

## **STABILIMENTELE DE CONSTRUCTII SI REPARATII NAVALE**

### **ALE MARINEI MILITARE**

**Autor: Comandor dr. Marian Moșneagu**

**CCN – Nr. 61**

**Vineri, 3 noiembrie 2017**



Statul român deține o **flotă militară maritimă și fluvială** operativă care constituie nucleul de bază al **Forțelor Navale Române**, multe dintre navele de luptă în serviciu fiind proiectate, construite, reparate sau modernizate în țară. Forțele Navale sunt menite să asigure securitatea granițelor fluviale și maritime, siguranța circulației pe Dunăre și pe Marea Neagră, precum și misiuni în apele internaționale, oriunde interesele României o cer.

În prezent are loc un amplu proces de modernizare și reformă a Armatei României, cu scopul de a consolida interoperabilitatea cu forțele armate ale statelor membre NATO, proces legitimat de integrarea României în Alianța Nord-Atlantică în anul 2004.

Lucrarea domnului comandor dr. Marian Moșneagu prezintă evoluția flotei navale a României și stabilimentele în care s-au construit și reparate navele Marinei Militare în România, de-a lungul timpului: Arsenalul Marinei Regale, Șantierul Naval Mobil, Atelierul „Lt. Stoicescu” și Șantierul Naval Militar Mangalia.

Dl **comandor dr. Marian Moșneagu** este un om cu o carieră de excepție, care deși a devenit de curând ofiter în rezervă al Marinei Militare, este un reputat doctor în istorie navală, cercetător pasionat în domeniul istoriei militare, autor a peste 55 de enciclopedii, dicționare, albume, monografii, culegeri de documente și lucrări memorialistice dedicate Marinei Române dar și experimentat om de presă - scrisă, radio și televiziune -, fondator și coordonator de publicații militare și civile.

Este absolvent al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” (1980) și al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1984), licențiat în istorie (1998) și studii aprofundate (1999) la Universitatea „Ovidius” Constanța și doctor în istorie la Universitatea din Craiova (2004).

Între anii 1984 și 1990 a îndeplinit diferite funcții în unități de nave maritime și fluviale din Mangalia, Sulina și Tulcea, precum și în cadrul Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” și în Comandamentul Marinei Militare din Constanța.

Ulterior a activat ca șef al Secției Istorie Navală (1998-2001) și director al Muzeului Marinei Române (2001-2006), respectiv șef al Serviciului Istoric al Armatei (15 aprilie 2007 - 29 iunie 2016). *(A se vedea biografia atașată, care conține și titlurile lucrărilor importante ale sale).*

## **AGENDA ÎNTÂLNIRII CCN 61**

16,00 – Deschiderea lucrărilor. Scurtă prezentare a biografiei și operei

invitatului., Dr. ing. Jean Sever Popovici

16,15 – **Stabilimentele de construcții și reparații navale ale Marinei Militare**

17,00 – Despre: „**Politica navală postbelică a României (1944-1958)**”

17,30 – **Prezentarea dicționarului enciclopedic INGINERI ROMÂNI, Vol. I,** Cluj-Napoca,

Editura Mega, 2014.

17,45 – Sesiune de întrebări. Discuții.

## **STABILIMENTELE DE CONSTRUCȚII ȘI REPARAȚII NAVALE ALE MARINEI MILITARE**

**Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU**



### **Marina Militară. Începuturi**

Prin Î.D. nr. 376 din 16 martie **1867**, Flotila a fost reorganizată, personalul acesteia formând un corp militar al armatei, denumit Corpul Flotilei. Șeful Corpului a devenit comandantul Flotilei, care era și președintele Consiliului de administrație și se subordona direct ministrului de Război. Flotila avea două companii: Compania Echipaje de manevre și artilerie și Compania Echipaje de mașini și lucrători ai Atelierului Flotilei. Garnizoana Marinei s-a stabilit la Galați.

La 7 februarie **1879** a fost promulgată o lege prin care Ministerului de Război i-a fost alocat un credit extraordinar de 276.386 lei pentru repararea navelor, șlepurilor și extinderea Arsenalului Flotei. Până la izbucnirea Primului Război Mondial, s-au realizat **trei programe de dotare a Marinei Militare cu nave și tehnică de luptă**.

## **PROGRAMELE NAVALE ȘI ETAPELE ÎNZESTRĂRII FLOTEI DE LUPTĂ A ROMÂNIEI**

**Primul program** de dotare a Marinei Militare a fost înfăptuit între anii 1882 și 1883, prin intrarea în serviciu a bricului „Mircea”, șalupelor de poliție „Sentinela”, „Poterășul”, „Veghiatorul”, „Pandurul”, „Grănicerul”, șalupelor canoniere „Rahova”, „Opanez”, „Smârdan”, torpiloarelor „Șoimul” și „Vulturul” și a puitorului de mine „Alexandru cel Bun”.

**Al doilea program** de dotare s-a realizat în perioada 1886-1888, an în care au intrat în serviciu crucișătorul „Elisabeta”<sup>1</sup>, canonierele „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița” și torpiloarele „Smeul”, „Sborul” și „Năluca”.

**Al treilea program naval** s-a derulat în perioada 1906-1908, prin intrarea în serviciu a monitoarelor „Mihail Kogălniceanu”, „Lascăr Catargiu”, „Alexandru Lahovary”, „I.C. Brătianu” și a vedetelor de siguranță „Maior Șonțu”, „Cpt. Valter Măcăcineanu”, „Maior Giurescu”, „Maior Ene”, „Cpt. Romano”, „Cpt. Lascăr Bogdan”, „Maior Grigore Ioan” și „Lt. Călinescu”.

**Cel de-al patrulea program**, din 1912-1913, nu a putut fi realizat din cauza războaielor balcanice.

**După război** s-a întocmit un **nou program** naval menit să asigure frontiera noastră maritimă și apărarea intereselor României pe mare. Astfel, la 5 iunie 1914 s-a încheiat un contract cu casa Krupp pentru furnizarea a 12 tunuri de 120 mm L/45 și 25 tunuri de 75 mm L/50 cu muniția aferentă pentru dotarea celor 4 contratorpiloare de 1.400 tone comandate Șantierului Pattison din Napoli.

La 18 iunie s-a încheiat un alt contract cu casa Whitehead din Fiume pentru achiziționarea a 44 de torpile automobile de 450 mm, 8 compresoare și 20 tuburi de lansare pentru cele 4 contratorpiloare.

La 9 iulie 1914 casei Schneider et Co din Franța i s-a comandat construirea unui submarin de 339 tone din fondurile realizate prin subscripție națională. Atât contratorpiloarele, submarinul cât și celelalte comenzi nu au putut fi predate sau onorate din cauza izbucnirii războiului<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Pentru detalii, vezi Comandor dr. Marian Moșneagu, *Crucișătorul „Elisabeta” în campanie*, București, Editura Militară, 2012.

<sup>2</sup> Arhivele Militare Române, Fond 5554, dosar nr. 83, f. 29.

## PRIORITĂȚILE INTERBELICE PRIVIND ÎNZESTRAREA SI MODERNIZAREA MARINEI MILITARE

În anul 1920 au intrat în serviciu distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești”<sup>3</sup> construite în Italia, urmate de canonierele „Lt. cdor. Stihî Eugen”, „Cpt. Dumitrescu Constantin”, „Lt. Remus Lepri” și „Slt. Ion Ghiculescu”, vedetele rapide antisubmarine de tip M.A.S. și torpiloarele „Viforul”, „Vârtej”, „Vijelia”, „Sborul”, „Smeul” și „Năluca”.

Divizia de Dunăre și-a întărit capacitatea combativă prin intrarea în serviciu a monitoarelor „Ardeal”, „Bucovina” și „Basarabia”, atribuite României prin tratatul de pace drept despăgubiri de război<sup>4</sup>.

Pentru organizarea și completarea Marinei Militare, Ministerul de Război a cerut guvernului englez punerea la dispoziție a unui ofițer superior de marină pentru consiliere. În acest scop, în perioada aprilie-iulie 1920 comandorul Browning a contribuit la elaborarea unui studiu complet asupra modului de organizare, completare și organizare a Marinei Române<sup>5</sup>.

În anul 1921, Inspectoratul General al Marinei Regale a realizat studiul *Programul naval al României* care, pornind de la experiența și învățămintele Primului Război Mondial, stabilea prioritățile privind structura și dotarea Marinei Regale. Cele 2 distrugătoare de 1.700 tone, 6 monitoare cu deplasamente de 450 și respectiv 680 tone, 4 canoniere de câte 540 tone, 6 torpiloare de 266 tone și 7 vedete de 49 tone fiecare, la care se adăugau 8 remorchere, 8 șalupe și alte ambarcațiuni auxiliare aveau performanțe tehnico-tactice modeste. Mai mult, în anul 1921 au fost clasate unele torpiloare, iar la 3 septembrie 1923 a fost scos din dotare crucișătorul „Elisabeta”. Organele specializate apreciau că situația materială „nu poate corespunde misiunilor pe care apărarea navală le impune”<sup>6</sup>.

În anul 1924 a fost adoptat un *plan naval* care cuprindea dotarea Marinei Regale cu 3 crucișătoare ușoare, 16 contratorpiloare, 18 submarine, 12 nave antisubmarin, o navă puitoare de mine, un portavion, o navă-școală, 10 hidroavioane și 8 vedete rapide. Acest proiect a constituit fundamentul adoptării în anul 1929 a *Programului naval al României*, document programatic pentru dezvoltarea capacității de apărare maritimă și fluvială a țării<sup>7</sup>.

În anii 1930-1931 Divizia de Mare și-a sporit parcul de nave cu distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”<sup>8</sup> și nava-bază „Constanța”<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> Detalii în Comandor dr. Marian Moșneagu, *Fregata-amiral „Mărășești”*, București, Editura Militară, 2014.

<sup>4</sup> Pentru detalii, vezi Marian Moșneagu, *Nave ale flotei austro-ungare intrate în serviciul Marinei române după Primul Război Mondial*, în *România în ecuația păcii și dictatului*, Editura Paralela 45, Pitești, 2001, p. 265-271.

<sup>5</sup> *Înzestrarea Armatei Române în perioada interbelică. Documente. Vol. I, 1919-1930*, Editura Academiei Tehnice Militare, București, 2000, p. 71.

<sup>6</sup> *Istoria militară a poporului român*, Vol. VI, București, Editura Militară, p. 171.

<sup>7</sup> Petre George, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, Editura Militară, 1990, p. 228.

<sup>8</sup> Detalii în Căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu, *Regele și Regina Mării Negre. File din istoricul distrugătoarelor & fregatelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”*, Constanța, Editura „Muntenia”, 2004.

<sup>9</sup> Detalii la locotenent-comandor dr. Marian Moșneagu, *Odișeea navei-școală „Constanța”*, Constanța, Editura „Muntenia & Leda”, 2001.

Cu toate acestea, situația navelor aflate în dotare era nesatisfăcătoare. Apărarea litoralului maritim se baza pe 4 distrugătoare și doar 3 torpiloare din cele 6 existente în anul 1921, 4 canoniere și alte câteva nave auxiliare. Pe Dunăre, Marina Militară dispunea de 7 monitoare și 7 vedete de siguranță, precum și de unele nave de siguranță<sup>10</sup>.

La 27 aprilie 1935, Consiliul Superior al Apărării Țării, întrunit sub președinția Regelui Carol al II-lea, a aprobat *Planul general de înzestrare a armatei eșalonat pe 10 ani*, în care a fost înglobat și planul inițial care fusese întocmit numai pentru dotarea trupelor destinate acoperirii frontierei de vest. Prevederile planului se ridicau la suma de 28.971.957.907 lei din care, pentru acoperirea necesităților Marinei s-a alocat 1.633.678.569 lei<sup>11</sup>.

**La 15 august 1936 a intrat în serviciu primul submarin românesc „Delfinul”, împlinindu-se un vechi deziderat al marinarilor români de a avea o unitate de luptă subacvatică.**

„M.S. Regele pătruns de această necesitate dă cea mai mare atenție, înființând Ministerul Înzestrării Armatei, la care contribuie cu toții, trimițând direct acestui minister obolul său, strângându-se astfel sume destul de importante. Marina Regală, prin directa conducere, pricepere și străduință a domnului viceamiral Bărbuneanu Petre comandantul și director general al Marinei, trece la înfăptuirea programului naval, care este îngreunat de evenimentele internaționale din ce în ce mai grave; de asemenea întocmește un program de construcții noi și reparații care să se execute din bugetul sau fondul național al marinei cu posibilitatea de lucru din Arsenalul Marinei și Șantierul de la Turnu Severin cu concursul foarte prețios al Șantierului Naval de la Galați. **Acest șantier este dotat aproape complet cu mașinile și aparate de care are voie pentru construcții de genul celor ce sunt acum în lucru, putând executa și construcții mai mari, dacă i se va da puțină prin alte comenzi să dezvolte atelierele și calele de construcții.**

**Șantierul Naval Galați**, a început opera sa de construcții grele de nave: **o nava port-mine și 2 submarine**, dând siguranța că Marina va putea foarte curând să se bazeze numai pe industria din țară, aducând din străinătate numai o parte din materialul prim și acele aparate pentru care nu avem fabrici speciale. Acest șantier merită să fie încurajat de stat, putând astfel săvârși lucrări de construcții de orice gen.

**Acest program de construcții și reparații în țară consta din:**

**Construcții noi:**

1. Nava port mine „Amiral Murgescu” care va fi gata în decembrie pentru probe
2. Submarinul torpilor, gata de lansat în decembrie
3. Submarinul minier, gata de lansat în decembrie

**Nave în reparații în S.N.G.:**

1. Șleपुरi ateliere, reparate în perfecte condițiuni în Șantierul Galați.
2. Distrugătorul „Mărășești” complet renovat gata pentru probe la octombrie
3. Distrugătorul „Regele Ferdinand” intrat în reparații generale

<sup>10</sup> *Istoria militară a poporului român*, Vol. VI, p. 171.

<sup>11</sup> *File din istoria militară a poporului român*, Editura Militară, București, p. 132.

4. Canoniera „Stihi” schimbarea fundului, gata în septembrie
5. Torpilorul „Năluca” schimbarea fundului
6. Distrugătorul „Regina Maria” în reparații după intrare în serviciu a distrugătorului „Mărășești”
7. Torpilorul „Zborul”, 3 șalupe de corvoadă, grua plutitoare de 40 tone, vedeta nr. 2 și nr. 6
8. Monitorul „Bucovina” gata la 1 octombrie
9. Monitorul „Ardeal” gata la 1 noiembrie
10. Monitorul „Basarabia” complet reparat, așteptând tunurile care sunt în construcție la Skoda

#### **Nave în reparații la Arsenal:**

11. Torpilorul „Smeul” gata în primăvară
12. Canoniera „Lepri” gata de probe în deptembrie
13. Nava „Măcin” reparații, gata în primăvară
14. Puntarea a 20 șlepuri de la N.F.R.
15. Șlepu port-tun nr. 1

Anul acesta va fi o perioadă de reparații de nave și construcții noi, pe care nu a cunoscut-o până acum Marina.

În anii precedenți fondurile de reparații erau insuficiente, îngrămădindu-se astfel nevoile lor de punere în bună stare în anul acesta când s-au putut realiza maximum de efort, datorită în mare parte și concursului Șantierului Naval Galați, al cărui director este domnul Dan Perioteanu.

Deși în anul care a trecut, Marina Regală nu s-a sporit cu nici o unitate, totuși forța noastră navală a căpătat o mare putere combativă prin sânguința cu care s-a lucrat la pregătirea de război a personalului și mai ales prin punerea la punct a Apărării Fluviale”.

În anul 1938 a fost emis Decretul-lege pentru înființarea *Fondului Național al Marinei* iar în anul 1939 a fost adoptat un nou *program naval*, conform căruia Marina Regală urma să fie dotată cu 180 de nave, cu un deplasament total de 70.054 tone și o putere totală de 543.655 CP<sup>12</sup>. Din cauza izbucnirii celui de-al Doilea Război Mondial, programul a fost diminuat considerabil.

**La 14 iunie 1939 a fost lansat la apă, în Șantierele Navale Galați, puitorul de mine „Amiral Murgescu”,** prima navă de luptă de construcție românească, în prezența Regelui Carol al II-lea, guvernului, invitaților și autorităților militare și civile din oraș. Nava a fost construită integral în șantierele dunărene, cu material național de la Uzinele Reșița.

M.S. Regele, sosit cu trenul la orele 9 în Galați, a fost întâmpinat de rezidentul regal al Ținuturilor Dunărene, viceamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, generalul comandant al garnizoanei, prefectul și primarul Galațiului.

La 9.15 M.S. Regele a sosit la S.N.G., trecând cu automobilul pe străzile și centrul orașului splendid pavoazat. La sosirea în șantier a M.S. Regele toate monitoarele ancorate în fata șantierului salută cu 21 lovituri de tun pe suveran, care ia loc în tribuna regală, înconjurat de reprezentanții

---

<sup>12</sup> Petre George, Ion Bitoleanu, *op. cit.*, p. 229.

guvernului, autoritățile militare și civile și soborul de preoți. După slujba religioasă, M.S. Regele botează nava cu numele de „Amiral Murgescu” și sparge tradiționala sticlă de șampanie.

După lansare, generalul Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei a subliniat: „Sire, Din grandioasele serbări de la 10 mai și 8 iunie când națiunea a trecut cu succes în fața Țării și a Regelui, două din cele mai importante probe de putere armată și de formă morală, Majestatea Voastră asistă astăzi la lansarea celei dintâi nave de război din țară, ce arată măsura puterilor noastre în domeniul construcțiilor navale. Inginerul și lucrătorul român se dovedește ca un bun constructor de vase de război și foarte adaptabil la tehnica cu totul specială prea puțin cunoscută nouă.

Marina noastră începe să devină din ce în ce mai tare și ca o consecință firească, moralul său devine din ce în ce mai ridicat. În sfârșit națiunea, prin sporirea Marinei cu mijloace capabile de adaptarea litoralului, devine mai încrezătoare în puterile ei și mai sigură în viitorul ei.

Caracteristic este, atât la noi cât și la străini, sporirea Marinei corespunde cu dezvoltarea economică și politica a țării. Fără excepție, toate neamurile care au vrut să aibă un viitor sau îndreptat spre mare și ocean. O noua glorioasă eră se deschide pentru Marina Română.

Secundat de domnul președinte al Consiliului care este pătruns de importanta apărării litoralului ca factor de pace și de prosperitate economic, secundat, de asemenea, de domnul ministru al Finanțelor care a găsit formula cea mai practică, Majestatea Voastră poate să fie sigur că planul naval ce a elaborat cu atâta dragoste și grijă pentru marinarii săi, va fi dus în curând la împlinire.

Domnul general Paul Teodorescu a evocat apoi figura amiralului Murgescu, al cărui nume îl purta nava și faptele lui din Războiul de Independență. Actuala navă, continua Dânsul, va fi urmată la scurt interval de alte nave de război și peste câțva timp încă altele. Marina modernă Română este în plină ascensiune grație Majestății Voastre, Înaltul său Protector și Cititor.

Nu este marinar astăzi care să nu știe că Marina modernă este opera Majestății Voastre, după cum nu este marinar care să nu își dea seama de jertfele care le face țara cu înzestrarea ei”.

La rândul său, Regele Carol al II-lea a subliniat: „Pentru țara noastră este importantă **lansarea primului vas de război**, este un eveniment care va însemna o etapă în istoria dezvoltării Marinei noastre și a industriei naționale, căci o țară care poate să construiască un vas de război a ajuns la un standard industrial cu totul impresionant.

De aceea primul nostru gând astăzi, la aceasta ceremonie, este să mulțumim din toata inima inginerilor, conducătorilor și lucrătorilor care au muncit să desăvârșească această operă.

**Puitorul de mine care în câteva minute va lua apa** este unul din vasele unui întreg program care se va urma cu încredere și cu stăruință.

Nădăjduiesc ca ceremonia de astăzi să fie un nou imbold pentru Marina Mea, să fie un semn de încredere și că marinarii mei vor pricepe întreaga importanță a ei muncind cu mai multa râvnă și cu mai multă dragoste de mare.

Un fapt care pe mine mă bucură este că primul vas de război construit în țara noastră nu este un vas de Dunăre, deci va răspunde adevăratului spirit marinăresc.

Cu această nădejde și cu acest imbold spre un mai mare avânt, numesc acest vas *Murgescu* – care cu binecuvântarea bisericească, va păși în apă pentru gloria neamului românesc și prosperitatea Marinei”.

**Actul de botez al navei** constituie el însăși un document cu valoare istorică pentru prezentul și viitorul Marinei Române: Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Noi, Carol al II-lea al României, în a 14-a zi a lunii iunie din anul 1939 și al 10-lea an al domniei mele, Desăvârșit-am însumi în portul Galați botezul și darea la apă a noii mele nave de război:

### **„AMIRAL MURGESCU”**

**Construit în Șantierele Navale Galați**, i-am dat numele acelui marinar desăvârșit în vreme de pace și de război, spre a sluji pilda marinarilor mei.

Fie ca această dintâi navă de război construită în țara Mea, rod al minții și muncii românești, să chezășuiască vremii de nestânjenită înflorire a Marinei Mele, pavăză și simbol al viitorului neamului pe apă”.

După lansare, M.S. Regele a vizitat șantierele apoi s-a ambarcat pe N.M.S. „Mircea”, urmat de reprezentanții guvernului, fiind întâmpinat de comandantul Marinei și de comandantul navei-școală „Mircea”.

După vizitarea în detaliu a navei cu aprobarea Mariei Sale Regele, aceasta a ridicat ancora și s-a îndreptat spre Nord, ancorând în dreptul Palatului Navigației Române. Aici Regele Carol al II-lea aflat pe duneta navei a primit defilarea monitoarelor, care în uralele regulamentare au trecut în revistă, desfășurând în fața suveranului, a membrilor guvernului și a publicului de pe cheu, tabloul forței impunătoare a Marinei noastre fluviale. După defilare, Regele și invitații au luat masa pe vaporul „Regele Carol I”.

La ora 16.00 Regele a părăsit nava, urcându-se în trenul regal”.

Cu ocazia solemnității lansării puitorului de mine „Amiral Murgescu”, viceamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei, a dat Ordinul de Zi nr. 6 din 20 iunie 1939: „**În ziua de 14 iunie 1939**, cu ocazia primirii M.S. Regelui în gară, a lansării navei port-mine „Amiral Murgescu” în Șantierele Navale din Galați, a defilărilor celor 4 monitoare tip Kogălniceanu, împreună cu două distrugătoare ale Forțelor Maritime, precum și a salutului executat cu urale pe vergi de pe nava-școală „Mircea”, atât comandanții ofițeri, cele două companii de onoare, echipajele și muzica s-au prezentat în cele mai bune condiții de ținută, ordine, disciplină și cadență, lăsând o impresie favorabilă suveranului țării, domnului ministru al Aerului și Marinei, guvernului, comandantului Marinei Regale și publicului, fapt ce contribuie la înălțarea prestigiului Marinei Regale și la întărirea forțelor sale. Și în viitor doresc ca acest prestigiu, de care se bucură Marina noastră să fie menținut întotdeauna la înălțimea dovedită cu această ocazie, prin muncă, disciplină, camaraderie și sacrificiu al tuturor de la mic la mare”.



## IZBUCNEȘTE CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

### NOI PROGRAME NAVALE

**Pe 23 octombrie 1939** Comitetul Consultativ al Marinei s-a întrunit sub președinția viceamiralului Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, pentru a stabili pregătirea materială a marinei **pentru mobilizare**. Comitetul a stabilit asupra următoarelor chestiuni: nave de reparat, completări de materiale la nave și urgent, material de artilerie, material de transport și transmisiuni, **dotarea Arsenalului, dotarea Atelierului „Lt. Stoicescu”,** dotarea școlilor, cazarmament pentru recruți, precum și revederea programului naval.

În situația actuală s-a constatat necesitatea absolută de a dota cu material plutitor de patrulare pe Dunăre și Mare în afară de programul naval, care rămâne în vigoare a se executa pe tranșe, cu unele modificări în vederea primelor nevoi. În concluzie se găsește necesar a se pune în construcție imediat și să se achiziționeze în ordine urgente: **4 vedete fluviale blindate la Șantierele Navale Galați** cu un tun de 47 mm și o mitralieră blindată calibru mic (3 tone, viteza 21 noduri); 10 șalupe blindate cu câte o mitralieră binată câte 5 (10 tone și viteza 20 noduri); 6 vedete antisubmarine; 4 dragore; 3 submarine a câte 300 tone; materiale de salvare și cilindri ridicătoare pentru submarine; 2 șalupe pentru scafandri; 1 baterie grea fixă; un șlep infirmerie bac prevăzut cu motor; aparat scafandri pentru adâncime; 2 pontoane pentru tunurile de 152 sau 120 mm; un crucișător și 2 distrugătoare. Procurarea tuturor materialelor navale și de altă natură stabilite ca necesare în comitet ar necesita o cheltuială de circa 4.520.550.000 lei.

În cadrul lunii ianuarie **1940** Comitetul Consultativ al Marinei s-a întrunit la Ministrul Aerului și Marinei sub președinția viceamiralului Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, pentru a stabili necesarul pentru o ipoteză minimală în cadrul programului naval. În urma discuțiilor s-a ajuns la concluzia că **nevoile de dotare ale Marinei Regale erau:**

A. Reparații și completarea materialului existent – 2 419 080 000

B. Nave și material pentru completarea unităților secției și punerea lor în completarea eficientă în 2 tranșe: Urgența 1- în valoare de 2 838 300 000 lei, Urgența 2 - în valoare de 4 120 300 000 lei

Valoarea totală a ipotezei minime se ridică la suma de 9 422 690 000 lei.

Față de sumele prevăzute prin Planul de înzestrare al Marinei din 1939 reparații și completări imediate rezulta un plus care se justifică prin:

La cap. A. – nevoile de achiziționare a combustibilului de mobilizare și construcția depozitelor necesare. Nevoi de achiziționare de baterii de coastă și mine mai multe.

La cap. B. - Necesitatea pentru satisfacerea cerințelor de a dispune de:

- 1 divizie ușoară, compusă dintr-un crucișător și 4 distrugătoare.
- 1 escadrilă de 6 submarine
- 2 escadrile de dragaj
- 2 escadrile nave de patrulare

- aeronautica maritimă pentru Sulina și Constanța (din fondul de aviație).

Pe langa aceste unități se adăugau navele auxiliare și de litoral, necesare deservirii forțelor navale.

Planul de înzestrare stabilit reprezenta un minimum de prevederi pentru ipoteza minimală și corespundea primei tranșe a programului naval stabilit în martie 1928 și prezentat spre avizare forurilor superioare.

Ținând seama de posibilitățile de realizare în timp, de posibilitățile de încadrare și disponibilitățile financiare s-a împărțit execuția necesarului prevăzut la capitolul B în două părți de urgențe:

Urgența 1 cuprindea tot ceea ce era posibil și trebuia îndeplinit în cursul anului 1940-1941.

În urgența 2 erau prevăzute navele care cereau timp mai îndelungat pentru a fi construite și pentru a se forma personalul necesar.

În urgența a doua era indispensabil însă din acest an să se dea comenzile și să se prevadă ratele la plată. În concluzie s-au stabilit reparații și completări imediate în valoare de 2 419 080 000, respective dotarea cu nave și material pentru completarea unităților tactice și punerea în completă eficiență.

#### **MATERIAL NAVAL URGENȚA I**

- 4 dragore cu armament și muniție
- 4 vedete fluviale cu armament și muniție
- 10 șalupe blindate cu un tun de 20 mm și muniție
- 6 vedete antisubmarin de 80 – 90 tone
- 3 submarine a 300 tone
- 3 vedete torpiloare comandate în Anglia

---

Total: 2 369 500 000

Nave auxiliare: 312 milioane.

#### **MATERIAL NAVAL URGENȚA II**

- 4 distrugătoare
- 1 crucișător
- 4 remorchere

---

Total: 4 120 000 000

Infrastructuri: 121 800 000

Deci din valoarea totală a ipotezei minimale de 9 422 680 000 erau necesare pe anul 1940/1941:

Urgența I: 5 302 380 000

20% avans urgența II: 825 000 000

---

Total lei: 6 127 380 000

Prin Decizia Ministerială nr. 721 din 6 februarie 1940, tot personalul militar și civil care la data de 18 decembrie 1939 efectua serviciul într-unul din stabilimentele industriale ale Marinei și Aeronauticii se detașa pe acea dată la A.S.A.N.

Prin Î.D.R. nr. 611 din 3 martie 1940 s-a deschis un credit extraordinar special de 2 070 099 771 lei, repartizat astfel :

Pentru cheltuieli de înzestrare a aviației și marinei .....129 594 103

Pentru cheltuieli de înzestrare a marinei .....137 505 668

Pe 27 aprilie 1940 parcul de nave al Diviziei de Dunăre a fost completat cu încă 5 șalupe de patrulare cumpărate din Germania.

Pe 30 aprilie 1940 nava „Aurora” amenajată ca navă portmine a ieșit din șantier, **deplasându-se spre zona de concentrare la Sulina.**

**Pe 20 mai 1940** Comitetul Consultativ al Marinei s-a reunit sub președinția viceamiralului Petre Bărbuneanu. Comitetul fiind sesizat că o parte din prevederile planului de înzestrare fixate prin ședința din 18 ianuarie nu se puteau realiza fiind imposibil de obținut comenzi în străinătate, a fost de părere să se execute în prima urgență reparațiile și dotările realizabile în țară, și anume lucrările strict necesare la distrugătoarele tip R și monitoare, pentru a se grăbi la maxim ieșirea navelor din șantier. Ca urmare, s-a decis să se renunțe la lucrări accesorii (mobilier, verificări etc.). Pentru terminarea lucrărilor se va lucra zi și noapte. Cât privește realizările în artilerie și apărare sub apă se vor urmări cu prioritate cele ce se **puteau obține în țară.**

**În anul 1940 au sosit din Marea Britanie vedetele torpiloare „Vijelia”, „Viforul” și „Viscolul”. Toate aceste nave, împreună cu alte unități achiziționate sau construite după anul 1940, precum cele șase vedete torpiloare tip „Power” achiziționate din Olanda și recepționate în aprilie 1944 și cele două submarine „Rechinul” și „Marsuinul”, montate în Șantierul Naval din Galați, au fost folosite la îndeplinirea unor misiuni – de la cele mai simple până la cele mai complexe – în anii celui de-al Doilea Război Mondial. În urma declanșării ostilităților, la 21 iunie 1941 Marina Militară dispunea de 39 nave de luptă.**

Într-un studiu referitor la oportunitatea continuării lucrărilor la Lacul Tașaul și programul naval din 4 octombrie 1940, contraamiralul Alexandru Gheorghiu reevalua prioritățile programului naval în derulare, optând pentru următoarea configurație a flotei de mare: 9 contratorpiloare de 1.200-1.400 tone, 6 torpiloare de 400-600 tone, 24 submarine de 600 tone, din care un sfert miniere, 30 vedete torpiloare de minim 50 tone, 12 vedete antisubmarin de maxim 50 tone, 3 nave portmine, 4 dragoare și

4 remorchere dragoare. La fluviu, amiralul susținea că „*ne apare însă inoportun a mai spori numărul navelor fluviale... de tipul actual*”. Pentru a putea coopera eficient cu armata de uscat, amiralul Gheorghiu era de părere că aceste nave trebuiau să fie cât mai mici și mai mobile, să fie dotate cu armament monocalibru și să nu aibă mai mult de o turelă binată și să existe și nave identice care să poată fi dotate cu piese cu tragere curbă. Protecția antiaeriană a zonei fluviale trebuia făcută cu nave speciale armate cu piese A.A., numărul lor trebuind să fie dublat. Ofițerul opina pentru sporirea considerabilă a numărului navelor de recunoaștere și siguranță rapide, protejate și cu armament ușor, Marina dispunând la acea dată doar de o treime din necesar<sup>13</sup>.

**Planul de înzestrare cu materiale speciale pentru Marina Regală pe anul 1944-1945** a constat din extragerea din Planul general de investiții pe 10 ani a părții care se putea executa. Astfel, în general el conținea navele și ambarcațiunile mari necesare înlocuirii celor existente, cu limita de vârstă mult depășită, precum și micile completări rezultate din experiența războiului; reparațiile necesare pentru menținerea în stare de continuă eficiență a materialului existent și armament de toate categoriile, precum și diverse materiale de specialitate necesare pentru completări și ameliorări la nave și lucrările de apărare a litoralului existente. Valoarea acestora era de 12.000.000.000 lei, din care 5.000.000.000 lei urmau să se achite în țară iar 7.000.000.000 lei în străinătate. Acest plan a fost ulterior revizuit și aprobat de D.I.M.I.A. la 16 mai 1944, stabilindu-se suma de 7.000.000.000 lei.

#### DUPĂ 23 AUGUST

**După 23 august 1944**, prin pierderea pieței germane, unica sursă de materiale din străinătate a Marinei, planul de înzestrare a fost revizuit și adaptat la noua situație. Astfel, **în noul plan de înzestrare, denumit „Septembrie 1944” s-a prevăzut:**

- la capitolul nave au fost stabilite numai 12 dragoare de mare, care se spera că vor fi obținute de la noii aliați, precum și un număr de șalupe și alte ambarcațiuni;
- la capitolul reparații, mijloacele necesare pentru plata reparațiilor executate navelor noastre înainte de 5 septembrie 1944;
- la capitolul armament și muniții, munițiile comandate mai înainte în țări neutre (Suedia), precum și diverse mici accesorii care se puteau realiza în țară;
- la capitolul arme sub apă, un număr de mine care puteau fi construite în țară și diverse accesorii;
- la celelalte capitole de materiale de specialitate - transmisiuni, proiectoare, navigație, hidrografie, scafandri, inventar, mașini etc., s-au prevăzut mijloacele necesare pentru completarea cu cantități mici care ar fi fost eventual necesare până la 31 martie 1945.

Planul de angajări necesare pentru realizarea acestui nou plan s-a cifrat la 2.700.000.000 lei.

---

<sup>13</sup> A.M.R., fond 1683, dosar nr. 1607, p. 10-11.

Prin Procesul verbal nr. 165 din 29. 01.1945, Comitetul Superior al Marinei a stabilit materialele și lucrările care urmau să fie prevăzute în Planul de investiții pe 1945/1946. Valoarea acestui plan se ridica la 9.901.000.000 lei.

## ARSENALUL MARINEI REGALE

În anul 1864, în scopul unei conduceri mai operative, **Comandamentul Flotilei**, stabilit inițial la Ismail **a fost mutat la Brăila**, în locul numit „Pescăria”. În același an, din inițiativa locotenent-colonelului de marină Constantin Petrescu, a fost înființat și Arsenalul Marinei, în locul numit „Pescăria veche”, unde a fost amenajat un mic atelier pentru repararea navelor, care a constituit embrionul Arsenalului Marinei de mai târziu.

Organizat ca șantier de construcții, reparații, întreținere și armare a navelor Flotilei, în anul următor în atelierul din Brăila au fost construite două pontoane de lemn, utilizate la transportul de sare, care au fost vândute în 1869.

La organizarea Flotilei din anul 1867 acestuia i-a fost arondată o Secție cu lucrători care făcea parte din Compania a 2-a a Flotilei și a fost dotat cu utilități pentru construcția de șleपुरi și bărci de lemn.

**În anul 1868 a fost mutat, odată cu Comandamentul Corpului Flotilei, la Galați**, în atelierele situate în colțul de NE al terenului pe care se aflau Vopsitoria, Baia și Atelierele de bărci, având o mașină cu aburi și căldare ca centrală de energie, un atelier mic de ajustaj, forje și lemnărie. **Personalul atelierului era de 15 ofițeri, 12 funcționari civili și 180 trupă.**

În 1875 atelierul a fost dezvoltat și modernizat prin grija colonelului de marină Ioan Murgescu.

**La 27 august 1879, atelierele Flotilei s-au constituit într-un singur stabiliment sub numele de Arsenalul Flotilei**, cu o organizare similară Arsenalului Armatei și a trecut în subordinea Ministerului de Război. Din cauza întârzierilor și neajunsurilor înregistrate pe timpul reparațiilor, prin Î.D. nr. 1005 din aprilie **1881 Arsenalul Flotilei a fost repus sub ordinele și controlul Comandamentului Flotilei.**

În 1884 Arsenalul a fost reorganizat, având administrație separată, menținându-se unitățile administrative cu companii doar pentru bastimentele mari.

Conform Legii de organizare a Flotilei din 9 iunie **1886, Arsenalul Flotilei cuprindea depozitele de materiale pentru armarea navelor, depozitele de combustibili, depozitele de materiale explozibile și atelierele pentru reparația navelor.**

De la 1 august 1886 Arsenalul Flotilei s-a separat de Corpul Flotilei, fiind trecut în subordinea nemijlocită a comandantului Flotilei. Director a fost numit maiorul Mihail Drăghicescu iar subdirector căpitanul Constantin Georgescu. Efectivul Arsenalului era de 12 ofițeri, 11 angajați civili și 120 militari în termen. Arsenalul a fost înzestrat cu mașini și unelte, fiind capabil să execute lucrări de reparații, transformări și construcții noi. Printre *lucrările mai importante executate în această perioadă* se numără călăfătuirea covertei yachtului regal „Ștefan cel Mare”, bricul „Mircea” și șalupe „Opanezul”, reparații curente la „Ștefan cel Mare”, canoniera „Grivița”, șalupele „Rahova” și

„Pandurul”, șalupele de poliție și luntrele de pichete ale Regimentului 31 Dorobanți. Au fost construite 60 de luntre de pichet, două ancore de fier pentru geniu și două bărci cu cârmă. Au fost instalate două pontoane de acostare destinate depozitării a 40 de torpile fiecare, cu un vinci cu ancoră, grui și o comandă. De asemenea, au fost achiziționate lemne pentru fierăstraie și inele de cauciuc necesare fierăstraielelor circulare din întreprindere și a fost amenajată o gheretă de brad la poarta Arsenalului.

Un an mai târziu, în Arsenal au fost reparate bastimentul „România”, șalupele Pandurul”, „Opanez” și „Grănicerul”, 12 ancore, 12 ambulanțe, două furgoane, patru sacale, patru bucătării și nouă cuptoare, precum și corturile de ambulanță ale Corpului III Armată. Tot aici au fost construite 30 de roabe, din care 25 au servit Companiei de Geniu însărcinată cu reabilitarea șoselelor la Țiglina, un catarg pentru Căpitănia portului Cernavodă, 200 gamele de alamă, 10 pontoane de acostare și două depozite Her pentru conservarea uleiului, o sanie de brad pentru scos șalupele pe mal, 40 de luntre pentru pichetele de pe Prut, 13 tirante, 24 rondele, un raft dublu pentru conservarea materialului de torpile și un car de transport.

### **În anul 1892 a început construcția Depozitului de Muniții din Țiglina.**

În anul **1898** a fost editat Regulamentul Serviciului Arsenalului Flotei. Înzestrat cu utilaje noi, în acest an Arsenalul Marinei a executat lucrări de amploare precum reparații capitale la crucișătorul „Elisabeta” și canoniere și intervenții complexe la navele militare și civile aparținând societăților de navigație de stat Navigația Fluvială Română și Serviciul Maritim Român.

**În anul 1900 a luat denumirea de Arsenalul Marinei.** În campania de vară a acestui an, Arsenalul Marinei a executat lucrări complexe la crucișătorul „Elisabeta” și torpiloarele „Sborul”, „Smeul” și „Năluca”, reparații curente la celelalte nave, lucrări pentru NFR și Fortificații. De asemenea, a construit bărci pentru pichete și bastimente.

**În anul 1902 a ars, fiind refăcut în anii 1903-1904,** când au fost amenajate Cazangeria, construcția în fier, mecanica și stoleria. În 1907, cu ocazia montării monitoarelor tip Bucovina, s-au construit uzina electrică, atelierele de construcții cu cuptoarele de îndoit și au fost montate două grupuri electrogene Diesel.

Conform Instrucțiunilor Ministeriale relative la punerea în aplicare a Î.D.R. nr. 1795 cuprinzând repartizarea unităților Marinei Militare, **Arsenalul Marinei cuprindea** un director al Arsenalului, cu personalul ajutător necesar, Șantierul Naval pentru construcția și reparația bastimentelor, Depozitele generale de materiale de întreținere pentru mersul navelor și Vasele în rezervă sau reparații generale. Conform art. 13, Arsenalul Marinei constituia un corp aparte, însărcinat cu reparația și construcția bastimentelor, aprovizionarea materialelor generale de întreținere pentru funcționarea navelor, păstrarea și întreținerea navelor în rezervă, precum și armarea navelor auxiliare în serviciul Marinei Române.

În baza Regulamentului de aplicare a Legii din 1898, în **1912** Arsenalul Marinei, unitate de direcție și administrativă, avea în compunere Serviciul Administrativ, cu Serviciul Casieriei, Serviciul Îmbrăcăminte și Serviciul Cazarmării, Serviciul Tehnic, cu atelierele, Depozitele de Materiale și Compania meseriașilor marinari.

Între **1914-1916** s-au alocat fondurile necesare pentru **extinderea atelierelor**, care s-au prelungit spre Nord, instalându-se mașini noi, prese, strunguri, cuptoare de turnat și a fost pus în funcțiune al treilea grup generator de 200 CP în centrala electrică.

În baza ordinelor nr. 1520 din 13 ianuarie **1916** și nr. 1953 din 15 februarie 1916 ale Comandamentului Marinei, Arsenalul Marinei a excutat lucrări de modernizare a monitoarelor.

**După izbucnirea Primului Război Mondial, problema completării materialului de război se putea rezolva prin aprovizionarea din străinătate și recurgerea la stabilimentele militare sau particulare naționale.** Din cauza marilor furnituri de înzestrare și a posibilităților limitate de transport pe linia Salonic – Niș – Prahovo, întrebuințată de la 21 octombrie 1914, data închiderii Dardanelor (data intrării Turciei în război) și până în octombrie 1915 (ocuparea Serbiei), nu s-au putut aduce materiale pentru Marina Militară. În aceste condiții, Arsenalul Marinei din Galați a fost acela care în primul rând a completat lipsurile apărării fluviale și a adaptat materialul flotant pentru a putea răspunde cât mai bine cerințelor războiului. Acesta a adus modificările necesare navelor de luptă, a construit minele derivante și tuburile lanstorpilor improvizate ale Apărării sub apă, a construit stăvilarele și plasele necesare apărării barajului de la Turtucaia, precum și a podurilor și navelor de război și comerciale împotriva minelor derivante sau a minelor scăpate din barajele de pe Dunăre. Arsenalul a mai construit 58 de platforme mobile pentru piesele ușoare de artilerie de debarcare în vederea întrebuințării lor la uscat, 16 furci pentru tragerea antiaeriană a tunurilor de 47 mm ale monitoarelor, precum și 9 afete pentru mitralierele de debarcare. **Arsenalul a primit comanda construirii a șase ceamuri militare și a puntării a 236 de șlepuri ale NFR și rechiziționate, necesare transporturilor de trupe și amenajării de poduri.** De asemenea, a completat materialul flotant, **dotând cu materialul necesar Șantierul Naval Mobil, Convoiul de Aprovizionare și Spitalul plutitor (alcătuit din vaporul de pasageri „Principele Carol” și 14 șlepuri).**

În anii **1916-1918** a detașat **Șantierul Naval Mobil** pentru deservirea navelor Flotei în zona de operații, o altă parte a Arsenalului fiind evacuată la Odessa și Kerson, de unde s-a înapoiat la **28 aprilie 1918.**

În anul 1916, Arsenalul Marinei și-a intensificat activitatea, lucrând ziua și noaptea pentru confecționarea a 10000 șrapnele de oțel de 53 mm și 57 mm și a 10000 de focoase cerute de Direcția Munițiilor și pentru reparații la nave. În acest scop, numărul strungurilor puse în funcțiune a crescut prin rechiziție la 70 iar Atelierele de Mecanică, Forje și Turnătorie au fost extinse pentru a satisface nevoile campaniei. La 15 august 1916, data mobilizării, personalul civil și militar al Arsenalului a fost mobilizat pe loc. În luna octombrie a început transformarea remorcherului NFR „Petru Rareș” în dragor de mine. **La 10 decembrie 1916 Arsenalul a primit ordin de evacuare**, în seara zilei de 14 decembrie convoiul format din 32 șlepuri și 1183 personal fiind gata de plecare spre Chilia, unde a ajuns pe 18 decembrie. Evacuarea Arsenalului de la Chilia la Kerson a avut loc în perioada 15- 30 august 1917, locul de bazare fiind Canalul Karautiu, pe malul drept al Niprului.

**Între 1918-1920 Arsenalul a fost reinstalat în locația inițială cu ajutorul Șantierului Naval Mobil.** După război, Arsenalul Marinei era subordonat Inspectoratului Marinei și avea în subordine, din punct de vedere al executării lucrărilor, Depozitele de Armătură, Sanitar, Echipament, Imprimare și Obiecte de inventar.

Între **1926-1927**, cu ocazia reparațiilor distrugătoarelor tip M, au fost instalate mașini noi, printre care un strung mare pentru rotoare de turbine.

În perioada **1936-1940** Arsenalul Marinei s-a subordonat Direcției Stabilimentelor Industriale ale Aviației și Marinei din cadrul Ministerului Aerului și Marinei. În anul 1940 a revenit în subordinea Marinei Regale Române.

În perioada interbelică, Arsenalul Marinei a executat reparații capitale la distrugătoare, nava-bază „Constanța” și submarine, modernizarea monitoarelor ș.a. În acest scop, între 1936-1938 i s-au alocat circa 7000000 lei, cu care au fost achiziționate patru strunguri, o bormașină, o raboteză, o freză pentru roți dințate, un compresor cu electromotor pentru trei ciocane, un aparat Elin pentru sudură electrică, o foarfecă pentru tăiat și găurit tablele, un cuptor pentru bronz, un ciur ventilator și cântar pentru turnătorie, o mașină de frezat lemn, un piometru, patru electromotoare de 12,16, 20 și 26 CP pentru ateliere, un grup electrogen Diesel de 350 CP, o mașină de încercat materiale și un pod rulant. **Arsenalul ocupa o suprafață de 56640 metri pătrați, cu un front la Dunăre de 240 metri** și dispunea de 14 ofițeri, 28 maiștri militari și subofițeri, 40 maiștri și funcționari civili, 40 de lucrători bugetari, 100 lucrători civili, 33 ucenici interni (copii de trupă), 120 ucenici externi și 266 militari în termen (circa 100 meseriași). Principalele utilități erau Atelierul de Motoare, Atelierul de Turbine, Atelierul de Turnătorie, Atelierul de Cazangerie, Atelierul de Sudură, Atelierul de Vopsitorie, Furnalul, Atelierul de Fierărie, Atelierul de Armament, Cala, precum și mijloace de transport pe apă, mijloace de transport fixe, pe calea ferată și Decauville, auto și hipo. **Atelierul „Locotenent Stoicescu” din portul Constanța** servea pentru reparații curente anuale ale navelor Forței Navale Maritime, în timp ce **atelierul navei-bază „Constanța”** era destinat submarinelor pentru reparații curente cu mijloacele bordului.

În timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, Arsenalul a deservit navele maritime și fluviale. Din cauza apropierii frontului de Galați, în luna mai 1944 a fost evacuat la Islaz-Romanați, unde nu a putut utiliza decât 60% din capacitatea normală de lucru.

Prin D.L. nr. 70 al conducătorului statului, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 14 bis din **18 ianuarie 1943**, în urma rapoartelor Ministerului Apărării Naționale, Marinei și Finanțelor, la 1 aprilie 1943 a luat ființă **Administrația Stabilimentelor Industriale ale Marinei Militare (A.S.I.M.) Galați**, care conducea și administra pe baze comerciale **Arsenalul Marinei Regale Galați, Șantierul Naval Mobil Constanța, Atelierul „Locotenent Stoicescu” Constanța, Laboratorul de Analize Galați, Atelierul Liman-Cetatea Albă și Atelierul de Armament Constanța-Port.**

Pentru pregătirea ucenicilor, prin Decizia Ministerului Muncii nr. 55692/1943 s-a aprobat funcționarea **Școlii de Ucenici A.S.I.M.**

Prin Ordinul M.St.M., Arsenalul Marinei și Atelierele de Reparații „Liman” din Cetatea Albă au fost mobilizate la 27 martie 1944 cu efectivele totale de război. În luna aprilie 1944 a început faza a II-a de evacuare. Din cauza apropierii frontului de Cetatea Albă, pe 9 aprilie 1944 Atelierele „Liman” au fost evacuate la Galați, unde convoiul a ajuns pe 19 aprilie, în stare bună. În seara zilei de 16 aprilie 1944, Arsenalul Marinei a suferit numeroase pagube cauzate de bombardamentele aviației sovietice. Pe 30 aprilie 1944 parte din materialele Arsenalului au fost evacuate la Islaz. Revenirea la Galați s-a făcut între 15-31 octombrie 1944.



În perioada postbelică, Arsenalul Marinei și-a continuat activitatea specifică, executând lucrări de construcții și reparații la navele Marinei Militare și onorând și comenzi din străinătate.

Administrația Stabilimentelor Industriale ale Marinei Militare Galați a continuat să deservească nevoile Marinei Regale. Astfel, bugetul A.S.I.M. pe **exercițiul 1947/1948**, votat de Adunarea Deputaților, a fost de 47.500.000.000 lei. În luna ianuarie 1947, Arsenalul Marinei Regale a continuat **lucrările de construcție a două hidroglisoare, șalupelor grănicerești și a șalupelor pentru scafandri**. În ziua de 5 ianuarie, un *incendiu devastator* a distrus în totalitate Centrala veche de motoare și Stația de încărcat acumulatori, paguba fiind evaluată la 2.442.330.000 lei. Capacitatea de lucru a Arsenalului Marinei Regale a fost diminuată cu aproximativ 40%.

În cursul lunii **mai 1947**, Arsenalul Marinei Regale a livrat canoniera „Ghiculescu” care a suportat reparații generale, fiind amenajată ca dragor, precum și cele două șalupe pentru scafandri, care au fost construite și adaptate de Arsenal pentru dragaj.

În ziua de **30 mai 1947**, Arsenalul Marinei a fost inspectat de comandorul Eugeniu Săvulescu, comandantul Marinei Regale. A doua zi, acesta a participat la o ședință extraordinară cu lucrătorii din Arsenal, comitetul de fabrică și personalul de conducere. La această ședință, precedată de o conferință în cadrul A.R.L.U.S. despre pace și U.R.S.S., participanții au solicitat în unanimitate comandantului Marinei Regale Române să intervină pentru ca Arsenalul Marinei să revină în subordinea Direcției Marinei.

**În anul 1950, Șantierul Naval „7 Noiembrie”, fostul Arsenal al Marinei, s-a unificat cu Șantierul Naval Galați, sporind capacitatea de producție a șantierului și productivitatea muncii. După comasare, șantierul dispunea de patru cale de lansare și 145 nave diferite, însumând un deplasament de 25873 tone.**

În conformitate cu HCM nr. 1084 din 16 iunie 1955, la **1 iulie 1955 Șantierul Naval „1 Mai” Brăila a trecut de la Ministerul Industriei Metalurgice și Construcțiilor de Mașini la Ministerul Forțelor Armate**. În perioada octombrie 1955-1958, acest șantier, sistematizat și reorganizat pentru a fi în măsură să ofere atât posibilități de andocare sau ridicare pe cală a navelor cât și reparații la corp, mașini și instalațiile auxiliare de bord, repararea și montarea armamentului naval și a instalațiilor speciale militare de la bordul navelor, a funcționat ca Arsenal al Marinei Militare, fiind profilat pe producție civilă și militară. În acest timp s-au construit pentru Marina Militară patru tancuri de combustibil de 500 tone, două maritime și două fluviale, s-au reparat toate categoriile de nave militare (monitoare, distrugătoare etc.) și s-a transformat canoniera „Stihi” în navă hidrografică. De asemenea, aici au fost construite șalupele tip B.M.K. 90 și parcul de pontoane tip P.R. pentru pontonieri.

Pentru satisfacerea nevoilor de reparații și revizii a navelor de luptă, **în anul 1956 la Mangalia a fost înființat Grupul Industrial al Comandamentului Marinei Militare**. Inițial, acesta era dotat cu trei ateliere, o magazie și 150 metri cheu. Reparațiile curente erau executate de cei 13 specialiști și membrii echipajelor navelor care intrau în reparație.

În perspectiva intrării în exploatare a Combinatului de Celuloză și Hârtie de la Chișcani, în toamna anului **1958** Arsenalul Marinei Militare a fost desființat, iar **Șantierul Naval „1 Mai” a fost**

**transferat la Ministerul Industriei Chimice**, pentru a construi navele necesare activității de amenajări stuficole în Delta Dunării și a asigura transportul stufului recoltat.

### **ȘANTIERUL NAVAL MILITAR MANGALIA**

1956 - pe malul de nord al lacului Mangalia s-a înființat Grupul Industrial al Marinei Militare

17 august 1957- este înființat Șantierul Naval Mangalia

1 octombrie 1963 - Grupul Industrial al Marinei Militare a luat denumirea de Șantierul Naval Mangalia (Unitatea Militară 02029), trecând în subordinea Direcției Generale de Înzestrare a Armatei (DGIA).

1974 - au început lucrările de extindere a Șantierului Naval Mangalia în apropierea satului 2 Mai

5 martie 1980 - Șantierul Naval Mangalia s-a divizat în Șantierul Naval „2 Mai” Mangalia și Șantierul Naval Militar Mangalia (U.M. 02029)

27 noiembrie 2000 - Șantierul Naval Mangalia a trecut de la M.Ap.N. la Ministerul Industriilor și Comerțului, ca sucursală în cadrul S.C. Arsenal S.A. și a fuzionat cu C.N. ROMARM S.A.

Încercări de privatizare:

– 2003 – s-au organizat negocieri directe – încercare eșuată;

– 2004 – a avut loc “licitație pe bază de oferte finale îmbunătățite și irevocabile”, la care au participat 8 firme – în final anulată ;

– 2004 – s-a încercat “constituirea unei asociații a salariaților”, dar nu a fost de acord AVAS;

– 2005 – s-a organizat o licitație cu strigare, la care au participat 3 firme – în final anulată;

– 25 ian. 2006, s-a organizat o nouă licitație, pe care a câștigat-o DMHI, confirmată de AVAS, însă, noul administrator coreean “s-a razgândit”, preferând să investească în construirea unor noi hale în perimetrul DMHI-ului, pierzând garanția de participare la licitație, în valoare de 10 milioane de lei vechi.

HG nr. 1348/27.11.2002, S.C. ȘANTIERUL NAVAL MANGALIA S.A. a cedat Primăriei Mangalia o suprafață de 13 ha, în vederea înființării Parcului Industrial Mangalia și bunuri din patrimoniu în valoare de 3,1 miliarde lei. Prin acea hotărâre, SNM își reducea capitalul social la valoarea de 31.856.416 mii lei; sediul și obiectul de activitate erau păstrate.

2001 - SNM a construit șalupa de căutare și salvare „Albatros”

2001- a construit un pescador de 1100 tdw pentru firma STENNES MARITIM ltd-Scoția

2002 – a finalizat șalupele de intervenție „Cristal”, „Safir” și Rubin” pentru Agenția Română de Salvare a Vieții Omenești pe Mare (ARSVOM)

2004 – a construit barja „Derckiena” pentru un export

2005 - a finalizat nava portcontainer „Smart Barge” pentru export, armarea la cheu făcându-se într-un șantier naval din Occident

1956-2006 - Șantierul Naval Mangalia a produs peste 300 de nave militare pentru Forțele Navale Române

2007-2008 - corveta 260 „Amiral Petre Bărbuneanu”, livrată de SNM Marinei Militare în anul 1983 și intrată în eficiență în 1984, a fost andocată pe docul plutitor al SNM-ului, pentru lucrări de reparații

4 august 2008 - prin asocierea Șantierului Naval Mangalia cu firma germană Lürssen din Bremen, a luat ființă S.C. Sisteme Navale Mangalia S.R.L., care deținea 51% din acțiuni, iar partea română 49%. Contractul de asociere a fost reziliat în 2013

1 octombrie 2008 - ing. Friedrich LÜRSSEN, proprietarul trustului german, declara: *„Scopul nostru este să devenim un partener de încredere pentru Marina Română, iar șantierul să funcționeze ca platformă care va servi acesteia.”*

Odată cu semnarea contractului de asociere, s-a înființat S.C. Mangalia Naval Systems S.R.L., administrată în perioada 4.08. 2008 - 23.12. 2009, de grupul Lürssen

2008 - SNM mai avea 58 de angajați. Dintre aceștia, 50 au fost detașați la Mangalia Naval Systems, iar 8 au rămas la SNM, în frunte cu ing. Doru Jianu, directorul general al șantierului

octombrie 2008-decembrie 2009 - SC Mangalia Naval Systems a reparat 13 nave civile și militare, printre care NPR 188 „Zborul”

Decembrie 2009 - reprezentanții firmei Lürssen s-au retras, denumirea societății modificându-se în SC Sisteme Navale Mangalia SRL

30 aprilie 2013 - societatea și-a încheiat activitatea, SC Sisteme Navale Mangalia SRL fiind radiată din Registrul Comerțului. Cei 42 de angajați au revenit la SC Șantierul Naval Mangalia SA.

vara 2013 - în baza unui contract de colaborare, SN „2 Mai” Mangalia SA a deschis un punct de lucru în Hala de Armare din SNM, unde execută lucrări de debitare table pentru DMHI

26 martie 2015 - S.C. Sisteme Navale Mangalia S.R.L. s-a dizolvat, fiind radiată din Registrul Comerțului

2017 - Șantierul Naval Mangalia S.A., fosta UM 02029, se află în subordinea Ministerului Economiei, Comerțului și Relațiilor cu Mediul de Afaceri și mai are 36 de angajați.

## **RECONFIGURAREA FORTELOR MARITIME MILITARE ALE ROMÂNIEI ÎN PERIOADA POSTBELICA**

După cel de-al Doilea Război Mondial, România a fost lipsită, în primii ani, de o flotă maritimă militară și comercială și, într-o mare măsură, și de cea fluvială, din cauza încorporării abuzive a navelor românești în flota Uniunii Sovietice, iar prin înființarea Societății SOVROMTRANSPORT a fost controlată și frustrată de importante venituri.

După semnarea Convenției de Armistițiu, o parte dintre nave au fost lăsate României (32 de remorchere, 332 șleपुरi și două vase de mare), iar în urma semnării, la 11 septembrie 1945, a Convenției de retrocedare a navelor comerciale și militare românești, guvernul sovietic a restituit țării noastre 18 nave maritime de război și 23 de nave comerciale. Astfel, un prim lot de nave, alcătuit din distrugătoarele „Mărășești” și „Mărăști”, canonierele „Ghiclescu” și „Stihi”, torpiloarele „Zborul” și „Zmeul” și submarinul „Delfinul”, a ajuns la Galați la 12 octombrie 1945. Un an mai târziu, la 26 mai 1946, a fost retrocedată nava-școală „Mircea”, iar cel de-al doilea lot de nave, și ultimul, format din submarinul „Rechinul”, distrugătoarele „Regina Maria” și „Regele Ferdinand” și cele cinci monitoare, a fost restituite la Galați, în zilele de 21, respectiv 24 iunie 1951<sup>14</sup>.

Nu au fost retrocedate canoniera „Dumitrescu” (rebotezată Araks), puitorul de mine „Amiral Murgescu” (Amur), nava-bază pentru submarine „Constanța” (Don, Bug), crucișătorul auxiliar „Dacia” (Desna, PKZ-34), submarinul „Marsuinul” (TS-3), remorcherele dragoare „Maican”, „Basarab”, „Motru”, „Constanța”, nava comercială „Cheile Bicazului”, nava de pasageri „Basarabia”, patru submarine italiene cedate de Marina Italiană în anul 1943 Marinei Regale și altele.

Planul de investiții al Marinei pe anul 1946-1947 a fost alimentat din Fondul Național al Marinei, fiind întocmit pe baza Planului de înzestrare al Marinei. În principiu, a fost acceptată continuarea

---

<sup>14</sup> *Retrocedarea parțială a navelor samavolnic capturate de Armata Roșie – un act de noblețe din partea U.R.S.S., în Comandor dr. Marian Moșneagu, Politica navală postbelică a României (1944-1958), București, Editura „Mica Valahie”, 2006, pp. 159-192.*

execuției Planului de înzestrare pe 1945/1946, cu unele suplimentări la articolele referitoare la materialul de manevră, inventar, scafandru, material de dragaj, lucrări și materiale domenii și material de transmisiuni.

În 1948 Marina Militară nu putea acționa decât prin Flotila A.S.A., pentru executarea planului de dragaj pe anul 1948 și prin cele două canoniere care staționau alternativ la Constanța și Sulina, executând pilotajul navelor comerciale. Navele existente în dotare (canonierele „Stihi” și „Ghiclescu”, torpiloarele „Zmeul” și „Zborul” și distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășești” aflate în reparație) nu puteau fi considerate apte pentru operațiunile unui război modern.

La 25 iunie 1948, parcul navelor de mare s-a mărit prin primirea navelor „Libertatea” și „Răsăritul”.

Luna august 1948 a marcat întocmirea primului plan de lucru minimal al Marinei Militare și executarea coordonată a acestuia. La 1 septembrie, Marina Militară a devenit regiune din punct de vedere administrativ, creindu-și depozite și centre de subzistență și echipament și administrându-se independent din punct de vedere al hrănirii, echipării și cazării (domenii, cazarmare etc.).

În cursul lunii octombrie au fost scoase din dotare două șalupe fluviale și șase vedete rapide inutilizabile.

La 10 octombrie 1952 s-a înființat Divizionul 319 Vedete Torpiloare, unitate în compunerea căreia au intrat șase nave, cu numerele de bordaj 81, 82, 83, 84, 85 și 86. Vedetele torpiloare au intrat în dotare la 28 noiembrie 1952. În luna august 1955, divizionul a fost completat cu o nouă serie de vedete torpiloare proiect 123 K, cu numerele de bordaj 87, 88, 89, 90, 91 și 92, având calități tehnico-tactice superioare celor existente. În aceste condiții, unitatea a fost reorganizată pe două grupuri a câte două secții, cu câte trei vedete fiecare, totalizând 12 nave.

Prin noua organizare, Artileria de Coastă era reprezentată prin două baterii, amplasate la Midia și Comorova.

În anul 1956 a fost reînființat Regimentul Artilerie de Coastă, având în subordine cele patru baterii de 130 mm amintite.

În anul 1958, artileria de coastă cuprindea nouă baterii: Sf. Gheorghe cu două tunuri calibru 120 mm Armstrong, Midia, Uzina, Sara, Agigea și 2 Mai cu câte patru tunuri calibru 130 mm model B 13, Tataia și Viile Noi cu câte trei tunuri calibru 130 mm model S.K.C. și Comorova, cu patru tunuri de 150 mm model Skoda.

Flotila de Dunăre, înființată la 1 august 1951, prin reorganizarea comandamentului, unităților și formațiunilor Forțelor Fluviale, avea un efectiv de 1 816 militari și civili.

La 2 iulie 1952, Flotila a primit din U.R.S.S. șase vedete blindate tip T 1125.

În această perioadă a început construcția în șantierele românești a unor noi tipuri de nave militare, precum dragoarele de bază (la Galați și Brăila), până în anul 1954, dragoarele de radă (la Galați) și vedetele dragoare fluviale (la Oltenița), între anii 1956-1959. În paralel, au fost cumpărate din U.R.S.S. o serie de nave de război de tipul vedetelor torpiloare, vânătoarelor de submarine și vedetelor purtătoare de rachete.

În anul 1963 au intrat în serviciul Marinei Militare vedeta purtătoare de rachete 70 proiect 205. În anul 1964 au intrat în serviciu vedetele purtătoare de rachete proiect 205, cu numărul tactic 71, 72 și 73, iar în 1965 vedeta 74.

În anii 1968-1969 au intrat în serviciu vânătoarele de submarine proiect 204, cu numărele tactice 31, 32 și 33.

La 15 mai 1971 a fost înființată Direcția Tehnică de Înzestrare a Marinei Militare.

La 20 decembrie 1971 a fost recepționată șalupa pe aripi portante, construită în colaborare cu ICEPRONAV, prima construcție de acest gen din țară. La 31 decembrie 1971 a intrat în serviciu nava fluvială de protocol „Mihai Viteazul”.

La 22 septembrie 1972 a fost lansată la apă la Șantierul Naval Mangalia prima vedetă maritimă de patrulare și pază pentru trupele de grăniceri, prima navă de luptă construită de acest șantier.

În perioada 25-31 decembrie 1973 au fost recepționate prima vedetă torpiloare pe aripi portante, construită după licență de către Șantierul Naval Mangalia, prima vedetă blindată fluvială, construită după planuri concepție proprie de către Șantierul Naval Mangalia și a patra șalupă rapidă de legătură, pe aripi portante construită, după planuri concepție proprie, la Șantierul Naval Drobeta Turnu-Severin.

În perioada 25 – 31 decembrie 1973 au fost recepționate prima vedetă torpiloare pe aripi portante, prima vedetă blindată fluvială, construite de Șantierul Naval Mangalia și cea de-a patra șalupă rapidă de legătură pe aripi portante, construită de Șantierul Naval Drobeta-Turnu Severin.

La 30 martie 1974 a fost recepționat primul vânător mic de submarine, construit în Șantierul Naval Mangalia.

Pe 30 martie 1974 a fost recepționată a doua vedetă torpiloare pe aripi portante construită la S.N. Mangalia, după licență adaptată de către Institutul de Cercetare și Proiectare pentru Construcții Navale Galați. De asemenea, a fost recepționat și primul vânător mic de submarine construit la S.N. Mangalia. După numai o lună a fost recepționată a doua vedetă fluvială proiectată de ICEPRONAV Galați și construită la S.N. Mangalia. La 29 aprilie 1974 a fost recepționată a opta șalupă de remorcaj și salvare, proiectată de ICEPRONAV Galați și construită de Șantierul Naval Mangalia.

La 11 mai 1974 a fost recepționată a treia vedetă torpiloare pe aripi portante construită la S.N. Mangalia după licență adaptată de ICEPRONAV Galați. De asemenea, a fost recepționat și al doilea vânător de submarin mic, construit de S.N. Mangalia, după licență adaptată de ICEPRONAV Galați.

La 18 iunie 1974 au fost recepționate a treia vedetă blindată fluvială și a patra vedetă torpiloare pe aripi portante, proiectată de ICEPRONAV Galați și construită de S.N. Mangalia.

La 30 august 1974 a fost recepționată a cincea vedetă torpiloare pe aripi portante executată de S.N. Mangalia, după licență adaptată de ICEPRONAV Galați și a patra vedetă blindată fluvială proiectată de ICEPRONAV Galați și construită de S.N. Mangalia.

La 26 septembrie 1974 a fost recepționat prototipul șalupei pe pernă de aer la ICEPRONAV Galați, recepționată și omologată la 30 iulie 1975.

La 31 octombrie 1974 a fost recepționat cel de-al patrulea vânător de mic submarin construit la S.N. Mangalia, după o documentație modificată de Centrul de Cercetări al Marinei Militare.

De asemenea, au fost recepționate a șasea (2 noiembrie 1974), a șaptea (30 noiembrie 1974), a opta (26 martie 1975), a noua (31 martie 1975), a zecea (15 mai 1975), a 14-a (30 noiembrie 1975), a 15-a (25 decembrie 1975) vedetă torpiloare pe aripi portante, respectiv a cincea (28 decembrie 1974), a șasea (31 martie 1975), a șaptea (30 mai 1975), a opta (1 iulie 1975), a noua (30 august 1975), a 12-a (25 decembrie 1975) vedetă blindată fluvială executate la S.N. Mangalia, după o licență adaptată de ICEPRONAV Galați.

La 30 decembrie 1974 a fost definitivat și înaintat la Direcția Generală a Înzestrării studiul tehnic-economic pentru nava tip crucișător ușor portelicopter.

A fost recepționată prima (30 aprilie 1976) și a doua (1 iulie 1976) vedetă dragoare fluvială proiectată de ICEPRONAV Galați și construită la Șantierul Naval Drobeta Turnu-Severin.

La 5 ianuarie 1977 a fost recepționată a patra vedetă blindată fluvială din generația a doua, proiectată de ICEPRONAV Galați și construită de S.N. Mangalia. De asemenea, au fost recepționate a cincea (10 ianuarie 1977), a șasea (aprilie 1977) vedetă dragoare fluvială, a 18-a (25 martie 1980) proiectată de ICEPRONAV Galați și construită la SN Drobeta-Turnu Severin.

În luna mai 1977 a intrat în serviciu vedeta blindată fluvială 92, în luna iulie 1977 vedeta blindată 93 și nava-bază „Prahova”, iar în luna octombrie 1977 nava-bază nepropulsată „Bistrița”, construite în Șantierul Naval Mangalia, după proiectul realizat de ICEPRONAV Galați.

Au intrat în serviciu vedetele dragoare fluviale 147 (iunie 1977), 149 (decembrie 1977), 151 și 152 (10 august 1978), respective 155 (1 august 1979), construite la Șantierul Naval Drobeta Turnu-Severin după proiect ICEPRONAV Galați.

La 10 august 1978 a intrat în serviciu nava prezidențială „Snagov”, dislocată pe lacul Snagov. Inițial, s-a aflat în subordinea Stațiunii de Pregătire Marinărească a C.M.M., ulterior intrând în subordinea comandantului navei prezidențiale „Mihai Viteazul”.

Au fost livrate Centrului de Scafandri șalupa „Saturn” (30 septembrie 1978) și șalupa pentru scafandri „Venus” (30 noiembrie 1978), construite de Șantierul Naval Mangalia.

La 30 decembrie 1978 Șantierul Naval Mangalia a finalizat vedeta torpiloare cu patru tuburi.

La 7 august 1979 a fost finalizată omologarea dragorului maritim modernizat în Șantierul Naval Mangalia, după proiectul nr. 870/3 realizat de către ICEPRONAV Galați.

La 17 septembrie 1980 a intrat în serviciu nava-bază autopropulsată 281, construită la Șantierul Naval Brăila după un proiect elaborat de Institutul de Cercetări Științifice și Inginerie Tehnologică pentru construcții navale Galați, în colaborare cu un colectiv de specialiști din Marina Militară.

La 30 decembrie 1980 a intrat în serviciu nava puitoare de mine proiect 882, construită în S.N. Mangalia, după un proiect al ICEPRONAV Galați.

La 25 februarie 1981 a intrat în serviciu vedeta purtătoare de rachete proiect 840, construită la S.N. Mangalia după un proiect elaborat de Institutul de Cercetări Științifice și Inginerie Tehnologică pentru Construcții Navale Galați, în colaborare cu un colectiv de specialiști din Marina Militară.

La 10 aprilie 1981 a fost recepționată vedeta dragoare fluviale nr. 162, construită în S.N. Drobeta-Turnu Severin, a 22-a navă din această serie, din Divizionul 88 Vedete Dragoare.



În anul 1982, la Șantierul Naval Mangalia au fost recepționate șalupele de remorcaj-salvare SRS 579 (30 decembrie 1981), 580 (31 martie 1982), 581 (30 iunie 1982) și 582 (1 octombrie 1982), care au intrat în compunerea Divizionului de Nave Auxiliare din Divizia 42 Maritimă, precum și vedetele torpiloare 210 (29 decembrie 1981), 211 (8 iunie 1982) și 212 cu patru tuburi lanstorpilor, care au intrat în compunerea Divizionului 93 Vedete Torpiloare.

La 10 februarie 1982 a fost recepționată la Șantierul Naval „1 Mai” Brăila a doua navă escortor proiect 883 iar la 1 septembrie 1982 a intrat în compunerea Brigăzii 24 Fluviale nava de comandament, puior de mine și remorcher cu nr. 276.

La 23 martie 1982 a fost recepționată cea de-a patra vedetă torpiloare pe aripi portante cu numărul de bordaj 69 din seria a doua construită de Șantierul Naval Mangalia, care a intrat în compunerea Divizionului 81 Vedete Torpiloare.

La 1 august 1982 a fost recepționată vedeta torpiloare pe aripi portante cu numărul de bordaj 71 construită de Șantierul Naval Mangalia, care a intrat în compunerea Divizionului 84 Vedete Torpiloare.

La 1 septembrie 1982 a intrat în compunerea Brigăzii 24 Fluviale nava de comandament, puior de mine și remorcher 276, construită în Șantierul Naval Mangalia.

La 1 octombrie 1982 au intrat în înzestrarea Marinei Militare vedeta torpiloare mare 212, vedeta torpiloare pe aripi portante 72 și cazarma plutitoare „Bega”.

La 15 octombrie 1982 a intrat în compunerea Divizionului 118 Vedete Blindate o vedetă blindată proiect 1140 din generația a 3-a.

La 31 decembrie 1982 s-au încheiat lucrările de recepție a navei cap de serie proiect 1048 - vânătorul de submarine 260, construită în Șantierul Naval Mangalia după un proiect al ICEPRONAV Galați și Direcției Tehnice de Înzestrare a Marinei Militare, care a intrat în componența Diviziei 42 Maritime.

La 29 noiembrie 1982 a fost recepționată vedeta torpiloare pe aripi portante 73, care a intrat în compunerea Divizionului 84 Vedete Torpiloare din Brigada 29 Vedete.

La 31 decembrie 1982, nava cap de serie proiect 1048-vânător de submarine, construită în S.N. Mangalia după un proiect al ICEPRONAV Galați și Direcția Tehnică de Înzestrare a Marinei Militare a intrat în compunerea Diviziei 42 Maritime, cu numărul de bordaj 260. Omologarea a început la 1 februarie 1984.

Începând cu 1 ianuarie 1983, crucișătorul ușor portelicopter s-a constituit ca unitate independentă, subordonată comandamentului Diviziei 42 Maritime.

La 17 noiembrie 1984 a intrat în serviciu cel de-al treilea vânător de submarine proiect 1048.

La 30 iulie 1985 a fost recepționată șalupa fluvială de pază și însoțire cap de serie proiect 383.

La 2 august 1985, a fost inaugurat oficial crucișătorul portelicopter ușor „Muntenia”, actuala fregată „Mărășești”, nava-amiral a Marinei Militare Române, construită în Șantierul Naval Mangalia.

În perioada 29 iulie-7 august 1986 la Odessa a avut loc recepția preliminară a submarinului proiect 877 E, constatându-se că tehnica dispusă pe submarin era nouă și că funcționa normal.

La sfârșitul lunii august 1986 s-a încheiat recepția dragorului maritim 24, construit la S.N. Mangalia, care a intrat în dotarea Diviziei 42 Maritime. De asemenea, la 20 noiembrie 1986 a intrat în serviciu submarinul nr. 8 subordonat C.M.M., dislocat în portul Midia. Începând cu 1 mai 1987, submarinul nr. 8 a intrat în subordinea Centrului de Scafandri.

La 9 octombrie 1987 s-au încheiat lucrările de omologare a vedetei blindate proiect 1140 M.

La 29 mai 1988 a fost recepționată vedeta rapidă de escortă nr. 2, proiect 834 C, iar la 27 decembrie, dragorul maritim 29, proiect 1073, construit la S.N. Mangalia.

La 29 decembrie 1988 a fost recepționată prima vedetă de desant pentru infanteria marină, proiect MM 294, construită în Șantierul Naval Mangalia.

La 28 februarie 1989 a fost recepționată vedeta rapidă de escortă nr. 3, construită la Șantierul Naval Mangalia.

La 30 martie 1989 s-au încheiat probele de omologare a dragorului maritim 25, construit în Șantierul Naval Mangalia după proiectul 1370, elaborat de ICEPRONAV Galați.

La 26 aprilie 1989 a fost recepționată cea de-a patra vedetă rapidă de escortă, construite la Șantierul Naval Mangalia.

La 25 iulie 1989 a fost omologată nava-atelier fluvial nepropulsată, construită în 1988 în același șantier, care a intrat în înzestrarea Brigăzii 27 Fluvial-Maritime.

La 30 iunie 1989 a fost recepționat dragorul maritim 30.

La 27 septembrie 1989 a fost omologată șalupa fluvială pentru infanteria marină nr. 2 (proiect 1 396 M).

În perioada 8 – 10 august 1989 s-a finalizat omologarea vedetei blindate fluviale proiect 1140 M.

La 22 septembrie 1989 a fost omologată vedeta de pază și însoțire proiect 834 G.

La 31 decembrie 1989 a fost recepționat vânătorul de submarine 264, proiect 1048 M, construit conform proiectului ICEPRONAV Galați, o variantă îmbunătățită a seriei anterioare de patru nave (proiect 1048).

Din punct de vedere numeric, la începutul anului 1990 Marina Militară a atins apogeul dotării sale cu nave de luptă și auxiliare. Astfel, la mare, cele 30 vedete torpiloare mici puteau lansa într-o salvă 60 torpile iar 12 vedete torpiloare mari lansau 48 torpile. Cu șase vedete purtătoare de rachete se lansau într-o salvă 24 rachete navă-navă. Acestei forțe navale i se adăugau 32 tunuri calibru 130 mm ale artileriei de coastă și patru mașini de luptă, care lansau rachete litoral-navă.

Comunicațiile maritime proprii din Marea Neagră puteau fi apărute cu 14 nave antisubmarin și 20 nave dragoare.

La fluviu, Marina Militară Română deținea forțe capabile să apere gurile Dunării, comunicațiile fluviale și obiectivele importante de pe Dunăre cu 24 vedete blindate fluviale și 20 vedete dragoare.

La 12 septembrie 1990 a intrat în dotarea Marinei Militare nava purtătoare de rachete „Zborul” proiect 1241 –RE (188), construită în U.R.S.S.

La 12 ianuarie 1990 a fost recepționat remorcherul fluvial de 600 CP nr. 2, proiect 1356.

În perioada 15-30 martie 1990 s-au executat probele de recepție a vedetei blindate 178.

În perioada 20-31 martie 1990 a fost recepționată vedeta rapidă de escortă nr. 5, la care s-au montat aripi și tuburi lanstorpilor, fiind transformată în vedetă torpiloare. La sfârșitul lunii aprilie a fost omologată șalupa fluvială sanitară 383, care a intrat în componența Comandamentului Trupelor de Grăniceri. În luna septembrie, a intrat în serviciu nava purtătoare de rachete proiect 1241-RE, construită în U.R.S.S.

În luna perioada 1-15 decembrie 1990, la Șantierul Naval Mangalia a fost recepționată vedeta blindată fluvială 179, proiect MM 262.

Începând cu 30 iunie 1990, crucișătorul ușor portelicopter „Muntenia” și-a schimbat denumirea în distrugătorul „Timișoara”, iar de la 1 octombrie 1990, distrugătorul „Timișoara” și-a schimbat numele în distrugătorul „Mărășești”, iar submarinul nr. 8 în „Delfinul”.

În luna iulie 1991 a fost recepționat tancul fluvial de combustibil de 1 000 tone, proiect 1 411, construit de Șantierul Naval Giurgiu S.A.

La 29 iunie 1993 a intrat în serviciu remorcherul maritim de salvare „Grozavul 500”, construit la Șantierul Naval Oltenița.

Reînviindu-se tradiția apărării noastre fluviale prin nave de tipul monitoarelor, în compunerea Brigăzii 24 Fluviale au început să intre odată cu anul 1993, monitoarele de tip nou, proiect 1316, construite în Șantierul Naval Drobeta-Turnu Severin („Mihail Kogălniceanu” cu numărul de bordaj 45 (25 noiembrie 1993), „I.C. Brătianu” (28 decembrie 1994) și „Lascăr Catargiu” (23 noiembrie 1996). Sub semnul acelorași tradiții marinărești, navele militare au fost botezate cu numele unor personalități și eroi ai Marinei, care au făcut cinste acestei arme.

La 1 aprilie 2002 s-au desființat Divizioanele 73 și 92 Vedete Dragoare Fluviale și Divizionul 118 Vedete Blindate Fluviale.

În perioada 1 iulie-31 august 2002 s-au înființat Comandamentul Bazei 1 Maritime Constanța și Comandamentul Bazei 2 Fluviale Tulcea.

La 5 mai 2003 au fost scoase din serviciu vedetele dragoare fluviale 141, 142, 143, 144, 145, 146, 152, 153, 155, 156, 160, 164 și 165, șalupele maritime de remorcaj-salvare 572 și 577, cazarma plutitoare „Bega” și cazarma plutitoare „Gilortul”.

În perioada 1 martie-30 iunie 2004 s-a desființat Divizionul 94 Vedete Fluviale Tulcea.

La 30 iunie 2004 au ieșit din structura organizatorică a Forțelor Navale vedetele torpiloare pe aripi portante 320, 53 și 54 din Divizionul 50 Corvete, cazarama plutitoare „Arieșul”, șalupele dragoare teleghidate „Trident” 2911, 2912 și 2913 din Divizionul 146 Nave Minare-Deminare, vedetele purtătoare de rachete 194, 198 și 199 din Divizionul 150 Nave Purtătoare de Rachete, tancul maritim propulsat de 80 tone 131, bacul maritim de 320 tone 125 și cazarma plutitoare „Bega” din cadrul Bazei 1 Maritime, vedetele dragoare 154, 157, 158, 161, 162 și 163 și cazarmele plutitoare „Jiul” și „Bistrița” din cadrul Divizionului 88 Vedete Dragoare Fluviale, bacul fluvial 453, un șlep fluvial nepropulsat, nava fluvială de demagnetizare „Electronica”, cazarma plutitoare nepropulsată „Crișul”, remorcherul fluvial 327 și șalupe rapidă de legătură și cercetare din cadrul Secției 329 Logistică și un șlep fluvial nepropulsat și șalupe rapidă de legătură și cercetare din cadrul Secției 325 Logistică.

La 9 septembrie 2004, în Baza Navală Portsmouth - Marea Britanie a avut loc ceremonialul de înmânare și ridicare în cadru festiv, în premieră, a pavilionului românesc la bordul fregatei „Regele Ferdinand” (F-221), care a marcat intrarea sa în serviciul Forțelor Navale Române. La 10 decembrie 2004, nava a acostat în portul Constanța, după ce a parcurs 3080 Mm între Plymouth-Marea Britanie și Constanța<sup>15</sup>.

În perioada 1-28 februarie 2005 au fost reorganizate Divizioanele 67 Nave Purtătoare de Rachete și 88 Vedete Dragoare.

La 21 aprilie 2005, fregata „Regina Maria” a intrat în serviciul Forțelor Navale ale României, în cadrul unui ceremonial militar și religios desfășurat pe dana „Victory” a Bazei Navale Portsmouth și a primit, în cadru festiv, pavilionul național. Între 14 - 24 iulie, nava a executat marșul de instrucție pe ruta Portsmouth – Constanța, unde a acostat oficial la 25 iulie 2005.

---

<sup>15</sup>Pentru detalii vezi Marian Moșneagu, Andreea Atanasiu-Găvan, Georgeta Borandă, Mariana Cojoc, Andrei Vochițu, *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*, coordonator: căpitan-comandor dr. Marian Moșneagu, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2005.

La 30 aprilie 2005 Divizionul 150 Nave Purtătoare de Rachete s-a reorganizat în Divizionul 150 Rachete Navale.

La 1 iunie 2005 navele Secției a II-a 142, 143, 154, 157, 163 și 165 din compunerea Divizionului 88 Vedete Fluviale au intrat oficial în serviciul Forțelor Navale Române, odată cu primirea pavilionului.

La 30 aprilie 2006 a fost înființată Flotila 56 Fregate Constanța, având în compunere fregatele „Regele Ferdinand”, „Regina Maria”, „Mărășești”, nava-școală și de suport logistic „Constanța” și Grupul de Elicoptere, format din trei echipaje elicoptere și un atelier de reparații. La aceeași dată, Comandamentul Operațional Naval s-a transformat în Comandamentul Flotei, Centrul Operațional de Conducere a Acțiunilor Navale, Comandamentul Flotei 56 Fregate și Grupul de Elicoptere.

La 30 ianuarie 2007, la sediul S.C. IAR Ghimbav Brașov a avut loc prezentarea oficială a primului zbor al elicopterului IAR Puma Naval, cu numărul de fabricație 3140. După parcurgerea testelor de încercare în zbor, acest elicopter a fost livrat Statului Major al Forțelor Navale. Cele două elicoptere livrate în 2007 au fost echipate inițial cu instalațiile necesare executării misiunilor de transport, aprovizionare nave, misiuni de cercetare-supraveghere maritimă, de căutare-salvare și evacuare medicală de la bordul fregatelor ș.a.

La 31 ianuarie 2007, Grupul de Elicoptere al Forțelor Navale a fost redislocat din Constanța la Tuzla. La 10 iulie 2007 a început activitatea de zbor în Forțele Navale, odată cu zborul de recepție a elicopterului IAR 330 Puma Naval nr. 140 la fabrica producătoare.

În concluzie, putem constata că Marina Militară a beneficiat de atenția necesară, impusă și de lecțiile învățate ale celor două conflagrații mondiale, doar în măsura în care decidenții politici și militari au acceptat că o marină puternică înseamnă nu numai garanții sporite de securitate maritimă și fluvială dar și circumstanțe favorabile pentru dezvoltarea economiei naționale și a comerțului exterior, în ansamblu lor. În fapt, conchidea și viceamiralul Ioan Bălănescu, comandant al Marinei Regale între anii 1932-1937, „Șantierele navale sunt un factor de prosperitate economică și de siguranță națională pentru că starea lor înfloritoare are repercusiuni și în alte industrii naționale cum sunt metalurgia, turnătoria etc, iar din punct de vedere al apărării naționale pot fi întrebuințate în caz de nevoie și grație utilajului de care dispun, la fabricarea articolelor necesare armamentului”.