

LBRIS

We know
books

**Comandor dr. Jipa Rotaru
Comandor dr. Ioan Damaschin**

GLORIE ȘI DRAMĂ

MARINA REGALĂ ROMÂNĂ

1940-1945



**Editura
Evenimentul
și Capital**

PREFAȚĂ.....	15
--------------	----

CAPITOLUL I

Acțiunile de luptă ale Forțelor Marinei Regale Române, la mare și fluviu în perioada 28 iunie 1940 – 22 iunie 1941.....	21
---	----

I.1. Marina Regală Română pe timpul evacuării trupelor române din sudul Basarabiei, 28 – 30 iunie 1940	21
I.2. Stare de beligeranță cu Declarație de Război	25
I.3. Incidente de graniță și ocuparea de ostroave pe brațul Chilia.....	26
I.4. Nave civile și marinari români care și-au pierdut viața pe alte teatre maritime. 30	
I.5. Organizarea apărării portului Constanța.....	31

CAPITOLUL II

Acțiunile de luptă ale Forțelor Marinei Regale Române în anul 1941	37
--	----

II.1. Situația Forțelor Navale Române la 22 iunie 1941. Misiuni. Organizare de Comandament.....	37
II.2. Flota Mării Negre a Uniunii Sovietice la 21 iunie 1941	43
II.3. Acțiunile de luptă ale Marinei Regale Române la mare, în prima lună de război.....	44
II.4. Primele raiduri ale aviației sovietice la litoralul românesc	46
II. 5. Lupta aero-navală de la Constanța din 26 iunie 1941.....	49
II.5.1. Pregătirea atacului navelor sovietice și deplasarea spre Constanța	50
II.5.2. Pozițiile navelor românești la primele ore ale zilei de 26 iunie.....	57
II.5.3. Distrugătoarele lider „Moskva” și „Harkov” bombardează Constanța.....	57
I.5.4. Distrugătoarele „Regina Maria”, „Mărăști” și bateriile de coastă deschid focul.....	64
II.5.5. Lupta aero-navală, „minut cu minut”	66
II.5.6. Lupta aero-navală continuă după scufundarea liderului „Moskva”	72
II.5.7. Soarta echipajului care a încercat să se salveze de pe liderul „Moskva”	76
II.5.8. Soarta prizonierilor de război de pe liderul „Moskva”	77
II.5.9. Cine a scufundat distrugătorul lider „Moskva”?	81

II.6. Acțiuni de minare la litoralul vestic al Mării Negre în anul 1941	85
II.6.1. „Operațiunea de minare Varna” din perioada 7 - 16 octombrie 1941	85
II.6.2. Acțiunea de minare Gura Roman – Gura Oceacov, din noiembrie 1941	91
II.7. Submarinele sovietice la litoralul vestic al Mării Negre în anul 1941.....	92
II.7.1. Atacuri și vase scufundate de submarinele sovietice în anul 1941	96
II.7.2. Lansarea minelor de către submarinele sovietice la litoralul vestic al Mării Negre. Efecte.....	100
II.8. Misiuni de convoiere și dragaj la mare în anul 1941	101
II.9. Acțiuni ofensive ale Forțelor Navale Maritime pe comunicațiile maritime sovietice	114
II.9.1. Acțiuni ofensive cu nave de suprafață.....	114
II.9.2. Acțiuni de luptă ofensive cu submarinul „Delfinul” în anii 1941 - 1942 ..	115
II.9.3. Acțiunile de luptă ale submarinelor „Rechinul” și „Marsuinul” în anul 1944	128
II.10. Acțiunile Forțelor Fluviale în campania anului 1941	131
II.11. Nave militare avariate, ori scufundate la Dunăre, în anul 1941.....	137
II.12. Nave civile scufundate sau avariate la fluviu în anul 1941	140
II.13. Eroicele lupte ale Batalioanelor de Infanterie Marină, Artilerie și Geniu Marină, în Deltă în anul 1941	142
II.14. Concluzii asupra participării Marinei Regale Române la Campania anului 1941	145

CAPITOLUL III

Apărarea comunicațiilor navale în perioada ianuarie 1942 – mai 1944	153
III.1. Acțiunile inamicului cu nave de suprafață asupra litoralului românesc	153
III.2. Atacuri și vase scufundate de submarinele sovietice în anul 1942	154
III.3. Atacuri și vase scufundate de submarinele sovietice în anul 1943	162
III.4. Cooperarea submarinelor sovietice cu aviația de cercetare în anul 1943	166
III.5. Acțiunile de minare ale submarinelor sovietice, în cursul anului 1943	167
III.6. Submarine sovietice scufundate în anii 1941- 1945.....	169
III.7. Apărarea convoaielor navale în perioada ianuarie 1942 – aprilie 1944	178
III.7.1. „Drumul Odesei” între anii 1942 – 1944	178
III.7.2. „Drumul Crimeii” între anii 1942 - 1944	189
III.7.3. „Drumul Bosforului” în perioada 1942 -1943	196
III.8. Operațiunile de minare ale Forțelor Navale Române în anii 1942 - 1943	200
III.8.1. Acțiunea de minare Capu Midia - Sfântu Gheorghe.....	201
III.8.2. Acțiunea de minare de la Odessa	202
III.8.3. Acțiuni de minare în anul 1943.....	203
III.9. Hidroaviația în lupta pe mare.....	205
III.10. Apărarea comunicațiilor fluviale în perioada	210

CAPITOLUL IV**„OPERATIUNEA 60.000”. Retragerea trupelor româno-germane din Crimeea – cea mai mare Operație Navală din Marea Neagră217**

IV.1. Preliminariile Operației. Refuzul lui Hitler, categoric și nejustificat pentru evacuarea trupelor din Crimeea	217
IV.2. Etapa I-a a Operației: 15 – 25 aprilie 1944	224
IV.3. Etapa a II-a a Operației: 25 aprilie – 10 mai 1944.....	233
IV.4. Etapa a III-a a Operației: 10 – 14 mai 1944.....	238
IV.5. Participarea aviației la „Operațiunea 60.000”	243
IV.6. Organizația „Tomis” pentru primirea evacuaților și îngrijirea răniților	245
IV.7. Concluzii privind desfășurarea „Operațiunii 60.000”	246

CAPITOLUL V**Apărarea Deltei, a litoralului și a porturilor maritime în perioada mai – august 1944253**

V.1. Acțiuni de minare	258
------------------------------	-----

CAPITOLUL VI**Relațiile de cooperare, militare și economice, româno-germane261**

VI. 1. Cooperarea navală româno-germană în perioada inițială a războiului.....	261
VI.2. Relațiile de colaborare în condițiile subordonării operative a unor forțe navale românești Comandamentului German	266
VI.3. Cooperare navală în domeniul economic	273

CAPITOLUL VII**Marina Regală și transporturile umanitare cu emigranți evrei, înainte și în timpul celui de-al Doilea Război Mondial277**

VII.1. Transporturile umanitare cu emigranți evrei, până la intrarea României în război.....	277
VII.2. Transporturile cu emigranți evrei după 22 iunie 1941. Tragedia vasului „Struma” cu 769 emigranți la bord.....	285
VII.2.1. Vasul „Struma”, pregătit pentru transportul emigranților evrei.....	285
VII.2.2. Înscrierea și organizarea deplasării evreilor spre portul Constanța	287
VII.2.3. Vasul „Struma” pleacă spre Bosfor cu 769 emigranți evrei la bord.....	289
VII.2.4. Calvarul evreilor de pe „Struma”, timp de 70 de zile, în Bosfor	291
VII.2.5. Cine și de ce s-a opus plecării vasului spre Palestina?	294
VII.2.6. Ultimele ore ale vasului „Struma” și ale emigranților evrei de la bord... ..	295
VII.2.7. Vasul „Struma” ținta submarinului sovietic „ȘCI-213”	297
VII.2.8. Ecouri la Tel-Aviv, Ankara, Moskova și București.....	299
VII.2.9. Emigrația pe calea mării a evreilor cu yacht-uri în anii 1941 - 1942	302

VII.2.10. Crucea Roșie Internațională se implică în emigrația evreilor pe mare în anul 1943.....	307
VII.2.11. Plecarea evreilor în Palestina indispuie pe arabi, prietenii Germaniei	309
VII.2.12. Emigrația pe mare cu motovelierele bulgare „Milka”, „Maritza” și „Bellasitta”.....	310
VII.2.13. SUA se implică favorabil plecării pe mare a evreilor și acuză Guvernul ungar de rele tratamente aplicate evreilor	317
VII.2.14. Ultimele nave cu emigranți evrei părăsesc portul Constanța. Scufundarea vasului „Mefkure” cu 302 evrei la bord	318
VII.2.15. Opinii ale unor personalități, evrei, despre rolul mareșalului Ion Antonescu în salvarea evreilor pe mare	324

CAPITOLUL VIII

Ațiunile Forțelor Marinei Regale Române după evenimentele de la 23 august 1944	329
VIII.1. Ațiunile din Zona Maritimă	329
VIII.2. Flota germană părăsește pașnic portul Constanța.....	332
VIII.3. Drama Marinei Regale Române.....	339
VIII.4. 5 Septembrie 1944 – „Ziua cea mai neagră” din Istoria Marinei Române ..	341
VIII.5. Ațiunile de luptă la fluviu după 23 august 1944	345
VIII.5.1. Flotila de monitoare	345
VIII.5.2. Ațiunile de luptă ale Detașamentului „Dunărea de Sus”	350
VIII.5.3. Ațiunile de luptă ale altor forțe din subordinea Statului Major al Marinei. Regimentele de Infanterie Marină și Geniu Marină.....	351
VIII.5.4. Ațiunile de luptă ale marinarilor în zonele Zimnicea și Țândărei	353
VIII.5.5. Ațiuni de dragaj la fluviu, în cooperare cu Forțele Navale sovietice....	356
VIII.6. Marina Regală Română sub ocupație sovietică	360
Anexe	369
BIBLIOGRAFIE	411

CAPITOLUL I

Acțiunile de luptă ale Forțelor Marinei Regale Române, la mare și fluviu în perioada 28 iunie 1940 – 22 iunie 1941

*„Prin prăbușirea din 1940, statul rus a
prăvălit toate granițele românești, urmărind
în același timp expansiunea, peste trupul
nostru, spre Bosfor, Dardanele și Adriatica”.*

Mareșal Ion Antonescu

I.1.

Marina Regală Română pe timpul evacuării trupelor române din sudul Basarabiei, 28 – 30 iunie 1940

În conformitate cu doctrina națională de apărare a țării, care nu putea fi decât una defensivă, de strictă apărare a granițelor, dat fiind faptul că România, la sfârșitul deceniului al IV-lea din secolul al XX-lea, nu emitea pretenții teritoriale, forțele navale trebuiau să apere granițele pe apă. Acestea cuprindeau 627 Km de litoral fluvial, din aval de ostrovul Becherul Mare (Km 448,5) până la Baziaș (Km 1072) și 225 mile marine (aproximativ 405 km) de litoral la Marea Neagră, între Bugaz (Limanul Nistrului) și Ekrene (în Cadrilater, la sud de Burgas). Din păcate, aceste granițe erau cu două din cele trei state ce emiteau pretenții teritoriale, respectiv Bulgaria și Uniunea Sovietică, state, care alături de Ungaria, nu se împăcau cu gândul că, după primul Război Mondial s-a făcut un act de dreptate istorică atunci când pe harta Europei a apărut România Mare.

Nu mai încăpea nici un dubiu că aceste state nu așteptau decât o conjunctură favorabilă pentru a redeschide conflictul, în vederea satisfacerii poftelor revizioniste.

Prevăzând o astfel de situație, Ion Antonescu, Șef al Marelui Stat Major al Armatei, un strălucit strateg și conducător militar, dovedit în focul luptelor primei conflagrații mondiale, a trimis Prim-ministrului Gheorghe Tătărăscu spre studiu și avizare *Planul general al organizării armatei*. În Prefața acestui important document avertiza: „Țara este astăzi într-o totală imposibilitate de a se apăra, dacă va fi atacată. Armata este complet dezarmată, pseudo-instruită și demoralizată. Dacă va fi chemată astăzi să apere frontierele, va fi, cu toate sacrificiile de vieți ce i se vor cere, care vor fi pe cât de numeroase pe atât de inutile, un dezastru militar, unic în istoria popoarelor”¹.

Din păcate, avertismentul nu a fost însușit de guvernanții vremii. Armata Română, în general și Marina Regală Română, în special, în momentul în care flăcările războiului au izbucnit, la 1 septembrie 1939, nu departe de granițele României, erau insuficient echipate, înzestrate și instruite, departe de a face față unei agresiuni.

În iunie 1940 Marina Regală Română, compusă din două mari unități tactice, Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, dispunea de un total de 39 de nave de luptă, din care 22 de nave, la mare și 17 nave, la Dunăre.

Divizia de Dunăre, cu cele 17 nave de luptă, din care 7 erau monitoare, adevărate baterii artileristice mobile, prezenta cea mai puternică flotilă de pe întreg cursul fluviului, capabilă să combată orice inamic naval. Nu același lucru puteau să-l facă navele de luptă ale Diviziei de Mare. Cele 4 distrugătoare, 3 canoniere, un puitor de mine, precum și navele civile rechiziționate și amenajate special pentru lansarea minelor marine și nave auxiliare, nu putea face față unor misiuni de apărare, la litoral și a comunicațiilor costiere.

Primele acțiuni de luptă duse de Forțele Marinei Regale s-au desfășurat imediat după Ultimatum-ul din 26 iunie 1940, transmis de Uniunea Sovietică, României pentru cedarea Basarabiei a Nordului Bucovinei și a Ținutului Herței, ultimatum care a instaurat între cele două țări starea de beligeranță *de facto*².

Pus în fața unei situații de o gravitate extremă, Ministerul Aerului și Marinei a luat măsuri urgente de întărire a sistemului de supraveghere și apărare din direcția mării cu navele, submarinele și aviația pentru a preîntâmpina un atac al forțelor inamice. Despre modul de realizare a acestor acțiuni se specifica într-o Notă Informativă transmisă regelui privind activitatea Marinei Regale Române și a Marinei Comerciale: „În

preajma evenimentelor privitoare la Basarabia s-au intensificat patrulările navale în regiunea cuprinsă între Constanța și coasta basarabeană, trimițându-se Escadrila de Distrugătoare la Jibrieni, submarinul „Delfinul” la Insula Șerpilor, continuându-se supravegherea și recunoașterile aeriene”³.

La fluviu, comandantul Diviziei de Dunăre, contraamiralul Alexandru Gheorghiu, la 27 iunie, a dat alarma de luptă la toate forțele din subordine. Comandantului Flotilei de Monitoare, comandorul Paul Zlatian i-a ordonat să execute paza și ordinea porturilor basarabene și evacuarea pe Dunăre a unităților militare, a administrațiilor și a refugiaților din sudul Basarabiei, punându-i la dispoziție, pe lângă Flotila Fluvială, nave de transport și autoritățile civile din porturi.

Pentru monitoare, cele mai puternice nave fluviale, ordinul de dislocare a fost dat astfel: „Lahovary” - la Vâlcov, „Kogălniceanu” - la Chilia Nouă, „Catargiu” - la Ismail și „Ardeal”, la Reni. Au mai fost trimise navele „Demetriade” - la Chilia și „Maican” - la Ismail⁴.

Evacuarea a început la data de 28 iunie pentru care a fost mobilizat întregul parc de nave civile: pasagerele, remorchererele, șalupele și șlepurile, atât cele aparținând societăților de stat cât și cele aparținând societăților particulare de pe Dunăre, care au primit ordin să se deplaseze de urgență pe brațul Chilia și pe Prut.

Navele, atât cele militare cât și cele civile, au acționat cu promptitudine efectuând curse cu maximă rapiditate, fiind evacuate unitățile militare – personalul, armamentul și muniția.

Pe timpul evacuărilor s-au ivit și situații care au impus intervenția energetică a militarilor de la bordul navelor. Un mare număr de cetățeni, în majoritate evrei, care produceau tulburări în orașele Galați și Tulcea, au cerut trecerea pe malul stâng al Prutului. În două zile, respectiv 29 și 30 iunie, s-a reușit evacuarea peste Prut a nu mai puțin de 25.000 de evrei (15.000 de la Galați, la Reni și 10.000 de la Tulcea, la Ismail)⁵.

În multe situații, cum a fost cazul la Vâlcov, Chilia și Ismail, autoritățile polițienești, cuprinse de panică au părăsit postul, poliția orașului fiind făcută de marinari. La Ismail, în ziua de 29 iunie, indivizi înarmați au deschis focul împotriva unităților în retragere, comandorul Paul Zlatian fiind nevoit să ordone detașamentului de marinari să răspundă cu foc. Deja, în aceeași zi, se formase un soviet local care a trimis la Comandantul Flotilei un ultimatum de a părăsi imediat portul. Comandorul Paul Zlatian nu s-a lăsat intimidat și a răspuns că va riposta cu foc, în caz de atac.

În ziua următoare, la orele 08.00, la Primăria orașului a fost arborat drapelul sovietic, iar la orele 12.00, ultimele convoaie cu trupe și refugiați la bord s-au retras, însoțite de navele militare.

O situație asemănătoare s-a petrecut și la Reni, incidentele având drept consecință uciderea sergentului român Simion Moroiu. Și aici, trupele sovietice au ocupat orașul la orele 08.00, în ziua de 30 iunie, iar navele, cu refugiați la bord, s-au retras la Galați.

Timpul foarte scurt avut la dispoziție, unitățile ocupantului devansând în unele situații chiar cu o zi datele Ultimatum-ului, a avut consecințe nefavorabile Armatei Române, în sensul că o mare parte din armament, muniție, depozite de arhivă, vehicule etc. au fost abandonate. Spre exemplu, de la Bolgrad nu au putut evacua: Batalionul 20 infanterie – 861 arme de 8 mm, 26 de puști mitraliere, 12 mitraliere, o mare cantitate de muniție și echipamente diverse; Bateria 23 Artilerie – 134 de arme, 1 pușcă mitralieră, 4 tunuri de 77 mm, muniție, harnașamente, alte echipamente; Bateria 24 Artilerie – 127 de cai, 4 furgonete, 19 căruțe, 134 de arme, 1 pușcă mitralieră, 4 tunuri de 77 mm, o mare cantitate de muniție și echipamente diverse. Toate acestea au devenit pentru sovietic, „pradă de război”⁶.

Au fost înregistrate pierderi și în rândul personalului. În afara sergentului ucis la Reni, au mai dispărut 3 din cei evacuați (2 basarabeni și un evreu), iar de la navele militare, 5 dezertori.

O măsură imediată, care se impunea a fi luată, era aceea de a se întări apărarea granițelor cu unități specializate pentru lupta în Deltă. În acest scop, Batalioanele 15, 16, 17 Infanterie Marină, în perioada 27 – 30 iunie, au intrat în dispozitiv de apărare în raioanele Periprava – Chilia, Sulina – Sfântu Gheorghe și Tulcea, gata de a riposta, în cazul în care sovieticii ar fi încercat să treacă peste Brațul Chilia în Delta Dunării.

Pentru a asigura libertatea de navigație pe fluviu, după ocuparea sudului Basarabiei de către trupele sovietice, în cursul zilei de 1 iulie, Divizia de Dunăre a trimis remorcherul „Giurgiu”, de la Galați la Tulcea, deși comandantul rus de la Reni comunicase că nu recunoaște internaționalizarea Dunării. Începând cu 4 iulie, navele românești și-au reluat navigația fără a mai ține cont de părerile sovieticilor.

Aportul Marinei comerciale la retragerea din Basarabia a fost deosebit de eficient, fiind puse la dispoziție toate navele maritime și fluviale disponibile. Astfel, Serviciul Maritim Român a participat cu navele maritime „Carol I”, „Sulina”, „Dacia”, „Cavarna”, „Peleş” și „Suceava” iar la fluviu, cu 20 de remorchere, 10 șalupe, 100 de șlepuri, proprietate de stat și particulară.

Deșinavele militare și civile românești au răspuns cu o atitudine promptă apelului pentru evacuarea trupelor pe malul drept al Prutului și al Dunării, ultimatum-ul luând prin surprindere Comandamentele militare române, nu a permis pregătirea unui Plan de evacuare fapt ce a împietat legăturile și colaborarea dintre nave, armata de uscat, respectiv, personalul aflat în retragere. Vasele particulare au răspuns cu promptitudine și nu au pretins nici un fel despăgubiri pentru combustibil și alte cheltuieli.

I.2.

Stare de beligeranță cu Declarație de Război

Convenția a III-a de la Haga, din 18 octombrie 1907, privind declanșarea stării de beligeranță dintre state, arată clar că aceasta trebuie să fie precedată, în mod obligatoriu, de o Declarație de război. Ultimatum-ul lui Stalin, din 26 iunie 1940, privind cedarea către statul sovietic a Basarabiei, nordului Bucovinei și a ținutului Herța, în termen de patru zile, în caz contrar va interveni cu forțe armate, a reprezentat, indubitabil, o Declarație de război.

Starea de beligeranță dintre două state se declanșează în trei situații: 1. Prin Declarație de război notificată de unul dintre state către alt stat, chiar fără începerea acțiunilor militare; 2. Ocuparea unui teritoriu ce aparține celui alt stat, fără Declarație de război; 3. Prin transmiterea unui Ultimatum.

Se mai îndoiește cineva că starea de beligeranță dintre România și Uniunea Sovietică nu s-a declanșat *de jure*, la data transmiterii Ultimatumului stalinist?

Mai poate cineva să afirme faptul că prin acel Ordin de Zi, din 22 iunie 1941, Mareșalul Ion Antonescu ordona Armatei Române să atace Uniunea Sovietică?

Dimpotrivă, Ordinul de Zi al Mareșalului dat ostașilor români prevedea eliberarea de sub ocupația sovietică a pământurilor românești străbune.

Documentele de arhivă, studiate *a posteriori*, confirmă faptul că armata sovietică a trecut granița cu România începând cu noaptea de 28 iunie orele 03.00, fără a mai aștepta să treacă cele patru zile pentru a permite armatei române să se retragă.

I.3.

Incidente de graniță și ocuparea de ostroave pe brațul Chilia

Acțiuni de minare în raionul Sulina

În situația creată, era de așteptat ca inamicul să acționeze aerian și naval, cel mai expus unor astfel de atacuri fiind portul Sulina. Se impunea întărirea apărării din direcția est, navale, aeriene și antisubmarine a acestuia, în care scop, distrugătoarele „Mărășești” și „Mărăști” și canoniera „Remus Lepri” au intrat în dispozitiv de apărare. Navele au primit, totodată, misiunea de a se constitui în Detașament de siguranță pentru executarea minării iar remorcherul fluvial „Aurora” și cargoul „Durostor”, nave rechiziționate, amenajate pentru ambarcarea și lansarea minelor, au primit ordin de luptă pentru executarea unui baraj de mine, la larg de Sulina⁷.

Planul de minare, întocmit cu această ocazie, prevedea ca barajele de mine să închidă un careu cu latura de nord pe paralela 45°14', la est, la distanța de 6 mile marine față de bara Sulina, având și o linie pe latura de sud. Lansarea barajelor de mine a început la data de 30 iunie, orele 04.00, fiecare navă lansând câte 23 de mine („Aurora” pe latura de est și „Durostor” pe latura de sud).

Pentru a se evita producerea unor catastrofe navale, la orele 14.40 au fost declarate zone periculoase pentru navigație, comunicare transmisă oficial pe postul național de radio, raioanele Sulina - Sfântu Gheorghe, până la meridianul 29°57' E și Capu Midia - Tuzla, până la meridianul 29°02' E.

În cea de a doua zi, fiecare din cele două nave au lansat câte 26 de mine, liniile având orientare nord-sud (în prelungirea celei din ziua precedentă), fiind închisă, în felul acesta și latura de est a intrării în portul Sulina.

Operațiunea urma să fie finalizată în ziua următoare, prin închiderea și a laturii de sud a careului dar, Comandamentul Marinei Regale Române, considerând că inamicul ar putea ataca și Constanța, a ordonat navelor să facă plinul de mine și să se îndrepte spre această zonă.

Pe timpul cât a durat minarea, la larg de Sulina s-a executat observare aeriană și navală cu hidroaviația, în zonă fiind semnalată prezența unor nave sovietice. Acestea nu au manifestat intenții agresive asupra navelor românești, astfel că operațiunea de minare a decurs fără incidente.

Rezolvarea unei situații de criză atât de complexe a necesitat eforturi diplomatice deosebite. La data de 29 iunie, o Comisie română din care făcea parte și comandantul Diviziei de Dunăre, contraamiralul Alexandru Gheorghiu, s-a ambarcat pe nava de pasageri „Transilvania”, aflată la acea dată la Galați, plecând la Odessa pentru a stabili modalitățile de evacuare și granițele pe uscat și pe fluviu dintre România și Uniunea Sovietică.

După întoarcerea în țară a acestei comisii (7 iulie), granița cu Uniunea Sovietică a fost stabilită pe brațul Chilia și vărsarea brațului Musura în mare. Considerându-se că nu mai există pericol iminent de atac, în zona Constanței, s-a renunțat la protecția acestei zone prin baraje de mine. Totuși s-a menținut, în continuare, o stare operativă ridicată a forțelor pe toată lungimea litoralului, executându-se supraveghere navală îndepărtată cu submarinul (distanța 50 mile marine), distrugătoarele (distanța 40 mile marine) și hidroaviația, precum și supraveghere apropiată cu remorcherelle și vedetele. În raionul Sulina s-a continuat supravegherea barajelor de mine cu secția canoniere⁸.

Deși situația de criză a fost depășită, după retragerea forțată a Armatei Române din Basarabia, în perioada care a urmat, pe granița de pe Prut și la Gurile Dunării, dar mai ales pe brațul Chilia, au continuat incidentele de graniță, acestea manifestându-se, în special, prin efectuarea de trageri și manevre cu navele militare, cu încălcarea apelor teritoriale românești, instalarea de debarcadere de campanie pe toată lungimea brațului, atacuri, în special pe timp de noapte, asupra pichetelor de grăniceri etc.

Cel mai grav incident s-a produs în noaptea de 25/26 octombrie 1940 când trupele sovietice debarcate de pe 4 monitoare, în jurul orei 01.00, au ocupat ostroavele Dalerul Mare și Salangic, fiind capturați 5 marinari români și un grănicer.

Un alt incident, la fel de grav, care a avut ca efect anexarea de teritorii și modificarea graniței s-a desfășurat la 5 noiembrie 1940, când, la orele 10.30 au fost debarcate trupe cu mai multe șalupe, acoperite de două vedete, fiind ocupat ostrovul dintre brațul Musura și Stari - Stambul, fapt confirmat a doua zi de vedeta Nr. 3, trimisă de la Sulina, în recunoaștere.

Pe 6 noiembrie, grănicerii români, vrând să meargă în recunoaștere în acest ostrov, au fost întâmpinați cu focuri de armă. Nu s-au înregistrat victime.

Toate aceste provocări, venite din partea trupelor sovietice, demonstau, indubitabil, intențiile vădite ale acestora de a anexa noi teritorii, în afara celor convenite deja. Pentru a pune capăt acestor situații, atât forțele de

la Gurile Dunării cât și navele, au primit ordin de a riposta hotărât și a răspunde cu foc în caz de atac.

Deși starea de război nu era declarată în mod oficial, acțiunile provocatoare ale sovieticilor au continuat cu mai multă intensitate, în primele zile ale anului nou, 1941. După ce ocupaseră deja prin forță noi teritorii, sovieticii dădeau semne vădite că vor să pună stăpânire și pe Gurile Dunării. Astfel, chiar în ziua de 1 ianuarie, Comandamentul Diviziei de Mare a primit informații că un grup de 9 nave sovietice se află la nord de Sulina, situație fără nici o justificare, avându-se în vedere zona și timpul unor astfel de manevre. Comandantul Diviziei de Mare, viceamiralul Eugen Roșca, după ce a informat eșalonul superior, în dimineața de 2 ianuarie, a ordonat stare de alarmă la forțele din Sulina.

Într-o adevărată demonstrație de forță, în tot cursul zilei și al serii, navele sovietice s-au apropiat și mai mult de bara Sulina, astfel că au fost alarmate și navele Forței Navale Maritime din Constanța, precum și unitățile de artilerie de coastă de pe litoral iar puitoarele de mine „Durostor” și „Aurora” au început pregătirile pentru ambarcarea minelor.

În noaptea de 2/3 ianuarie 1941, manevra unui grup de 4 nave sovietice, chiar în gura Canalului Sulina, a determinat deschiderea focului de artilerie de la litoral, navele sovietice fiind nevoite să se retragă în raionul Stari Stambul. Observarea navală și aeriană, efectuată în dimineața de 3 ianuarie a identificat pe două din acestea, ca fiind crucișătoare din clasa „Krasnâi Kavkaz” și „Voroșilov”.

Acțiunile provocatoare ale sovieticilor din zona Sulina au fost raportate până la nivelul Conducătorului Statului, care a ordonat, pe lângă măsuri de întărire a observării și supravegherii și completarea barajului de mine, efectuat în vara anului 1940, prin lansarea unor noi linii care să descurajeze intrarea inamicului în forță pe canal.

Astfel, în noaptea de 10/11 ianuarie 1941, puitorul de mine „Aurora”, asistat de canoniera „Remus Lepri”, a instalat o linie de 40 de mine contra navelor de suprafață. O situație gravă care a avut drept consecință pierderea unei nave a determinat oprirea misiunii. Ajunsă în raionul minării, canoniera „Remus Lepri”, care preceda puitorul de mine, a atins o mină din capătul liniei, aceasta a explodat (baliza care delimita linia fusese smulsă de valuri) și, la orele 17.30, din 11 ianuarie, nava s-a scufundat, un marinar fiind ucis și alți doi răniți. Acestea au fost și primele jertfe pe care Marina Regală le-a dat în cel de-al Doilea Război Mondial.

În perioada care a urmat, situația la granița cu Uniunea Sovietică, în special în zona Deltei, a continuat în aceeași notă de încordare, cu numeroase

incidente, țelul sovieticilor, era acela de a pune stăpânire completă asupra Gurilor Dunării. Astfel, numai în perioada 3 iulie 1940 - 21 iunie 1941 au avut loc nu mai puțin de 39 incidente de frontieră, provocate de trupele sovietice, soldate cu morți, răniți, răpiri de persoane sau capturarea de nave pe Dunăre.

„Stâlpii graniței provizorii, stabilite după acceptarea Ultimatum-ului erau zilnic deplasate”; declara Mareșalul Ion Antonescu în faimosul Memoriu prezentat Tribunalului Poporului la 15-16 mai 1946; *se schimbau zilnic focuri; după urma lor cădeau morți și răniți; avioanele ruse făceau zilnic incursiuni până în Carpați. D-1 (Anatoli I. n.a.) Lavrentiev (ministrul URSS la București, între iunie 1940 și iunie 1941 n.a.) mi-a cerut condominium la Dunărea Maritimă și pentru vasele și materialul rulant și locomotive cota corespunzătoare suprafeței teritoriului ocupat, ceea ce nu era prevăzut în condițiile Ultimatum-ului: s-au ocupat cu forța insulele din Brațul Chilia - decembrie 1940 - și s-a încercat să se pătrundă cu forța pe Canalul Sulina, la 2 ianuarie 1941*⁹⁹.

Numărul mare de incidente de graniță, ocuparea prin forță a unor teritorii românești în Deltă, prezența unor nave puternice în zonă, testarea sistemului de apărare al litoralului și portului Sulina, duc la concluzia că țelul sovieticilor, după cum s-a putut constata, era mutarea, pas cu pas, a graniței, pentru ca, în final, să pună stăpânire completă asupra Gurilor Dunării. În acest sens, sunt relevante cuvintele rostite de Mareșalul Ion Antonescu la Chișinău, la 27 martie 1943, cu ocazia aniversării a 25 de ani de la reîntruparea Basarabiei în Unitatea Neamului, prin voința poporului moldovean, care în martie 1918 și-a afirmat aici, la Chișinău, hotărârea de a reveni la trupul Țării și a Neamului Românesc.

„Nu am lovit în nimeni, niciodată și niciodată Neamul Românesc nu a râvnit pământuri care nu erau ale lui. Și totuși, în 1940, folosind cel dintâi ceas al încheștării europene, fără nicio provocare, fără nicio justificare, împotriva obligațiilor formale asumate prin actele din 9 februarie 1929 și 3 iulie 1933, Guvernul Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste a ocupat Basarabia, Bucovina și Regiunea Herța a Moldovei noastre.

Toate actele de neutralitate, de neagresiune, de recunoaștere de drepturi făcute României între 1929 și 1940 nu apar ca pași ascunși ai voinței de expansiune imperialist și de uzurpare împotriva României. Mai grav decât atât: Prin prăbușirea din 1940, statul rus a prăvălit toate granițele românești, urmărind în același timp, expansiunea, peste trupul nostru, spre Bosfor, Dardanele și Adriatică.

Dar acest lucru nu a fost de ajuns. În toamna anului 1940, patru ostroave pe Dunăre ne-au fost luate cu forța de către ruși. Ministrul Rusiei la București manifesta, în toată această vreme, voința de a controla traficul Dunării maritime până la Brăila pentru ca în ianuarie 1941, în urma opunerii noastre, vasele rusești să încerce a pătrunde cu forța în apele noastre.

Neîncetate incursiuni de aviație, între aprilie și iunie, concentrarea masivă a treizeci de divizii de infanterie, 8 divizii de cavalerie și 14 brigăzi motorizate pe granița Prutului arătau, cu dispozitivele lor operative, că agresiunea rusă se pregătea să-și continue pașii¹⁰.

I.4.

Nave civile și marinari români care și-au pierdut viața pe alte teatre maritime¹¹

Izbuclnirea celui de-al Doilea Război în Europa a surprins mai multe nave civile românești în Marea Mediterană. Deși România nu era țară beligerantă, înainte de 22 iunie 1941, au existat nave civile care au fost scufundate, mai mulți marinari români pierzându-și viața. Astfel, la 26 mai 1941, nava „Carmen Sylva”, aflată în apele teritoriale ale Italiei, în timpul unui bombardament aerian din partea Forțelor Aliate, a naufragiat. Și-au pierdut viața 5 marinari.

În aceleași condiții, la 10 ianuarie 1941, va naufragia nava italiană „Giusepina Girardi” la bordul căreia se afla un echipaj mixt româno-italian, un marinar român pierzând-și viața.

O soartă asemănătoare va avea nava S.M.R. „Balcic”, aflată în portul italian Spalato (după ieșirea Italiei din Axă și arestarea lui Mussolini), a fost bombardată de aviația germană. Au fost uciși 4 marinari români (numele marinarilor căzuți pe cele trei nave civile românești se regăsesc în Anexa nr. 10.