

Arthur Viorel TULUȘ

DUNĂREA MARITIMĂ ÎN ANII CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL (1941-1945)

The Maritime Danube during World War II (1941-1945)

During World War II, the role of the Maritime Danube in the conflict had different levels of intensity, depending on the position and the evolution of the fronts.

1. From June 22nd to July 26th, 1941, the Romanian military forces fought in the first operative line, with the mission to defend the fluvial and maritime littoral. Until July 20th, the Romanians adopted, in the battles with the Soviets, a “defensive-active” attitude, with military actions limited to the Kilia branch of the Danube. Later on, the Romanian forces started an offensive, and until July 26th the entire Bessarabia was liberated.

2. From July 26th to August 18th, 1941, the Romanian authorities reorganized the harbour Masters and Offices from the ports of the Maritime Danube, of the Dniester river, of the Pruth; in the same time, the maritime sector of the river was cleared from wrecks and mines. Sporadically, the region continued to be threatened by Soviet air-strikes.

3. From August 18th, 1941, to February 1943, the Lower Danube was faraway from the main region of hostilities. Thus, the maritime sector of the river Danube acted as an artery for the transport of provisions for the use of the Axis military forces. The period is marked by the demilitarization of the area and a more intense presence of the German fleet in the Black Sea region.

4. From February 1943 to May 1944, the Axis was in defensive, and the repeated defeats brought the front line to be proximity of the Lower Danube region. In April-May 1944, the Romanian fleet had the extremely difficult mission to evacuate the important bridgeheads of Odessa and Sevastopol (army and refugees)

5. From June to august 1944, the harbour Constanța and the interior of the Danube were the last strongholds, on water, in front of the Red Army’s offensive. The naval traffic was, in the biggest part, paralyzed, whereas the ports and the maritime sector of the river were the targets of massive air-strikes.

6. After August 1944, the Danube region entered directly under the custody of the Soviet Union. The Moscow authorities deprived the Romanian state of all sovereignty on the river and, especially, of the instruments for

controlling the region: the mobile fluvial infrastructure (ships) passed under the control of the Allied (Soviet) Commanders.

In what concerns the situation of the European Commission of the Danube, it must be said that it was deprived of all its competences, but continued to activate with minimum responsibilities through the General Secretariat. The Romanian authorities inherited the rigour which characterized the activity of this institution. Germany wanted its complete dissolution, but the authorities from Bucharest considered that the sovereignty of the Romanian state over the Danube mouths is better respected through the involvement of a consortium of states than in the case in which Romania would face alone the hegemonic pressures of a Great Power (i.e. Germany).

La 22 iunie 1941, Germania și aliații ei (printre care și România) au pus în aplicare *Directiva nr. 21 (Planul sau Operațiunea Barbarossa)*, privind atacarea Uniunii Sovietice¹. Din acest moment, statul român a fost direct implicat în conflagrația mondială și, sub aspect cronologic, problematica Dunării maritime urmărită de noi coincide cu perioada în care statul român a participat activ la cea de-a doua conflagrație mondială, atât ca aliat al Germaniei în Campania din Est (22 iunie 1941 -23 august 1944); cât și ulterior, ca adversar al Reichului, în timpul Campaniei din Vest (23 august 1941 – 9 mai 1945).

Din punct de vedere tematic, studiul nostru și-a propus analizarea regiunii maritime a Dunării sub dublu aspect:

1. În primul rând, încă din 1856, de la Congresul de Pace de la Paris, pentru aproximativ un secol², istoria acestei zone s-a împletit strâns cu aceea a Comisiei Europene a Dunării. Este adevărat, că în urma Aranjamentului de la Sinaia, din 18 august 1938, completat ulterior cu Acordul de la București

¹ Andreas Hillgruber, *Hitler, regele Carol și mareșalul Antonescu. Relațiile româno – germane 1938-1944*, București, 1994, p. 165.

² Vezi Ștefan Stanciu, *România și Comisia Europeană a Dunării. Diplomatie. Suveranitate. Cooperare internațională*, Galați, 2002. Comisia Europeană a Dunării a activat oficial între 1856 și 1948. La Conferința Dunăreană de la Belgrad (iunie - august 1948) s-a luat decizia formării unui alt organism al riveranilor pentru administrarea fluviului. În perioada interbelică, Comisia Europeană Dunării a avut drept de jurisdicția asupra întregului sector maritim al fluviului (Brăila-vărsare) iar statele reprezentate în ea au fost: România, Marea Britania, Franța, Italia și Germania (de la 1 martie 1939 – Acordul de la București). Deși, prin Aranjamentul de la Sinaia (18 august 1938) României i-a fost recunoscută suveranitatea deplină asupra zonei maritime a Dunării, totuși, menținerea Comisiei lăsa oricând posibilitatea politică și juridică a oricărui membru de a interveni în luarea anumitor decizii referitoare la sectorul maritim al fluviului.

din 1 martie 1939, statutul acestei Comisii internaționale a fost modificat și i s-a recunoscut României suveranitatea deplină asupra zonei maritime a fluviului. Cu toate acestea, Comisia Europeană a Dunării a subzistat într-o formă sau alta până în 1948. În condițiile desfășurării celui de-al doilea război mondial și, ulterior, al reșezării postbelice a lumii, sectorul maritim al Dunării dobândește o importanță geopolitică și geostrategică evidentă, fapt pentru care Germania, ulterior Uniunea Sovietică, emit pretenții asupra zonei prin intermediul și controlând Comisia Europeană a Dunării. Așadar, un prim aspect al interesului nostru este îndreptat direct asupra statutului juridic al sectorului maritim al fluviului și, indirect, asupra raporturilor existente prin intermediul acestei Comisii Europene între România și Germania; respectiv Uniunea Sovietică după 23 august 1944.

2. În al doilea rând, nu putem să neglijăm realitățile existente la nivelul navigației și porturilor de la Dunărea Maritimă în contextul implicării statului român în această conflagrație mondială. Acestea oferă, de cele mai multe ori, indicii asupra problemelor zonei și a transporturilor dunărene, a raporturilor între autoritățile române și celelalte mari puteri interesate de potențialul geostrategic al gurilor Dunării și, nu în ultimul rând, a gradului de suveranitate a României, într-un moment sau altul, asupra sectorului maritim al fluviului.

Tema cercetată „*Dunărea maritimă în timpul celui de-al doilea război mondial (22 iunie 1941-9 mai 1945)*”, urmărește să aducă în atenția specialiștilor o problemă care nu a fost încă discutată în mod special în literatura istorică, ci mai mult colateral, și conjunctural. Interesul general al istoricilor români, după 1989, a fost atras inevitabil către multiplele aspecte ale desfășurării și participării României pe Frontul din Est în condițiile în care, în timpul regimului comunist, Campania din Est a devenit practic un subiect tabu în dorința menajării susceptibilităților *Marelui Nostru Aliat* (subl. n). Din acest punct de vedere problematica studiului nostru a fost atinsă mai mult colateral și se observă, în prezent, o mai largă deschidere acestui subiect datorită unei conjuncturi geopolitice complexe în regiunea gurilor Dunării și a Mării Negre (vezi, *raporturile actuale româno-ucrainene în problema Insulei Șerpilor și al delimitării platoului continental, subl. n.*)³. Dimpotrivă, atunci când aducem în discuție lucrările istorice referitoare la Dunăre sau la Comisia Europeană a Dunării⁴ observăm inexistența sau tratarea superficială a perioadei 1939 – 1948, adică a timpului scurs între

³ Astfel de preocupări au avut în prim plan Muzeul Marinei Române din Constanța, care a organizat Congrese internaționale cu tema “Dunărea în istoria Europei” (Constanța – 2004; Brăila – 2005).

⁴ Ștefan Stanciu, *op. cit.*; Paul Gogeanu, *Dunărea în relațiile internaționale*, București, 1970; Iulian Cârțână, Ilie Seftiuc, *Dunărea în istoria poporului român*, București, 1972; etc.

Acordul de la București (1 martie 1939) și Acordul de la Belgrad (august 1948).

De aceea, materialul nostru se bazează în special pe informații de arhivă (documente inedite) ale unor importante fonduri aflate în custodia Direcției Județene a Arhivelor Naționale Galați, precum: Comisia Europeană a Dunării și Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi Galați.

În momentul declanșării celui de-al doilea război mondial (1 septembrie 1939) statutul juridic al Dunării maritime a fost cel prevăzut prin Aranjamentul de la Sinaia (18 august 1938)⁵, semnat de către România, Marea Britanie și Franța, la care au aderat, un an mai târziu, și celelalte două state componente ale Comisiei: Italia și Germania (Acordul de la București din 1 martie 1939)⁶. Conform acestor convenții, competențele Comisiei Europene au fost reduse până la limita minimă, menținându-se regimul internațional al gurilor Dunării pentru a se păstra un echilibru al intereselor Marilor Puteri în zonă, împotriva expansiunii Reichului sau a Uniunii Sovietice⁷. În linii mari, Comisia Europeană a mai deținut atribuții în privința avizării și controlului lucrărilor de întreținere a șenalului navigabil, a dreptului de a aproba regulamente și, mai ales, personalul ei beneficia de o serie de imunități.

Inițial, autoritățile române au încercat să promoveze o stare de neutralitate pe fluviu⁸, însă era foarte greu, după cum a observat și delegatul

⁵ Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Galați (în continuare se va cita DJANG), fond Comisia Europeană a Dunării. Protocoale, vol 110/1938.

⁶ Vezi *Protocoles de la Conférence tenue à Sinaia du 8 au 18 aout 1938 pour la modification du régime du Danube. Arrangement de Sinaia du 18 aout 1938 relatif à l'exercice des pouvoirs de la Commission Européenne du Danube. Accord de Bucarest du 1-er mars 1939*, Institutul de arte grafice "Moldova" SAR, Galatz, 1939. Protocoalele ședințelor, textul Aranjamentului și Protocolul final de la Sinaia; respectiv, Acordul de la București au fost tipărite de Comisia Europeană a Dunării, în vederea informării celor interesați. Cu ocazia Acordului de la București, Germania a devenit membru cu drepturi depline în Comisia Europeană.

⁷ Vezi Arthur Tuluș, *Interese economice și politice la gurile Dunării între 1936 și 1940*, în „Analele Universității Dunărea de Jos”, fascicula Istorie, seria 19, tom IV, Galați, 2005, p. 229-255.

⁸ Ștefan Stanciu, *op. cit.*, p. 315. România a propus în Comisia Internațională a Dunării să se încheie un acord al riveranilor -Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria și România- care, în viitor, să interzică transportul armelor, munițiilor și materialelor explosive pe fluviu. Hotărârea de la Belgrad a fost aprobată la 17 aprilie 1940 și a fost semnată în afara riveranilor de Anglia, Franța și Italia. George Sofronie, *Lupta diplomatică a României pentru suveranitate la Dunăre*, în „Economie teoretică, organizare politică și socială”. Comunicări, vol I (Sesiunea 1943/1944), Brașov, 1944, p. 31. La 22 mai 1940, în ședința de primăvară a Comisiei

României în Comisie, V. V. Pella, în timpul negocierilor de la Galați (octombrie 1939), deoarece francezii și englezii „se mențineau la o atitudine pasivă”, pe când G. Martius (delegatul german) lucra „după un plan metodic, preparând deseori, prin propuneri care la prima vedere păreau inofensive, terenul pentru consolidarea viitoare a unor pozițiuni, pe care Germania înțelege să le câștige încă de pe acum în sânul Comisiunii”⁹. Această nouă direcție a fost grăbită de două evenimente importante, nu fără legătură între ele: cursul războiului marcat de capitularea Franței (22 iunie 1940) și anexarea Basarabiei, a nordului Bucovinei și a ținutului Herța, urmarea acceptării ultimatumului sovietic din 28 iunie 1940. Prin raptul estic, Uniunea Sovietică a devenit riveran la Dunăre și pe brațul Chilia, ceea ce a determinat autoritățile române prin intermediul Direcției Dunării Maritime să-și ia măsuri de siguranță. Astfel, tot materialul flotant a fost retras la Galați iar circulația vaselor între mila 80 și guri a fost oprită temporar¹⁰. Noile evenimente au impus o serie de schimbări politice în România la începutul lunii septembrie 1940, respectiv venirea la putere a generalului Antonescu¹¹. Din acest moment, s-a oficializat starea de lucruri existentă din iulie 1940, în care navigația a fost subordonată intereselor Germaniei¹².

Hegemonia Reichului pe fluviu a determinat încheierea la Viena, la 12 septembrie 1940, a unui „Aranjament provizoriu” între reprezentanții Germaniei, Italiei, României, Bulgariei, Iugoslaviei și Slovaciei. Potrivit acestuia, Comisia Internațională a Dunării a fost înlocuită cu un nou organism, numit Consiliul Dunării Fluviale, a căror competențe în amonte se opreau la Brăila¹³.

Surprinzător, între Aranjamentul de la Viena (12 septembrie 1940) și declanșarea operațiunii Barabarroasa (22 iunie 1941), în problema gurilor Dunării diplomația română a trebuit să contracareze pretențiile și presiunile Moscovei. Nemulțumită că nu fusese inclusă în Consiliul Dunării Fluviale, și nici măcar nu fusese invitată în septembrie la Viena, Rusia sovietică a cerut Berlinului, la 14 septembrie 1940, dizolvarea Comisiei Europene și

Europene, Rezoluția de la Belgrad a fost extinsă și pe sectorul maritim al fluviului, ea fiind aprobată în unanimitate de către toate statele componente ale Comisiei.

⁹ DJANG, fond Comisia Europeană a Dunării. Activitatea delegatului României, dosar 273/1939, f. 23.

¹⁰ *Ibidem*, dosar 285/1940, f. 48.

¹¹ *Istoria Românilor*, vol. VIII, București, p. 2003, p. 595-598. Regele Carol al II-lea, considerat principalul responsabil al pierderilor teritoriale suferite de România în 1940, a abdicat, după ce l-a investit cu puteri depline pentru conducerea statului roman pe generalul Ion Antonescu, la 5 septembrie 1940. La 23 noiembrie 1940, România a aderat oficial la Pactul Tripartit.

¹² Arthur Tuluș, *op. cit.*, p. 249.

¹³ Ștefan Stanciu, *op. cit.*, p. 318.

înființarea unei singure Comisii a Riveranilor, a căror competențe urmau să se întindă de la Bratislava până la vărsare, fără includerea Italiei¹⁴. De fapt, negocierile și discuțiile ulterioare¹⁵ au arătat clar ce urmărea Moscova: constituirea unei comisii mixte româno-sovietice asupra gurilor fluviului, care, pe de o parte, ar fi eliminat concurenții din zonă (Italia și Germania), iar, pe de altă parte, ar fi pus sub semnul întrebării suveranitatea României din moment ce navele de război sovietice puteau urca nestingherite până la Brăila¹⁶. România a încercat pe diverse canale să salveze măcar aparențele unei Comisii europene, propunând ca variantă de compromis constituirea unui nou organism internațional format din România, Italia, Germania și Uniunea Sovietică. Concluzia delegatului V. V. Pella, în momentul eșuării negocierilor exprimă foarte clar punctul de vedere românesc: „România a fost constrânsă să meargă legată la ochi la arbitrajul de la Viena (Dictatul de la Viena din 30 august 1940, subl. n) și ea a pierdut o parte a parte a Ardealului. România vrea să știe unde ajunge dacă urmează calea negocierilor bilaterale cu Sovietele. România nu vrea –direct sau indirect - să piardă și gurile Dunării”¹⁷.

În același timp, Marea Britanie a atras atenția Moscovei că „desființarea Comisiei Europene a Dunării” constituie o încălcare a neutralității și că nu va recunoaște acordurile nou încheiate în timpul războiului¹⁸. În cele din urmă, considerându-se exclusă, la 10 februarie 1941, Marea Britanie a rupt relațiile diplomatice cu România iar personalul Legației de la București împreună cu diplomații acreditați la Galați pe lângă Comisia Europeană a Dunării au părăsit România¹⁹.

În momentul declanșării Campaniei din Est autoritățile române căutau să mențină formal Comisia Europeană a Dunării, de data aceasta, pentru a împiedica mult dorita extindere a hegemoniei sovietice asupra gurilor Dunării. Pericolul reprezentat de Moscova era acum mult mai mare decât cel pe care diplomația de la București îl estimase, anterior pierderii de către statul

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*, p. 321-322. Reprezentanții României (Vespasian V. Pella), Germaniei (Georg Martius), Italiei (Renato Silenzi) și Uniunii Sovietice (Arkadi Sobolev) au discutat problema viitorului sector al Dunării în cadrul Conferinței de la București, negocierile desfășurându-se între 28 octombrie – 16 noiembrie și, după o întrerupere, între 5- 20 decembrie același an. Amânările ulterioare cerute de partea română și declanșarea Campaniei din Est au determinat eșuarea tratativilor.

¹⁶ *Ibidem*, p. 320-323.

¹⁷ Arhiva Ministerului Afacerilor Externe (în continuare se va cita AMAE), fond Comisia Europeană a Dunării, 1938, volumul 31, f. 156. Nota negociatorului roman V.V. Pella cu privire la stadiul negocierilor de la Conferința Dunării din 20 noiembrie 1940.

¹⁸ *Ibidem*, f. 211.

¹⁹ Ștefan Stanciu, *op. cit.*, p. 327.

român a Basarabiei, în al Treilea Reich. Problema adoptării unui nou statut al acestui sector al fluviului a rămas suspendată în vederea găsirii unui moment mai favorabil, atât Germania cât și statul român fiind mai interesați de evoluția operațiunilor militare.

Operațiunea Barbarossa a fost în prealabil aprobată de către Hitler la 18 decembrie 1940 și prevedea participarea activă a statului român la războiul contra Rusiei Sovietice. Susținerea Războiului din Est de către generalul Antonescu, avansat imediat după aceasta mareșal²⁰, era legitimă și urmărea recuperarea Basarabiei, nordului Bucovinei și a ținutului Herța, teritorii pierdute de statul român ca urmare a acceptării ultimatumului sovietic de la sfârșitul lunii iunie 1940. Prin urmare, entuziasmul poporului nu a fost cu nimic mai prejos decât cel manifestat în mai 1877 la proclamarea independenței naționale ori în august 1916 în momentul eliberării Transilvaniei. Nu a fost, deci, straniu că n-au întârziat în iunie 1941 raportări la respectivele fapte memorabile, în comparație cu care războiul lui Antonescu – proclamat în mod oficial “sfânt”²¹ – s-a impus decisiv prin anvergura operațiilor și justetea țelurilor propuse: “Azi noapte la Prut, războiul a-nceput/, Românii trec dincolo iară/ Să ia înapoi prin arme și scut/ Moșia pierdută astă-vară”. “Marșul Basarabiei” evocând astfel neuitatele clipe ale nopții de 21-22 iunie 1941²².

Conform planului de operațiuni, forțele românești erau subordonate *Grupului de Armate Sud* al mareșalului Gerd von Rundstedt, corp de armată ce era împărțit în două de către Mlaștinile Pripiat. Principalul său efort la declanșarea Operațiunii Barbarossa urma să aibă loc la nord, în timp ce forțele aflate în România trebuiau să aștepte ca ofensiva astfel declanșată să progreseze mai mult în Ucraina până să înceapă și ele atacul. Aceasta decizie a fost luată de OKH în primăvara anului 1941, deoarece generalul col. Franz Halder considera Prutul ca fiind o barieră prea grea de trecut pentru o ofensivă motorizată și pentru că potențialul ofensiv al trupelor române nu era

²⁰ În august 1941 generalul Antonescu este numit mareșal, urmarea succeselor militare de pe front soldate cu eliberarea Basarabiei, nordului Bucovinei și a ținutului Herța.

²¹ Gheorghe Buzatu, *Mareșalul Antonescu în fața istoriei*, vol. I, Iași, 1990, p. 272. Ion Antonescu a fixat două scopuri pentru care armata română a intrat în război. Primul, și cel mai important a fost eliberarea teritoriilor românești acaparate de Uniunea Sovietică în 1940. Cel de-al doilea scop, prin care și-a legitimat decizia de a trece dincolo de Nistru a fost: „vă confirm și acum că voi merge până la capăt în acțiunea ce am pornit împotriva marelui dușman al civilizației, al Europei și al țării mele: bolșevismul rus. De aceea nu pun nici un fel de condiții și nu discut cu nimic această cooperare militară pe un nou teritoriu”.

²² Ioan Scurtu, Gheorghe Buzatu, *Istoria românilor în secolul XX (1918-1948)*, București, 1999, p. 406.

prea ridicat în ochii comandanților germani²³. De aceea, vasta majoritate a forțelor mecanizate germane a Grupului de Armate Sud a fost concentrată în Polonia, pe frontul românesc aflându-se în principal doar unitățile motorizate românești.

Antonescu și armata română aveau misiunea de a acoperi atacul flancului sudic al *Grupului de Armate Sud*. În urma întâlnirii la München și Berchtesgarden, între Generalul român și Führer, în zilele de 11-12 iunie 1941, s-a încheiat Acordul româno-german prin care România se obliga a pune la dispoziția forțelor Axei 20 de divizii, 3 brigăzi de vânători de munte, 4 brigăzi de cavalerie, 2 brigăzi de fortificații, 550 de avioane de luptă, 22 de nave de război din flota Mării Negre și 17 din cea a Dunării, având un total de 473.103 oameni, dintre care 18.361 ofițeri²⁴. Înțelegerea acordată generalului Antonescu comanda tuturor forțelor germano-române de pe frontul din Moldova. Unitățile ce urmau să ia parte la operațiunile din Basarabia și Bucovina de Nord erau împărțite astfel: în nord, Armata 3 română (Corpul de Munte și Corpul de Cavalerie), comandată de generalul de corp de armată Petre Dumitrescu; în centru, Armata 11 germană (Corpurile 11, 30 și 54 germane) a generalului col. Eugen von Schöbert, căruia i se subordona și Armata 3 română; în sud, Armata 4 română (Corpurile 5, 3 și 11) a generalului de corp de armată Nicolae Ciupercă. În Delta Dunării a fost detașat Corpul 2 Armată, comandat de generalul de divizie Nicolae Macici. Toate aceste mari unități formau Grupul de Armate *Antonescu*²⁵.

De partea cealaltă a frontului, în Bucovina de Nord se afla Armata 12 sovietică, comandată de generalul lt. P. G. Ponedelin, iar în Basarabia staționa Armata 9 sovietică a generalului col. T. Cerevicenko, care a fost întărită apoi cu Armata 18 a generalului lt. A. K. Smirnov, venită din Districtul Militar Moscova. Elementele mobile erau concentrate în principal în Corpurile 2 (Diviziile 11 și 16 Tancuri, Divizia 15 Motorizată, Regimentul 6 Motocicliști) și 18 Mecanizate (Diviziile 44 și 47 Tancuri, Divizia 218 Motorizată, Regimentul 26 Motocicliști). Pe 25 iunie, Armatele 9 și 18 au format Frontul de Sud, sub comanda generalului col. I. V. Tiulenev. Aveau în total 364.700 de soldați. Flota sovietică a Mării Negre a fost mult mai numeroasă decât cea a Axei, iar aviația sovietică avea 1.750 de avioane în zonă²⁶.

²³ Cornel I. Scafes, Horia Vl. Serbanescu H., Ioan I. Scafes, Cornel Andonie, Ioan Danila, Romeo Avram, *Armata romana 1941-1945*, București, 1996, p. 154.

²⁴ Jean Nouzille, *Moldova. Istoria tragică a unei regiuni europene*, Chișinău, 2005, p. 172.

²⁵ Nicolae Koslinski, Raymond Stănescu, *Marina Română în al Doilea Război Mondial*, vol. I, București, 1997, p. 227.

²⁶ Nicolae Dăscălescu, *Nicolae Dăscălescu- generalul soldat*, București, 1995, p. 154.

Dunărea și litoralul Mării Negre erau apărate de două mari unități tactice: Divizia de Dunăre și Divizia de Mare a Marinei Regale Române. Mai existau, de asemenea, două unități mai mici: Detașamentul Naval “Sulina” și Sectorul Dunării Superioare²⁷.

Divizia de Mare avea misiunea de a apăra linia coastei de atacul oricărui inamic. Divizia a avut în subordine Forța Navală Maritimă, Comandamentul regiunii portului “Constanța”, Grupul de artilerie de coastă “Constanța” (6 baterii), Flotila de portavioane (3 escadroane cu un total de 20 de avioane), Antrepozitele de echipament și materiale navale, Grupul de servicii și partea fixă a Regimentului artileriei de coastă.

Divizia de Dunăre a primit rolul de a proteja sectorul românesc al fluviului și a fost formată din: Forța Navală Fluvială (Escadra de monitoare – 3 vase; Sectorul de vase torpiloare – 2 vase; Compania de debarcare, Grupul de apărare submarină și Grupul de servicii) și din Grupul Tactic Tulcea (Grupul fluvial – 2 monitoare și 4 vase torpiloare; Sectorul de apărare submarină și Convoiul de aprovizionare).

Detașamentul Naval “Sulina” asigura apărarea Deltei Dunării. El era împărțit în trei detașamente mai mici (“Sulina”, “Periprava” și “Chilia Veche”), la care se adăuga Sectorul navelor de patrulare.

Sectorul Dunării Superioare avea misiunea de a apăra linia fluviului de la Cazane la Porțile de Fier. Gruparea era alcătuită din 2 Baterii de artilerie, un Sector de reflectoare, un Sector de nave fluviale (2 vase), partea fixă a Regimentului de Infanterie marină și a Regimentului de Ingineri de Marină²⁸.

Mai târziu, în cadrul Diviziei de Dunăre a fost creată Flotila de Dragare Fluvială. Monitoarele au fost reunite în Flotila de Monitoare, iar pentru a apăra Dunărea în aval de Calafat a fost creat Sectorul Dunării Mijlocii²⁹.

La 22 iunie 1941, Marina română avea la dispoziție 40 de nave militare principale: 23 pe Marea Neagră și 17 pe Dunăre. Cele 4 distrugătoare (NMS *Regele Ferdinand*, NMS *Regina Maria*, NMS *Mărășești* și NMS *Mărăști*) erau cele mai importante vase militare românești, însă doar primele două erau mai noi (1928-1929). Submarinul NMS *Delfinul* a fost lansat la apă în 1936. Cele 3 corvete (NMS *Năluca*, NMS *Smeul* și NMS *Sborul*) și cele 3 canoniere (NMS *Ghiculescu*, NMS *Stihia* și NMS *Dumitrescu*) erau construite înainte de Primul Război Mondial. Cele 3 nave torpiloare (NMS

²⁷ Cornel I. Scafes, Horia Vl. Serbanescu H., Ioan I. Scafes, Cornel Andonie, Ioan Danila, Romeo Avram, *op. cit.*, p. 156-161.

²⁸ *Ibidem*, p. 161-164.

²⁹ *Ibidem*, p. 182.

Viforul, NMS *Vijelia* și NMS *Viscolul*) și nava puitoare de mine NMS *Amiral Murgescu* erau cele mai moderne vase (din 1939)³⁰.

Pe Dunăre, principalele nave militare erau cele 7 monitoare (NMS *Kogălniceanu*, NMS *Brătianu*, NMS *Lahovari*, NMS *Catargiu*, NMS *Basarabia*, NMS *Bucovina*, NMS *Ardeal*). Primele patru erau construite în 1907, iar celelalte trei cu puțin înainte de Primul Război Mondial. Mai existau și 4 vase torpiloare construite în 1907, două vase blindate de patrulare și 5 vase fluviale importate din Cehoslovacia în 1940 - 1941³¹.

Marina de Război a rechiziționat multe nave (cargoboturi, remorchere, petroliere etc.) de la Serviciul Maritim Român (S.M.R), de la Compania "Steaua Română", Compania Navigația Fluvială Română (N.F.R.) și de la alții³².

Flota sovietică din Marea Neagră era mult mai puternică decât Forța Navală Maritimă Română. Din acest motiv, Marina de Război a României a desfășurat numai misiuni de escortare, de plasare de mine și de apărare a coastei³³.

Duminică, la 22 iunie 1941, ora 3,00 primele avioane românești și germane de recunoaștere trecut Prutul, iar la 3¹⁵ au decolat primele bombardiere de pe aerodromurile din zona Moldovei având ca obiectiv bombardarea bazelor aeriene sovietice din Basarabia.

În zona Dunării, forțele terestre și navale sovietice erau net superioare celor românești. Datorită inferiorității flotilei militare fluviale românești, oficialitățile de la București, în scopul de a evita pierderile inutile, au retras în zona orașului Hârșova, din sectorul maritim al fluviului, o mare parte a vaselor comerciale neangrenate în operațiunile militare. La 14 iulie 1941, se aflau pe Dunăre în jurul acestei localități peste 70 de bastimente de diverse tipuri (șleपुरi, remorchere, drage, ceamuri, barcazuri, pletine, vase de pasageri, yachturi, tancuri) dispersate în următoarele puncte: pe brațul

³⁰ Andrei Vochițu, *Submarinele de fabricație românească și activitatea lor în perioada aprilie-iulie 1944*, în "Anuarul Muzeului Marinei Române", tom VIII, 2005, Constanța, p. 79-89. Până în august 1944, Flota a sporit numărul de nave și de trupe deținute. Divizia de Mare a primit 6 noi vase torpiloare construite la Galați sub licență olandeză (clasa Power), 2 submarine (NMS *Rechinul* și NMS *Marsuinul*) construite de asemenea la Galați cu licență olandeză/germană (IA U-boot), 5 mici submarine italiene CB, 3 căutătoare de submarine germane KFK, 3 pontoane motorizate de transport, 8 remorchere. Divizia de Dunăre a primit un vas blindat de patrulare (o canonieră capturată de la sovietici), 5 remorchere cu mine antimagnetice, 7 vase de patrulare și 6 remorchere.

³¹ Cornel I. Scafes, Horia Vl. Serbanescu H., Ioan I. Scafes, Cornel Andonie, Ioan Danila, Romeo Avram, *op. cit.*, p. 170-173.

³² Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *Flota Maritimă Comercială Română. Un secol de istorie modernă (1895-1995)*, Constanța, 1995, p. 160-163.

³³ *Ibidem*, p. 160-161.

Alionte și la Topalu (km. 270-273); la Celea Mare și Mică (km 253-255); în port (km. 252-253); în ostrovul și canalul Gâsca (km. 245-248); pe canalele Vâlciul și Borcea³⁴. De fapt, însuși Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi, cu sediul la Galați, care avea în subordine toate Căpităniile portare de la Dunărea maritimă, era evacuat temporar la Hârșova. Într-o adresă din 26 iunie 1941, șeful acestei instituții a comunicat Direcției Marinei Comerciale că era pe deplin instalat în noua locație și că vasele simbol ale sectorului maritim al Dunării, fostele vase de inspecții ale Comisiei Europene a Dunării: *Carolus Primus (Carol I)* și *Prince Ferdinand de Roumanie (Regele Ferdinand)*, se aflau camuflate în ostrovul Gâsca, respectiv în portul Hârșova³⁵. La 14 iulie, ele se găseau în aceeași poziție ceea ce indică faptul că autoritățile române nu erau dispuse a risca pierderea lor în operațiunile militare.

Superioritatea pe fluviu a armatei roșii a permis artileriei terestre și navale să bombardeze intens malul românesc³⁶. Forțele navale sovietice au folosit ca baze de operațiuni în special lacurile de la nord de Dunăre și de la est de brațul Chilia. Datorită dealului Isaccea, controlat de armata română, flota de Dunăre sovietică a fost împărțită în două:

1. Prima formațiune a acționat pe sectorul Reni-Isaccea și o perioadă a activat în zona portului Reni, adăpostindu-se de aviație sub sălciile de pe malul românesc. Ulterior, s-a retras pe lacul Cahul, de unde pătrundea în Dunăre prin gârla Vechita.

2. A doua formațiune a acționat pe sectorul Ceatal Ismail-Ismail. Legătura dintre cele două grupuri s-a realizat folosindu-se traseul gârlei Repida - lacul Covurlui - gârla Secunda – Dunăre (în dreptul portului Reni)³⁷.

Pe fluviu, la 23 iunie, un monitor și o vedetă rapidă sovietică au încercat să atace portul și orașul Tulcea, dar au fost respinse de monitoarele NMS *Basarabia* și NMS *Mihail Kogălniceanu*, care au incendiat vedeta. În aceeași zi, s-a înregistrat o nouă ciocnire navală între forțele Grupării Tactice Tulcea (monitoarele NMS *Basarabia* și NMS *Mihail Kogălniceanu*, ajutate de 4 vedete de siguranță) și flota sovietică. În același timp, în aval de Reni, monitoarele românești au bombardat poziții de artilerie sovietice, au avariat

³⁴ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 93/1941, f. 8-9.

³⁵ *Ibidem*, f. 11.

³⁶ *Ibidem*, dosar 99/1941-1942, f. 236-237. Un asemenea caz a fost cel al portului românesc Isaccea, care a fost supus unui tir intens de obuze în intervalul 22 iunie-7 iulie 1941. "În urma bombardamentului artileriei terestre, al flotilei de monitoare de pe Dunăre și a aviației inamice (...) a fost distrus și înecat pontonul de acostare din portul nostru".

³⁷ Nicolae Petrescu, *Lupta de la Chilia Veche – 26 iunie 1941. Învățămintele privind operațiunile militare pe Dunăre în primele două luni de război*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VIII, 2005, p. 308.

un monitor și au distrus o vedetă blindată și un șlep. Însă, în prima parte a desfășurării războiului, pe Dunărea maritimă cele mai sângeroase și mai intense confruntări militare s-au desfășurat în dreptul localităților Chilia Veche (pe malul românesc); respectiv Chilia Nouă (pe malul sovietic). În această zonă, staționa subdetașamentul Chilia Veche, subordonat Batalionului 15 Infanterie Marină. Poziția ocupată de această unitate a fost deosebit de importantă deoarece preluarea controlului grindului Chilia ar fi permis armatei roșii să își asigure circulația navelor pe Dunăre prin brațul Chilia, precum și transporturile de trupe și muniții între Vâlcov și Ismail³⁸. Din punct de vedere al configurației terenului, al înzestrării militare dar și al efectivelor umane sovieticii erau superiori forțelor românești. În această zonă, ostilitățile au fost deschise de români, care la 22 iunie 1941, ora 4.¹⁶, au deschis focul asupra unităților adverse. În primele zile ale războiului (22 -26 iunie) batalionul 15 Infanterie a rezistat curajos bombardamentelor masive de artilerie și a celor de pe monitorul sovietic *Urdarik*. Totuși, în noaptea de 26 iunie sovieticii au declanșat o puternică ofensivă asupra pozițiilor românești, începută printr-un bombardament intens (24-26 guri de foc) și folosindu-se de 8 vedete blindate. Cu ajutorul acestora, forțele sovietice au reușit să debarce trupe la marginea de nord a localității Chilia Veche. După o confruntare inegală unitățile românești au fost nevoite să cedeze această localitate cât și Pardina, repliindu-se la mila 23, având pierderi imense (în total 359 de militari reprezentând 65% din efectivele unității)³⁹.

Înfrângerea Batalionului 15 Infanterie Marină la Chilia Veche nu s-a transformat într-un dezastru militar deoarece forțele românești au rezistat la grindul Știpoc și la sud de Cășla, reușind, astfel, să stopeze atingerea canalului Sulina de către sovietici⁴⁰. La acest efort militar a contribuit trimiterea unei companii de infanterie întărită cu artilerie antitanc în regiunea Carmen Sylva, aparținând Diviziei a X-a Infanterie, la ordinul generalului Antonescu, aflat în acele momente grele în portul Tulcea⁴¹.

Luptele din dreptul localității Chilia Veche au oferit și unele învățăminte:

1. recrutarea oamenilor din unitățile de infanterie marină trebuia să se facă din localitățile situate în Delta, pe malul Dunării, al unor râuri, etc, oameni care știau să înoate, să conducă o barcă, să se orienteze pe apă.

2. unitățile de infanterie marină nu trebuiau să fie trecute sub comanda unor forțe militare terestre, ai căror strategii nu erau familiarizați cu specificul

³⁸ *Ibidem*, p. 303.

³⁹ Arhivele Militare Române (în continuare se va cita AMR), fond Divizia de Dunăre, dosar 1015, f. 131.

⁴⁰ Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 305.

⁴¹ AMR, fond Divizia de Dunăre, dosar 1015, f. 3.

metodelor de luptă pe apă. De exemplu, un asemenea episod s-a petrecut la intrarea în limanul Nistrului, în momentul când Batalionul 17 Infanterie Marină a primit de la Comanda Diviziei a XXI-a Infanterie ordinul de a ataca și a debarca cu ajutorul bărcilor pe insula Carolina, ceea ce constituia o imposibilitate datorită faptului că bărcile ar fi fost scoase în Mare de curentul puternic⁴².

Tot pe 26 iunie s-a înregistrat cea mai importantă confruntare navală din Marea Neagră din cursul anului 1941. O grupare de luptă sovietică, compusă din 5 nave, a inițiat o acțiune de suprafață asupra portului Constanța, la care au participat propriu-zis doar distrugătoarele *Moskova* și *Harkov*. Acestea s-au apropiat la circa 20 de km de port și au tras asupra orașului aproximativ 350 de proiectile, în timp ce aviația sovietică a bombardat Constanța⁴³. Raiduri aeriene inamice mai avuseseră loc și în zilele anterioare asupra unor orașe de la Dunărea maritimă (Sulina, în special), precum și asupra portului Constanța⁴⁴.

În linii mari, pe sectorul dunărean al *Grupului de Armate Antonescu*, astfel de ciocniri locale navale, secondate de dueluri de artilerie și bombardamente aeriene au caracterizat perioada 22 iunie – 20 iulie 1941.

Situația liniei frontului în zonă a rămas neschimbată până la 20 iulie 1941, când trupele sovietice încep retragerea din zona Dunării pentru a nu fi încercuite. Anterior, la 2 iulie 1941 Armata 11 Germană sub comanda colonelului Ritter von Schöbert și Armata 3 Română, subordonată tactic generalului german, au declanșat ofensiva în direcția nord-est, eliberând orașul Cernăuți (4 iulie) și determinând retragerea unităților sovietice din sudul Basarabiei, cu începere din 14 iulie⁴⁵. Așadar, profitând de cursul războiului, Divizia de Dunăre a început la 20 iulie operațiunea de stăpânire a malului stâng al fluviului și al brațului Chilia. Cu ajutorul unor ambarcațiuni ușoare, infanteria marină eliberează prin luptă porturile Reni, Ismail, Chilia Nouă și Vâlcov.

Episodul eliberării localității Reni a provocat și un scandal legat de furtul unor materiale sau obiecte din magazinele rămase fără pază din această localitate, în care au fost implicați indirect prefectul județului Covurlui (colonelul Gotescu), consulul Germaniei (dr. Lerner), consulul Italiei (Odenigo), reprezentanți ai Misiunii Militare Germane din România (Henkel și Huber). Aceștia au vizitat câmpul de luptă de la Reni, imediat după intrarea armatei române, fiind transportați de șalupa I. G. N. P. nr. 10, de unde au

⁴² Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 306.

⁴³ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 162.

⁴⁴ *Ibidem*.

⁴⁵ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 172.

strâns trofee ca „măști, căști, arme, instrumente muzicale, tablouri, cărți etc”. La întoarcere, căpitanul portului Galați, Bibicescu, a acuzat doi membri ai echipajului șalupei „ca fiind complici la furturile și spargerile domnilor consuli”⁴⁶. În cele din urmă, episodul a fost mușamalizat, iar în ancheta realizată de Căpitania portului Reni s-a considerat că cei învinși nu erau vinovați, depozitele fiind sparte și jefuite în noaptea de 20/21 iulie 1941 după întoarcerea oficialităților respective de la Reni la Galați⁴⁷.

Batalionul 17 de Infanterie marină a fost prima unitate intrată în localitatea Tatar-Bunar în noaptea de 22/23 iulie 1941, tăind retragerea unităților armatei roșii către Cetatea Albă⁴⁸. În decurs de numai două zile, întregul litoral basarabean a fost ocupat de unitățile militare românești, respectiv batalioanele 15 și 17 Infanterie Marină, iar la 26 iulie a fost rândul Cetății Albe, ultimul bastion sovietic din această provincie românească⁴⁹.

Curățarea Dunării de mine a început chiar a doua zi după începutul retragerii sovietice din zonă, la 21 iunie. Cu ajutorul a 12 vedete-dragoare germane s-a realizat pe fluviu o misiune de dragaj care a decurs în condiții foarte bune. Vasele germane au parcurs 180 de km și au forțat trei baraje de mine la Reni, la km 102 și la Ceatal Ismail, asigurând astfel trecerea fără probleme a transporturilor operative de la Galați spre Vâlcov. La această operațiune a contribuit și aviația-dragoare germană, care numai în zona Ismail a detonat 70 de mine⁵⁰.

Autoritățile române au dat o mare importanță porturilor românești din sudul Basarabiei chiar anterior eliberării lor. Prin ordinul 504, din 3 iulie 1941, căpitanul comandor Borș Dumitru, directorul Direcției Marinei Comerciale, a transmis instrucțiuni Inspectoratului 3 General de Navigație și Porturi, în care a indicat personalul ce urma a se reinstala în Căpitaniiile acelor porturi: Reni (căpitan de port principal Eustațiu Sebastian); Ismail (căpitan port clasa 2 Mihăilescu Ion); Chilia Nouă (căpitan port clasa 3 Dobre Ilie); Vâlcov (ofițer port clasa 3 Șerbănescu Ion); Cetatea Albă (căpitan port clasa 3 Teodoru Spiru⁵¹). Cei indicați, împreună cu personalul ajutător, urmau a pleca în locațiile indicate (ziua urmând a se comunica ulterior prin serviciul telegrafic sau telefonic) din portul Brăila, deoarece, de aici, aceștia urmau a ridica arhiva, rechizitele de cancelarie, portretele M.S. *Regelui*, M.S. *Reginei*

⁴⁶ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 102/1941, f. 75, 87.

⁴⁷ *Ibidem*, dosar 102/1941, f. 87.

⁴⁸ Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 307.

⁴⁹ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 172. Excepție a făcut insula Carolina, situată în limanul Nistrului.

⁵⁰ Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 307.

⁵¹ În cele din urmă, Șerbănescu Ion a fost numit căpitanul portului Cetatea Albă-Bugaz iar la Vâlcov a fost trimis Georgescu Gheorghe.

Mamă și al Conducătorului (Ion Antonescu) , pavilioanele naționale, precum și anumite sume de bani necesare personalului sau pentru înzestrarea cu mobilier, acolo unde va fi cazul⁵².

Răspunsul Inspectorului general al Inspectoratului 3 de Navigație și Porturi, Romulus Ștefănescu, a survenit la 9 iulie și reflectă cunoașterea realităților existente în porturile de la Dunărea de Jos. Pentru bunul mers al serviciilor acestor porturi din sudul Basarabiei el a cerut:

„a) A se repartiza la Căpităniile și Oficiile de Port din sudul Basarabiei, pe cât este posibil, aceiași personal care a fost înainte de data de 29 iunie 1940.

b) A se da ordin Căpităniilor de Port Brăila, Galați să redea sub titlu de inventar, mobilierul, biblioteca etc, fiecărei Căpităanii în parte, după inventarul ce le-a fost predat (în urma retragerii din 1940, *subl. n*).

c) Căpitaniile de Port și șefii Oficiilor de Port destinați Căpităniilor de port din sudul Basarabiei să fie autorizați acolo unde va fi nevoie, ca să închirieze imediat localurile trimițându-le totodată și contractele tip de închiriere.

d) A se da ordin Căpităniei Brăila ca șalupele ce a-ți destinat Căpităniilor de port Reni, Ismail, Chilia Nouă, să fie în perfectă stare de funcționare, dotate cu inventarul și personalul necesar, având și piese de rezervă (...). Fiecare șalupă să aibă cel puțin un butoi de tablă zincată pentru benzină în capacitate de cel puțin 500 de litri și un al doilea butoi cu o capacitate de cel puțin 200 litri pentru lubrifiere⁵³. Mai mult, peste câteva zile, la 12 iulie 1941, Romulus Ștefănescu a analizat și acel așa-zis inventar rezultat odată cu retragerea armatei române și administrației din Basarabia în anul 1940, atunci evacuându-se: Căpităniile de port *Reni, Ismail, Chilia Nouă, Cetatea Albă* și Oficiile de port *Fălciu, Bugaz* la Brăila; Oficiile de port *Vâlcov, Leova, Oancea-Prut, Gura Prutului* la Galați. Căpitănia portului *Cetatea Albă* și Oficiul de port *Bugaz* nu au avut timpul necesar de a-și retrage obiectele de inventar. „Din obiectele evacuate la Căpitănia portului Galați o parte din ele au fost ridicate de Oficiul de port Chilia Veche iar o altă parte, după cum s-a mai raportat, s-au predat autorităților sovietice⁵⁴, conform ordinelor superioare⁵⁵. Din aceste considerente, Inspectorul general, luând în calcul și faptul că tot în 1940 Căpitănia portului Balcic a fost evacuată prin

⁵² DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 99/1941-1942, f. 8-10.

⁵³ *Ibidem*, f. 5-6.

⁵⁴ Vezi Ion Șișcanu, *Uniunea Sovietică – România. 1940. Tratatative în cadrul comisiilor mixte*, Ed. Arc, Chișinău, 1995, p. 27-37.

⁵⁵ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 99/1941-1942, f. 15.

cedarea Cadrilaterului, a adresat Direcției Marinei Comerciale o contrapropunere:

„căpitanul de port clasa 3 Teodorescu Spiru să ia în primire inventarul Căpitaniei portului Balcic, ce se găsește la Căpitania portului Constanța și pe care îl va transporta la Cetatea Albă.

Căpitanii de port Reni, Ismail, Chilia Nouă își vor completa inventarul cu unele obiecte din cele evacuate la Căpitania portului Galați. Oficiul Vâlcov, în cazul în care nu va mai găsi inventarul Oficiului ce l-a predat d-lui Carasiov Ion, pe vremuri casier la Primăria comunei Vâlcov, predare ce s-a făcut sub încheiere de proces-verbal la 28 iunie 1940, își va completa inventarul din obiectele evacuate la Căpitania portului Galați”⁵⁶.

Ordinul 504 din 3 iulie 1941, dat de Direcția Marinei Comerciale, a fost pus în aplicare, la scurtă vreme, de la eliberarea acestor porturi. Inspectorul General, Romulus Ștefănescu a descris astfel momentul. „Astăzi, 22 iulie 1941, ora 13¹⁰, am plecat din Galați cu vasul de inspecții *Prince Ferdinand de Roumanie* la Brăila”. Aici, s-au îmbarcat acele obiecte de inventar destinate a fi preluate de funcționarii porturilor nou eliberate, după care la ora 16³⁰ vasul a plecat în aval către acele porturi⁵⁷.

Procesele verbale ale acestui voiaj, din zilele de 22 și 23 iulie 1941, ne oferă date relevante referitoare la situația navigației pe fluviu, precum și la modul cum au fost lăsate de autoritățile sovietice în retragere porturile și localitățile Reni, Ismail și Chilia Nouă. Aflați la Brăila, Inspectorul general și Căpitanul vasului *Prince Ferdinand de Roumanie* au fost informați de comandamentul Diviziei de Dunăre, că „în portul Reni, lângă pontonul obștesc ar fi ancorate mine de fostele unități militare sovietice”⁵⁸. Totuși, exista un șenal deschis și la „Ceatalul Ismail ar fi o șalupă militară, care ar putea indica drumul navigabil pe brațul Chilia”⁵⁹. În scopul prevenirii oricărui accident nedorit, Căpitanul portului Brăila, Inspectorul de port clasa 3 Dumitrescu Ștefan, a trimis la Ismail, înaintea vasului de inspecții, *Șalupa căpitaniei nr. 4*, pentru a lua legătura și a deschide de către respectiva șalupă militară a traseului vasului *Prince Ferdinand de Roumanie*⁶⁰.

La Reni, vasul de inspecții a acostat la 18³⁰, două ore de la plecarea din portul Brăila, fiind întâmpinat de Căpitanul de port clasa 3 Eustațiu Sebastian, prezent în această localitate din ziua de 20 iulie 1941. Aici, Romulus Ștefănescu, a remarcat în procesul său verbal că „peste tot domnește dezordinea lăsată de trupele sovietice, care s-au retras în foarte

⁵⁶ *Ibidem*, f. 15.

⁵⁷ *Ibidem*, f. 20-21.

⁵⁸ *Ibidem*, f. 21.

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ *Ibidem*.

mare grabă. Diferite obiecte casnice sunt răvășite și azvârlite prin pavilioane și curți. În portul Triunghi (zonă a portului Reni, subl. n) sunt multe cereale și lemnărie, etc, ce urmează a fi inventariate de către cei de drept”⁶¹. Poate de aceasta (subl. n), clădirile portului sunt în bună stare, „în afară de unele modificări ce s-au adus de fostele autorități sovietice (...) și care urmează a fi refăcute la loc de către Serviciul Hidraulic”⁶².

Nu același lucru se poate spune despre celelalte porturi vizitate: Ismail și Chilia Nouă. După o noapte petrecută la Reni, *Prince Ferdinand de Roumanie* și-a continuat traseul și a acostat în portul Ismail la ora 9⁰⁵. Deși, Romulus Ștefănescu a găsit aceeași dezordine, „dovedind graba ce trupele sovietice au pus în fuga lor”⁶³, totuși, orașul și clădirile administrative au avut mai mult de suferit în urma bombardamentului de artilerie. Cu toate acestea, spațiul administrativ al Căpitaniei mai poate fi locuibil. În zona portului, instalația de cale ferată se mai păstrează, însă uscătoria de porumb a fost incendiată și distrusă (procesul verbal nu menționează dacă o parte din aceste distrugerii au fost lăsate intenționat de armata roșie)⁶⁴.

Situația cea mai grea s-a regăsit în portul Chilia Nouă. Luptele dure desfășurate aici, mai ales cele din 26 iunie, și-au pus amprenta asupra localității. Tot în aceeași zi, la 23 iulie 1941, *Prince Ferdinand de Roumanie* a ajuns în dreptul acestui port la ora 12¹⁰. Vasul nu a putut acostă la mal deoarece pontonul a fost distrus și scufundat, „din care se vede doar o parte rămasă pe uscat”⁶⁵. „Toate clădirile administrative: Căpitanie, Vamă, Navigația Fluvială Română, sunt distruse prin incendiu, rămânând numai pereții. Totul este părăsit și devastat. Pe platforma portului o stivă de porumb de circa 30 de vagoane, mai departe o stivă de 3-4 vagoane de cărbuni antracit și vreo 2 vagoane de lemn de foc sunt incendiate. S-au luat măsuri de către autoritățile militare pentru localizarea incendiului”⁶⁶. Astfel de probleme nu au fost întâlnite doar pe uscat deoarece fluviul în dreptul portului era minat iar navigația se desfășura cu mare precauție. Populația localității se pare că a cunoscut ororile regimului bolșevic. Căpitania portului a fost în cele din urmă instalată într-un imobil părăsit, păstrat în stare bună, „proprietatea fostului primar Zac, care a fost deportat de autoritățile sovietice, iar casa confiscată”⁶⁷. De la un muncitor din port, Romulus Ștefănescu și-a

⁶¹ *Ibidem*, f. 26-27.

⁶² *Ibidem*, f. 26.

⁶³ *Ibidem*, f. 37.

⁶⁴ *Ibidem*, f. 36-37.

⁶⁵ *Ibidem*, f. 35.

⁶⁶ *Ibidem*.

⁶⁷ *Ibidem*.

putut explica aspectul de oraș pustiu („ici și acolo câte un om”): „populația este refugiată în câmp, în semănături, de frica bolșevicilor”⁶⁸.

În fiecare din cele două zile, 22 și 23 iulie 1941, vasul *Prince Ferdinand de Roumanie* a fost amenințat de raiduri ale aviației sovietice fără a fi însă bombardat. Pe 22 iulie, la Brăila, în timpul încărcării inventarului destinat porturilor sud-basarabene, s-a dat de două ori alarma antiaeriană, iar în ziua următoare, aflat în portul Chilia Nouă, „a trecut la înălțime de vreo 3.000 – 4.000 metri 4 avioane sovietice”⁶⁹. Aceste amenințări aeriene au fost o realitate zilnică, în prima parte a războiului, aproximativ până la asaltul asupra Odesei (18 august 1941)⁷⁰.

În acest context, merită amintită și situația în care autoritățile românești au găsit Cetatea Albă și Bugazul în momentul îndepărtării armatei roșii. Deși, aceste așezări nu sunt porturi la Dunăre fiind situate pe limanul Nistrului, considerăm necesar luarea lor în discuție, deoarece, în primul rând, reîntregesc imaginea de ansamblu asupra realităților existente în porturile românești din jurul gurilor Dunării, și, în al doilea rând, Căpităniile acestor porturi au fost subordonate autorităților regionale românești din zona Dunării maritime⁷¹.

În momentul sosirii la Cetatea Albă, 1 august 1941, Șerbănescu Ion, noul căpitan al portului, a găsit „centrul orașului numai ruine”, „toate magazinele, în special cele jidănești”, precum și „fostele localuri publice și majoritatea așezămintelor românești”, incendiate. La data respectivă, sovieticii controlau insula Carolina situată în fața Bugazului și de aceea „nimeni nu se poate apropia de acest punct întrucât inamicul deschide foc imediat ce se face mișcări sau apropieri de Bugaz”⁷².

În această perioadă, 22 iunie – 18 august 1941, datorită războiului pe sectorul maritim al Dunării au fost „înecate” (pierdute definitiv) următoarele bastimente⁷³:

⁶⁸ *Ibidem*, f. 35-36.

⁶⁹ *Ibidem*, f. 20 și 46.

⁷⁰ Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 307. Pericolul bombardamentelor aeriene sovietice a fost îndepărtat prin cucerirea de către forțele militare ale Axei a sudului Ucrainei, și, în special, a peninsulei Crimeea.

⁷¹ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 105/1941, f 10. Ulterior, la 15 septembrie 1941, Direcția Marinei Comerciale a procedat la o nouă organizare ierarhică. Astfel, de la acea dată, Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi cu sediul în Galați îi erau arondate Căpităniile: Galați, Reni, Isaccea, Tulcea, Ismail, Chilia Nouă, Vâlcov și Sulina; iar Căpitănia portului Cetatea Albă-Bugaz intra în atribuțiunile Inspectoratului 2 General de Navigație și Porturi cu sediul la Brăila.

⁷² *Ibidem*, dosar 99/1941-1942, f. 203.

⁷³ *Ibidem*, dosar 92/1941-1942, f. 35, 37-38. Situații precum naufragiile, abordajele, amenzile trebuiau realizate anual de către Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi, conform

Numele vasului	Pavilionul	Locul incidentului	Cauzele și data scufundării
Șlepul nr. 100	Uniunea Sovietică	În portul Reni, la mila 69; în dana I, cheiul dărâmat.	Scufundat de sovietici sau în urma bombardamentelor. Încărcat cu 1.000 tone de cereale. Dată necunoscută.
Elevator (necunoscut)	Uniunea Sovietică	În portul Reni, la mila 69; în dana I, lângă șlepul nr. 100.	Scufundat de sovietici sau în urma bombardamentelor. Dată necunoscută.
Șlep (necunoscut)	Necunoscut	În portul Reni, la mila 69; în dana III.	Scufundat de sovietici sau în urma bombardamentelor. Dată necunoscută.
Șlep Moselle	Francez – proprietatea S. F. N. D. Brăila	În portul Reni, la mila 69; dana III.	Scufundat de sovietici sau în urma bombardamentelor. Încărcat cu 1.000 tone cereale. Dată necunoscută.
Șlep Seine	Francez - proprietatea S. F. N. D. Brăila	În portul Reni, la mila 69; în dana III.	Scufundat de sovietici sau în urma bombardamentelor. Încărcat cu 700-1.000 tone orz. Dată necunoscută.
Șlep armat M.R. nr. 5	Român	Portul Sulina, Secțiunea I.	La 28 iunie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Șlep. Cazarmă M.R. nr. 2	Român	Canalul Sulina, mila 14, ½, malul stâng.	La 28 iunie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Remorcher S.R.D.	Român	Mila 22, lângă malul	La 29 iunie 1941, bombardat de aviația

adresei nr. 1.239 din 14 martie 1940, trimisă acestei instituții de către Direcția Marinei Comerciale.

Mântuirea		stâng.	sovietică.
Șlep armat M.R. nr. 4	Român	Portul Sulina, secțiunea I.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Mahonă nr. 1, D.D.M.	Român	Portul Sulina, secțiunea III.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Mahonă nr. 3, D. D.M.	Român	Portul Sulina, secțiunea III.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Saland de fier cu clapeți nr. 8, D.D.M.	Român	Portul Sulina, secțiunea III.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Ceam N.F.R. 926	Român	Canalul Sulina, mila 19.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Șlep armat M.R. nr. 3	Român	Portul Sulina, malul drept.	La 11 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Șlep N.F.R. nr. 714	Român	Mila 36, lângă malul drept.	La 15 iulie 1941, bombardat de aviația sovietică.
Remorcher N.F.R Cerna	Român	În portul Reni, la mila 69, la 150 de metri de mal.	La 24 iulie 1941, s-a lovit de o mină. Observații: a reușit să fie scos la suprafață și trimis la șantierele Turnu Severin.
Remorcher Helidon	Român	Mila 42, $\frac{3}{4}$, în mijlocul Dunării.	La 25 iulie 1941, s-a lovit de o mină.

Nu s-au înregistrat vase scufundate pe brațele Chilia și Sfântul Gheorghe și, după cum se observă din informațiilor cuprinse în acest tabel, flota comercială și militară română de Dunăre a suferit pagube oarecum neînsemnate în prima parte a războiului. Aceste pierderi s-au datorat în exclusivitate activității intense a aviației inamice desfășurată până în momentul retragerii forțelor militare bolșevice din sudul Basarabiei (20 iulie 1941). Deși, ulterior, înregistrăm și alte raiduri ale aviației sovietice (până la 18 august), ele sunt scăzute atât ca intensitate, forță și precizie, astfel încât, după 20 iulie 1941 singurele pierderi suferite pe Dunăre de flota românească,

în special, și a Axei, în general, s-au datorat unor greșeli de pilotaj sau neatenției echipajelor celor două remorchere (Cerna și Helidon) de a se abate de la șenalul navigabil curățat încă din 21 iunie de vedete-dragoane germane. Majoritatea vasele românești pierdute datorită războiului au fost scufundate în raza sau în apropierea portului Sulina iar restul între această localitate și Tulcea, deoarece, în această zonă, aviația românească de vânătoare a Corpului 2 Armată nu a reușit să anihileze forțele aeriene sovietice datorită distanței mari de la baza de decolare (aproximativ 100 km. numai până la Tulcea)⁷⁴. Nu în ultimul rând, merită apreciată tactica adoptată de Marele Stat Major al Grupului de Armate Antonescu de a evita pierderile inutile prin evacuarea temporară a arsenalului fluvial și al instituțiilor de la Dunărea maritimă departe de teatrul de operațiuni, respectiv la Hârșova.

În afara cauzelor de forță majoră (desfășurarea războiului), în 1941 pe sectorul maritim al Dunării s-au înregistrat o serie de incidente navale datorită unor erori umane, din care: 3 abordaje⁷⁵; și o eșuare⁷⁶.

În linii generale, în prima parte a Campaniei din Est, implicarea Dunării maritime și, implicit, al întregii regiuni Dunărea de Jos, în desfășurarea războiului a avut grade diferite de intensitate în funcție de poziția și evoluția frontului. În perioada 22 iunie – 26 iulie 1941, timp în care armata română a primit misiunea de a elibera Basarabia, forțele militare românești au acționat în prima linie operativă, având misiunea de a apăra litoralul fluvial și maritim. Până la 20 iulie, față de sovietici s-a adoptat o atitudine „defensiv – activă”, prevăzându-se acțiuni limitate doar pe brațul Chilia datorită inferiorității flotei române în materie de nave și armament raportată la forțele navale sovietice din Marea Neagră⁷⁷. Ulterior, armata română a trecut la ofensivă și la 26 iulie a eliberat întreaga Basarabie. Între 26 iulie și 18 august 1941, s-a trecut la reorganizarea Căpitaniiilor și Oficiilor porturilor de la Dunărea Maritimă, de la limanul Nistrului, de pe Prut, precum și la

⁷⁴ Nicolae Petrescu, *op. cit.*, p. 308.

⁷⁵ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 92/1941, f. 36. Primul incident de acest tip s-a petrecut pe canalul Tulcea (mila 47) la 20 februarie între vasele Abbazzia (italian) și Sulina (român, aparținând S. M. R) datorită greșitei întrebuintări a semnalelor fonice. Ambii piloți de Dunărea Maritimă, care au pilotat aceste nave, au fost găsiți vinovați și au fost amendați. Celelalte două abordaje (la 28 - 29 iulie între remorcherul Mureșul și Amurgul; respectiv, la 29 august între vasul de pasageri Călărași și remorcherul Basarabia) au avut multe elemente în comun: ambele s-au întâmplat pe canalul Chilia iar incidentele au avut loc noaptea datorită situației excepționale în care se desfășura navigația în timpul războiului fără lumini de drum, doar cu ajutorul semnalelor acustice.

⁷⁶ *Ibidem*. La 20 februarie, în urma unei manevre greșite în gura canalului de intrare în bara Sulina, vasul Carpați, aparținând S.M.R, a eșuat pe uscat.

⁷⁷ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 160.

curățarea sectorului maritim al fluviului de epave și mine, în vederea reluării activității normale de transport pe Dunăre.

După 18 august 1941 ostilitățile s-au desfășurat departe de zona Dunării de Jos, sectorul maritim al fluviului având rolul de arteră de transport și de aprovizionare a forțelor combatante ale Axei. De aceea, s-a încercat trecerea de la starea excepțională de război către o stare de normalitate caracteristică oricărei perioade de pace.

Mai întâi, autoritățile militare au predat delegaților Direcției Marinei Comerciale toate instalațiile porturilor din sudul Basarabiei, limanul Nistrului și Prut⁷⁸ și au retrocedat proprietarilor vasele și bacurile rechiziționate cu începere de la 25 septembrie 1941⁷⁹.

Personalul civil și militar al Căpităniilor și Oficiilor de porturi nu a mai primit, cu începere de la 1 octombrie 1941, drepturile de război care constau în: sporul de 20%; prima de echipare; alocația de hrană⁸⁰. Această diminuare a veniturilor, a provocat o reacție de nemulțumire generalizată a tuturor funcționarilor portuari din regiune deoarece erau „plătiți cu salarii de categoria a 2-a, adică cu 92% față de salariul integral de categoria 1-a”, al colegilor din București și Constanța⁸¹, în condițiile în care prețurile articolelor de primă necesitate achiziționate în Galați era mai mare decât în București. Într-un memoriu realizat, în ianuarie 1942, de Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi, se demonstra Direcției Marinei Comerciale, că, în cursul anului 1941, prețurile de la Galați erau în medie cu 12% mai mari decât în București. Mai mult „s-a sperat că după recuperarea Basarabiei viața se va ieftini aici în urma sosirii de alimente din sudul acestei provincii. Speranțele însă nu s-au realizat din cauza lipsei mijloacelor de transport și a interdicției de a transporta alimente din această provincie la Galați. (...) Pe uscat transporturile sunt foarte grele din cauza lipsei de șosele”⁸². Unele din ele fuseseră arate de inamic în retragere⁸³.

În cursul anilor 1941-1944, unitățile armatei române au participat la diverse operațiuni militare desfășurate în special de-a lungul coastei de nord a Mării Negre⁸⁴. În condițiile lipsei unei infrastructuri terestre adecvate

⁷⁸ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 99/1941-1942, f. 63-64.

⁷⁹ *Ibidem*, dosar 104/1941, f. 24.

⁸⁰ *Ibidem*, dosar 100/1941-1942, f. 67.

⁸¹ *Ibidem*, f. 92.

⁸² *Ibidem*, f. 94.

⁸³ *Ibidem*, dosar 99/1941, f. 203.

⁸⁴ Vezi Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 174-184, 205-239. Ne referim, în special, la operațiunile militare din jurul orașelor Odessa și Sevastopol, a peninsulei Crimeea, strâmtorii Kerci și din jurul Mării de Azov.

aprovizionarea unităților române s-a făcut pe apă și, în afara Constanței, un mare rol în acest sens l-au avut porturile de la Dunărea maritimă. Din aceste considerente era impetuos necesar ca șenalul navigabil pe Dunăre să fie păstrat în bune condiții. Romuș Ștefănescu, șeful Inspectoratului 3 General de Navigație și Porturi, a întreprins în zilele 22-23 august 1942 o vizită pe fluviu ce a avut ca obiect inspectia canalului navigabil pe brațul Sulina. În raportul realizat cu această ocazie, el a observat câteva probleme ce trebuiau remediate imediat, altfel, fie puteau schimba configurația șenalului, fie afectau siguranța navigației sau puteau prejudicia posibilitățile de intervenție a poliției pe fluviu:

1. Pereul (căptușeala de piatră a malurilor) a fost stricată pe cea mai mare parte a canalului și pe ambele maluri;
2. Majoritatea parilor pentru legatul vaselor erau putrezi sau dispăruți;
3. Lipsa unor geamanduri care să indice adâncimile utile;
4. Repararea sau reinstalarea corectă a catargelor de semnalizare de la stațiunile: Carmen Sylva, Gorgova și Ceatal Sfântul Gheorghe.
5. Restabilirea circulației pe malul drept prin repararea șoselei și a podurilor de peste gârle⁸⁵.

Inițial, prezența forțelor navale germane în zona Mării Negre nu a fost prea importantă. Însă, schimbarea planurilor germane și declanșarea mării ofensive din vara anului 1942 către Don, Volga și Stalingrad a determinat o intensificare a prezenței flotei germane în zona Mării Negre⁸⁶.

Operațiunile navale au fost coordonate de Amiralitatea Germană a Mării Negre ("Amiral Schwartzes Meer"), ce și-a stabilit cartierul general în portul Varna, din Bulgaria. Aceasta suferea acut de personal calificat și, de aceea, a solicitat la 2 aprilie 1942, autorităților române să permită marinarilor români să se angajeze pe aceste nave germane „care execută transporturi militare în interes comun”⁸⁷. Deși, Direcția Generală a Navigației Române (Serviciul Maritim Român) avea un deficit în oameni de 1,5%, totuși, cererea Misiunii Navale Germane a fost soluționată pozitiv, estimându-se că numărul acestor marinari îmbarcați pe navele germane nu va fi foarte mare⁸⁸. „Plata acestor oameni se va face în condiții optime, prevăzându-se și o primă de asigurare contra riscurilor de război”, iar „angajarea marinarilor se va face

⁸⁵ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 112/1942, f. 2-4.

⁸⁶ *Ibidem*, dosar 107/1942, f. 61, 71, 78, 84, 92, 98. În statisticile realizate de Căpitania portului Sulina pe anul 1942, din iulie și până la sfârșitul anului, numărul vaselor sub pavilion german ieșite în Mare a fost mai mare decât cele intrate în Dunăre, ceea ce indică creșterea arsenalului naval german în zona Mării Negre. Vârful a fost atins în lunile iulie (9 intrate în fluviu/30 ieșite) și august (8 intrate/20 ieșite).

⁸⁷ *Ibidem*, dosar 108/1942, f. 5.

⁸⁸ *Ibidem*, f. 2, 3, 5.

numai prin Direcțiunea Serviciului Maritim Român, părăsirea țării făcându-se ca și până acum, fără alte formalități în plus”⁸⁹.

Rolul Dunării, care lega pe apă Germania de Marea Neagră, este evident. La 17 aprilie 1942, Direcția Marinei Comerciale a comunicat autorităților de pe sectorul maritim al fluviului că s-a făcut o derogare de la art. 101 din Regulamentul de Navigație și Poliție, aplicabil pe Dunărea maritimă. Ca urmare, „vasele de comerț, sub orice pavilion, afectate Amiral Marea Neagră (Misiunea Navală Germană) nu vor mai fi controlate asupra încărcăturii de Căpităniile de port (românești)”⁹⁰. Totuși, acestea trebuiau să declare obligatoriu greutatea pentru a se încasa taxele⁹¹.

La 9 iunie 1942, aceeași Direcție comunica tuturor Căpităniilor, printr-un ordin secret, că toate vasele românești și doar anumite bastimente ale Axei, nu vor mai fi întârziate la Sulina datorită birocrăției (depunerea și ridicarea actelor la intrarea/ieșirea în/din Dunăre), doar se va ține evidența lor. Aflăm, astfel, numele celor mai active nave ale forțelor Axei, cu excepția celor românești, în zona gurilor Dunării: Salzburg, Arkadia, Lola (sub pavilion german); Tzar Ferdinand, Rila, Varna (sub pavilion bulgar) și Kassa, Budapest, Tisza (sub pavilion maghiar)⁹². În acest context, Căpitănia portului Sulina aflată în fața unei dileme a cerut lămuriri la București cum ar trebui să procedeze în eventualitatea în care un vas, aflat în Marea Neagră, este silit să se refugieze în port din diverse cauze:

1. pentru a nu fi întârziat sau pus să plătească taxele de rigoare să încalce Regulamentul de Navigație și Poliție de pe Dunărea maritimă, adoptat de Comisia Europeană;

2. să urmeze acest Regulament, chiar și în actualele condiții de război.

Răspunsul Direcției Dunării Maritime, la 18 august 1942, a lăsat să se întrevadă o anumită dorință a autorităților de a păstra nealterat vechiul regim al Dunării maritime, și, potrivit instrucțiunilor venite din București, acest Regulament avea numeroase porțițe prin care Căpitănia Sulina putea permite navelor să intre și să iasă prin bara fără a plăti taxe sau pierde timp prețios cu formalitățile⁹³.

De fapt, această dorință a Direcției Dunării Maritime a fost conformă cu poziția oficială a diplomației românești expusă în cadrul tratatelor de la București, din noiembrie-decembrie 1942, când s-a discutat din nou soarta Comisiei Europene a Dunării. Readucerea în dezbatere a competențelor

⁸⁹ *Ibidem*, f. 3.

⁹⁰ *Ibidem*, dosar 107/1942, f. 9.

⁹¹ *Ibidem*, f. 9. Tipul mărfurilor transportate era declarat doar dacă căpitanul vasului dorea acest lucru.

⁹² *Ibidem*, f. 13.

⁹³ *Ibidem*, f. 20.

asupra sectorului maritim al Dunării, în acest moment, nu a fost întâmplătoare și ea trebuie legată, în primul rând, de creșterea importanței geostrategice a bazinului Mării Negre, și implicit, al întregului fluviu, pentru cel de-al Treilea Reich. De fapt, Germania a și căutat să desființeze Comisia Europeană⁹⁴ din mai multe motive, nu fără legătură între ele:

1. Prin unificarea regimului fluviului obținea, în primul rând, drepturi egale de la izvor și până la vărsare, cu oricare alt stat riveran. În această situație fiind singura mare putere din bazinul dunărean, hegemonia ei era de necontestat⁹⁵.

2. A urmărit să îndepărteze și *de jure* Marea Britanie și Franța din Comisia Europeană a Dunării, folosind, în special, argumentul că sunt state neriverane. *De facto*, aceste state nu mai aveau delegați la Galați, și totuși ele continuau să figureze ca membri ai Comisiei Europene.

România a cerut amânarea luării unei astfel de decizii până la sfârșitul războiului, bazându-și argumentația pe faptul că, după acordurile din 1938-1939, „România și nu Comisia Europeană a Dunării exercita în mod real atribuții și însărcinări, menite să asigure libera navigație în sectorul Dunării maritime”⁹⁶. Punctul de vedere românesc, s-a bazat, după părerea noastră, pe obsesia mareșalului că, la sfârșitul campaniei victorioase din est, se va rediscuta cazul Arbitrajului de la Viena, și el, Antonescu, era decis să impună pretențiile României în cazul Ardealului chiar prin forța armelor⁹⁷. De aceea, toate convențiile și aranjamentele din timpul războiului nu pot fi definitive. Existau și alte tipuri de argumente care demonstau logica diplomației românești:

1. Din punct vedere practic și organizatoric, trecerea către un alt statut al sectorului maritim presupunea timp pierdut, cheltuieli și chiar o stare tranzitorie marcată de un oarecare haos instituțional⁹⁸. În condiții de război, în interesul navigației, România nu-și permitea asemenea extravagante⁹⁹.

⁹⁴ George Sofronie, *op. cit.*, p. 35-36.

⁹⁵ Înainte de începerea războiului, Hitler a intenționat revoluționarea transportului fluvial, urmărind să lege Marea Baltică de Marea Neagră, folosind lacul Bodensee, să lege Elba și Oderul de Rin iar canalul Dunăre-Rin să permită trecerea prin ecluze a navelor de 1.200 tone. Vezi „Bukarester Tageblatt”, din 28 februarie 1938.

⁹⁶ George Sofronie, *op. cit.*, p. 35-36.

⁹⁷ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 183.

⁹⁸ Vezi Arthur Tuluș, *Breasla marinarilor din ținutul Dunărea în cursul anului 1940*, în „Analele Brăilei”, Serie Nouă, An V, nr. 5, Brăila, 2004, p. 169-185. Astfel de probleme cauzase cedarea majorității competențelor Comisiei Europene către statul român, conform Aranjamentului de la Sinaia (1938) și a Acordului complementar de la București.

⁹⁹ George Sofronie, *op. cit.*, p. 36.

2. Experiența recentă¹⁰⁰ a demonstrat clar că suveranitatea statului român asupra gurilor Dunării este mai bine respectată în condițiile implicării unui consorțiu de state decât în cazul în care România ar trebui să facă față pretențiilor hegemonice ale unei mari puteri (*Germania*, subl. n).

În cele din urmă, opoziția delegatului român V. V. Pella, precum și atitudinea de rezervă a Italiei (al treilea și ultimul stat participant la aceste negocieri), a determinat Germania să renunțe la pretențiile sale de a modifica statutul sectorului maritim al fluviului¹⁰¹.

Cu toate acestea, în timpul războiului au existat neclarități în privința relațiilor ierarhice dintre Comisia Europeană a Dunării și unele instituții portuare de la Dunărea de Jos. Astfel, Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi a cerut insistent, în tot cursul anului 1942, lămuriri în privința raporturilor pe care această instituție trebuia să le întrețină cu organele Comisiei Europene, și, în special, cu Secretariatul General, în legătură cu transmiterea și primirea de informații. Ceea ce este surprinzător, din punctul nostru de vedere, reiese clar în urma raportului realizat la 4 ianuarie 1943 de către șeful acestui Inspectorat, Romulus Ștefănescu¹⁰². Și anume, în tot cursul anului 1942, Direcția Generală a Marinei Comerciale, cu sediul în București, nu a avut o viziune prea clară a legăturilor pe care trebuia să le aibă instituțiile statului român cu acest organism internațional. De aceea, deciziile primite de la București au fost antagonice¹⁰³. Soluția a venit tocmai de la „dl. Secretar general al Comisiei Europene a Dunării, cărui comunicându-i dispozitivele Direcției Generale a Dunării Maritime, adică de a face corespondență directă cu acel Secretariat general, ne-a comunicat că este oprit a face corespondență cu autoritățile române și că întreaga corespondență trebuie să fie canalizată numai prin reprezentantul României în Comisia Europeană a Dunării”. Totuși, s-a realizat un compromis în sensul că, pe cale neoficială, „pentru rapiditate s-a convenit ca pe lângă lucrarea originală ce se trimite Direcției Generale a Marinei Comerciale, o copie să fie trimisă și acelui Secretariat”¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Vezi, cazul Germaniei naziste și presiunile Uniunii Sovietice de a controla gurile Dunării între iulie 1940-iunie 1941.

¹⁰¹ George Sofronie, *op. cit.*, p. 36.

¹⁰² DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 154/1943, f. 2-4.

¹⁰³ *Ibidem*. La 17 aprilie 1942, Inspectoratul a primit ordinul de a comunica direct organelor Comisiei Europene toate datele cerute. Ulterior, la 8 mai același an, Direcția Generală a Dunării Maritime a acceptat compromisul negociat de Romulus Ștefănescu cu Secretarul general. Numai peste câteva zile, la 28 mai, autoritățile de la București au revenit întrebând dacă s-a trimis oficial tabelul cu activitatea piloților de la bară și Comisiei Europene.

¹⁰⁴ *Ibidem*, f. 6.

O altă instituție a statului român, Subdirecția Dunării maritime Tulcea, la data de 8 iunie 1942, a cerut Căpitaniei Sulina să urmărească riguros mișcarea navelor prin bară, pentru că „această măsură o considerăm neapărat necesară pentru a evita un protest care ar putea veni din partea Comisiunii Europene a Dunării a cărei mandat îl exercităm”¹⁰⁵. Așadar, în timpul războiului, deși a fost deposedată de toate competențele sale, Comisia Europeană a Dunării a continuat să activeze în limite minime prin Secretariatul general iar rigurozitatea împământenită la nivelul instituțiilor Comisiei a fost moștenită de autoritățile române.

În paralel, autoritățile române au urmărit securizarea fluviului deoarece această linie de comunicație a devenit vitală pentru forțele Axei. Se știe că, încă din 1940, a fost demarată o colaborare între Serviciul Special de Informații Român (SSI) și Serviciul de informații al Armatei germane (Abwehr) în privința contrasabotajului pe Dunăre¹⁰⁶, determinată de identificarea unei tentative de blocare a fluviului în dreptul Porților de Fier¹⁰⁷. La reorganizarea SSI din ianuarie 1942, a fost înființată Secția Contrasabotaj, sub conducerea maiorului Alexandru Proca, care a avut și misiunea de a identifica și a se opune actelor de sabotaj de pe Dunăre¹⁰⁸. Cert a fost faptul că, în cursul lunilor septembrie-octombrie 1942, în zona cea mai critică a Dunării, la Porțile de Fier, s-au înregistrat 29 de accidente, ceea ce a determinat o anchetă a autorităților române asupra cauzelor accidentelor navale, și, eventual, dacă ar exista dovezi ale implicării unor state, inclusiv Germania, în boicotarea transporturilor fluviale române. Cercetările nu au confirmat suspiciunile autorităților române, singurele cauze ale accidentelor fiind apele extrem de scăzute și erorile umane¹⁰⁹.

Alte asemenea acțiuni de identificare și combatere a sabotajelor pe Dunăre au fost luate de SSI, în martie 1943, și prevedeau introducerea unor măsuri de prevenire a acțiunilor subversive în porturi și de împiedicare a navigației pe fluviu. Directorul general al SSI, Eugen Cristescu a informat pe generalul de divizie, Nicolae Șova, șeful Subsecretariatului de Stat al Navigației din cadrul Ministerului Apărării Naționale, că, în noile condiții,

¹⁰⁵ *Ibidem*, dosar 107/1942, f. 12.

¹⁰⁶ Horia Brestoiu, *Acțiuni secrete în România în preajma și la începutul celui de-al doilea război mondial*, București, 1973, p. 143-145.

¹⁰⁷ *Relații militare româno-germane. 1939-1944. Documente*, București, 2000, doc. 9. Legația Germaniei din București, a transmis, la 8 aprilie 1940, către Serviciul Contrainformații/Biroul Externe, un raport privind acțiunile britanice pe teritoriul României.

¹⁰⁸ Alin Spânu, *Accidentele pe Dunăre analizate de Serviciul Special de Informații (1942)*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române, tom IX, Constanța, 2006, p. 444.

¹⁰⁹ Vezi Alin Spânu, *op. cit.*, p. 443-447. Rezultatul investigațiilor este transmis la 30 decembrie 1942 și lui Vespasian V. Pella, delegatul României în Comisia Europeană a Dunării.

era imperios necesar ca în fiecare port românesc să ființeze un Oficiu de contrasabotaj, care ar urma să ancheteze toate cazurile speciale: accidente navale, bombardamente etc. Un alt pericol perceput de autorități l-a constituit posibilitatea trimerii unor comandouri, în spatele frontului, fie prin parașutare, fie cu ajutorul submarinelor sau a flotei sovietice. Aceste unități speciale, pregătite minuțios, au misiunea de a realiza acțiuni de sabotaj. Printre obiectivele vizate sunt instalațiile marinei de război (vase aflate în porturi, baze de submarine etc) iar în porturi întrebuintează explozive plutitoare cu instalație magnetică și chiar torpile conduse de doi oameni, lansate de pe submarine. Debarcarea aliaților în Sicilia, din iulie 1943, a produs frisoane la București, determinând autoritățile române să ia serios în calcul eventualitatea unei astfel de debarcări și pe litoralul românesc al Mării Negre¹¹⁰. Nu sunt cunoscute până în prezent dovezi mai clare ale intenției Aliților occidentali de a debarca trupe de comando în spatele frontului, pe teritoriul românesc, însă, în cazul Uniunii Sovietice lucrurile stau cu totul altfel¹¹¹. Asemenea acțiuni militare au fost gândite și executate, mai cu seamă, odată cu apropierea frontului estic de teritoriul românesc. Într-un raport, Siguranța română a identificat, între 1 aprilie și 1 iulie 1944, mai multe echipe aeropurtate care aveau o dublă misiune: de a organiza acțiuni de sabotaj a forțelor militare româno-germane și de a instrui partizani în vederea întăririi Rezistenței. Numai în iunie 1944 au fost parașutate 52 de asemenea comandouri în toată țara, interesate, în special, de anumite zone: centrul Basarabiei, Dunărea de Jos și Delta Dunării; zona petroliferă a văii Prahovei, linia – Onești - Târgu Ocna – Mărășești – Bârlad; Reșița – Buziaș și Arad¹¹².

Necesitatea securizării fluviului a determinat statele riverane să ajungă la un set de reguli comune prin care vasele proprii să aibă aceleași drepturi și responsabilități pe întreaga lungime navigabilă a Dunării. România, Germania, Bulgaria, Croația, Serbia, Slovacia și Ungaria au semnat la 14 septembrie 1942 o convenție numită Protocolul de la Viena. Aplicarea ei a necesitat totuși timp. În decursul anului 1943 s-a înființat organismul intitulat Fișierul Central al Naviganților de pe Dunăre (F.C.N.D.), care, în ianuarie 1944, elabora seturi de instrucțiuni privind circulația pe fluviu. Printre alte măsuri, aflăm cu această ocazie, că „de la 1 ianuarie 1944, nici un navigator de Dunăre, aparținând celorlalte state riverane, nu va putea circula în apele române decât în baza *legitimației de navigator pe Dunăre*, eliberată de

¹¹⁰ Vezi Mircea Tănase, 1943-1944: „*Commando troops*” la țărmlul Mării Negre și în coasta autorităților de la București, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom IX, Constanța, 2006, p. 449-457.

¹¹¹ Vezi Mircea Tănase, *Soviet paratroopers at the mouth of the Danube during World War II*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VIII, Constanța, 2005, p. 321-327.

¹¹² *Ibidem*, p. 326.

autoritățile competente”. Această măsură a început să se aplice statelor care au semnat Protocolul de la Viena (14 septembrie 1942), însă celorlalte pavilioane erau supuse legilor interne și regulamentele internaționale în vigoare. În cazul vaselor românești, acestea nu puteau părăsi apele teritoriale dacă nu posedau o asemenea legitimație eliberată de F.C.N.D. Pe sectorul românesc al fluviului, controlul echipajelor s-a făcut în următoarele puncte:

„a. punctul fix de control **Moldova Veche**, unde se vor depune obligatoriu liste de bord și se va executa controlul echipajelor pentru toate vasele de Dunăre venind din amonte și având ca destinație unul din porturile române, sau care ies direct în Mare”. (...). Excepție au făcut bastimentele care nu desfășurau operațiuni în porturile românești și aveau ca destinație Serbia sau Bulgaria.

b. „punctul fix de control **Sulina**, unde vor depune, în mod obligatoriu, liste de bord și se va face controlul echipajelor pentru toate vasele de Dunăre care ies sau intră din Mare”. Această prevedere s-a aplicat doar statelor semnatare la Viena, celelalte s-au supus, în continuare, reglementărilor internaționale aflate în vigoare la momentul respectiv.

c. „punctul fix de control **Giurgiu**, unde se vor depune, în mod obligatoriu, liste de bord și se va face controlul echipajelor vaselor de Dunăre care intra sau ies din Dunărea interioară”. În acest caz, instrucțiunile s-au adresat bastimentelor care legau porturile românești de cele sârbe sau bulgare și nu depășeau punctele Sulina și Porțile de Fier¹¹³.

Cotitura războiului în est a fost determinată de marea ofensivă sovietică, începută la 19 noiembrie 1942, care a determinat dezastrul coaliției germane la Stalingrad (ultimii supraviețuitori, în frunte cu mareșalul Friedrich Paulus, s-au predat armatei roșii la 2 februarie 1943), desăvârșit în vara anului 1943 prin bătălia de la Kursk¹¹⁴. Din acest moment, Axa s-a aflat în defensivă, înfrângerile repetate determinând, printre altele, pierderea treptată a coastei de nord a Mării Negre și apropierea luptelor de regiunea Dunării de Jos.

La 4 martie 1944, frontul din zona Niprului a fost rupt în urma puternicei ofensive sovietice și, la propunerea mareșalului Antonescu (27 martie) acceptată imediat de Hitler (1 aprilie), s-a stabilit o nouă linie de demarcație care pornea din Carpați, trecea pe la nord de Iași și traversa Basarabia atingând Nistrul în nord-estul orașului Chișinău. Din păcate, încă din acest moment, Bucovina, nordul Basarabiei și al Moldovei au fost cedate armatei roșii¹¹⁵. În cazul în care se realiza și străpungerea acestei bariere,

¹¹³ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 157/1944, f. 1-5.

¹¹⁴ Vezi Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 221-239.

¹¹⁵ *Ibidem*, p. 221, 223.

Antonescu a preconizat retragerea către un ultim front pe linia Dunăre – Galați – Carpați¹¹⁶. Din fericire, înaintarea sovietică a fost stopată la nord de Iași și acest aliniament a fost menținut până la declanșarea unei noi ofensive sovietice în ziua de 20 august 1944¹¹⁷.

La 1 aprilie 1944, în ciuda opoziției mareșalului român¹¹⁸, Hitler a cerut armatelor germano-române să mențină capetele de pod de la Odessa și din peninsula Crimeea, din considerente politice dar și strategice. Din punct de vedere politic, Fuhrer-ul a considerat că prezența flotei germane în Marea Neagră constituia un obstacol care împiedica Turcia să renunțe la neutralitatea sa. Din punct de vedere strategic, Peninsula Crimeea constituia o excelentă bază pentru aviația sovietică și pierderea ei de către Axă ar fi determinat reluarea raidurilor aeriene sovietice asupra zonei petrolifere din valea Prahovei și a căilor de transport terestre și pe apă (Dunărea – ca arteră de legătură între Reich și Marea Neagră)¹¹⁹. Desfășurarea ulterioară a evenimentelor a contrazis logica conducătorului Germaniei, Turcia și-a păstrat neutralitatea până la sfârșitul războiului iar în zilele de 4-5 aprilie 1944, asupra capitalei București, a văii Prahovei și asupra fluviului s-au dezlănțuit atacuri masive aeriene anglo-americane, pornite de pe aeroporturile din sudul Italiei. Datorită acestora, Dunărea a devenit impracticabilă din cauza minelor magnetice, ceea ce a constituit o puternică lovitură dată aprovizionării cu petrol a mașinii de război germane¹²⁰.

Asupra peninsulei Crimeea s-a declanșat o puternică ofensivă a armatei roșii la 5 aprilie 1944, care a reușit să determine retragerea armatelor româno-germane în zona fortificată Sevastopol (20 aprilie). Presiunea continuă a forțelor militare ale Rusiei Sovietice au obligat pe Hitler să accepte în cele din urmă să evacueze porturile Odessa și Sevastopol în noaptea de 7-8 mai 1944, după ce în prealabil, încă din 14 aprilie, o serie de unități fuseseră îmbarcate spre a fi transportate în porturile românești¹²¹. Operația de evacuare pe mare a fost coordonată de Statul Major al Marinei și pusă în aplicare cu

¹¹⁶ Vezi Didi Miler, *Brăila în concepția strategică a anului 1944*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, tom VIII, Constanța, 2005, p. 317 – 319. Datorită evenimentelor de la 23 august 1944, planul retragerii armatelor germano-române pe noul aliniament nu a mai fost pus în aplicare. Această linie cuprindea: o poziție pe traseul jalonat de Troțuș, Șușița și Siret, cu o adâncime de circa un kilometru și prevăzută cu cazemate din beton dispuse pe 2-3 rânduri; o poziție înaintată pe linia Adjud – Domnești – Doaga, prevăzută cu un singur rând de cazemate; o poziție de-a lungul Siretului până la Dunăre.

¹¹⁷ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 252-253.

¹¹⁸ Antonescu a urmărit retragerea unităților militare din Crimeea și Odessa, și aducerea lor pe frontul românesc.

¹¹⁹ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 226-227.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 244.

¹²¹ *Ibidem*, p. 226-227.

nave militare și comerciale române, precum și cu navele germane aparținând Misiunii Navale Germane (Amiral Marea Neagră). Acțiunea a primit numele de cod „Operația 60.000”¹²². În linii mari, misiunile de evacuare s-au desfășurat între 14 aprilie-14 mai 1944, în condiții extrem de dificile datorită supremației navale și aeriene sovietice. Pe durata întregii operațiuni au fost organizate 88 de grupuri și convoaie escortate care au adus la Constanța peste 120.000 de persoane, militari și civili¹²³. Un traseu secundar a avut ca destinație porturile de la Dunărea maritimă.

Așadar, dacă până la mijlocul lunii aprilie 1944 marina română a avut de îndeplinit misiuni militare și de transport, evacuarea capetelor de pod Odessa și Sevastopol, au echivalat, din punctul nostru de vedere, cu o retragere a forțelor navale ale Axei din Marea Neagră către portul Constanța și către interiorul Dunării, ultimul bastion pe apă în fața ofensivei armatei roșii. De aceea, traficul naval înregistrat prin bara Sulina, între decembrie 1943 și august 1944¹²⁴, ne oferă o imagine elocventă a punctului nostru de vedere:

Vase intrate în Dunăre

Luna	Pavilion român	Pavilion German	Alte pavilioane ¹²⁵	Total vase
Decembrie 1943	51	50	2	103
Ianuarie 1944	14	52	4	70
Februarie 1944	6	24	4	34
Martie 1944	11	34	12	57
Aprilie 1944	27	95	5	127
Mai 1944	4	10	6	20
Iunie 1944	6	5	1	12
Iulie 1944	1	3	-	4
1-23 August 1944	2	5	-	7

¹²² Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 169.

¹²³ *Ibidem*, p. 170.

¹²⁴ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 156/1944, f. 24-25, 50-51, 76-77, 126-127, 142-144, 171-172, 190-191, 203-204, 210-212. Statistica a fost realizată pe baza informațiilor furnizate de Căpitănia portului Sulina, ce cuprindeau: data intrării/ieșirii, numele vasului, naționalitatea, capacitatea de încărcare cu marfă, caricul și pescajul.

¹²⁵ Vase sub pavilion ungar, grec și francez.

Vase ieșite în Marea Neagră				
Luna	Pavilion român	Pavilion German	Alte pavilioane	Total vase
Decembrie 1943	11	27	4	42
Ianuarie 1944	9	43	3	55
Februarie 1944	7	21	5	33
Martie 1944	10	34	7	51
Aprilie 1944	9	49	6	64
Mai 1944	7	13	2	22
Iunie 1944	4	5	-	9
Iulie 1944	-	3	-	3
1-23 August 1944	-	-	-	0

Din analiza rapidă a statisticii de mai sus reiese clar că, în toate lunile avute în vedere, cu o singură excepție (mai 1944), numărul total al navelor intrate în Dunăre a fost mai mare decât al celor ieșite, ceea ce constituie o dovadă a faptului că bătălia pentru Marea Neagră a fost pierdută decisiv de forțele navale ale Axei, datorită supremației marinei sovietice dar și a cedării spațiului aerian. Retragerea de către germani a *infrastructurii navale mobile* (navele. subl. n) a avut și alte considerente de ordin practic. Aviația Aliată a bombardat intens regiunile petrolifere ale României din zona Prahovei, în lunile aprilie-mai 1944, și scăderea drastică a livrărilor de produse petrolifere din România a fost catalogată de generalul Keitel drept „catastrofală”¹²⁶. Prin urmare, Hitler a ordonat să se ia măsuri imediate pentru apărarea industriei petroliere și pentru asigurarea transporturilor către Germania. În acest ultim caz, ruta fluvială rămânea cea mai bună soluție și la 20 iunie 1944 generalul-amiral Wilhem Marschall a fost împuternicit special pentru menținerea transporturilor pe Dunăre, primind misiunea de a demina șenalul navigabil și de a relua transporturile¹²⁷. În vederea realizării obiectivelor propuse, autoritățile germane au avut nevoie de nave, aduse astfel din Mare, care să îndeplinească atribuții diverse pe fluviu: deminare, apărare antiaeriană și transporturi petroliere.

În privința lunii aprilie 1944, activitatea intensă la bara Sulina, concretizată mai ales prin pătrunderea în fluviu a unui număr impresionant de vase (127), trebuie legată, în afara evacuării militare a capetelor de pod Odessa și Sevastopol, și cu organizarea unor convoaie de refugiați civili pe Dunăre. Aceștia erau estimați la:

1. aproximativ 125.000 de etnici germani din Transnistria, a căror reîntoarcere a fost organizată de Volksdeutsche Mittelstelle;
2. aproximativ 40.000 de oameni apti de muncă evacuați forțat de comandamentul german din Ucraina și Transnistria;

¹²⁶ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 228

¹²⁷ *Ibidem.*

3. etnici români din Transnistria și din nord-estul României care au dorit să se repatrieze, în urma acordului între Statul Major al Armatei române și autoritățile militare germane.

Transportul acestor refugiați s-a desfășurat în condiții relativ normale până la Galați, însă aici, la scurtă vreme, a intervenit un blocaj datorită lipsei vaselor fluviale care urmau să preia evacuării din primele două categorii pentru a fi deplasați în Germania. În aceste condiții, singura rută viabilă a fost cea terestră, pe cale ferată, prin intrândul secuiesc. Inițial, Antonescu a refuzat să accepte acest traseu temându-se de posibile incidente între populația românească și etnicii germani. Ulterior, la sfârșitul lunii aprilie, mareșalul român a aprobat trecerea a 52.000 de persoane, în grupuri de câte 6.000 prin ținutul secuiesc. Restul refugiaților, au fost deturnați pe traseul Dobrogea – Bulgaria – Serbia¹²⁸.

Din schimburile de informații transmise pe ambele sensuri între Căpitanii porturilor de la Dunărea maritimă - Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi - Direcția Marinei Comerciale, reconstituim imagini clare ale realităților existente la nivelul navigației și a porturilor de la Dunărea de Jos, în ultimele luni ale războiului împotriva Uniunii Sovietice (aprilie – august 1944).

Mai întâi, încă din octombrie 1943, în condițiile înfrângerilor repetate ale coaliției germane, s-a revenit la remilitarizarea zonei. Cu această ocazie, căpitanul comandor Romulus Ștefănescu, Inspector general de navigație și porturi, „a fost concentrat și numit în funcția de Comandant militar al Sectorului de navigație „Dunărea de Jos”¹²⁹. Acesta primea la 4 aprilie 1944, ordinul prin care, în eventualitatea evacuării tuturor autorităților și instituțiilor de stat din Galați¹³⁰, civile și militare, „Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi, Căpitania portului Galați, ca și Comandamentele Militare respective (a sectorului și a portului), nu vor părăsi localitatea înaintea Comandamentului Forțelor Fluviale”¹³¹.

În ceea ce privește navigația pe sectorul maritim al fluviului, mari probleme au fost înregistrate în luna aprilie, datorită aglomerației de nave (127 intrate/ 64 ieșite în/din fluviu), în condițiile în care „vase încărcate cu evacuați pleacă pe Dunăre în amonte și probabil și alte transporturi militare vor urma în curând”¹³². În noaptea de 10/11 aprilie 1944, în mod excepțional, autoritățile interzic navigația în aval de Tulcea, deoarece, în jurul portului

¹²⁸ *Ibidem*, p. 232.

¹²⁹ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 167/1944, f. 9.

¹³⁰ Vezi nota 110.

¹³¹ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 168/1944, f. 47.

¹³² *Ibidem*, dosar 160/1944, f. 39.

Sulina așteptau 25 de nave¹³³, cu destinația spre amonte. Scopul a fost „decongestionarea până la ziuă a canalului Sulina” și, aceste transporturi militare, pentru a evita bombardamentele aeriene, navigau mai ales noaptea. De aceea, trebuiau respectate următoarele instrucțiuni:

- „1. Navigația se va face cu luminile complet stinse;
2. Vor face veghe continuă pe tot parcursul și vor păstra distanțe mari între nave;
3. În cazul că observă sau aud avioane zburând pe deasupra lor, vor opri alarma”¹³⁴.

Intensificarea raidurilor aeriene, a determinat luarea unor măsuri preventive „pentru siguranța porturilor, a navelor și a vieții umane, pentru evitarea sinistrelor maritime din cauza bombardamentelor din avioane inamice și pentru a nu atrage prin aglomerări de vase bombardamentele din avioane”¹³⁵. În acest sens, la 16 aprilie 1944, Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi printr-un decret a cerut Societăților de Navigație, Agențiilor de Pilotaj și tuturor celor care au în proprietate nave, să respecte următoarele instrucțiuni:

- „ – în toate porturile se va proceda deîndată la dispersarea vaselor în așa fel încât să se evite aglomerarea de vase și în dană să nu fie mai mult de un singur vas;
- vasele ce și-au terminat operațiunile în dană, de încărcare sau descărcare, vor fi duse la locul de dispersare;
- în dana șantierelor să nu staționeze decât acele vase ce sunt pentru reparație în mod efectiv;
- locul de dispersare al vaselor se indică după un plan anumit întocmit de Căpitania Portului locală;
- vasele dispersate se vor apropia de maluri cât mai mult posibil și se vor camufla;
- distanța dintre vase: în dane sau la locul de dispersare, pe cât este posibil, să fie cât de mare;
- se va respecta cu cea mai mare rigoare în timp de noapte camuflajul luminilor;
- este preferabil ca la căderea nopții toate vasele să fie duse la locul de dispersare”¹³⁶.

¹³³ *Ibidem*, dosar 156/1944, f. 142.

¹³⁴ *Ibidem*, dosar 160/1944, f. 40.

¹³⁵ *Ibidem*, dosar 156/1944, f. 219.

¹³⁶ *Ibidem*, f. 219.

Așadar, în ultima perioadă a războiului desfășurat împotriva Uniunii Sovietice porturile și sectorul maritim al fluviului au fost ținta unor masive bombardamente aeriene.

Înlăturarea mareșalului Antonescu, la 23 august 1944, a schimbat complet cursul evenimentelor. Proclamația regelui Mihai, difuzată de postul de Radio București, la orele 22⁰⁰, a precizat clar că România, acceptând condițiile de armistițiu oferite de Aliați, nu se mai află în război cu Uniunea Sovietică¹³⁷. Însă, în acest comunicat, nu se regăseau informații privind raporturile pe care, din acest moment, urmau a le avea armata și autoritățile române cu Germania, și, abia la 25 august, orele 16³⁰, România a declarat război vechiului ei aliat, ca răspuns la agresiunile săvârșite de armata nazistă pe teritoriul românesc¹³⁸.

Între 23 și 25 august 1944, pe sectorul maritim al fluviului nu avem informații privind confruntări navale între flotila română, germană sau sovietică. Știm, însă că, vasele germane aflate la Dunărea maritimă sunt strânse și concentrate în portul Sulina, pentru a fi aproape de nucleul Flotei maritime „Amiral Marea Neagră”, condusă de viceamiralul Helmuth Brinkmann. Acesta a primit ordinul de a ocupa cu forțele sale portul și orașul Constanța, însă, datorită opoziției flotei române condusă de amiralul Măcelariu, planul eșuează. În aceste condiții, în după-amiaza zilei de 25 august (ora 15⁰⁰) navele germane primesc ordinul de a părăsi Constanța și a se refugia în porturile bulgare¹³⁹. În cazul Sulinei, forțele navale germane nu întâmpină dificultăți în a ocupa orașul și portul, acțiunea lor fiind înlesnită de un surprinzător vid de putere. Căpitanul portului, totodată și Comandant militar al Sulinei, Gheorghiu Romulus a primit aprobarea Direcției Marinei Comerciale de a intra în concediu de odihnă, începând cu 21 august 1944, în condițiile în care ofensiva sovietică fusese declanșată cu o zi înainte iar în cazul prăbușirii frontului se preconiza retragerea pe linia de aliniament Dunăre – Galați - Carpați. Cert este faptul că, această persoană nu s-a mai întors la Sulina, la 6 septembrie 1944 când se încheia acest concediu, și, ulterior, aflăm că a fost reținut la Centrala Direcției Marinei Comerciale¹⁴⁰. Momentul ales și aprobarea concediului de către Direcția Marinei Comerciale, precum și traseul viitor al lui Romulus Gheorghiu ne îndreptătesc să credem că acesta a fost, direct sau indirect, unul dintre oamenii de încredere ai celor ce plănuiseră evenimentele de la 23 august

¹³⁷ Andreas Hillgruber, *op. cit.*, p. 256-257.

¹³⁸ *Ibidem*, p. 258-261. În urma armistițiului, România trebuia să se alăture militar Aliaților în efortul lor de război împotriva Germaniei, pretextul fiind atacul aerian german împotriva capitalei București.

¹³⁹ Valentin Ciorbea, Carmen Atanasiu, *op. cit.*, p. 173-174.

¹⁴⁰ DJANG, fond Inspectoratul Regional 3 de Navigație și Porturi, dosar 165/1944, f. 12.

1944. Localitatea și canalul Sulina, ocupate de germani, au fost supuse zilnic unor bombardamente masive din partea aviației sovietice, între 19 și 25 august 1944, atacuri aeriene ce au provocat pierderi importante flotei germane, precum și incendierea întregului palat al Comisiei Europene a Dunării. Retragerea marinei germane din Constanța a fost urmată de evacuarea Sulinei de către germani (începută și finalizată în aceeași 25 august 1944)¹⁴¹.

În același timp, la 24 august 1944, autoritățile civile și militare române au primit de la Marele Stat Major, prin telefon datorită situației excepționale, ordinul de a evacua portul Galați și a se retrage la Brăila, la ora 18⁰⁰, în aceeași zi¹⁴². S-a înlesnit, astfel, pătrunderea forțelor militare sovietice pe sectorul maritim al fluviului.

Intenția sovieticilor, referitoare la noul parteneriat cu marina românească, a fost foarte clar încă de la început. Amiralul Oktiabrinski, comandantul forțelor navale sovietice din Marea Neagră, înainte de a intra în portul Constanța a dat un ultimatum autorităților române prin care cerea ca toată flota românească să fie dusă la Sulina și predată sovieticilor. Cu toate că, ordinul a fost contramandat, Moscova a acordat o atenție deosebită distrugerii flotei maritime comerciale românești. În timpul discuțiilor privind Convenția de armistițiu, desfășurate în capitala Uniunii Sovietice între 10 și 13 septembrie 1944, Vișinschi a cerut ca „vasele comerciale românești, în apele românești sau străine, să fie puse sub controlul operațional al Înaltului Comandament Aliat (Sovietic) pentru a fi folosite în interesul general al războiului”¹⁴³.

Datorită poziției geostrategice și a conjuncturii în care a fost ocupată de armata roșie (vid al autorității românești, subl. n) Sulina a fost fieful controlului sovietic asupra transportului pe apă și a infrastructurii navale românești. Suveranitatea românească asupra localității și a portului, la 11 octombrie 1944, după mai multe șicane ale Comandantului Garnizoanei Sovietice din Sulina, era reprezentantă în localitate de: „Primărie, Poliție, Percepție, preotul paroh, medicul orașului”. Cu toate acestea, rolul lor a fost doar decorativ. Au fost împiedicate a se prezenta la posturi o serie de autorități românești, care puteam cel puțin observa neregulile comise de ocupația sovietică: grănicerii, Detașamentul Maritim nr. 1, Batalionul 16 Infanterie marină sau noul căpitan al portului Sulina M. Pușcaci. Acesta din urmă, într-un raport către Inspectoratul 3 General de Navigație și Porturi, a

¹⁴¹ *Ibidem*, dosar 161/1944, f. 201-204, 210, 213-214, 217-218, 224. Aproximativ 10 bastimente de toate categoriile au fost scufundate în urma acestor bombardamente.

¹⁴² *Ibidem*, dosar 168/1944, f. 46.

¹⁴³ Valeriu Florian Dobrinescu, *România și organizarea postbelică a lumii (1945-1947)*, Editura Academiei R. S. Române, București, 1988, p. 44.

arătat modul în care sovieticii înțelegeau parteneriatul din prezent cu România. Astfel, „grănicerii s-au prezentat de două ori, la prima prezentare au fost dezarmați și obligați să se înapoieze, iar a doua oară deși se prezentaseră având autorizarea Comandamentului Militar Sovietic din Tulcea, Comandantul Garnizoanei Sovietice din Sulina, le-a spus că nu are nevoie de grăniceri, nevoind a le înapoia armele luate la prima prezentare”. Același, Comandant de Garnizoană a împiedicat reluarea activității Căpitaniei românești a Sulinei pe baza următorului argument: „nu este nevoie să fie Căpitanie la Sulina, deoarece toate vasele române de război și comerț sunt puse la dispoziția armatei sovietice, conform clauzelor armistițiului”¹⁴⁴.

Așadar, după 23 august 1944, zona Dunării intră direct în custodia Uniunii Sovietice, autoritățile de la Moscova deposedând statul român de toate atribuțiile suveranității asupra fluviului și, mai ales, de instrumentele de control a zonei: infrastructura fluvială mobilă (navele) trecând sub controlul Comandamentului Aliat (*Sovietic*, subl. n.)¹⁴⁵.

Ultima reorganizare a Marinei Regale Române a avut loc după 5 septembrie 1944. Cele mai importante vase militare maritime au fost cedate sovieticilor, care le-au sechestrat în porturile din regiunea caucaziană. Și navele fluviale au fost preluate de sovietici, însă acestea au luptat până la sfârșitul războiului. Existau acum 3 comandamente - Comandamentul Forței Navale Maritime, Comandamentul de Coastă și Comandamentul Forțelor Fluviale - și 3 detașamente: Detașamentul Dunării Inferioare, Detașamentul Dunării Mijlocii și Detașamentul Dunării Superioare.

În linii generale, în timpul Campaniei din Est, implicarea Dunării maritime și, implicit, al întregii regiuni Dunărea de Jos, în desfășurarea războiului a avut grade diferite de intensitate în funcție de poziția și evoluția frontului:

1. În perioada 22 iunie – 26 iulie 1941, forțele militare românești au acționat în prima linie operativă, având misiunea de a apăra litoralul fluvial și maritim. Până la 20 iulie, față de sovietici s-a adoptat o atitudine „defensiv – activă”, prevăzându-se acțiuni limitate doar pe brațul Chilia datorită inferiorității flotilei române în materie de nave și armament raportată la forțele navale sovietice din Marea Neagră. Ulterior, armata română a trecut la ofensivă și la 26 iulie a eliberat întreaga Basarabie.

¹⁴⁴ IR3 NP, ds. 165/1944, f. 12

¹⁴⁵ Valeriu Florian Dobrinescu, *România și organizarea postbelică a lumii (1945-1947)*, București, 1988, p. 44.

2. Între 26 iulie și 18 august 1941, s-a trecut la reorganizarea Căpităniilor și Oficiilor porturilor de la Dunărea Maritimă, de la limanul Nistrului, de pe Prut, precum și la curățarea sectorului maritim al fluviului de epave și mine, în vederea reluării activității normale de transport pe Dunăre. Zona a mai fost amenințată sporadic doar de atacuri aeriene sovietice.

3. Între 18 august 1941 și februarie 1943 ostilitățile s-au desfășurat departe de zona Dunării de Jos, sectorul maritim al fluviului având rolul de arteră de transport și de aprovizionare a forțelor combatante ale Axei. Îndepărtarea ostilităților determină demilitarizarea zonei. Nesemnificativă inițial, începând din vara anului 1942, schimbarea planurilor germane și declanșarea mării ofensive din vara anului 1942 către Don, Volga și Stalingrad a determinat o intensificare a prezenței flotei germane în zona Mării Negre.

4. Între februarie 1943 (catastrofa de la Stalingrad) – mai 1944 Axa s-a aflat în defensivă, înfrângerile repetate determinând, printre altele, pierderea treptată a coastei de nord a Mării Negre și apropierea luptelor de regiunea Dunării de Jos. În aprilie-mai 1944 marina română a primit misiunea extrem de dificilă a evacuării capetelor de pod Odessa și Sevastopol (armată și refugiați). Aceasta a echivalat, din punctul nostru de vedere, cu o ultimă acțiune maritimă a Axei desfășurată în zona coastelor Mării Negre.

5. În perioada iunie-august 1944, portul Constanța și interiorul Dunării au rămas ultimele bastioane pe apă în fața ofensivei armatei roșii. Traficul naval a fost în mare măsură paralizat, porturile și sectorul maritim al fluviului fiind ținta unor masive bombardamente aeriene.

6. După 23 august 1944, zona Dunării intră direct în custodia Uniunii Sovietice, autoritățile de la Moscova deposedând statul român de toate atribuțiile suveranității asupra fluviului și, mai ales, de instrumentele de control a zonei: infrastructura fluvială mobilă (navele) trecând sub controlul Comandamentului Aliat (*Sovietic*, subl. n.)

În privința Comisiei Europene a Dunării, în timpul războiului, deși a fost deposedată de toate competențele sale, a continuat să activeze în limite minime prin Secretariatul general iar rigurozitatea împământenită la nivelul instituțiilor Comisiei a fost moștenită de autoritățile române. De fapt, deși Germania a dorit lichidarea ei, autoritățile de la București au considerat că suveranitatea statului român asupra gurilor Dunării este mai bine respectată în condițiile implicării unui consorțiu de state decât în cazul în care România ar trebui să facă față pretențiilor hegemonice ale unei mari puteri¹⁴⁶ (*Germania*, subl. n.). Din păcate, logica românească a fost demonstrată mai

¹⁴⁶ Chiar și în condițiile în care doar Italia *de jure* și *de facto*, alături de România și Germania mai făceau parte din Comisia Europeană a Dunării.

târziu de către Uniunea Sovietică, care, prin Acordul de la Belgrad din 1948, a desființat Comisia Europeană și a îndepărtat potențialii rivali (Marea Britanie, Statele Unite, Franța). Din acest moment, oficial, asistăm la *sovietizarea Dunării (subl. n)*.

**Universitatea „Dunărea de Jos”,
Galați**