 1 septembrie 1933.
- <sup>4</sup> Ibidem, nr. 36 din 20 martie 1934.
- <sup>5</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Ioan Perial (n. 2 septembrie 1897-d. 29 octombrie 1934); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 255 din 2 septembrie 1921); grade militare: soldat (7 noiembrie 1916), caporal, sergent instructor (1 octombrie 1921), plutonier (1 octombrie 1922), plutonier-major (1 august 1927), adjutant șef av. (15 martie 1933), ofițer de echipaj clasa a II-a (1 iulie 1933); pilot recepționar în Flotila 1 Aviație. Decorații: Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur, *pentru intensa activitate de zbor ce depuse, atât ca pilot, cât și ca instructor. A fost citat prin Ordin de Zi pe Aeronautică, pentru bravură și curaj, coborând în flăcări dela 800 metri și salvând astfel avionul și pasagerul, în manevrele dela Brașov din anul 1928* (Î.D.R. nr. 3947 din 4 decembrie 1930).
- <sup>6</sup> „Monitorul Oficial” nr. 139 din 21 iunie 1935.
- <sup>7</sup> Ibidem, nr. 158 din 13 iulie 1935.
- <sup>8</sup> Ibidem, nr. 255 din 6 noiembrie 1935.
- <sup>9</sup> Ibidem, nr. 273 din 27 noiembrie 1935.
- <sup>10</sup> Ibidem, nr. 89 din 17 aprilie 1936.
- <sup>11</sup> Ibidem.
- <sup>12</sup> Ibidem, nr. 120 din 25 mai 1936.
- <sup>13</sup> Ibidem, nr. 128 din 5 iunie 1936.
- <sup>14</sup> Ibidem, nr. 266 din 14 noiembrie 1936.
- <sup>15</sup> Ibidem, nr. 277 din 27 noiembrie 1936.
- <sup>16</sup> „Monitorul Oastei” nr. 27-28 din 1 ianuarie 1937.
- <sup>17</sup> „Monitorul Oficial” nr. 1 din 1 ianuarie 1937.
- <sup>18</sup> Ibidem, nr. 33 din 10 februarie 1937.
- <sup>19</sup> Ibidem, nr. 57 din 10 martie 1937.
- <sup>20</sup> „Monitorul Oastei” nr. 13 din 15 septembrie 1937.
- <sup>21</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Paul Georgescu (n. 2 noiembrie 1897-d. 29 aprilie 1937); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 334 din 18 sept. 1923); grade militare: soldat (16 februarie 1922), sergent instructor (16 februarie 1924), plutonier (16 februarie 1925), plutonier-major (1 iunie 1928), adjutant șef av. (15 martie 1933), ofițer de echipaj clasa a II-a (1 iulie 1933); pilot în Flotila 3 Aviație; detașat pilot la Direcția Aviației Civile.
- <sup>22</sup> „Monitorul Oficial” nr. 144 din 26 iunie 1937.
- <sup>23</sup> Ibidem.
- <sup>24</sup> Ibidem.
- <sup>25</sup> „Monitorul Oastei” nr. 19 din 15 decembrie 1937.
- <sup>26</sup> „Monitorul Oficial” nr. 30 din 7 februarie 1938.
- <sup>27</sup> „Monitorul Oastei” nr. 5 din 1 iunie 1938.
- <sup>28</sup> „Monitorul Oficial” nr. 109 din 14 mai 1938.
- <sup>29</sup> Ibidem, nr. 125 din 3 iunie 1938.
- <sup>30</sup> Ibidem, nr. 137 din 18 iunie 1938.
- <sup>31</sup> „Monitorul Oastei” nr. 11 din 1 septembrie 1938.
- <sup>32</sup> Ibidem, nr. 18 din 15 decembrie 1938.
- <sup>33</sup> Ibidem, nr. 5-6 din 1 iunie 1937.
- <sup>34</sup> „Monitorul Oficial” nr. 295 din 19 decembrie 1938.
- <sup>35</sup> Ibidem.
- <sup>36</sup> Ibidem, nr. 24 din 30 ianuarie 1939.
- <sup>37</sup> Ibidem, nr. 107 din 12 mai 1938.
- <sup>38</sup> Ibidem, nr. 149 din 1 iulie 1939.
- <sup>39</sup> Ibidem, nr. 169 din 25 iulie 1939.
- <sup>40</sup> Ibidem, nr. 177 din 3 august 1939.
- <sup>41</sup> Ibidem, nr. 248 din 26 octombrie 1939.
- <sup>42</sup> „Monitorul Oastei” nr. 15 din 1 noiembrie 1939.
- <sup>43</sup> „Monitorul Oficial” nr. 248 din 26 octombrie 1939.
- <sup>44</sup> Ibidem.
- <sup>45</sup> Ibidem, nr. 25 din 31 ianuarie 1940.
- <sup>46</sup> Ibidem, nr. 130 din 7 iunie 1940.
- <sup>47</sup> Ibidem, nr. 130 din 7 iunie 1940.
- <sup>48</sup> Ibidem, nr. 160 din 13 iulie 1940.
- <sup>49</sup> Ibidem, nr. 182 din 8 august 1940.
- <sup>50</sup> Ofițer de echipaj clasa a III-a Nicolae Pădureanu (n. 6 octombrie 1903, Băilești, jud. Dolj-d. 8 august 1940); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 614 din 14 octombrie 1926); grade militare: soldat (2 decembrie 1921), sergent instructor (1 ianuarie 1927), plutonier (1 ianuarie 1928), adjutant-major av. (15 martie 1933), adjutant-șef av. (1 ianuarie 1934), ofițer de echipaj clasa a III-a (6 iunie 1940); pilot în Flotila 1 Bombardament; decorații: „Răsplata serviciului militar 1913 pentru 20 de ani” (Î.D.R. nr. 1726 din 5 mai 1938).
- <sup>51</sup> „Monitorul Oficial” nr. 63 din 15 martie 1941.
- <sup>52</sup> Ibidem, nr. 91 din 16 aprilie 1941.
- <sup>53</sup> Ibidem, nr. 152 din 30 iunie 1941.
- <sup>54</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Ioan Colda (n. 7 octombrie 1906-d. 7 iulie 1941); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 700 din 7 noiembrie 1927); grade militare: soldat (10 octombrie 1924), sergent instructor (10 iunie 1926), plutonier (10 iunie 1928), adjutant-major av. (15 martie 1933), adjutant-șef av. (6 iunie 1940), ofițer de echipaj clasa a III-a (6 iunie 1940), ofițer de echipaj clasa a II-a post-mortem (8 mai 1942); pilot în Centrul de Instrucție al Aviației și în Flotila 1 Bombardament.
- <sup>55</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Constantin Sosea (n. 2 februarie 1897, Galați-28 iulie 1941); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 610 din 8 octombrie 1926); grade militare: soldat (1 noiembrie 1926), sergent instructor (1 iunie 1927), plutonier (1 iunie 1928), adjutant-major av. (15 martie 1933), adjutant-șef av. (1 aprilie 1934), ofițer de echipaj clasa a III-a (6 iunie 1940), ofițer de echipaj clasa a II-a post-mortem (8 mai 1942); pilot în Flotila 1 Vânătoare. Decorații: „Răsplata serviciului militar 1913 pentru 20 de ani” (Î.D.R. nr. 1726 din 5 mai 1938).
- <sup>56</sup> „Monitorul Oficial” nr. 110 din 13 mai 1942.
- <sup>57</sup> Ibidem, nr. 230 din 29 septembrie 1941.
- <sup>58</sup> Ibidem, nr. 272 din 15 noiembrie 1941.
- <sup>59</sup> Ibidem, nr. 272 din 15 noiembrie 1941.
- <sup>60</sup> Ibidem.
- <sup>61</sup> Ibidem, nr. 51 din 28 februarie 1942.
- <sup>62</sup> Ibidem, nr. 37 din 13 februarie 1942.
- <sup>63</sup> Ibidem, nr. 46 din 23 februarie 1942.
- <sup>64</sup> Ibidem, nr. 63 din 14 martie 1942.
- <sup>65</sup> Ibidem, nr. 77 din 21 martie 1942.
- <sup>66</sup> Ibidem, nr. 83 din 10 aprilie 1942.
- <sup>67</sup> Ibidem, nr. 106 din 8 mai 1942.
- <sup>68</sup> Ibidem, nr. 241 din 15 octombrie 1942.
- <sup>69</sup> Ibidem, nr. 161 din 14 iulie 1942.
- <sup>70</sup> Ibidem, nr. 44 din 22 februarie 1943.
- <sup>71</sup> Ibidem, nr. 234 din 7 octombrie 1942.
- <sup>72</sup> Ibidem, nr. 250 din 25 octombrie 1942.
- <sup>73</sup> Ibidem, nr. 56 din 8 martie 1943.
- <sup>74</sup> Ibidem, nr. 9 din 12 ianuarie 1943.
- <sup>75</sup> Ibidem, nr. 13 din 16 ianuarie 1943.

- <sup>76</sup> Ibidem, nr. 42 din 19 februarie 1943.
- <sup>77</sup> Ibidem, nr. 49 din 27 februarie 1943.
- <sup>78</sup> Ibidem, nr. 82 din 7 aprilie 1943.
- <sup>79</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Ioan Culuri (n. 8 mai 1900, Iași - d. 30 martie 1943, ?); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 261 din 15 septembrie 1921); grade militare: soldat (4 martie 1921), caporal, sergent instructor (15 mai 1922), plutonier (15 mai 1924), plutonier-major (1 iunie 1928), adjutant-șef av. (15 martie 1933), ofițer de echipaj clasa a III-a (1 martie 1934), ofițer de echipaj clasa a II-a (6 iunie 1940); trecut în rezervă la 15 martie 1942; pilot la Școala de Tir și Bombardament Aerian, Flotila 1 Bombardament și pilot de încercare la „I.A.R.” Brașov; decorații: Ordinul „Virtutea Aeronautică” clasa Crucea de Aur: *pentru munca deosebită ce depune de multă vreme la Școala de Tir de Bombardament Aerian, fiind unul din cei mai buni și vechi piloți de vânătoare* (Î.D.R. nr. 3947 din 4 decembrie 1930).
- <sup>80</sup> „Monitorul Oficial” nr. 186 din 11 august 1943.
- <sup>81</sup> Ibidem.
- <sup>82</sup> Ibidem, nr. 203 din 31 august 1943.
- <sup>83</sup> Ibidem, nr. 53 din 3 martie 1944.
- <sup>84</sup> Ibidem, nr. 53 din 3 martie 1944.
- <sup>85</sup> Ibidem, nr. 71 din 24 martie 1944.
- <sup>86</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Gheorghe Brânzan (n. 13 martie 1900-d. 20 iulie 1944); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 793 din 18 octombrie 1929); grade militare: soldat (15 martie 1922), sergent instructor (15 martie 1924), plutonier (15 martie 1925), adjutant-major av. (15 martie 1933), adjutant-șef av. (1 aprilie 1934), ofițer de echipaj clasa a III-a (1 ianuarie 1943); pilot în Flotila 1 Bombardament; decorații: „Răsplata serviciului militar 1913 pentru 20 de ani” (Î.D.R. nr. 1726 din 5 mai 1938).
- <sup>87</sup> „Monitorul Oficial” nr. 251 din 29 octombrie 1944.
- <sup>88</sup> Ibidem, nr. 258 din 6 noiembrie 1944.
- <sup>89</sup> Ibidem, nr. 262 din 11 noiembrie 1944.
- <sup>90</sup> Ibidem, nr. 256 din 4 noiembrie 1944.
- <sup>91</sup> Ibidem, nr. 280 din 30 noiembrie 1943.
- <sup>92</sup> Ofițer de echipaj clasa a III-a Ioan Maga (n. 19 septembrie 1906, comuna Balta, jud. Mehedinți - d. 27 august 1978, București); studii: Școala de Subofițeri de Administrație (septembrie 1926-iunie 1927), Școala de Pilotaj A.R.P.A. (5 august 1930) și Școala Militară de Pilotaj (Brevet nr. 894 din 9 august 1931); grade militare: soldat (25 februarie 1925), caporal (1 septembrie 1925), sergent (1 martie 1926), sergent instructor (8 iunie 1927), plutonier (1 noiembrie 1927), adjutant major av. (15 martie 1933), adjutant șef av. (1 aprilie 1934), ofițer de echipaj clasa a III-a (6 iunie 1940), ofițer de echipaj clasa a II-a (8 noiembrie 1944), ofițer de echipaj clasa I (6 martie 1947); în rezervă de la 9 august 1947; maior av. (rtg); funcții îndeplinite: soldat în Regimentul 26 Infanterie (25 februarie 1925), subofițer în Direcția 7 Intendență din Ministerul de Război (1 iulie 1927), subofițer de administrație la Inspectoratul General al Aeronauticii, personal navigant în Escadrila de Antrenament (31 decembrie 1932), pilot în Escadrila 2 Instrucție (1 iulie 1933), pilot în Flotila 1 Vânătoare (1 aprilie 1937), pilot în Escadrila 52 Vânătoare/Flotila 1 Vânătoare; trecut în cadrul disponibil (14 august 1946-9 august 1947).
- <sup>93</sup> „Monitorul Oficial” nr. 2 din 3 ianuarie 1945.
- <sup>94</sup> Ibidem, nr. 29 din 6 februarie 1945.
- <sup>95</sup> Ibidem.
- <sup>96</sup> Ibidem, nr. 118 din 28 mai 1945.
- <sup>97</sup> Ibidem, nr. 165 din 24 iulie 1945.
- <sup>98</sup> Ibidem, nr. 178 din 8 august 1945.
- <sup>99</sup> Ibidem, nr. 67 din 20 martie 1946.
- <sup>100</sup> Ibidem.
- <sup>101</sup> Ibidem.
- <sup>102</sup> Ibidem.
- <sup>103</sup> Ibidem, nr. 116 din 21 mai 1946.
- <sup>104</sup> Ibidem, nr. 172 din 17 iulie 1946.
- <sup>105</sup> Ofițer de echipaj clasa a III-a Ioan Popescu (n.12 octombrie 1907 - d. 16 iunie 1946); absolvent al Școlii Militare de Pilotaj (Brevet nr. 977 din 31 iulie 1933), brevetat mitralior-bombardier (16 iunie 1934); grade militare: soldat (15 februarie 1926), sergent instructor (15 martie 1928), plutonier (15 martie 1930), adjutant-major av. (15 martie 1933), adjutant-șef av. (1 octombrie 1936), ofițer de echipaj clasa a III-a (23 aprilie 1945, cu vechimea de la 1 iunie 1944); pilot la Inspectoratul General al Aeronauticii și la Centrul de Instrucție al Aeronauticii.
- <sup>106</sup> „Monitorul Oficial” nr. 180 din 6 august 1946.
- <sup>107</sup> Ibidem, nr. 187 din 14 august 1946.
- <sup>108</sup> Ibidem, nr. 207 din 7 septembrie 1946.
- <sup>109</sup> Ofițer de echipaj clasa a II-a Ioan Milu (n. 31 august 1908, Dârste, jud. Brașov - d. 10 septembrie 1982, Brașov); studii: Școala Militară de Pilotaj (Brevet nr. 716 din 16 august 1928), Școala de Perfecționare Buzău (Brevet din 20 august 1929), Curs la Școala de Trageri și Bombardament (iunie-august 1930), Școala de Zbor de Noapte (septembrie-octombrie 1930), Școala de Instructori de Zbor fără Vizibilitate (1938) și Școala de Zbor de Noapte de Vânătoare (1951); radiat de la zbor la 28 aprilie 1952; grade militare: soldat (2 noiembrie 1927), caporal (1928), sergent instructor (1 iul. 1929), plutonier (1 iul. 1930), adjutant major av. (15 mart. 1933), adjutant șef av. (1 apr. 1936), ofițer de echipaj clasa a III-a (1 ianuarie 1943), ofițer de echipaj clasa a II-a (16 iunie 1946, cu vechimea de la 16 iunie 1944), ofițer de echipaj clasa I (30 decembrie 1948), maior av. (24 decembrie 1952); în rezervă la 12 mai 1954; funcții îndeplinite: funcționar la Regionala nr. 3 C.F.R. Brașov (iulie 1924-octombrie 1925) și la Fabrica „D. Voina” Brașov (octombrie 1925-octombrie 1927), pilot în Grupul 2 Aviație (1 iulie 1929-1 iulie 1930), Flotila 2 Aviație (2 iulie 1930-1 noiembrie 1931), Flotila 1 Aviație (1 noiembrie 1931-1 aprilie 1937), Grupul 7 Vânătoare (1 aprilie 1937-15 ianuarie 1945), Grupul 1 Vânătoare (15 ianuarie-6 septembrie 1945), pilot recepționar la Comisia Militară de pe lângă „I.A.R.” Brașov (6 septembrie 1945-8 octombrie 1947), ajutor ofițer cu cifru (8 octombrie 1947-1 martie 1948) și ofițer informativ la Flotila 3 Asalt (1 martie 1948-15 septembrie 1949), șef Serviciu Informativ la Regimentul 6 Aviație (15 septembrie 1949-3 noiembrie 1950), ajutor șef de stat-major și ofițer cu lupta aeriană la Regimentul 7 Aviație (3 noiembrie 1950-21 februarie 1952) și ofițer cu tragerile și lupta aeriană la Divizia 68 Aviație asalt (21 februarie 1952-12 mai 1954).
- <sup>110</sup> „Monitorul Oficial” nr. 297 din 23 decembrie 1946.
- <sup>111</sup> Ibidem, nr. 113 din 20 mai 1947.
- <sup>112</sup> Ibidem.
- <sup>113</sup> Ibidem, nr. 129 din 10 iunie 1947.
- <sup>114</sup> Ibidem, nr. 133 din 14 iunie 1947.
- <sup>115</sup> Ibidem, nr. 134 din 16 iunie 1947.
- <sup>116</sup> Ibidem, nr. 183 din 12 august 1947.
- <sup>117</sup> Ibidem, nr. 172 din 30 iulie 1947.
- <sup>118</sup> Ibidem, nr. 192 din 20 august 1947.
- <sup>119</sup> Ibidem, nr. 101 din 30 aprilie 1948.

## ASPECTE PRIVIND COOPERAREA ECONOMICĂ DINTRE REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA ȘI CÂTEVA STATE COMUNISTE DIN EUROPA (1965-1968) (PARTEA I-A)

*Locotenent-colonel (r.) Dr. Petre OPRIȘ'*

Începând din anul 1967, autoritățile comuniste de la București au difuzat repetat mesajul referitor la stabilirea de relații diplomatice între România și Republica Federală Germania, în condițiile în care, dintre toate statele comuniste, doar Uniunea Sovietică mai avea asemenea relații cu autoritățile vest-germane (începând din luna septembrie 1955). Nicolae Ceaușescu și membrii aparatului românesc de propagandă au subliniat în anii '70 și '80 faptul că regimul comunist din România a adoptat o poziție principală și curajoasă în ianuarie 1967, acceptând riscul de a fi criticat în interiorul alianței politico-militare din care România făcea parte din cauza poziției adoptate de autoritățile de la București față de RFG.

Ceea ce au omis să spună Nicolae Ceaușescu și subordonații săi, în mesajele adresate poporului român și liderilor politici străini, a fost faptul că stabilirea de relații diplomatice între România și RFG, la sfârșitul lunii ianuarie 1967, a fost realizată din inițiativa autorităților de la Bonn. Politicienii comuniști de la București au fost doar primii beneficiari, de conjunctură, ai unei schimbări majore efectuate în politica externă de către guvernul vest-german.

Este adevărat că autoritățile comuniste din România au încercat să stabilească relații de colaborare cu RFG încă din anul 1954, însă condiția principală pe care acestea au dorit să o impună guvernului de la Bonn a provenit din arsenalul politicii externe sovietice. Concret, era vorba despre recunoașterea indirectă, de către autoritățile vest-germane, a entității create de Iosif V. Stalin și subordonații săi după încetarea blocadei instituite de sovietici împotriva Berlinului de Vest (23 iunie 1948-12 mai 1949): Republica Democrată Germană. Autoritățile comuniste de la București au menționat, din când în când, în a doua parte a anilor '50, faptul că erau interesate să aibă relații cu RFG deoarece doreau să dezvolte schimburile economice cu RFG și, în același timp, să mențină relațiile politice, ideologice, diplomatice, economice și culturale cu autoritățile RDG. În acest mod se putea consacra oficial divizarea statală arbitrară pe care politicienii sovietici au impus-o națiunii germane începând din anul 1949.



*Gheorghe Cioară*

au aplicat, cu o singură excepție (în cazul URSS), regula de a nu întreține relații diplomatice cu statele care recunoșteau oficial existența RDG. În consecință, acțiunile de cooperare pe diverse planuri, dintre România și RFG, nu au putut evolua normal timp de un deceniu, iar în cazul altor state comuniste din Europa blocajul respectiv s-a prelungit, sub diferite forme, până la începutul anilor '70.

Din analiza cronologică a evenimentelor care au avut loc în anul 1966, în relațiile dintre România și RFG, rezultă faptul că au existat acțiuni de dezvoltare a lor în direcții convergente. În primul rând, este vorba despre evenimente oficiale, care au fost aduse la cunoștința celor două națiuni și opiniei publice internaționale în perioada respectivă. Un exemplu în acest sens este vizita efectuată de Gheorghe Cioară în RFG (17-26 mai 1966). Ministrul Comerțului Exterior a onorat astfel invitația pe care Kurt Schmücker a trimis-o la 18 februarie 1966, printr-o scrisoare.

În documentul respectiv, ministrul Economiei al RFG a precizat astfel: „Spre a vă putea oferi o impresie asupra țării noastre, sunt dispus, în cazul când o veți dori, a vă prezenta câteva uzine germane și a corespunde, după posibilitate, și altor cereri de vizitare<sup>2</sup>. Drept urmare, Gheorghe Cioară a avut posibilitatea să discute, în cursul vizitei din luna mai 1966, cu reprezentanți ai companiilor „Gutenhoffnungshütte”,

„Schleeman”, M.A.N., „Grundig”, „Kirchfeld”, „Siemens Schukert Werke”, „Siemens Reiniger Werke”, „Klöckner Humboldt Deutz”, „Salzgitter”, „Lurgi AG”, „Krupp”, „Höchst”, „Mannesmann”, „Hösch AG”, „Didier Werke”, „Wolf”, „Standard Übersee Handel”, „Movema”, „Ridelmil-Humboldt-Bor”, „Ferrostaal”, „Bayerische Gesellschaft für Marktforschung und Internationalen Händel”, „A.E.G.” și „Fendlinger Optische Glaswerke”<sup>3</sup>.

În cadrul acțiunilor de organizare a vizitei ministrului Gheorghe Cioară în RFG s-a implicat activ Berthold Beitz, președintele Consiliului de Administrație al companiei „Krupp” și unul dintre susținătorii programului de cercetare civilă în domeniul nuclear din RFG<sup>4</sup>. Anterior, acesta desfășura acțiuni similare în scopul încheierii acordurilor comerciale bilaterale și pentru înființarea de reprezentanțe comerciale în România (la București) și RFG (la Frankfurt/Main)<sup>5</sup>.

Drept urmare, în anul 1966, au avut loc discuții și contacte diverse între RFG și România, care nu au fost aduse întotdeauna la cunoștința publicului din motive politice, în cursul cărora s-au analizat stadiul în care se aflau relațiile reciproce și modalitățile posibile de îmbunătățire a acestora. În acele acțiuni au fost implicați diplomați din ambele state, jurnaliști din RFG și membri ai aparatului comunist de propagandă din România.

În analiza noastră trebuie să avem în vedere și faptul că în RFG se desfășurau deja discuții în cercurile politice privind stabilirea de relații diplomatice cu România. În consecință, putem să presupunem faptul că ziariștii vest-germani, care au ajuns în România, în 1966, erau conștienți de rolul pe care îl puteau juca, în contextul schimbării generale pe care guvernul de la Bonn dorea să o aplice în relațiile cu autoritățile comuniste de la București. Valorificarea informațiilor confidentiale de către mai mulți jurnaliști nu era condamnabilă deoarece, probabil, o parte dintre acestea au fost oferite cadou de politicienii vest-germani interesați să stabilească relații diplomatice nu doar cu România, ci și cu alte state membre ale Organizației Tratatului de la Varșovia sau cu Iugoslavia.

Una dintre personalitățile vest-germane implicate în acțiunile de destindere a relațiilor dintre RFG și mai multe state comuniste din Europa în cursul anilor '60, inclusiv cu România, a fost Berthold Beitz. Acesta a înțeles faptul că țările comuniste cu forța de autoritățile sovietice la sfârșitul anilor '40 erau importante atât pentru produsele pe care le puteau furniza rapid și în mod constant în RFG, cu costuri de transport scăzute



Berthold Beitz

datorită situării geografice a acestora față de RFG, cât și pentru produsele vest-germane, care puteau să fie oferite în scopul dezvoltării economice mai rapide a acelorași țări, în special în domeniul industrial.

*A v a n t a j e l e* economice ale abordării lui Berthold Beitz, subliniate în discuțiile cu

politicienii vest-germani, se bazează și pe niște date statistice. De exemplu, RFG s-a aflat pe locul al treilea în schimburile comerciale internaționale ale Ungariei (după URSS și RDG) și, în anul 1966, s-au obținut următoarele rezultate: exporturi ungare în RFG în valoare de 321 milioane de mărci (cu 12% mai mult față de anul 1965) și importuri din RFG în valoare de 371 milioane de mărci (cu 20% mai mult față de anul 1965)<sup>6</sup>. Circa 60% din exporturile ungare în RFG erau alcătuite din produse agroalimentare<sup>7</sup>.

În cazul relațiilor economice polono-vest-germane, acestea s-au îmbunătățit, parțial, în anul 1966, când a fost semnat un protocol adițional la Acordul comercial bilateral (Varșovia, 10 mai 1966). Pentru Polonia, protocolul respectiv a permis extinderea în RFG a exporturilor proprii de utilaje, nave, motoare electrice, produse chimice, televizoare, aparate de radio și diverse produse de uz casnic – în condițiile în care RFG era deja al doilea partener comercial occidental al Poloniei și înregistra un sold pasiv de circa 25 de milioane de dolari în relațiile economice cu guvernul de la Varșovia. Schimburile comerciale preconizate pentru anul 1967 între cele două state urmau să atingă nivelul de 220-230 de milioane de dolari<sup>8</sup>. Pentru o comparație, menționăm că deficitul înregistrat de autoritățile de la Bonn în schimburile comerciale cu URSS a fost de 180 de milioane de mărci în anul 1966, iar Serviciul Central pentru Schimburile cu Străinătatea de pe lângă Ministerul vest-german al Afacerilor Externe a avut un buget anual de 150 de milioane de mărci în anul 1967, din care 80% a fost dedicat pentru finanțarea rețelei „Goethe-Institut” – în scopul studierii limbii germane în străinătate și promovării imaginii culturale a RFG pe plan mondial<sup>9</sup>.

În primăvara anului 1967, compania „Volkswagen” a apreciat în mod pozitiv piața poloneză și, drept urmare, a deschis patru stații proprii de service auto pe teritoriul Poloniei<sup>10</sup>. Cu toate acestea, autoritățile de la Varșovia au continuat să fie nemulțumite de nivelul taxelor vamale pe care guvernul de la Bonn le stabilise la produsele agroalimentare, care proveneau din țările



Konrad Adenauer

socialiste – în special la carne de porc, păsări, ouă, conserve de carne și cereale. Atitudinea respectivă poate fi înțeleasă în contextul liberalizării taxelor aplicate, în anul 1966, în RFG la produsele respective și a impunerii la nivelul Pieței Comune a unor reglementări noi, în scopul protejării prețului produselor agroalimentare realizate în spațiul economic vest-european față de importurile unor produse similare (de exemplu, din Polonia, Ungaria, Iugoslavia, România și Bulgaria)<sup>11</sup>.

În aceeași perioadă, în balanța comercială a RFG exista un deficit de 1,8 miliarde de mărci din cauza importării unor cantități mari de petrol din statele arabe și exportării de bunuri vest-germane cu o valoare totală mai mică în acele țări<sup>12</sup>. Situația respectivă urma să se agraveze după declanșarea, la 5 iunie 1967, a Războiului de Șase Zile, arabo-israelian, și instituirea de către anumite state din Orientul Mijlociu a unui embargou asupra livrărilor de țiței către țările din Europa occidentală și SUA.

În altă ordine de idei, autoritățile comuniste poloneze se opuneau stabilirii de relații diplomatice cu RFG deoarece considerau că autoritățile de la Bonn trebuiau, mai întâi, să recunoască inviolabilitatea graniței de vest a Poloniei – stabilită, în vara anului 1945, la Conferința de la Potsdam.

În cazul relațiilor dintre autoritățile comuniste de la Belgrad și cele de la Bonn, acestea erau marcate de eforturile depuse de câțiva politicieni vest-germani în scopul revenirii la situația anterioară anunțului făcut, la 9 decembrie 1955, de guvernul condus de Konrad Adenauer – referitor la punerea în aplicare a „Doctrinei Hallstein”. Atunci s-a prezentat decizia privind ruperea relațiilor diplomatice dintre RFG și statele care au recunoscut existența RDG sau își mențineau relațiile diplomatice cu guvernul est-german. O excepție de la regula respectivă s-a aplicat pentru URSS, cu care autoritățile vest-germane aveau relații diplomatice din luna septembrie 1955<sup>13</sup>.



Iosip Broz Tito

Pentru Iugoslavia, incertitudinea a persistat până la 11 octombrie 1957, când autoritățile de la Bonn au solicitat guvernului comunist de la Belgrad să își precizeze poziția – pe fondul intenției lui Iosip Broz Tito de a recunoaște RDG și de a trimite un ambasador în Berlinul de Est<sup>14</sup>. Publicarea, la 15 octombrie 1957, a comunicatului comun iugoslavo-est-german,

referitor la stabilirea de relații diplomatice, a determinat guvernul de la Bonn să rupă relațiile cu Iugoslavia două zile mai târziu și să solicite plecarea, la 19 octombrie 1957, a ambasadorului iugoslav din RFG<sup>15</sup>.

Deși guvernul de la Belgrad a prezentat decizia sa ca pe un succes diplomatic (Iugoslavia fiind prima țară din afara blocului sovietic care a recunoscut RDG), au apărut curând probleme în relațiile economice cu RFG. Căutând soluții pentru reducerea efectelor negative generate de „Doctrina Hallstein” și de propria decizie față de relațiile cu RDG și RFG, Iosip Broz Tito a aprobat deschiderea economiei iugoslave pentru investiții italiene masive la sfârșitul anilor '50 și în deceniul următor<sup>16</sup>. În paralel, relațiile economice cu RFG au continuat și autoritățile de la Belgrad au reușit să reinnoiască, în anul 1964, acordul comercial pe care îl aveau cu RFG.

Un an mai târziu au început discuțiile între cele două părți privind stabilirea unui acord referitor la situația cetățenilor iugoslavi, care lucrau temporar în RFG. În aprilie 1967, autoritățile de la Bonn apreciau că numărul muncitorilor respectivi era de circa 150.000-250.000 și fluctua din cauza plecărilor și sosirilor repetate ale acestora. Veniturile anuale totale pe care le obțineau, în valoare de aproximativ 200 de milioane de mărci, erau importante pentru autoritățile de la Belgrad. În același timp, Iugoslavia era o destinație turistică preferată de cetățenii vest-germani, însă acest aspect nu putea să influențeze decisiv balanța de plăți dintre cele două state – care înregistra un sold pasiv de 650 milioane de mărci vest-germane pentru guvernul de la Belgrad<sup>17</sup>.

În opinia lui Wilhelm Haas, care lucra în calitate de colaborator la referentura țărilor socialiste din Ministerul Afacerilor Externe, cetățenii iugoslavi, care au muncit până în luna aprilie 1967, în RFG, au acumulat, în total, circa 1 miliard de mărci, sub formă de economii, în conturile băncilor vest-germane. Aceștia evitau să transfere sume mari în Iugoslavia și să le schimbe

în moneda locală, deoarece există pericolul devalorizării dinarului și guvernul de la Belgrad putea impune condiții defavorabile de schimb valutar pentru proprii cetățeni, care aveau sume în valută în conturile băncilor din Iugoslavia<sup>18</sup>.



Fabrica „Munca” din localitatea Ovidiu, jud. Constanța, unde se îmbutea Pepsi

Deși nu a avut o susținere clară, de la început, din partea cercurilor economice și politice de la Bonn, acordul referitor la situația cetățenilor iugoslavi, care lucrau temporar în RFG, în cadrul „Gastarbeiterprogramm” (Programul lucrătorilor oaspeți), a fost semnat în octombrie 1968<sup>19</sup>. Discuțiile dintre cele două părți au fost influențate de negocierile secrete desfășurate la Hôtel de La Trémoille din Paris (23-29 ianuarie 1968) și încheiate prin restabilirea relațiilor diplomatice dintre cele două state (31 ianuarie 1968). Guvernul est-german a dezaprobat decizia autorităților de la Belgrad și a protestat, însă nu a obținut niciun rezultat pozitiv.

Discuțiile pe tema respectivă au început încă din anul 1967 între reprezentanții Iugoslaviei și cei ai RFG<sup>20</sup> și s-au prelungit până în ianuarie 1968, deoarece experții juridici nu au găsit, inițial, formulările acceptabile pentru ambele părți în documentele care trebuiau semnate<sup>21</sup>. Totodată, Războiul de Șase Zile din Orientul Mijlociu (5-10 iunie 1967) a creat o stare de incertitudine pe plan internațional, care s-a reflectat în blocarea temporară a discuțiilor pentru normalizarea situației politice dintre RFG și Iugoslavia<sup>22</sup>. La aceste probleme s-au adăugat discuțiile apărute în RFG referitoare la exporturile masive pe piața vest-germană a confecțiilor care se realizau în Iugoslavia, România și Hong Kong<sup>23</sup>.

În aceeași perioadă, autoritățile comuniste din Bulgaria căutau, la rândul lor, soluții pentru stabilirea de relații diplomatice cu RFG în condiții cât mai favorabile pentru guvernul de la Sofia. Problema respectivă a fost abordată de Apostol Pașev (președintele Comitetului de Stat al Planificării) și de I. Nedev (ministru adjunct al Comerțului Exterior), în cursul vizitei pe care au efectuat-o în RFG, la începutul anului 1967. Cei doi

reprezenții bulgari au solicitat atunci un credit de stat în valoare de aproximativ 100 de milioane de dolari de la guvernul vest-german, precum și amânarea achitării unor datorii scadente ale guvernului de la Sofia față de creditorii vest-germani.

Reprezenții guvernului de la Bonn au răspuns că nu se puteau acorda credite de stat autorităților comuniste din Bulgaria, iar legarea problemei respective de stabilirea, în schimb, a relațiilor diplomatice între cele două state a fost respinsă categoric de autoritățile vest-germane<sup>24</sup>.

Drept urmare, situația economică bilaterală s-a agravat și guvernul de la Sofia a înregistrat, la sfârșitul anului 1967, un deficit de 300 milioane de mărci în schimburile comerciale cu RFG. De aceea, autoritățile de la Bonn intenționau să reducă, în anul 1968, relațiile economice cu Bulgaria, considerând că politicienii comuniști de la Sofia nu erau capabili să achite importurile provenite din RFG<sup>25</sup>.

Revenind la cazul României, putem remarca faptul că, în primăvara anului 1966, compania „Ernst Otto Reise” a invitat în RFG o delegație de specialiști români din domeniul construcțiilor de drumuri. Vizita de studii urma să se desfășoare în vara aceluiași an și partea română a anunțat că este de acord cu organizarea acțiunii respective<sup>26</sup>. Autoritățile de la București nu au precizat atunci dacă experiența pe care o obțineau în RFG specialiștii români era necesară pentru realizarea a cinci șosele în Dobrogea, stabilite deja pe următoarele itinerare: Vama Veche – Mangalia – Constanța – Mamaia – Sibioara (un drum național cu caracteristici de autostradă, care dubla șoseaua existentă); Adamclisi – Negru Vodă – Mangalia; Hârșova – Topolog – Cataloi – Tulcea; Măcin – Horia – Babadag (Sud); Mihai Viteazu – Sinoe – Grindul Lupilor – Portița – Grindul Crasnicol – Sfântu Gheorghe<sup>27</sup>. O parte dintre acele planuri cu șosele au rămas până în prezent, în anul 2020, la stadiul de intenții neconcretizate.

Deoarece autoritățile comuniste de la București erau conștiente de faptul că băuturile răcoritoare de pe piața românească erau în cantități insuficiente și de o calitate îndoielnică, în ianuarie 1966 a fost stabilit un contract cu compania „Pepsi Cola GmbH” (care avea sediul central la Offenbach/Main), în scopul achiziționării, prin Întreprinderea de Stat pentru Comerț Exterior „Mașinimport”, a unei instalații de preparare a băuturii răcoritoare „Pepsi Cola”. Aceasta urma să fie pusă în funcțiune în anul 1967 și avea o capacitate de producție de 10.000 sticle (de 0,25 l) pe oră. Substanța activă pentru obținerea băuturii era livrată timp de 10 ani de compania „Pepsi Cola GmbH”, fără posibilitatea de a fi fabricată în

România în perioada respectivă – nici măcar sub licență<sup>28</sup>.

A urmat aprobarea la 17 mai 1966, de către membrii Comitetului Executiv al Comitetului Central al P.C.R., a hotărârii privind creșterea capacităților de cazare de pe litoralul românesc al Mării Negre cu 32.000 de locuri (până în anul 1970)<sup>29</sup> și promovarea lor prin publicitate pentru a atrage turiști străini, inclusiv din RFG și Franța. O parte din cantitatea de băuturi „Pepsi Cola”, imbuteliate în România, urma să fie pusă la dispoziția acestora, contracost, mai ales în sezonul estival. Într-o reclamă apărută în septembrie 1967 s-a menționat și prețul de vânzare al unei sticle de „Pepsi Cola” (1 leu), comercializată pe piața românească sub sloganul „Pepsi – Avânt și energie”.

(Va urma)

### Some Points of View about the Economic Cooperation between the Federal Republic of Germany and Several Communist States in Europe (1965-1968)

Lieutenant-colonel (r) Petre Opriș, Ph.D.

**Abstract:** For the communist authorities in Bucharest, the year 1967 was very important in the process of normalizing the political relations between Romania and the Federal Republic of Germany. Thus, on January 31, 1967, diplomatic relations at the Embassy level were established between the two states. That event was announced during the visit of Foreign Affairs Minister, Corneliu Mănescu, to Bonn (January 30-February 3, 1967). Willy Brandt, Vice Chancellor and Foreign Affairs Minister, also arrived in Bucharest for an official visit (August 3-7, 1967).

For the political world in the USSR and the European communist states in the Soviet sphere of influence, the decisions of the authorities in Bucharest, in their relations with those in Bonn, were considered fundamentally wrong. However, if we carefully analyze the economic relations between Romania and the Federal Republic of Germany, we can reach a different conclusion. Therefore, in this study we set out to present a parallel research on the relations of the Federal Republic of Germany with Romania, Poland, Hungary, Yugoslavia and Bulgaria in the second half of the 1960s.

**Keywords:** economy, Federal Republic of Germany, Poland, Romania, the Soviet Union, Yugoslavia.

#### NOTE

<sup>1</sup> Director adjunct al Institutului Cultural Român de la Varșovia.

<sup>2</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, vol. I, *Începutul relațiilor diplomatice, 1966-1967*, Ministerul Afacerilor Externe, Direcția Arhivelor Diplomatice, (ed.) Claudiu Florian, Dumitru Preda (coord.), Ottmar Trașcă, Editura Enciclopedică, București, 2009, p. 3.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 37-38; 46-48. Documentul în care apar aceste informații a fost republicat în *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Trei decenii de relații de relații româno-vest-germane, 1955-1985, Documente I, 1955-1973*, (ed.) Nicolae Ecobescu, Constantin Moraru, Editura Fundația Europeană Titulescu, București, 2017, pp. 142-153.

<sup>4</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, p. XXI; 137; *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, p. 206.

<sup>5</sup> *România – Republica Federală Germania, Op. cit.*, p. 102.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 208.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 393.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp. 50; 171-172; 362.

<sup>9</sup> *Ibidem*, pp. 194; 209.

<sup>10</sup> *Ibidem*, p. 171.

<sup>11</sup> *Ibidem*, pp. 196; 201; 208-209; 329.

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 190.

<sup>13</sup> \*\*\**Relațiile internaționale postbelice. Cronologie diplomatică, 1945-1964*, coord. Nicolae Ecobescu, Editura Politică, București, 1983, pp. 196-197; 202.

<sup>14</sup> William Glenn Gray, *Germany's Cold War: The Global Campaign to Isolate East Germany, 1949-1969*, The University of North Carolina Press, Chapel Hill & London (USA), 2003, pp. 79-80.

<sup>15</sup> *Ibidem*, pp. 81-82.

<sup>16</sup> Benedetto Zaccaria, *Yugoslavia, Italy, and European integration: was Osimo 1975 a Pyrrhic victory?*, in „Cold War History”, vol. N/D, 2019, p. 4-5, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14682745.2019.1657094> (accesat la 16 mai 2020).

<sup>17</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, pp. 144; 164.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 164.

<sup>19</sup> Migrarea cetățenilor iugoslavi în Europa occidentală din motive economice a fost permisă oficial, în anul 1963, de autoritățile de la Belgrad. Ulterior, guvernul comunist iugoslav a încheiat acorduri pe acea temă cu autoritățile franceze (în anul 1965) și austriece. Ulf Brunnbauer, *Yugoslav Gastarbeiter and the Ambivalence of Socialism: Framing Out-Migration as a Social Critique*, în „Journal of Migration History”, 5 (2019), pp. 421; 423.

<sup>20</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, p. 435; *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, pp. 327; 417-418.

<sup>21</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, p. 180; *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, p. 328.

<sup>22</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, pp. 199; 224; 232.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 255; *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, p. 323.

<sup>24</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, p. 158.

<sup>25</sup> *Ibidem*, p. 435; *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, p. 413.

<sup>26</sup> \*\*\*România – Republica Federală Germania, *Op. cit.*, p. 25. Documentul în care apare acea informație a fost republicat în *România: Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, pp. 133-135.

<sup>27</sup> Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare: A.N.I.C.), Fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 77/1966, f. 75.

<sup>28</sup> \*\*\*România: *Supraviețuire și afirmare prin diplomație în anii Războiului Rece*, vol. 10, *Op. cit.*, p. 122.

<sup>29</sup> A.N.I.C., Fond C.C. al P.C.R. – Cancelarie, dosar nr. 77/1966, f. 3.

## INDUSTRIA DE APĂRARE A ROMÂNIEI ÎN ANUL 1979

*Dr. Viorel GHEORGHE<sup>1</sup>*

În primele șase luni ale anului 1979, industria de apărare a României și-a continuat evoluția pe aceleași coordonate ca și în anii precedenți. Conform raportului prezentat de generalul Vasile Ionel, planul producției speciale a fost îndeplinit în proporție de doar 86,6%. Nerealizări au fost în toate ramurile industriei românești de apărare. Astfel, din 145 de transportoare amfibii blindate au fost produse 121, din 7 elicoptere IAR-330 Puma au fost realizate 6, din 18 avioane de școală IAK-52 au fost construite doar 6. Au fost planificate să fie produse 1.000 de rachete antitanc, dar au fost realizate 183 de exemplare. Din 12 tancuri TR-580 au fost produse 8 bucăți, iar din 344 de autocamioane DAC-665T au fost livrate doar 182 de bucăți. Trebuia produs un exemplar cu dublă comandă a avionului IAR-93, dar acest lucru nu s-a întâmplat<sup>2</sup>. La stațiile radio din comanda de 260 stații de tip companie-pluton nu a fost produs niciun exemplar, din 525 de stații radio regiment-batalion au fost fabricate doar 160 de exemplare, iar din 1.512 de radiotelefoane portabile au fost livrate doar 320 de bucăți. Aceste nerealizări



*Generalul Vasile Ionel*

se datorau pregătirii necorespunzătoare a fabricației, a lipsurilor în aprovizionarea cu materii prime, a colaborării dificile între diferite întreprinderi. Problemele cele mai mari erau la echipamentele radio-electronice, la tancul mijlociu, la rachetele antitanc dirijate prin fir și la camioanele DAC 665 T, practic la produsele nou intrate în fabricație, unde nu exista suficientă experiență în cadrul uzinelor producătoare.

Întârzieri mari erau și la alte produse cu destinație specială. De exemplu, din comanda de 150.000 de măști de gaze pentru oameni au fost produse 126.016 bucăți. Pentru cai erau comandate 350 de măști contra gazelor, din care nu s-a produs niciun exemplar. La fel și pentru



*Camionul SR-114M*

cele 250 de veste de salvare SAJ-43. Lipsa materiilor prime, mai ales a celor de import a fost principala cauză a acestor nerealizări. La căștile metalice, din 65.650 de bucăți comandate au fost produse doar 8.280 din cauza calității necorespunzătoare a tablei furnizată de Combinatul Siderurgic Galați. Situația era relativ similară și la producția de parașute, pentru că lipsa materiilor prime a făcut ca din comanda de 750 de bucăți, să fie realizate doar 550. Era greu de crezut că în cursul anului 1979 se mai puteau realiza vânătoarele de submarine, navele maritime de comandament, navele fluviale de comandament, minele antitanc nedetectabile, minele de infanterie săritoare cu schije, auto-stațiile radioreleu R-4050 montate pe autocamionul SR-114, auto-stațiile radioreleu R-4030 montate pe autoduba TVD-12 Rz, calculatoarele electronice Felix-C-64 M, instalate pe autocamionul DAC 665 G, calculatoare electronice pentru conducerea focului de artilerie, indicatoare de radio-activitate AD-32<sup>3</sup>.

Toate aceste întârzieri l-au făcut pe generalul Vasile Ionel să aprecieze că era incertă realizarea planului la mai multe categorii de tehnică militară. În 1979, conform planului de producție trebuiau realizate 15 avioane IAR-93, 600 de transportoare amfibii blindate, 2.300 de rachete antitanc dirijate prin fir și 1.000 de autocamioane DAC 665 T. Probleme serioase erau și la producția de piese de schimb, mai ales pentru blindate, care le era afectată negativ capacitatea de luptă<sup>4</sup>.

Mult mai bine a stat exportul românesc de armament și tehnică de luptă, care a înregistrat depășiri masive ale planului. Acesta prevedea un export de 172,2 milioane lei valută, din care 96,8 milioane lei

pe valută convertibilă. Direcția Comerț Exterior din cadrul Ministerului Apărării Naționale a exportat în primele șase luni armament și tehnică de luptă în valoare de 246,6 milioane lei valută, din care 202,2 milioane lei în valută convertibilă. Celelalte întreprinderi de comerț exterior au livrat și ele produse speciale în valoare de aproape 30 milioane lei valută. Exportul românesc de armament și tehnică de luptă, pe primele șase luni din 1979 a fost compus din 24 transportoare blindate BTR-70, 5 aruncătoare de proiectile reactive APR de calibrul 122 mm montate pe SR-114M „camionul de război al României” din anii 1960-1970, 100 mitraliere antiaerene binate calibrul 14,5 mm, 330 puști mitralieră, Md. 1964, de calibrul 7,62 mm, 1.000 PSL, calibrul 7,62 mm, 100 pistoale mitralieră Md.1963, calibrul 7,62 mm, 1.690 aruncătoare de grenade antitanc AG-7, 150 aruncătoare de grenade antitanc SPG-9, 40 de aruncătoare de flăcări LPO-50. Exporturile de muniții au rămas în continuare foarte mari. În prima jumătate a anului 1979 au fost exportate 16.489 lovituri pentru aruncătorul de proiectile reactive APR-122, 76.334 de lovituri pentru AG-7, 1.496.600 cartușe calibrul 14,5 mm, 9.129.000 cartușe de calibrul 7,62 mm, 3.000 de grenade de mână defensive, 8.000 de focoase MRV, 20.000 de focoase de fund și de cap VP-7 și multe altele, precum goniometrele-busolă GB-2, piese de schimb pentru mitraliera ZU-2, trepiede pentru mitraliera PKMS etc.

În afară de Ministerul Apărării Naționale au exportat tehnică de luptă și alte întreprinderi precum Tehnoimportexport, Danubiana, Arpimex și Romsit. Acestea au livrat 4 avioane de transport ușor BN-2



Avionul YAK-52



Avionul IAR-93

construite la Fabrica de Avioane București, 4 avioane de școală IAK-52 realizate la Întreprinderea de Avioane Bacău, 1 elicopter IAR-316B Alouette III, 2 elicoptere IAR-330 Puma, 25 de planeare și motoplanoare fabricate la Întreprinderea de Construcții Aeronautice Ghimbav. La acestea s-au adăugat 2.826 tone de pulberi TNT și pulberi speciale, 40.038 de canistre metalice, mari cantități de încălțăminte și confecții militare<sup>5</sup>.

Pentru anul 1979 au fost pregătite pentru intrarea în fabricație 111 produse, dar doar 38 au reușit să fie omologate și să intre integral în producție. Acest lucru se datora „dificultăților în obținerea parametrilor stabiliți prin temele de cercetare-proiectare”, la care se adăugau lipsuri ale resursei umane în zona cercetării, lipsuri în executarea SDV-urilor, neglijențe în coordonarea activității de cercetare<sup>6</sup>. Printre produsele la care asimilarea în fabricație era gata se numărau tancurile

TR-580, transportorul amfibiu blindat BTR-70, mitraliera de tanc calibrul 12,7 mm, tunul calibrul 100 mm pentru tancul TR-580, aruncătorul de mine calibrul 82 mm, diferite proiectile calibrul 82-152 mm, bombe de aviație cu bile, mina marină magnetoacustică MMA-2, calculator electronic pentru Marina Militară, receptor radio pe unde scurte R-2500, tractorul ușor de artilerie, tractorul de evacuare reparații amfibiu TERA 8X8, mitralieră calibru 14,5 mm cu aparat de ochire<sup>7</sup>. La acestea se adăugau telemetrul cu laser pentru tunul de pe tanc, stația radio cu BLU pe unde ultracurte R-1180, aparatul de secretizare T.S.-580, radiotelefonul portabil UHF R-8501, radiotelefonul portabil VHF R-8403, ansamble mecanice pentru elicopterul IAR-330 Puma, dispozitivul de afișare alfanumerică (digitală) DAF-1000, retranslator duplex R-8041, radio releu cu un canal telefonic R-8042, sistem de parașute



Batalionul 33 Vânători de Munte dotat cu transportorul amfibiu blindat TAB-77

pentru desant de tehnică<sup>8</sup>.

Produsele la care nu se reușise asimilarea erau destul de multe și unele de mare complexitate tehnică. Un exemplu era avionul IAR-93 în dublă comandă. După efectuarea a 22 de ore de zbor în cadrul probelor de casă, avionul prototip a

fost oprit la sol pentru că nu erau gata soluțiile pentru rigidizarea fuzelajului posterior și pentru comanda stabilizatorului. După ce au venit soluțiile, avionul a început probele pentru încercările de fabrică și pentru programul de omologare care însemna 108 ore de zbor. Parcurgerea integrală a programului de omologare și interpretarea rezultatelor obținute se făcea în minim 5 luni, ceea ce însemna aproximativ 8 luni de întârziere a omologării. În cazul stației radio pe unde ultrascurte R-1260 au fost greuțâți în realizarea asimilării pentru că lipseau anumite materiale atât din producția internă, cât și din import, la care se adăugau greuțâțile în realizarea SDV-urilor (scule și dispozitive verificatoare). Se estima că din cele 760 de stații comandate se puteau realiza maxim 400, în a doua jumătate a anului 1979<sup>9</sup>.

O altă întârziere semnificativă a fost la programul transportorului amfibiu blindat T A B - 7 7 , construit la Automecanica Moreni. Cauza principală a fost aceea că fabrica și-a concentrat atenția pe



Transportorul blindat BTR-70

apărut o serie de defecțiuni. Corectarea acestora necesita timp, astfel că producția de serie era planificată să înceapă din luna august 1979. În cazul rachetei aer-aer dirijată în fascicul de radiolocație, faza de proiectare nu era terminată, din cauza lipsei aparatului necesară pentru probele dinamice. La racheta aer-aer, dirijată prin infraroșu, nu erau parcurse toate probele prevăzute și ca urmare nu era avizat modelul experimental. Radiotelefonul mobil R-3140 nu a intrat în producția de serie, din cauza unor modificări aduse documentației prototipului. Ca urmare, proiectul avea 11 luni de întârziere. La stația radio pe unde ultrascurte (UUS) și cu bandă laterală unică (BLU) R-1231 și care trebuia



Stația radar P-12

producția transportorului blindat BTR-70, care era solicitat la export de către URSS, Ungaria și Republica Democrată Germană<sup>10</sup>. Trecerea la producția de serie a motorului turbo-reactor Rolls-Royce Viper 632-41 era întârziată de faptul că la proba de duranță au

montată pe mașini de luptă, experimentarea și omologarea prototipului era întârziată pentru că anumite componente din import nu fusesse livrate<sup>11</sup>. Autoradiofarurile de putere medie și mare erau la nivel de model experimental și abia în 1980 se preconiza încheierea acestei faze. Simulatorul cu laser pentru

tragerile antitanc era la nivel de prototip, dar experimentarea și omologarea erau întârziate de IFTAR care nu stabilise programul de omologare. Radioaltimetru era în faza de execuție a seriei zero, dar primirea cu întârziere a documentației de licență a amânat începerea producției pentru luna decembrie 1979. Într-o fază similară era și grupul electrogen de 1 kw/30 V. Cu ajutorul măsurilor luate de DIE se preconiza trecerea în producție a seriei zero în noiembrie 1979<sup>12</sup>.

Rămăneri în urmă erau și la anumite echipamente destinate instalațiilor de radiolocație. Astfel, instalația de protecție împotriva bruiajului activ de radiolocație IPIBAR nu intrase în producție cu seria zero pentru că nu erau asigurate din import AMC-urile necesare (Aparate de Măsură și Control). Acest dispozitiv, care asigura protecția împotriva bruiajului asincron în impulsuri, era destinat echipării stațiilor radar P-12, P-14 și P-37. Se estima ca până în luna septembrie 1979 să fie depășite greutatea și până la finalul anului să fie realizate aproximativ 40 de exemplare. În cazul instalației numerice (digitale) de selecție a țintelor mobile INSTM ce trebuia montată pe stațiile radar P-12 și P-14 prototipul nu era gata pentru că nu era stabilit modelul experimental. Se spera ca în luna august 1979 să înceapă producția prototipului. Un



Autocamionul DAC-66ST

radiolocație P-35 și P-37, nu era în producție pentru că apăruse dificultăți în timpul cercetării-dezvoltării acestuia. Centrala de lansare a torpilelor „Z” și centrala de lansare a grenadelor antisubmarin „S” erau încă la stadiul de cercetare și realizare a modelului experimental. Transmițătorul portabil în format fix nu intrase în fabricație pentru că Întreprinderea de Echipamente Periferice București a primit documentația pentru seria zero cu mare întârziere. Un alt produs, display-ul alfa numeric (digital) era în continuare în faza de cercetare<sup>14</sup>.

Toate modele de parașute cerute în producție erau încă la stadiul de experimentare și omologare prototip. Printre acestea, parașutele de salvare pentru avioane și elicoptere, în patru variante, parașuta de antrenament, parașuta pentru desant personal, parașuta de performanță,

parașută de frânare în 3 variante. La acestea se adăugau costumul compensator de înălțime, realizat în 2 variante<sup>15</sup>.

Era realizat prototipul tunului antiaerian, tractat, binat, calibrul 30 de mm, dar fără corector



Elicopterul LAR-330 Puma



*Elicopterul IAR-316B Alouette III*

mecanic. După experimentări a fost re-proiectat, iar rezultatele obținute la teste au fost cele așteptate. În luna septembrie 1979, era programată terminarea testelor. Aruncătorul de mine calibrul 120 mm a avut o serie de defecțiuni la tragerile cu modelul experimental. Acestea trebuiau remediate până în luna iulie 1979 și urmate de realizarea prototipului. Aruncătorul de proiectile reactive calibrul 122 mm, cu 40 de țevi, montat pe autocamionul DAC-665T era deja în producția seriei zero și pregătirea pentru fabricația de serie. Tunul de 100 mm, în turelă navalizată, era la nivelul executării documentației pentru prototip. În schimb, obuzierul tractat, calibrul 152 mm a avut probleme cu instalația hidraulică în timpul testelor. Ca urmare a fost nevoie de re-proiectarea acestei piese de artilerie<sup>16</sup>.

Producția planificată pentru anul 1979 cuprindea armament și tehnică diversă, în cantități consistente. Printre acestea 135 tunuri antitanc, calibrul 100 mm, cu pană verticală, 6.500 puști de calibrul 5,6 mm, 11.000 pistoale calibrul 7,65 mm, model 1971, 10.200 de puști semiautomate cu lunetă PSL, calibrul 7,62 mm, 5.950 puști-mitralieră, calibrul 7,65 mm, model 1964, 82.500 pistoale mitralieră calibrul 7,62 mm (AKM), model 1963, 236 mitraliere PKT, calibrul 7,62 mm, 2.330 mitraliere cu afet PKSM, calibrul 7,62 mm, 337 mitraliere antiaeriene cu patru țevi, tractate, calibrul 14,5 mm, 30 mitraliere antiaeriene, binate, calibrul 14,5 mm, pe afet naval ușor, 3.950 aruncătoare antitanc AG-7, 338 de aruncătoare de grenade antitanc, pe afet, AG-9<sup>17</sup>.

Tot în anul 1979 trebuiau realizate 600 de transportoare blindate, 25 de tancuri TR-580,

2.300 de rachete antitanc dirijate prin fir 9M-14M, patru avioane de luptă IAR-93 în dublă comandă, 17 elicoptere IAR-330 Puma cu echipamente opționale, 150 de avioane școală IAK-52, 1.000 de autocamioane DAC-665 T și G, 60 de autospeciale pentru degazare ADT-3M pe SR-114, 1.157 stații radio R-1070, 2.270 radiotelefoane portabile cu 6 canale RTP-4MF-S, 1.017 radiotelefoane mobile pe 10 canale RTM-4MF-S, 101 aparate pentru transmiterea și selecția apelurilor radio R-1010<sup>18</sup>.

Lista de producție pentru anul 1979 cuprindea și 16 elicoptere IAR-316B Alouette III cu echipamente opționale, 260 bucătării de campanie pe roți, 3 complete de pontoane PR-71, 130 autostații radio R-1300A pe autoduba TV-12, 585 stații radio R-1230, 25 stații radio R-1300, 40 de stații radio R-1301, 7.700 de telefoane de campanie F-1600, 220 complexe dozimetrice AD-3, 350 detectoare de mine DT-3<sup>19</sup>.

Producția de muniții era în cantități impresionante, printre care 6,9 milioane cartușe calibrul 7,65 mm, 13 milioane cartușe calibrul 14,5 mm, 475.000 lovituri calibrul 23 mm pentru tunul de aviație, 88.600 lovituri calibrul 30 mm pentru tunul antiaerian, 12.600 lovituri pentru tunul antiaerian S-60, 198.000 de lovituri pentru AG-7, 76.300 lovituri pentru AG-9, 72.632 grenade de mână antitanc cumulative, 60.000 de grenade antitanc RPG-43<sup>20</sup>. Apărarea antitanc se baza și pe mine special concepute. Astfel, în 1979, trebuiau produse 25.200 de mine antitanc nedetectabile MAT-62B<sup>21</sup>, 15.120 de mine antitanc cumulative MC-71 și 151.000 de mine antitanc nedetectabile MAT-76<sup>22</sup>.

Toate aceste date statistice pot părea aride, dar ele creează imaginea unei industrii de apărare tot mai dezvoltate, capabilă să producă și tehnică de luptă de mare complexitate precum avioane cu reacție, elicoptere ușoare și medii, motoare de avion și elicopter, tancuri, transportoare blindate, piese de artilerie diverse, echipamente de comunicații, nave maritime și fluviale etc. În doar 12 ani, industria de apărare a României a trecut de la producția de muniții, camioane și diverse echipamente de complexitate tehnică redusă, la o producție de armament și tehnică de luptă mult mai

sofisticate din punct de vedere tehnologic. Cu toate acestea, după cum am văzut, această dezvoltare rapidă a venit cu un preț. Regimul a preferat să cumpere licențe și doar acolo unde nu se putea, se recurgea la proiectarea proprie. Motivele au fost diverse, de la durată redusă a trecerii la producția de serie, la lipsa riscurilor asociate cu dezvoltarea proprie, numărul redus de specialiști din zona de proiectare-dezvoltare, lipsa unor tehnologii adecvate etc. În ciuda acestor elemente negative, industria românească de apărare a fost capabilă să realizeze o serie de produse de înaltă tehnologie.

### Romania's Defense Industry in 1979 Viorel Gheorghe, Ph.D.

**Abstract:** During 1979, the Romanian defense industry continued to develop, introducing new high-tech products into production, such as digital communications systems, chemical protection equipment, anti-aircraft artillery systems, air-to-air guided missiles, and specialized military trucks. The communist regime often preferred to acquire foreign licenses rather than finance its own research and development programs.

**Keywords:** production, license, technology, specialization, research.

#### NOTE

<sup>1</sup> Doctor în inginerie aerospațială, Comitetul Român de Istoria și Filosofia Științei și Tehnicii, Comisia de Istorie a Orașelor din România, email: viorelgheorghe68@gmail.com

<sup>2</sup> Arhiva Națională Istorică Centrală (ANIC), Fond CC al PCR - Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 2/1976, f. 105.

<sup>3</sup> Ibidem, f.115.

<sup>4</sup> Ibidem, f.106.

<sup>5</sup> Ibidem, f.126.

<sup>6</sup> Ibidem, f.106.

<sup>7</sup> Ibidem, f.116.

<sup>8</sup> Ibidem, f.117.

<sup>9</sup> Ibidem, f.119.

<sup>10</sup> Ibidem, f.126.

<sup>11</sup> Ibidem, f.121.

<sup>12</sup> Ibidem, f.122.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Ibidem, f.123.

<sup>15</sup> Ibidem, f.125.

<sup>16</sup> Ibidem, f.118.

<sup>17</sup> Ibidem, f.108.

<sup>18</sup> Ibidem, f.113.

<sup>19</sup> Ibidem, f.110.

<sup>20</sup> Ibidem, f.109.

<sup>21</sup> Mina antitanc MAT-62 B a fost o mină antitanc circulară cu tubaj din plastic și are un puț central pentru focul de detonare sub presiune P-62. Sunt informații că acest tip de mină a fost folosit de armata ucraineană după invazia militară rusă din 2022. Detalii la [https://en.wikipedia.org/wiki/MAT-62B\\_mine](https://en.wikipedia.org/wiki/MAT-62B_mine); [https://www.reddit.com/r/Romania/comments/1f5i7vg/romanian\\_mat62b\\_blast\\_antitank\\_mines\\_are\\_in/](https://www.reddit.com/r/Romania/comments/1f5i7vg/romanian_mat62b_blast_antitank_mines_are_in/)

<sup>22</sup> ANIC, Fond CC al PCR - Secția Administrativ-Politică, dosar nr. 2/1976, f.111. MAT-76 este o mină antitanc circulară, de mari dimensiuni, realizată dintr-un bloc de TNT, acoperit cu un strat subțire de fibră de sticlă. A fost folosită în conflictele din Angola, Irak, Kuwait, Liberia, Mozambic și Zambia. Detalii la [https://en.wikipedia.org/wiki/MAT-76\\_mine](https://en.wikipedia.org/wiki/MAT-76_mine). În războiul din Ucraina, mina MAT-76 a fost folosită de soldații ucraineni atașată la drone FPV. S-a dovedit o soluție simplă și eficientă. [https://www.reddit.com/r/UkraineWarVideoReport/comments/1ombhwx/ukrainian\\_homemade\\_bombs\\_made\\_from\\_romanian\\_mat76/](https://www.reddit.com/r/UkraineWarVideoReport/comments/1ombhwx/ukrainian_homemade_bombs_made_from_romanian_mat76/)



## CONTENTS

The military Order "Mihai Viteazul" conferred in 1917 to General Alexandru Averescu - Laurențiu-Ștefan Szemkovics, Ph.D. ♦ A black Page in the History of the First World War: the Armenian Genocide – Associate professor Constantin I. Stan, Ph.D. ♦ A Dispute without Compromises. Admiral Gavrilescu's Mission Captain (Navy) Marian Moșneagu, Ph.D. ♦ The Visit of the Romanian Sovereigns to Bukovina and Bessarabia (May 18-19, 1920) recorded in the Pages of the "Official Monitor" - Luminița Giurgiu, Ph.D., Teodora Giurgiu, Ph.D. ♦ The Port City of Sulina under Enemy Air Fire (April-August 1944) - Laurențiu Mănăstireanu, Ph.D. ♦ Crew Officers in the Romanian Air Force (1933-1948) - Eugen-Dorin Spătaru ♦ Some Points of View about the Economic Cooperation between the Federal Republic of Germany and Several Communist States in Europe (1965-1968) - Lieutenant-colonel (r) Petre Opreș, Ph.D. ♦ Romania's Defense Industry in 1979 - Viorel Gheorghe, Ph.D.



*Președintele României*

*Dorind a răsplăti meritele*

*Revistei*

*Document. Buletinul*

*Arhivelor Militare Române*

cu prilejul aniversării a 25 de ani de la apariția primului său număr,  
în semn de apreciere a profesionalismului și a contribuției deosebite  
aduse la promovarea științei militare și a culturii de securitate,  
atât în rândul personalului armatei, cât și la nivelul societății civile,

*Conferă*

*Ordinul „Meritul Cultural”*

*în grad de „Cavaler”, Categoria A- „Cercetarea științifică”.*

*K. J.*  
Președinte României  
Klaus - Werner Johannis

*Ministrul*  
*O. Albu*

Decret nr. 1144 din 28.08.2023

Brevet MCCavH nr. VII

*Cancelariul Ordinilor*  
*H. Puștoiu*

Nr. ord. 108015



