

MARIAN MOȘNEAGU

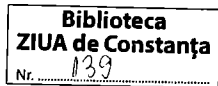
REGELE ȘI REGINA MĂRII NEGRE



www.ziuconstanta.ro

ETA
MUNTENIA

Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU



REGELE ȘI REGINA MĂRII NEGRE

File din istoricul distrugătoarelor & fregatelor „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA”

www.ziuaconstanta.ro

Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

REGELE ȘI REGINA MĂRII NEGRE

File din Istoricul distrugătoarelor & fregatelor „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA”

www.ziuaconstanta.ro

Colecția: Nave militare românești

Culegere computerizată: Elena Moșneagu, Mihaela Mîrșu, Violeta Brînză, Monica Giuglea

Corectură: Irina-Alexandra Moșneagu

Foto: Fototeca Muzeului Marinei Române, Valentina Leahu, colecțiile revistei „Marina Română”, dr. ing. Cristian Crăciunoiu, ing. Dan Stroescu

Procesare foto: Centrul de Informatică al Forțelor Navale

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
MOȘNEAGU, MARIAN

Regele și regina Mării Negre: file din istoria distrugătoarelor & fregatelor „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” / căpitan comandor dr. Marian Moșneagu - Constanța : Editura Muntenia, 2005

Bibilogr.

ISBN 973-692-108-5

629.5(498)(091)

EDITOR:

 **MUNTENIA**

I.S.B.N.: 973-692-107-7

Consiliere editorială:

 **LEDA**®

leda@mymail.ro

TIPĂRIT LA:

 **Tipografia MUNTENIA**

Constanța

Tel./Fax: 0241-635 521

office@higmuntenia.ro



© Toate drepturile sunt rezervate autorului

www.ziuaconstanta.ro



CUVÂNT ÎNAINTE

Forțele Navale Române au celebrat anul acesta împlinirea a 145 de ani de la crearea componentei fluviale a Marinei Militare a statului român modern, Corpul Flotilei, fondat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza prin Înaltul Ordin de Zi pe Oaste nr. 174 din 22 octombrie 1860. Totodată, în urmă cu 75 de ani, la 7 septembrie 1930, intrau în serviciu, în componerea Diviziei de Mare, distrugătoarele „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA”, care au avut o contribuție importantă la desfășurarea războiului naval în Marea Neagră în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale.



Printr-o fericită coincidență, aceste două momente aniversare coincid cu intrarea în serviciu a fregatei „REGINA MARIA”, cea de-a doua fregată achiziționată din Royal Navy, care și-a început cariera prin participarea la „Trafalgar 200”. Aceste nave au preluat numele și tradiția distrugătoarelor tip R, Forțele Navale Române fiind astăzi înzestrate cu primele nave de luptă moderne, complet interoperabile cu alte nave din țările membre ale Alianței Nord-Atlantice, care vor asigura creșterea capacității de luptă pentru îndeplinirea sarcinilor de apărare, protejarea intereselor României în Marea Neagră și vor garanta participarea țării noastre la apărarea colectivă, în cadrul operațiunilor multinaționale coordonate de ONU și NATO.

Răspunzând misiunilor sale specifice de teaurizare și promovare a tradițiilor navale naționale, Muzeul Marinei Române completează în mod inspirat colecția istoriografică proprie cu această predecesorită monografie, destinată să popularizeze faptele de arme ale predecesorilor actualilor echipaje, care se vor putea mândri că sunt contînuatoarele

unor pagini glorioase de istorie navală românească și totodată obligate să mențină spiritul de corp, camaraderia și standardul înalt de performanță în îndeplinirea misiunilor specifice, atât în apele naționale cât și oriunde în lume.

După inspiratul album „Odiseea navei-școală „CONSTANȚA”, dedicat evocării implicării active a acestei nave, în anii 2001 și 2003, la finalizarea proiectului cultural internațional „Odiseea” inițiat de Institutul Internațional al Teatrului Mediteranean, care a prilejuit participarea cadeților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” la un experiment cultural itinerant fără precedent, căpitan-comandorul dr. Marian Moșneagu, directorul Muzeului Marinei Române semnează prima monografie a celor două distrugătoare tip R, oferind membrilor echipajelor fregatelor „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA” o autentică și expresivă carte de vizită, care le va spori mândria de a sluji cu demnitate interesele naționale la bordul celor mai moderne unități navale ale Forțelor Navale Române.

Îmi exprim speranța că prin preluarea tradițiilor bastimentelor omonime, comandanții, ofițerii, maiștrii militari, subofițerii și militarii angajați pe bază de contract care vor avea onoarea să-și înscrie numele în Registrul Istoric al acestor fregate vor avea capacitatea fizică și intelectuală, ambiția și mai ales dorința de a se instrui la cele mai înalte standarde de performanță profesională, dedicându-se cu devotament creșterii capacității combative a navelor, realizării unei coeziuni de monolit, perfecționării pregătirii tactice și consolidării instrucției marinărești, care le să confere capabilități și aptitudini de adevărați combatanți, încrederea de sine și disponibilitatea de a se identifica emblematic cu trecutul, prezentul și viitorul Forțelor Navale Române.

București
10 iunie 2005

Contraamiral dr. *George* MARIN

Șeful Statului Major al Forțelor Navale



REGELE FERDINAND I (1865-1927)

Ferdinand-Victor-Albert-Meinrad s-a născut la 12/24 august 1865, la Sigmaringen. A fost cel de-al doilea fiu al principelui Leopold de Hohenzollern și al principesei Antonia de Braganza, fiica Regelui Ferdinand și nepot al lui Carol I,

Și-a început studiile sub îndrumarea atentă profesorului Gröbels, de studii la gimnaziul în anul 1885 a devenit Militare din Kassel. cursurile Universității și ale Școlii Superioare și Economice din



II al Portugaliei Regele României. în casa părintească, a mamei sale și a După cinci ani din Dusseldorf, cadet al Școlii În paralel a urmat din Leipzig (1887) de Științe Politice Tübingen.

A vizitat România pentru prima oară la 10 mai 1881, când a participat la încoronarea Regelui Carol I.

În toamna anului 1883, profesorul Vasile D. Păun, de la Liceul „Gheorghe Lazăr”, a fost trimis la Düsseldorf pentru a-l învăța limba română.

Începând cu 25 octombrie 1885 a fost înscris în efectivele Regimentului 1 Infanterie de Gardă din Potsdam, unitate în care fuseseră înrolați atât tatăl cât și bunicul său. La 14 noiembrie 1886, principele a fost înscris, cu gradul de sublocotenent, în cadrele Regimentului 3 Infanterie din București.

În lipsa unui moștenitor în linie directă și legitimă al Regelui Carol I, prin decretul din 18 martie 1889, Ferdinand a fost proclamat „moștenitor prezumtiv al coroanei României”, conferindu-i-se în același timp titlul de „Alteță Regală, principe al României” iar la 9 mai 1889 a devenit senator de drept.

A parcurs toate treptele ierarhiei militare, de la sublocotenent (1886), locotenent (19 martie 1889), căpitan (10 mai 1891), maior (29 decembrie 1892), locotenent-colonel (1 ianuarie 1895), colonel (1895), general de brigadă (4 aprilie 1898), general de divizie (10 mai 1904), general de corp de armată (17 aprilie 1911), la mareșal (18 noiembrie 1918).

A fost, pe rând, detașat cu serviciul la Batalionul 4 Vânători, comandant al unei companii din cadrul Batalionului 1 Vânători, comandant al Batalionului II Vânători, comandant al Regimentului 4 Roșiori, Brigăzii a 8-a Infanterie, Diviziei 4 Infanterie, comandant al Corpului II de Armată, inspector general al Cavaleriei, inspector general al Armatei și comandantul suprem al Armatei Române, în toate campaniile războiului de întregire națională.

În Consiliul de Coroană din 14/27 august 1916, Ferdinand s-a identificat cu idealul național al românilor, susținând intrarea României în război alături de Antantă împotriva Puterilor Centrale, fapt care i-a atras renumele de *Ferdinand cel Leal*.

Cunoștea limbile vechi – greaca, latina, ebraica, precum și cele moderne – engleza, franceza, rusa.

La 29 decembrie 1892 s-a căsătorit la castelul Sigmaringen cu Maria, principesă de Marea Britanie.

Principele a fost proclamat Rege al României, sub numele de Ferdinand I, la 28 septembrie 1914, fiind încoronat ca Rege al României Mari la 15 octombrie 1922. După înfăptuirea României



Mari, Ferdinand a sprijinit inițiativele, în special ale guvernelor liberale, menite să ducă la importante prefaceri în viața economică, social-politică și culturală a țării. Printre acestea s-au numărat reforma regimului electoral bazat pe votul universal (1918), reforma agrară (1921), Constituția din 1923 și unificarea legislativă.

La 16 martie 1890 a devenit membru de onoare al Academiei Române, iar de la 29 septembrie 1914 președinte de onoare și protector.

A încetat din viață la 20 iulie 1927, la Castelul Pelicor din Sinaia. A fost înmormântat în pronaosul Mănăstirii Curtea de Argeș.

REGINA MARIA (1875-1938)

Maria-Alexandra-Victoria de Saxa-Coburg-Gotha, principesa de Marea Britanie, s-a născut la 17/29 octombrie 1875 la Eastwell Park, comitatul Kent (Marea Britanie), în familia lui Alfred I, duce de Edinburg, fiul Reginei Victoria a Angliei și a Mariei Alexandrovna, mare ducesă de Rusia, fiica țarului Alexandru al II-lea.

La 1 mai 1915 a fost aleasă membră de onoare a Academiei Române iar în 1919 membru corespondent al Academiei Franceze de Belle Arte.

Prin activitățile de caritate în sprijinul răniților și al celor loviți de dezastrele războiului, precum și prin credința fermă în victoria Antantei, în timpul primului război mondial s-a integrat în corpul surorilor de caritate, contribuind la ridicarea moralului populației și al armatei. Pentru curajul și devotamentul său a fost distinsă de

autoritățile franceze cu „La Croix de Guerre“.

Romancieră și memorialistă, a scris numeroase basme, schițe și povestiri. A publicat la Londra, New York, Toronto, Stockholm și Paris *The Lily of Life* (1912), *The Dreamer of Dreams* (1914), *Minola* (1915), *My Country* (1917), *À mon Peuple! De mon âme a la sienne* (1917), *Peeping Pansy* (1920), *The Queen of Roumania's Fairy Book* (1923), *The Voice of the Mountain* (1923), *The Country that I Love* (1925), *Stella Maris* (1930) și *The Story of My Life* (1934), ediții traduse și în limba română.

În prima adunare 22 martie 1928 a patroana Ligii Navale numărul festiv al Noastră“ a scris:

„ P ă r ă s i n d
mele îmbrățișat de
era natural ca și în
nemărginita vedere
inima mea.

Pășind pragul acestui sfânt pământ al Țării mele, acum patruzeci și trei de ani, din piscurile Carpaților dorul meu s-a îndreptat către valurile argintii; iar legendele întunericului albastru al Mării Negre m-au atras cu totul spre vraja adâncurilor.

Soarele argintiu al Constanței mi-a strălucit în primii ani ai venirii mele pe bordul falnicei lebede „PRINCIPESA MARIA“ și acest imbold mi-a cuprins inima într-o spontană și adâncă dragoste pentru eroii apelor românești, fără a mai slăbi o clipă. Admir lupta lor cu puternicul element, care le întărește energia, umbletul lor



generală din fost proclamată Române. În revistei „Marea

leagănul copilăriei
albastrul mării,
noua mea Patrie,
să fie căutată de



pe necunoscutul întins al apelor, care mărește orizontul gândului și al privirii, făcându-le caractere hotărâte și gata să înfrunte intemperiiile vieții ca și pe cele ale apelor.

Din acest izvor cald de dragoste pentru Marina Românească, pornește urarea mea sinceră de NOROC BUN și SPOR LA MUNCĂ!“.

A avut șase copii: Carol, Elisabeta, Maria, Nicolae, Ileana și Mircea.

A încetat din viață la 18 iulie 1938, în Castelul Pelicor. Cu începere de la 19 iulie, ofițerii, subofițerii și trupa Aeronauticii și Marinei Regale au purtat doliu la brațul stâng, ofițerii și la dragonul de la sabie. Navele Marinei Regale și Marinei Comerciale au purtat pavilionul îndoliat în bernă, până la înmormântarea Suveranei defuncte.

Conform dorinței sale testamentare, trupul i-a fost înhumat la Curtea de Argeș, duminică, 24 iulie 1938 iar inima i-a fost depusă, într-o casetă, în biserica Stella Maris de la Balcic.

În anul 1940, după cedarea Cadrilaterului, caseta a fost adusă și depusă cu sarcofag de marmură albă în frida săpată într-o stâncă din Măgura Branului, vis-à-vis de Castelul Bran. În anul 1968, caseta de aur cu inima Reginei Maria a intrat în patrimoniul Muzeului Național de Istorie din București.

„Te binecuvântează, iubită Românie, țara bucuriilor și durerilor mele, frumoasă țară, care ai trăit în inima mea și ale cărei cărări le-am cunoscut toate. Frumoasa țară pe care am văzut-o întregită, a cărei soartă am împărtășit-o atâția ani, al cărei vis strămoșesc l-am visat și eu și mi-a fost îngăduit să-l văd împlinit. Fii tu veșnic îmbelșugată, fii tu mare și plină de cinste, să stai veșnic falnică printre alte națiuni, să fii cinstită, iubită și pricepută“.

charig

Capitolul I

CARACTERISTICILE TEHNICO-TACTICE ALE CONTRATORPILOARELOR „REGELE FERDINAND I“ ȘI „REGINA MARIA“



REGELE FERDINAND I

www.ziuaconstanta.ro



După obținerea independenței de stat a României și revenirea Dobrogei în hotarele firești ale țării s-au creat condițiile necesare dezvoltării unei flote militare și comerciale conform necesităților pe care le impunea apărarea frontierei maritime și fluviale a noului stat independent.

Drept urmare, au fost elaborate programe navale care au urmărit cu precădere achiziționarea unor nave militare cu destinație fluvială.

Până la izbucnirea primului război mondial au intrat în dotarea Marinei Militare Române câteva nave maritime, printre care canoniera „GRIVIȚA” în anul 1880, bricul „MIRCEA” (1882) și crucișătorul „ELISABETA” (1888).

Apărarea litoralului românesc a impus creșterea parcului de nave militare, cu atât mai mult cu cât cele existente erau nave vechi, depășite sub aspectul potențialului militar.

Ca urmare a acestor necesități, în anul 1914 au fost comandate Șantierului italian „Pattison” din Napoli patru contratorpiloare iar Șantierului „Fiat” din La Spezzia un submarin.

Dintr-un raport al ministrului de Război, I.I.C. Brătianu înaintat Regelui Ferdinand I, aflăm că în aprilie 1915 construcția contratorpiloarelor se găsea într-un stadiu avansat, fapt care a determinat Ministerul de Război să supună aprobării Regelui un proiect de decret prin care se stabilea numele pe care urmau să-l poarte cele patru nave, respectiv „VIFORUL”, „VĂRTEJUL”, „VISCOLUL” și „VIJELIA”.

Intrarea Italiei în primul război mondial a dus însă la preluarea acestor nave, pe măsura construirii lor, de către Marina italiană.

La 1 iulie 1920 au sosit în portul Constanța două dintre cele patru contratorpiloare, care au primit numele de „MĂRĂȘTI”

(ex - „NIBBIO”) și „MĂRĂȘTI” (ex - „SPARVIERO”), cunoscute după această dată ca nave tip distrugător.

În condițiile în care potențialul de apărare a independenței și suveranității naționale, în general și a graniței maritime, în special, era destul de scăzut, în deceniul al treilea al secolului al XIX-lea au fost elaborate noi programe navale. Deși potențialul economic al României nu a permis realizarea unui parc de nave militare conform acestor programe, totuși în anul 1926 au fost comandate în Italia două contratorpiloare.

Guvernul român a pus la dispoziția Ministerului de Război un credit de un miliard de lei pentru a se comanda în Italia materiale de război. După ce a obținut avizul Marelui Stat Major și al Inspectoratului General al Marinei, Ministerul de Război a decis ca întregul credit să fie acordat Marinei pentru construcția celor două contratorpiloare, a unui submarin și unei nave-bază. Comanda acestor construcții a fost aprobată prin rezoluția primului ministru, pusă pe referatul Inspectoratului General al Marinei nr. 345 din 5.10.1926. Contractul încheiat cu Casa „Pattison” din Napoli-Italia a fost semnat la 13 noiembrie 1926, în baza Jurnalului Consiliului de Miniștri nr. 3393 din 10.11.1926, care a acordat pentru aceste construcții un credit de 880 milioane lei, din care 423 milioane lei pentru cele două contratorpiloare³.

Într-una din ședințele sale, Comitetul Consultativ al Marinei a discutat proiectele navelor respective, caracteristicile armamentului și posibilitățile de folosire în luptă.

Pentru urmărirea lucrărilor, a fost trimisă la Napoli o comisie de supraveghere a construcției navelor, formată din ofițeri și maiștri, printre care s-au numărat locotenent-comandorul Alexandru Știubei și ofițerul mecanic clasa a III-a Ștefan Bottel.



Contratorpiloarele „REGELE FERDINAND I” și „REGINA MARIA” au fost construite de Șantierile italiene ex - C.T.T. & Pattison, devenite ulterior „Officine Meccaniche e Cantieri Navali di Napoli”, în anii 1927-1930.

Aveau deplasamentul de circa 2 000 tone fiecare, la încărcătura maximă și au fost lucrate identic, după tipul de contratorpiloare „THORNYCROFT”.

Ambele nave au fost armate cu câte:

- 5 tunuri de 120 mm tip Bofors (Suedia);
- 1 tun A.A. de 76,2 mm;
- 4 mitraliere A.A. de 40 mm;
- 2 grupuri trinate de tuburi lanstorpilor de 533 mm tip S.T.;



1 decembrie 1928
Lansarea la apă a distractorului
„REGELE FERDINAND”

- instalație dublă în ambele borduri la pupa pentru lansat mine de blocus;
- instalație de aruncat bombe antisubmarin, la pupa;
- instalație pentru două torpile de remorcă tip „Ginocchio”.

Tunurile de 120 mm erau montate în axul longitudinal al navei în sistemul etajat cu paraflăcări: două la prova, fiecare cu un câmp de tir de 130° la 30° elevație; unul imediat după coșul pupa, pentru un câmp de tir de 140° la 30° elevație și două la pupa, cu un câmp de tir de 135° la 30° elevație.

Tunul A.A. de 76 mm era montat între coșurile navei, cu un câmp de tir omnidirektiv. Mitralierele A.A. erau montate în borduri (câte două), la extremitățile coastelor 84 și 90.

Tuburile lanstorpilor erau montate deasupra compartimentelor turbinelor.

Navele erau dotate cu motoare cu o forță motrice de 45 000 C.P., capabile să dezvolte o viteză medie de 37,6 Nd. Raza de acțiune la viteza de 15 Nd era de 3 000 mile.

Caracteristicile tehnico-tactice:

- lungimea maximă - 102 metri;
- lungimea între extremitățile planului de plutire - 101 metri;
- lățimea maximă - 9,600 metri.
- înălțimea de la linia de construcție la dreapta superioară la ordonata 88 - 5,993 metri;
- înălțimea de la dreapta superioară la suprafața punții în centrul longitudinal (Bolzone) - 0,235 metri;
- înălțimea de la linia de construcție la linia de plutire prova - 3,150 metri; medie - 3,150 metri; pupa - 3,150 metri;
- înălțimea de la linia de plutire la extremitatea prova - 3,150



- metri; pupa – 3,150 metri;
- înălțimea de la linia de plutire la vârful provei – 6 metri;
- distanța de la vârful planului de plutire până la vârful provei – 1 metru;
- distanța între cele 20 linii de calcul – 5,050 metri;
- distanța de la vârful planului de plutire până la extremitatea pupa – 0,490 metri;
- distanțele între liniile de apă 1-2; 2-3; 3-4; 4-5; 5-6; 6-7 era de 0,525 metri;
- distanța între liniile de apă 7-8 și 8-9 era de 0,800 metri;
- distanța între liniile de apă 9-10 era de 1,800 metri;
- distanța între liniile de apă 10-11 era de 0,900 metri;
- liniile de apă 10 și 11 erau false (numai la teugă);
- Distanța între linia de calcul (20) și extremitatea pupa - 0,847 metri;
- Distanța între cele 9 secțiuni longitudinale - 0,960 metri;
- Distanța între prima ordonată și vârful liniei de plutire - 0,635 metri.

Toate măsurile în înălțime sunt raportate la linia de bază, exceptându-le pe cele unde este indicată linia de construcție. Linia de bază se găsea la 22 mm sub linia de construcție.

Distribuția ordonatelor:

De la ordonata 0 până la ordonata 48 erau 49 intervale a 0,533 metri;

De la ordonata 48 până la ordonata 136 erau 88 intervale a 0,610 metri;

De la ordonata 136 până la ordonata 175 erau 39 intervale a 0,533 metri;

De la ordonata 175 până la extremitatea pupa – 0,847 metri.





Ordonatele erau perpendiculare pe linia de plutire. Cuplul maestru era între ordonatele 88-89.

I. PĂRȚILE PRINCIPALE ALE CORPULUI NAVEI:

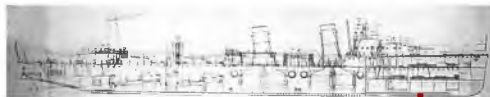
CHILA: Acest tip de navă avea chila plată, compusă dintr-un șir de table de oțel de grosimi diferite, longitudinal, care începeau de la extremitatea prova și continuau până la extremitatea pupa.

Pe acest parcurs, chila era dublată de un alt șir de table, pe dinăuntru, de asemenea cu grosimi variabile, care începeau de la ordonata 70 și continuau până la ordonata 106.

Alte dubluri se întâlneau în dreptul tuturor pereților transversali dar numai din bucăți scurte și de dimensiuni variabile, respectiv la coastele: 15; 30-31; 39-40; 47-48; 60, 72 84, 96, 114, 117, 136, 144 și 156.

Pe toată lungimea sa, prin centru, chila era parcursă de două colțare așezate spate în spate, între ele fiind introdusă o fâșie de tablă de grosimi variind între 9,5 mm și 5 mm, subțindu-se către extremități. În nomenclatura engleză, această fâșie de tablă se numea *chilă verticală*, iar în nomenclatura italiană *paramenzală centrală*. Aceasta era nituită între cele două colțare, care la rândul lor se nituiau de șirul chilei cu flanșele orizontale.

La extremitatea prova, între ordonatele 5-6, aceste colțare erau nituite de etravă, iar la pupa, la ordonata 172, de aripa bușei



Distrugătorul „REGELE FERDINAND” pe mare



axului cârmei. Această bucă ocupă spațiul dintre ordonatele 172-174; la ordonata 174 avea o aripă identică, de care cele două colțare erau legate în mod similar și continuau până la extremitate, unde se prelungeau în sus până la puntea superioară; la unghiul unde începea cursul lor în sus erau întărite printr-un braț de tablă, format dintr-o fâșie care era fixată între colțare. De la acest braț, fâșia continua până la puntea superioară, unde era introdusă între cele două colțare, care formau curentul longitudinal central de sub puntea superioară.

De la ordonata 145 până la extremitatea pupa, chila se înclina, luând cursul său în sus, ajungând la extremitate, la linia de plutire din calcul (3 150 mm).

Etrava era construită din oțel forjat, masivă, monobloc. Ea se cupla cu chila prin nituire și continua apoi până la vârful provei.

De la capătul conexiunii cu chila până la genunchi era scobită în formă de U, iar de aici și până la vârf, continua plină, în formă rectangulară.

Era legată cu tablele corpului prin nituire în zig-zag, până la



genunchi, iar de aici în sus continua prin nituire simplă pe un singur rând, tablele îmbrăcând-o în ambele părți.

Etamboul era format din cele două colțare spate în spate cu fășia de tablă, între care continua de la paramezala centrală până la puntea superioară.

Bucașa axului cârmei era construită din oțel turnat, așezată în axul longitudinal al navei, cu centrul în ordonata 173. Cu aripile din părți era nituită de madierile coastelor 172 și 174, care în acest loc erau întărite solid prin dubluri de table groase și colțare. La partea inferioară avea o flanșă care era nituită de tabla corpului, prin exteriorul navei.

Scheletul cârmei era construit din oțel forjat, având forma unei labe cu cinci degete, care erau trase dintr-o singură bucată rotundă. La partea superioară, axul avea un diametru de 458 mm, iar în punctul în care începeau despicăturile avea un gât; despicăturile se subțiau către extremitățile lor. Cele trei degete inter inferioare erau înconjurate la extremități de o coroană din același metal, iar celelalte două superioare se întâlneau cu coroana cap în cap.

Tot acest schelet până la gâtul axului era îmbrăcat pe ambele părți cu tablă de 7 mm, prin nituire și prisionare.

NĂRILE ANCORELOR: prova navei era prevăzută cu două nări pentru ancore, construite din oțel forjat. Ele erau așezate câte unul în fiecare bord, înclinate la prova. La ambele capete aveau câte o flanșă cu care se nituiau de corpul și de puntea teugii. Cu flanșa inferioară se nituiau de corpul navei, iar cu cea superioară de puntea teugii.

ANCORELE erau de tipul „HALL'S”, unul dintre cele mai utilizate tipuri de ancoră în toate marinele. Erau ancore fără cap, compuse din două părți:

a. *fusul*, care la extremitatea sa se termina cu două urechi, iar la cea opusă, era prevăzut cu un ochi pentru legarea lanțului.

b. *Capul*, prevăzut cu două găuri centrale în care intrau cele două urechi ale fusului, fixate prin două buloane. Capul se învârtia pe cele două urechi ale fusului într-o cursă de 40°. Atât fusul cât și capul erau construite din oțel, acest complex cântărind circa 2 000 kg.

Fiecare navă era prevăzută cu câte 13 chei de lanț de ancoră de calibrul 36 mm, din care 6 chei într-un bord și 7 chei în celălalt bord. Acestea erau manevrate cu un vinci montat sub puntea teugii, pe puntea superioară, în cazarma marinari de punte.

În afara celor două ancore principale, fiecare navă dispunea și de câte două **ancorote** comune de tipul „Amiralitate”. Acestea erau de cep, fiind utilizate în timpul staționării pe timp nefavorabil etc.





Ele erau fixate la bord pe puntea principală, sub scările care duceau pe puntea teugii. Unul cântărea circa 400 kg iar al doilea circa 200 kg, ambele fiind construite din oțel dulce.

Nava avea șase **babale** mari, de tip comun, cu câte două cepuri, fixate prin nituire, două în borduri la prova (din oțel); alte două din **fontă**, cam la jumătatea lungimii navei, în ambele borduri iar ultimele două, din oțel, erau fixate la pupa, în borduri. În afara acestora, navele dispuneau și de altele mai mici, de același tip, două în borduri, pe teugă și două în borduri, la extremitatea pupa.

În vecinătatea babalelor mari erau așezate nituit, în ambele borduri, șase **urechi de trecere a parâmelor** pentru manevre, confecționate din oțel dulce, fixate în vecinătatea babalelor mari.

Fiecare lanț de ancoră ieșea din puțul său printr-o **nară**, care era fixată între cabestanul vinciului și nările ancorelor. Ele erau prevăzute în interior cu un cheglu identic cu cel al valvulelor saracinese, care se manevra printr-un șpinglu filetat. Erău confecționate din oțel dulce, fiind prevăzute cu câte o flanșă la partea inferioară, cu care se fixau, prin nituire, de punte.

Pe lângă frâna prevăzută pentru cele două nări de mai sus, fiecare lanț avea o **stopă** așezată în vecinătatea nărilor. Ele erau construite din câte o talpă de fier fixată pe punte prin nituire, având la suprafață un ochi, de care era legat un cârlig, compus din două bucăți. Acestea blocau lanțul între ele, reținându-l fix prin introducerea unui cui de închidere.

În dreptul nărilor ancorelor erau fixați doi **tamburi**, pe care se derulau lanțurile la fundarisirea ancorelor. Aceștia erau confecționați din oțel dulce, fiind fixați pe punte cu o talpă cu care erau prevăzuți la partea inferioară, prin nituire. La partea superioară aveau două tije diametral opuse, care nu permiteau

lanțului, în timpul desfășurării sale, să sară în sus.

Fiecare arbore port-elice era susținut de un **braț** în formă de furcă, care la extremitățile sale avea o parte plată, introdusă prin tabla corpului în interiorul navei; aici, printr-o nituire solidă se lega de madiere și curenții longitudinali laterali, consolidați în acest loc prin dubluri de tablă și colțare.

La ieșirea din corpul navei, în partea exterioară, era înconjurat de două colțare, nituite cu flanșele verticale de brațe, iar cu flanșele horizontale de corpul navei, apoi bine ștemuite. Ele continuau apoi jos, unde se împreunau cu bucșa prin care trecea axul port-elice, care avea o lungime de circa 1 metru.

Ele erau construite din oțel turnat.

Bucșele prin care ieșeau axele port-elice din corpul navei erau construite din oțel turnat, fiind nituite de tablele corpului jur-împrejur. În interiorul corpului navei erau prevăzute cu câte o ureche, care se nituia de întăriturile coastelor respective.

Fiecare ax port-elice era protejat de câte un **tub**, care cu un cap era legat de peretele transversal al compartimentului mașinii respective, iar cu celălalt era introdus în bucșa de la ieșirea axului din corpul navei. Aceste tuburi erau compuse din trei bucăți, legate între ele prin introducerea unui în altul, apoi prizonate și turtite; pentru a asigura o mai bună etanșeitate, la capetele îmbinărilor erau sudate electric.

Legătura de peretele transversal al compartimentului mașinii respective se realiza printr-o flanșă nituită atât de tub, cât și de perete. Fixările de pereții pe care îi traversa până la extremități erau făcute prin cercuri de colțare, care de pereți se nituiau, iar pe tubur erau prizonate; în aceste locuri tuburile erau prevăzute cu grosim mai mari.



Cele patru bucăți de la extremități aveau o lungime de 1 000 și 1 300 mm, cu 426/406 mm diametru. Cele două de la mijloc aveau o lungime de 8 050 și 6 948 mm cu 440/426 mm diametru, fiind construite din oțel treilat.

Fiecare ax propulsor purta la extremitatea sa o elice, construită din bronz „Stone“. Elicea era de tipul „Scaglia“, fiind cotate drept cea mai bună elice pentru nave de război în flotele engleză, franceză și italiană.

Acestea aveau diametrul - 3,175 metri, pasul constant - 3,505 metri, suprafața proiectată - 5,55 m², suprafața dezvoltată - 6,32 m², aria discului - 0,687 m² și trei pale.

Pe lângă aceste două elice, fiecare navă era dotată cu câte o elice de rezervă.

Căpătâna lor era prevăzută cu o gaură puțin conică și se fixa pe ax prin două pene diametral opuse pe toată lungimea căpătâniei.

După ce se introducea pe ax, mai rămânea afară capul axului filetat, pe care se înșuruba o capsă conică.

În ambele flancuri ale navei (la pupa), între ordonatele 166-173, erau fixate **apărătorile** elicelor, construite din câte o tablă de formă triunghiulară, fixată cu colțare de corpul navei, iar pe deasupra și în dreptul fiecărei coaste, pentru întărire, era prevăzută cu console (brațe de tablă

triunghiulare), care cu o latură se nituiau de coaste, iar cu cea orizontală se nituiau de respectiva tablă orizontală (paraelicea); atât de coaste cât și de paraelice se nituiau prin intermediul colțarelor.

Marginile exterioare, atât ale brațelor cât și ale paraelicei, erau întărite cu fier 1/2 rotund.

Grosimea paraelicei era de 7 mm. Pentru a fi mai ușoară, era



Distruătorul
„REGELE FERDINAND”
în bazinul Șantierului Naval
din Napoli



prevăzută cu găuri (goluri de diferite forme).

Distanța de la centrul axului elicei respective până la marginea exterioră a paraelicei era de 2 025 mm.

În compartimentele mașini și căldări, **coastele** erau construite din colțare de 105x70x8 mm, fiind distanțate la intervale de 610 mm una de alta.

Cele inferioare, ale depozitelor laterale, erau construite din colțare de 65x65x5 mm, fiind dispuse la același interval.

Ele începeau de la a doua paramezală laterală, mergând până la puntea superioară. Aici, prin intermediul unor brațe de tablă de formă triunghiulară și a altora de formă dreptunghiulară, erau legate cu traversele de sub punte (bagli).

În aceste compartimente, coastele propriu-zise erau întărite din 5 în 5 intervale cu câte o fâșie de tablă de 250x5 mm, care în latura opusă coastei era consolidată cu colțar de 60x60x6 mm.

Cele ale pereților depozitelor laterale erau întărite numai pe porțiunea unde se legau cu madierea, până la perete, cu câte un colțar de 60x60x6 mm.

Coastele de la extremități, adică cele dintre ordonatele 0-48 și 13-175, erau construite din colțare de 70x60x7 mm, fiind întărite (cele din prova numai până la puntea superioară) cu colțare de 55x55x5 mm (cele din pupa până la puntea inferioară) cu colțare identice.

În compartimentele mașini și căldări **madierele** erau confecționate din fâșii de tablă, tăiată după forma ordonatei respective. Ele se întindeau de la a doua paramezală laterală, cu care se legau tot prin două colțare spate în spate; cu partea inferioară erau introduse între coastă și dublura lor din colțar (unde acestea erau astfel întărite) iar la cele simple se nituiau prin alăturare.

La partea superioară, avea alte două colțare spate în spate pe ambele laturi (la ordonatele întărite) și numai câte unul la cele simple.

Tabla madierele era de 5 mm grosime și 450 mm înălțime.

Colțarele de la partea superioară cu care erau întărite erau de profil 55x55x5 mm.

Madierele de la extremitățile prova și pupa se întindeau plecând de la paramezela centrală, cu care se legau în același mod ca și primele, înspre flancuri, mergând orizontal până în punctul de contact cu coasta, unde, printr-o mică curbă, lua cursul coastei.

Și acestea, ca și primele, erau construite din fâșii de tablă de 5 mm grosime și 450 mm înălțime, fiind întărite în dreptul coastelor cu două colțare spate în spate de 55x55x5 mm, iar acolo unde coastele erau simple, numai cu un singur colțar de aceleași dimensiuni.

Paramezala centrală era compusă dintr-o fâșie de tablă de grosimi variabile între 5 și 9,5 mm, cele mai groase fiind situate în compartimentele mașini și căldări, iar cele mai subțiri, către extremități.

La partea superioară avea un curs de colțare așezate spate în spate, între flanșele verticale ale acestora nituindu-se această fâșie de tablă. Sub flanșele orizontale ale acestor colțare, în ambele laturi, erau așezate două fâșii de tablă în sens orizontal, de 300x6 mm, care erau nituite împreună cu colțarele care traversau toate madierele, începând de la ordonata 48 și continuând până la ordonata 144, de care de asemenea erau nituite.

După ce treceau ordonata 48, înspre prova și ordonata 144, înspre pupa, aceste colțare din urmă nu mai continuau neîntrerupt, ca în compartimentele mașini și căldări, ci se întrerupeau.

Existau alte patru **paramezale laterale**, care se întindeau



numai între ordonatele 48 și extremitatea pupa, după formele navei.

Primele două din dreapta și stânga erau identice cu cea centrală, din câte o fâșie de tablă, care, cu partea inferioară era introdusă între două colțare spate în spate, fiind legată direct cu flanșele orizontale de madiere. Între madiere aveau legături de colțare pe o singură parte, cea centrală având pe ambele părți.

Următoarele două erau ceva mai înalte și, pentru a fi mai întărite, erau legate de coaste prin brațe de tablă triunghiulară, iar pe partea opusă, prin două colțare direct de madiere. În partea superioară avea o dublură de colțare pe toată lungimea, așezată în partea dinspre axul navei.

La partea inferioară, tot între axul longitudinal al navei, se afla un alt colțar cu care se lega prin flanșa verticală, iar pe cea orizontală era nituită direct de tablele corpului.

În dreapta și stânga acestor parametrale și între ordonatele 48-136 erau nituite de corpul navei câte două colțare spate în spate, între care intra tabla care forma pereții depozitelor laterale de păcură, apă, ulei, motorină, camere de aer etc. La fiecare coastă, pe o porțiune mică, acest perete era înclinat, fiind prevăzut cu suporturi de tablă de formă triunghiulară, care cu o parte erau introduși între coastă și dublura sa de colțar, iar cu cealaltă între cele două colțare spate în spate, care erau nituite de acest perete, în partea de dedesubt.

Pe porțiunea dintre ordonatele 0-48, în ambele borduri ale navei, până la puntea superioară, se găseau dispuși câte patru curenți longitudinali, construiți din două cursuri de colțare și o fâșie de tablă. Primul curs intercostal era nituit cu flanșa verticală de tabla corpului, iar cu flanșa orizontală, de fâșia de tablă care trecea prin partea inferioară a acestuia. Pe latura opusă și tot pe

deasupra trecea al doilea colțar dintr-o singură bucată, a căruia flanșă verticală atinge flanșele tuturor coastelor, iar cea orizontală era nituită pe respectiva fâșie.

Acești curenți longitudinali erau dispuși la intervale aproximativ egale unul de altul, primul găsindu-se la extremitatea madierei.

Al cincilea curent longitudinal se găsea aproximativ la jumătatea înălțimii coastei dintre puntea superioară și puntea teugii, fiind construit din trei cursuri de colțare și o fâșie de tablă. Ca și la ceilalți curenți, primul curs intercostal era nituit cu flanșa verticală de tabla corpului, iar cu cealaltă orizontală de fâșia de tablă care trecea pe dedesubt. Al doilea curs dintr-o bucată trecea atingând cu flanșa verticală flanșele tuturor coastelor, iar cu cea orizontală era nituit de fâșia de tablă.

Al treilea curs, care îmbrăca marginea fâșiei de tablă, era așezat în sens invers, cu flanșa verticală în afară și în jos, fiind nituit de fâșia de tablă cu flanșa orizontală.

În aceeași postură se afla și primul curent care urma mai jos și care se găsea cam la jumătatea înălțimii coastei dintre puntea inferioară și puntea superioară.

De la ordonata 136 până la extremitatea pupa se găsea numai câte un singur curent pe fiecare flanc al navei, construiți ca primii trei de mai sus.

Cămașa de tablă care îmbrăca osatura navei se compunea din 17 șiruri de table de grosimi diferite, între 5-13,5 mm. Erau legate între ele prin nituire la unul, două și trei rânduri de nituri suprapuse în sensul longitudinal și cap în cap, cu câte o fâșie de tablă pe dinăuntru în sensul transversal.

Pe lângă faptul că erau nituite între ele, jos de chilă, în partea superioară de colțarele de la puntea superioară, teugă, de colțarele



prevăzută cu găuri (goluri de diferite forme).

Distanța de la centrul axului elicei respective până la marginea exterioară a paraelicei era de 2 025 mm.

În compartimentele mașini și căldări, coastele erau construite din colțare de 105x70x8 mm, fiind distanțate la intervale de 610 mm una de alta.

Cele inferioare, ale depozitelor laterale, erau construite din colțare de 65x65x5 mm, fiind dispuse la același interval.

Ele începeau de la a doua paramezală laterală, mergând până la puntea superioară. Aici, prin intermediul unor brațe de tablă de formă triunghiulară și a altora de formă dreptunghiulară, erau legate cu traversele de sub punte (bagli).

În aceste compartimente, coastele propriu-zise erau întărite din 5 în 5 intervale cu câte o fâșie de tablă de 250x5 mm, care în latura opusă coastei era consolidată cu colțar de 60x60x6 mm.

Cele ale pereților depozitelor laterale erau întărite numai pe porțiunea unde se legau cu madierea, până la perete, cu câte un colțar de 60x60x6 mm.

Coastele de la extremități, adică cele dintre ordonatele 0-48 și 13-175, erau construite din colțare de 70x60x7 mm, fiind întărite (cele din prova numai până la puntea superioară) cu colțare de 55x55x5 mm (cele din pupa până la puntea inferioară) cu colțare identice.

În compartimentele mașini și căldări madierele erau confecționate din fâșii de tablă, tăiată după forma ordonatei respective. Ele se întindeau de la a doua paramezală laterală, cu care se legau tot prin două colțare spate în spate; cu partea inferioară erau introduse între coastă și dublura lor din colțar (unde acestea erau astfel întărite) iar la cele simple se nituiau prin alăturare.

La partea superioară, avea alte două colțare spate în spate pe ambele laturi (la ordonatele întărite) și numai câte unul la cele simple.

Tabla madierele era de 5 mm grosime și 450 mm înălțime.

Colțarele de la partea superioară cu care erau întărite erau de profil 55x55x5 mm.

Madierele de la extremitățile prova și pupa se întindeau plecând de la paramezela centrală, cu care se legau în același mod ca și primele, înspre flancuri, mergând orizontal până în punctul de contact cu coasta, unde, printr-o mică curbă, lua cursul coastei.

Și acestea, ca și primele, erau construite din fâșii de tablă de 5 mm grosime și 450 mm înălțime, fiind întărite în dreptul coastelor cu două colțare spate în spate de 55x55x5 mm, iar acolo unde coastele erau simple, numai cu un singur colțar de aceeași dimensiuni.

Paramezala centrală era compusă dintr-o fâșie de tablă de grosimi variabile între 5 și 9,5 mm, cele mai groase fiind situate în compartimentele mașini și căldări, iar cele mai subțiri, către extremități.

La partea superioară avea un curs de colțare așezate spate în spate, între flanșele verticale ale acestora nituindu-se această fâșie de tablă. Sub flanșele orizontale ale acestor colțare, în ambele laturi, erau așezate două fâșii de tablă în sens orizontal, de 300x6 mm, care erau nituite împreună cu colțarele care traversau toate madierele, începând de la ordonata 48 și continuând până la ordonata 144, de care de asemenea erau nituite.

După ce treceau ordonata 48, înspre prova și ordonata 144, înspre pupa, aceste colțare din urmă nu mai continuau neîntrerupt, ca în compartimentele mașini și căldări, ci se întrerupeau.

Existau alte patru **paramezale laterale**, care se extindeau



numai între ordonatele 48 și extremitatea pupa, după formele navei.

Primele două din dreapta și stânga erau identice cu cea centrală, din câte o fâșie de tablă, care, cu partea inferioară era introdusă între două colțare spate în spate, fiind legată direct cu flanșele orizontale de madiere. Între madiere aveau legături de colțare pe o singură parte, cea centrală având pe ambele părți.

Următoarele două erau ceva mai înalte și, pentru a fi mai întărite, erau legate de coaste prin brațe de tablă triunghiulară, iar pe partea opusă, prin două colțare direct de madiere. În partea superioară avea o dublură de colțare pe toată lungimea, așezată în partea dinspre axul navei.

La partea inferioară, tot între axul longitudinal al navei, se afla un alt colțar cu care se lega prin flanșa verticală, iar pe cea orizontală era nituită direct de tablele corpului.

În dreapta și stânga acestor parametrale și între ordonatele 48-136 erau nituite de corpul navei câte două colțare spate în spate, între care intra tabla care forma pereții depozitelor laterale de păcură, apă, ulei, motorină, camere de aer etc. La fiecare coastă, pe o porțiune mică, acest perete era înclinat, fiind prevăzut cu suporturi de tablă de formă triunghiulară, care cu o parte erau introduși între coastă și dublura sa de colțar, iar cu cealaltă între cele două colțare spate în spate, care erau nituite de acest perete, în partea de dedesubt.

Pe porțiunea dintre ordonatele 0-48, în ambele borduri ale navei, până la puntea superioară, se găseau dispuși câte patru **curenți longitudinali**, construiți din două cursuri de colțare și o fâșie de tablă. Primul curs intercostal era nituit cu flanșa verticală de tabla corpului, iar cu flanșa orizontală, de fâșia de tablă care trecea prin partea inferioară a acestuia. Pe latura opusă și tot pe

deasupra trecea al doilea colțar dintr-o singură bucată, a cărui flanșă verticală atinge flanșele tuturor coastelor, iar cea orizontală era nituită pe respectiva fâșie.

Acești curenți longitudinali erau dispuși la intervale aproximativ egale unul de altul, primul găsindu-se la extremitatea madierei.

Al cincilea curent longitudinal se găsea aproximativ la jumătatea înălțimii coastei dintre puntea superioară și puntea teugii, fiind construit din trei cursuri de colțare și o fâșie de tablă. Ca și la ceilalți curenți, primul curs intercostal era nituit cu flanșa verticală de tabla corpului, iar cu cealaltă orizontală de fâșia de tablă care trecea pe dedesubt. Al doilea curs dintr-o bucată trecea atingând cu flanșa verticală flanșele tuturor coastelor, iar cu cea orizontală era nituit de fâșia de tablă.

Al treilea curs, care îmbrăca marginea fâșiei de tablă, era așezat în sens invers, cu flanșa verticală în afară și în jos, fiind nituit de fâșia de tablă cu flanșa orizontală.

În aceeași postură se afla și primul curent care urma mai jos și care se găsea cam la jumătatea înălțimii coastei dintre puntea inferioară și puntea superioară.

De la ordonata 136 până la extremitatea pupa se găsea numai câte un singur curent pe fiecare flanc al navei, construiți ca primii trei de mai sus.

Cămașa de **tablă** care îmbrăca osatura navei se compunea din 17 șiruri de table de grosimi diferite, între 5-13,5 mm. Erau legate între ele prin nituire la unul, două și trei rânduri de nituri suprapuse în sensul longitudinal și cap în cap, cu câte o fâșie de tablă pe dinăuntru în sensul transversal.

Pe lângă faptul că erau nituite între ele, jos de chilă, în partea superioară de colțarele de la puntea superioară, teugă, de colțarele



punților intermediare, de curenții longitudinali, de paramezale, de toți pereții transversali divizionari ai navei, și o parte din cei longitudinali (jos la chilă), toate aceste șiruri de table erau nituite suplimentar, cu câte un rând, respectiv două rânduri de nituri, de fiecare coastă și dublurile lor din colțare.

În ambele flancuri și între ordonatele 48-134 nava era prevăzută cu depozite laterale de păcură, ulei, apă, motorină, camere de aer etc.

Aceste depozite erau despărțite între ele prin pereți transversali. În înălțime ele începeau de unde se terminau madierile, pe capetele cărora, în formă de suport, se rezemau și continuau până la puntea superioară.

Depozitele erau prevăzute cu contracoste prin interior și întărite între ele prin tiranți. Peste aceste contracoste treceau șirurile de table, în sens longitudinal, în număr de cinci, care se legau de punte printr-un colțar longitudinal intercostal, iar de tablele corpului (jos), după ce treceau peste toți suportii, se lega printr-un alt colțar intercostal. Peste tot erau cusute, prin simplă și dublă nituire și apoi bine ștemuite.

Drept întărituri, în afară de tiranți și pereții transversali, mai aveau cam la jumătate înălțime câte un alt șir de colțare intercostale, pe care erau nituite tablele care formau un pod și care, pentru a fi mai ușoare și a permite vizita fundurilor depozitelor, erau prevăzute cu găuri mari ovale, de circa 350-450 mm. Grosimea tablelor acestui pod era de 3,5 mm.

Șirurile pereților erau construite din table de 3,5 mm până la 4,5 mm grosime, iar colțarele longitudinale erau de profil 50x50x5 mm.

Sub puntea superioară existau **traverse** întărite și traverse ordinare.

Cele ordinare, din compartimentele mașini și căldări, erau construite din colțare de 75x60x7 mm, ele întinzându-se dintr-un bord până în celălalt bord al navei și treceau prin pereții laterali ai depozitelor laterale, unindu-se cu cămașa corpului prin brațe de tablă triunghiulară.

În aceste compartimente, traversele întărite erau acolo unde și coastele erau întărite, fiind construite din colțare de 75x60x6 mm, dublate de o fâșie de tablă de 250x5 mm, care cu partea superioară se nituia de traverse iar la partea inferioară avea un alt colțar de 60x60x6 mm pe partea opusă.

Ele erau legate de pereții corpului și punte ca și cele ordinare.

În mod similar erau construite traversele de sub puntea teugii și de sub punțile inferioare prova și pupa.

În jurul postamentelor tunurilor, toate traversele erau întărite în mod similar, având între ele și alte întărituri inter-transversale, tot din colțare cu fâșii de table.

La marginile sale laterale și transversale, fiecare punte era așezată pe câte un șir de colțare care, cu flanșele verticale erau nituite de flancurile navei și pereții divizionari, iar cu flanșele orizontale, pe dedesubt, de tablele punților.

De jur împrejurul său, puntea principală era așezată pe un colțar (trincarino) interior, care cu flanșa verticală era nituit pe un rând la extremități și pe două rânduri pe tot întinsul compartimentelor mașini și căldări, iar pe flanșa orizontală erau nituite șirurile de table ale punții.

Cofanul se găsea pe centrul punții superioare, între ordonatele 48-132. Între ordonatele 48-96 cofanul avea o lățime de 3 metri și o înălțime de 460 mm iar între ordonatele 96-132 lățimea sa era de numai 2,70 metri și înălțimea de 400 mm. Tablele pereților și i



laterali aveau grosimi variabile cuprinse între 4-6,5 mm, pe toată lungimea fiind legate de punte prin colțare externe de 90x70x7 mm, care aveau flanșa de 70 mm. Erau nituite de punte, iar cu cea de 90 mm erau nituite de pereți. La partea superioară, acești pereți aveau câte un colțar intern de 50x50x5 mm, care cu flanșa verticală era nituit pe peretele vertical iar pe flanșa orizontală erau nituite șirurile de table care îl acopereau.

Tablele care acopereau cofanul erau așezate în sens longitudinal, fiind legate între ele prin suprapunere și de toate traversele. Grosimea lor era de 3 mm peste tot.

Fața cofanului avea o mulțime de deschizături precum gurile trombelor turbo-ventilatoarelor căldărilor; tambuchiurile de intrare la căldări; iluminatoarele de la mașini; ochiurile de sticlă de la căldări; guri prin care treceau diferitele tije de la valvule; gurile conductelor de aer la mașini și uzină etc.

Dubluri din tablă erau în jurul postamentelor tunurilor, postamentelor tuburilor lanstorpilor, postamentului compresorului. Alte întărituri și dubluri mai erau pe dedesubt în jurul coșurilor, în jurul postamentelor tunurilor, postamentului caldarinei și atelierului bordului.

Acest tip de navă avea trei punți:

Puntea inferioară prova se extindea de la extremitatea prova până la ordonata 48, acoperind compartimentele de coeziune, două mici depozite, depozitul nr. 1 de păcură prova, trei intercapedine, depozitul de muniții prova și al doilea depozit de păcură prova. Era construită din table de 3,5-4 mm, așezate în șiruri longitudinale, legate una de alta prin suprapunere și cu câte un rând de nituri.

În compartimentele pe unde treceau postamentele tunurilor nr.

1 și nr. 2 de 120 mm, aceste table erau prevăzute cu dubluri pe deasupra.

Toate șirurile erau așternute pe traverse, de care erau nituite la un rând de nituri.

Puntea inferioară pupa se extindea între ordonatele 134-166, trecând pe deasupra depozitului de muniții pupa, unui intercapedin, depozitului de păcură pupa, depozitului de vinuri și depozitului de provizii ofițeri.

Șirurile longitudinale de table care o compuneau erau de 3,5-4 mm, fiind legate între ele prin suprapunere la un rând de nituri. De asemenea, de traverse erau nituite tot cu câte un rând de nituri, pe unde treceau postamentele tunurilor nr. 4 și nr. 5 de 120 mm, ele fiind prevăzute cu dubluri pe deasupra.

Puntea inferioară a uzinei se extindea între ordonatele 112-119 și acoperea puțul cald și tunelul de lângă acesta. Ca și primele două, era construită din șiruri de table longitudinale de 3,5-4 mm, fiind legate între ele prin suprapunere cu un rând de nituri; era așternută direct pe pereții camerelor puțului cald, care la partea superioară erau prevăzuți cu colțare de care șirurile de tablă erau nituite. Și această punte avea dubluri din tablă pe deasupra în locurile unde erau montate cele două grupuri electrogene „Sulzer“, turbodinamurile etc.

În borduri erau legate pe un colțar care era nituit pe pereții laterali ai depozitelor laterale.

Puntea superioară se extindea de la extremitatea prova până la extremitatea pupa, acoperind astfel toate interioarele navei. Era construită din șiruri de table de oțel „Martin Siemens“, așezate longitudinal pe traverse, de care erau nituite la un rând de nituri. Șirurile erau legate între ele prin suprapunere, pe unul și două



rânduri de nituri, iar transversal, prin sistemul cap în cap, cu câte o fâșie de tablă pe dedesubt.

Toate aceste șiruri de table erau legate de tablele corpului, prin colțarul (trincarino), care de la extremitatea prova până la ordonata 54 era din profil 65x65x6 mm; de la ordonata 54-150 din profil 90x90x8 mm iar de la ordonata 150 la extremitatea pupa din profil 65x65x6 mm. Între ordonatele 54-150, nituirea de acest colțar era realizată pe două rânduri iar la extremități pe un rând.

Puntea teugăi se extindea de la extremitatea prova, până la ordonata 52,1/2; pe tot acest parcurs acoperirea compartimentele de coeziune, pușul lanțurilor ancorelor, magazia de pituri și felinare, cazarma marinarilor de punte, careul maiștri, cabina șefului de echipaj, depozitul de cărbuni pentru bucătăria, precum și o parte din atelierul bordului.

Era construită din șiruri de table așezate în lungul navei, de 3,5-6 mm, așternute pe traversele din colțare, de care erau nituite la un rând de nituri. Între ele erau legate prin suprapunere la un rând de nituri.

Colțarul de contur (trincarino) era de profil 60x60x7 mm.

Pe centru, între ordonatele 0-2,1/2, avea o dublură de tablă de 6 mm iar între ordonatele 2,1/2-20,1/2 dublura era din tablă ripsată tot de 6 mm grosime.

În jurul flanșelor nărilor ancorelor, între ordonatele 0-5 erau alte dubluri. În jurul postamentelor tunurilor nr. 1 și nr. 2 de 120 mm erau dubluri din table de 6 mm.

Între ordonatele 13-15 și 7-9 în borduri, erau alte dubluri mai mici, pe care erau fixate babalele și urechile de trecere a cablurilor.

Puntea de comandă prova se extindea între ordonatele 43-52,1/2, iar în flancuri până în borduri. Pe centru, între ordonatele



43-52,1/2, era fixată pe pereții verticali ai centralei de artilerie și stației T.F.S., de care era fixată prin colțarele care le înconjurau și peretele despărțitor. În flancuri se sprijineau și se fixau pe câte un picior vertical, din colțare, care erau fixate pe puntea teugăi, ridicându-se până sub puntea de comandă. Era construită din table de 3-4 mm, așezate în șiruri de-a lungul navei, fixate de traversele din dreptul fiecărei ordonate. Între ele erau legate prin suprapunere, la un rând de nituri.

Pe centru (în camera de navigație) avea o dublură din tablă de 4 mm; în acest loc erau fixate busola de drum, timona și, în ambele laturi ale acestora, telegrafele mașinilor.

De jur-împrejur (în afara camerelor) era prevăzută cu balustrade din fier rotund de 20 mm, iar bastoanele acestora se prelungeau în sus până la platforma F.D., pentru a se acoperi cu tenzi.

Accesul pe această punte se făcea prin ambele borduri ale navei, pe câte o scară înclinată, prevăzută cu balustrade din tuburi de alamă. Acestea erau fixate în flancurile stației T.F.S., pe puntea teugăi. Accesul pe puntea teugăi se făcea tot pe flancuri pe alte două scări înclinate, prevăzute cu balustrade din tub de alamă, fixate pe puntea superioară.

De pe puntea de comandă se putea urca pe platforma F.D. pe alte două scări verticale, fixate, una pe peretele lateral al camerei comandantului și alta pe peretele lateral al camerei hărților, ambele pe dinafara camerelor.

Platforma F.D. se extindea pe centru, între ordonatele 43-52,1/2, deasupra cabinei de navigație, cabinei comandantului și camerei hărților.

Între ordonatele 48-52,1/2 era mai ridicată cu 50 cm. Era construită din șiruri de table de 3-4 mm grosime, așezate în lungul navei.

De jur-împrejur era înconjurată de un perete din table de 3 mm grosime, care se fixau pe ea printr-un colțar pe dinăuntru. Șirurile de table ale platformei erau fixate pe traversele de colțare de la fiecare ordonată, iar între ele erau legate prin suprapunere la un rând de nituri.

Pe centru și în axul longitudinal al navei era fixat postamentul telemetrului, format dintr-un cilindru vertical, din tablă de 4 mm grosime, 380 mm Ø și circa 1 metru înălțime. Fixarea sa pe punte se realiza printr-un cerc din colțar, întărit în patru părți prin console (brațe triunghiulare din tablă).

La partea superioară avea o platformă de circa 1,80 metri Ø din tablă de 4 mm grosime, fixată pe cilindru prin șase console și pe dedesubt cu un alt cerc de colțar.

Pe deasupra, la margine era prevăzută cu un alt cerc de colțar de care erau fixate și bastoanele de fier rotund ale balustradei care înconjurau platforma.

De pe puntea F.D. pe această platformă se putea urca prin intermediul unei scări cu trei trepte, aflată înspre pupa navei, în Td.

Între ordonatele 34-43, pe centrul navei, se extindea platforma **tunului nr. 2** de 120 mm. Ea trecea pe deasupra celor patru camere din prova: farmacie, secretariat, camera hărților și magazia de materiale electrice. Era fixată pe pereții verticali ai acestor cabine prin colțarul care îl înconjura. Înspre pupa se rezema pe pereții comenzii. Șirurile de table care o compuneau erau așezate în lungul navei, fiind cusute între ele prin suprapunere la un rând de nituri. Grosimea tablelor era de 3-4 mm. Avea dubluri pe centru, în jurul postamentului tunului și în jurul gurei elevatorului respectiv de muniție.

În borduri se sprijinea pe pontili din tub, care erau fixați pe



puntea teugăi. La marginea dinspre prova avea o buză întoarsă în sus, întărită prin console de tablă cu colțare, formând astfel o apărătoare a flăcărilor de la gura țevii, în timpul tragerilor. În borduri existau balustrade de fier rotund de 20 mm. Accesul pe această platformă se făcea prin ambele borduri pe câte o scară înclinată, fixată înspre pupa platformei.

Postamentele tunurilor nr. 1 și nr. 2 de 120 mm erau construite din cilindri de tablă de 8 mm grosime.

Postamentul tunului nr. 2 începea de la chilă, din ordonata 37, continuând în aceeași formă ca cel de mai sus, până la puntea superioară. De aici se înălța un tub în formă tronconică până la puntea teugăi, de unde continua din alte două bucăți cilindrice până la platformă. Legăturile de punți și între ele erau identice ca și la primul, având, de asemenea, un inel postament pentru tunul nr. 2.

Între coșurile navei, exact pe peretele care despărțea compartimentele căldărilor nr. 2 și nr. 3, erau fixate **postamentul și platforma tunului A.A. de 76 mm.**

De la chilă până la puntea cofanului, peretele era prevăzut cu întărituri din colțare verticale, dublate cu fâșii din table pe ambele părți. De la puntea cofanului până la platforma tunului pleca un tub de formă tronconică din tablă de 8 mm grosime. El era legat de puntea cofanului printr-un cerc din colțar cu care se fixa pe platformă. În jurul acestui postament erau fixate cele patru trombe de aer ale turboventilatoarelor căldărilor nr. 3 și nr. 2. Ele erau compuse din patru case pătrate, verticale, având în borduri ferestre demontabile. Pereții lor erau întăriți, iar la partea superioară aveau fixată pe ei platforma rotundă a tunului. Între aceste case, înspre pupa și prova, existau uși din fier care închideau spațiul dintre ele și

postamentul tunului; în aceste spații erau tambuchiurile de intrare la căldări în timpul marșului.

Platforma era construită din șiruri de table de 4 mm grosime, cusute între ele prin suprapunere, la un rând de nituri.

Pe dedesubt, în dreptul fiecărei ordonate, avea întărituri din colțare, dublate cu fâșii din table. Pe centrul platformei, exista o dublură din tablă de 6 mm în jurul postamentului tunului. De jur împrejur, platforma era prevăzută cu un cerc din colțar, pe deasupra, de care erau fixate și bastoanele balustradei care înconjura platforma. Către pupa, în Bd era o scară înclinată, fixată pe puntea superioară, pe care se făcea accesul pe platformă. Înspre prova, platforma era legată de peretele vertical al compartimentului

26 decembrie 1933. Repaus
în prova distrugătorului
„REGELE FERDINAND”





caldarinei, pe care erau fixate șanierele în care se prindeau, spre conservare, lăzile de muniții.

Pe peretele care despărțea compartimentul căldării nr. 4 de compartimentul turbinei prova era fixat **postamentul tunului nr. 3 de 120 mm**. Acest perete era întărit ca și cel care despărțea compartimentul căldării nr. 2 de compartimentul căldării nr. 3. Începând de la puntea cofanului până la platforma tunului se afla un cilindru din tablă de 8 mm care forma postamentul tunului. Înspre prova, în ambele borduri, erau fixate trombele de vânt ale turboventilatoarelor căldării nr. 4, care, în formă de case pătrate, se ridicau până sub platformă, fixându-se de aceasta prin colțare. Cilindrul postament era prevăzut cu o poartă în Td pupa, iar în centrul său, pe punte, se afla tambuchiul pentru acces în compartimentul căldării nr. 4 în timpul marșului. Acest cilindru era legat de puntea cofanului și întăriturile de sub acestea printr-un cerc din colțar, iar în partea superioară cu un altul și se fixa de platformă. Această platformă rotundă, mai mare în diametru decât cea a tunului A.A. de 76 mm, era sprijinită în borduri pe câte doi pontili din tub. Era construită din șiruri de tablă de 4 mm așezate de-a lungul navei, legându-se între ele prin suprapunere, la un rând de nituri. Erau fixate pe traseele din dreptul fiecărei coastă prin nituire și pe întăriturile în formă de console de pe dedesubt.

Pe centru avea o dublură de tablă de 6 mm în jurul postamentului. La margine, pe deasupra, era prevăzută cu un cerc din colțar de care se lega și bastoanele balustradei care înconjura platforma. În ambele borduri, spre prova, existau două scări înclinate pe care se făcea accesul pe platformă.

Puntea de comandă pupa se extindea de la ordonata 127 până la ordonata 145, pe centrul navei, fiind fixată deasupra locuințelor de

pe puntea pupa, bucătăriei ofițeri, camerei de încărcat acumulatori și punctului de comandă al mașinii. Era construită din șiruri de table longitudinale, cusute între ele prin suprapunere la un rând de nituri și fixate pe traseele din dreptul ordonatelor. Avea dubluri din table în jurul postamentului tunului nr. 4, în jurul gurii elevatorului de muniții respectiv, în jurul postamentului telemetrului pupa și în jurul bușelor prin care treceau arborele pupa și cei doi suporturi ai săi care formau tripodul. La marginea dinspre pupa avea o buză întoarsă în sus, întărită prin console de tablă și colțare, formând astfel apărătoarea de flăcările de la gura țevilor în timpul tragerilor. Grosimea tablelor sale era de 4 mm.

Pe această punte se găseau montate busola, timona, telemetrul (care avea postamentul identic cu cel din prova), tunul nr. 4 de 120 mm și gura elevatorului care îl alimenta în timpul tragerilor. De jur împrejur era prevăzută cu balustradă din lanț.

Din camera de încărcat acumulatori și bucătăria ofițeri plecau cei doi stâlpi și tripodul arborelui pupa, care ieșeau prin această punte. În ambele flancuri, către prova existau două scări înclinate, prin mijlocul cărora se făcea accesul pe punte.

Postamentul tunului nr. 4 de 120 mm pleca de la chilă, din ordonata 141, în formă de cruce din colțare dublate cu fâșii de table, până la puntea inferioară. De la puntea inferioară până la puntea superioară pleca un cilindru din tablă de 8 mm în care era montată și scara spirală care conducea la locuințele ofițerilor și careu. Legătura acestui cilindru, de punte, se făcea prin două cercuri din colțar nituite. De la puntea superioară până la platforma tunului pleca un tub tronconic din tablă de 8 mm grosime, prevăzut cu o deschizătură înspre pupa, pe care era fixată poarta de intrare pe scara spirală, la locuințele ofițerilor. El era legat de cel de dedesubt



și punte printr-un cerc de colțar, iar pe platformă printr-un altul. Aici se afla și inelul postament al tunului.

Postamentul tunului nr. 5 de 120 mm pleca de asemenea de la chilă, din ordonata 151, în formă de cruce, până la puntea inferioară. De aici pleca un cilindru din tablă de 8 mm până la puntea superioară, legat la ambele punți prin cercuri din colțare. La puntea superioară avea inelul postament al tunului. Ambele postamente aveau toate întăriturile și legăturile ca și cele din prova.

Sub puntea superioară existau patru **curenți longitudinali** ca întărituri. Doi dintre aceștia începeau de la ordonata 10, mergând paraleli până la ordonata 15, de unde se răsfrău, continuând până la ordonata 25. De aici continuau din nou paraleli până la ordonata 41, iar de aici până la ordonata 48, unde se răsfrău. De la ordonata 48 până la ordonata 156 continuau paraleli, trecând direct pe sub pereții laterali ai cofanului. De la ordonata 156 până la ordonata 163 începeau să se apropie unul de altul, iar de la ordonata 163 până la extremitatea pupa, continuau din nou paraleli. La extremitatea pupa se legau cu coastele și fâșiile de tablă ale lor. Următorii doi erau amplasați în borduri și începeau de la ordonata 31, continuând paraleli până la ordonata 151, de unde începeau să se apropie unul de altul, continuând până la extremitatea pupa, unde se legau cu coastele, prin fâșii de tablă.

Pereții divizionari transversali erau construiți din șiruri de table de 5,5-6 mm, întăriți prin montanți din colțare, așezați pe o parte în sens orizontal iar pe cealaltă parte în sens vertical și nituiți.

Pereții divizionari longitudinali, ca și cei transversali, erau întăriți cu montanți din colțare, așezați pe o parte în sens orizontal iar pe cealaltă parte în sens vertical.

Acest tip de navă avea două coșuri de fum, în formă ovală și puțin înclinate spre pupa.

Coșul nr. 1, cel din prova, era legat cu pantalonii căldărilor nr. 1 și nr. 2, având un diametru interior de 4 082x1 500 mm la bază și 3 480x1 500 mm la gura superioară. Înălțimea sa de la bază până la vârf era de 9 100 mm.

Coșul nr. 2, cel din pupa, era legat cu pantalonii căldărilor nr. 3 și nr. 4, având un diametru interior de 4 082x1500 mm la bază și 3 480x1500 la gura superioară și o înălțime de la bază la vârf de 7 850 mm. Primul era construit din șapte rânduri de table de 2,5-3 mm grosime, legate între ele prin introducerea una în alta.

În interior avea o cămașă de aceeași formă ca a coșului de diametru 3 912x1 300 mm la bază și 3 300x1 500 la gura superioară, înălțimea fiind egală cu a coșului propriuzis.

Al doilea era construit tot din șapte rânduri de table de 2,5-3 mm grosime, identic legate între ele; de asemenea și acesta avea o cămașă pe dinăuntru de aceeași formă cu diametrii de 3 912x1 300 la bază și





3 300x1 300 la gura superioară și înălțimea egală cu a coșului propriu-zis.

La bază, ambele cămăși erau legate, cea interioară de gâtul pantalonilor căldărilor printr-un cerc de colțar, iar cea exterioară, de puntea cofanului, printr-un alt cerc din colțar.

În interiorul cămășii interne exista o fâșie transversală pe toată înălțimea coșului, aceasta despărțindu-l în două; era compusă din opt rânduri de table legate între ele prin nituire și întărite prin colțare la fiecare cusătură, iar pe pereții coșului se legau prin două

colțare pe toată înălțimea coșului.

La fiecare două rânduri de tablă mai avea câte o întăritură din colțare așezate în sens diagonal, unite între ele la centru pe fâșia despărțitoare a coșului, la partea superioară, pe al doilea rând de table. În interior se afla un grătar pe care se putea circula. Ambele coșuri erau construite din materiale similare, cu aceleași dimensiuni afară de înălțimile lor (cel din prova era mai înalt cu 1 250 mm decât cel din pupa).

Fiecare coș era prevăzut în borduri cu câte o scară fixată pe el.

Pe coșul din pupa erau așezate fluierul și sirena, primul în Bd prova, iar sirena în Td pupa.

Fiecare coș era prevăzut cu câte un capac din table de fier, de formă elipsoidală, alcătuite din patru bucăți de table, toate prinse pe un ax longitudinal. Manevrarea lor se făcea prin patru pârghii trase pe coșuri (în partea exterioară) până jos, unde aveau fiecare câte o manivelă, putându-se astfel manevra independent una cu alta.

Nava avea doi **arbori**, sistemul cu tripod, compus fiecare din trei tuburi din oțel „Mannesmann”; tubul din centru era fix, pe puntea teugii în apropierea peretelui stației T.F.S. Cei doi sprijinitori ai săi erau fixați pe marginea cofanului, în vecinătatea



Distrugător tip R la Ziaua Marinei Române



coșului nr. 1, formând astfel un tripod. La vârful tustrei se introduceau într-o bucășă din oțel turnat cu trei găuri, în care erau nituiți.

La 3,50 metri înălțime de la platforma F.D. era fixată pe toți trei platforma proiecteurului prova.

La 3,41 metri înălțime de la platforma proiecteurului se găsea (chiar la capătul acestor tuburi), platforma gabiei; prin ea trecea arborețul din lemn care se prelungea în sus; lungimea arborețului era de 7 975 mm.

La 275 mm de la vârful arborețului în jos era fixat penonul (verga) antenei, cu lungimea de 4,270 metri și 10 cm Ø.

La 4,39 metri de la aceasta în jos era fixat penonul (verga) din lemn pentru semnale, cu o lungime de 5,50 metri și 115 mm Ø.

Gabia era construită din tablă de 1,1/2 mm, de formă tronconică și dimensiunile 1 310 Ø la baza mare, 1 100 Ø la baza mică și 1 400 mm înălțime.

La partea superioară era prevăzută cu un cerc exterior din colțar de 40x40x4 mm și o umbrelă din vergele de fier rotund de 19 mm.

La partea inferioară avea, de asemenea, un cerc de colțar interior, cu care se fixa de platformă, formată din tablă găurită (pentru a fi mai ușoară), montată pe patru console din colțar de 40x40x4 mm, fixate în jurul bucășei în care intrau cele trei tuburi care formau tripodul arborețului.

Era prevăzută cu o porțiță care se deschidea de jos în sus, pentru a putea intra observatorul. În Bd, plecând de la platforma proiecteurului până la porțița de intrare în gabie, exista o scară făcută din cablu de oțel.

Platforma proiecteurului era din tablă găurită, de 2 mm, fixată pe console formate din brațe de table dublate cu colțare de 50x50x5

mm. Fixarea lor pe tuburi se făcea prin nituirea cu colțarele consolelor. De jur-împrejur era prevăzută cu o balustradă din fier rotund.

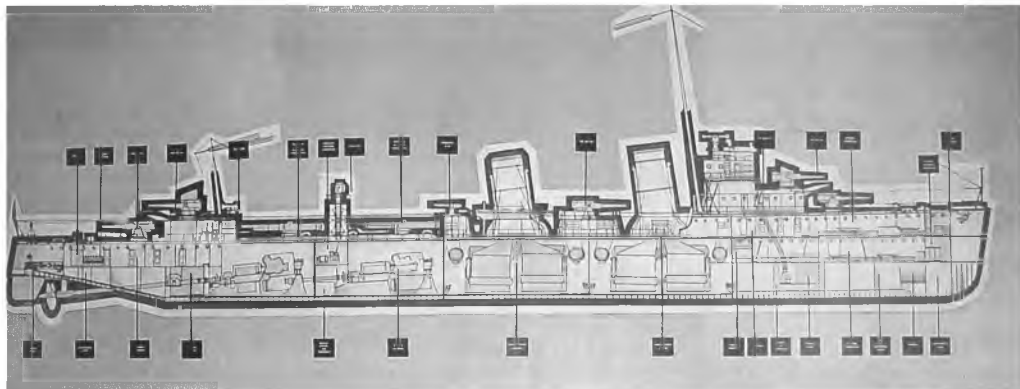
Proiectorul era fixat cu postamentul său pe platformă, în partea dinspre prova navei, prin buloane care treceau prin tabla platformei și colțarele consolelor.

Sub această platformă, cei trei stâlpi din țevă aveau o întăritură din colțare pentru vibrații în timpul marșului. Pe verga catargului (antenei), erau montate o serie de 12 lămpi electrice pentru semnalizare. Catargul era legat de punte cu 20 sarturi de cablu de oțel. Ca și cel din prova, catargul din pupa era construit tot din trei stâlpi din tuburi de oțel „Mannismann“, având în vârf un arboret din lemn. Cele trei picioare componente se uneau sus tot într-o bucășă de oțel turnat, identic cu cel din prova. Aici era fixată și o platformă pentru proiector, construită în condiții identice cu cea din prova. În partea dinspre pupa pe ea era fixat proiectorul.

La vârful avea și el verga antenei și puțin mai jos ghiul (picul) pentru pavilion.

Înălțimea de la linia de plutire a navei până în vârful catargului prova era de 25,500 metri. De la linia de plutire până la platforma proiecteurului erau 13,200 metri iar de la linia de plutire până la platforma gabiei 15,750 metri.

Înălțimea de la linia de plutire până în vârful catargului pupa era de 15 metri iar înălțimea de la linia de plutire a navei până la platforma proiecteurului, de 10 metri.



Secțiune în planul longitudinal distrugătoarelor tip R



II. PĂRȚILE COMPLEMENTARE ALE CORPULUI

Această navă era înzestrată cu mai multe **depozite de combustibil**, cu o capacitate de circa 333 tone de păcură, 4 tone de motorină, 15 tone de ulei de turbine, 4 tone ulei mașini alternative, 40 tone apă de băut, 24 tone apă de mașini, 30 tone apă de spălat, 15 tone refularea puțului cald și 15 tone capacitatea puțului cald.

Tancurile de păcură erau dispuse două în prova, sub puntea inferioară, între ordonatele 15-30 și 43-47, unul în pupa, sub puntea inferioară, între ordonatele 145-156 și altele mai mici, laterale, în flancurile compartimentelor mașini și căldări.

Cele de motorină, ulei și apă erau dispuse în flancurile compartimentelor mașini și căldări. Cele de păcură erau prevăzute,



pe lângă tubulatura de umplere și golire și cu o tubulatură de încălzire a păcurii cu vaporii. Fiecare era prevăzut cu găuri de intrare pentru vizitare, iar cele din prova și pupa și cu valvule de înecare.

Guvernarea navei se realiza prin cârma acționată de un **servomotor sistemat** în compartimentul turbinei pupa, aflată în legătură cu transmisia care conducea până la puntea de comandă. În afară de servomotor, nava mai dispunea de o cârmă de mână, dispusă în Td, la pupa, sub platforma tunului nr. 4 de 120 mm. Servomotorul era în legătură și cu transmisia, care conducea la timona de pe comanda secundară pupa.

În cazarma marinarilor de punte, pe centru, se găsea montat **vinciul pentru virat ancorele**, o mașină cu vaporii de circa 40 C.P. care acționa un ax vertical care ieșea prin teugă afară pe punte; la cap era prevăzut cu un cabestan pe care se înșirau lanțurile ancorelor, pentru a fi virate; în partea superioară era prevăzut cu găuri pentru a se introduce pârghiile de lemn pentru manevra manuală.

În afară de vinciul ancorelor, mai exista un altul tot cu vaporii, sistemat, la pupa, pe puntea superioară, deasupra careului ofițerilor, cu care se făcea manevra de acostare. Acesta avea un cabestan mai mic, cu o putere de 30 C.P., pe care se înfășurau parâmele în timpul manevrei.

Nava dispunea de următoarele tipuri de **ambarcațiuni**:

a. O șalupă de lemn cu un motor de 24 C.P., capabilă să dezvolte o viteză maximă de 8 Nd, de tipul „G. Carraro”, având la bord un depozit de 50 kg benzină;

b. O yolă de 7 metri și o balenieră de 7,60 metri, ambele construite din lemn. Yola era prevăzută cu patru rame iar baleniera cu șase rame, precum și cu câte un arbore pentru velă, completat



cu vela necesară; de asemenea, erau dotate cu toate accesoriile necesare;

c. O barcă de serviciu de 5,50 metri, construită din lemn, cu patru rame, prevăzută cu toate accesoriile necesare.

Yola și baleniera erau amplasate în tribordul coșului prova și tunul de A.A. de 76 mm, iar șalupa și barca de serviciu, în babord, aceleași puncte. Fiecare erau susținute de câte două grui construite din fier dublu T, fixate pe puntea superioară și prevăzute cu sprijinitori în ambele părți, iar în spate cu câte un șpinglu filetat, care le trăgea pe punte și apleca în afara bordului. La fiecare grui exista câte un palanc de lemn, cu parâmele necesare lansării și ridicării lor la bord.

Gruiele erau ancorate între ele cu sarturi din cablu de oțel, precum și din flancurile lor.

De jur-împrejurul navei, la margine, erau fixate bastoanele din oțel ale **balustradelor** prin care treceau trei șiruri de lanț (unul pe la vârf și celelalte cam pe la mijloc), formând și completând astfel balustrada punților navei. Grosimea zalei lanțului era de 5 mm. Lanțurile erau prevăzute cu întinzătoare și cârlige cu șuruburi de fixare. În dreptul tuburilor lanstorpilor, bastoanele erau rabatabile, ele fiind construite din vergele din fier rotund, prevăzute la partea inferioară cu câte o talpă cu gaură pentru fixarea de punte. În afară de bastoanele balustrăzilor, între ele, cam din cinci în cinci bastoane, existau alte bastoane, proptite din ambele părți; acestea serveau pentru trecerea cablurilor pe care se legau tendele care acopereau punțile navei. Erau construite din vergele de oțel dulce, înalte de circa 2 metri, cel din vârful probei fiind mai înalt și prevăzut cu un măr pentru saulele pavilionului de ancoră. Cel din pupa era prevăzut cu o bucsă, în care se introducea bastonul de alamă al

pavilionului național.

Cabinele ofițerilor

erau instalate la pupa, pe puntea inferioară, astfel:

a. Între ordonatele 147-156, apartamentul, anticamera și baia cu WC-ul comandantului navei. Apartamentul avea toți pereții îmbrăcați în lemn de mahon, iar tapetul de pe jos era din linoleum, deasupra acestuia fiind așternut un preș de cocos. În această cameră erau amplasate un pat fix,

un birou de scris, un șifonier, având pe ușă o oglindă, un alt dulap pentru haine, o bibliotecă, o masă cu mai multe rafturi etc, toate lucrate în lemn de mahon lustruit cu finimente de alamă.

b. Între ordonatele 156-163, dintr-un bord până la celălalt, era careul ofițerilor, prevăzut în mijloc cu două mese care se uneau, 10 scaune fixe, două dormeze fixe în lături, îmbrăcate cu piele de culoare albastră închisă etc iar pereții erau îmbrăcați cu lemn tare, lustruiți cu culoare galbenă (naturală).

c. Între ordonatele 136-156, în Bd, existau patru cabine, între

Locotenent-comandorul
Alexandru Știubei





- care una a directorului de mașini, toate prevăzute cu câte un pat, un șifonier cu oglindă, un birou, un lavoar fix, scaune etc. Pereții erau îmbrăcați cu șipci din lemn de brad, vopsiți cu alb. Tapetul pe jos era din linoleum.
- d. Între ordonatele 141-147 Td se afla cabina comandantului secund, prevăzută cu un pat, o bibliotecă, un birou, o garderobă cu oglindă, scaune etc. Pereții erau îmbrăcați cu șipci din lemn de brad și vopsiți cu alb. Tapetul pe jos era din linoleum.
- e. Între ordonatele 136-141 Td exista o cabină cu două paturi suprapuse, garderoba cu oglindă, birou, scaune cu pereții îmbrăcați cu șipci din lemn de brad, vopsiți cu alb. Tapetul pe jos era din linoleum.
- f. Între ordonatele 134-136 Bd era instalată baia ofițerilor, compusă dintr-o vască din porțelan și cu instalația de apă caldă și rece; pereții acestei camere erau capitonati cu bucăți pătrate din faianță pe o înălțime de circa 1,20 metri, iar de aici până sus rămăneau pereții din tablă vopsiți cu gri.
- g. Între ordonatele 134-136, în Td, era instalată toaleta ofițerilor, prevăzută cu instalația de apă și un lavoar de spălat; pereții erau îmbrăcați cu bucăți pătrate de faianță, ca și mai sus, vopsiți cu gri. Paturile, spirairile, precum și ușile de intrare în cabine erau prevăzute cu perdele pe vergele de alamă. Fiecare cabină mai avea câte o rețea de valize, cuiere din alamă, o lampă portativă, electroventilator portativ. etc, toate încăperile fiind încălzite cu calorifere cu vapori furnizați de caldarina auxiliară.
- h. Între ordonatele 163-166, în Td, era bufetul ofițerilor, prevăzut cu rafturile și dulapurile necesare pentru conservarea veselei și alimentelor, iar între ordonatele 163-166, în Bd, exista o

magazie de conservat alimentele ofițerilor, care de asemenea era prevăzută cu dulapurile și rafturile necesare conservării alimentelor.

- i. Între ordonatele 156-166, sub puntea inferioară, se găseau două depozite, dintre care unul de vinuri și altul de alimente.
- j. Intrarea în careul ofițerilor și locuințe se făcea de pe punte, prin postamentul tunului nr. 4; acest postament era făcut dintr-un cilindru în care se afla montată o scară spirală, construită din lemn de mahon lustruit; fiecare treaptă a sa era mărginită de o fâșie de alamă. Această scară era prevăzută cu o balustradă din tub de alamă lustruit. Jos, cilindrul postament avea o ușă care conducea în culoarul careului și locuințe.
- În afară de această intrare principală, mai exista o scară de fier pe care, dintr-un tamburi de pe puntea superioară, se putea pătrunde jos, între bufetul ofițerilor și depozitul de alimente pentru ofițeri. Culoarul careului tranzita toate locuințele până la careu, din el putându-se intra în orice cameră. Pe pereții acestui culoar erau fixate cuiere pentru haine, în pupa Bd un rastel de bronz pentru 10 arme, vis-a-vis de intrarea în camera comandantului fiind fixate pe pereți alte două rastele din bronz pentru 12 arme, iar pe cilindrul postament al tunului nr. 4, înspre prova, alte două rastele pentru opt arme. Tapetul acestui culoar era din linoleum, careul fiind prevăzut pe deasupra linoleumului cu preșuri de cocos.

Cabinele pentru subofițeri erau instalate la prova, pe puntea superioară și sub aceasta, în patru careuri și două cabine, astfel:

- a. Între ordonatele 33-41, în Bd, pe puntea superioară existau două cabine independente una de alta; cea din prova pentru un maistru, iar cea din pupa pentru doi maiștri, prevăzute cu paturile necesare, lavoare, calorifere, mese de scris și scaune



fixe și cu câte un șifonier prevăzut și cu rafturi.

- b. Între ordonatele 33-41, în Td, pe puntea superioară, exista un careu prevăzut cu șase paturi, șase dulapuri, două lavoare fixe și în mijloc cu o masă, în jurul căreia erau șase scaune fixe. Pereții acestui careu și ai celor două cabine de mai sus erau îmbrăcați cu șipci de lemn de brad, vopsiți cu alb, iar tapetul jos, din linoleum.
- c. Între ordonatele 41-48, în Bd, pe puntea inferioară, era un careu pentru șase maiștri, prevăzut cu șase paturi suprapuse, două lavoare fixe, șase dulapuri de haine, o masă de mijloc cu șase scaune fixe etc., pereții acestuia fiind îmbrăcați cu șipci din lemn de brad, vopsiți cu alb, iar tapetul pe jos din linoleum.
- d. Între ordonatele 41-48, Td, pe puntea inferioară, exista un al treilea careu pentru 12 maiștri, prevăzut cu posturi pentru 12 branturi, 12 dulapuri de haine și bastingajele pentru branturi, iar în centru o masă cu 12 scaune fixe. Pereții erau îmbrăcați cu șipci de lemn de brad, vopsiți în alb, iar tapetul pe jos era din linoleum. Paturile, mesele, scaunele, dulapurile, mesele



Comandorul ing. Vasile Năsturaș

de scris etc. din aceste careuri erau lucrate din lemn de mahon lustruit. De asemenea, acestea erau prevăzute cu caloriferele necesare pentru încălzit, iar lavoarele erau fixate pe pereți.

- e. Între ordonatele 31-41, pe puntea inferioară, exista o locuință pentru sergenții brevetaji, prevăzută cu 32 posturi pentru branturi, 32 chesoane din fier pentru păstrat hainele și bastingajele necesare branturilor etc. Pereții acestui careu erau vopsiți în gri.

Cabinele echipajului:

- a. Între ordonatele 15-31, pe puntea inferioară, se afla camera marinarilor fochiști, prevăzută cu 40 posturi pentru branturi, patru șiruri cu 40 chesoane din tablă acoperită cu lemn de brad și tapetate cu linoleum, bastingajele necesare branturilor etc. Pereții acestei cazărmi erau vopsiți cu alb, având un brâu (în partea de jos) cu gri, iar plafonul punții de deasupra stropit (încărcat) cu plută pentru absorbirea aburilor.
- b. Între ordonatele 10-33, pe puntea superioară, se afla cazarma marinarilor de punte, prevăzută cu 72 posturi pentru branturi și șapte șiruri cu 72 chesoane din tablă de fier, acoperite cu lemn, tapetat cu linoleum și bastingajele necesare. Pereții acestei cazarme erau vopsiți cu alb, având în partea de jos un brâu cu gri, iar plafonul punții de deasupra stropit (încărcat) cu plută pentru absorbirea aburilor. Toate aceste locuințe erau



Marinarul turbinist
Vasile Stănilă, membru
al echipajului N.M.S.
„REGELE FERDINAND”



dotate cu caloriferele necesare pentru încălzit.

Cabinele ofițerilor punte pupa:

În afară de locuințele enumerate mai sus, pe puntea superioară la pupa existau două cabine, astfel:

- a. Între ordonatele 131-141 Bd exista o cabină prevăzută cu patru paturi suprapuse, lavoare, mese de scris, dulapuri de haine etc, având pereții îmbrăcați cu șipci din lemn de brad, vopsiți cu alb, iar tapetul pe jos din linoleum.
- b. Între ordonatele 131-139 Td se găsea o cabină, prevăzută cu două paturi suprapuse, lavoar, dulapuri de haine, masă de scris, scaune etc, având pereții îmbrăcați cu șipci din lemn de brad, vopsiți cu alb, iar tapetul pe jos din linoleum. Și aceste cabine aveau instalație de calorifere, electroventilatoare etc. iar mobila era lucrată din lemn.

Băi și WC-uri pentru subofițeri și echipaj:

- a. Între ordonatele 40-44 Td, pe puntea superioară, exista o baie cu două lavoare și duș pentru echipaj.
- b. Între ordonatele 43-47 Bd, pe puntea superioară, se găsea o a doua baie, cu două lavoare și un duș pentru maiștri.
- c. Între ordonatele 47-49 Bd, pe puntea superioară, era o latrină pentru maiștri.
- d. Între ordonatele 49-52 Bd, pe puntea superioară, era o latrină pentru echipaj.
- e. Între ordonatele 48-51, în Td, pe puntea superioară, exista o baie cu trei dușuri pentru echipaj.
- f. Între ordonatele 51-54,1/2, în Td, pe puntea superioară, era o a doua latrină pentru echipaj.
- g. Între ordonatele 52-54,1/2, în Bd, pe puntea superioară, era depozitul de cărbuni pentru bucătari, maiștri și echipaj.

h. Între ordonatele 41-44 Td, pe puntea superioară, era o a doua latrină pentru maiștri.

Între ordonatele 131,1/2-134,1/2, în Td, pe puntea superioară, se afla **bucătăria pentru ofițeri**, prevăzută cu o sobă cu păcură pulverizată de un aparat instalat în aceeași încăpere, precum și cu toate vasele necesare pentru preparat. În partea de sus era fixat un mic depozit pentru păcură.

Pe puntea superioară, între ordonatele 43-48, pe centru, alăturate erau cele două **bucătării ale maiștrilor și echipajului**, despărțite printr-un perete care trecea prin axul longitudinal al navei; fiecare era prevăzută cu soba, vasele și vesela necesare pentru preparat alimente etc. Acestea utilizau pentru ardere cărbuni.

Bufetul maiștrilor se găsea în Bd, pe puntea superioară, între ordonatele 41-43, iar dulapurile pentru păstrat vesela echipajului, în borduri, pe lângă coșuri, deasupra cofanului și în prelungirea atelierului bordului, către caldarină.

Nava păstra muniția sa în trei depozite, organizate și amenajate astfel:

a. **Depozitul de muniții prova** – între ordonatele 31-42, sub puntea inferioară. Pereții acestui depozit, în interior, erau piturați cu pitură ignifugă.



Comandorul ing. Alexandru Lupu



Paralel cu peretele din pupa, exista un șir de rastele pentru muniții de 76 mm și de 120 mm, conținând 125 suporturi pentru cartușe de 75 mm și 120 suporturi pentru cartușe de 120 mm. În Td, în fața acestui șir, era montat elevatorul tunului nr. 2 de 120 mm. În Bd exista un alt șir de rastele care conțineau 128 suporturi pentru cartușe de 120 mm. Apoi, în ambele borduri, mai erau alte două șiruri de rastele care conțineau, cel din Bd, 198 suporturi pentru cartușe de 120 mm, iar cel din Td 91 suporturi pentru cartușe de 120 mm. Paralel cu peretele prova mai era un alt șir de rastele cu 162 suporturi pentru cartușe de 76 mm și 71 suporturi pentru cartușe de 120 mm. În total, în acest depozit se puteau introduce, pe rastele, 287 cartușe de 76 mm și 526 cartușe de 120 mm. În Td, în vecinătatea peretelui prova, era montat elevatorul tunului nr. 1 de 120 mm. Depozitul mai era prevăzut cu casete pentru proiectilele tuturor cartușelor enumerate mai sus și alte casete pentru lăzi cu pulbere, muniția de 40 mm și cea de infanterie.

b. Depozitul de muniții pupa: între ordonatele 136-145, sub puntea inferioară. Peretele dinspre prova al acestui depozit era izolat cu celotex pe dinăuntru, restul pereților fiind piturați cu pitură ignifugă. Paralel cu peretele pupa exista un șir de rastele care conțineau 242 suporturi pentru cartușe de 120 mm. În Td era un alt rastel cu 66 suporturi pentru cartușe de 120 mm, apoi în ambele borduri alte două rastele pentru lăzi de muniții, pulbere și proiectilele cartușelor de mai sus. În ambele borduri erau montate elevatoarele tunurilor de 120 mm nr. 4 și nr. 5.

c. Depozitul de muniții centru: între ordonatele 96-104,1/2 în Bd, în compartimentul turbinei prova, se afla depozitul central al tunului nr. 3 de 120 mm. Toți pereții acestui depozit erau izolați cu un strat de celotex. Între acest strat de izolație și peretele din tablă

exista un spațiu prin care circula aerul rece, pentru menținerea constantă a temperaturii din interiorul depozitului. Acest depozit era prevăzut cu rastele, conținând 129 suporturi pentru cartușe de 120 mm și spațiile necesare proiectilelor acestora. În Bd era montat elevatorul care alimenta tunul nr. 3. Intrarea în acest depozit se făcea direct de pe puntea superioară, printr-un tambuchi prevăzut cu o scară verticală fixată pe peretele depozitului. Toate aceste trei depozite puteau primi, pe rastele, un număr de 965 cartușe de 120 mm și 297 cartușe de 16 mm, în afara muniției ce se putea conserva în lăzi așezate pe rastele și proiectilele tuturor acestor cartușe.

Ventilația acestor trei depozite de muniții se realiza prin ejectoare de aer, fiecare depozit având ejectorul său.

Alimentarea tunurilor, precum și introducerea muniției în depozite se realiza cu ajutorul a cinci **elevatoare electrice**, care funcționau independent unul de altul, și manual.

Fiecare elevator era acționat de un elevator propriu, montat pe un postament fixat de coloana tub a elevatorului, sub platforma sau puntea tunului respectiv. Aceste elevatoare erau de tipul „Noria a revolver Ansaldo“ Genova.

Depozitul de conuri de torpile se afla în compartimentul turbinei prova, jos, în Td, el fiind construit din trei pereți din tablă de 5 mm grosime, al patrulea perete fiind format din peretele longitudinal al depozitelor laterale de combustibil; deasupra sa era prevăzut cu un capac, prin care se putea intra în interior.

Între ordonatele 5-10, pe puntea inferioară, se afla **puțul lanțurilor ancorelor**; în partea de jos era prevăzut cu un grătar din tablă, pentru a se scurge apa și murdăria de pe lanț, când acesta se introducea în puț.

În borduri, între ordonatele 113-114, pe puntea superioară,



erau fixate cele două **gruie pentru torpile** și suspendat paraminele „Clamp“, cu care se făcea și ambarcarea și debarcarea torpilelor. Ele erau construite din câte un tub cu reducții, din oțel îndoit, cam la jumătate formând un unghi obtuz. La capetele superioare erau prevăzute cu câte două role pentru trecerea cablului palancului. Cu partea superioară erau introduse într-un cuzinet vertical, în care se putea învârti de jur-împrejur. Ele erau capabile să suporte o greutate de circa 2 500 kg.

În fiecare bord, nava era prevăzută cu circa 75 **spiraiuri** pentru iluminatul locuințelor, magaziiilor, interioarelor pendinte de comandă etc. Ele erau construite din cercuri din bronz, prevăzute cu câte un geam din sticlă rotund de 16 mm grosime; diametrul lor era de 250 mm, pe dinăuntru având capace în balamale, tot din bronz, care se închideau etanș. Pe puntea superioară existau 19 tambuchiuri iar pe puntea inferioară 20 de tambuchiuri. Ele erau construite din cercuri din tablă de fier, fixate de punți prin cercuri de colțare și prevăzute cu capace, puțin bombate, în balamalele cu garnituri de cauciuc, care prin închidere deveneau etanșe.

Ciupercile și trombele de aer erau instalate și scoase pe punți, după cum urmează: pe puntea teugăi, în Td, patru trombe de aer și șapte ciuperci; pe puntea teugăi, în Bd, trei trombe de aer și șapte ciuperci; pe puntea superioară, în Td, patru trombe de aer și două ciuperci și pe puntea superioară, în Bd, cinci trombe de aer și o ciupercă.

Trombele erau construite din table de fier galvanizat și vopsite și pe dinăuntru, iar ciupercile din bronz; de asemenea și gâtul pe care se fixau.

Iluminatoarele erau deasupra compartimentelor turbinelor și uzinei, în număr de 14, construite din rame de colțare cu capace

pătrate, care se puteau ridica din orice parte. Deasupra capacelor exista câte o ciupercă din bronz, care servea când acestea erau închise. Fiecare capac era prevăzut în fiecare latură cu câte doi segmenti din bronz, pe care se sprijineau când se deschideau.

Iluminatoarele din sticlă, lunguiețe, erau deasupra culoarului locuințelor ofițerilor, iar deasupra careului, exista un iluminator pătrat cu capac etanș și cu grătar sub capac. Sub grătar, în interior, era fixat un electroventilator. Apoi, la fiecare căldare, pe puntea cofanului mai erau ochiuri din sticlă fixate în rame de bronz, prevăzute cu garnituri pentru etanșare.

Pentru coborârea sau ridicarea pe diferite platforme, existau **scări** din fier, construite din două fâșii de tablă de 100x5 mm și treptele din vergele de fier rotund, introduse între fâșii și apoi nituite la capete.

Nava era prevăzută cu un **fluier** și o **sirenă** pentru semnale; ambele funcționau cu vapori, comandate de pe puntea de comandă, prin intermediul unor cabluri din sârmă. Ele erau montate pe coșul pupa, fluierul în Bd prova și sirena în Td pupa.

Pentru serviciul de navigație, nava era dotată cu trei **busole**, montate una pe comanda prova, una pe comanda pupa și una pe platforma F.D.

Instalația electrică a navei cuprindea:

Circuitul electric principal, împărțit în lumina albă pentru uzul curent în timpul nopții și în interioarele în care nu exista posibilitatea iluminării naturale și circuitul de lumină obscură (albastră), pentru împrejurările în care nava era obligată să fie mascată.

Circuitele electrice de siguranță, pentru situațiile în care se defecta generatorul care se găsea în funcțiune sau pentru o mai



mare economie când nava era în staționare, alimentată cu baterii de acumulatori de 12 V.

Circuitele de forță, care alimentau toate cele cinci elevatoare de muniții; șapte electroventilatoare (două mașini pupa, două mașini prova, două uzină și unul la depozitul de muniții central). O electropompă de incendiu și serviciul sanitar, situată în compartimentul uzinei, o electropompă de apă dulce, situată în compartimentul încălzirii nr. 2 și o electropompă pentru manevra păcurii la bord, situată în compartimentul încălzirii nr. 3. Tot pe acest circuit de forță se găseau și prizele pentru alimentarea diferitelor secțiuni ale pavoazului electric.

Circuite de sonerii, organizate între locuințele pupa și timonier, comandă și mașini, precum și serviciul de artilerie. Tot pe circuitul soneriilor erau plasate și avizoarele de incendiu din depozitele de muniții, toate alimentate de o singură baterie compusă din 12 pile.

Circuitele contoarelor de rotații „Molinari“, organizate astfel: două aparate indicatoare în camera de navigație (comanda prova) și câte două în fiecare compartiment de mașini, pentru a se putea corija în mod reciproc numărul de rotații la ambele mașini.

Două proiectoare zenitale sistem „Galileo“, montate unul pe arborele prova și altul pe arborele pupa. Energia electrică la bord era furnizată de către patru grupuri generatoare de curent continuu la tensiunea de 110 V, două turbodinamuri „Westing-House“ de 50 kW fiecare și două grupuri electrogene „Diesel Sulzer“, de câte 25 kW fiecare.

Aceste mașini puteau funcționa independent una de alta pentru cerințele bordului, când acestea nu depășeau regimul normal al mașinii, iar când era nevoie de o energie mai mare, se puteau asocia, două câte două, cele patru grupuri generatoare astfel: două turbodinamuri sau două motoare dar niciodată un turbodinam și un motor.

Toate aparatele care se găseau pe punte: tunurile, telemetrele, busolele, ambarcațiunile, vinciul din pupa, telegrafele, coșurile etc. erau prevăzute cu **capoate** din pânză de protecție.

În ambele borduri, pe colțurile punții de comandă prova, erau fixate cele două **felinare de poziție**, confecționate după regulile Marinei Italiene. Pe arborele din prova mai exista al treilea felinar, așa-numitul *felinar de drum*.

În afara acestor trei felinare mai existau altele ordinare, pentru iluminat, în fiecare compartiment al navei. De asemenea, fiecare ambarcațiune era prevăzută cu câte un felinar, confecționat din tablă de alamă, cu geamuri, cele de poziție, cel din Td verde și cel din Bd roșu, toate celelalte geamuri fiind albe, având înăuntru o lampă care ardea cu fitil din bumbac, îmbibat în ulei de rapiță.

Pentru serviciul de telemetrie, nava era prevăzută cu două postamente pe care erau montate cele două **telemetre**, unul pe platforma de pe F.D., în centrul longitudinal al navei, iar celălalt pe puntea de comandă secundară pupa.



III. DISPUNEREA ARMELOR SUB APĂ LA BORD

În ambele borduri, începând de la ordonatele 115 către pupa navei, erau instalate **șinele** pentru 50 de **mine de blocus**. Ele erau construite din câte două șiruri duble de colțare care se fixau pe punte prin prisoane, iar între ele, pentru a le menține paralele, erau prevăzute cu vergele din fier, iar lansarea lor în apă se făcea prin rampa de la pupa. Aceste șine fiind prea îngombrante se montau numai în timpul exercițiilor și în timp de război, restul timpului fiind demontate și debarcate la uscat. În găurile pentru fixarea lor în punte se introduceau prisoane de bronz.

În afara acestor șine, la extremitatea pupa a navei mai erau montate două **aruncătoare de bombe antisubmarin**. Acestea erau construite de asemenea din colțare, care lansau bombele tot prin cădere ca și șinele pentru minele de blocus.

Tot la extremitatea pupa, între aruncătoarele de bombe antisubmarin, se afla fixată o **furcă** din tub, de care se agăța torpila de remorcă tip „Ginocchio”.

În spatele furcii, pe punte, se afla un **vinci de mână** cu un mosor pe care se înșira cablul cu care se lega și remorca torpila, el fiind inițial trecut peste o rolă fixată sub postamentul proiecteurului pupa și apoi legată furca care suspenda torpila în timpul staționării; în timpul remorcajului, furca se apleca și deșirându-se mosorul cu cablu, torpila rămânea în urma navei.

În prova navei, pe etravă, în partea inferioară, era montat în 15 buloane care treceau prin corpul navei, un pinten construit dintr-o contraetравă îmbrăcată pe ambele părți cu două table de 6 mm grosime, formând astfel două aripi, prevăzute cu cele 15

găuri prin care treceau buloanele de fixare pe corpul navei. Pe această contraetравă se plimba papucul construit dintr-o tablă de 20 mm grosime, care era legat de partea superioară cu un lanț care se manevra de pe puntea teugăi. El era ținut apropiat de etravă de două cabluri în ambele părți, trase din borduri din dreptul comenzii. În partea inferioară avea două ochiuri în ambele borduri, de care se legau **aparatele de paramine „Clamp”**, remorcându-se astfel și depărtându-se în lături treptat, pe măsură ce viteza navei creștea. Aceste aparate se țineau suspendate de gruilor cu care se îmbarcau torpilele, aflate în ambele borduri, pe puntea superioară, între ordonatele 103-104.

Între ordonatele 48-52, 1/2 pe puntea teugăi, era instalată stația T.F.S., pereții acesteia fiind câptușiți cu bucăți pătrate de plută de 6 cm grosime. Pe deasupra plutei avea o îmbrăcăminte de șipci de lemn de brad, vopsite cu alb. În interiorul cabinei se aflau aparatele necesare posturilor de telegrafie și telefonie, compuse dintr-un post de telegrafie și telefoane de 3 kW, un post cu scânteie de 1,5 kW și un post de telegrafie pentru escadră de ultimă generație, cu bătaia de 20 Mm, toate de tipul „Marconi”.

Antena postului era compusă din patru fire întinse între arborii navelor.

Pe teugă, Între ordonatele 43-48, în prelungirea stației T.F.S., se afla localul **centralei de artilerie**, încăpere care avea toți pereții vopșiți cu alb. În interior erau montate aparatele necesare dirijării focului tunurilor și tuburilor lanstorpilor, în mod automat.

Între ordonatele 34-43, pe puntea teugăi, în prelungirea centralei de artilerie, se aflau următoarele încăperi:

a. În Bd, între ordonatele 38-43, se afla **secretariatul** navei.

Această cabină era prevăzută cu o masă fixă pentru scrieri cu

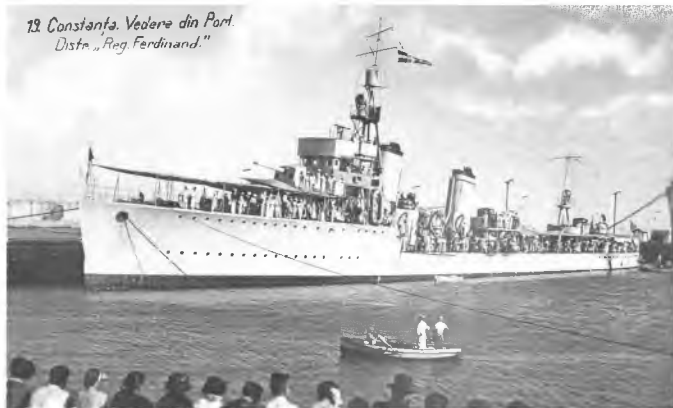


sertare, o masă rabatabilă; rafturi pentru arhiva navei, scaune etc. Pereții săi erau îmbrăcați cu șipci din lemn de brad vopsiți cu alb, iar tapetul pe jos din linoleum. Intrarea în acest local se făcea printr-o ușă de fier din Bd. Toată mobila din interior era lucrată din lemn de mahon lustruit.

- b. În Td, între ordonatele 38-43, se afla **camera hărților**. Această cabină era prevăzută cu un dulap mare cu sertare pentru păstrarea hărților, cu rafturi, scaune etc. Pereții săi erau îmbrăcați cu șipci de lemn de brad și vopsiți cu alb iar tapetul pe jos era din linoleum. Intrarea se făcea din secretariat, printr-o ușă din lemn de mahon lustruit. Toată mobila sa era lucrată din lemn de mahon lustruit.
- c. În Bd, între ordonatele 34-38, în prelungirea secretariatului, se afla **farmacia** navei, amenajată cu dulapuri, o masă și rafturi pentru păstrarea medicamentelor. Pereții acestui local erau vopsiți cu alb, intrarea făcându-se prin Bd, printr-o ușă de fier.
- d. În Td, între ordonatele 34-38, în prelungirea camerei hărților, se afla o **magazie** pentru depozitarea materialelor electrice. Această încăpere era amenajată cu dulapuri și rafturi din lemn de brad, pentru păstrat materialele. Pereții săi erau vopsiți în alb, iar accesul se făcea prin Td, printr-o ușă de fier. Pe puntea de comandă prova, între

ordonatele 43-52,1/2, deasupra centralei de artilerie și stației T.F.S., se afla **comanda navei**, în prova camera de navigație iar în pupa Bd o cameră a hărților și în pupa Td cabina comandantului. În cabina comandantului existau o masă rabatabilă și o dormeză fixă. În camera hărților se aflau un dulap cu rafturi pentru hărți și o dormeză fixă. Pereții acestor două cabine erau îmbrăcați cu șipci de lemn de brad, vopsiți cu alb iar tapetul pe jos era din linoleum, ambele având câte o ușă din lemn de mahon, din camera de navigație.

În camera de navigație erau instalate busola, în axul





longitudinal al navei, timona și telegrafele; pe pereți, în ambele borduri, erau instalate contoarele de rotații „Molinari”. Pe peretele din prova se găseau două mici mese rabatabile, apoi, pe lângă pereți, gurile portavocilor care conduceau la diferitele servicii ale navei, butoanele de sonerii, clopotele soneriilor etc.

Pereții acestui local erau vopsiți cu alb iar tapetul era din linoleum.

Nava era înzestrată cu două **proiectoare zenitale** de tipul „Galileo”, de 90 cm Ø, montate unul pe platforma de pe arborele prova și altul pe platforma de pe arborele pupa.

Pe puntea de comandă prova, în camera de navigație, se aflau transmítőarele de ordine la mașini - **telegrafele**. Ele comunicau, respectiv cel din Td cu mașina Td iar cel din Bd cu mașina Bd. Erau prevăzute cu câte un capac din sticlă, dedesubtul căruia se afla un cadran rotund cu gradații. Transmiterea se realiza prin lanțuri „Gall”, care acționau limba în jurul câte unui asemenea cadran, care se găsea în fiecare compartiment de mașini. Telegrafe asemănătoare existau și pe comanda secundară pupa, care comunicau tot cu compartimentul turbinei pupa, respectiv în compartimentul turbinei pupa, care ordona celor patru căldări, în conformitate cu comenzile permise de la comanda prova și pupa.

În afara telegrafelor, un alt mijloc de comunicație întâlnit la navă erau **portavocile**, prin care comanda prova, comanda pupa, centralele de artilerie, directorul de tir, mașinile și căldările comunicau între ele. Portavocile erau construite din tuburi de alamă de 60 și 90 mm Ø. Ele treceau prin ambele borduri ale navei, sprijinite pe pereții laterali ai cofanului, fiind acoperite (unde era cazul) cu fășii din tablă de fier, pentru a fi protejate de lovături.

IV. APARATUL DE PROPULSIE

Aparatul de propulsie al acestei nave era compus din două grupuri de **turbine principale** tip „Parsons”, cu reductoare de rotații prin angrenaje.

Fiecare grup de turbine era compus dintr-o *turbină de înaltă presiune* și o *turbină de joasă presiune*, ambele unindu-se în reductor prin două pinioane și roata principală dințată.

Ambele grupuri dezvoltau o forță de 45 000 C.P., adică câte 22 500 C.P. fiecare grup.

Turbinele de I.P. și J.P. erau compuse din rotor, cilindru (stator) și camera distribuitoarelor. Reductorul era alcătuit din carterul reductorului, pinioanele, roata dințată principală și cuzinetul de sprijin principal. Ele transmiteau mișcarea, prin reductorul de rotații cu angrenaje, arborilor port-elice respectivi.

Rotoarele erau construite din oțel nichel (5% nichel) forjat. Cilindrele erau confecționate din câte patru bucăți: partea superioară și inferioară dinspre prova din oțel turnat iar partea superioară și inferioară dinspre pupa din fontă. Împreunarea acestor patru părți se realiza prin flanșe, fără garnituri.

Turbina de I.P. avea trei coroane de acțiune și 26 coroane de reacțiune, ultimele fiind împărțite în șase trepte de viteze. Roata dințată principală a rotorului era construită din oțel „Martin Siemens” forjat, iar pinioanele din oțel nichel forjat.

Întreg reductorul era închis într-un carter, construit din fontă, fixat în buloane pe placa de fundație a turbinelor. Înspre pupa carterului era fixat cuzinetul de sprijin principal tip „Mitchell”.

Aceste grupuri de turbine erau montate în două compartimente etanșe, în care se găseau toate aparatele auxiliare ale acestor turbine.



Vaporii necesari mișcării lor erau furnizați de patru căldări.

Între ordonatele 96-114 era **compartimentul turbinei Bd prova**, montată pe un postament robust, construit din table și colțare. Dedesubtul turbinelor se afla montat pe patru picioare, condensorul de tipul „Contraflo“.

În partea de jos a compartimentului, deasupra madierelor, erau montate panourile de tablă ripsată, pentru a ușura circulația și trecerea personalului de la un aparat la altul. Cam la jumătatea înălțimii compartimentului, era fixat un șir de grătare care forma un pod, de pe care se putea coborî pe scări în diferite puncte ale compartimentului. Ele erau fixate pe margini pe pereții compartimentului, pe postamentele aparatelor și din diferite puncte erau legate cu tiranți din vergele rotunde de fier, care la partea superioară erau legate de traversele de sub punte. La margini



Distrugătoarele tip R
pe mare

Distrugătorul
„REGELE FERDINAND”
cu echipajul la front



aveau balustrade tot din vergele din fier rotund.

Turbinele principale erau izolate cu o pătură groasă de azbest, acoperită cu table din oțel, brunate. Tubulaturile de vaporii erau izolate cu isolită, acoperită cu pânză de americană și ulterior vopsite.

Între ordonatele 117-134 era **compartimentul turbinei Td pupa**, montată pe un postament robust, construit din table și colțare. Dedesubtul turbinei era montat, pe patru picioare, condensorul identic cu cel din compartimentul prova.

În acest compartiment mai erau montate o turbopompă de circulația apei în condensator, o turbopompă de extracția apei, un ejector de aer al condensatorului; recuperator de căldură, două pompe de ulei de tip „Weir”, un răcitor de ulei al turbopompei



de circulație, două filtre de ulei, o pompă de mână pentru ulei tip „Excelsior” și servomotorul cârmei. Montate pe postamentele lor, în diverse puncte din compartiment, ele erau unite cu tubulaturile necesare alimentației în condiții similare ca și în compartimentul prova.

Turbinele principale și toate tubulaturile de vaporii erau izolate ca și în compartimentul turbinei prova. Acel compartiment purta numele de *compartimentul mașinii de comandă*.

Între ordonatele 112-119 se afla **compartimentul uzinei**, în interiorul căruia erau montate două turbodinamuri de tipul „Westinghouse”, două grupuri electrogene „Diesel Sulzer” și un tablou de distribuție, pe care erau montate cinci voltmetre, patru ampermetre, nouă întrerupătoare bipolare, cinci întrerupătoare bipolare automate, reductoarele de curent pentru contoarele electrice, o pompă electrică de apă dulce, o pompă de santină „Westinghouse” și două depozite de motorină pentru motoarele „Diesel”. Deasupra compartimentului, pe puntea cofanului, erau montate patru electroventilatoare pentru compartimentele mașini. Tot pe puntea cofanului, deasupra compartimentului mașini prova se găsea al cincilea electroventilator, pentru depozitul de muniții central. Deasupra punții cofanului, între coșul pupa și postamentul tunului de 76 A.A. se afla compresorul auxiliar „Inghersol”, pentru curățatul tuburilor la căldări.

Toate aceste aparate erau montate pe postamente proprii, fixate la rându-le pe punți. În jurul motoarelor „Diesel” se aflau balustrade.

Vaporii necesari mișcării turbinelor erau furnizați de patru **căldări de tipul „Thornycroft”**, modificat, grupate în patru compartimente etanșe. Ele utilizau combustibil lichid (păcură), care era pulverizată

de 13 pulverizatoare de tipul „Thornycroft”, cu tiraj forțat, măsurată în coloană de apă până la circa 200 mm. Gazele produse prin ardere erau conduse în cele două coșuri ale navei.

În fiecare compartiment de căldare și mașini, precum și în depozitele de muniții pupa erau montate câte un injector de santină sistem „Madame”; fiecare compartiment de căldare era prevăzut cu câte o ladă de nisip pentru incendiu, două depozite de ulei pentru turboventilatoare, un pulverizator de primă aprindere tip „Wolf” și - pentru toate patru căldări - un salinometru electric.

În afara celor patru căldări tip „Thornycroft”, pe navă era instalată și o **caldarină auxiliară** de tipul „Geannelli”, care avea ca scop economia de combustibil, servind pentru alimentarea caloriferelor și pentru prima aprindere a focurilor la căldările principale.

Această caldarină între-buina combustibil lichid, aprinderea făcându-se cu motorină și aer comprimat, în funcțiune consumând păcură pulverizată cu vaporii, de trei pulverizatoare tip „Wolf”.

Pentru încălzitul compartimentelor pe timpul iernii, nava era înzestrată cu **calorifere** care funcționau cu vaporii furnizați de caldarina auxiliară. Ea se găsea instalată lângă coșul nr. 1 pe puntea cofanului, deasupra compartimentului căldării nr. 2.

Pe puntea cofanului, între ordonatele 52,1/2-59, începând de la vârful teugii se afla **atelierul** bordului. În acest compartiment se găseau un strung mic cu electromotor propriu, o bormașină de mână, o forjă cu o nicovală pentru fierărie și un banc cu menșine și sertare pentru scule, o točilă etc.

Între ordonata 166 și extremitatea pupa se afla **camera cârmei**, în care era montat aparatul cârmei. Era prevăzut cu o balustradă



1943. Căpitanul Bădescu, Petre Țacu și locotenentul Popa purtând coroanele de flori destinate amiralului german Gustav Kiesseritzky



Marinari pe puntea distrugătorului „REGINA MARIA”

www.ziuaconstanta.ro



de jur împrejur. În ambele borduri existau chesoane de fier fixe pentru păstrarea materialelor și sculelor. De asemenea, pe pereți erau fixate diferite piese de rezervă și scule necesare demontării aparatelor.

Obiectele de inventar, aflate în grija șefului de echipaj,

includeau cabluri de oțel zincate, parâme de cânepă, saule, baloane de acostare, colaci de salvare, centuri de salvare, scară de Td și scară de Bd, palancuri, palancuri diferențiale, tende de pânză pentru toată nava, capoate, sculele și piesele cu materialele de rezervă etc.

Înaintea tragerii, ancoraji la Ischia



Capitolul II

**CARIERA
DISTRUGĂTOARELOR TIP R
ÎN MARINA ROMÂNĂ**



www.ziuaconstanta.ro



Începută în anul 1927, construcția navelor a fost finalizată trei ani mai târziu.

Lansarea la apă a avut loc în ziua de 1 decembrie 1928, pentru primul, respectiv 2 martie 1929 pentru cel de-al doilea, iar construcția și probele de recepție au durat până la 5 iunie 1930 pentru distrugătorul „REGELE FERDINAND I”, respectiv 15 iunie 1930 pentru distrugătorul „REGINA MARIA”.

La probele de maximă viteză cu navele în asietă de război s-a obținut timp de 4 ore o medie de 37 noduri.



Este demn de remarcat că nici una dintre marinele occidentale nu făceau probe în aceleași condiții severe impuse de români ci cu un deplasament cu mult redus, despre care s-a auzit vorbin-

du-se la alte nave la asietă similară, cu certitudinea că și cele două nave ar fi atins aceeași viteză de 40 noduri.

La viteza maxi-mă, puterea mașinilor era de 47 000 CP, repartizați



pe două axe. Pentru a obține puterea totală a complexului motor trebuia să se mai adauge încă 10 până la 12% din puterea turbinelor, adică 4 700-5 430 CP, necesari mașinilor auxiliare, rezultând astfel un total de circa 52 000 CP.

În dimineața zilei de 28 iulie au sosit la Napoli și s-au ambarcat la bordul ambelor distrugătoare tip „REGELE FERDINAND” ofițerii, maiștrii și trupa trimiși pentru completarea echipajelor, în vederea voiajului până în țară.

Ofițerii și maiștrii, aleși special pentru acest scop, trupa, compusă, în marea ei majoritate, din oameni deja ambarcați la distrugătoarele tip „MĂRĂȘTI”, aduceau de la început garanția unei avantaj substanțial în pregătirea voiajului și executarea lui.

Atât personalul din conducerea șantierului cât și ofițerii de marină italieni cu care au intrat în contact, au estimat, ca absolut indispensabil, un interval de antrenament intens de minimum 60 zile, după care se putea lua drumul spre țară, cu șanse de reușită deplină.

În același timp, pentru a facilita sarcina primelor ieșiri de antrenament, casa constructoare s-a oferit să pună la dispoziție, pentru fiecare dintre nave, un număr potrivit de lucrători proprii, care să asiste personalul românesc la bord și să-i confere garanția bunei funcționări a tuturor instalațiilor pe timpul ieșirilor în mare.

Perioada de la sosirea echipajelor românești și până la 2 august a fost rezervată pentru odihna personalului, după călătoria îndelungată cu trenul, pe un timp extrem de călduros. De asemenea, câteva zile au fost afectate pentru instalarea oamenilor la bord, întocmirea rolurilor navei și soluționarea tuturor problemelor de ordin administrativ.

Imediat după 2 august a început pregătirea teoretică la posturile.



respective. Rezultatele primelor zile au fost atât de încurajatoare încât s-a renunțat să se mai apeleze la specialiștii șantierului, cu deplina convingere că echipajul românesc putea face față cu succes nevoilor serviciului. În același timp, deși programul de pregătire prevedea ca abia la 14 august să se aprindă căldările pentru prima oară cu nava în staționare, pentru a pune în funcțiune mașinile auxiliare,



3 aprilie 1930, Napoli.
În probe pe mare

s-a constatat că la 8 august această operațiune putea fi deja întreprinsă. Astfel, s-au aprins focurile pentru prima dată la 8 august, pentru 12 ore și ulterior, la 11 august, pentru 36 de ore.

În ziua de 20 august, după o verificare amănunțită a tuturor instalațiilor cu începere de la 12 august, navele au ieșit pentru prima dată în mare, pentru 8 ore, timp în care s-au executat, în cele mai bune condiții, diverse manevre de mașini.



9 aprilie 1930, Napoli.
La proba de „toată forța”

Rezultatele încurajatoare constatate în serviciul curent au determinat reducerea numărului de ieșiri de antrenament proiectat inițial și rezumarea numai la reaprinderea focurilor în staționare, finalizată cu o ultimă ieșire în mare pe timp de noapte, pentru familiarizarea personalului cu astfel de ieșiri.

Această economie de ieșiri a avut ca scop, pe lângă economisirea materialului, și oferirea posibilității ca Șantierul constructor să poată executa în mod neîntrerupt și în timpul cel mai scurt instalarea la bord a tuturor instrumentelor de navigație și a obiectelor de inventar, care au început să fie aduse la bord abia în a doua săptămână a lunii august.

În intervalul 25-29 august, ambele nave au intrat în bazin, unde s-a făcut curățirea și piturarea operei vii.

Deși ieșirea în mare prevăzută în program fusese stabilită pentru ziua de 30 august, întrucât comandorul Santi, specialistul desemnat pentru compensarea busolelor, nu a putut sosi decât în ziua de 1 septembrie, ieșirea a fost amânată pentru această dată.

În această zi s-au compensat busolele la geamandura de girație din rada de la Baia și apoi s-a continuat ieșirea, pe timp de zi și de noapte, până la 2 septembrie dimineața, când s-a reintrat în portul Napoli. În zilele de 2 și 3 septembrie s-au refăcut plinurile de combustibil, apă, materiale, provizii și alimente.

Între 25 august și 1 septembrie s-au efectuat vizitele de rigoare la Roma și Napoli. La Roma, comandantul distrugătorului „REGELE FERDINAND“, căpitan-comandorul Alexandru A. Gheorghiu a fost primit de către ministrul Marinei și șeful de stat major al Marinei.

Vizita proiectată la primul ministru italian a fost anulată din



cauza celor patru zile de doliu de familie.

La Napoli s-au efectuat vizite la autoritățile maritime italiene și, în ziua de 30 august, amiralul de armată Nicastrp a venit la bord, în vizită oficială, pentru a transmite urările sale de drum bun. În momentul plecării, același amiral a trimis o telegramă de bune urări.

La 4 septembrie, ora 00.00 ambele nave au părăsit portul de origine, luând drumul către țară.

Deși executat pe o mare perfect calmă și pe un timp foarte frumos, prima parte a voiajului nocturn, pe traseul Capri-Stromboli-Messina, a fost piatra de încercare pentru navă și echipaj, pentru că nu se știa dacă compensarea busolei era bună și nici dacă marinarii vor rezista eforturilor.

Cu precizia cu care s-a ajuns la Stromboli și apoi la Messina, funcționarea normală a mașinilor și entuziasmul manifestat de membrii echipajului, comandantul navei s-a convins de faptul că, în pofida oricăror vicisitudini ale naturii, voiajul se va executa conform programului, fără întrerupere.

La 4 septembrie, ora 11.30 navele au intrat în Canalul Messina iar la ora 13.15 erau la travers de Capul delle Armi, cu prova pe Matapan. Navigând continuu cu viteza economică de 150 rotații (15 noduri), în cursul nopții au întâlnit o hulă ușoară de NV, la vânt de nord forța 2-3 și clar de lună.

A doua zi, 5 septembrie, la ora 7.15, printr-o ceață ușoară s-a zărit la trei carturi în babord, farul de la Sapienza.

La ora 11.26 (ora Europei Orientale), după ce s-a trecut de Capul Matapan, s-a simțit un vânt de NE forța 4-5, cu valuri scurte.

Spre a avea siguranța că se ajunge în primele ore ale dimineții de 6 septembrie în fața Dardanelelor, navele au mărit viteza la 170 rotații, circa 17 Nd și în tot cursul zilei s-a ajuns până la intrarea în Canalul Zea, din care s-a ieșit pe înserate, pentru a traversa în timpul nopții Canalul Doro și a ajunge la ora 6.00 din ziua de 6 septembrie în fața Dardanelelor.

În imediata apropiere a strămtorilor, vântul a căzut. Dardanelele, Marea Marmara și Bosforul au fost tranzitate cu aceeași viteză, pentru a beneficia de lumina zilei.

La 6 septembrie, ora 16.35 navele au intrat în Marea Neagră, unde au întâlnit un vânt de Nord-Est, forța 2-3, cu o hulă ușoară de Sud-Est.

Imediat după ieșirea din Bosfor s-a redus viteza la 150 de rotații, până când a fost identificat Farul Caliacra, de unde, apoi, s-a redus la 100 rotații pentru a ajunge la Tuzla pe 7 septembrie, către ora 5.00 dimineța.

La Tuzla, ambele nave au ancorat pentru a aștepta ora 11.00, stabilită pentru intrarea oficială.

În tot timpul voiajului tehnica a funcționat ireproșabil iar mașinile au fost competitive din toate punctele de vedere.

Supus la greutățile și privațiunile inerente unei traversări neîntrerupte de patru nopți și trei zile, echipajul a fost la înălțime.

Deși nu s-a navigat cu viteza economică iar personalul nu era îndeajuns de familiarizat cu tehnica și instalațiile bordului, navele au intrat în port cu 125 tone de combustibil, din cele 325 cu care plecaseră.



1. Intrarea distrugătoarelor tip R în serviciul Marinei Regale Române

Întâmpinate în larg de distrugătoarele „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI”, la bordul cărora se ambarcaseră comandantul Marinei, viceamiralul Vasile Scodrea, comandantul Diviziei de Mare, contraamiralul Victor Pantazzi și ofițeri de marină cu familiile, la ora 13.00, după salutul pământului patriei, navele au acostat în portul Constanța. Conform Ordinului de Zi nr. 35 al Comandamentului Marinei Militare, navele au intrat în serviciu în ziua de 7 septembrie 1930, înscriindu-se în ordinea de bătaie a



Duminică, 7 septembrie 1930
Distrugătoarele tip R acostate în portul
în portul Constanța

1930. Echipajul distrugătorului
„REGINA MARIA”



Diviziei de Mare. Astfel, în anul 1930, cele patru distrugătoare tip R și M au constituit Escadrila de Distrugătoare, cea mai importantă unitate a Diviziei de Mare.

În noaptea de 18/19 ianuarie 1931 s-a deslănțuit o furtună violentă asupra Dobrogei, care a produs ravagii atât la uscat cât și în portul Constanța. Acoperișurile smulse de vânt au fost aruncate la mare distanță, pomi desrădăcinați, garduri, stâlpi de telegraf și electrici etc. au fost culcați la pământ. Orașul intrase definitiv în beznă.

În port, aproape toate navele au suferit avarii. Din cauza vântului de o intensitate nemaiîntâlnită, s-au rupt arborii și antenele T.F.S. de la distrugătoarele „REGELE FERDINAND” și



„REGINA MARIA“. Distrugătorul „REGINA MARIA“ a suferit o spărtură în bordajul Td, sub teugă, iar în Bd tablele bordajului s-au deformat din cauza contactului dur cu cheul.

La 27 mai 1931 în portul Constanța au avut loc festivitățile prilejuite de botezul distrugătoarelor și decorarea bricului „MIRCEA“ cu „Semnul onorific pentru 40 de ani de serviciu“, la care au participat Regele Carol al II-lea, Marele Voievod Mihai, A.S.R. Principele Nicolae, Nicolae Iorga, președintele Consiliului de Miniștri, generalul Constantin Ștefănescu-Amza, ministrul armatei, Dimitrie Ghica, ministrul de Externe.

După cuvântările P.S.S. Episcopului Gherontie și viceamiralului Vasile Scodrea, comandantul Marinei Regale, M.S. Regele Carol al II-lea a semnat actele de botez ale celor două distrugătoare:

*„Noi, Carol al II-lea,
prin grația lui Dumnezeu și voința națională Rege al
României,*

*În a douăzecișișaptea zi a lunii mai și a anului mântuirii 1931
și întâiul an al Domniei Mele s-a desăvârșit în portul Constanța
binecuvântarea a două nave de război (distrugătoare), pe care le-
am botezat Eu însumi dându-le numele:*

„REGELE FERDINAND“

*pentru a aminti de Regele făuritor al României Mari și a-l
da de pildă generațiunilor de marinari, pentru caracterul său și
devotamentul nemărginit către țară*

„REGINA MARIA“

pentru a simboliza iubirea unei mândre fiice de marinar pentru





marină și dorința pe care Regina Maria a arătat ca navele noastre să folosească cât mai intensiv căile noastre maritime, stând cu mândrie alături de navele țărilor civilizate.

Încredințez aceste două nave marinarilor Mei, pentru a veghea și păzi hotarele maritime ale țării, brăzdând mările pentru a purta pavilionul românesc în țările cele mai îndepărtate“.

În luna iulie 1931, cele două distrugătoare au fost dotate cu busole giroscopice. În anii 1932-1933 cele două grupuri de distrugătoare,



De la stânga la dreapta - locotenent-comandorul mecanic Burchi, căpitan-comandorul Dragalina și locotenent-comandorul Isvoranu, la bordul N.M.S. „REGINA MARIA“

constituite în Escadra de Distrugătoare, comandată de comandorul Gheorghe Koslinski, au executat teme de luptă în vederea instruirii echipajelor, printre care urmărirea submarinelor inamice, lansări de bombe antisubmarin, lansări de mine și trageri de artilerie, lansări de torpile. În anul 1932 distrugătoarele tip R au experimentat în ședințele de tir pe timp de noapte obuze luminoase „Bofors“. Distrugătorul „REGELE FERDINAND“ a fost armat în rezervă între 1.01-20.06.1932 și armat între 20 iunie-31 decembrie 1932 iar „REGINAMARIA“ s-a aflat tot timpul anului armat în rezervă. În acest an, „REGELE FERDINAND“ a parcurs 694 Mm iar „REGINA MARIA“ 525 Mm. Armate în rezervă, la începutul anului cele două distrugătoare s-au aflat la Constanța, cu echipaje foarte reduse, executând la bord un program teoretic și practic restrâns. La 3 ianuarie au fost vizitate de viceamiralul Ioan Bălănescu, comandantul Diviziei de Mare, însoțit de comandorul Urban Passerar, șeful său de stat major.

La 9 iunie 1932, distrugătorul „REGELE FERDINAND“ a efectuat un marș la Balcic, avându-l la bord pe viceamiralul Vasile Scodrea, comandantul Marinei de Război.

La 22 iunie, M.S. Regina Maria a dorit să viziteze nava care îi purta numele. Astfel, a vizitat nava însoțită de 10 invitați și a făcut un voiaj cu „REGINA MARIA“ la Balcic, de unde s-a înapoiat în aceeași zi.

Fiind armat, în a doua parte a anului distrugătorul „REGELE FERDINAND“ a efectuat ieșiri în mare pentru exerciții de tragere și antrenamente. La 7 iulie a executat evoluții împreună cu distrugătorul „MĂRĂȘTI“. În aceeași zi a făcut girații pentru determinarea curbei de deviație. Până la 8 iulie nava a staționat în radă, legată la geamandură, după care a revenit în port.

La 14 iulie comandantul Escadrilei și-a mutat mașca de



comandament pe distrugătorul „REGELE FERDINAND”. Nava a ieșit în mare pentru două zile.

La 17 iulie nava a ieșit în mare pentru proba și recepționarea vinciurilor. Până la 29 iulie nava a executat trageri reduse, fiind legată la geamandură în rada Constanța.

La 2 august nava a ieșit pe mare pentru recepționarea noilor vinciuri. La 3 august, împreună cu „MĂRĂȘTI” a efectuat un marș de noapte la Mangalia.

La 20 august nava a fost trecută în revistă de comandantul Marinei, viceamiralul Ioan Bălănescu.

La 30 august, nava a ieșit în mare pentru determinarea razei de girație, după care s-a deplasat la Eforie.

La 8 septembrie a efectuat o ieșire în mare pentru executarea tragerilor experimentale cu obuze luminoase de 76 mm iar la 9 septembrie a executat un marș la Gura Portiței.

La 25 octombrie ambele distrugătoare tip R au fost trecute în revistă de viceamiralul



La pupa, Insula Șerpilor



Constanța, 1934. Echipajul distrugătorului „REGELE FERDINAND” cu trofeele cucerite la întrecerile sportive

Ioan Bălănescu și comandorul Urban Passerar. La ora 20.00 cele două distrugătoare au plecat în linie de șir la Cospol. A doua zi, la 20.40 au sosit la Șantierul Naval „Stenia”. La 4 noiembrie, după terminarea lucrărilor de andocare, cele două nave au plecat spre Constanța, unde au acostat a doua zi, la ora 08.00.

Fiind dezarmat, distrugătorul „REGINA MARIA” a staționat la Constanța, executând programul teoretic la bord și trimițând echipajul, după caz, pe „REGELE FERDINAND”, pentru exercițiile practice sau pe „MĂRĂȘTI”, pentru tragerile de calibru.

În anul 1933 cele două nave tip R au format Grupul I Distrugătoare. În primul trimestru al anului cele două distrugătoare



au staționat la Constanța, în poziție de dezarmare. Activitatea la bord s-a redus la un program foarte restrâns. În lipsa alocațiilor bugetare, echipajele și ofițerii au plecat în concediu iar o parte dintre ofițeri au fost detașați pe navele S.M.R. pentru ambarcări. În acest an, „REGELE FERDINAND“ a parcurs 990 Mm iar „REGINA MARIA“ 993 Mm.

În luna aprilie, „REGELE FERDINAND“ a început scoaterea de la iernat a mașinilor principale, auxiliare și a căldării nr. 1.

În ziua de 5 mai 1933, a avut loc ceremonialul preluării comenzii Escadrii de către noul comandant, comandorul Gheorghe Koslinski.

Până la 1 iunie, nava a fost armată în rezervă. După 1 iunie au sosit recruții la bord și a început instrucția marinărească.

La 6 iunie, navele au fost trecute în revistă de comandantul Marinei. În zilele de 15 și 22 iunie nava a executat ieșiri pe mare pentru evoluții, formații și exerciții de tragere.

La 7 iulie, nava a executat un marș la Balcic, unde a staționat



Recruții la bordul
N.M.S. „REGINA MARIA“



două zile iar la 11 iulie a fost vizitată de contraamiralul Corneliu Bucholtzer.

La 10 septembrie distrugătorul „REGELE FERDINAND“ a ieșit în mare pentru două zile cu promoția 1898, în prezența

mareșalului Constantin Prezan și a viceamiralului Ioan Bălănescu.

În luna aprilie, a început scoaterea distrugătorului „REGINA MARIA“ de la iernat. În cursul lunii mai a continuat pregătirea navei în vederea armării. În luna iunie nava a efectuat ieșiri săptămânale în mare pentru evoluții, trageri reduse și diverse exerciții de amarinare.

La 15 august, distrugătoarele au participat la parada navală organizată cu prilejul Zilei Marinei, la 2 Mm Est de Farul Mare. La 7 și 12 septembrie navele au executat trageri reduse pe mare.

La 21 august, M.S. Regina Maria a ieșit pe mare, pentru o jumătate de oră, cu distrugătorul omonim.

La 15 septembrie, nava a executat un marș până la Gura Porțiței.

La 19 septembrie, cele două distrugătoare tip R au executat tragerile de calibru, combinate cu problema de cinematică pentru prezentarea la luptă, în prezența viceamiralului Ioan Bălănescu. În aceeași zi, distrugătoarele au executat o temă tactică cu N.M.S. „CONSTANȚA“, care se înapoia din voiajul în străinătate.



La Ziua Marinci Române, cu pavoazul electric aprins

La 21 septembrie, distrugătorul „REGINA MARIA” a executat un exercițiu de debarcare pe plaja de la Capul Midia, a doua zi nava fiind inspectată de comandorul Urban Passerar.

La 28 septembrie, distrugătoarele tip R au executat un marș la Sulina, iar la 30 septembrie s-au înapoiat la Constanța. Pe timpul deplasării, navele au executat teme tactice și exerciții de lansare a grenadelor antisubmarin.

La 1 octombrie, N.M.S. „REGELE FERDINAND” s-a deplasat la Balcic pentru a da onorurile necesare la sosirea în stațiune a M.S. Regelui Carol al II-lea, M.M.L.L. Regelui și Reginei Iugoslaviei, ultimii sosiți cu distrugătorul „DUBROVNIK”. A doua zi, distrugătorul românesc a fost vizitat de suveranii României și Iugoslaviei. La 3 octombrie, „REGELE FERDINAND” a escortat distrugătorul iugoslav până la limita apelor teritoriale bulgare, după care a revenit la Balcic pentru debarcarea Regelui Carol al II-lea.

La 10 octombrie, N.M.S. „REGINA MARIA” a fost inspectată, la sfârșit de campanie, de viceamiralul Ioan Bălănescu.

La 2 și 16 noiembrie, „REGELE FERDINAND” a ieșit în mare unde a executat câte două ședințe de tir redus de 20 mm.

La 14 decembrie, N.M.S. „REGINA MARIA” s-a deplasat la Galați, cu o escală de două zile la Sulina, din cauza ghețurilor din amonte. La 17 decembrie a intrat la adăpost în Bazinul vechi al portului Galați, în componerea Grupului II Distrugătoare, sub comanda căpitan-comandorului Atanase Ioan.

La 15 ianuarie 1934, „REGELE FERDINAND” a efectuat un marș la Gura Portiței, unde a staționat la ancoră două zile, încercându-se pătrunderea pe Lacul Razelm cu o șalupă. La 20 martie nava a escortat canoniera „STIHI” de la Constanța la Sulina.

La 10 februarie, la bordul N.M.S. „REGELE FERDINAND” a avut loc un serviciu divin pentru pomenirea eroilor Marinei morți

Comandorul Alexandru Gheorghiu, comandantul Grupului de Distrugătoare, în mijlocul echipajului distrugătorului „REGINA MARIA”





Dr. Marian MOȘNEAGU

Contraamiralul Victor Schmidt (centru jos)
în mijlocul echipajului distrugătorului „REGINA MARIA”



www.ziuaconstanta.ro



în timpul războiului pentru întregirea neamului, la care au participat toți ofițerii navelor.

La 27 martie, nava a fost inspectată de viceamiralul Petre Bărbuneanu, iar la 5 aprilie de generalul Ion Antonescu, șeful M.St.M. și generalul Partenie.

La sfârșitul lunii aprilie, nava a efectuat două ieșiri în mare cu elevii Școlii Navale, pentru a executa trageri reduse de 37 mm și calcularea timpului mort al tunurilor de 120 mm Bofors.

La 7 iunie, s-au ambarcat recruții și a început instrucția marinărească și pe specialități.

La 28 iunie, nava a ieșit în mare pentru a executa ședințe de tir redus de 20 mm, pe o țintă remorcată de canoniera „DUMITRESCU”.

La 9 iulie, distrugătorul a fost inspectat de viceamiralul Ioan Bălănescu.

La 4 august, cu viceamiralul Bălănescu la bord, nava a ieșit în mare unde a executat patru ședințe de tir de concentrare cu N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”.

La 7 august, nava a ieșit în mare cu A.S.R. Principele Nicolae și 30 de ofițeri de la O.N.E.F. și a executat tir redus.

Între 29-31 august, toate navele au ieșit în mare pentru a executa o temă tactică, în colaborare cu hidroaviația. N.M.S. „REGELE FERDINAND” și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” au executat un exercițiu de debarcare la Mangalia.

La 21 septembrie, toate navele au ieșit în mare. La bordul N.M.S. „REGELE FERDINAND”, în prezența viceamiralilor Ioan Bălănescu și Petre Bărbuneanu, s-au executat exerciții de fumizare, dragarea minelor cu aparatul instalat la bord, precum și trageri de calibru, în concentrare cu N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”, la 9 000 metri.

Ulterior, „REGELE FERDINAND” a executat două ședințe de trageri de zi și de noapte, ultima pe țintă marcată cu cartușe luminoase.

La 6 și 9 octombrie, toate navele au ieșit în mare pentru executarea unui exercițiu cu dublă partidă, în colaborare cu hidroaviația, respectiv cu Divizia a IX-a, cu tema „*Împiedicarea debarcării partidului roșu la Capul Midia sau Agigea*”. Noaptea au avut loc întâlniri și atacuri între forțele navale adverse.

La 10 octombrie, „REGELE FERDINAND” a executat o tragere A.A. cu tunul de 76 mm Bofors, asupra unor baloane lansate în aer.

La 14 octombrie, nava a plecat la Șantierul Naval „Stenia” din Istanbul pentru andocare, curățirea și piturarea carenei și repararea tablelor deformate de la pupa.

La 22 octombrie, nava a revenit la Constanța iar la 30 octombrie a fost inspectată de viceamiralul Petre Bărbuneanu.

Până la 12 martie 1934, echipajul N.M.S. „REGINA MARIA” a executat program de instrucție.

La 14 aprilie, nava a fost inspectată de viceamiralul Petre Bărbuneanu.

La 5 septembrie, nava a plecat de la Galați la Constanța, fără oprire.

La 19 octombrie, nava a plecat la Șantierul Naval „Stenia” din Istanbul pentru andocare, curățirea și piturarea carenei și repararea elicăi din Bd.

Până la sfârșitul anului, ambele distrugătoare au staționat la Dana 0, ieșind în mare doar la 5 decembrie, pentru executarea de formații și evoluții.

În cursul lunii decembrie, echipajelor navelor au plecat în concediu, pe serii.



La începutul anului 1935, distrugătoarele, precum și alte tipuri de nave, au fost dotate cu tunuri de 37 mm A.A. și navele germane tip „Rheinmetall” și mitraliere franceze calibru 13,2 mm tip „Hotchkiss”. Plata acestor dotări s-a făcut din fondul de înzestrare a armatei, din care pentru Marină a fost alocată suma de 150 milioane lei, pe zece ani. Drept urmare, pregătirea artileristică a echipajelor distrugătoarelor s-a amplificat. Astfel, în martie 1935 distrugătorul „REGELE FERDINAND” a executat pentru prima oară în Marina Română o tragere A.A. cu tunul de 76 mm asupra unei manșe remorcate de un avion, la înălțimea de 1 500-2 000 metri și la o distanță de tir de până la 4 000 metri.

Înzestrarea distrugătoarelor cu instalații de tragere centralizată a creat în Marina Regală o școală de *directori de tir*. În acest scop, au fost trimiși ofițeri români la Școala de Trageri Navale Whale Island, căpitan-comandorul Alexandru Constantinescu-Cocioc fiind promotorul tragerilor centralizate în cadrul Escadriței de Distrugătoare.

În preajma celui de-al doilea război mondial, navele au fost modernizate în Șantierul Naval Galați, fiind dotate cu tunuri A.A. germane de 37 mm tip SKC, model 1936.

2. Distrugătorul „REGINA MARIA” la revista navală de la Spithead -Anglia (23 aprilie - 15 iunie 1937)

La 5 martie 1937, România a primit din partea Marii Britanii, prin intermediul reprezentantului diplomatic al acesteia la București, invitația de a lua „parte la revista navală ce va avea loc la 20 mai 1937, la Spithead - Portsmouth, cu ocazia încoronării Regelui George al VI-lea al Angliei”. În urma înaltei aprobări

regale, la 9 martie 1937 Ministerul Aerului și Marinei a comunicat părții engleze acceptarea și onorarea invitației, precum și numele vasului care urma să reprezinte Marina Română: distrugătorul „REGINA MARIA”.

Pentru pregătirea voiajului au fost cheltuiți 1 115 125 lei, din care:

- 500 000 lei dați Arsenalului Marinei pentru manoperă și material reparații;
- 350 000 lei dați C.L.M. pentru furnizare de material de întreținere;
- 150 000 lei primiți de navă, din care s-a furnizat material pentru reparații mașini și corpul navei în sumă de 138 909 lei;
- 150 000 lei primiți de navă de la M.A.M. pentru muniție de salut, din care s-au cheltuit 126 216 lei.

În timpul voiajului au fost cheltuiți 3 782 310, 20 lei, din care: păcură voiaj - 1 447 027,56 lei, ambarcare personal - 112 400,00 lei, soldă, echipament personal - 447 336,00 lei, pilotaj, cheiaj etc - 221 847,68 lei, reparații făcute navei în cursul voiajului - 271 603,84 lei, andocare Malta - 155 970,12 lei și reprezentare - 155 970,12 lei.

Mijloacele de care a dispus nava în cursul acestui voiaj ca personal, material și mijloace bănești au fost suficiente, astfel încât s-a putut executa misiunea încredințată în condiții perfecte.

Plecarea navei a avut loc la 23 aprilie. După ce a trecut în revistă echipajul și ofițerii, ministrul Radu Irimescu a inspectat nava după care, în fața statului major, al întregului echipaj și a asistenței a subliniat importanța călătoriei pe care nava urma să o întreprindă, evidențiind faptul că de 42 ani, adică din anul 1895



când bricul „MIRCEA“ și crucișătorul „ELISABETA“ au asistat la inaugurarea Canalului Kiel, nici o navă a Marinei Regale nu mai trecuse Gibraltarul, pentru a naviga în Oceanul Atlantic.

Iată componența echipajului navei pe timpul acestui voiaj istoric:

Ofițeri

1. Contraamiral Schmidt Victor
2. Căpitan-comandor Roman August
3. Locotenent-comandor Pelimon Aurel
4. Căpitan Cristescu Ioan
5. Căpitan Ringhiopol H.
6. Căpitan mecanic Botel Ștefan
7. Căpitan medic Ursu Ioan

în misiune specială
comandantul navei
comandant secund
ofițer la bord
ofițer la bord
șeful mecanic al F.M.
medicul navei

8. Locotenent mecanic Ionescu Mihai
9. Locotenent Antonescu Th.
10. Locotenent Horodincă Alexandru
11. Locotenent Sărbu Tiberiu
12. Locotenent Costăchescu C.
13. Locotenent Balaban Gheorghe
14. Locotenent Holban Ștefan
15. Locotenent mecanic Savopol Nicolae
16. Aspirant Argeșanu Ștefan
17. Aspirant mecanic Dimancea C.
18. Aspirant mecanic Moscu Vasile

mecanicul șef al navei
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord
ofițer la bord

Maiștri

1. Maistru clasa a II-ii Zamfirache M.
2. Maistru clasa a II-ii Petre Gheorghe
3. Maistru clasa a II-ii Alexe Iordache
4. Maistru clasa a III-ii Cărăușu Gheorghe
5. Maistru clasa a III-ii Sălăceanu Victor
6. Maistru clasa a III-ii Munteanu C.
7. Maistru clasa a III-ii Călăceanu Ioan
8. Maistru clasa a III-ii Bondalici C.
9. Submaistru clasa I Ignat Constantin
10. Submaistru clasa I Nestor Ștefan
11. Submaistru clasa I Gafiuc Ioan
12. Submaistru clasa I Ștefan Gh.
13. Submaistru clasa I Nițulescu A.
14. Submaistru clasa I Cocleț Vasile
15. Submaistru clasa I Drăghici Șt.

maistru timonier
maistru mecanic
maistru mecanic
maistru electrician
maistru timonier
maistru motorist
maistru electrician
maistru mecanic
turbinișt
turbinișt
turbinișt
maistru tunar
maistru tunar
maistru T.F.S
maistru mecanic



- | | |
|--|-------------------|
| 16. Submaistru clasa a II-a Popescu Cristian | maistru T.F.S. |
| 17. Submaistru clasa a II-a Andrei Constantin | maistru contabil |
| 18. Submalstru clasa a II-a Lischevici N. | maistru torpilor |
| 19. Submalstru clasa a II-a Petrișor Ioan | maistru tunar |
| 20. Submaistru clasa a II-a Georgescu G. | maistru tunar |
| 21. Submalstru clasa a II-a Covaci Th. | maistru F.D. |
| 22. Submalstru clasa a II-a Ciortan D. | maistru tunar |
| 23. Submaistru clasa a II-a Neacșu D. | maistru tunar |
| 24. Submalstru clasa a II-a Ritingher N. | maistru mecanic |
| 25. Submaistru clasa a II-a Butoi Pavel | maistru T.F.S. |
| 26. Submaistru clasa a III-a Chitan Mihai | maistru turbinist |
| 27. Submaistru clasa a III-a Maței Gh. | maistru sanitar |
| 28. Submaistru clasa a III-a Lohin P. | maistru mecanic |
| 29. Submaistru clasa a III-a Chiriac Ioan | maistru mecanic |
| 30. Submaistru clasa a III-a Grecu Pascu | maistru tunar |
| 31. Submaistru clasa a III-a Stratulat Ion | maistru mecanic |
| 32. Submaistru clasa a III-a Grasu Ioan | maistru timonier |
| 33. Submaistru clasa a III-a Mladin Constantin | maistru tunar |

Trupa: 26 sergenți, 36 caporali și 88 soldați
Personal civil - 2.

Etapa Constanța – Malta (1036 Mm)

23 aprilie 1937: Înaintea plecării, Radu Irimescu, ministru Aerului și Marinei, a inspectat nava, la final adresând echipajului următorul discurs:

„Domnilor amiral,

Domnilor ofițeri, subofițeri, marinari,

Acum 42 de ani crucișătorul „ELISABETA” și bricul „MIRCEA” porneau spre mările Nordului pentru a lua parte ca soli ai Regatului și ai Marinei Române la inaugurarea Canalului de la Kiel. De atunci, pavilionul Marinei Militare n-a mai futurat dincolo de Gibraltar iar navele noastre de război n-au mai fost văzute decât cel mult uneori prin porturile sau pe drumurile din Mediterana.

Astăzi distrugătorul „REGINA MARIA” pornește într-o călătorie lungă, aproape ca aceea de acum 42 de ani, pentru a duce departe până în apele Marii Britanii, culorile românești și a lua parte la o mare revistă navală pentru sărbătorirea încoronării Suveranilor Angliei, ai Suveranilor unei țări ilustre, cu cea mai veche și puternică tradiție marinărească.

Călătorii ca acestea au ajuns să fie evenimente istorice în Marina noastră, cu resurse materiale atât de restrânse și cu nevoi de îndeplinit atât de numeroase. De aceea sunt mândru că o asemenea călătorie s-a putut aproba și organiza în scurtă vreme după înființarea Ministerului Aerului și Marinei, ca o dovadă de solitudinea și atenția ce se acordă de acest Minister Marinei Regale, căreia și ministrul vostru i-a închinat cei mai frumoși ani ai tinereții.

O asemenea călătorie impune un mare sacrificiu material pentru Țară și trebuie să fim recunoscători aceluia care nu au pregetat să-l facă pentru ridicarea prestigiului Marinei noastre.

Voi, statul major și echipajul acestei frumoase nave, aveți astăzi fericirea și cinstea de a duce cu voi o sărămitură a acestei țări, a patrimoniului românesc, până în mări îndepărtate și prin multe porturi străine. Să fiți mândri de a fi aleși ca ambasadori ai Marinei Regale, pentru o înaltă și istorică misiune, pe care trebuie :



s-o îndepliniți cu toată demnitatea și protocolul marinăresc.

Vă veți găsi în mijlocul escadrelor și navelor străine, care vor avea ochii ațintiți asupra voastră, asupra navei voastre, asupra pavilionului de război românesc, care reapare după 42 de ani prin acele locuri.

De aceea, cer de la toți cea mai desăvârșită disciplină, tragere de inimă și devotament în îndeplinirea serviciului la bord și o purtare ireproșabilă și exemplară pe uscat, prin porturile pe unde veți face escale.

Vom reprimă cu cea mai mare severitate orice abateri, care ni se vor raporta întrucât asemenea fapte ne compromit în ochii străinilor și Țara și Marina Regală.

Cer ca la bordul acestei nave, aleasă pentru o frumoasă solie,

Distrugătorul „REGINA MARIA” în rada portului La Valleta



să domnească ceea ce Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, înaltul nostru protector numește „Spiritul bricului „MIRCEA”, spiritul de adevărat marinar, îndrăgostit de mare și de nava lui.

Să fiți la înălțimea înaintașilor voștri de pe „ELISABETA” și „MIRCEA” și să nu uitați o clipă că sunteți la bordul unei nave a Majestății Sale.

Urându-vă călătorie bună și voioasă, să ne îndreptăm cu toții gândul spre Augustul nostru Suveran și să strigăm:

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea!

Trăiască Familia Regală!”

Ministrul Aerului și Marinei a fost salutat cu 19 lovituri de tun.

La ora 15.30 gornistul a sunat „La posturile de plecare”. După ieșirea din port, în fața Constanței s-au făcut compensarea compasului magnetic și determinarea deviației radiogoniometrului.

La 17.00 nava a luat Da = 170° spre Bosfor. Ulterior au fost expediate radiograme:

M.S. Regelui Carol II

„În momentul când părăsim apele Patriei cu nava Majestății Voastre „REGINA MARIA”, pentru a purta pavilionul nostru, alături de toate Marinele Lumii, la încoronarea Augustilor Suverani ai Marii Britanii, primul nostru gând se îndreaptă către Majestatea Voastră și zicem din tot sufletul: Să trăiți, Maiestate!”

Contraamiral Schmidt

Excelenței Sale D-lui Ministru al Aerului și Marinei

„Comandantul, ofiterii și echipajul N.M.S. „REGINA MARIA”



își exprimă prin mine în clipa plecării spre Anglia, recunoștința și devotamentul lor față de Excelența Voastră – Sprijinitorul Marinei Regale“.

Contraamiral Schmidt

D-lui viceamiral Ioan Bălănescu

„În numele Comandantului, ofițerilor și echipajului N.M.S. „REGINA MARIA“, vă rog, d-le Amiral, să primiți expresiunea întregului respect și devotament și asigurarea că vor ști a fi la înălțimea misiunii încredințate“.

Contraamiral Schmidt

Destinatarii acestor telegrame nu au întârziat să răspundă:

Contraamiralului Schmidt
N.M.S. „REGINA MARIA“

„D-l Ministru al Aerului și Marinei vă mulțumește călduros pentru cuvintele adresate și vă urează bun voiaj“.

D.O. (din ordin)
ȘEF DE STAT MAJOR
Căpitan Horia Măcelaru.

Contraamiralului Schmidt
N.M.S. „REGINA MARIA“

„D-l Vice Amiral Comandant al Marinei vă mulțumește pentru

cuvintele exprimate și vă urează norocos voiaj“.

D.O.
ȘEF DE STAT MAJOR
Căpitan Măcelaru

24 aprilie: La miezul nopții nava se afla în punctul de coordonate $\varphi=+42^{\circ}41'5''$, $\lambda=+28^{\circ}57'$. Către 04.30 se zăreau deja luminile de intrare în Bosfor.

La 06.13 distrugătorul se afla în travers cu farurile de la intrare. După ce s-au făcut prealabilele înștiințări protocolare, nava a început tranzitarea Strâmtoarei Bosfor. Către 08.00 nava a intrat în Marea Marmara, luând $Da = 258^{\circ}$.

La ora 11.30 nava a întâlnit s/s „SUCEAVA“, care i-a urat echipajului, prin radio, „Bun voiaj“.

Ofițeri din echipajul
N.M.S. „REGINA MARIA“





La 12.00 nava se afla în punctul $\varphi=+40^{\circ}43'$, $\lambda=+27^{\circ}34'$ (travers Insula Marmara).

Către 14.00 nava a început tranzitarea Strâmtoarei Dardanele, după ce a întâlnit yachtul lui Eduard Mirto „DRIADE“, care i-a făcut o manifestație de simpatie.

În dreptul Ceanakale o șalupă turcească cu fanfara la bord a ieșit în întâmpinarea navei, manifestându-și frumoasele sentimente de prietenie.

La 17.22 nava se afla la travers Helles, de unde a intrat în Marea Egee, luând $Da = 208^{\circ}$ spre Doro.

25 aprilie: La miezul nopții nava era în punctul $\varphi = +38^{\circ} 23'$, $\lambda = +23^{\circ}09'6$ iar între 02.00-03.00 a tranzitat Canalul Doro.

La 11.18 era la travers de Cap Maleás, la 12.00 aflându-se în punctul $\varphi = +36^{\circ}23'6''$, $\lambda = +23^{\circ}05'5''$, după traversul lui Zovollo.

La 14.00 nava se afla travers Capul Matapan, intrând în Marea Mediterană, în $Da=266^{\circ}$, direct spre Malta.

26 aprilie: La miezul nopții nava se afla în punctul $\varphi=+36^{\circ}10'$, $\lambda=+19^{\circ}25'$.

La 10.18 a intervenit o avarie la servomotor, care a fost imediat remediată. Între timp s-a trecut la cârma de mână, continuându-se drumul în condiții normale.

La 12.00 nava se afla în punctul $\varphi=+36^{\circ}$, $\lambda=+15^{\circ}52'$. Timpul era cețos, vizibilitatea foarte redusă.

Către ora 16.00 au fost identificate în prova mai multe nave de război engleze, făcând exerciții.

La 17.52 a sosit la bord un ofițer pilot, nava punând capul pe intrarea în portul La Valetta.

În rada portului s-a făcut salutul pământului cu 21 lovituri de tun, la care o baterie de la uscat a răspuns lovitură pentru lovitură. A urmat salutul mărcii de comandament a amiralului comandant al Flotei din Mediterana, amiralul Sir Dudley Pound, marcă arborată de cuirasatul „QUEEN ELISABETH“, cu 17 lovituri de tun.

Ulterior, cuirasatul „QUEEN ELISABETH“ a răspuns cu 13 lovituri de tun. La 18.05 distrugătorul era legat la geamanduri în incinta portului La Valetta, în punctul numit Isola. Imediat au urcat la bord consulul onorific al României, d-l Moore, un ofițer în complimentare și un ofițer de legătură. De la navă a plecat în complimentare un ofițer la cuirasatul „QUEEN ELISABETH“.

Ofițerul de legătură a prezentat programul vizitelor oficiale care urmau să aibă loc a doua zi și a comunicat faptul că crucișătorul „DESPATCH“, aflat în portul Valetta, a fost destinat, conform uzanțelor, ca navă-gazdă.

Pe timpul navigației de la Constanța la Malta s-a navigat în condiții optime. Starea meteorologică a fost în general bună, cu excepția a șase ore în preajma Capului Maleás, unde vântul atinsese forța 6-7, bătând în rafale dinspre SSW și în regiunea Malta, unde vizibilitatea a fost foarte redusă din cauza ceții.

În cursul dimineții de 27 aprilie s-au făcut vizitele oficiale. La ora 10.00 contraamiralul Victor Schmidt și comandantul navei s-au deplasat la cuirasatul „QUEEN ELISABETH“, pentru a-l saluta pe comandantul șef al Flotei din Mediterana, Sir Dudley Pound. La plecare, amiralul Schmidt a fost salutat cu 13 lovituri de tun.

La 10.30 Sir Dudley Pound a vizitat distrugătorul românesc.

La 11.00 contraamiralul Schmidt și comandantul navei au descins la uscat unde, după ce au salutat garda de onoare, l-a vizitat



pe guvernatorul insulei. La plecare o baterie de coastă a făcut salutul cu 13 lovituri de tun.

La 12.00 comandantul crucișătorului „DESPATCH“ l-a vizitat pe contraamiralul Schmidt și pe comandantul navei. Concomitent, o delegație de ofițeri de la aceeași navă s-au întreținut la careu cu ofițerii noștri.

La 13.30 a început manevra pentru îndocarea navei în bazinul de radub. În timpul operațiilor de îndocare a avut loc un accident; un soldat a căzut de pe punte în bazin. Din fericire, apa nefiind complet scoasă, accidentatul nu a suferit traumatisme grave.

La 17.25 manevra de îndocare s-a încheiat.

La 17.30 contraamiralul Schmidt și comandantul navei au întors vizita comandantului crucișătorului „DESPATCH“, iar la ora 18.00 au făcut o vizită neoficială consulului onorific al României.

Sosirea distrugătorului românesc la Malta nu a trecut neobservată. Astfel, ziarul „Times of Malta“ a publicat fotografia navei în momentul intrării în port, însoțită de explicații privind scopul marșului.

28 aprilie: Au fost continuate operațiile de curățare a operii vii pe doc în portul Valetta și lucrul la cuziștii brațelor portelici.

Către 11.00 ofițerii navei au întors vizita la H.M.S. „DESPATCH“. Contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați la masa de prânz la H.M.S. „QUEEN ELISABETH“ de amiralul comandant iar seara la cină de comandantul H.M.S. „DESPATCH“, împreună cu ofițerii navei. La întoarcere, contraamiralul Schmidt s-a accidentat în momentul în care a intenționat să coboare scările bazinului de radub.

Ziarele locale au continuat să relateze pe larg vizitele precedente efectuate de oficialii navei. Astfel „The Malta Chronicle and Imperial Service Gazette“ scria:

„Ceremonia de la Debarcader

Amiralul Sir Dudley Pound, Comandant en Chef al Flotei din Mediterana, a fost salutat ieri dimineață cu ocazia vizitei sale la bordul distrugătorului românesc „REGINA MARIA“ cu lovituri de tun (informația nu corespunde realității relativ la salutul cu tunul – n.n.).

Mai târziu contraamiralul Schmidt din Marina Regală Română împreună cu comandorul August Roman, comandantul navei, au mers la Debarcader, unde îi așteaptă cu garda de onoare compusă din Batalionul I din Regimentul „Ducele de Wellington“. După ce au inspectat garda și au salutat pe aghiotanții Excelenței Sale și pe Consulul Român Mr. E. Moore.

Amiralul Schmidt și comandorul român au făcut o vizită oficială Excelenței Sale Guvernatorului la Palat.

Distinșii vizitatori au vizitat apoi H.M.S. „QUEEN ELISABETH“, comandantul Forțelor Aeronautice.

Oaspeții din Marina Regală Română vor fi întreținuți cordial de Flota din Mediterana până ce aceștia vor părăsi Malta, pentru a merge la Revista Navală de la Spithead, cu ocazia încoronării“.

Articolul a fost însoțit de două fotografii care îi prezenta pe contraamiralul Schmidt și comandantul navei în momentul în care au fost primiți la uscat de garda de onoare.

29 aprilie: A început pituratul operii vii cu pitură submarină. Bordul liber din echipaj a beneficiat de învoire în oraș.



Fiind Joia Mare, conform „Regulamentului serviciului la bord“, la ora 12.00 s-au pus în bernă pavilionul, marca de comandament și tunurile.

După-amiază s-au continuat piturarea operei vii și lucrările la cuzineții brațelor port-elice. Au fost schimbate zincurile și s-a turnat compoziția la cuzineții.

30 aprilie: A început a doua piturare cu pitură submarină a operei vii și a continuat lucrul la cuzineții. De asemenea, s-a făcut revizia valvulelor de fund.

La 12.00 operațiile de îndocare s-au încheiat. După o jumătate de oră, nava a revenit la vechile geamanduri, asistată de două remorchere. În timpul remorcării, unul dintre remorchere a provocat navei o indoitură în bord în dreptul băii ofițerilor.

La 16.25 a început îmbarcarea păcurii de la un tanc acostat lângă navă.

Seara, 20 de marinari români au fost invitați la Cazinoul marinarilor englezi.

La invitația comunității grecești din Malta, ofițeri, maiștri și un detașament de marinari au asistat în cursul serii la slujba prohodului din Vinerea Mare, oficiată la biserica greacă din localitate.

1 mai: În cursul dimineții s-a făcut o revizie generală a curățeniei navei.

La 08.40 a intrat în port crucișătorul japonez „ASHIGARA“, avându-l la bord pe contraamiralul Sono Suke Kobayaski, care urma să participe la serbările încoronării Suveranului Marii Britanii. Crucişătorul japonez a făcut salutul pământului și al mărcii de comandament a amiralului comandant, răspunzându-i-se

de către o baterie de uscat și de „QUEEN ELISABETH“.

Începând cu ora 09.12 au avut loc vizitele oficiale între nava japoneză și oficialitățile engleze.

La 11.10 ofițerii de la H.M.S. „DESPATCH“ au sosit la bord în vizita de careu.

La 11.48 comandantul navei a întreprins singur (întrucât contraamiralul Schmidt era suferind în urma accidentului) vizita oficială la crucișătorul japonez.

La ora 12.20 a sosit la bordul distrugătorului românesc comandantul navei japoneze.

După amiază au început pregătirile pentru plecarea din Malta, ambarcându-se apă și provizii.

Pe timpul escalei la Malta, marinarii români s-au bucurat de o deosebită atenție din partea oficialităților și ofițerilor englezi. Printre altele, ofițerii englezi au avut amabilitatea să-i considere pe tot timpul staționării membri de onoare ai cluburilor Malta Union Club, United Services Sports Club și Casino Maltese. Pe de altă parte, Arsenalul din Malta a lucrat toată durata staționării pe doc, zi și noapte, pentru a finaliza lucrările în cel mai scurt timp.

Etapa Malta-Lisabona (1 306 Mm)

La 17.00 s-a dat comanda „La posturile de plecare“.

Manevra de plecare a fost executată în sunetele Imnului Regal Român, cântat de pe navele engleze și a onorului cu goarna de pe crucișătorul japonez. Echipajele navelor engleze și al crucișătorului japonez - la front, au dat onorurile.

La 17.30 nava a părăsit portul Valetta, la 18.51 fiind la travers de Insula Gozo, de unde a luat Da = 293°.



La 23.00 (24.00 ora României) la careul navei s-a serbat Noaptea Învierii, ascultându-se la radio slujba religioasă de la Patriarhie.

2 mai: La ora 06.03 nava se afla la travers de Capul Bon, de unde a navigat apoi în lungul coastei africane, în Da = 288°.

La 12.00 nava se găsea în punctul $\varphi = +37^{\circ} 33'$, $\lambda = +9^{\circ} 17'$ (Farul Gallo), la 18.55 la travers de Cap de Fer iar la 21.08 la travers de Capul Bougaroni.

3 mai: Către ora 08.00 nava a trecut prin fața Algerului, la aproximativ 11 Mm distanță iar la 13.39 a tranzitat meridianul 0°.

Spre seară și în timpul nopții s-au luat măsuri speciale în vederea trecerii prin apele spaniole, măsuri dictate de recentul conflict spaniol.

4 mai: La 05.40 nava a întâlnit un crucișător italian tip „Giovani delle Bande Nere”, care părea să escorteze un transatlantic sub același pavilion, având drum Est.

La 11.08 Gibraltarul era în vedere. Distrugătorul a întâlnit mai multe crucișătoare olandeze tip „Hertzog Hendrig”, nave engleze și câteva patroloare spaniole naționaliste (tip „Chalutiar Trawler”), toate făcând parte din navele însărcinate cu controlul internațional în apele spaniole.

La 13.02, la travers de Capul Europa, la cererea stației de coastă, s-a comunicat prin proiector numele navei.

La 14.06 nava se găsea la travers de Capul Tarifa, de unde a intrat în Oceanul Atlantic, luând Da = 292°.

5 mai: La 07.56, în fața intrării pe Tagus, s-a ambarcat pilotul pentru intrarea pe fluviu.

La trecerea prin fața fortului Bon Succes, așezat la gura Tagus-ului, echipajul a executat salutul pământului cu 21 lovituri de tun, răspunsul fiind dat de către bateria acestui fort, lovitură pentru lovitură.

La 09.20 nava a acostat în docul de la Alcantara. Imediat după acostare, a sosit la bord locotenent-comandorul Galeao Roma, atașat de autoritățile militare portugheze pe lângă contraamiralul Victor Schmidt.

Contraamiralul Schmidt și comandantul navei au făcut vizite oficiale la Președinția Republicii (unde s-au înscris în registru), ministrul de Externe (unde au depus cărți de vizită), ministrul Marinei (unde au fost primiți de ministru), comandorul Ortins de Bettercourt, comandantul Marinei, viceamiralul Teixelra, comandantul Forțelor Navale de pe Tago, comandorul Jao Baptista de Barros, la nava „DON FERNANDO”, comandantul Garnizoanei (Guvernatorul Militar), Guvernatorul civil și la Legația și Consulatul Român.

În după-amiaza zilei au întors vizitele comandantul Forțelor Navale de pe Tago, comandorul Jao Baptista de Barros și dl. Măldărescu, Însărcinatul de Afaceri Român (în absența ministrului).

Voiajul Malta – Lisabona a decurs în condiții normale: vântul variabil ca forță între 2-4, în afara zilei de 4 mai, când a atins forța 6, temperaturi variind zilnic între 14°C noaptea și 16°C ziua, ceul cu alternanțe de senin și acoperit, uneori păclă și ploaie, mare în general calmă și situația barometrică staționară.



6 mai: În cursul dimineții nava a fost vizitată de amiralul Mata Oliveira, în numele ministrului Marinei, generalul Sarmento Saavdera, reprezentantul guvernatorilor civil și militar și de comandantul Marinei, viceamiralul Adriano Teixeira.

Ziarele din Lisabona au relatat în termeni măgulitori vizita navei noastre. Astfel, „Diario de Noticias“ din 6 mai a consemnat:

„La încoronarea Regelui Angliei

A intrat pe Tago conducătorul de flotilă românesc „REGINA MARIA“ care urmează să ia parte la Revista Navală de la Spithead.

A intrat pe Tago, acostând în partea de Nord a docului Alcantara, modernul conducător de flotilă românesc „REGINA MARIA“, care merge în Anglia, unde va reprezenta Marina Română la Marea Revistă Navală de la Spithead, cu care se vor termina serbările încoronării lui George al VI-lea.

La bordul „REGINEI MARIA“ călătorește amiralul Schmidt Victor, comandantul șef al escadreii române care face parte din ambasada extraordinară pe care România o trimite la Londra.

Amiralul Schmidt, însoțit de comandantul navei, căpitan-comandorul Roman August și de însărcinatul de afaceri român, a debarcat și l-a vizitat pe ministrul Marinei, dl Ortins de Bettencourt. Întvederea a fost foarte amicală.

Ulterior, căpitan-comandorul Jean Baptista de Barros, comandantul Forțelor Navale de pe Tago, a fost la bordul „REGINEI MARIA“ să-l salute pe amiralul Schmidt, care i-a oferit o cupă de șampanie, toastându-se afectuos. Mai târziu, amiralul a mers la bordul fregatei „DON FERNANDO“, nava-comandant a Forțelor de pe Tago, pentru a-l vizita pe comandantul Baptista de Barros, care i-a oferit un pahar de „Portos“, bându-se pentru

Marina Română și Portugheză. Când amiralul Schmidt a plecat de la bord, a fost salutat cu lovituri de tun.

După aceasta amiralul Schmidt și comandantul navei, căpitan-comandorul Roman August, însoțiți de Înșărcinatul de Afaceri român, au mers la Palatul Președintelui Republicii, unde s-au înscris în registru.

Locotenent-comandorul Galeao Roma a fost numit ofițer atașat la ordinea amiralului român.“

Articolul a fost însoțit și de o fotografie, reprezentându-i pe contraamiralul Schmidt, comandantul navei și consulul onorific al României.

La 7 mai, același ziar scria:

„Amiralul Mata Oliviera, în numele ministrului Marinei și generalul major Sarmento Saavedra, reprezentantul guvernatorilor civil și militar ai Lisabonei, au întors vizita la bordul „REGINEI MARIA“.

Seara, consulul României a oferit un dineu în onoarea contraamiralului Schmidt, la care au asistat Înșărcinatul Român, comandantul și ofițerii navei românești și ofițerul portughez atașat.

Amiralul, însoțit de statul său major, va depune azi, la ora 11.00, o coroană de flori la Monumentul morților din marele război“ (informație care nu corespundea realității).

7 mai: La ora 11.00, comandantul navei, împreună cu o delegație de ofițeri și maiștri, însoțiți de dl. Măldărescu, Înșărcinatul de Afaceri Român, dl. Bastos, consul general onorific român și locotenent-comandorul Galeao Roma, ofițerul atașat pe lângă contraamiralul Schmidt, s-au deplasat la Monumentul Eroilor



portughezi, unde au depus o coroană de flori cu culorile naționale române și portugheze.

Seara, la bord a avut loc o recepție la care au fost invitați consulul României, cu soția și trei nepoate, Însărcinatul de afaceri român și ofițerul atașat pe lângă contraamiralul Schmidt, cu soția.

Ziarele din Lisabona au relatat elogios ceremonia de la Monumentul Eroilor portughezi. Astfel, ziarul „Republica” din 7 mai consemna:

„*Marina Română*

Morților din marele războiu, li s-au adus azi un omagiu semnificativ de către amiralul Schmidt și comandantul „REGINEI MARIA” (informația este incorectă deoarece contraamiralul Schmidt nu a participat, întrucât dorința autorităților portugheze a

fost ca ceremonia să fie simplificată). Marina de Război Română a adus azi omagiile sale portughezilor morți în marele război, depunând o coroană de flori la Monumentul ridicat în Bulevardul Libertății pentru cei care au pierit apărându-și patria.

La 11.00 au descins din automobil la Mormântul Eroilor contraamiralul Schmidt, șeful Forțelor Navale ale României, comandorul August Roman, comandantul „REGINEI MARIA”, conducător de Flotilă din Escadra română, care în prezent se află intrat pe Tago și locotenent-comandorul Galeao Roma, ofițerul atașat al contraamiralului.

Aici s-au întâlnit cu Însărcinatul de Afaceri și Consulul român, maiorul Santana din Ministerul de Război, căpitanul de fregată Moreira de Carvalho din Ministerul Marinei și căpitanul Iulio Gomez din Direcția L.C.G.G., ca reprezentant al foștilor combatanți.

Ceremonia a fost scurtă. După complimentele protocolare, contraamiralul Schmidt depune pe mormânt o coroană de flori cu culorile naționale române și portugheze și se țin două minute tăcere, în memoria eroilor. După care contraamiralul Schmidt s-a retras, urmat de ofițerul atașat și comandantul „REGINEI MARIA”.

Apoi comandorul Roman și ofițerii navei române au vizitat monumentele și locurile pitorești ale orașului. „REGINA MARIA”, care urmează să ia parte la încoronarea Regelui George al VI-lea, va părăsi mâine Tago”.

Articolul a fost însoțit și de fotografia realizată la Monumentul Eroilor, în momentul depunerii coroanei.

Pe toată durata escalei la Lisabona, echipajul s-a bucurat de o deosebită atenție din partea oficialităților portugheze. Remarcabilă a fost atitudinea domnului Bastos, consulul României care a stat





permanent la dispoziția românilor, străduindu-se să facă cât mai agreabilă staționarea la Lisabona.

8 mai: Dimineața au început pregătirile în vederea plecării spre Le Hâvre.

La 14.00 au sosit la bord pentru a le ura drum bun dl. Bastos, consulul general onorific al României la Lisabona, dl. Măldărescu, Însărcinatul de Afaceri și locotenent-comandorul Galeao Roma, ofițerul de legătură.

Etapa Lisabona – Le Hâvre (914 Mm)

La 14.20 a început manevra de plecare din bazinul Alcantara, cu pilot la bord iar la ora 15.34 nava a ieșit de pe Tagus. La larg, două submarine portugheze făceau exerciții.

Distrugătorul a navigat în vederea coastei portugheze, la 19.14 fiind la travers de Burling.

9 mai: La 04.00 distrugătorul a întâlnit tancul românesc „OLTENIA“ iar la 09.25 nava se afla la travers de Capul Finistere, de unde a părăsit coasta, intrând în Golful Biscaia cu Da = 28°. În Biscaia a întâlnit hulă lungă de ocean, care dădea navei benzi până la 25°. Din această cauză s-a navigat o vreme în zig-zag, cu abateri de la drumul propus.

10 mai: La 11.33 nava a ajuns la travers de farul Ouessant, navigând prin Canalul Mânecii, în vederea coastei franceze. Pentru a se pierde o rezervă de patru ore pe care o luaseră premeditat drept coeficient de siguranță, s-a redus viteza.

11 mai: La 03.00 nava se afla travers de Barfleur. Către 07.00 se distingea coasta din jurul portul Le Hâvre iar la 08.25 s-a făcut salutul pământului cu 21 lovituri de tun, răspunzându-ni-se de către o baterie de la uscat – lovitură pentru lovitură.

La 8.30 nava acostase în bazinul l'Eure, la bord prezentându-se consulul onorific al României, dl. Buchard și un căpitan de marină francez.

Comandantul navei i-a vizitat singur pe comandorul Aubert, comandantul Marinei din Le Hâvre, primar și prefect.

La bord au început pregătirile pentru piturarea navei.

12 mai: A început piturarea exterioră a navei.

Ofițerilor li s-a oferit posibilitatea să viziteze în serii Parisul. De asemenea, comandantul navei s-a deplasat la Legația Română din Paris, unde a fost invitat la dejun de către ministrul Cosianu.

Ziarul „Hâvre Eclair“ a semnalat vizita navei românești:

„Sosirea torpilorului românesc „REGINA MARIA“

Ieri dimineață la ora 09.00, a sosit în radă torpilorului „REGINA MARIA“, din marina de război română.

După ce a luat pilot la bord, acest bastiment a pus capul pe intrarea în port, unde a intrat la ora 09.30.

Acest torpilor a acostat în bazinul L'Eure, la cheul Guinee, unde altădată acostau transatlanticele.

De îndată ce schela a fost pusă, consulul României, dl. Buchard și ofițerul adjutant al comandantului Garnizoanei, căpitanul M. Cumnel, s-au urcat la bord pentru a ura bun venit.

La bordul „REGINEI MARIA“, care poartă marca contraamiralului Schmidt, am obținut următoarele informații:



„Este prima dată când o navă purtând pavilionul galben și albastru cu pajura Regală la mijloc face escală la Havre”.

„REGINA MARIA” va rămâne în portul nostru până la 15 mai seara, urmând apoi să iasă în radă până a doua zi la ora 3.00 dimineața, pentru a pleca apoi cu destinația Portsmouth, unde va reprezenta Marina Regală Română la Revista Regală Navală de la 19 mai.

Comandat de căpitanul de fregată Roman August, efectivul său este de 16 ofițeri, 33 subofițeri și 154 oameni.

„REGINA MARIA” face parte din Diviziunea din Marea Neagră, împreună cu „REGELE FERDINAND”, care este de același tip. Ambele au un deplasament de 1 800 tone, lungimea de 101 metri și lățimea de 9 metri. Puterea turbinelor este de 44 000 C.P. și este furnizată de căldări cu păcură.

Armamentul se compune din cinci tunuri de 120 mm, unul de 76 mm antiaerian, două de 40 mm, șase tuburi lanstorpilor de 533 mm și 40 mine.

În după amiaza zilei, comandorul Roman,acompaniat de consulul României, l-a vizitat pe comandorul Auber, pe subprefect și pe primar.

Vizitarea torpilorului românesc „REGINA MARIA” va fi permisă publicului până vineri, în fiecare după-amiază de la ora 15.00 la 18.00”.

De asemenea, ziarul „Le Petit Hâvre” a menționat la rubrica „Noutăți maritime”:

„Escala contratorpilorului românesc „REGINA MARIA”

Venind din Constanța, Gibraltar, Alger, Malta și Lisabona și mergând în Anglia, pentru a lua parte la Revista Navală a încoronării Regelui George VI.

Revista care se va desfășura la Spithead la 21 mai, contratorpilorului român „REGINA MARIA” a fost în portul nostru ieri la ora 09.10, unde va rămâne până sâmbătă. Aici va face toate aprovizionările și ultimele preparative în vederea grandioasei Reviste, care va grupa cele mai mari nave de război ale tuturor națiunilor.

Sub un soare surzător, superbul bastiment care poartă marca contraamiralului Schmidt, comandantul șef al Forțelor Navale Române, a acostat la cheu, după ce în prealabil a schimbat cu semaforul de la intrare, salaturile obișnuite.

Imediat ce schela a fost pusă, comandorul Aubert, comandantul Marinei și dl. Georges Buchard, consulul României, au suit la bord pentru a-l vizita pe contraamiralul Schmidt și pe căpitanul de fregată român, comandantul navei.

În cursul după amiezii, contraamiralul Schmidt și căpitan-comandorul Roman, însoțiți de dl. Buchard, au făcut vizitele tradiționale autorităților civile și militare ale orașului și portului.

„REGINA MARIA”, construit la Neapoli în 1930, pentru Marina Militară Română, este o frumoasă unitate lungă de 98 metri, lată de 5,50 metri și cu un pescaj de 3,50 metri. Are un tonaj de 2 000 tone și puterea mașinilor sale este de 4 000 C.P., ceea ce îi permite să atingă o viteză de 39 noduri. Efectivul său este de 200 oameni, compus din 17 ofițeri, 32 subofițeri și 150 marinari.

După ce va participa la Revista Navală, contratorpilorului se va întoarce la Constanța, făcând aceleași scale ca la venire”.

13 mai: Ofițerii au avut posibilitatea să viziteze marele transatlantic „NORMANDIE”, aflat în portul Le Hâvre.



14 mai: După amiază au loc vizite protocolare cu locotenent-comandorul Kuratovski, comandantul navei de transport „WILJA” a Marinei Militare poloneze, aflată la Le Hâvre, locotenent-comandorul Drienisiewicz, comandantul navei-școală „GRYP”, în construcție la Șantierele Norman din localitate, care au vizitat nava noastră.

Pe de altă parte, ofițerii bordului au fost invitați la un ceai la comandantul Marinei din Le Hâvre, comandorul Aubert.

15 mai: Se fac pregătirile în vederea plecării la Portsmouth.

La 19.15 a sosit la bord atașatul naval de la Londra, comandorul Gheorghe Dumitrescu.

Pe timpul escalei la Le Hâvre timpul a fost ploios, fapt care a îngreunat foarte mult lucrările de piturare și curățire a navei.

Le Hâvre – Portsmouth

16 mai: La 02.20 nava a ieșit din port, luând drumul spre Portsmouth.

În timpul marșului s-a constatat că compasul giroscopic este avariat. S-a continuă drumul după compasul magnetic, în condiții normale.

La 07.50 s-a zărit coasta engleză și farul de la intrarea în Baia Spithead iar la 09.30 s-a făcut salutul pământului și al mărcii de comandament a amiralului comandant în Portsmouth, Lordul Fisher. La ambele saluturi a răspuns o baterie de la uscat.

Între timp, la bord a sosit locotenent-comandorul N. Norman, cu o echipă de doi semnalizatori, care au indicat locul de legat la geamanduri. La 11.50 nava era legată definitiv la noul loc de acostare.

În baia și în portul Portsmouth erau adunate majoritatea navelor engleze și străine care urmau să participe la revista navală.

La 11.30, contraamiralul Schmidt, însoțit de atașatul naval român de la Londra, comandorul Dumitrescu și de ofițerul de legătură englez, a vizitat nava „VICTORY” și pe amirali Lord Fisher, comandantul șef la Portsmouth și Lordul F.J. Spickernell, primarul orașului Portsmouth.

La 11.35 amiralul lord Fisher i-a întors vizita contraamiralului Schmidt.

În ceea ce privește vizitele cu celelalte nave străine, Amiralitatea Engleză a dispus ca aceste vizite să fie considerate ca făcute și întoarse, schimbându-se doar cărțile de vizită prin ofițerii de legătură.

La Portsmouth s-a intervenit la crucișătorul german „GRAF VON SPEE”, care ne-a dat tot concursul pentru remedierea avariei la girocompas.

Ministrul Aerului și Marinei, care în acest timp se afla la Londra, a trimis următoarea telegramă:

Amiral Schmidt
Romanian destroyer „REGINA MARIA”
Portsmouth

„*Bun sosit. Felicitări pentru preciziunea voiajului!*”
Radu Irimescu

De asemenea, dl. Vasile Grigorcea, ministrul nostru la Londra, a telegrafiat:



Amiral Schmidt
Romanian destroyer „REGINA MARIA“
Portsmouth

„Vă urez bun sosit dumneavoastră, precum și ofițerilor și echipajului distrugătorului „REGINA MARIA“.

Grigorcea

17 mai: În dimineața zilei, primarul Portsmouth, Lordul P.J. Spickernell a vizitat nava și a semnat în Registrul Istoric.

De asemenea, a sosit în vizită comandorul H.D. Prihdam, comandantul crucișătorului „CAIRO“, care ne-a fost destinat ca navă-gază pe timpul staționării în Baia Spithead.

La 11.45 comandantul navei s-a deplasat la „VICTORY“, în vizită la amiralul Fisher, deoarece în ziua sosirii, din cauza manevrei de schimbare a geamandurilor, acesta nu a putut face vizita împreună cu contraamiralul Schmidt.

În cursul zilei, contraamiralul Schmidt și trei ofițeri au participat la un cocktail la H.M.S. „VINCENT“, cinci ofițeri au fost invitați la masa de prânz la „Easterney Baraks“ (Cazinoul ofițerilor de marină), trei ofițeri au fost invitați la amiralul Leather la o partidă de golf, cinci ofițeri au participat la „Easterney Baraks“ la un cocktail-party iar 50 de marinari au fost invitați la o masă și la o reprezentație teatrală, oferită de Mr. W. Duttson (mare industriaș), care fusese anticipat invitat la masa noastră prin comandorul Gheorghe Dumitrescu, atașatul nostru naval la Londra.

La 30 aprilie 1937, în timpul voiajului distrugătorului, atașatul naval militar român la Londra a primit următoarea scrisoare din

partea cetățeanului englez William N. Duttson, din Veryan - Fareham: *„Aflu cu plăcere că unul din distrugătoarele românești «REGINA MARIA», având la bord pe contraamiralul V. Schmidt, va veni la Portsmouth pentru revista navală a Încoronării.*

Este cea mai caldă dorință a mea să particip la buna primire a prietenilor noștri (ai Angliei) și mă gândesc cu plăcere la ocaziunea de a consolida mai mult prietenia care există între țara Domniei Voastre și a mea. A-și considera, ca atare, o onoare pentru mine dacă îmi va fi îngăduit să invit aproximativ 50 marinari din echipajul navei «REGINA MARJA» la supeu și o reprezentație la Teatrul Hippodrome din Portsmouth, luni 17 mai“. Ca urmare, atașatul naval român a informat ministerul de resort despre această neobișnuită și, în același timp, onorantă invitație.

După primirea acordului de la București, la 11 mai 1937 comandorul Gheorghe Șt. Dumitrescu i-a comunicat d-lui W. Duttson: *„... am plăcerea să vă informez că domnul Ministru al Aerului și Marinei m-a însărcinat să vă fac cunoscut că propunerea Dumneavoastră este agreată. De asemenea, m-a însărcinat să vă exprim deosebitele sale aprecieri pentru propunerea Dumneavoastră“.*

Ca urmare, după ancorarea navei în port, programul pentru a doua zi al celor 50 marinari invitați a fost făcut de domnul Duttson, împreună cu căpitanul distrugătorului. Astfel, în seara zilei de 17 mai 1937, cei 50 de marinari nominalizați să participe la acest eveniment au fost preluați de lângă navă cu două autobuze și transportați la localul „Corner House“ din Portsmouth.

Desfășurarea acestui „dineu“ („supéu“) a fost relatată de către ziarul „Evening News“ din Portsmouth, articolul fiind însoțit și de o fotografie a grupului de participanți.



De buna rânduială „a mesei s-a ocupat personal domnul Duttson, care a ținut să învețe și câteva fraze românești cu care să întrebe câte ceva pe marinari. Doamna Duttson a împărțit țigări marinarilor”. La masă „fiecare marinari a avut un meniu tipărit în românește și în engleză și purtând în culori pavilioanele ambelor țări, precum și o urare, tot în română, făcută marinarilor”. Pe toată durata mesei festive, domnul și doamna Duttson au „ținut să vegheze la buna ei rânduială, făcând admirația marinarilor prin amabilitatea și bunătatea domniilor sale”. Cu această ocazie, „marinarii noștri au avut o purtare foarte corectă, iar primirea ce li s-a făcut i-a impresionat mult. Ea a făcut o impresie și în oraș, căci numai marinarii români au avut o asemenea primire la uscat, fapt care a fost de altfel remarcat în anumite cercuri marinărești”. Participanții la masa festivă „au fost foarte frumos impresionați de felul cum au fost primiți... exprimând această mulțumire și camarazilor lor de la bord”.

De asemenea, pentru ei, „vizita făcută la Portsmouth va fi întotdeauna reamintită de amabilitatea ce li s-a arătat”. Transportați în aceleași autobuze, după masă marinarii români au vizionat o piesă la teatrul din localitate și au fost conduși apoi la navă.

În scrisoarea de mulțumire adresată amfitrionilor, comandorul Dumitrescu a apreciat gestul lor ca fiind „un mijloc eficient de a întreține bune relații între țările noastre, care au același ideal, adică pacea și armonia între popoare”.

Gestul familiei Duttson, a cărei „manifestare față de pavilionul român a făcut deosebită impresie și în orașul Portsmouth ... și în cercurile marinărești”, nu a fost trecut cu vederea de către conducerea politică română.

Această atitudine favorabilă României s-a manifestat din nou cu ocazia sosirii bricului „MIRCEA” la Southampton (aprilie 1939). Urmare a acestor constante dovezi de prietenie, la data de 7 iulie 1939 Ministerul Afacerilor Străine Român l-a numit pe W.N. Duttson în funcția de „Consul onorar la Southampton”, iar la 20 septembrie 1939, și cu „extinderea jurisdicției asupra regiunii Portsmouth”.

18 mai: Comandantul navei, împreună cu o delegație de ofițeri, s-a deplasat la Legația Română din Londra, pentru a participa la o recepție la care au fost prezenți, pe lângă personalul Legației, Măria Sa Marele Voievod Mihai și ministrul Aerului și Marinei. Cu ocazia vizitei la Londra, comandantul navei a asistat la primirea, în gară, a Măriei Sale Marele Voievod de Alba Iulia, care venea din Scoția.

La bord au continuat să sosească invitații: contraamiralul Schmidt era invitat la masa de seară la amiralul Lord Fischer și apoi la balul Amiralității; doi ofițeri erau invitați la masa de prânz la Clubul „Rotary”; alți doi ofițeri au fost invitați la dejun la șeful Intendenței; șase ofițeri urmau să ia masa de seară la Școala de Submarine, după care erau invitați la Balul Amiralității; medicul navei era invitat la dejun la o masă comună a medicilor tuturor navelor străine; 22 de maiștri erau invitați la o plimbare cu mașinile iar alți 10 oameni din echipaj erau așteptați să participe la un supeu dansant.

Portsmouth – Spithead

19 mai: La 12.30 distrugătorul a părăsit Portsmouth, deplasându-se în Baia Spithead, pentru a-și ocupa locul fixat pentru revista navală (conform schiței extrase din „Coronation Review Programe”).



În Baia Spithhead se găseau majoritatea navelor de război engleze și străine care urmau să participe la revista navală, deja la localurile fixate pentru acest lucru.

În sunetele Imnului Regal Român, intonat de pe navele engleze și străine pe lângă care a trecut, nava s-a îndreptat către locul de ancoraj.

La 13.45 „REGINA MARIA“ a ancorat lângă nava portugheză „BARTOLOMEO DIAZ“. La bord au început pregătirile în vederea revistei: s-a făcut o revizie generală a curățeniei navei, s-au pregătit pavoazurile etc.

După-amiază, ofițerii bordului au făcut o vizită de careu la nava-gază H.M.S. „CAIRO“. Seara, contraamiralul Schmidt a fost invitat la masă la Amiralitatea engleză, pe yachtul „ENCHANTRESS“ aflat la Portsmouth.

REVISTA NAVALĂ

20 mai: La această mare revistă navală au luat parte următoarele nave de război engleze și străine:

Nave engleze

Din flota din Metropola: Escadra a II-a Cuirasate „NELSON“ (purtând marca amiralului Sir Roger Backhouse, comandantul șef al Flotei din Metropola), „RODNEY“ „ROYAL OAK“ (purtând marca contraamiralului Ramsey, comandantul Escadrei a II-a de Cuirasate), „RESOLUTION“ „RAMILLIES“ „ROYAL SOVEREIGN“ și „REVENGE“.

Escadra a II-a de Crușișătoare: „SOUTHAMPTON“ purtând marca contraamiralului Calvert, comandantul Escadrei a II-a de Crușișătoare și „NEWCASTLE“.

Portavioane: „CURAGEOUS“ purtând marca viceamiralului Laurence, comandantul șef al portavioanelor.

Distrușătoare de legătură: „CRUSADER“ „STRONGHOLD“.

Flotile de Distrușătoare: crucișătorul „CAIRO“ purtând marca comandantului Flotilelor de Distrușătoare ale Flotei din metropolă.

Flotila a 4-a de Distrușătoare: „KEMPENFELT“, „BOADICEA“, „BRILLIANT“, „BASILISK“, „BULLDOG“, „BRAZEN“, „BOREAS“, „BLANCHE“ și „BEAGLE“.

Flotila a-5-a de Distrușătoare: „EXMOUTH“, „EXPRESS“, „ECLIPSE“, „ELECTRA“, „ESK“, „ESCAPADE“, „ESCORT“, „ECHO“, „ENCOUNTER“.

Flotila a 6-a de Distrușătoare: „FAULKNER“, „FAME“, „FEARLESS“, „FORESIGHT“, „FOXHOUND“.

Flotila a 2-a Submarine: „LUCIA“, „SEAHORSE“, „NARWHAL“, „SWORDFISH“, „PORPOISE“, „STARFISH“.

Nave auxiliare: „GUARDIAN“, „FLEETWOOD“.

Din flota din Mediterana: Escadra I Cuirasate: „QUEEN ELISABETH“, purtând marca de comandament a amiralului Sir Dudley Puund, comandantul șef al Flotei din Mediterană, „BARHAM“ purtând marca contraamiralului Binney, comandantul Escadrei I de Cuirasate.

Escadra Crușișătoarelor de Bătălie: „HOOD“, purtând marca viceamiralului Blake, comandantul Escadrei Crușișătoarelor de Bătălie și comandant secund al Flotei din Mediterana și „REPULSE“.

Escadra I de Crușișătoare: „LONDON“, purtând marca contraamiralului Kennedy, comandantul Escadrei I de Crușișătoare.



„DEVONSHIRE“ și „SHROPSHIRE“.

Portavioane: „GLORIOUS“.

Distrugător de legătură: „COMET“.

Flotile de Distrugătoare: crucișătorul „GALATEA“ purtând marca contraamiralului Somerville, comandantul Flotilelor de Distrugătoare ale Flotei din Mediterana.

Flotila I de Distrugătoare: „GRENVILLE“, „GARLAND“, „GIPSY“, „GALLANT“, „GLOWWORM“, „GRIFFIN“, „GRAFTON“, „GREYHOUND“, „GRENADE“.

Flotila a 3-a de Distrugătoare: „CODRINGTON“, „ICARUS“, „ANTELOPE“.

Flotila I de Submarine: „CYCLOPS“, „SEVERN“, „RORQUAL“, „THAMES“, „CLYDE“, „GRAMPUS“.

Nave auxiliare: „PROTECTOR“, „ABERDEEN“, „WOOLWICH“, „BRAMBLELEAF“.

Flota de rezervă: Escadra 9 de Crucişătoare: „DUNEDIN“, „CURACOA“, „CARDIFF“, „CARLISLE“.

Escadra a 10-a de Crucişătoare: „COLOMBO“, „COVENTRY“, „CURLEW“.

Flotile de Distrugătoare: liderul „BROKE“.

Flotila a 9-a de Distrugătoare: „WOOLSTON“, „WOLHOUND“, „WISHART“, „WALPOLE“, „VIDETTE“, „WREN“, „WANQUISHER“, „VISCOUNT“, „WANDERER“.

Flotila a 10-a de Distrugătoare: „WINCHESTER“, „AMAZON“, „WINCHELSEA“, „WRESTLER“, „VERITY“, „WILD SWAN“, „ACHERON“, „WHITSHED“.

Submarine independente: „TITANIA“, purtând marca contraamiralului Raikes, comandantul șef al submarinelor.

Flotila a 5-a de Submarine - „OBERON“, „OXLEY“, L 54, L 26, H 49, H 33

Flotila a 6-a de Submarine - „STURGEON“, „SPEARFISH“, L 27, H 32, H 34, H 50

Nave auxiliare: 16 nave auxiliare (dragoare, puitoare de mine și tendere de avion).

Din flota canadiană - „SAGUENAY“, „SKEENA“

Din flota indiană - „INDUS“

Din flota Noii Zeelande - „LEANDER“

Lista navelor străine:

Cuirasatul „NEW YORK“ – comandorul Welh.

Cuirasatul „DUNKERQUE“, purtând marca viceamiralului L.H. Devin.

Cuirasatul argentinian „MORENO“, purtând marca contraamiralului Leon el Scasso. Cuirasatul sovietic „MARAT“, purtând marca contraamiralului V. Ivanov.

Crucișătorul german „GRAFF VON SPEE“ – comandant, comandor Conrad Patzig.

Crucișătorul grec „AVEROFF“, purtând marca viceamiralului Economos.

Crucișătorul olandez „JAVA“ purtând marca viceamiralului T.L. Kruijs.

Crucișătorul japonez „ASIGARA“, purtând marca contraamiralului Sonosuke.

Crucișătorul de coastă suedez „DROTTNING VICTORIA“ – comandor S.Y. Ekstrand.

Crucișătorul danez „NIELS JUEL“ – comandor P. Lembcke.



Nava de pază de coastă finlandeză „VÄINÄMÖINEN“ – comandor A.R. Raninen.

Crucișătorul cubanez „CUBA“ – căpitan de corvetă Pedro A. Brito Silva.

Sloop-ul portughez „BARTOLOMEO DIAZ“ – comandor Francisco Luis Rebelo.

Distrușătorul românesc „REGINA MARIA“, purtând marca contraamiralului Victor Schimdt, căpitan-comandor Roman August.

Distrușătorul turc „KOÇATEPE“ – comandant superior comandor Bilal Talug.

Distrușătorul estonian „KALEV“ – locotenent-comandor A. Pontak.

Nava spaniolă guvernamentală „CISCAR“, care fusese anunțată, nu a venit.

Pe lângă aceste nave de război au mai fost prezente la revistă încă circa 300 de nave comerciale, de pescari, yachturi etc.

Desfășurarea revistei

La 08.00, o dată cu ridicarea pavilionului, s-a ridicat marea pavoaz la toate navele participante, în acordurile Imnului Regal englez.

La 10.30, H.M. George VI al Angliei i-a primit la Portsmouth în audiență pe ofițerii amirali și comandanții superiori străini la yachtul regal „VICTORIA ȘI ALBERT“, pe care se afla ambarcat H.M. Cu această ocazie, ofițerii amirali, comandanții superiori și comandanții de nave străine au fost distinși cu Medalia comemorativă a Încoronării.

Revista a început la 15.05.

Yachtul regal „VICTORIA ȘI ALBERT“, pe care se afla H.M. Regele George VI, precedat de yachtul „PATRICIA“ și urmat de yachtul „ENCHANTRESS“, pe care se afla statul major al Amiralității Engleze, a părăsit Portsmouth pentru Spithead.

Acest alai a fost acompaniat de următoarele pasagere ca invitați: „STRATHMORE“ (pe care se afla Măria Sa Mihai Mare Voievod de Alba Iulia), „VANDYK“, „RANGITIKI“, „LAVRENTIE“, „CAMERONIA“, „ALRESFORD“, „SAKTBURN“, „KELETT“, „QUEN OF THANET“, „WHIPPINGHAM“ și „PORTSDOWN“.

În acest moment s-a făcut salutul regal, la semnalul yachtului regal, cu câte 21 lovituri de tun, trase de către toate navele engleze participante la revistă, și cu câte 20 lovituri de tun de către navele de război străine (care conform instrucțiunilor primite au început de la a doua lovitură trasă de navele engleze).

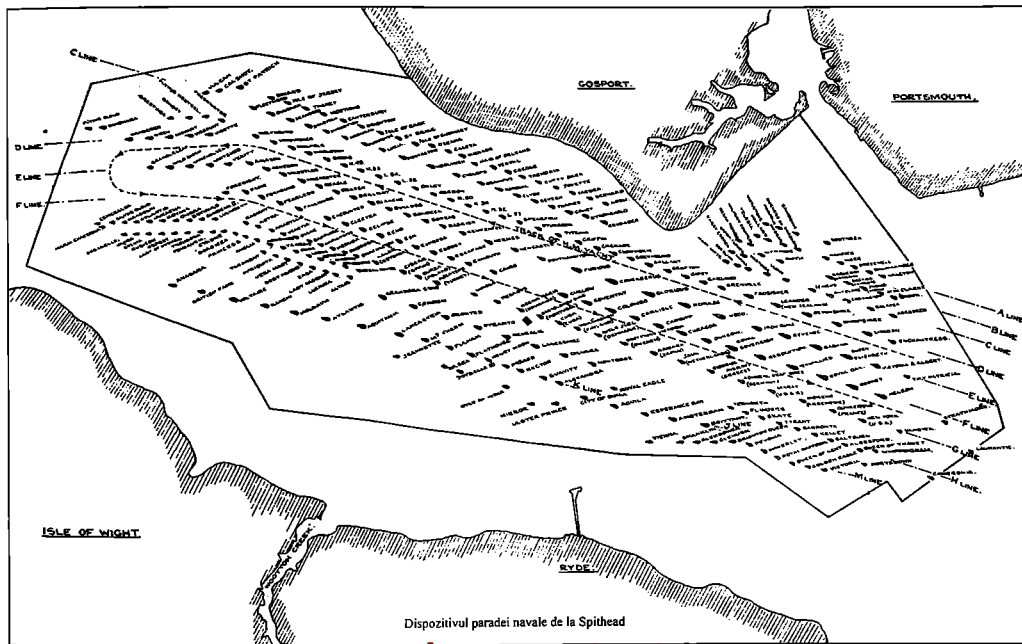
La 15.30, yachtul regal a intrat în liniile revistei, trecând inițial printre rândurile navelor engleze și apoi prin fața navelor străine. La trecerea yachtului regal, echipajele și ofițerii în ținută de ceremonie, așteptau la front.

După salutul regal, s-a strigat de trei ori „Ura!“, dându-se cu goarna onorul la Rege (navele care au avut muzică la bord au intonat Imnul Regal englez). Yachtul regal englez a trecut prin fața distrușătorului „REGINA MARIA“ la ora 04.30.

După încheierea trecerii în revistă, yachtul regal „VICTORIA ȘI ALBERT“ a ancorat la 17.10 în capul liniilor de nave.

La 17.40 a început defilarea celor circa 100 avioane ale Forțelor Aeriene Engleze.

Între 22.00-24.00, toate navele au arborat pavoazul electric. Între timp, au avut loc mari jocuri de artificii și de proiectare,



Dispozitivul paradei navale de la Spithead



executate de pe navele engleze, care au încheiat marea revistă navală de la Spithead.

Pe timpul desfășurării revistei, la bordul navei noastre s-au aflat circa 70 invitați români și englezi (invitați prin Legația Română de la Londra), printre care Lord Samers of Ealston Costle Herefordshire; Wickham Steed; Seton Watson cu soția; Iulius Fleischman (mare industriaș și financiar) cu soția; prof. univ. Gerthwolt; dna și dra Grigorcea (soția și fiica ministrului nostru la Londra); Prințesa Kalimachi; Prințesa Eileen Ghica (vara ducelui de Norfolk); Prințesa Bălașa Cantacuzino; dl și dna Brutus Costea (secretarul Legației române de la Londra); dna Valentina Argentoianu.

Vizita Măriei Sale Mihai Marele Voievod de Alba Iulia

Cu ocazia acestei reviste, nava a fost vizitată și de Măria Sa Mihai Marele Voievod de Alba Iulia. La 18.57, Măria Sa a fost adus cu șalupa la bord, de la pasagerul „STRATHMORE“, care după revistă ancorase ca toate celelalte pasagere cu invitați în capul liniilor revistei. Măria Sa a fost însoțit de Radu Irimescu, ministrul Aerului și Marinei, V. Grigorcea, ministrul României la Londra și de comandorul adjutant Preda Fundăeanu, aghiotant regal.

Primit cu onorurile regulamentare, după ce a trecut în revistă ofițerii și echipajul navei, Măria Sa s-a întreținut cu contraamiralul Schmidt, cu comandantul navei și cu persoanele marcante dintre invitați: Lord Somer of Ealston Casle Heselordshire, W. Steed, Seton Watson, Iuliu Eleischmann, profesor universitar Gerthwolt, principesele Kalimachi, Elen Ghyka, Bălașa Cantacuzino, doamna și domnul Brutus Coste, doamna Valentina Argentoianu, comandorul Gheorghe Dumitrescu, atașatul naval român,

Dimăncescu, atașat de presă și căpitanul Iliescu. După ce a semnat Registrul istoric, a părăsit nava la 19.25, cu o șalupă engleză de la nava-gazdă „CAIRO“ (întrucât șalupa bordului avusese o pană de motor chiar în timpul în care îl transporta pe Măria Sa la bord de la „STRATHMORE“).

21 mai: La ora 08.00, o dată cu ridicarea pavilionului a fost arborat și marele pavoaz la toate navele care au participat la revista navală, întrucât H.M. Regele Angliei se afla încă pe yachtul său „VICTORIA ȘI ALBERT“, în Baia Spithead.

La 11.25, Majestatea Sa, fiind în curs de inspecție la toate navele-amiral ale Flotei engleze, a trecut cu o șalupă pe lângă distrugătorul „REGINA MARIA“, ducându-se la crucișătorul „SOUTHAMPTON“.

La 12.30, contraamiralul Schmidt, comandantul navei și doi ofițeri s-au deplasat la nava-gazdă crucișătorul „CAIRO“, unde au fost invitați la masă de comandorul Pridwell, comandantul Flotei a 4-a de Distrugătoare.

La 15.00, a fost coborât marele pavoaz, întrucât H.M. Regele Angliei a părăsit cu yachtul său Baia Spithead, pentru Portsmouth și Londra. Ulterior, o parte din navele străine care au luat parte la revistă au început să plece (nava poloneză, grecească, daneză, finlandeză și portugheză).

La 16.00, au fost ambarcate la bord 300 kg de pulbere de la Cassa Vickers, care urmau să fie aduse în țară pentru Armata de Uscat. La bord s-a făcut curățenie generală, atât la punte cât și la mașini; de asemenea, un ofițer și doi gradați specialiști trimiși de nava germană „GRAFF VON SPEE“ au verificat compasul giroscopic.



Pe tot timpul escalei la Portsmouth și Spithead, echipajul s-a bucurat de o deosebită atenție din partea oficialităților și ofițerilor englezi. Multe ziare și reviste engleze au comentat în termeni măgulitori prezența românească aici. Astfel, ziarul „Star“ din 21 mai scria:

„După Revistă

După Revistă, invitații (nota se referă la invitații de pe navele engleze și străine pe timpul revistei - n.n.) vorbesc despre minunata ospitalitate a navelor de război și în special a navelor străine.

Fiecare navă străină a avut la bord un număr de invitații englezi și toate s-au întrecut a arăta cea mai frumoasă ospitalitate.

Distrugătorul românesc „REGINA MARIA“, prima navă de război a țării sale, care a trecut la West de Gibraltar, și-a întreținut invitații de la țiucă de Marea Neagră până la șampanie, băuturi care au atras atenția cunoscătorilor iar după amiaza cu un ceai indian, care de asemenea a fost tot așa de încântător.“ Același ziar nota: „REGINA MARIA“ este o navă remarcabilă. Ea are coca italiană, mașinile englezești și tunurile suedeze; de asemenea, are Fire – Director. Comandantul său spune că ea poate să ia 38 noduri. “

Și în paginile revistei „Coronation Review Programe“ s-a scris despre distrugătorul românesc: „România a trimis la Spithead marele distrugător „REGINA MARIA“, de 1 900 tone și care are o viteză de 34 noduri. Construită după planurile bine cunoscutei firme engleze „Thornycroft“ din Southampton, ea poartă șase tuburi lans-torpilă. A fost lansat în 1928“.

Presa britanică a semnalat și prezența Măriei Sale Mihai Marele Voievod de Alba Iulia la revista navală. Ziarul „Star“ scria: „Prințul moștenitor Mihai a luat parte azi după masă la Revista Navală. El a fost încântat de faptul că a fost salutat de un cercetaș român care locuiește în Londra“. (Ziarul se referă la faptul că Măria Sa a

fost salutat la bordul navei noastre de un cercetaș, fiul unuia dintre invitații români). Același ziar a publicat fotografia Măriei Sale cu explicația „Prințul Moștenitor Mihai, care l-a reprezentat pe tatăl său, Regele Carol al României la încoronare, părăsește azi Victoria, pentru București“.

După revistă, Majestatea Sa Regele George al Angliei a transmis tuturor navelor participante următorul mesaj naval:

„It has been a great happiness to me to return for even a short time to my old life at sea, and to the service in which my early years were spent. All that I have seen in these two days has shown me, that the traditions of efficiency and smartness which we cherish with such pride are being worthy upheld.

I offer to all ranks and ratings of the Royal Navies my warm congratulations.

Equally glad have I been to see the ships of the Merchant Navy and the warships from foreign countries at the revue.

I hope that our visitors will take back with them, the happiest recollection of this stay amongst us.

The Queen and I send best wishes to all my seaman.

I look forward greatly to further visits which I hope to pay in the future“.

George I

*

„A fost pentru mine o mare fericire de a mă întoarce pentru un scurt timp la vechea mea viață de marinăr și la serviciul în care mi-am petrecut cei mai frumoși ani din viață. Tot ce am văzut în aceste două zile, mi-au arătat că tradițiile de oficialitate și țările pe care noi le îndrăgim cu atâta ardoare au fost la înălțime.



Aduc tuturor gradelor și gradațiilor din Marina Regală, caldele mele mulțumiri.

Tot așa de fericit am fost văzând Marina Comercială și navele de război străine la Revistă.

Sper ca oaspeții noștri vor duce cu ei cele mai frumoase amintiri despre timpul petrecut cu noi.

Regina și cu Mine, facem tuturor marinarilor Mei cele mai frumoase urări.

Mă gândesc cu plăcere la vizita pe care sper să o mai fac în viitor.“

George I

Pe de altă parte, contraamiralul Schmidt a primit din partea ministrului Aerului și Marinei următoarea scrisoare:

Londra, 21 mai 1937

„Domnule Amiral,

Nu mă pot despărți de Domnia Voastră, comandantul, ofițerii și marinarii N.M.S. „REGINA MARIA“, fără a vă împărtăși momentul de adâncă emoție și patriotică înălțare ce am resimțit când am văzut fâlfâind tricolorul românesc, alături de celelalte națiuni, la Revista Navală din 20 mai – la Spithead.

Cred a fi fost în unitate de simțire cu toți marinarii români când am expediat M.S. Regelui, următoarea telegramă:

MAJESTĂȚII SALE REGELUI

București

„În momentul când Măria Sa Marele Voievod a înscris la Marea Revistă Navală din Spithead, pe bordul distrugătorului „REGINA MARIA“, o pagină de aur în istoria Marinei noastre,

marinarii Majestății Voastre își îndreaptă sufletele înălțate, gândul spre Înaltul lor Comandant, care i-a îndreptat din nou spre largul mărilor și oceanelor, strigând:

Să trăiți, Majestate“

Ministrul Aerului și Marinei

ss/ Radu Irimescu

Vă mulțumesc în mod deosebit și vă exprim satisfacția mea, D-voastră, comandantului, ofițerilor și marinarilor N.M.S. „REGINA MARIA“ pentru modul cum v-ați prezentat și ați știut să cinstiți țara și numele de român.“

Radu Irimescu

Domniei Sale domnului contraamiral Schmidt Victor

N.M.S. „REGINA MARIA“

Portsmouth

Spithead – Southampton

22 mai: La 08.07, nava a început ambarcarea apei de la un tanc acostat lângă distrugător.

La 13.28, s-a dat „La posturile de plecare“. S-a navigat practic în vederea coastei. La 14.43 nava se afla în fața intrării portului Southampton. Vântul s-a întepit.

În lipsa pilotului, peste noapte nava a rămas în același loc la ancoră.

23 mai: La 08.08, nava a început manevra de intrare în port, la 09.03 nava fiind deja acostată în docuri la dana 107. Imediat după acostare a sosit la bord căpitan-comandorul Carson, ofițer de legătură iar la ora 10.00 a venit de la Londra atașatul nostru naval, comandorul Gheorghe Dumitrescu.



La 13.00, a acostat în pupa navei, venind de la Portsmouth, distrugătorul turcesc „KOÇATEPE“.

La 14.30, contraamiralul Schmidt, comandantul navei și un ofițer au plecat cu comandorul Dumitrescu într-o excursie cu mașina și ulterior la Londra. În urma intervențiilor făcute la Casa „Anschutz“ s-a prezentat la bord un inginer specialist giro-busolist.

24 mai: La 08.00, s-au ridicat pavilionului și marele pavoaz cu prilejul Zilei Imperiului.

În cursul dimineții, comandantul secund i-a vizitat pe primarul din Southampton și pe directorul Docurilor.

25 mai: Nava a rămas acostată în docuri la Southampton. Echipajul bord liber a vizitat orașul.

26 mai: La 11.00, contraamiralul Schmidt și comandorul Dumitrescu s-au înapoiat de la Londra, unde au participat la o a doua recepție oferită la Legația Română.

La 12.03 primarul Southampton a întors vizita la bordul navei. Echipajul a început pregătirile în vederea plecării spre Lisabona.

Marșul de înapoiere în țară Etapa Southampton – Lisabona

La 15.30, a început manevra de plecare de la cheu cu ajutorul unui remorcher și pilot la bord. După ce ieșirea din port și debarcarea pilotului, nava a ieșit la mare largă prin Canalul Solent.

După ieșirea din canal, s-a făcut o girație pentru stabilirea

deviației compasului magnetic, după care nava a luat $Da = 229^\circ$ spre Quessant.

27 mai: La 06.40, nava se afla la travers de Insula Vierge, iar la 08.25 la travers Quessant; de aici distrugătorul a intrat în Golful Biscaia cu $Da = 210^\circ$ pe Finistere. Navigația prin Biscaia s-a executat în condiții normale, marea fiind calmă.

28 mai: La 04.35, s-a lasat o ceață foarte groasă. Nava a micșorat viteza la jumătate și s-au dat semnale regulamentare pentru ceață. De asemenea, distrugătorul s-a abătut în afara drumului spre dreapta cu 10° .

La 07.38, ceața s-a ridicat, nava reluându-și viteza de 150 rotații și revenind la vechiul drum. La 09.02 a schimbat drumul venind mai către coastă, spre a se compensa devierea avută pe timpul ceții.

La 11.00, s-a zărit uscatul. S-a navigat în vederea coastei până la 12.12, travers Finistere, după care s-a luat $Da = 180^\circ$ spre Insula Burling.

29 mai: La 02.00, nava se afla la travers de Insula Burling iar la 04.30 la travers de Roca. Pentru a pierde o rezervă de circa o oră s-a navigat câtva timp cu viteză redusă.

La 06.50, în fața intrării pe Tago, nava a preluat pilotul și a intrat pe fluviu. În fața Lisabonei se aflau mai multe nave de război portugheze, precum și crucișătorul grec „AVEROFF“, venit de la Spithead. S-a făcut salutul mărcii de comandament a viceamiralului Economos, comandantul șef al Marinei grecești, care se afla îmbarcat pe „AVEROFF“, cu 17 lovituri de tun. În timpul salutului,



muzica de pe crucișătorul grec a intonat Imnul Regal Român. După aceasta, „AVEROFF“ a salutat cu 17 lovituri de tun marca noastră de comandament.

Ulterior, nava portugheză „DON FERNANDO“ (navă-școală și navă-comandant) a executat de asemenea salutul mărcii noastre de comandament cu 13 lovituri de tun, la care distrugătorul nostru a răspuns lovitură pentru lovitură.

La 08.37, „REGINA MARIA“ acostase la cheu în fața Lisabonei. Imediat după acostare, au sosit la bord un ofițer portughez și unul grec în complimentare, precum și dl Bastos, consulul onorific al României la Lisabona.

La ora 10.40, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au mers la „AVEROFF“, în vizită la amiralul Economos. La 11.10, viceamiralul Economos, însoțit și de aghiotantul său, a întors vizita la bordul navei. Toți trei au semnat în Registrul Istoric. La plecare, viceamiralul Economos a fost salutat cu 17 lovituri de tun.

Oficialii navei au mai schimbat vizite protocolare cu comandantul superior al navelor din portul Lisabona, comandorul Jao Baptista de Barros, dl. Măldărescu, secretarul Legației Române și dl. Bastos, consulul României.

De asemenea, s-au depus cărți de vizită la ministrul Marinei Portugheze, contraamiralul Mata Oliveira. Pe timpul staționării la Lisabona a fost destinat ca ofițer de legătură locotenent-comandorul Sebastian Naves de Silva Monteiro.

După amiază, contraamiralul Schmidt, împreună cu doi ofițeri și însoțit de ofițerul de legătură, a asistat la o mare serbare a tineretului fascist din Lisabona, serbare desfășurată în prezența tuturor oficialităților, în frunte cu Președintele Republicii.

30 mai: La bord s-a făcut o revizie a curățeniei navei, atât la punte cât și la mașini.

La dejun, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați la crucișătorul grec de către viceamiralul Economos; la acest dejun a participat și comandantul Marinei portugheze, contraamiralul Oliveira.

După amiază, contraamiralul Schmidt, comandantul navei și cinci ofițeri au asistat la o grandioasă paradă folclorică, la care au fost reprezentate toate costumele populare din întreaga Portugalia; pe timpul desfășurării acestei serbări au fost invitați să ia loc în loja diplomatică, vis-a-vis de tribuna Președintelui.

Sosirea distrugătorului românesc la Lisabona a fost din nou evidențiată de gazetele locale. Astfel, ziarul „Republica“ menționa: „REGINA MARIA“ a venit azi la Lisabona.

A intrat azi dimineață pe Tago, venind din Anglia și mergând spre țara sa crucișătorul românesc „REGINA MARIA“ la bordul căreia călătorește amiralul Schmidt, șeful Forțelor Navale ale României.

„REGINA MARIA“ a acostat în docurile de la Conde de Obidos și va rămâne între noi trei patru zile“.

31 mai: În cursul dimineții, contraamiralul Schmidt și ofițerii navei au vizitat submarinul portughez „ESPADATE“ și nava-școală cu vele „SAGRES“.

La dejun, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați la nava portugheză „BARTOLOMEU DIAZ“, de către contraamiralul Mata Oliveira, comandantul Marinei portugheze. La dejun a participat și viceamiralul Economos, comandantul Marinei Militare elene.



Pe 31 mai, ziarul „Republica“ a consemnat: „*La bordul lui „BARTOLOMEO DIAZ“, dl. comandant al Marinei a oferit un dejun amiralilor grec și român.*

Dl. contraamiral Mata Oliveira, comandantul Marinei și șeful Statului Major Naval a oferit azi la bordul avizoului „BARTOLOMEO DIAZ“ un dejun amiralilor Economos și Schmidt, comandanții en chef ai Forțelor Navale ale Greciei și României, ambarcați respectiv pe crucișătorul „AVEROFF“ și pe crucișătorul de flotilă „REGINA MARIA“.

Dl. Comandant al Marinei s-a dus la bordul lui „BARTOLOMEO DIAZ“ cu șalupa Arsenalului Marinei și acolo a făcut onorurile primirii celor doi amirali străini.

La dejun, care a fost delectat de muzica Marinei, au mai luat parte și comandanții navelor elenă și română, precum și locotenent-comandorul Jose Cabal, ofițerul de legătură pe lângă amiralul Schmidt și atașat pe lângă amiralul Economos.

Dejunul a decurs într-o ambianță de cordialitate și comandanții Francisco Luis Rebelo, Kontogiani și Roman August și-au amintit de participarea comună a navelor „BARTOLOMEO DIAZ“ și „REGINA MARIA“ la Marea Paradă Navală comemorativă a încoronării Regelui George VI, din Anglia.

Când a venit timpul toasturilor, cei trei amirali au făcut urări amicale și au băut pentru prosperitatea Portugaliei, Greciei și României și pentru aceea a Marinelor lor.

Crucișătorul „AVEROFF“ va pleca azi pe la ora 15 spre țară, după ce va face înainte de plecare vizitele protocolare cu navele portugheze“.

La 15.40, crucișătorul „AVEROFF“ a părăsit portul.

La 18.30, s-a organizat un ceai dansant la bordul „REGINEI

MARIA“, la care au participat circa 60 de invitați (invitații făcute din partea Legației Române la Lisabona). Printre participanți s-au remarcat comandantul Marinei Portugheze cu doamna, consulul României cu doamna, secretarul Legației Române din Lisabona și ofițerul de legătură cu doamna.

Seara, contraamiralul Schmidt a fost invitat la o reprezentație de gală dată la teatrul din localitate, în prezența președintelui Republicii și a tuturor oficialităților portugheze.

1 iunie: În cursul zilei, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați de către consulul României la o excursie cu mașinile în împrejurimile Lisabonei.

Seara, consulul României a invitat pe comandantul secund și trei ofițeri la o reprezentație a Operei din localitate.

Marșul Lisabona – Gibraltar

2 iunie: După ambarcarea pilotului la bord și executarea manevrei de plecare, distrugătorul a trecut printre navele portugheze, ancorate în rada portului Lisabona, care i-au urat drum bun.

După repararea unei avarii la transmisia cârmei, care s-a terminat la 09.46, nava a ieșit de pe Tagus, navigând în lungul coastei portugheze în Da=174°.

La 17.26, distrugătorul se afla la travers de Capul San Vincențiu.

3 iunie: Nava a aterizat pe Gibraltar cu ajutorul farurilor Spartel și Malabata de pe coasta africană, întrucât cele de pe coasta spaniolă nu funcționau.



La 6.15, a intrat în Baia Gibraltar iar la 08.00 nava acostase în bazinul portului. La bord au sosit în complimentare un ofițer englez din partea contraamiralului A.E. Evans, comandantul Marinei din Gibraltar și un ofițer american, din partea distrugătorului U.S.S. „KANE”, aflat în Gibraltar, pentru protejarea supușilor americani din Spania.

La 09.45, a venit în vizită consulul onorific al României, dl. King iar la 10.30 comandantul distrugătorului „KANE”, locotenent-comandorul Allen Pruther Mullinnix.

Între 11.00-11.30, contraamiralul Schmidt și comandantul navei, însoțiți de consulul României, l-au vizitat pe contraamiralul A.E. Evans, comandantul Marinei din Gibraltar și pe guvernatorul Gibraltarului, generalul Sir Charles Harington (fost președinte, în 1922, al Comisiei Interlitate de la Constantinopol).

Ulterior, contraamiralul Evans și guvernatorul au întorc vizita la bordul navei.

La 11.45, comandantul secund a întors vizita comandantului distrugătorului „KANE”.

La dejun, contraamiralul Schmidt, comandantul navei și un ofițer au fost invitați la guvernatorul Gibraltarului, dejun la care au mai participat comandantul Marinei din Gibraltar și consulul României.

După masă, consulul României, dl. King, a organizat o excursie la care au participat contraamiralul Schmidt și comandantul navei, fiind vizitate bateriile și instalațiile apărării Bazei Navale de la Gibraltar.

La 18.30, Consulul României a oferit un cocktail-party, la care au fost invitați toți ofițerii navei.

Pe timpul staționării, la Gibraltar se aflau crucișătoarele engleze „DESPATCH” și „ARETHUSA” și câteva distrugătoare.

4 iunie: În jurul orei 06.00 nava a ieșit din portul și Baia Gibraltar fără pilot și la travers Cap Europa a luat Da=94° către Insula Alboran.

La 23.36, nava a trecut din nou meridianul Greenwich.

La 03.59, nava se afla la travers Tenez, iar la ora 10.00 a ajuns în fața Algerului.

După ce a executat salutul pământului cu 21 de lovituri de tun, la care li s-a răspuns lovitură pentru lovitură de către o baterie de la uscat, nava a executat manevra de ancorare cu ambele ancore, cu pupa la cheul de la Gara Maritimă. La bord au urcat un ofițer în complimentare din partea contraamiralului Motet, comandantul Marinei în Alger și altul din partea Escadrii a 5-a Submarine de la Bizerta, aflate în trecere la Alger.

La 10.30, a venit în vizită șeful de stat major al contraamiralului Motet (absent din localitate), căpitan-comandorul Morier. La 11.30 a sosit consulul României, dl. M. Lafarge. La 16.00 contraamiralul Schmidt și comandantul navei, însoțiți de consulul României, i-au vizitat pe guvernatorul general al Algerului, dl. G.le Beau și pe comandantul Diviziei de Alger, generalul Laure.

De asemenea, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au depus cărți de vizită comandantului Corpului 19 Armată, generalul Catroux (absent din localitate), prefectului Algerului, dl. Bourrat, primarului Algerului, dl. Rozis și comandantului Escadrii a 5-a Submarine, căpitan-comandorul Sol.

După amiază, contraamiralul Schmidt și doi ofițeri au fost însoțiți de căpitan-comandorul Morier, șeful statului major al contraamiralului Motet într-o vizită în oraș.

Ziarul „L’Echo d’Alger” a scris despre vizita navei:



„Un contratorpilor românesc

leri dimineață așa cum se anunțase, a sosit în portul nostru contratorpilorul românesc „REGINA MARIA”, venind de la Portsmouth, unde a reprezentat România la Marea Revistă Navală a încoronării.

„REGINA MARIA” este comandat de căpitan-omandorul Roman și are la bord pe contraamiralul Schmidt.

La sosire s-au schimbat salaturile regulamentare între navă și bateria Amiralității.

Amiralul Schmidt a fost salutat, după acostare, de către locotenentul Gasnier Duparc din partea contraamiralului Motet, comandantul Marinei de Alger, absent.

Amiralul Schmidt a făcut vizite în după amiaza zilei guvernatorului general și autorităților civile și militare.

„REGINA MARIA”, care a ancorat la Gara Maritimă, va rămâne în apele noastre până la 8 iunie“.

6 iunie: Fiind sârbătoare, în dimineața zilei s-a făcut o excursie cu ofițerii și maiștrii în împrejurimile Algerului.

După amiaza, ofițerii și maiștrii au fost invitați, prin Consulul României, să participe la cursele hipice din localitate.

La 15.50, a intrat în port cargoul românesc „SUCEAVA“.

7 iunie La ora 09.00, contraamiralul Motet și generalul Denain au răspuns vizitelor făcute primul personal, secundul prin ajutorul său. Ambii au fost salutați la plecare cu câte 13 lovituri de tun.

La dejun, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați la s/s „SUCEAVA“ de către comandantul acestuia.

La 15.00, a sosit în vizită prefectul Algerului, salutat la plecare

cu 15 lovituri de tun, iar la 15.30 viceprimarul Algerului, care a depus cărțile de vizită în numele primarului.

La 17.00, toți ofițerii navei au fost invitați la un ceai la Amiralitate, oferit de contraamiralul Motet.

La sosirea marinarilor învoiați în oraș s-a constatat lipsa la apel a soldatului Bortoș Petre, ctg. 1935.

8 iunie: La 08.00, o dată cu ridicarea pavilionului, s-a ridicat și marele pavoaz și s-au trag 21 de lovituri de tun, fiind Ziua Restaurației. Acest lucru fiind comunicat din timp Amiralității, toate navele de război și comerciale din portul Alger au ridicat marele pavoaz o dată cu noi.

Pentru această atenție, s-au transmis printr-un ofițer mulțumiri contraamiralului Motot, comandantul Marinei din Alger și căpitanului de port.

Etapa Alger-Malta

La 14.40, nava ieșise din portul Alger, luând Da=82° spre Malta, navigând de-a lungul coastei africane.

Tot timpul zilei vizibilitatea a fost foarte redusă.

9 iunie: Tot timpul nopții s-a menținut aceeași vizibilitate proastă.

La 19.42, s-a zărit drept în prova farul de la Capul Bon iar la 21.32 nava a ajuns la travers de Capul Bon.

10 iunie: La 6.35, s-a zărit Malta, iar la 7.47 nava se afla la travers Gozo.

La 08.38, distrugătorul a întâlnit nava-școală iugoslavă



„JADRAN“, făcând drum Vest. S-au schimbat cu ea onorurile de rigoare, urându-i prin semnale „Bun voiaj“.

În jurul orei 09.0, nava a acostat în portul La Valetta. La bord a sosit ca ofițer de legătură locotenent-comandorul Alexander.

La 10.30, au sosit la bord consulul României, dl. Moore.

La 11.30, contraamiralul Schmidt și comandantul navei l-au vizitat pe viceamiralul Ford, comandantul Docurilor.

La 12.00, viceamiralul Ford a întors vizita la bordul navei.

La 12.15, a sosit în vizită comandorul Farguham Smith, comandantul navei-gazdă H.M.S. „DELHI“.

Pe timpul nopții, în Malta au avut loc exerciții de apărare antiaeriană.

11 iunie: La 11.00, s-a primit vizita de careu a ofițerilor navei-gazdă H.M.S. „DELHI“.

La dejun, contraamiralul Schmidt, comandantul navei și patru ofițeri au fost invitați la consulul României, dl. Moore, iar seara patru ofițeri au luat masa la H.M.S. „DELHI“.

Pe de altă parte, consulul României și familia sa au fost invitați seara la masă la bordul distrugătorului.

12 iunie: La dejun, contraamiralul Schmidt și comandantul navei au fost invitați la viceamiralul Ford, comandantul Docurilor.

Marșul Malta-Constanța

La 17.05, a început manevra de plecare din portul La Valetta, nava luând $Da=86^\circ$ spre Capul Matapan.

13 iunie: La 19.24, distrugătorul se afla travers de Capul Matapan, de unde a luat $Da=80^\circ$ spre Spathi. La 20.57 nava se afla la travers Spathi, iar la 22.01 travers Cap Malea.

14 iunie: La 00.09, nava se afla la travers Insula Belo Pulo. Nava și-a continuat drumul printre insulele arhipelagului, trecând la travers de San Giorgio, San Nicola, Mandili, Phassa ș.a.

De la 05.25, nava a luat $Da=28^\circ$ spre Tenedos.

La 07.25, zărind la travers un vas sub pavilion elen având ridicat semnalul de imposibilitate de manevră și de avarie la mașini, nava a pus imediat capul pe el, mărindu-se în același timp viteză. La circa 500 metri s-a constatat că era vasul grecesc „MESSARIA NOMIKOS“. De la acesta a venit și acostat la distrugător o barcă, aducând o radiogramă prin care vasul anunța agenția respectivă despre avaria avută la mașini, cu rugămintea de a fi transmisă, întrucât acesta nu avea radiotelegrafie.

La 08.00, nava grecească nemaiavând nevoie de altceva, s-a revenit la vechiul drum.

La 17.35, nava se afla la travers de Helles, intrând în strămoarea Dardanele pe care a străbătut-o până la 21.00, când a intrat în Marea Marmara cu $Da = 78^\circ$.

15 iunie: La 00.51, „REGINA MARIA“ se afla travers Erecli iar la 03.42 travers San Stefano.

A tranzitat strămoarea Bosfor până la 05.45, când a ajuns travers cu farurile de la ieșire Rumeli și Anatoli, de unde a intrat în Marea Neagră.

În timpul trecerii prin Bosfor, șalupa navei-lază „CONSTANȚA“ (care se afla la Istanbul) cu câțiva ofițeri a ieșit în



întâmpinarea navei, urându-i bun sosit.

De la ieșirea din Bosfor s-a luat Da= 351° spre Caliacra. La 15.01 nava era travers Șabla, iar la 16.49 travers Tuzla.

La 16.51, a fost zărit în prova N.M.S. „REGELE FERDINAND“, care a ieșit în întâmpinare, având la bord familiile ofițerilor care se întorceau din călătorie și Muzica Marinei. De asemenea, trei hidroavioane au salutat sosirea „REGINEI MARIA“ prin lansări de rachete.

La 17.10, nava a ajuns travers cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“, care a dt onorul iar Muzica Marinei a intonat diferite marșuri.

La 17.13, nava a pus capul pe Farul Carol, fiind urmată de N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

La 17.42, nava a intrat în port, acostând cu pupa la cheu la dana nr. 2 (babaua 9). La sosire au asistat generalul Ciupercă, comandantul garnizoanei Constanța, împreună cu contraamiralul Isbășescu, comandantul Comandamentului Litoralului Maritim, statul major al C.L.M., numeroși ofițeri de marină, familiile membrilor echipajului, precum și un numeros public.

La ora 18.15, au sosit la bord contraamiralul Isbășescu, care a fost întâmpinat de contraamiralul Schmidt, comandantul navei și toți ofițerii bordului. După ce a trecut în revistă întregul personal, Domnia sa a exprimat în numele viceamiralului Ioan Bălănescu, comandantul Marinei și al său personal mulțumiri întregului echipaj pentru reușita călătoriei.

*

* *

În timpul voiajului s-a constatat că Postul de emisie cu lămpi unde lungi 3 kW a funcționat în condiții bune. S-a constatat că

bătaia maximă pe care o poate da acest post este Alger-Constanța, în perfecte condiții, însă numai în timpul nopții. S-a lucrat 9 ore și 44 minute.

Postul de emisie cu lămpi unde scurte 3 kW a funcționat în condiții normale, astfel că s-a putut menține legătura cu nava-bază „CONSTANȚA“ și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ pe tot timpul voiajului. A lucrat 24 ore și 54 minute.

Recepțiile, atât cea de unde lungi cât și cea de unde scurte, au funcționat în condiții optime. Recepție unde lungi – 591 ore și 31 minute. Recepție unde scurte – 52 ore și 26 minute.

S-au transmis 70 radiograme și s-au recepționat 39.

Pe timpul staționării în Portsmouth și Spithead au fost ambarcați doi timonieri din flota engleză, care au recepționat și transmis semnalele pentru noi. S-a remarcat utilitatea proiecteurului „Sperry“ și superioritatea lui asupra tuturor celorlalte sisteme de semnalizare optice. În flota engleză era sistemul cel mai mult întrebuințat.

Pe timpul voiajului s-au tras 299 lovituri de salut. Tunurile de 47 mm instalate pentru salut s-au comportat foarte bine.

Pe tot timpul călătoriei nava a fost piturată complet de trei ori (la Constanța înaintea plecării, la Le Havre și la Alger). În plus, s-a îndreptat și curățat pitura ori de câte ori a fost nevoie. Nava s-a prezentat în toate ocaziile, și mai ales pe timpul revistei de la Spithead, într-o ținută impecabilă.

În concluzie, toate serviciile de la bordul navei au funcționat foarte bine. Notabilă a fost, în special, funcționarea ireproșabilă a aparatului motor, care s-a dovedit cu această ocazie de o duranță remarcabilă.

Ofițerii au excelat printr-o frumoasă disciplină, care a fost la înălțimea misiunii încredințată navei.



Maiștrii au dat dovadă la fel de o frumoasă disciplină și nu a fost nevoie de măsuri excepționale pentru menținerea disciplinei.

Trupa s-a dovedit tot așa de bine disciplinată. La Alger a dezertat soldatul Bortoș Petre ctg. 1935, după cât se pare, din cauza ideilor greșite de care era animat numitul soldat, fiind cauzat adventist, lucru care era cunoscut la bord și pentru care a fost îndeaproape supravegheat.

Pe tot timpul voiajului, starea morală a personalului a fost excelentă și nu a existat nici un motiv de nemulțumire.

Oșierii s-au antrenat și desăvârșit în practica navigației. Atât în timpul cartului cât și în timpul liber s-au ocupat cu toate chestiunile în legătură cu navigația, și anume citirea hărților și trasarea drumurilor, calcule nautice, cunoașterea tuturor scriptelor de navigație, cărți pilot, cărți de marea, cartea farurilor etc.

În concluzie, aportul instructiv al călătoriei asupra ofițerilor, din punct de vedere al navigației, a fost foarte mare.

Ținuta exterioară ireproșabilă cu care nava s-a prezentat în tot decursul acestui voiaj, denotă că întregul echipaj s-a antrenat destul de bine în practica întreținerii materialului și a curățeniei navei, dând dovadă de o educație marinărească comparabilă cu a marinarilor cu vechi tradiții.

Atât din puncte de vedere al specialiștilor cât, mai ales, din punct de vedere marinăresc, întregul personal s-a comportat admirabil.

Aportul instructiv al călătoriei asupra întregului personal a fost maxim. Pe lângă beneficiul instructiv din punct de vedere al specialiștilor și formarea deprinderilor marinărești a întregului personal, călătoria executată a avut și pe cel al ridicării nivelului cultural al acestuia, prin faptul că toți au avut ocazia să vadă locuri și lucruri noi și să intre în contact cu o lume diferită, cu

obiceiuri și feluri de viață diferite, lucru care a îmbogățit orizontul cunoștințelor individuale. Acest lucru a ieșit și mai bine în relief prin faptul că dacă în prima etapă Constanța – Malta s-a observat un fel de timiditate a întregului personal din toate domeniile de activitate, ulterior, în tot restul voiajului, acesta a dovedit o încredere foarte mare în puterile proprii și un spirit de debruare foarte dezvoltat.

Toate misiunile ordonate personalului au fost executate în mod ireproșabil, astfel că nava a putut să îndeplinească misiunea încredințată în condiții cât se poate de bune.

Această călătorie de circa 6 500 Mm a costat în total 4 895 435,20 lei.

Condițiile perfecte în care a fost făcută această călătorie s-au datorat în primul rând pregătirii profesionale și morale a întregului personal și în al doilea rând pregătirii materiale.

Pregătirea profesională s-a datorat în mare parte faptului că întregul personal cu care nava a executat călătoria fusese deja ambarcat pe această navă înainte cu cel puțin un an, așa că fusese antrenat în decursul a cel puțin o campanie de vară și una de iarnă cu serviciul la bord și se cunoștea funcționarea aparatelor tuturor serviciilor respective.

Tăria morală a derivat din dorința fermă pe care toți au avut-o ca această călătorie să fie executată în condiții perfecte, fără ca să fie nevoie de un stimulent special, aceasta pentru mândria de a fi fost desemnați să reprezinte pavilionul țării în străinătate.

În spiritul acestei dorințe, s-a lucrat zi și noapte fără ca nimeni să dea semne de oboseală ci numai cu gândul că de reușita acestei călătorii depinde în primul rând prestigiul Marinei Regale și al țării față de străinătate.



Tot timpul călătoriei acest sentiment a stăpânit întreaga suflare de la bord, ceea ce a făcut ca orice dificultăți sau situații grele să fie trecute cu ușurință.

Scurtul timp care a despărțit ordinul de pregătire a navei și plecarea sa în călătorie, precum și marile dificultăți în procurarea materialelor necesare a obligat întregul personal al navei la eforturi considerabile ca să poată pune nava în situația de a putea întreprinde această călătorie în condiții optime.

Toate aceste eforturi au fost însă ușor suportate datorită primilor doi factori: pregătirea profesională și morală.

Atât pregătirea profesională cât și cea morală s-a datorat în primul rând statului major al navei care și-a dat seama de rolul său, iar în al doilea rând elementelor bune plastice și calităților cu care este înzestrat poporul nostru.

Acest lucru a atras în toate porturile cuvinte elogioase la adresa conducerii și ținutei ireproșabile a marinarilor noștri.

Datorită modului minuțios în care a fost organizată și pregătită această călătorie și a modului în care nava a fost dotată cu personal, material și fonduri, marșul s-a desfășurat în cele mai bune condiții, astfel încât atât nava cât și echipajul au putut să fie admirate și să primească numai cuvinte și aprecieri măgulitoare, laude și aprecieri care s-au răsfrânt pozitiv asupra imaginii și prestigiului României.





2. Distrugătorul „REGINA MARIA“ în furtuna din 4 - 6 ianuarie 1938

Distrugătorului „REGINA MARIA“, care a reprezentat atât de strălucit țara la serbările cu prilejul încoronării M.S. Regelui Angliei, i-a revenit cinstea să asigure depasarea Măriei Sale Marele Voievod Mihai la Pireu, pentru a asista la nunta A.S.R. Principelui Moștenitor al Greciei.

Plecată la 4 ianuarie din Constanța, nava a trebuit să se reîntoarcă în dimineața de 6 ianuarie, după 36 ore de luptă dărză și cu serioase avarii exterioare și interioare.

Diversele zvonuri apărute în public și în presa străină au denaturat realitatea. În diferite cercuri care încercau să discrediteze această școală înaltă a marinarilor români, care era Marina Regală, s-au vehiculat zvonuri false precum că distrugătorul s-ar fi pus pe uscat la Caliacra, de unde a fost scos de salvatorul „KING LEAR“ și vaporul S.M.R. „DACIA“; că i s-ar fi rupt cârma; că rătăcise drumul și nu a putut nimeri Constanța decât pilotat de „DACIA“; în fine, că întreg statul major al navei, în frunte cu comandantul navei și al Escadrilei, vor fi trași înaintea Consiliului de Război.

După datele oficiale, redăm peripecțiile acestei călătorii, care nici de data aceasta n-au înspăimântat pe încercații noștri marinari, cu toată marea răspundere datorată faptului că la bord se afla moștenitorul tronului și grijii de a duce nava la Pireu în condiții impecabile, pentru că după felul cum se prezintă o navă ca înfățișare și echipajul ca mod de comportare își face oricine idee despre țara pe care o reprezintă.

Plecarea

Distrugătorul, comandat de căpitan-comandorul Alexandru Stoianovici, avându-l la bord pe comandorul Gheorghe Dumitrescu, comandantul Escadrilei de Distrugătoare și comandorul adjutant Preda Fundățeanu, însoțitorul Măriei Sale Marelui Voievod, a părăsit Constanța în ziua de 4 ianuarie, la ora 20.00, cu vânt de Nord-Vest, forța 3-4 „vânt bun în limbaj marinăresc“, marea cu hulă dintr-o furtună precedentă.

Din echipajul N.M.S. „REGINA MARIA“ făceau parte:

Căpitanul Tomescu Mircea

Comandorul Fundățeanu Preda, din suita Măriei Sale Marelui Voievod Mihai

Comandorul Dumitrescu Gheorghe, comandant superior, comandantul Escadrilei de Distrugătoare

Căpitan-comandorul Stoianovici Alexandru, comandantul N.M.S. „REGINA MARIA“

Căpitanul Petrovici Mișu, ofițer secund al navei

Căpitanul Lăzărescu Petre, ofițer al Escadrilei

Căpitanul Condeescu Dumitru, ofițer cu artileria

Căpitanul Mocanu Gheorghe, ofițer cu navigația

Căpitanul Cociaș Constantin, șef mecanic al navei

Locotenentul Horodincă Alexandru, ofițer cu torpilele

Locotenentul Costea Gheorghe, ofițer cu transmisiunile

Locotenentul Sârbu Tiberiu, ajutorul ofițerului cu navigația

Locotenentul Costinescu Dumitru, ajutorul ofițerului cu artileria

Locotenentul Holban Ștefan, ofițer cu manevrele



Medicul ajutor Fălțiceanu Achil, medicul bordului
și al Escadrei de Distrugătoare

Locotenentul Costandache Ioan, șef serviciu turbine și
auxiliar

Aspirantul mecanic Moscu V., șef serviciu căldări și electrice

1. Maistrul militar II Zamfirache Marin, șef de echipaj
2. Maistrul militar II Petre Gheorghe, mecanic auxiliar
3. Maistrul militar II Alexe Iordache, mecanic căldări
4. Maistrul militar III Cărăușu Gheorghe, girobusolist
5. Maistrul militar III Bondalici Constantin, mecanic căldări
6. Maistrul militar III Călianu Ioan, electrician
7. Maistrul militar III Ginghină Paraschiv, mecanic auxiliar
8. Maistrul militar III Ciocană Dumitru, sanitar
9. Maistrul militar III Baltaru Traian, torpilor
10. Maistrul militar III Ștefan Gheorghe, tunar
11. Submaistrul militar I Jeflea Ioan, tunar
12. Submaistrul militar I Botez Anton, șef stație T.F.S.
13. Submaistrul militar I Nestor Ștefan, mecanic turbinist
14. Submaistrul militar I Roșu Aftenie, ajutorul ofițerului inst.
adm.
15. Submaistrul militar Titi Ioan, timonier
16. Submaistrul militar II Lischievici N., torpilor
17. Submaistrul militar II Covaci Th., electrician serviciul
artilerie
18. Submaistrul militar II Petrișor Ioan, tunar
19. Submaistrul militar II Tudoraș Gh.mecanic turbinist
20. Submaistrul militar II Dumitrievici P., girobusol
21. Submaistrul militar II Georgescu Gh., tunar
22. Submaistrul militar II Ignat Ioan, mecanic turbinist

23. Submaistrul militar II Ciortan Dumitru, tunar
24. Submaistrul militar II Ritingher Nicolae, mecanic căldări
25. Submaistrul militar II Neacșu Dumitru, tunar
26. Submaistrul II Antoniu Pavel, radiotelegrafist
27. Submaistrul militar II Ștefănică A., mecanic căldări
28. Submaistrul militar II Stancu M.,mecanic turbinist
29. Submaistrul militar II Nenu Aurel, mecanic turbinist
30. Plutonierul administrativ Marin D., dactilograf al Escadrei
31. Submaistrul militar II Georgescu Mihail, mecanic căldări
32. Sumaistrul militar III Grasu Ioan, timonier
33. Submaistrul militar III Grecu Pascu, tunar
34. Submaistrul militar III Juncu Constantin, mecanici căldări

1. Sergentul Aurică Nicolae, turbinist
2. Sergentul Munteanu Vasile, turbinist
3. Caporalul Păun Ioan, timonier
4. Caporalul Ostri Ștefan, turbinist
5. Caporalul Iacob Constantin, electrician
6. Caporalul Alexandrescu Gr., tunar
7. Caporalul Ioniță Alexandru, turbinist
8. Caporalul Cristea Nicolae, tunar
9. Caporalul Fătu Ioan, radiotelegrafist
10. Caporalul Stamate Florea, turbinist
11. Soldatul Breța Ioan, turbinist
12. Soldatul Crăciun Vasile, tunar
13. Soldatul Crăciun Vasile, tunar
14. Soldatul Chivu Marin, tunar
15. Soldatul Buruiană Marin, tunar
16. Soldatul Hoinaru Ioan, tunar



17. Soldatul Movilă Tudose, tunar
18. Soldatul Pârvu Alexandru, tunar
19. Soldatul Tănase Marin, tunar
20. Soldatul Găitânaru N., girobusolist
21. Soldatul Ciobanu Luca, tunar
22. Soldatul Mincă Ioan, tunar
23. Soldatul Voin Petre, tunar
24. Soldatul Grumaz Alexandru, tunar
25. Soldatul Drăghici Ioan, tunar
26. Soldatul Ștefănescu Gh., timonier
27. Soldatul Bugărin Păun, torpilor
28. Soldatul Bogățeanu Aug., torpilor
29. Soldatul Tocu Ștefan, căldări
30. Soldatul Vasile Sava, turbinist
31. Soldatul Șerbănescu Ioan, căldări
32. Soldatul Voicu Vasile, căldări
33. Soldatul Trofanici Ioan, căldări
34. Soldatul Galeș Vasile, căldări
35. Soldatul Damian Dumitru, căldări
36. Soldatul Duță Gheorghe, căldări
37. Soldatul Radu Constantin, motorist
38. Soldatul Vlascinschi C., electrician
39. Soldatul Ungureanu Ilie, mecanic auxiliar
40. Soldatul Georgescu Mihail, tunar
41. Soldatul Pânzaru Atanasie, auxiliar punte
42. Soldatul Nedelcu Gh., tunar
43. Soldatul Kiș Petre, tunar
44. Soldatul Dinu Ioan, tunar
45. Soldatul Gherghinescu C., tunar
46. Soldatul Gorgoiu N., tunar
47. Soldatul Sogoi N., tunar
48. Soldatul Dinu Vasile, tunar
49. Soldatul Iosif Tudor, tunar
50. Soldatul Vizdei Ioan, tunar
51. Soldatul Pieptan Gh., tunar
52. Soldatul Maragel Ștefan, tunar
53. Soldatul Tudor Iacob, tunar
54. Soldatul Dragomir Ioan, electrician
55. Soldatul Blaga Petre, tunar
56. Soldatul Ursu Vasile, tunar
57. Soldatul Gheboianu Dumitru, auxiliar punte
58. Soldatul Manafu Petre, tunar
59. Soldatul Gaidarof Mihail, timonier
60. Soldatul Prigore Vasile, tunar
61. Soldatul Bereanu Smarandache, timonier
62. Soldatul Ionescu Grigore, timonier
63. Soldatul Drăgănescu Ioan, timonier
64. Soldatul Stănciulescu Fl., timonier
65. Soldatul Covaci Iuliu, torpilor
66. Soldatul Molnar Iosif, torpilor
67. Soldatul Popopopescu Gh., torpilor
68. Soldatul Cernat Ioan, torpilor
69. Soldatul Ianosch Anton, torpilor
70. Soldatul David Gh., torpilor
71. Soldatul Koroș Ludovic, turbinist
72. Soldatul Iosif Marin, torpilor
73. Soldatul Mocanu Vasile, turbinist
74. Soldatul Bondar Gherasim, turbinist



75. Soldatul Filipescu Constantin, căldări
76. Soldatul Ipate Andrei, căldări
77. Soldatul Tocu Cristache, căldări
78. Soldatul Părvulescu Ioan, căldări
79. Soldatul Bereschi Ștefan, căldări
80. Soldatul Stoica Stanciu, căldări
81. Soldatul Deneș Andrei, căldări
82. Soldatul Ivașcu Alexandru, căldări
83. Soldatul Dragomir Ioan, tunar
84. Soldatul Moise Ioan, motorist
85. Soldatul Horia Traian, căldări
86. Soldatul Roșca Spirea, motorist
87. Soldatul Ganea Gh. , turbinist
88. Soldatul Sterpu Mihail, auxiliar mașini
89. Soldatul Mușuroiu Florea, auxiliar mașini
90. Soldatul Pleșoianu Florea, sanitar
91. Soldatul Chirof Dobre, auxiliar punte
92. Soldatul Gorcea Marin, tunar
93. Soldatul Raiu Florea, căldări
94. Soldatul Nebun Tudor, turbinist
95. Soldatul Dușă Emilian, turbinist
96. Soldatul Bodrug Ioan, căldări
97. Soldatul Roșu Mihail, căldări
98. Soldatul Asanic Ioan, auxiliar mașini
99. Soldatul Dumitrescu Moise, auxiliar punte
100. Soldatul Zobec H., căldări
101. Soldatul Viseneg C., turbinist
102. Soldatul Zâmbureanu M., căldări
103. Soldatul Burtea Petre, căldări

104. Soldatul Gheorghiu M., timonier
105. Soldatul Burlescu N., timonier
106. Soldatul Popescu Ioan, timonier
107. Soldatul Ieltov Anatole, tunar
108. Soldatul Dinu Constantin, căldări

Către miezul nopții, vântul a trecut la Nord-Est, forța acestuia crescând treptat la 8-9 și transformându-se în tempestă. Valurile au devenit din ce în ce mai năprasnice, făcând ca nava să tangheze și să ruleze, izbind cârma sau făcând-o fără efect atunci când vasul fugea călare pe creasta unui val ori se afunda cu prova într-o vale cu amploare de abis. Viscolul orbitor desăvârșea urgia talazurilor care se năpusteau cu violența unor ciocane hidraulice, iar după fiecare





val, gerul îmbrăca în gheață parâme, cabluri, comanda etc.

Cu toate că tempesta era din pupa, puntea era complet inundată de apă, iar nava gemea dureros ori de câte ori cădea în vâgăunile înspumate sau era pur și simplu aruncată în aer. Capacele de la depozitele de păcură săriseră în aer, iar păcura, răbufnind ca dintr-un gheizer, înnegrea tot ce mai rămăsese teafăr la bord.

Cu toată viteza dată de mașinile puternice ale navei, cârma devenise fără efect și nava furată de valuri se poziționase de câteva ori paralel cu ele, făcând-o să ia benzi de 40° până la 50°, amenințând-o cu răsturnarea. Pe punte nu se mai putea circula, cei de la prova erau izolați de cei de la pupa, iar furia valurilor distrugea tot ce găsea în cale.

Gruile de oțel groase au fost frânte sau îndoite ca niște lumânări de ceară, scările cu bare și trepte de oțel au fost strâmbate, bastoanele



de la balustrade au fost smulse și transformate în proiectile, bărcile enorme, în care încăpeau 40 oameni, au fost scoase din legături, aruncate pe punte și apoi, sfărâmate, în mare, chesoanele tunurilor desrădăcinate.

La interioare, situația era la fel de dezastruoasă. Paturile, mesele, dulapurile, caloriferele, tot interiorul acela sobru dar cochet, fuseseră dislocate de inflexiunile navei și transformate în sfărâmături, care, amestecate cu uniforme și așternuturile ofițerilor, maiștrilor și echipajului, pluteau pe apa care ajunsese până la genunchi. Cabina hărților fusese de asemenea inundată, cu pardoseala acoperită de cioburi, resturi menajere, hărți sfâșiate, călimări vărsate, totul alunecând dintr-un bord în altul într-o baltă lichidă și murdară.

Cei care au navigat pe mări și pe oceane cunosc faptul că dintre toate mărilor, Marea Neagră este cea mai tenebroasă. În locul valurilor regulate de pe alte mări, care se formează după 2-3 zile de vânt puternic, într-un sfert de oră Marea Neagră se zburlește și într-o oră-două valurile sunt formate, amenințând cu sfărâmarea sau înghețarea pe cei prinși în larg, care nu-și pot găsi refugiu decât la Caliacra.

Întoarcerea

Ce impresie ar fi făcut la Pireu Nava Majestății Sale „REGINA MARIA” în această situație dezastruoasă? În ce stare de oboseală și surmenare ar fi ajuns Măria Sa Marele Voievod? Iată problemele care s-au pus în cazul în care nava și-ar fi continuat drumul. Dar, mai presus de acestea, se pune problema siguranței însăși a navei.

Marinarii știau că în aceste împrejurări nu este altceva de făcut



decât „a ține vasul la capă”, adică de a pune prova pe val și, cu viteză redusă, să se taie valul pentru a se evita răsturnarea, ruperea în două și pentru a se limita cât mai mult avariile.

Aceasta a fost decizia luată în dimineața zilei de 5 ianuarie, când distrugătorul a început să manevreze numai cu mașinile, mergând cu drumul Nord 9° la Est, cu o milă pe oră. Refugierea la Caliacra era exclusă întrucât drumul ar fi fost aproape paralel cu valurile.

În aceste condiții, contraamiralul Schmidt a comunicat Secretariatului General din Ministerul Aerului și Marinei:

„La ora 03.45 din 5 ianuarie marea și vântul înătrându-se, distrugătorul „REGINA MARIA” a părăsit drumul, punându-se la capă. La ora 08.00 continua a ține capa spre Constanța, aflându-se aproximativ la 25 mile de Caliacra. Situația meteorologică extrem de defavorabilă.”

În pofida vizibilității zero din cauza viscolului orbitor, nava și-a cunoscut în permanență poziția, grație aparatelor de la bord și a radiofarurilor de la uscat. De asemenea, tot timpul a fost menținută legătura cu uscatul prin T.F.S., până la ora 14.30, când o bandă mai puternică și un val au rupt antena, devenită rigidă din cauza gheții care o acoperise.

Nemaiaivând nici o știre despre navă, Ministerul Aerului și Marinei a dat ordin navei S.M.R. „DACIA”, singurul vapor disponibil și cu un tonaj mai mare, (4 800 tone față de 1 800 ale distrugătorului) să se îndrepte spre ultimul punct indicat, să retransmită știrile pe care distrugătorul le făcea cu proiectorul și să-i acorde asistență la nevoie.

„Nava S.M.R. „DACIA” vă este pusă la dispoziție pentru ca plecând imediat să dea asistență N.M.S. „REGINA MARIA” - i-a transmis la ora 13.00 comandorul Alexandru Gheorghiu

contraamiralului Victor Schmidt, la C.L.M.

Având în vedere faptul că, în afară de navă, însăși viața Marelui Voievod, moștenitorul tronului era în primejdie, nu numai „DACIA” ci chiar toate navele din portul Constanța de s-ar fi trimis, probabil că nu ar fi fost suficient, în cazul unui deznodământ fatal. Bărcile fiind măturate de valuri, singuri colacii de salvare ar mai fi servit, rămânând ca vasele trimise să-i pescuiască pe cei care ar fi sărit în apă.

La ora 13.50, căpitan-comandorul Dorin Iacomi de la C.L.M. a transmis M.A.M. următoarea notă telefonică, semnată de contraamiralul Schmidt: *„Situația la 14.30. Legătura întreruptă de la 11.40. S-a transmis în aer ordinul pentru Varna”.*

La 14.45, s-a primit o nouă notă telefonică: *„De la 11.40 nu mai avem legătura cu N.M.S. „REGINA MARIA”. Vom transmite ordinul cum vom putea. Antena probabil căzută. La 11.10 distrugătorul a raportat că nu e altă soluție decât să fină la capă cu val de prova. Vizibilitatea nulă. S/s „DACIA” va pleca către 15.00 în apropierea distrugătorului, în special spre a restabili comunicația prin radio. Toate știrile primite s-au comunicat imediat”.*

Secretariatul General al M.A.M. i-a transmis C.L.M.: *„În urma cererii noastre, pasagerul S.M.R. „DACIA” pus la dispoziție pleacă către ora 15.00, pentru a fi în apropierea distrugătorului, în special pentru transmisiuni, întrucât antena sa este ruptă”.* Contraamiralul Schmidt a răspuns: *„S.M.R. „DACIA” nu poate pleca înainte de ora 18.30”.*

La ora 17.20, C.L.M. a primit de la N.M.S. „REGINA MARIA” următoarea notă telefonică (inițiată la 15.40 și terminată la 16.40 de către N.M.S. „REGINA MARIA”): *„Navigăm în aceleași condiții spre Nord. Viteza 1 Mm pe oră. Nu putem lua alt drum. Valuri*



foarte mari”.

C.L.M. a comunicat ulterior M.A.M.: „*Balcic aeroport firul telefonic deranjat. Observatorul meteorologic Balcic: vânt Nord-Vest, forța 7*”.

De la N.M.S. „REGINA MARIA” s-a recepționat o nouă notă telefonică: „*Navigăm în aceleași condițiuni. Vreme foarte rea. Valuri foarte mari. Ținem la capă. Viteza 1 Mm pe oră. Nu putem lua alt drum. Măria Sa suportă satisfacător*”.

La 17.30, N.M.S. „REGINA MARIA” a transmis la C.L.M.: „*Ne găsim pe relevmentul Kaliacra 325°. Distanța circa 40 Mm. Stăm la capă Da=40°. Vremea se menține foarte rea. Marea montată. Nava guvernează greu, suferă mult. Rog sugerați și pregătiți asistență*”. La 19.45, comandorul Preda Fundățeanu i-a transmis secretarului general al M.A.M.: „*Suntem între Caliacra și Șabla. M.S. se comportă bine*”.

La ora 18.00, „DACIA” era în larg și către ora 22.00 a întâlnit distrugătorul, care între timp și-a putut repara antena, în condiții ușor de imaginat. „DACIA” a primit ordin să se înapoieze la Constanța, fără să se îndepărteze de distrugător. O dată cu „DACIA” a ieșit în mare și vasul de salvare „KING-LEAR” care, nereușind să descopere distrugătorul și nemaiputând înfrunta furia valurilor, în pofida construcției speciale de salvator, s-a adăpostit la Caliacra.

La 19.30, aflată la 5 Mm Est Caliacra, „DACIA” a raportat: „*DACIA*” și „*KING LEAR*” spune că a văzut proiectorul. *Balcic vânt NW forța 7*”, iar la 19.45: „*DACIA*” întreabă „*R.M.*” ora 20.00 se găsește 5 Mm Est Caliacra”.

Către ora 20.00, distrugătorul a primit o radiogramă de la comandantul Marinei Bulgare, care, alarmat de știrile care zburau spre Constanța și București, a pus cu generozitate adăpostul portului

Varna la dispoziția celor care se zbateau în larg. Comandantul navei a mulțumit dar a declinat invitația, deoarece trecuse de Varna.

La 20.25, „DACIA” a transmis: „*Balcic comunică forța vântului scăzut la 6*”.

În noaptea de 5/6 ianuarie 1938, s-au primit următoarele note telefonice:

1. De la Constanța (căpitan-comandor Macellariu): „*DACIA*” transmite: „*Găsit distrugătorul 22.25, $\varphi=43^{\circ} 30'$, $\lambda=28^{\circ} 50'$* ”.
2. „*DACIA*” trece în prova lui și se dirijează spre Constanța. Domnul comandor Macellariu roagă să înștiințăm Casa M.S. Regelui”. (Primit 23.09)
3. C.M.R. 03.10: „*Nava-bază către „DACIA”: Pentru vaporul ancorat s-au luat măsurile. Ceață nu este. Vânt NW 5. Viscoleşte ușor*”. Comandor Popovici
4. C.M.R. 03.12: „*Nava-bază către „DACIA”: „Rog comunicați distrugătorului că va acosta la dana 6 sau 7. Dacă sosește după ora 07.30 va acosta la Gara Maritimă*”. Comandor Popovici
5. Constanța 05.10: „*DACIA*” către S.M.R. la 05.00: „*Avem orizont mic. După gonio al vaporului suntem în $R=N40^{\circ}W$. Cer o verificare de la unul din vapoarele aflate în port*”. Cpt. Paraschivescu
6. C.M.R. 05.20: „*DACIA*” către S.M.R.: „*Pentru verificare rog a se da relevmentul la vaporul „POLONIA” sau unul din vasele noastre*”.
7. C.M.R. 05.20: S.M.R. către „*DACIA*”: „*S-a dat ordin vaporului „ALBA IULIA” pentru relevmente*”.
8. Constanța 05.30: „*Vânt NNW forța 5*”. Macellariu



9. 06.00: „*Vasul „POLONIA“ va da relevmentul. Fiți în ascultare*“. Comandor Popovici Grigore
10. 06.04: „*Domnul comandant al Marinei cere ca distrugătorul să grăbească intrarea și să comunice punctul și viteza*“. Contraamiral Schmidt (dată către „DACIA“)
11. 06.05: Către M.S. Regele: „*Suntem 7 km de Constanța. Sperăm ora 08.00 să intrăm în port. Măria Sa a dormit liniștit*“. Comandor Fundăeanu (transmisă la Palat, primită telefon Popa la Palat Regal. Dl. Pavelescu, Direcția Trenuri Regale)
12. 06.20, Istanbul. Radio. Consulul României din Istanbul către R.M.: „*Rog comunicați ora trecerii prin Bosfor*“.
13. 06.05: Relevment „POLONIA“ la „DACIA“ 335°.
14. 08.00: „*07.40 aproape de intrare în port. R.F. va trage 2 lovituri de tun la interval de 1 minut, pentru orientare*“. Comandor Popovici
15. 08.00: „KING LEAR“ comunică „CONSTANȚEI“: „*Am plecat de la Caliacra la 06.00. Sosim Constanța ora 13.00*“.
16. 08.10, Herăstrău: „*În curs de intrare în bazin*“.
17. 08.12: „DACIA“ a sosit 08.00 la intrarea în port. *Vine spre intrare*“. Comandor Macellariu
18. 08.30: „*Ora 08.30 R.M. intrat în port*“. Căpitan Săvulescu
19. 10.40, Constanța: „*Trenul cu M.S. a părăsit portul Constanța. La 10.10 N.M.S. „REGINA MARIA“ a acostat la Dana 8*“. Agent serviciu Căpitania Constanța
20. 11.45, Ankara: „*Telefonat dl. Consilier Eliad de la Legația din Ankara cerând informații asupra intrării N.M.S. „REGINA MARIA“ în apele turcești*“.

În ziua de 6 ianuarie, la ora 08.30, distrugătorul a reușit să intre în portul Constanța, zdrențuit ca după o luptă navală, așa cum deseori se întâmplă în Marea Neagră.

Măria Sa Marele Voievod, liniștit, a asistat cu încredere la marea luptă cu furia elementele deslănțuite. Adânc impresionat de bravura marinarilor noștri, care au stat neclintii la posturi timp de 32 ore, de la comandant până la ultimul marinar, fochist sau telegrafist, aproape că nu s-a îndurat să se despartă de cei care i-au dat prilejul să primească adevăratul botez al zeului Neptun. A fost un examen dificil, nici primul și nici ultimul, pe care, trecându-l cu brio, i-au dovedit cu prisosință că oricând se poate bizui pe marinarii săi, așa cum s-au bizuit Augustul său părinte și glorioșii săi strămoși.

6 ianuarie 1938

Comandorul Gheorghe Dumitrescu felicita echipajul pentru conduita ireproșabilă pe timpul furtunii din zilele de 3-6 ianuarie





Vaporul S.M.R. „DACIA“

Comandantul navei „DACIA“ fiind în concediu, Inspectoratul S.M.R. a dispus ca c.l.c. Emil Paraschivescu, comandantul s/s „PELEȘ“, care se afla întâmplător la Constanța, să preia comanda navei.

Deși bolnav, dar om al datoriei, acesta a părăsit căminul, prezentându-se imediat la bord și luând toate măsurile în larg.

Pe navă s-a mai imbarcat și o echipă de timonieri semnalizatori din Marina Regală, sub conducerea căpitanului Gheorghe Roșescu, trimiși special de contraamiralul Victor Schmidt, comandantul Forțelor Maritime.

„DACIA“ a părăsit portul la 5 ianuarie, ora 18.30. Cu tot orizontul extrem de redus, ajutat de relevmentele goniometrice, la ora 22.55 a descoperit distrugătorul, care s-a așezat în pupa, până ce a primit ordinul să treacă în prova.

Stația Radio Constanța i-a transmis „REGINEI MARIA“:

„Plecat acum „KING LEAR“ în drum spre dumneavoastră iar la 18.30 va pleca și „DACIA“.

Comandor Popovici

Nava-bază „CONSTANȚA“ a transmis către „REGINA MARIA“ la ora 18.35:

„Să aprindefi proiectorul cu începere de la ora 19.00. Transmiteți totul în clar“.

Contraamiral Schmidt

Tot nava-bază „CONSTANȚA“ a transmis la ora 18.46 către

salvatorul „KING LEAR“: „Poziția distrugătorului la ora 17.30 Ra 325 grade, distanța circa 40 mile de Kaliacra. Da 40 grade, viteza 1 nod“.

„DACIA“ a transmis:

a.Către „REGINA MARIA“:

„Ora 19.45 travers Tuzla, venim spre dumneavoastră. Rog comunicați poziția vasului“.

Comandant Paraschivescu

b.Către centrala S.M.R.:

„Ora 22.00 ne aflăm în dreptul Șablei. Ceață groasă, mergem cu jumătate viteză“.

c.Către Inspectoratul S.M.R. Constanța:

„Găsit distrugătorul ora 22.25. Latitudinea 43°30'. Longitudinea 28°50'. Stop. Trecem în prova lui și ne dirijăm spre Constanța. Vă vom ține la curent cu situația. Stop. Înștiințați Forțele Maritime“.

Comandant „DACIA“, Paraschivescu

„KING LEAR“ a comunicat către „DACIA“:

„Am luat cunoștință de telegrama dată de dumneavoastră și noi ne dirijăm spre Kaliacra“.

La ora 21.45 G.M.T., Radio Constanța i-a cerut comandantului vaporului „DACIA“:

„Rog comunicați poziția și situația la ora 24.00“.

Comandor Popovici

La ora 23.00 G.M.T., „KING LEAR“ i-a transmis Inspectoratului S.M.R. Constanța: „Am luat cunoștință de radiograma transmisă de „DACIA“ relativ la găsirea distrugătorului. Noi dirijăm Kaliacra,



suntem travers cu farul Kaliacra. Stop. Marea foarte rea“.

La aceeași oră, „DACIA“ i-a comunicat distrugătorului „REGINA MARIA“: „*Latitudinea 43°30'. Longitudinea 28°50'. Noi ne dirijăm spre Constanța. Rog ordonați cu ce viteză să mergem. Avem drumul adevărat N5°W“.*

Comandant „DACIA“, Paraschivescu

La ora 23.10 GMT, Stația Radio Constanța i-a cerut comandantului navei „DACIA“: „*Ar fi de dorit, dacă este posibil, ca „REGINA MARIA“ să fie cel mai târziu la ora 06.00 în port Constanța. Altfel, nu se prinde simplonul pentru a ajunge la timp Atena. Comunicați situația de la bord a distrugătorului“.*

Comandor Popovici

La această radiogramă, „DACIA“ i-a răspuns Inspectoratului S.M.R. Constanța: „*Mergem cu mașina încet spre Constanța pentru a avea în vedere continuă distrugătorul. Stop. Viteza 1 sau 2 mile pe oră. Stop. Evaporație deasă la intervale. Orizont foarte mic“.*

Comandantul vaporului „DACIA“, Paraschivescu

După miezul nopții (6 ianuarie), „DACIA“ a transmis două radiograme către Inspectoratul S.M.R. Constanța:

a. prima radiogramă la ora 0.20: „*Ora 24.00 poziția aproximativă. Latitudinea 43°35'. Longitudinea 38°50'. Stop. Distrugătorul în vedere ne urmează“.*

Comandant „DACIA“, Paraschivescu

b. a doua radiogramă la ora 01.55: „*Suntem în dreptul Mangalia estimat. Mergem jumătate viteză. Distrugătorul meru în pupa însă*

nu răspunde. Vom face tot posibilul să executăm ordinul. Stop. Se află un vapor ancorat între faruri, împiedică intrarea. Rog comunicați dacă aveți ceață“.

Comandant „DACIA“, Paraschivescu

Radio Constanța a răspuns la ora 0.15 GMT: „*Pentru vaporul ancorat s-au luat măsuri. Ceață nu este, vânt NW forța 5 viscolește ușor“.*

Comandor Popovici

La ora 0.45 GMT radio Constanța a transmis către „DACIA“: „*Rog comunicați distrugătorului că va acosta la dana 6-7; dacă sosește după 07.30 va acosta la Gara Maritimă. Distrugătorului dați prin semnale optice“.*

Comandor Popovici

La ora 5.30 GMT, Radio Constanța a transmis o ultimă radiogramă către „DACIA“: „*Aproape de intrarea în port „FERDINAND“ va trage 20 lovituri de tun la intervale de 1 minut pentru orientare“.*

Comandor Popovici

Ultimele două radiograme transmise de „DACIA“ către Inspectoratul S.M.R. Constanța au fost:

a. ora 08.00: „*Zărit Constanța, sosim peste 20 minute“.*

Comandant Paraschivescu

b. ora 08.25: „*DACIA“ stopată. Distrugătorul intră acum“.*

Comandant Paraschivescu



În apropiere de Constanța, „DACIA“ a stopat și, cu oamenii la front, a dat distrugătorului onorurile cuvenite, după care a intrat în port.

Cu acest prilej, echipajul și-a făcut datoria cu zelul cunoscut în atâtea împrejurări, fiecare dându-și seama atât de greutatea misiunii cât și a rolului pe care l-ar fi avut de jucat în cazul unui dezastru. Ofițerii, mecanicii, radiotelegrafistul și toți marinarii au stat la posturi fără să se schimbe, gata să-și dea viața, la nevoie, pentru a o salva pe cea a moștenitorului tronului.

Într-un raport confidențial către Inspectoratul S.M.R. Constanța din 8 ianuarie 1938, căpitanul Paraschivescu menționa, printre altele:

„Conform ordinului dumneavoastră, m-am imbarcat în ziua de 5.01.1938 pe vaporul „DACIA“ având misiunea de a găsi și a da asistență N.M.S. „REGINA MARIA“, la bordul căreia se afla A.S.R. Marele Voievod Mihai de Alba Iulia. Vaporul a fost gata la orele 18.30 când am început manevra de plecare, ieșind din port la orele 19.14, cu o oră și zece minute după plecarea salvatorului „KING-LEAR“.

Am navigat cu toată viteza pe drumul Constanța-Tuzla, găsind o mare foarte rea și din cauza viscolului aveam un orizont foarte redus, dând încontinuu semnale de ceață cu fluierul vasului. La orele 19.47 am luat drumul Tuzla-Bosfor adică SSE. La 21.10 am venit 10 grade la dreapta, adică SSW pentru a evita vaporul „OITUZ“ al cărui relevment goniometric era în prova noastră și pentru a ne apropia de Capul Kaliacra, deoarece am interceptat o radiogramă dată de către vaporul „REGINA MARIA“ către „KING LEAR“, în care i se dădea alt punct și anume 8 mile E-NE de Capul Kaliacra.

La ora 22.25, găsindu-ne pe latitudinea 43°30' și longitudinea 28°50' am zărit la travers tribord un vas care la semnalele noastre optice, ne-a răspuns că este N.M.S. „REGINA MARIA“.

Făcând rondoul, ne-am așezat în pupa sa în imediata apropiere. Prin aceleași semnale, ni s-a dat ordin să trecem în prova sa, dirijându-ne spre Constanța.

Deoarece distrugătorul nu putea merge decât cu viteză redusă din cauza timpului rău, noi am fost nevoiți să navigăm cu mașinile încet, jumătate și stopate, pentru a ne menține în apropierea sa, și având ceață groasă, pentru a nu-l pierde din vedere.

Către dimineață (era deja ziua de 6 ianuarie) marea a mai căzut, permițând distrugătorului să-și mărească viteza. Fiind evaporatie mare și orizontul redus, cu ajutorul relevmentelor goniometrice, care le comuncam și distrugătorului prin semnale optice, la ora 05.39 am luat drumul N35°W pentru a intra în Constanța. Către orele 08.00 dimineața, distingându-se coasta, s-a navigat cu toată viteza și la ora 08.30 N.M.S. „REGINA MARIA“ a intrat în port“.

În Raportul Inspectoratului S.M.R. se menționa:

„Datorită excepționalelor calități de marinar, priceperii și sufletului pe care l-a dovedit comandantul Paraschivescu, misiunea aceasta a fost executată cu deplin succes, prin satisfacerea întregii țări, care a trăit, în acea noapte, momente de adevărată îngrijorare.

Vă rog să binevoiți a acorda o recompensă acestui merituos comandant, care a dovedit, în nenumărate ocazii, munca deosebită în interesul instituției și a da, în același timp, un ordin de mulțumire pentru ofițerii și echipajul vaporului „DACIA“.

Domnul comandant Paraschivescu, copil al faimosului bric



„MIRCEA”, a dat dovadă că face parte din falanga camarazilor săi comandanți și ofițeri ai marinei noastre comerciale, care a făcut renumele atât al Serviciului Maritim Român cât și al Societăților „România” și „Steaua Română”. Pentru cele mai sus arătate, domnia sa a fost distins cu Ordinul „Steaua României” în gradul de ofițer, care se adaugă la alte distincții, dobândite fie ca navigator fie ca luptător în războiul de întregire a neamului”.

În raportul C.L.M. nr. 3287 Confidențial, din 11 ianuarie 1938, semnat de comandantul Litoralului Maritim, contraamiralul Ioan Isbășescu, înaintat C.M.R., înregistrat la nr. 4226 Confidențial din 14 ianuarie 1938, expediat în copie M.A.M. Secretariatul General, înregistrat sub nr. 779 din 17 ianuarie 1938, se arăta: „Avem onoarea a vă raporta că în orașul Constanța circulă fel de fel de zvonuri cu privire la voiajul făcut de N.M.S. „REGINA MARIA”. Circulă versiunile că comandantul și ofițerii sub escortă sunt traduși în fața Consiliului de Reformă, că salvatorul este comandantul de vapor Paraschivescu; că datorită vaporului „DACIA” care a remorcat distrugătorul și a luat la bord pe Măria Sa, s-a putut înlătura o catastrofă și altele multe care pune întreaga Marină într-o situație penibilă.

Pentru a pune capăt acestor zvonuri care prejudiciază instituției precum și prestigiului ofițerilor, vă rugăm a aprecia dacă nu e cazul a se da un comunicat în presă pentru a informa opinia publică de modul cum s-a petrecut în realitate faptele”.

În scrisoarea nr. 203/25 ianuarie 1938, adresată de Comandamentul Marinei Regale Inspectoratului S.M.R. Constanța se menționa:

„Comandamentul Forțelor Maritime cu Raportul nr. 25/10 ianuarie a.c. ne-a adus la cunoștință sprijinul neprecupețit

pe care dl. comandor Popovici Grigore – inspector S.M.R. și dl. Paraschivescu Emil – comandantul vaporului „DACIA” l-au dat cu ocazia puternicei furtuni pe care N.M.S. distrugătorul „REGINA MARIA” a întâmpinat-o în zilele de 4-6 ianuarie a.c.

Ca urmare, dl. Comandant al Marinei Regale vă roagă să binevoiți a transmite d-lui comandor Popovici Grigore și d-lui comandant Paraschivescu Emil mulțumiri călduroase pentru concursul dat”.

Șeful de Stat Major

Comandor adjutant Koslinski

Cu adresa nr. 1274/31 ianuarie 1938, Inspectoratul Vapoarelor S.M.R. Constanța i-a comunicat la vaporul „PELEȘ”, comandantului Paraschivescu:

„Vă comunicăm în copie Ordinul nr. 1338/1938 al Direcțiunii noastre cu următorul cuprins:

Vă facem cunoscut că în ședința din 25 ianuarie a.c. Comitetul de Direcție S.M.R., luând cunoștință de raportul dumneavoastră, care a comandat vaporul „DACIA” în noaptea de 5-6 ianuarie a.c. pentru căutarea distrugătorului „REGINA MARIA” a hotărât următoarele:

Comitetul invită Direcțiunea S.M.R. să comunice Inspectoratului ca să transmită căpitanului vii mulțumiri, atât din partea Comitetului de Direcție cât și a Comandamentului Marinei Regale, pentru modul conștiincios cu care s-a achitat de misiunea pe care a avut-o, rugându-vă să binevoiți a lua măsuri de urmare”.

(ss) Comandor Grigore Popovici



La 17 februarie 1938, c.l.c. Emil Paraschivescu îi scria, printre altele, comandorului Aurel Negulescu: „Cum vedeți foarte bine zvonurile care au circulat nu puteau fi de origine marinărească deoarece e de ajuns să examinăm a patra acuzațiune din scrisoarea Dvs. și să înțelegeți că vechiul Dvs. prieten din copilărie și subaltern mai târziu, nu putea să afirme că pe viscolul și furtuna aceea s-ar fi putut executa o astfel de manevră pe care nici cei de la cinematograful n-o încerca.

Țin încă o dată să vă mulțumesc și să semnalez ceva bizar. Exact un an înainte, adică 5.01.1937, am oferit asistență transportului militar francez „KOETLEGEN“ pe un timp similar.

Cum vedeți, iubite domnule Comandor, la distanță de un an exact am avut satisfacția marinărească să viu în ajutorul a două vase: unul al Marinei Militare Franceze și celălalt al Marinei Regale Române.

Pentru prima asistență mi s-au adresat mulțumiri și felicitări de către căpitanul portului Marsilia, iar pentru a doua asistență opinia mahalalei sau cum vreți Dvs. s-o calificați.

Rămân cât voi trăi cu mulțumirea sufletească produsă de aducerea aminte a marinarilor de pe cele două vase care m-au văzut sosind în ajutorul lor în clipe tragice.

Ei nu mă vor uita niciodată!“

Comandantul de cursă lungă Emil Paraschivescu a ieșit la pensie în anul 1940, cu gradul de locotenent-comandor.

Răsplata „nașilor“

Printr-un decret din 20 ianuarie 1938, Măria Sa Marele Voievod

Mihai de Alba Iulia a fost distins cu „Medalia Maritimă“ clasa a III-a navigant „pentru că la bordul distrugătorului N.M.S. „REGINA MARIA“ în navigație spre Pireu, fiind surprins pe paralelul Burgas de un puternic uragan, pe care a trebuit să-l înfrunte timp de 32 ore, a rezistat hotărât, calm și cu un curaj mai presus de orice laudă și sfidând orice pericol a dat dovadă de calități care au fost cel mai înălțător exemplu pentru întreg echipajul N.M.S. „REGINA MARIA“.

De asemenea, „Monitorul Oficial“ a publicat lista prin care, pentru faptele arătate în dreptul fiecăruia, au fost distinși de M.S. Regele Carol al II-lea, Augustul președinte al Ligii Navale Române:

Proprio Motu:

Comandorul adjutant Preda Fundățeanu distins „proprio motu“ cu Ordinul „Pentru Merit“, ofițer.

Căpitanul Tomescu Mîrcea, care l-a însoțit pe Măria Sa Marele Voievod, „Bene Merent“ clasa a IV-a.

Crucea de Onoare „Pentru Merit“ clasa a II-a:

Comandorul Dumitrescu Gheorghe: „În calitate de comandant superior a avut întreaga și totală răspundere a siguranței în care s-a găsit nava, situație pe care a apreciat-o just. Conștient de marea răspundere ce avea a stăpâni neconținut acea situație, prin precisiune, promptitudine și judiciozitatea măsurilor pe care le-a luat pentru siguranța navei. A trebuit energie, hotărâre, calm, stăpânire de nervi și fermitate pentru a imprima subordonaților „acea



încredere care i-a asigurat din partea lor acea spontană, fermă și devotată colaborare atât de necesară în asemenea grele împrejurări. Încrederea ce radia din precizia și claritatea măsurilor ordonate și executate, era desăvârșită prin continua și neobosită sa prezență, timp de 36 ore de navigație, pe puntea de comandă, iar toate detaliile atitudinii sale au stimulat întreg personalul navei“.

Căpitan-comandorul Stoianovici Alexandru: „Timp de 36 de ore a fost neclintit pe comanda navei, a dat dovadă de calm, hotărâre și nervi stăpâniți, în timpul cât nava a avut de înfruntat furia furtunii, luând la timp toate măsurile cele mai judicioase pentru navigația navei în siguranță. A fost un exemplu și continuu stimulent pentru întreg personalul navei“.

Locotenentul Holban Ștefan: „S-a distins printr-o activitate și vigilență timp de circa 3 ore în lucrările impuse de împrejurări, a condus echipa de ofițeri, maștri și soldați care a scos apa cu ghiordele din compartimentele pupa (careu și culoare cabine), fiind sufletul ei. A amarat parâmele de pe puntea tunului 4 care erau amenințate să cadă în apă și eventual să fie prinse de elici. A luat parte la operațiile de verificare a transmisiunilor cârmei, înfruntând cu curaj valurile care spălau neconținut puntea“.

Locotenentul mecanic Nevoade I.: „A fost neobosit în toate părțile navei, unde era necesar, înfruntând, cu curaj și elan riscurile mersului pe puntea spălată de valuri furioase. A dat dovadă de un deosebit spirit de sacrificiu și devotament“.

„Medalia Maritimă“ clasa a III-a:

Căpitanul Lăzărescu Petre: „A fost tot timpul la comandă lângă comandantul superior, secundându-l cu deosebit devotament. Cu

toate riscurile ce implicau deplasările dintr-o parte în alta a navei, de la prova la puntea bătută de valuri, a îndeplinit cu elan și calm toate însărcinările date“.

Căpitanul Mocanu Gheorghe: „Ca ofițer de navigație, a stat neconținut la comandă lângă comandantul navei, secundându-l cu deosebit devotament. Ca și camarazii săi, cu toate riscurile ce implicau deplasările dintr-o parte în alta a navei, de la prova la pupa, pe puntea bătută neconținut de valuri, n-a pregetat a îndeplini cu elan și calm și însărcinările primite în altă parte a navei“.

Căpitanul mecanic Cociaș Constantin: „Ca mecanic șef al navei, și-a îndeplinit funcția cu destoinicie și abnegație, neclintit la postul său, deși chiar de la începutul furtunii a fost lovit la cap și ochi de un capac de tambuchi, izbit de valuri în momentul când ieșea de la turbină să se ducă la pupa navei“.

Locotenentul Horodincă Alexandru: „A activat cu elan la lucrările echipei de ghiordele: ofițeri, maștri și marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele careu, cabine și culoare pupa. A fost lovit la maxilar și rănit în timpul acestor operațiuni din cauza ruliului mare“.

Locotenentul Costea Gheorghe: „Printr-o deosebită și perseverentă activitate și cu toate greutățile și multe riscuri, a reușit să asigure funcționarea posturilor T.F.S., pentru menținerea legăturii cu posturile de la uscat. A secundat pe comandantul superior, cu elan și spontaneitate, înfrângându-și oboseala celor 36 ore de continuă activitate. Cu ocazia amarării balenierei a dovedit spirit de devotament și curaj“.

Locotenentul Constantinescu Dumitru: „A lucrat cu elan și neoboseală la operațiile echipei de ghiordele, compuse din ofițeri,



maștri și marinari, pentru scoaterea apei din compartimentele pupa (careu, culoare și cabine)“.

Aspirantul mecanic Moscu Vasile: „A stat neclintit tot timpul navigației la căldări, conducând și supraveghind personalul și asigurând buna și continua funcționare a aparatului vaporizator (căldări), în condițiuni ireproșabile“.

Maistrul militar Petre Gheorghe: „A fost neobosit tot timpul navigației navei, executând diferite lucrări la prova și la pupa navei sau în compartimentele aparatului vaporizator. Astfel, în nenumărate rânduri a înfruntat valurile mării care spălau puntea, pentru a verifica transmisiunile cârmei din fiecare compartiment. Pentru a deschide o valvă de comunicație a unui depozit de păcură, n-a pregetat a se vâri cu capul sub apa din santina în care se găsea acea valvă“.

Maistrul militar Alexe Iordache: „S-a achitat cu o deosebită destoinicie de însărcinările de mecanic auxiliar, deplasându-se pe puntea navei, deseori acoperită de valuri, pentru a conlucra la operațiile de verificare a transmisiunilor cârmei în toate compartimentele. Timp de 36 ore a fost în orice moment gata să execute lucrările impuse de situație“.

Maistrul militar Bondalici Constantin: „A stat de serviciu la căldarea nr. 1 timp de 36 ore neîntrerupt și învingându-și oboseala, a fost continuu cu toată vigilența la conducerea ei, asigurându-i buna funcționare în tot acest timp“.

Maistrul militar Căleanu Ioan: „În funcția de mecanic electrician a fost timp de 24 ore, deplasându-se pe puntea spălată de valuri, de la un compartiment la altul pentru repararea și înlocuirea siguranțelor electrice, luând măsuri în același timp de protejarea turbo-dinamurilor și a tabloului de distribuție în contra apei ce

intra pe trombe, asigurând astfel funcționarea luminii electrice“.

Submaistrul militar Botez Anton: „Timp de 36 ore a fost continuu la postul T.F.S. și împreună cu camaradul său de post, n-a încetat de a repara avariile ce se întâmplau la antenele postului, reușind prin perseverente încercări să restabilească legătura în câteva rânduri, prin radiogonio pentru determinarea relevmentelor de poziție“.

Submaistrul militar Butoi Pavel: „Timp de 36 ore a fost continuu la postul T.F.S. și împreună cu camaradul său de post, n-a încetat să repara avariile ce se întâmplau la antenele postului, reușind prin perseverente încercări să restabilească în câteva rânduri legătura prin radio cu posturile de la uscat“.

Submaistrul militar Stancu Marin: „A dat dovadă de multă energie și de mult spirit de abnegație. Deși tânăr în specialitatea sa, a stat tot timpul navigației de 36 ore la manevra turbinei, afară de mici întreruperi când, înfruntând valurile de pe puntea navei, s-a transportat și în alte compartimente pentru repararea caloriferelor stricate“.

Submaistrul militar Juncu Constantin: „A stat de serviciu la căldarea nr. 2 timp de 30 ore neîntrerupt și învingându-și oboseala, a fost continuu cu toată atenția și vigilența la conducerea ei, asigurându-i buna funcționare, în tot acest timp“.

Submaistrul militar Grasu Ioan: „Ca timonier a dat dovadă de multă abnegație și rezistență, făcând de serviciu la cârmă, îndurând frig și oboseală fără cel mai mic semn de neliniște, formând astfel și un lăudabil exemplu pentru ceilalți marinari-timonieri ce-l ajutau. Cu același spirit de abnegație a luat parte și la lucrările de verificare a transmisiunii de la pupa cârmei“.

Submaistrul militar Dimitrievici Pavel: „Timp de 36 ore, a îngur a făcut de serviciu la girobusolă și prin vigilența și spiritul său de



abnegație, ca și prin aplicarea cunoștințelor în specialitate, a reușit a păstra în bună funcționare girobusola, executând în același timp și reparații la sistemul de răcire al instalației”.

Submaistrul turbinist Ignat Ioan: „Ca mecanic la turbine a făcut de serviciu timp de 36 ore și a dat dovadă de energie, rezistență și abnegație în serviciu. Prin cunoștințele sale de specialitate și calități profesionale a ajutat cu pricepere și promptitudine pe ofițerul mecanic din compartiment, asigurând funcționarea tuturor aparatelor”.

Submaistrul turbinist Tudoraș Gheorghe: „Ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de 36 ore și a dat dovadă de energie, rezistență și abnegație în serviciu. Prin cunoștințele sale de specialitate și calități profesionale, a ajutat cu pricepere și promptitudine pe ofițerul mecanic din compartiment, asigurând funcționarea tuturor aparatelor”.

Submaistrul militar Rittinger Nicolae: „Timp de 31 ore a făcut de serviciu neîntrerupt la căldări. A dat dovadă de energie și abnegație în executarea lui. Aplicând cunoștințele sale în specialitate și executând cu continuă vigilență, a lucrat cu pricepere în compartimentul căldării nr. 1, obținând asigurarea funcționării focurilor și aparatelor auxiliare din compartiment”.

Sergentul Munteanu Vasile: „A făcut cart la turbină timp de 25 ore și a înlocuit foarte adesea pe maistrul de cart la manevra turbinei, asigurând buna funcționare”.

Caporalul Iacov Constantin: „A făcut timp de 36 ore de serviciu neîntrerupt. Cu toată amenințarea valurilor, trecea pe punte de la un compartiment la altul pentru repararea luminii electrice”.

Caporalul Viseneg Iosef: „A făcut de serviciu 36 ore, neîntrerupt și a trecut de nenumărate ori pe punte, prin valuri, pentru repararea caloriferelor”.

„Steaua României“, în grad de ofițer

Comandantul S.M.R. Paraschivescu Emil: „Comandant S.M.R. și în calitate de locțiitor de comandant al vaporului „DACIA“, primind ordin de a ieși în mare în ziua de 5 ianuarie 1938, în întâmpinarea distrugătorului „REGINA MARIA“, surprins de furtună în apropiere de Caliacra, a dat dovadă de energie, calm și devotament în îndeplinirea acestei misiuni”.

„Coroana României“, în grad de cavaler

Locotenentul Sârbu Tiberiu: „A condus în camera pupa a cărnii operațiile de verificare a sistemului cărnii în perioada de blocare a ei, trecând pe puntea bătută de valuri. După aceea, a intrat în echipa de ghiordele și a activat la operația de scoatere a apei din compartimentele pupa (careu și culoare)”.

Medicul locotenent Fălticaneanu Achil: „A luat parte la lucrările echipei de ghiordele, ofițeri, maiștri și soldați, pentru scoaterea apei din compartimentele pupa. Cu elan și spontaneitate, deși suferind de rău de mare, l-a asistat pe un ofițer rănit, pansându-l”.

Medalia „Serviciul Credincios“ clasa a II-a:

Submaistrul militar-timonier Titi Ioan: „Cu un deosebit spirit de abnegație, a stat de serviciu la cârmă, timp de 16 ore neîntrerupt și numai după ce s-a simțit doborât de oboseală și frig a fost înlocuit și a început să alterneze la acest serviciu cu un alt maistru timonier, la scurte intervale de timp. Cu toată această oboseală și-a impus voința și a fost cu toată atenția și vigilența, la ținerea cărnii. Prin



această conștiințiozitate și tenacitate și-a atras admirația celor din jurul său“.

Medalia „Serviciul Credincios“ clasa a III-a:

Submaistrul mecanic turbinist Nestor Ștefan: *„Ca mecanic la turbine, a făcut de serviciu timp de circa 30 ore și a dat dovadă de energie, rezistență și abnegație în serviciu. Prin cunoștințele sale de specialitate și calități profesionale, a ajutat cu pricepere și promptitudine pe ofițerul mecanic din compartiment, asigurând funcționarea tuturor aparatelor“.*

Submaistrul militar mecanic Georgescu Mihai: *„În serviciu la căldarea nr. 1, s-a achitat cu multă bunăvoință și perseverență, fiind de prețios ajutor pentru buna și continua funcționare a căldării. N-a părăsit compartimentul căldării tot timpul navigației“.*

Submaistrul militar Grecu Pascu: *„S-a distins prin bunăvoință și rezistența cu care a lucrat în camera pupa a cârmei, pentru supravegherea sistemului de transmisie al cârmei“.*

Soldatul Dumitrescu Moise: *„Deși suferind de rău de mare, a lucrat continuu la careul pupa, atât în lanțul de ghiordede, pentru scoaterea apei, cât și la celelalte lucrări, timp de 36 ore“.*

Soldatul Gheorghiu Mihai: *„A fost neobosit în serviciul de timonier alergător, a arătat curaj și elan în deplasările ce trebuia să facă pe puntea navei, măturată de valurile furioase ale mării“.*

Soldatul Ioniță Alexandru: *„A făcut de serviciu 28 ore neîntrerupt la turbină și a trecut pe punte prin valuri, pentru operațiile de reparare a caloriferului“.*

Soldatul Mirică Ioan: *„S-a distins la operațiile de scotere a apei din careu și culoarul pupa. S-a dus pe punte prin valuri, legat*

cu paramă, pentru asigurarea capacului spiraiului careu“.

Soldatul Ungureanu Vasile: *„Ca auxiliar mașini a făcut de serviciu 36 ore, trecând pe punte, adeseori prin valuri, pentru diferite lucrări necesare la pupa sau prova navei“.*

Soldatul Bondar Gherasim: *„A făcut de serviciu 36 ore neîntrerupt la turbine. Cu toată furia valurilor care măturau puntea navei, din proprie inițiativă a salvat pompa portativă de incendiu, spre a nu fi luată de valuri“.*

Soldatul Sterpu Mihai: *„A fost continuu lângă maistrul mecanic auxiliar și nu a pregetat să treacă, pentru executarea de lucrări, pe puntea navei, bătută de valuri, acolo unde era nevoie“.*

Caporalii Stamate Florea, Ostri Ștefan, Fătu Ioan și soldații Movilă Tudose, Bogateanu Augustin, Bogoi Nicolae, Vizdei Ioan, Prigore Vasile, Voicu Gheorghe, Trofanici Ioan, Duță Gheorghe, Radu Constantin, Dragomir Ioan, Koros Ludoic, Moceanu Vasile, Ipati Andrei, Pârvulescu Ioan, Tocu Cristache, Bereschi Ștefan, Deneș Andrei, Asanic Ioan, Burtea Petre, Gaidarof Mihail, Berneanu Smarandache, Drăgescu Constantin, Popescu Atanasie, Cristea Nicolae, Pârvu Alexandru, Bugariu Păun, Dinu Ioan, Manafu Petre, Drăghici Ioan, Șerbănescu Ioan, Vlascinschi Constantin, Ivașcu Alexandru, Ganea Gheorghe, Bodrug Ioan, Dușa Emilian, Roșu Mihai, Dinu Constantin, Ștefănescu Gheorghe, Dincă Marin, Grumaz Alexandru: *„Gradele inferioare din prezentul tabel au avut de îndeplinit diferite funcții în specialitățile lor respective, conform rolului navei sau în afara celor specificate în el. Cu toată situația specială foarte grea și unică în timpul petrecut sub arme și cu tot timpul lung cât au trebuit să-și îndeplinească funcțiile, unii neputând fi schimbați chiar câte două carturi, acest personal a dovedit, pe lângă bune cunoștințe de specialitate, pe care le-a aplicat bine în funcțiile*



ce îndeplineau, și calități ostășești marinărești, de conștiinciozitate, supunere, devotament și destoinicie, care îndreptătesc aprecierea să fie dați de exemplu întregii Marine“.

Liga Navală Română, cu înalta aprobare a M.S. Regele Carol al II-lea, augustul ei președinte a ținut ca într-un cadru marinăresc să distribuie câte o mărturie tuturor celor care s-au la bord în memorabila călătorie, din zilele 4-6 ianuarie 1938.

Solemnitatea distribuirii medaliilor-mărturii oferite de L.N.R. comandantului, ofițerilor, maiștrilor și echipajului distrugătorului „REGINA MARIA“ neputând fi oferite la Ziua Marinei, s-a desfășurat în ziua de 9 octombrie 1938, în prezența generalului adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei. Pe lângă comandanții superiori din Marina Militară și directorii marinei

N.M.S. „REGINA MARIA“



comerciale, au fost prezenți membrii Comitetului regional al filialei Constanța, precum și o parte din membrii Comitetului central al L.N.R.: contramiralul Gheorghiu, secretar general al M.A.M., viceamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, viceamiralul Ion Coandă, vicepreședinte al L.N.R., contraamiralul Victor Schmidt, comandantul Forțelor Navale Maritime, contraamiralul Eugeniu Roșca, comandantul Diviziei de Dunăre, contraamiralul Boerescu, președintele consiliului de administrație al S.M.R., C. Mihailopol, directorul general al P.C.A., ing. Vardala, subdirector P.C.A., comandorul G. Constantinescu, director general S.M.R., comandorul Em. Popovici, inspectorul vapoarelor S.M.R., comandorul Ștefan Popescu, subinspector general al Porturilor și Navigației, prof. Dașcovici, secretar general al Ministerului Educației Naționale, Emanoil Bucuța din C.C. al L.N.R., ing. Chiriac, directorul portului Constanța, Demetriad, directorul portului Brăila, comandorul Alexandru Constantinescu, comandorii Constantin Pogonat, Dorin Iacomi, Drăghicescu, Horia Macellariu, comandorul Eugeniu Negulescu, secretar general al L.N.R., Aurel Vulpe și Dan Alecu din partea filialei L.N.R. Constanța, comandorul Alfons Sion, fost director general al S.M.R., ing. inspector Gică, director tehnic al S.M.R., comandorii Dumitrescu, Istrate ș.a.

La ora 11.00, ministrul s-a ambarcat la bordul distrugătorului, după ce a primit raportul viceamiralului Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale și a trecut în revistă echipajul. Generalul Teodorescu a înmănat decorațiile respective persoanelor care au lipsit la Ziua Marinei: „Virtutea Maritimă“ clasa a III-a naviganți: căpitan-comandor Horia Macellariu din Marina Regală, Gheorghe Beler, ofițer din Marina Comercială, maistru Dumitru



Tonea din S.M.R., Ion Ion, timonier din S.M.R., mecanic principal Zamfir Doșcă din N.F.R., mecanic principal Strâmbeanu, pilot șef pensionar Macedon Platon, Nicolae Dohoreanu, submaistru militar Titi Ioan din Marina Regală, Gheorghe Simatu din Direcția Marinei Comerciale, inspector S.H. Dumitru Manea. „Virtutea Maritimă” clasa a III-a nenaviganți: C. Mihailopol, director general al P.C.A.

„Bărbăție și Credință” clasa I: căpitan maritim Petre Popescu.

Cu acest prilej, amiralul Ioan Coandă, vicepreședintele Ligii Navale, a subliniat:

„Domnule Ministru,

Prezența Domniei Voastre la o serbare pur marinărească, pe lângă marea onoare ce ne faceți, este încă o dovadă de dragostea și marele interes ce purtați armeei ale cărei destine le dețineți astăzi în calitate de Ministru al Marinei.

În nenumărate rânduri, prin dispoziții și înfăpturi, ne-ați convins că ne putem bizui pe tot sprijinul și toată bunăvoința dumneavoastră.

Sfânta Scriptură zice: „Voiște și vei putea”. Rămâne ca noi, toți marinarii, prin muncă să recăștigăm timpul de vitregie de până mai deunăzi și să lucrăm din toate puterile noastre pentru propășirea armeei – și vom lucra.

Cu acestea zise, în numele tuturor marinarii, strigăm din toată inima: „Să trăiască domnul general Paul Teodorescu.

Ura Ura, Ura!”

Comandantul Marinei Regale s-a adresat apoi echipajului, comandat de comandorul Horia Macellariu și pe timpul furtunii de căpitan-comandorul Alexandru Stoianovici:

Camarazi,

Ne-am întrunit astăzi la bordul acestui distrugător, care poartă

un nume atât de scump tuturor marinarii, pentru a ne reaminti și îndeplini unele lucruri în legătură cu furtuna ce a avut de întâmpinat în zilele de 4 spre 6 ianuarie 1938.

O furtună nu este un caz rar în viața marinarii, care de fapt este un lung șir de furtuni. Și noi știm că pentru marinarii nu-i bucurie mai mare, decât atunci când cu ajutorul lui Dumnezeu și vrednicia lor, au izbutit a trece printr-o furtună și trebuie să fie gata a preîntîmpina altele.

Furtuna înfruntată de distrugătorul „REGINA MARIA” în acest an, ca și furtuna înfruntată de bricul „MIRCEA” la 1888, și atâtea altele înfruntate de navele noastre de război și de comerț în timpul celor cincizeci de ani - de la 1888 la 1938 - sunt dovezi netăgăduite că și în acest greu câmp de îndeletnicire al marinarii, geniul românesc se afirmă cu laudă și destoinicie.

Furtuna din ianuarie 1938 a avut o deosebită însemnătate; distrugătorului „REGINA MARIA” i-a fost dat ca în acest timp să aibă la bord pe Măria Sa Marele Voievod Mihai de Alba Iulia, moștenitorul tronului, fiul prea iubitului nostru Suveran. Ați avut voi, comandant, ofițeri și marinarii ai acestei nave, în mâinile voastre, soarta dinastiei noastre și de aceea, în clipele când voi luptați cu furia vântului și a valurilor, românimea toată, de la Rege până la cei din cele mai depărtate colțuri ale țării, aveau privirile ațintite spre voi și cu toții ne rugam Atotputernicului pentru izbânda voastră.

Cu încredere în Dumnezeu și puterile voastre ați învins și datorită vouă Măria Sa a primit botezul mării, în muzica vjelicioasă a furtunii și a viscolului.

Și fiindcă datina noastră creștină cere ca toți cei care participă la un botez să primească o mărturie, Liga Navală Română, cu



Distribuirea medaliilor fiecărui membru al echipajului, c.l.c. Emil Paraschivescu, care a comandat nava S.M.R. „DACIA” și a medaliilor speciale pentru cele două nave, „REGINA MARIA” și „DACIA”, a fost urmată de înmânarea unei diplome individuale din partea L.N.R. și a broșurii „În amintirea călătoriei distrugătorului „REGINA MARIA” în zilele de 4-6 ianuarie 1938 cu Măria Sa Marele Voievod Mihai de Alba Iulia la bord”, editate de L.N.R. la Institutul de Arte Grafice și Editura „Marvan”, în care este redată aventura acestui voiaj.

Înalta aprobare a M.S. Regelui, Augustul ei președinte, a bătut mărțuria pe care cu multă dragoste v-o împarte, cu recomandarea de a o păstra, pentru ca atunci când departe de aici și de vremea de azi, veți depăna șirul amintirilor vieții voastre, să vă opriți un minut și la întâmplarea de la 4-5 ianuarie 1938, care desigur vă va mulțumi și mândri.

Și acum, urând marinarilor români ca și de-aici înainte să răzbată cu bine și vrednicie prin furtunile vremurilor viitoare, strigăm cu toții din adâncul sufletului nostru românesc și marinăresc:

Trăiască Majestatea Sa Regele Carol II!

Trăiască Măria Sa Marele Voievod Mihai de Alba Iulia!

Trăiască Marina Română!”

M. S. Regal
 138. Constanța
 M. S. Regina Maria
 E. I. D. C. 25 XII 1938
 Cat. C. do. Mihailov





4. Marele Voievod Mihai de Alba Iulia, aspirant în echipajul distrugătorului „Regina MARIA“

La 15 august 1939, cu prilejul Zilei Marinei, Marele Voievod de Alba Iulia, în uniformă de aspirant de Marină, din înalta dorință a Suveranului a fost înscris în cadrele Marinei Regale Române.

Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia, însoțit de comandantul Forțelor Maritime și de colonelul adjutant Dumitru Dămăceanu, s-au deplasat la N.M.S. „REGINA MARIA“. După programul special de ceremonie, aici s-a citit Înaltul Decret de înscriere în cadrele Marinei, ca aspirant, a Marelui Voievod Mihai de Alba Iulia.

Pe distrugătorul „REGINA MARIA“, moștenitorul tronului s-a revăzut printre marinarii alături de care a înfruntat uraganul memorabil din zilele 4-5-6 ianuarie 1938.

Pe puntea distrugătorului se aflau cei care urmau să fie decorați cu „Virtutea Maritimă“, distincție care a fost înmănată chiar de Suveran.

La urcarea la bord a moștenitorului Tronului, garda distrugătorului „REGINA MARIA“ a prezentat onorul, Măria Sa Marele Voievod Mihai fiind întâmpinat de comandorul Gheorghe Panteli, comandantul Escadrilei de Distrugătoare și de comandorul Horia Macellariu, comandantul distrugătorului.

Augustul fu a luat loc în flancul drept al Divizionului I de Marină, de pe distrugătorul „REGINA MARIA“, în timp ce contraamiralul Victor Schmidt, comandantul Forțelor Maritime, a dat citire următorului raport al Ministrului Aerului și Marinei:

„SIRE,

Măria Sa Marele Voievod Mihai s-a distins prin temperamentul

unui marinar cu ocazia tempestei pe care a întâmpinat-o în zilele de 4-5-6 ianuarie 1938. Aflându-se ambarcat la bordul distrugătorului „REGINA MARIA“, Marele Voievod Mihai în diferite rânduri a arătat o deosebită dragoste pentru Marină, de care se simte legat prin vocație și prin instinct.

Pentru aceste motive, am onoarea a supune astăzi aprobării Majestății Voastre alăturatul Înalt Decret prin care Măria Sa Marele Voievod Mihai se înscrie în rândurile ofițerilor activi ai Marinei Regale Române cu gradul de aspirant sublocotenent cu vechimea de la 25 octombrie 1931, repartizându-se la Depozitele Maritime de Echipaje și Materiale, în Statul Major al distrugătorului „REGINA MARIA“.

Sunt cu cel mai profund respect al Majestății Voastre prea plecat și supus servitor“.

Ministrul Aerului și Marinei
General adjutant Paul Teodorescu

Contraamiralul Schmidt a continuat apoi citirea Înaltului Decret nr. 3025/1939 prin care Voievodul Mihai a fost înscris în rândurile ofițerilor activi de marină.

Comandorul Horia Macellariu, comandantul unității din care făcea parte Marele Voievod, a dat citire apoi următorului Ordin de Zi:

„În virtutea Înaltului Decret nr. 3025/1939 și pe baza art. 15 din Regulamentul Provizoriu asupra serviciului la bordul navelor, prezentându-se la bord Aspirantul – Marinar Marele Voievod Mihai de Alba-Iulia, se repartizează ajutor al ofițerului cu navigația și Comandantul Divizionului I.



Ofițerul Secund va fixa postul ofițerului în diferite roluri. Însărcinatul Administrativ îl va înscrie în controalele navei”.

Comandantul distrugătorului „REGINA MARIA”
Comandor Macellariu Horia

În urma citirii acestui ordin, noul aspirant a luat loc în fruntea Divizionului I. Comandorul Pandeli, comandantul Escadrilei de Distrugătoare, l-a prezentat ofițerilor și trupeii.

După festivități, M.S. Regele a părăsit yachtul „LUCEAFĂRUL” și s-a îndreptat spre distrugătorul „REGINA MARIA”, unde s-a desfășurat solemnitatea decernării decorației „Virtutea Maritimă” pe care nu o primiseră numai marinarii, ci și cei care aveau interes să-i sprijine pe cei care purtau tricolorul țării peste mări și țări, pentru sporirea Parcului Național de vapoare comerciale.

La ora 10.45 personalitățile care au asistat la serbări au plecat la Tașaul. M.S. Regele și suita au sosit la ora 11.30, când s-au oficiat un serviciu divin pentru punerea pietrei fundamentale a digului portului Tașaul.

La ora 12.25 M.S. Regele, Marele Voievod și ceilalți ocupanți s-au înapoiat la Constanța, ambarcându-se la bordul navei S.M.R. „BASARABIA”, unde s-a servit dejunul la care au fost invitații speciale. La acest dejun regal, generalul adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, a subliniat, printre altele:

„SIRE,

Spre deosebire de anii trecuți, ziua de 15 august 1939 are pentru toți marinarii o însemnătate și mai mare. Majestatea Voastră, în dragostea ce o poartă Marinei, a ținut să înscrie cu

gradul de Aspirant pe Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia.

Astăzi, mai mult ca întotdeauna, Majestatea Voastră a arătat țării și lumii întregi încrederea pe care o acordă Marinei sale, conștinându-i pe fiul său și cel mai scump Vlăstar al Țării.

Acest înalt semn de atențiune, de însemnătate deosebită pentru legătura indisolubilă dintre Regalitate și Marină, a fost primit de marinari cu o vie satisfacție.

Cu începere de astăzi ofițerii Marinei Regale primesc în jurul lor pe cel mai tânăr și valoros Aspirant.

Cu începere de astăzi Aspirantul Mihai Mare Voievod de Alba Iulia intră în compunerea statului major al distrugătorului „REGINA MARIA”, la bordul căruia, în ianuarie 1938, a dovedit calitățile marinărești de cel mai înălțător exemplu.

MĂRIA TA,

Intrat în rândurile Marinei, toți marinarii țin să vă exprime bucuria lor și să vă asigure că veți fi convins de cea mai mare dragoste și devotament, de cea mai sinceră camaraderie. Ei își vor da toată silința să inițieze pe Măria Sa la misterele artei marinărești, pentru ca atunci când împrejurările vor hotărî să-i puteți comanda să-i duceți la victorie, pentru apărarea patriei și tronului.

SIRE,

În aceste momente de înaltă însuflețire, depunem cu toții, la picioarele suveranului Cititor al Marinei moderne, toată grațitudinea, tot devotamentul și toată dragostea noastră.

Să trăiți, Majestate!

Să trăiască Măria Sa Aspirantul Mihai, Mare Voievod de Alba Iulia!”



După amiază, programul serbării a continuat cu concursurile nautice la care au luat parte ambarcațiunile navelor Marinei Regale, Regimentelor 13 Artilerie, 34 Infanterie, Flotei de Hidroaviație, Premarinarilor și Străjerilor. Cupele contraamiral Schmidt (ștafetă și concurs de sărituri) și cupa general adjutant Paul Teodorescu (regate bărci) au fost câștigate de N.M.S. „REGINA MARIA“.

După dejun, M.S. Regele și Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia au coborât de pe punte și s-au urcat în trenul regal, care a părăsit portul la ora 04.10. Plecarea suveranului a fost vestită prin lovituri de tun, trase de pe distrugătorul „REGELE FERDINAND“.

Prin Raportul nr. 57 din 25 septembrie 1939, comandorul Horia Macellariu raporta Comandamentului Forțelor Maritime, referitor la Ordinul nr. 59 din 20 septembrie 1939 Confidențial-Personal al acestuia: „Am avut ordinul verbal al domnului comandant al Marinei Regale - în ziua de 14 august 1939 - de a destina o cabină pentru M.S. Marele Voievod de Alba Iulia, care să fie pusă în stare de a fi locuită de Măria Sa când se va ambarca. În acest scop, am destinat cabina ocupată de căpitanul Popescu Ion și am înaintat propuneri prin devizul nr. 1079 din 19 august 1939.

În acest deviz au fost propuse a se cumpăra 11 chei a 10 lei,

total 110 lei, nu pentru că aceste chei lipsesc de la cabina destinată M.S. Marelui Voievod de Alba Iulia, ci pentru a se înlocui cele existente cu altele de bronz, la fel cu garniturile dulapurilor, pentru a da un aspect cuvenit unei cabine cu o așa înaltă destinațiune. Dacă domnul viceamiral comandant al Marinei Regale socotește neacceptabilă propunerea noastră se poate tăia din deviz suma de 110 lei, rămânând cheile existente.

Cabina nu a fost niciodată lăsată în părăsire și cu mobilierul deteriorat. În devizul înaintat toate propunerile au fost făcute pentru obiecte care nu există, cu excepția cheilor, saltelei și cristalului de la lavoar; salteaua s-a propus a fi cumpărată numai pentru a pune la dispoziția M.S. Marelui Voievod una nouă, așa după cum credem că se cuvine, iar cristalul pentru că acel existent este prea mic.

Această cabină a avut toată grija noastră în trecut, așa precum a avut-o tot materialul ce ne este încredințat. Ultima oară, în luna iunie, cu mijloacele bordului a fost demontat tot mobilierul cabinei, curățat și lustruit, iar linoleul a fost, de asemenea, înlocuit.“

Pe acest raport, comandantul Marinei Regale a pus următoarea rezoluție: „Aprob să se cumpere cheile de bronz pentru cabina destinată Marelui Voievod...“.

Capitolul III

**PARTICIPAREA
DISTRUGĂTOARELOR TIP R
LA CEL DE-AL DOILEA
RĂZBOI MONDIAL**



www.ziuaconstanta.ro



In anul 1939, în urma modernizării Șantierului Naval Galați, toate cele patru distrugătoare au intrat în reparații generale, la fel ca și alte nave din dotarea Marinei Militare.

În ajunul celui de-al doilea război mondial, aproape întreaga muniție necesară artileriei se fabrica în țară. De asemenea, la Uzinele Reșița s-au realizat minele tip Vickers pentru barajele de la mare și s-au intensificat cercetările pentru realizarea unui nou tip de mine pentru Dunăre.

Toate cele patru distrugătoare au fost dotate cu tunuri A.A. de 37 mm, tip SKS german, model 1936, care au întărit forța de foc a acestor nave în condițiile în care misiunile pe timp de război se amplificaseră.

În timpul războiului antisovietic, misiunile Escadrilei de Distrugătoare au constat în siguranța transporturilor de trupe și materiale, în protecția navelor care executau minări în zonele de litoral ale țării noastre dar și în zone ale teatrului de operațiuni din nordul Mării Negre, în apărarea litoralului românesc.

În anul 1940, o dată cu pătrunderea Misiunii Navale Germane, care ulterior s-a transformat în Comandamentul Naval German Constanța iar din 1943 a purtat numele de „Amiral German Marea Neagră”, s-au iscat neînțelegeri între acestea și Comandamentul Forței Navale Maritime Române, sub aspectul subordonării în misiunile întreprinse în Marea Neagră.

Într-o telegramă a șefului Statului Major al Marinei, comandorul Horia Macellariu, adresată generalului Alexandru Ioanițiu, șeful Marelui Cartier General, din septembrie 1940 s-a desprins poziția autorităților navale române prin care Forța Navală Maritimă a fost pusă la dispoziția Misiunii Navale Germane pentru executarea misiunilor de escortare a transporturilor germane în Marea Neagră

și nu pentru întrebuințarea sa și pentru alte operațiuni.

La **24 aprilie 1939**, distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, împreună cu N.M.S. „REGINA MARIA”, a format la Constanța Escadrila de Distrugătoare. Navele se găseau ancorate în portul Constanța cu pupa la babaua 7.

În ziua de **27 aprilie**, distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI” a ieșit în mare, pentru exerciții de evoluții, împreună cu N.M.S. „REGINA MARIA”.

La **7 mai**, comandorul Gheorghe Panteli a luat comanda Escadrilei de Distrugătoare, arborându-și marca de comandant pe N.M.S. „REGINA MARIA”.

În ziua de **14 mai 1939**, au sosit la bord o parte din recruții navei.

La **15 mai**, N.M.S. „REGINA MARIA” a plecat la Sulina, avându-l la bord pe contraamiralul Victor Schmidt, pentru a lua parte la festivitățile arborării pavilionului României în locul C.E.D.

La **16 mai 1939**, ministrul Aerului și Marinei, împreună cu comandantul Marinei Regale și alte personalități care au asistat la solemnitatea înălțării pavilionului național în locul pavilionului Comisiei Europene a Dunării, s-au îmbarcat pe N.M.S. „REGINA MARIA”, cu care au sosit la Constanța la ora 19.47.

La **17 mai 1939**, a avut loc solemnitatea primirii noii nave-școală „MIRCEA”.

Toate navele noastre acostate la dana militară erau nerăbdătoare să-l întâmpine pe mult așteptatul „MIRCEA”. Lângă una din nave se afla adăpostit, discret și îmbătrânit, gloriosul bric „MIRCEA”, așteptându-și obosit înlocuitorul pentru a continua tenace, curajos și purtând cu aceeași mândrie pavilionul românesc peste mări și oceane.



În așteptarea festivităților, pe distrugătorul „REGINA MARIA” se aflau viceamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, generalul Stoicescu, comandantul Forțelor Aeriene, generalul Macici, comandantul garnizoanei Constanța, Nicolae Ottescu, Rezydent Regal al Ținutului „Marea”, generalul Nicolau, primarul orașului Constanța, contraamiralul Victor Schmidt, comandantul Litoralului Maritim, I. Caranfil, fost ministru al Aerului și Marinei, amiralii în rezervă Bucholtzer, Sebastian Eustațiu, Radu Irimescu, fost ministru al Aerului și Marinei, amiralii Negru, Coandă, Gavrilescu, Rizea, ing. Chiriac etc., ofițerii superiori din garnizoană și toți ofițerii din Marină.

După sosirea navei-școală „MIRCEA”, patru marinari au adus la bordul navei-școală pavilionul și Cartea de Aur, donată de Liga Navală Română. La ora 10.10, căpitan-comandorul August Roman, comandantul navei-școală a debarcat la uscat pentru a face vizita de sosire viceamiralului Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, aflat la bordul distrugătorului „REGINA MARIA”.

Oficialitățile și oaspeții invitați s-au ambarcat la bordul navei-școală „MIRCEA”.

La ora 11.00, comandantul Marinei, însoțit de contraamiralul Schmidt, a trecut de pe distrugătorul „REGINA MARIA” pe nava-școală „MIRCEA”, unde a fost primit cu toate onorurile cuvenite.

La **19 mai**, N.M.S. „REGINA MARIA” a ieșit în mare cu distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, unde a executat exerciții de formații și evoluții în cadrul Escadrilei și un exercițiu de atac cu submarinul „DELFINUL”.

În ziua de **24 mai**, N.M.S. „REGINA MARIA” a arborat pavilionul contraamiralului Victor Schmidt, comandantul Forțelor Maritime.

În ziua de **30 mai**, N.M.S. „REGINA MARIA” a ieșit în mare împreună cu distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”. În cadrul Escadrilei au fost executate exerciții de evoluții, determinarea calităților evolutive ale navelor, unghiuri de cărmă, rotații corespunzătoare, rază de girații. După amiază s-au executat trageri reduse de 37 mm în vârtejuri remorcate reciproc, navele mergând în stea.

La **31 mai**, N.M.S. „REGINA MARIA” a ieșit în mare împreună cu distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, unde s-au stabilit date evolutive comparative. S-au executat atacuri simulate și tragere redusă de 20 mm.

Distrugătorul „REGINA MARIA” pe mare



La **12 iunie**, N.M.S. „REGINA MARIA” s-a deplasat de la Sulina la Galați, împreună cu distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, pentru a lua parte la lansarea primei nave de mare, construită în țară – puitorul de mine „AMIRAL MURGESCU”.

La **13 iunie**, în fața Galaților s-a executat un exercițiu de defilare, împreună cu Escadrila de Monitoare, defilare primitivă de amiralul comandant al Marinei Regale, împreună cu Rezydentul Regal al Ținutului „Dunărea”.



La **14 iunie**, în prezența Majestății Sale Regele Carol II-lea, a avut loc solemnitatea lansării primei nave de război, puitorul de mine „AMIRAL MURGESCU”, construit la Șantierele Navale Galați. A fost un moment solemn în istoria Marinei noastre. Lansarea s-a făcut în uralele echipajelor, loviturilor de tun ale navelor de luptă și sunetul strident al sirenelor tuturor navelor din port. În momentul lansării, toate navele au arborat marea pavoz. După lansare, M.S. Regele Carol al II-lea s-a ambarcat la bordul bricului „MIRCEA”, care a ancorat în dreptul Palatului N.F.R. M.S. Regele Carol II-lea a primit defilarea Escadrilei de Distrugătoare, compusă din N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” și a Escadreii de Monitoare, compusă din monitoarele „KOGĂLNICEANU”, „CATARGIU”, „BRĂTIANU” și „LAHOVARI”.

N.M.S. „REGINA MARIA” a rămas la Galați pentru reparații.

La **25 iunie**, s-a celebrat la Constanța Ziua Apelor cu solemnitatea obișnuită. Distrugătoarele N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „MĂRĂȘTI” au ieșit în mare, avându-i la bord pe comandanții străjeri și unități de străjeri și străjere.

La **3 iulie**, distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI” a executat lansări de torpile la poligon, apoi în formație cu N.M.S. „REGINA MARIA” a făcut o lansare tactică în canoniera „GHICULESCU”, torpila trecând pe sub canonieră.

În ziua de **7 iulie**, N.M.S. „REGINA MARIA” a ieșit pe mare împreună cu distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”, executând diferite evoluții și trageri reduse de 37 mm pe vârtej.

La **8 iulie**, s-au executat lansări de torpile la poligon.

La **17 iulie**, N.M.S. „REGINA MARIA” a făcut gardă în fața Palatului Regal din Balic, cu ocazia împlinirii unui an de la moartea Reginei Maria.

La **26 iulie**, yachtul regal „LIBERTATEA” a plecat în voiaj în străinătate, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”.

În zilele de **13 și 14 august**, s-au făcut pregătiri pentru serbările Marinei. În ziua de 14 august toate navele au ocupat locurile ordonate, formând un careu la scara mare.

15 august 1939. La ora 08.30 a sosit în port trenul regal cu M.S. Regele, care a fost salutat cu câte 21 lovituri de tun trase de N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”. După coborârea din tren, M.S. Regele, însoțit de Marele Voievod Mihai, membrii guvernului și oficialități s-au ambarcat la bordul yachtului regal „LUCEAFĂRUL”, unde s-a oficiat un serviciu divin pentru pomenirea eroilor Marinei, morți în războiul pentru reîntregirea neamului. S-a scufundat în mare o coroană de flori în formă de ancoră, păstrându-se un minut de reculegere pe nave. La bordul navei s-a citit discursul rostit în fața M.S. Regelui de viceamiralul comandant al Marinei Regale și lista eroilor marinari. După terminarea serviciului divin, M.S. Regele s-a îndreptat, însoțit de oficialități, spre N.M.S. „REGINA MARIA”. La bordul acestuia a avut loc solemnitatea ambarcării Marelui Voievod Mihai, trecut în armele Marinei cu gradul de aspirant, pe data de 15 august și ambarcarea sa în această calitate pe N.M.S. „REGINA MARIA”. Tot la bordul N.M.S. „REGINA MARIA” M.S. Regele a conferit „Virtutea Maritimă” celor publicați, printre care și comandantul navei. De asemenea, i-a decorat *proprio matto* pe comandantul și ofițerii yachtului regal cu amintirea „Regele Carol”.

La 16.30 trenul regal a părăsit portul, N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” salutând plecarea M.S. Regelui cu câte 21 lovituri de tun.



La **16 august**, toate navele și-au reluat vechile locuri la dana militară (babaua 7, pupa la cheu).

La **21 august** N.M.S. „REGINA MARIA“ a plecat spre Bugaz pentru executarea unei teme în cadrul Escadrilei.

În ziua de **22 august**, la ora 7, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ a raliat pe N.M.S. „REGINA MARIA“ în fața Bugazului, apoi în formații au recunoscut coasta până la Budachi, unde au ancorat. Tot aici au sosit și N.M.S. „CONSTANȚA“ și „DELFINUL“. Din cauza timpului nefavorabil nu s-a putut executa tema (debarcarea la Însula Șerpilor), navele ridicând ancorele pentru a intra la Sulina.

În ziua de **23 august**, la 05.30, au părăsit Sulina N.M.S. „CONSTANȚA“ și N.M.S. „DELFINUL“ iar după-amiază, la 15.30 și N.M.S. „REGINA MARIA“.

În urma prelungitelor tensiuni diplomatice și a semnării pactului de neagresiune între U.R.S.S. și Germania, în dimineața zilei de 1 septembrie 1939 aceasta a atacat Polonia.

În ziua de **12 septembrie**, distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI“ a ieșit în mare pentru lansări de torpile. A doua torpilă lansată s-a înecat la sfârșitul cursei.

Nava a ancorat în apropiere de locul unde s-a înecat torpila și au început operațiunile de căutare a torpilei cu scafandru, care nu a fost găsită până seara, rămânând să fie căutată a doua zi.

Seara, în cadrul Escadrilei s-au executat exerciții de atac asupra navei la ancoră. Nava ancorată, cu echipajul la posturile de veghe și luminile camuflate, a fost căutată și atacată de N.M.S. „REGINA MARIA“. S-au făcut exerciții de descoperire a navei la diferite distanțe, prin apropierea și depărtarea N.M.S. „REGINA MARIA“ după diverse direcții, apoi s-a ridicat ancora și s-au executat

exerciții de evoluții de noapte în cadrul Escadrilei.

Înainte de miezul nopții, navele au intrat în port la locurile respective.

La **13 septembrie**, s-au adus la bord lansatoarele de bombe, studiindu-se instalarea lor.

În ziua de **15 septembrie**, nava a ieșit în mare și împreună cu N.M.S. „REGINA MARIA“ a executat trageri A.A. pe manșă cu mitralierele de 13,2 mm și tunurile de 37 mm A.A.

La **5 octombrie**, a avut loc inspecția comandantului Marinei Regale, viceamiralul Petre Bărbuneanu.

La **7 octombrie**, Escadrila a ieșit pe mare, unde a executat o ședință de trageri de 120 mm, în prezența comandantului Marinei.

La **12 octombrie**, Escadrila a executat trageri A.A. de 37 mm și 13,2 mm și exerciții în mare, apoi trageri de noapte de 120 mm în ținta luminată cu proiectorul.

La **1 noiembrie**, a intrat în vigoare noua ordine de bătaie. Comandantul Escadrilei de Distrugătoare era comandorul Gheorghe Panteli. Comandantul distrugătorului „REGINA MARIA“ era comandorul Horia Macellariu iar secund căpitanul Titus Samson.

În ziua de **1 noiembrie**, nava a ieșit în mare pentru a servi ca țintă la tir duelat distrugătorului N.M.S. „REGINA MARIA“.

La **4 noiembrie**, Escadrila a ieșit pe mare pentru a executa trageri de calibru, în prezența viceamiralului Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei.

La **5 noiembrie**, viceamiralul Petre Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale, a inspectat unitățile navale și terestre ale Diviziei de Mare din Constanța, asistând la tragerile de calibru ale Escadrilei de Distrugătoare.



La **28 noiembrie**, Escadrila a ieșit pe mare pentru a executa diverse evoluții și formații. S-a navigat mult în linie de front.

La începutul anului 1940, distrugătoarele erau înconjurate de gheață compactă, până la o distanță de aproape 200 metri de la cheu.

În ziua de **17 ianuarie 1940**, Escadrila a ieșit pe mare pentru a face formații și evoluții cu semnale reduse. Pe mare, ceața groasă a împiedicat echipajele să execute alt program.

În zilele următoare, gerul s-a înmuiat dar ceața groasă a persistat. Navele au continuat programul de instrucție în port.

În ziua de **26 ianuarie**, ambele nave au schimbat locul de ancoraj, trecând la dana Direcției Porturilor Maritime, în colțul cheului Gării Maritime, căci urma să se execute de urgență o sumă de lucruri la Ateliere: nituirea din nou a trei tancuri care pierdeau păcură, instalarea completă a aruncătoarelor de bombe submarine, instalarea aparatului de ochire pentru torpile, instalarea unei alte busole, amenajarea magaziiilor de muniții, precum și alte mici devize de lucrări la serviciul de mașini și punte.

Lucrările au început să fie executate chiar din ziua de 27 ianuarie.

La **1 aprilie**, distrugătoarele „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA” se aflau în reparație generală la Șantierul Naval Galați.

Conform noii ordini de bătaie, Escadrila de Distrugătoare era încadrată cu comandorul Gheorghe Panteli, comandant și căpitanul Ioan Cristescu, șef de stat major. Comandantul distrugătorului „REGELE FERDINAND” era căpitan-comandorul Paul Diaconescu iar al distrugătorului „REGINA MARIA”, căpitan-comandorul Constantin R. Dobrescu.

În ziua de **2 aprilie**, au sosit la bord recruții contingentului 1940.

Deși în zilele de 28, 29 și 30 aprilie s-a sărbătorit Paștele, toate concediile sau permisiile au fost suspendate din cauza situației generale internaționale.

În ziua de **20 mai**, Escadrila a ieșit pe mare pentru a executa ședințe de tragere reduse de 37 mm pe țință mobilă, apoi lansări de grenade antisubmarine, fumigene și evoluții de zi și de noapte.

La **25 iunie**, Escadrila de Distrugătoare a ieșit pe mare, executându-se diferite formații și trageri reduse de 37 mm.

În ziua de **26 iunie**, Escadrila de Distrugătoare a ieșit pe mare pentru a executa o patrulare pe aliniamentul Constanța-Sulina-Bugaz-Constanța. S-a intrat în port în ziua de 27 iunie, la ora 12.30.

În urma ultimatumului U.R.S.S. din **26 iunie 1940** privind evacuarea Basarabiei, Escadrila de Distrugătoare a fost dislocată la Sulina.

În dimineața zilei de **4 iulie**, la ora 04.00, Escadrila de Distrugătoare a plecat spre Sf. Gheorghe pentru a escorta navele puitoare de mine „DUROSTOR” și „AURORA”. La ora 07.08 escadra a raliat navele puitoare de mine la 10 Mm Sud Sf. Gheorghe.

La **23 iulie**, Escadrila a ieșit pe mare pentru exerciții.

La **30 iulie**, comandorul Gheorghe Panteli a predat comanda Escadrilei comandorului Nicolae Cristescu.

În cursul lunii august s-au dus tratative la Craiova cu Comisia Bulgară pentru cedarea Cadrilaterului, iar la Turnu Severin cu Comisia ungară pentru tranșarea diferendelor dintre România și Ungaria. Tratativele de la Turnu Severin s-au întrerupt și ambele părți au



admis un arbitraj al Germaniei și Italiei, care s-a ținut la Viena. Acest arbitraj de fapt a fost impus țării noastre de cele două mari puteri. Arbitrii - Conte Ciano din partea Italiei și von Ribentrop din partea Germaniei - au făcut cea mai mare nedreptate țării noastre, obligându-ne să cedăm Ungariei 43 350 km² din pământul Transilvaniei, 1 300 000 de români fiind nevoiți să se înstrăineze țară.

Această mare pierdere a fost primită cu mare durere de toți bunii români. Delegații României, Valer Pop și Manolescu nu au putut face nici o obiecție deoarece arbitrajul a fost dat sub forma unui ultimatum, în timp ce trupele ruse făceau presiuni la granița de Est.

Din cei 295 049 km², suprafața României a rămas numai 195 311 km² prin pierderea Basarabiei (44 442 km²), Bucovinei (5 220 km²), Transilvaniei (42 350 km²) și Dobrogei (7 726 km²).

Populația țării a scăzut de la 20 050 000 locuitori la 13 229 000 locuitori, prin pierderea Basarabiei (3 190 000), Bucovinei (596 000), Transilvaniei (2 609 000) și Dobrogei (426 000), din care 3 422 000 de români care au trecut sub stăpânire străină.

În seara zilei de 3 septembrie, la ora 21.25 s-a dat alarma generală. Un grup de legionari armați au ocupat cu forța Prefectura județului, Poșta, Comandamentul jandarmilor. Trupele aflate în garnizoană au intervenit pentru a restabili ordinea.

Grupele de alarmă ale navelor au asigurat liniștea în port și împrejurimi, unde nu s-a produs nici un incident. În oraș au urmat schimburi de focuri de armă până spre dimineață, când ordinea a fost restabilită. Au fost câțiva morți din ambele părți, dintre care doi soldați de marină.

La 4 septembrie, guvernul a fost schimbat, prim ministru fiind desemnat generalul Ion Antonescu.

La 5 septembrie, generalul Ion Antonescu a primit titlul de conducător al statului român și prim ministru. Constituția din 1938 a fost suspendată.

La 6 septembrie, M.S. Regele Carol al II-lea a abdicat. M.S. Regele Mihai I a fost proclamat rege al tuturor românilor. După amiază trupele au depus jurământul. Echipajele navelor cu ofițeri au depus jurământul în fața comandorului Ioan Georgescu, pe platoul de lângă Cuiubul Reginei.

Țara și neamul românesc au trecut prin zile grele dar toți românii nutreau speranța că noul conducător va înlătura nedreptatea făcută.

Cele câteva sute de marinari strănsi în jurul unui altar improvizat au ascultat cu evlavie slujba preotului militar și au jurat din tot sufletul credință noului Rege, patriei și neamului românesc. Rugile marinarilor s-au îndreptat către Cel de Sus și aceiași gând l-au avut toți: „ - *Ajută, Doamne, țării noastre, Regelui nostru și conducătorului nostru pentru a apăra și înălța România și tot Neamul Românesc, căci noi suntem gata ca întotdeauna: - „Deșteaptă-te, Române!*”.

8 septembrie. În toată țara s-au oficiat slujbe religioase pentru a implora mila și ajutorul Domnului. Toți cetățenii au îngenunchiat în același timp, oriunde se găseau, de la Rege și până la cel mai umil român, rugându-se pentru patria aflată în primejdie.

La 19 septembrie, Escadrila a executat trageri de calibru pe țintă remorcată de remorcher. Distanța de tragere 8-9 000 metri prin contra bord. Tragerile s-au executat în condiții bune, în prezența contraamiralului Alexandru Constantinescu, comandantul Diviziei de Mare și a comandorului Ioan Georgescu, comandantul Forței Navale Maritime, care s-au ambarcat pe N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI.” Pe aceeași țintă a executat bombardamente și hidroaviația. La ora



12.00, navele au ancorat în radă la Constanța, unde s-a debarcat amiralul. Escadra a continuat drumul spre Balci, executând diferite formații în marș. La ora 18.00 navele au ancorat în radă la Balci.

La **20 septembrie**, ora 12.00 urma ca trupele și autoritățile române să se retragă din această regiune. Căpitania de port și farurile fuseseră predate deja bulgarilor. Populația, chiar și cea bulgară, regreta plecarea românilor. Totul era trist acum în acest Balci care pe vremuri era plin de viață și de veselie.

La ora 12.00 navele s-au îndreptat spre Caliacra, executând în larg o aplicație la care au participat nava „CONSTANȚA” și o canonieră, care au fost „atacate” la ora 20.10. Navele s-au îndreptat spre Constanța, unde au intrat în port la ora 23.30.

La **26 septembrie**, ora 08.00 navele au plecat la Sulina, în cadrul unei teme a C.F.M. la care, pe lângă Escadrila de Distrugătoare, a participat și Grupul Submarine și Vedete Torpiloare. Către ora 19.00 navele au intrat și acostat la Sulina.

La **27 septembrie**, ora 15.20 navele au plecat spre Constanța. În cursul nopții s-a executat un atac simulat împotriva navei-bază. Către ora 24.00 escadra a intrat în port.

La **3 octombrie**, Escadrila de Distrugătoare a ieșit pe mare pentru a fi inspectată de contraamiralul Alexandru Constantinescu, comandantul Diviziei de Mare. Către ora 12.00, navele au revenit în port.

La **10 octombrie**, către ora 14.00 a sosit în port N.M.S. „REGELE FERDINAND”, ieșit din Șantierile Navale Galați, unde a fost reparat și reintră în componerea Forței Navale Maritime.

La **17 octombrie**, au început în port și în oraș exercițiile de camuflare generală.

Începând de la 28 octombrie s-au făcut pregătiri în vederea

tragerilor de concurs cu tunurile de 120 mm, la care au participat unitățile Escadrilei de Distrugătoare.

La **25 noiembrie**, N.M.S. „REGELE FERDINAND” este urcat pe doc.

La **5 decembrie**, navele au ieșit în mare pentru tragerile de concurs. Din cauza vizibilității reduse, tragerile au fost amânate.

La **15 decembrie**, N.M.S. „REGELE FERDINAND” a trecut în poziția armat în rezervă.

La **30 decembrie**, căpitan-comandorul Teodor Isvoranu se debarcă de la N.M.S. „REGELE FERDINAND” și ia comanda Escadrilei de Distrugătoare și a N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”.

2 ianuarie 1941. Alarmă! Au fost chemați la bord toți ofițerii și maeștrii deoarece existau informații că forțele rusești se pregăteau să debarce la Sulina. Peste trei zile starea de alarmă a fost ridicată.

10 ianuarie. Conform Ordinului Diviziei de Mare nr. 11960 se dau dispozițiuni ca distrugătoarele să se găsească în situația de a lua marea în cel mult o oră de la primirea ordinului.

12 ianuarie. N.M.S. „REGELE FERDINAND” este coborât de pe doc.





15 ianuarie. Conform Deciziei Ministeriale nr. 1169/1941, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ este armat.

21-24 ianuarie. Tot echipajul la bord, situația internă fiind tot mai critică. Mișcarea legionară condusă de șefi ambițioși și fanatici, care au pus înaintea interesului general al țării ambiția lor personală, urmăreau să ia conducerea țării. Din fericire, armata, strâns în jurul conducătorului ei și a șefului statului, generalul Ion Antonescu, a restabilit ordinea cu sacrificii minime. În Constanța, în general a fost liniște. În sfârșit, ordinea a fost restabilită iar instituțiile statului au fost mobilizate pentru a garanta și menține ordinea.

24 ianuarie. Locotenent-comandorul Constantin Niculescu preia comanda provizoriu a N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

La **11 februarie**, Escadrila de Distrugătoare a ieșit pe mare, executând aprecieri de drumuri și viteze. Bateriile germane au făcut aprecieri de drumuri și viteze a navelor.

La **12 februarie**, a avut loc o nouă ieșire în mare, pentru executarea unei teme în cadrul C.F.M. de supraveghere și apărare a barajului. După terminarea temei, s-au executat exerciții de evoluții în cadrul Escadrilei de Distrugătoare.

20 februarie. La ora 10.00, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a ieșit în mare cu comandantul F.N.M. pentru probe la mașini.

Conform ordinii de bătaie, la **1 martie**, comanda Escadrilei de Distrugătoare era asigurată de comandorul August Roman. Pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“ comandant era căpitan-comandorul Teodor Isvoranu iar secund locotenent-comandorul Eugen Dumitriu. Comanda N.M.S. „REGINA MARIA“ era asigurată de căpitan-comandorul Paul Diaconescu, secundat de locotenent-comandorul Eugen Săvulescu.

9 martie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, N.M.S. „AURORA“ și N.M.S. „DUROSTOR“, împreună cu N.M.S. „MURGESCU“ au ieșit în mare pentru exerciții de marș în formație.

17 martie. Căpitan-comandorul Theodor Isvoranu a luat comanda N.M.S. „REGELE FERDINAND“, plecând de la N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ iar ca secund este numit locotenent-comandorul Eugen Dimitriu, venit de la Detașamentul Maritim nr. 1.

19 martie. Începe montarea și sudarea șinelor de lansare a minelor anti-paravan la N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

22 martie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ execută probe de viteză și diverse exerciții în mare.

24 martie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“, împreună cu N.M.S. „DUROSTOR“, N.M.S. „AURORA“, N.M.S. „MURGESCU“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, N.M.S. „STIH!“ , N.M.S. „DUMITRESCU“, N.M.S. „SBORUL“ și N.M.S. „NĂLUCA“ execută în mare exerciții de minare. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ prinzând o parămă la elice, se întrerupe exercițiul și toate navele intră în portul Constanța.

26 martie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“, împreună cu N.M.S. „DUROSTOR“, N.M.S. „AURORA“ și N.M.S. „MURGESCU“ au ieșit în mare pentru exerciții de minare. La ora 14.00 toate navele au revenit în port.

27 martie. Comandorul August. Roman a luat comanda Escadrilei de Distrugătoare și comanda provizorie a F.N.M. Escadrila de Distrugătoare are postul de comandă la N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

31 martie. Navele F.N.M. au ieșit în mare pentru exerciții de minare. După terminarea exercițiilor, N.M.S. „REGELE



FERDINAND“ și N.M.S. „MĂRĂȘTI“ au executat trageri reduse și lansări simulate de torpile.

4 aprilie. Navele F.N.M. execută în mare exerciții de minare. La acest exercițiu a fost prezent și comandantul Diviziei de Mare, comandorul Ioan Georgescu, ambarcat pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

În ziua de **18 aprilie** au sosit la bord recruții contingentului 1941.

20 aprilie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a plecat la Sulina pentru a-i aduce la Constanța pe subsecretarul de stat al Marinei și comandantul Marinei, viceamiralul Eugeniu Roșca.

21 aprilie. Subsecretarul de Stat al Marinei și comandantul Marinei iau masa la N.M.S. „REGELE FERDINAND“, împreună cu echipajul navei.

13 mai. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ iese în mare pentru exerciții și antrenament de luptă.

16 mai. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ este urcat pe doc.

17 mai. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ este coborât de pe doc.

20 mai. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ este urcat din nou pe doc.

În urma urgențării lucrărilor de reparații și a noilor dotări, din mai 1941 distrugătoarele au început să părăsească Șantierul Naval Galați. Astfel, la 20 mai distrugătorul „REGINA MARIA“ a plecat spre Constanța pentru completarea lucrărilor.

26 mai. Căpitanul Dumitru Costinescu de pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“ ține o conferință despre pericolul comunist echipajelor tuturor navelor F.N.M., la bordul N.M.S. „CONSTANȚA“.

27 mai. La bordul tuturor navelor se ambarcă elevii anului I ai Școlii Navale.

2 mai-6 iunie. Recruții și echipajele vechi au ieșit în mare cu distrugătoarele, pentru formarea și menținerea antrenamentului.

10 iunie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ este coborât de pe doc.

13-14 iunie. Se fac exerciții generale pe teren pentru minare, la care participă și N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

15-19 iunie. Navele F.N.M. ies în mare pentru executarea operațiunii de punere a barajului de mine din fața Constanței.

*Distrugătorul „REGELE FERDINAND I“
Ordin de Zi nr. 3 din 19 iunie 1941*

În urma executării, în excelente condițiuni, a misiunii ce ni s-a încredințat și care s-a efectuat în zilele de 15-19 iunie 1941, aduc pe această cale mulțumirile mele comandanților, ofițerilor, maiștrilor și echipajelor, pentru efortul pe care l-au depus în aducerea la îndeplinire, cu conștiinciozitate și pricepere, a însărcinărilor lor.

Este o dovadă strălucită pe care au dat-o șării că poate conta pe marinarii ei.

Prezentul ordin de zi se va citi echipajelor la front.

Comandantul Escadrilei de Distrugătoare

Comandor (ss) Roman August

20 iunie. Se iau măsuri de camuflaj și pază a navelor.

21 iunie. Toți comandanții de nave sunt convocați la F.N.M. pentru a primi ordine. Toate navele sunt gata pentru orice eventualitate.



Conform Ordinului Diviziei de Mare nr. 149 Strict Secret din 21 iunie 1941, se ordonă navelor F.N.M. să ocupe danele ordonate prin Planul de dispersare și de apărare a portului Constanța.

1. Distrugătoarele „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ în campania din Est

În cursul anului 1941 Escadrila de Distrugătoare a executat 51 de misiuni de luptă, în 921 ore de marș, în care cele patru distrugătoare au parcurs 10 100 Mm, printre care 19 misiuni de siguranță, în folosul operațiunilor de dragaj, minare și transporturi, 106 misiuni de susținere și supraveghere, două atacuri asupra submarinelor inamice cu rezultate pozitive (la 1 decembrie, în raionul Șabla, cu distrugătoarele „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ și la 17 decembrie, la Sud de Bugaz, cu distrugătorul „REGELE FERDINAND“), minări la Constanța, pe coasta românească și pe coastele Bulgariei.

22 iunie 1941. Declararea războiului Rusiei Sovietice de către Germania, România și Finlanda. Războiul sfânt pentru eliberarea Basarabiei și a Bucovinei de sub jugul bolșevic devine o certitudine. Echipajelor li se citește proclamația generalului Antonescu, conducătorul statului.

La 22.15 are loc prima alarmă aeriană. Se zărea greu printre nori un avion. Tirul intens A.A. a avut aspectul unui splendid joc de artificii. În timpul nopții au mai fost câteva alarme aeriene. Întrucât nu au fost auzite bombe, s-a considerat că era vorba despre recunoașteri aeriene, pentru a sonda țaria apărării A.A.

23 iunie. Prima zi de bombardament intens a început la ora 05.58. S-au dat mai multe alarme aeriene. Multe bombe au căzut în

port, chiar în apropierea navelor. Au fost lovite în plin și incendiate magazinele de la danele 8 și 22.

La ora 07.00, șase avioane inamice venind dinspre Est au căutat să atace portul dar au fost interceptate de două avioane de vânătoare românești, care le-au alungat, doborând patru din ele. Două au căzut pe uscat și două pe mare.

La ora 07.05 au sosit alte opt avioane inamice dinspre Est, care au fost risipite de avioanele de vânătoare, doborând unul din ele. Alte patru avioane inamice au aruncat bombe în apropierea distrugătoarelor, care au deschis focul cu tunul de 37 mm. Un aviator rus s-a aruncat cu parașuta, fiind făcut prizonier.

25 iunie, 04.20, Alarmă aeriană. Au fost doborâte cinci avioane de către baterii și avioane de vânătoare. La 09.05, distrugătorul „REGINA MARIA“ a semnalat prezența probabilă



Distrugătorul
„REGELE FERDINAND“
piturat în culori de camuflaj



a submarinelor inamice în baraj. S-a mărit viteza și s-au pregătit bombe antisubmarine, semnalând și navei „MURGESCU” să facă ascultare. La ora 09.50, alarmă aeriană. N.M.S. „REGINA MARIA” naviga spre Nord.

La 11.20, distrugătorul „REGINA MARIA” a înlocuit în patrulare distrugătorul „MĂRĂȘTI”. La 13.31 alarmă aeriană. Avioanele inamice au aruncat bombe. La ora 15.06 alarmă aeriană. Două avioane inamice au fost doborâte de avioanele de vânătoare.

La 26 iunie, distrugătorul „REGINA MARIA” a participat la lupta navală din zona Tuzla. Confruntarea s-a soldat cu scufundarea distrugătorului „MOSCOVA” și avarierea lui „HARKOV”, ambele de 5 900 tone.

În conformitate cu Jurnalul de Operații al F.N.M., „N.M.S. „REGELE FERDINAND”, conform ordinelor și planului stabilit, împreună cu N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”, ocupau poziția de nord (Midia) a porții barajului, cu misiunea de a apăra și susține nava ce patrula în sfera barajului și a interzice intrarea navelor inamice prin această zonă neapărată de baraj s-au care ar încerca o acțiune asupra barajului.

La ora 18.55 suntem travers farul Tuzla. Se observă în babord un corp plutitor de culoare albă și se pune capul pe el. Aproximarea se descoperă a fi o geamandură albă, despre a cărei existență nu știau nimic. Bănuindu-se a fi o baliză, revenim la vechiul drum și astfel la ora 21.00 suntem în punctul din care începe pasa de patrulare. Se navigă în dute-vino în drumurile 247° și 67°.

La ora 04.20 o explozie de o putere neobișnuită este văzută în relevment prova 275°. Explozia este urmată de o perdea de fum, deplasându-se spre Est.

La ora 05.04, din cauza fumului ce se îndreaptă spre noi

și deoarece bănuim existența unei nave inamice în dosul acelei perdele, schimbăm de drum, îndreptându-ne spre coastă și dăm alarma prin semnalul ordonat. La ora 05.36 capătul dinspre Est al perdelei dispăre sub orizont.

La ora 05.46 un hidroavion amic în drum spre Constanța, venind dinspre NW.

La ora 06.03 o jerbă în Ra=347°.

La ora 06.35 aterizând pe Mangalia, tragem o rachetă albă pentru a fi recunoscuți.

La ora 07.48 travers Tuzla, ne îndreptăm spre Constanța, unde intrăm în port la ora 08.30.”

Din același Jurnal de Operații aflăm că „Distrugătorul „REGINA MARIA” se afla în mare de la data de 23.06.1941, ora 15.00. Până la data de 25.06., distrugătorul s-a menținut în regiunea Eforie-Tuzla, contribuind cu focul antiaerian la apărarea zonei Constanța.

Un avion inamic a fost lovit cu certitudine și un al doilea este probabil.

La data de 25.06.1941, ora 13.00 ni se comunică de către distrugătorul „MĂRĂȘTI” ordinul F.N.M. de a patrula pasa de sud a barajului de la Constanța, pe paralela Hotel Belona, până la 5,2 Mm în larg.

În după amiaza zilei de 25.06 distrugătorul și-a executat misiunea fără nici un eveniment deosebit de ordin naval. Ni se semnalează că sunt submarine inamice în zonă și se iau toate măsurile de veghe și goană.

La căderea serii distrugătorul ancorează pe fund de 17 metri, în dreptul Eforiei, având în dreapta o canonieră și în stânga pe N.M.S. „MĂRĂȘTI”.



Noaptea se desfășoară calmă și supravegherea nu descoperă nimic deosebit.

Câteva lumini suspecte la mal par a indica aviației sovietice obiectivele de bombardament.

Rapoarte de prezența unei siluete de chioșc de submarin în Tb au rămas neconfirmate. Ancora este desfăcută de la puț și mașinile sunt gata de manevră în orice moment.

La ora 02.00 din ziua de 26.06.1941 se începe fără zgomot virarea ancorei. Distrugătorul rămâne cu mașinile în balans până la ora 03.58 când se zăresc în Bd pupa vârfurile catargelor și comenziile a două distrugătoare ce seamănă cu tipul FERDINAND.

Identificarea lor durează câteva minute, timp în care se semnalează lui „MĂRĂȘTI” prezența inamicului, echipajul trece la posturile de luptă și se întoarce nava pentru a putea trage cu toate tunurile în drum 5°.

La ora 04.04. telemetrul marchează distanța de 14 000 metri. Navele observate deschid focul fără să ne dăm seama asupra cui trag.

Tirul lor este foarte repede. Se raportează telegrafic că suntem în contact cu inamicul. Inamicul naviga în drum aproximativ 8°.

La 04.12 se deschide focul la distanța 14 000 metri.

Prima noastră salvă cade la dreapta distrugătorului din dreapta, inamicul mergând în linie de relevment. La 04.15 inamicul încetează focul și întoarce de circa 180° la Bd, depărtându-se într-un nor de fum foarte compact, produs atât de fumigenele de la pupa cât și de fumul de la coș. Distrugătorul suspendă tirul, încetând de a vedea ținta mascată de fum.

Distrugătorul „MĂRĂȘTI” a urmat mișcarea lui „REGINA

MARIA”, deschizând focul după intrarea în formație.

La ora 04.16 venim 20° la Tb pentru a face un drum aproximativ aproape paralel cu inamicul, a putea trage cu toate tunurile și a ne apropia de distrugătoarele din baia de nord (Midia).

La 04.21 întrerupem tragerea pentru că „MURGESCU” ne maschează câmpul de tir. La ora 04.23 încetăm tragerea fiind ajunși la distanță maximă.

La 04.21 unul din vasele inamice sare în aer cu o puternică explozie într-o jerbă de foc marcând locul celei de-a doua nave care se afla sub orizont la 04.26.

Nu putem preciza dacă și al doilea vas inamic s-a scufundat.

Nu putem preciza, de asemenea, dacă scufundarea celui dintâi se datorește unei mine sau focului unuia din distrugătoarele „REGINA MARIA” sau „MĂRĂȘTI”.





S-au tras în total 5 salve la distanțe între 14 000 și 10 000 metri.

Adăugăm că datele privitoare la drumurile și formațiunile inamicului sunt date cu toată rezerva întrucât acțiunea s-a petrecut într-un timp foarte scurt și condițiile de vizibilitate au fost puțin favorabile în zorii zilei.

Nava continuă a executa patrularea ordonată până la 17.00 când a intrat în port conform ordinului F.N.M

Menționez că intrarea în port era absolut necesară întrucât situația fochiștilor era excepțional de grea din cauza lipsei pernelor izolatoare.*

30 iunie. La ora 19.20 distrugătorul „MĂRĂȘTI” l-a întâlnit în Baia Mamaia pe N.M.S. „REGELE FERDINAND”, de la care a primit ordin să înlocuiască distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI” în supravegherea pazei de Nord pentru ziua de 1 iulie.

24 iulie. „REGINA MARIA” se afla în Baia Mamaia. Distrugătoarele au luat formație de șir naturală având pe „REGINA MARIA” în cap și s-au deplasat trei minute în $Dc=120^\circ$. „REGINA MARIA” a semnalizat navelor să intre în port.

La **16 august**, comandantul N.M.S. „REGINA MARIA”, căpitan-comandorul Paul Diaconescu, raporta Escadrilei de Distrugătoare:

„Am onoarea a raporta că locotenent Apostolescu Gr. Emil, comandantul bateriei antiaeriene de la această navă, împreună cu maestrul clasa a II-a Badea Marin, au avut tot timpul de la începutul războiului, o conduită și o activitate excepțională care merită a fi relevate.

În cursul celui dintâi bombardament al aviației sovietice, din prima zi de război, distrugătorul „REGINA MARIA” a

fost încadrat de aproape de bombe, care au căzut pe dig, în apă în ambele borduri, și pe magazia de la dana 6-7, schizele și sfărâăturile aruncate de ele, au acoperit nava, rănind trei oameni. Totuși locotenentul Apostolescu Gr. Emil, împreună cu maestrul Petrișor și Badea Marin, au rămas în mijlocul oamenilor, pe care efectul bombelor, i-ar fi putut ușor demoraliza. Exemplul inițial a fost hotărâtor, căci oamenii au căpătat încredere în șefii lor și ei, și tragerile bateriei a.a. s-au dovedit foarte eficace, ducând numai în următoarele două zile, la doborârea a trei avioane inamice, din care două au căzut în mare, iar al treilea pe coasta de la Agigea, ulterior s-a recunoscut a fi doborât cu tirul a.a. al distrugătorului „REGINA MARIA”.

Execuții de veghe și observații antiaeriană a fost organizat și executat în condițiuni admirabile, reușindu-se uneori ca distrugătorul „REGINA MARIA”, să descopere și să deschidă cel dintâi atacul asupra avioanelor inamice, în același timp bateria a.a., nu avea materialul de observație, nici telemetru.

În perioada șederii pe doc, a apărut antiaerian, atât nava cât și docul, care era un obiectiv vizibil și urmărit de aviația sovietică, cum s-a putut observa în cursul tuturor bombardamentelor, după tractoria aparatelor inamice, care treceau toate deasupra docului. Tirul s-a dovedit foarte eficace, reușindu-se să se producă dislocarea formației inamice, în cursul bombardamentului din ziua de 3 august, cel mai greu de la începutul războiului; în același timp nu s-a putut trage cu tunul de 76,2 mm, din cauză că nava era pe doc.

Lucrătorii șantierelor navale Galați, care se aflau pe doc, impresionăți de bravura personalului a.a. au cotizat din inițiativa lor o sumă pentru a se da ca premiu tunarilor de pe distrugător.



Față de aceste merite numeroase și evidente, am onoarea a vă ruga să binevoiți a interveni locului în drept, pentru ca locotenentul Apostolescu Gr. Emil, maistrul cl. III Petrișor Ioan și submaistrul cl. II Badea Marin, să fie citați prin ordin de zi pe marină, pentru eroismul și sângele rece cu care au făcut față atacurilor aeriene inamice“.

La **20 august**, ora 05.50, distrugătorul „MĂRĂȘTI“ a ieșit din port pentru a executa siguranța dragajului, împreună cu distrugătorul „REGELE FERDINAND“, pe distanța Capul Mădia-Sulina și a baliza drumul dragat din 5 în 5 mile.

07.18. Din punctul inițial de începere a dragajului, navele au intrat în formație în coadă luând $Da = 53^{\circ}5'$. După ce au ridicat drăgile, navele au luat formația de întoarcere $Da = 238^{\circ}$ apoi la 10.39 au schimbat la $Da = 176^{\circ}$ și trecând pe lângă cele două balize, au intrat în Baia Mamaia. La 11.07 au ancorat în fața plajei Mamaia.

La **21 august** misiunea a fost reluată. La ora 15.16 a fost lansată a opta baliză, la patru mile de baliza a șaptea, deoarece s-a stopat formația. Întrucât canoniera „GHICULESCU“ avea o avarie la dragă, a trebuit să fie marcat punctul. Navele au stat în derivă până la ora 17.12, când au întors și conform ordinului au intrat în formația de întoarcere spre Constanța, având în capul de șir distrugătorul „REGELE FERDINAND“.

La ora 17.56 a fost descoperită în Bd prova o șalupă care naviga cu o viteză foarte mare. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a tras două lovituri de tun în șalupa rapidă, care a lansat semnale de recunoaștere.

La 18.10 s-a reluat vechiul drum și formația iar la ora 20.20 navele au ancorat pe fund de 11 metri, în punctul de coordonate $44^{\circ}33'$ și $28^{\circ}59'$.

În dimineața zilei de **9 septembrie**, transportul compus din două petroliere, un torpilor și remorcherul „BASARABIA“ a plecat din Varna cu destinația Constanța. La ora 05.30 au plecat în întâmpinarea lor N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și vedeta „VIJELIA“, care urmau să se întâlnească la Cavarna, la ora 09.00.

27 septembrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a făcut probe de viteză între Tuzla și Mangalia.

7 octombrie. Începând cu ora 05.30 până la ora 07.15, grupul „DACIA“-„CAROL“, sub protecția distrugătoarelor N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, au ieșit în mare pentru a se deplasa la Varna.





Ordin de Zi nr. 7 din 8 octombrie 1941

Aduc laude și mulțumirile mele comandanților, ofițerilor, maiștrilor și echipajelor distrugătoarelor „REGELE FERDINAND I” și „MĂRĂȘEȘTI” pentru munca și felul cum au știut să execute misiunea încredințată Escadrilei de Distrugătoare în ziua de 7 octombrie 1941.

Acest lucru îmi dă credința că și în viitor în situațiuni mai critice și în prezența inamicului să pot conta pe munca, priceperea și curajul lor pentru ca misiunile Escadrilei de Distrugătoare să fie încununate cu succes.

*Comandantul Escadrilei de Distrugătoare
Comandor (ss) Roman August*

15 octombrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND” și N.M.S. „REGINA MARIA” au ieșit în mare în întâmpinarea N.M.S. „AMIRAL MURGESCU”, plecată din Varna spre Constanța la ora 07.00.

16 octombrie. La ora 17.30, N.M.S. „REGELE FERDINAND”, N.M.S. „REGINA MARIA” și „DACIA” au intrat în port.

Pentru modul în care „Forța Navală Maritimă a executat în cursul lunii octombrie în Marea Neagră, o operațiune de cea mai mare importanță pentru protecția transporturilor maritime destinate susținerii grelelor lupte duse de armată și aviație”, echipajul distrugătorului „REGELE FERDINAND” a fost citat prin Ordinul de Zi pe Armată nr. 16 din 14 noiembrie 1941.

În conformitate cu Instrucțiunile primite de la eșalonul

superior, în ziua de **30 noiembrie** a plecat din Burgas nava „TZAR FERDINAND”, sub pavilion bulgar care către ora 22.00 urma să ralieze la Cap Kara Burnu navele „CARPAȚI” și „CAVARNA”, ieșite de la Varna. Aceste nave trebuiau să fie escortate la Nikolaev. Pentru îndeplinirea acestei misiuni, în conformitate cu Ordinul General de Operații nr. 12 din 30 noiembrie 1941, Escadrila de Distrugătoare a ieșit în ziua de 1 decembrie, începând cu ora 03.30 și prin pasa de Sud a barajului s-a îndreptat spre punctul indicat, unde convoiul a fost raliat în jurul orei 07.50.

La ora 08.10, în apropiere de paralela Șabla, a fost descoperită turela unui submarin. Distrugătorul „REGINA MARIA” a pus prova pe el și a grenadat câteva zeci de secunde mai târziu locul unde submarinul plonjase în imersiune. De asemenea, a intervenit și distrugătorul „REGELE FERDINAND”, care s-a întors și a grenadat zona. S-a concluzionat că submarinul inamic a fost distrus.

Datorită atacurilor repetate ale submarinelor inamice și a minelor, în seara zilei de **3 decembrie** navele „CAVARNA” și „CORDELLIA” au fost incendiate și s-au scufundat. Cu toată împotrivirea dâră a inamicului prin repetate atacuri submarine și în pofida vremii extrem de rele, cu viscol puternic și ger timp de 56 de ore continuu, Escadrila de Distrugătoare a dat dovadă de dârzenie, curaj, spirit de sacrificiu și abnegație în îndeplinirea misiunii încredințate.

La **7 decembrie 1941**, Marea Britanie a declarat război. României.

La **17 decembrie**, distrugătorul „REGELE FERDINAND” a scufundat un submarin în zona Bugaz.



N.M.S. „REGINA MARIA” pe doc.
Constanța, primăvara 1941



*Ordin de Zi nr. 8
din 1 decembrie 1941*

Cu ocazia îndeplinirii misiunii ordonate de F.N.M. cu nr. 12 din 30.11.1941, pentru curajul, spiritul de sacrificiu și dârzenia de care a dat dovadă comandanții, ofițerii, maistrii și echipajele Escadrilei de Distrugătoare, compusă din N.M.S. „REGELE FERDINAND”, N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI”, precum și canonierele „STIHI” și „DUMITRESCU”, cu toată dârza împotrivire a inamicului prin repetate atacuri submarine și cu toată vremea extrem de rea, cu viscol puternic și ger, timp de 56 de ore continua, nu am decât cuvinte de laudă și le aduc pe această cale viile mele mulțumiri.

Mai mult ca oricând încrederea în navele mele este nestrămutată și sunt mândru de unitatea ce o comand.

*Comandantul Escadrilei de
Distrugătoare
Comandor (ss) Roman August*

Prin Ordinul de Zi nr. 70 bis din **15 decembrie 1941**, comandorul Alexandru Bardescu, comandantul Forței Navale Maritime aducea laude și mulțumirile sale camaraderesti „*pentru admirabila execuție a misiunilor*” pe timpul operației de la 11 noiembrie 1941, comandantului Escadrilei de Distrugătoare pentru modul cum a condus operația, în calitate de comandant al Grupării. De asemenea, comandanților, ofițerilor și echipajelor N.M.S. „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA” le exprima „*toată admirația pentru sârguința cu care au contribuit și cooperat la execuția misiunilor ce aveau*”. Pentru operația din 7 decembrie 1941 era dat exemplul comandantului distrugătorului „MĂRĂȘEȘTI” iar comandantului, ofițerilor și echipajului N.M.S. „REGINA MARIA” le-a mulțumit cordial, asigurându-i „*că au contribuit astfel din inimă la gloria navei lor*”. „*Curajul, priceperea și dârzenia arătată de toți – se preciza în finalul Ordinului de Zi – vor fi pentru cercetătorul istoriei noastre de mâine motiv de admirație și pentru toți marinarii români un continuu punct de mândrie*”.

25 decembrie. Contraamiralul Ioan Georgescu, venit la Constanța în ajun, a petrecut prima zi în mijlocul unităților, asistând la serbarea tradițională a pomului de Crăciun. La ora 12.30 a decorat ofițerii, subofițerii și trupa navelor la bordul N.M.S. „REGELE FERDINAND”.



Ordin de Zi nr. 71 din 20 decembrie 1941

Cu ocazia operațiunii de convoiere a trei nave de transport din zilele de 16-17 decembrie 1941, la care au luat parte Escadrila de Distrugătoare cu distrugătoarele „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA”, canonierele „STIHI” și „GHICULESCU” și torpiloarele „ZMEUL” și „ZBORUL” și a cărei reușită a fost deplină, exprim tuturor comandanților, ofițerilor și echipajelor completa mea satisfacție și vii mulțumiri pentru partea fiecăruia de contribuție, pentru modul cum s-a executat operațiunea, astfel că succesul a fost deplin.

În mod special menționez și aduc laude comandantului, ofițerilor și echipajului distrugătorului „REGELE FERDINAND I”, care în ziua de 17 decembrie 1941 a atacat și grenadat de foarte aproape un submarin sovietic, încât poate fi considerat ca distrus

Prezentul ordin se va citi trupei la front.

Comandantul Diviziei de Mare și al Forței Navale Maritime

Comandor (ss) Alexandru Bardescu

La începutul anului 1942, vremea a fost deosebit de grea. Termometrul a coborât până la - 20° în ziua de 24 ianuarie 1942, temperatura mijlocie a lunii ianuarie fiind - 7°, ceea ce era foarte mult pentru Constanța, având în vedere vecinătatea mării. Din cauza vremii nefavorabile, activitatea inamică, atât aeriană

și navală, a fost nulă. În cursul lunii nu s-a dat nici o alarmă aeriană.

Pentru controlarea sistemului de supraveghere și apărarea coastei și portului, s-au executat două exerciții de alarmă de noapte în cursul lunii.

Activitatea la bord s-a redus la întreținerea materialului în stare de luptă, serviciul zilnic la bord și revederea instrucției teoretice; din cauza temperaturii scăzute nu s-a putut face nici un exercițiu practic.

Ordin de Zi nr. 91

Tuturor, ofițer secund, ofițeri, maiștri și marinari, eu, comandantul vostru vă mulțumesc din suflet pentru felul cum v-ați îndeplinit datoria ducând la bun sfârșit misiunea primită pe un timp care l-ați trăit cu toții și în condițiunile știute.

Misiunile distrugătorului „REGELE FERDINAND I” vor forma pagini de glorie în istoria Marinei noastre, iar vouă, tuturor care formați statul major și echipajul lui de elită vă dă dreptul să aveți mândria completei împliniri a datoriei față de patrie.

Să mulțumim lui Dumnezeu, să trăiți cu toții și să avem parte și de aici înainte de mulțumiri mai mari.

Prezentul ordin se va citi la raport.

Comandantul N.M.S. „REGELE FERDINAND I”

Comandor (ss) Horia Macellariu



La **27 ianuarie**, noul comandant al Escadrilei de Distrugătoare, comandorul Horia Macellariu a ridicat marca de comandament pe N.M.S. „REGINA MARIA”. De la data de **20 decembrie 1941**, când a plecat de la comanda Escadrilei comandorul Roman August, comanda Escadrilei a fost asigurată în mod provizoriu de locotenent-comandorul Alexandru Dumbravă.

Ordin de Zi Nr. 84 din 3 februarie 1942

Reușita operațiunii executată în zilele de 30 și 31 ianuarie 1942, îmi dă din nou prilejul de a aduce mulțumiri Escadrilei de Distrugătoare, care prin zone periculoase minate și supravegheate de submarine inamice, a escortat cu distrugătoarele „REGELE FERDINAND I” și „REGINA MARIA” o navă de transport în siguranță și pe care apoi N.M.S. „REGELE FERDINAND I” a condus-o singură până la locul de destinație în perfecte condițiuni.

Condițiunile foarte grele de navigație din timpul iernii: gheață, vânt, ninsoare și mare rea în care s-a executat această operație reușită pune încă o dată într-o lumină din cele mai frumoase calitățile comandanților, ofițerilor și marinarilor noștri cu care țara se poate mândri.

Țin să arăt că această recunoaștere este completă și din partea camarazilor germani din Comandamentul Forței Navale Maritime.

*Comandantul Forței Navale Maritime
Comandor (ss) Alexandru Bardescu*

În Jurnalul de Operații al F.N.M., p. 191, din **30 ianuarie 1942** se preciza: „Misiunea încredințată celor două distrugătoare a fost foarte grea. Prin avarierea N.M.S. „REGINA MARIA”, operația s-a hotărât a fi continuată de N.M.S. „REGELE FERDINAND I”. O altă hotărâre mai bună nu se putea.

Riscurile acestei hotărâri și felul cum N.M.S. „REGELE FERDINAND I” a dus-o la îndeplinire fac un punct de glorie pentru Marina Regală Română în general, pentru Forța Navală Maritimă în special și pentru N.M.S. „REGELE FERDINAND I” în mod cu totul deosebit.

Mândria de care pulsează:

- comandantul N.M.S. „REGELE FERDINAND I”
- ofițerii acestei nave, maiștrii și
- echipajul său

sunt un drept al lor pe care l-au câștigat prin muncă, prin sacrificiu neprecupețit, prin dârzenie și prin cea mai frumoasă ținută ostășească în fața furtunii și inamicului care putea să sosească din oricare loc.

Cea mai mare laudă ce se poate aduce locotenent-





comandorului Voinescu Victor, ofițerilor, maiștrilor și echipajului N.M.S. „REGELE FERDINAND I” este fraza de mai jos:

Tancul „ALBARO” sub pavilion italian, a fost escortat în ziua de 30 ianuarie 1942, pe furtună, pe proastă vizibilitate și continuu pericol de întâlnire cu inamicul, în cele mai perfecte condițiuni, până la intrarea în Bosfor, unde au intrat sub urările de „Buon viaggio” ale marinarilor români de pe N.M.S. „REGELE FERDINAND I”.

În cursul lunii februarie, activitatea inamică a fost foarte redusă; alarme aeriene au fost una pe 7 februarie, două pe 23 februarie și patru la 24 februarie. Nu a apărut nici un avion inamic deasupra orașului; probabil a fost vorba de hidroavioanele inamice, care executau recunoaștere în apropierea coastei românești sau lansau mine.

În zilele de 7 și 25 februarie, navele, împreună cu întreaga apărare a litoralului, au fost puse în stare de alarmă, în urma unor informații că s-ar pregăti acțiuni inamice împotriva coastei.

Vremea încălzindu-se și apropiindu-se de zăpezile Dunării, în luna martie s-au făcut pregătiri pentru începerea transporturilor de aprovizionare de la Constanța și Sulina spre Nikolaev, transporturi care trebuiau protejate de navele Forței Navale Maritime. În acest scop, la Constanța au fost aduse diferite vase de comerț de la Bosfor, Bugaz și Varna și s-au executat baraje de mine antisubmarine între Midia și Sf. Gheorghe.

11 martie. Este pescuit flotorul aparatului paravan al distrugătorului „REGINA MARIA”.

Moment de relaxare, între două minegreve, la Sulina



Ordin de Zi nr. 19 din 13 martie 1942

Pentru abnegația, entuziasmul și rezistența în executarea misiunilor din zilele de 11 și 12 martie 1942 la Bosfor și pentru căutarea tancurilor petroliere italiene „ALBARO” și „PRODOMOS”, când personalul de conducere nu s-a odihnit timp de 44 ore, aduc laude și mulțumiri comandanților, ofițerilor, maiștrilor și echipajelor N.M.S. „REGELE FERDINAND I” și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” și-i citez prin ordine de zi pe Escadrila de Distrugătoare.

Prezentul ordin de zi se va citi la front echipajelor navelor Escadrilei de Distrugătoare.

Comandantul Escadrilei de Distrugătoare
Comandor (ss) Macellariu Horia



În Raportul Special pentru decorarea distrugătoarelor „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ cu Ordinul „Mihai Viteazul“, înaintat eşaloanelor superioare de comandantul Diviziei de Mare, comandorul Paul Zlatian, se arăta:

„Am onoarea a vă raporta că la 22 martie 1942 se împlinesc nouă luni de când Marina Română este în război cu cea Sovietică. Acest război s-a concretizat în ceea ce privește operațiunile maritime, în special prin acțiunea Escadrilei de Distrugătoare, care a avut în sarcina ei executarea majorității misiunilor la inamic, adică în zonele unde orice ajutor de la coastă era exclus și unde acțiunea se sprijinea în special pe distrugătoare.

Faptul că raportul de forțe între navele Escadrilei de Distrugătoare și cele inamice este atât de mult în defavoarea noastră, operațiunile mai sus anunțate constituie fapte de arme excepționale, adevărate titluri de glorie ale Marinei Române, prin care se va sprijini atât temelii morală a Marinei României de mâine, cât și moștenirea sufletească a generațiilor viitoare de marinari. În comparație cu faptele de arme ale diferitelor unități și mari unități ale Armatei de Uscat, Marina Regală nu a rămas cu nimic mai prejos și consider că este absolut necesar să se pună în valoare acest lucru pentru ca prestigiul Marinei să nu iasă știrbit. Or, aceste fapte de arme se datoresc în special Escadrilei de Distrugătoare, care a constituit elementul consistent al fiecărei operațiuni și care a avut întotdeauna și conducerea lor în câmpul tactic.

Pentru exemplificare, vom reaminti că distrugătoarele au luat parte și au făcut în același timp siguranța instalării barajelor de mine de la Constanța, operațiune de amploare considerabilă, dacă

finem seamă de posibilitățile reduse ale Marinei noastre și că ea constituie prima mare acțiune de acest gen.

În primele zile ale războiului (26 iunie), două distrugătoare au angajat și au contribuit la scufundarea distrugătorului sovietic „MOSKVA“ și la avarierea distrugătorului sovietic „HARKOV“, acțiune în care navele au arătat o dârzenie și un spirit de ofensivă deosebit și grație căruia s-au putut distruge navele sovietice.

Această valoroasă acțiune care nu a fost răsplătită până astăzi, a impus flotei sovietice o rezervă datorită căreia nici un vas de suprafață inamic nu s-a mai apropiat de coasta noastră până azi.

În perioada lunilor iulie-august, distrugătoarele, prin prezența lor în diferite puncte ale coastei, au constituit elemente de siguranță înspre larg, luând parte la apărarea antiaeriană a zonei Constanța și doborând mai multe avioane.

Cu începere de la 20 august și până astăzi, adică nouă luni, Escadrila de Distrugătoare a executat 29 de misiuni la inamic, din care 25 misiuni de escortă și convoiere și 4 operațiuni de protecție a operațiunilor de minare.

Trebuie ținut seama că aceste operațiuni s-au făcut cele mai deseori noaptea, naveori pe ceață și vreme rea iar vasele de transport nu erau proprii navigației în formație în condițiuni atât de grele. Totuși, echipajele distrugătoarelor au învins toate dificultățile și cu toate că au trecut adeseori prin regiuni minate, cu toate atacurile de submarine care se repetau de 2-3 ori în cursul aceleiași misiuni, protecția transporturilor a fost asigurată, putându-se astfel alimenta frontul din Ucraina cu combustibil și muniții.

Toate aceste acțiuni au fost executate în regiuni în care inamicul maritim, aerian și submarin are o superioritate zdrobitoare; ele indică efortul prelungit, competența și eroismul echipajelor, care



știau că orice clipă le poate aduce nimicirea.

La aceasta se adaugă glorioasa victorie constituită prin scufundarea unui submarin sovietic, în ziua de 1 decembrie 1941, în zona Șabla, de către distrugătorul „REGINA MARIA” și a unui al doilea submarin la 17 decembrie 1941, în zona Bugaz, de către distrugătorul „REGELE FERDINAND”.

Având în vedere aceste strălucite rezultate, în spiritul celor enunțate la începutul acestui raport, pentru a da echipajelor o



Distrugătorul „REGINA MARIA” camuflat

justificată emulație și a se lăsa generațiilor viitoare ale Marinei o moștenire cât mai valoroasă, am onoarea a vă ruga să binevoiți a interveni pentru a se acorda navelor și comandanților distincții care să consacre curajul și meritele pe care le-au dovedit.

În acest scop, anexez alăturatele tabele de distincțiuni, pe care vă rog a le susține cu toată căldură”.

DISTRUGĂTORUL „REGELE FERDINAND”

Propunere: Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a

„Pentru bravura și avântul eroic cu care au luptat ofițerii, maiștrii și echipajele acestui distrugător – făcând protecția operațiunilor de minare din zilele de 7-13 octombrie și 11 noiembrie, încununată de deplin succes – cu toată prezența pe mare a forței superioare inamice.

Acest distrugător a executat 17 misiuni la inamic, asigurând numeroase transporturi destinate frontului din Ucraina – nepregetând a executa marșuri grele și neîntrerupte – mii de mile – pe timpuri de furtună și ger intens, într-o mare în care inamicul pândea pretutindeni și avea o superioritate zdrobitoare în forțe de suprafață și submarine.

A trecut neînvinș prin numeroase baraje de mine dușmane și a înfrânt intensă supraveghere a submarinelor sovietice, cauzându-le serioase pierderi – culminate în ziua de 17 decembrie prin scufundarea unui submersibil inamic în apele de Nord-Vest ale Mării Negre.

A fost citat prin Ordinul de Zi nr. 16 din 14 noiembrie 1941 pe Armată.”

DISTRUGĂTORUL „REGINA MARIA”

Propunere: Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a

„Pentru bravura și avântul eroic cu care au luptat ofițerii, maiștrii și echipajul acestui distrugător în ziua de 26 iunie, contribuind prin spontaneitatea intervenției sale la scufundarea



distrugătorului sovietic „MOSKVA” și la avarierea distrugătorului sovietic „HARKOV”.

Pentru elenul cu care au executat protecția operațiunilor de minare în zilele de 7-13 octombrie și 11 noiembrie, încununată de deplin succes, cu toată prezența pe mare a forțelor superioare inamice.

Acest distrugător a executat 12 misiuni la inamic, asigurând transporturile destinate frontului din Ucraina, nepregetând la marșuri grele și neîntrerupte, navigând mii de mile, într-o mare în care inamicul avea superioritate zdrobitoare în mijloace navale și pândind în tot timpul.

A trecut neînving prin numeroase baraje de mine dușmane, a înfrânt intensă supraveghere și atacurile submarinelor sovietice,

Arborarea drapelului decorat

cauzându-le serioase pierderi, culminate în ziua de 1 decembrie prin distrugerea unui submarin bolșevic în apele Mării Negre, la larg de Capul Șabla”.

Drept urmare, pavilioanele distrugătoarelor „REGELE FERDINAND”

și „REGINA MARIA” au fost decorate cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a.

La **28 martie**, distrugătorul „MĂRĂȘTI”, împreună cu „Donauflottele”, N.M.S. „STIH”, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” și N.M.S. „REGINA MARIA”, a făcut siguranța antisubmarin a navelor puitoare de mine „DACIA” și „AMIRAL MURGESCU”, care au executat două baraje de mine antisubmarine între Midia și Gura Portiței. Dragajul a fost executat de N.M.S. „STIH” și „Donauflottele” în prova navelor minere. Deși nu se cunoștea dacă regiunea era sigură de mine inamice, distrugătoarele au navigat fără aparatul paravan la apă. De altfel, navele noastre nici nu aveau această instalație la bord.

Navele au ieșit din port la 08.45, iar la 18.15 au fost înapoi la Constanța. Deși dimineața a fost ceață, care a întârziat operațiunea de minare, totuși aceasta s-a executat în bune condiții, fără să fie împiedicați de inamic.

Pentru modul în care au fost executate aceste misiuni, Escadrila de Distrugătoare a adus laude și mulțumiri comandanților și echipajelor navelor participante, prin Ordinele de Zi nr. 18, 20 și 26.

Astfel, în Ordinul de Zi nr. 92 din **29 martie 1942** al F.N.M., echipajul N.M.S. „REGINA MARIA”, comandat de locotenent-comandorul Constantin Niculescu, era din nou nominalizat. „*În să exprim comandorului Macellariu Horia întreaga mea satisfacție și mulțumire pentru deplina reușită a operației (de minare din ziua de 28 martie 1942 la care a luat parte Gruparea Navală comandor Horia Macellariu - n.n.) și în hotărârea ce a luat de a persista în executare în ciuda timpului nefavorabil (ceață), care a îngreunat foarte mult executarea misiunii. Această satisfacție se răsfăranțe și asupra comandanților de nave, ofițeri, maiștri și grade inferioare*





care au adus fiecare partea lor de contribuție“.

2 aprilie. La ora 03.50 s-a deschis portul și între orele 04.20 și 07.33 au ieșit din port patru șalupe germane, N.M.S. „REGINA MARIA“, patru dragoare germane, crucișătorul auxiliar „DACIA“, N.M.S. „MURGESCU“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, N.M.S. „MĂRĂȘTI“ și N.M.S. „ZBORUL“, pentru a executa misiunea ordonată prin Ordinul de operații nr. 129 din 30 martie 1942 – operațiuni de minare a paselor A și B în zona Constanța și în conformitate cu Ordinul special nr. 127 din 28 martie 1942, minare în apele din Nordul Crimeei.

3 aprilie. La ora 10.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ a intrat în port.

15 aprilie. La ora 08.15, au ieșit din port N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, pentru operația de escortă a navelor „ARKADIA“, „SALZBURG“ și „PRODOMOS“, de la Bosfor la Bugaz.

16 aprilie. La ora 11.30, N.M.S. „REGINA MARIA“ a revenit în port.

20 aprilie. La ora 01.25, s-a deschis portul și au plecat succesiv spre Nord „VĂRTOSU“ pentru pilotare, „OITUZ“ la ora 02.15, „DANUBIUS“, „LE PROGRES“, urmate de „MĂRĂȘEȘTI“ și N.M.S. „REGINA MARIA“.

21 aprilie. La ora 17.00, N.M.S. „REGINA MARIA“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și N.M.S. „MĂRĂȘTI“ au plecat cu „TZAR FERDINAND“ de la Sulina la Constanța.

22 aprilie. Începând cu ora 02.25 au intrat succesiv în port N.M.S. „REGINA MARIA“, „TZAR FERDINAND“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și N.M.S. „MĂRĂȘTI“.

26 aprilie. De la Constanța spre Bugaz au plecat succesiv între

orele 07.40-09.05, „ARDEALUL“, „SUCEAVA“, „MĂRĂȘEȘTI“ și „REGINA MARIA“.

27 aprilie. Distrugătoarele „MĂRĂȘEȘTI“ și „REGINA MARIA“ au fost informate prin radio de prezența unui submarin inamic în zona Constanța. La ora 10.02, remorcherul „A“ a executat dragaj de siguranță în fața N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și „REGINA MARIA“, care au intrat în port la ora 15.40.

28 aprilie. Între orele 16.00-16.50, au ieșit din port N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, „REGINA MARIA“ și navele „SALZBURG“, „OLTUL“, „ARKADIA“ și „ELENA“. Convoiul, format către ora 17.00 în rada portului Constanța, a luat drum spre Bugaz. Din cauza valurilor, începând cu ora 18.47 convoiul a revenit în port.

1 mai. Între orele 16.45-17.13, convoiul format din N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, „REGINA MARIA“ și navele „SALZBURG“, „OLTUL“, „ARKADIA“ și „ELENA“ a plecat de la Constanța spre Bugaz, escortat de un hidroavion.

2 mai. La ora 14.05 N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și „REGINA MARIA“ au intrat la Sulina iar „MĂRĂȘTI“ și-a continuat drumul spre Constanța. N.M.S. „REGINA MARIA“ a raportat că la ora 08.20, împreună cu „MĂRĂȘEȘTI“ și „MĂRĂȘTI“ cu patru M.F.P., au atacat un submarin în punctul 15 Mm SW de Bugaz, la 4 Mm de coastă. A fost observată o pată mare de ulei. Rezultatul precis nu se cunoaște.

3 mai. La ora 13.15, N.M.S. „REGINA MARIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“ au ieșit de la Sulina pentru convoierea navei „SULINA“ de la Bugaz la Constanța.

4 mai. Între orele 04.20-05.00, convoiul compus din N.M.S. „REGINA MARIA“, „MĂRĂȘEȘTI“ și nava „SULINA“ a intrat în portul Constanța, pilotat de remorcherul „PĂSLĂ“.



11 mai. Începând cu ora 12.00, N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘTI” au ieșit din port cu destinația Sulina și apoi Bugaz, pentru a prelua și aduce la Constanța navele „ARDEAL” și „SUCEAVA”.

12 mai. La ora 12.15, N.M.S. „REGINA MARIA” a intrat în port.

14 mai. La ora 18.45, N.M.S. „REGINA MARIA” a ieșit din port pentru executarea operației de escortă antisubmarin în zona Bugaz.

15 mai. La ora 02.00, gruparea N.M.S. „REGINA MARIA” a ancorat din cauza ceții la SE Sulina, iar la ora 04.00 și-a reluat misiunea.

16 mai. La ora 03.15, N.M.S. „REGINA MARIA” a intrat în portul Constanța.

18 mai. La ora 09.00, N.M.S. „REGINA MARIA” a plecat spre Bugaz.

19 mai. La ora 12.50, N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘTI” au intrat la Constanța, venind de la Bugaz.

20 mai. La ora 10.55, N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘTI” au plecat de Constanța spre Sulina pentru a aduce motonava „SULINA” de la Bugaz la Constanța.

21 mai. La ora 04.40, N.M.S. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘTI” și motonava „SULINA” au intrat în portul Constanța.

Echipajul N.M.S. „REGINA MARIA”, aflat sub comanda locotenent-comandorului Eugen Săvulescu, a fost citat și prin Ordinul de Zi nr. 107 din 24 mai 1942 al F.N.M. pentru contribuția „la victoria armatelor româno-germane de pe frontul Crimeei prin operațiunile de transporturi și minări. Transporturile efectuate ziua și noaptea sub paza și siguranța navelor de război ale Forței Navale Maritime, sunt astăzi tăcute și necunoscute în ansamblul lor chiar și de forurile române superioare. Dar istoria nu va putea să tăinuiească mâine cât au însemnat ele în victoria de la Cherci, despre care vorbesc comunicate oficiale și întreaga presă”.

26 mai. Între orele 09.00-09.35, N.M.S. „REGELE FERDINAND” a ieșit în mare pentru probe. La ora 09.00, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI” și la ora 09.35, N.M.S. „REGINA MARIA” au plecat spre Sud pentru a prelua de la Bosfor navele „CELENO” și „ALBARO”.

La ora 15.50, N.M.S. „REGINA MARIA” a intra în port.

28 mai. La ora 13.50, N.M.S. „REGINA MARIA” a plecat de la Constanța la Bugaz împreună cu un convoi.



29 mai. La ora 13.55, N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ au intrat în portul Constanța, venind de la Bugaz, după ce a predat convoiul, în punctul fixat, navelor Donauflotille.

La ora 15.50, N.M.S. „REGINA MARIA“ a intra în port.

1 iunie. Între orele 09.50-11.20, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a executat probe în zona Constanța.

3 iunie. La ora 10.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ a plecat la Bugaz pentru a prelua convoiul format din navele „CARPAȚI, „TISZA, „DANUBIU“, pentru a le aduce la Sulina, iar pe „CARPAȚI“ la Constanța.

4 iunie. La ora 08.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ a intrat în port, devenind indisponibilă pentru 5 zile, timp necesar pentru spălarea căldărilor.

5 iunie. La ora 13.20, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a plecat cu nava „SUCEAVA“ de la Constanța la Bugaz.

6 iunie. La ora 13.30, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a intrat în port, venind de la Sulina.

8 iunie. La ora 09.12, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a ieșit în mare pentru a executa trageri reduse pe ținta remorcată de „ISTRIA“. La ora 13.20 a revenit în port.

14 iunie. La ora 15.30, N.M.S. „DUMITRESCU“ a ieșit pentru a executa dragaj de control la sud, în regiunea Constanța-Tuzla, pentru siguranța navigației distrugătoarelor N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „REGINA MARIA“.

15 iunie. Distrugătoarele N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „REGINA MARIA“ au intrat în port.

24 iunie. La ora 16.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ și la 16.20,

N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a plecat în misiune spre Nord.

25 iunie. La ora 08.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ au intrat la Sulina.

26 iunie. La ora 15.30, N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ au ieșit din Sulina în marș spre Constanța.

27 iunie. În jurul orei 06.30, N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ au intrat în portul Constanța.

1 iulie. La ora 13.40, N.M.S. „REGINA MARIA“ a plecat cu un convoi de la Constanța la Bugaz. La ora 16.30, în timp ce convoiul naviga spre Nord, hidroavionul din escortă a observat în careul B 103 un submarin inamic aflat în imersiune și l-a atacat cu bombe, semnalându-l și navelor din escortă. N.M.S. „REGINA MARIA“, și ulterior un hidroavion german, au continuat grenadarea.

2 iulie. La ora 18.10, N.M.S. „REGINA MARIA“ a intrat în port.

7 iulie. N.M.S. „REGINA MARIA“ a fost urcată pe doc pentru piturare.

10 iulie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ era indisponibil pentru repararea unei turbo-pompe de circulație.

18 iulie. La ora 03.30, N.M.S. „GHICULESCU“ a ieșit pentru dragaj în zona Tuzla. S-au luat măsuri de siguranță pentru ieșirea N.M.S. „REGINA MARIA“, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, care urmau să escorteze navele „CELENO“ și „ALBARO“ de la Bosfor la Constanța. La ora 06.50 distrugătoarele au ieșit din port în misiunea ordonată spre Sud.



Ordin de Zi nr. 62 din 7 iulie 1942

Ofensiva din Crimeea începută prin acțiunea de la Kerci și încununată prin marea victorie a cuceririi portului și fortăreței Sevastopol a fost rezultatul unei munci tăcută și încordată dusă de Marina Regală Română, care prin navele sale de sub comanda comandantului Horia Macellariu a dirijat spre front 290 230 tone material de război, străbătând 16 462 mile în 1 455 ore și asigurând în felul acesta dezvoltarea și reușita operațiunilor armatelor germano-române pe frontul oriental și în Crimeea.

În strânsă colaborare cu forțele navale ușoare germane și italiene s-a asigurat transportarea peste mare a materialelor de război necesare pentru continuarea luptei și au tăiat legăturile fortăreței prin operațiuni de baraj.

Pentru modul cu totul excepțional în care s-au distins comandorul Horia Macellariu, comandant al Escadrilei de Distrugătoare, împreună cu comandanții navelor în subordine, pentru destoinicia, curajul și spiritul de sacrificiu cu care a știut să ducă la bun sfârșit greaua dar nobila misiune, citez prin ordin de zi și comandanții săi din subordine, precum și pe ofițerii, maiștrii și echipajele navelor care s-au acoperit de cinste în îndeplinirea datoriei lor către Națiune, Rege și Conducător, cu toate riscurile și împotrivrile inamicului sub cutele pavilionului Țării și pe care l-au purtat cu demnitate în apele trasnistriene.

*Comandantul Diviziei de Mare
Comandor (ss) Paul Zlatian*

19 iulie. La ora 13.00 N.M.S. „REGINA MARIA“, N.M.S. „REGELE FERDINAND“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și tancurile italiene „CELENO“ și „ALBARO“ au intrat în port.

Într-un raport din 21 iulie 1942, al comandantului Escadrilei de Distrugătoare, comandor Horia Macellariu către Comandantul Forțelor Navale Maritime, comandorul Alexandru Bardescu, reiese că unitățile navale române erau controlate de comandantul Forțelor Navale Maritime prin ofițeri germani ambarcați și nu prin șefii firești ai acestor unități, fapt care genera nemulțumiri în rândurile ofițerilor români de la bordul navelor. Comandantul Escadreii avansa „un protest și o reacțiune izvorâte din dreptul meu de apărare și de comandă la bordul distrugătoarelor, și să-mi fie permisă comanda distrugătoarelor ce mi-au fost încredințate“.

În mod deosebit, aceste nemulțumiri se manifestau la bordul navelor unde ofițerii de legătură germani nu se subordonau comandanților, dezinformând eșaloanele superioare germane și române, fapt care provoca reacții, uneori greu de stăpânit, din partea ofițerilor români.

Camuflate după modelul Kriegsmarine, distrugătoarele purtau ca semn de recunoaștere un dreptunghi alb cu crucea Sfântului Andrei, de culoare roșie iar în borduri aveau inscripționat *asul de treflă* la distrugătorul „REGELE FERDINAND“, respectiv *asul de pică* la „REGINA MARIA“, ambele de culoare neagră, conturate cu alb.

Pentru faptele de arme săvârșite pe timpul campaniei din Est, echipajele celor două distrugătoare au fost citate prin Ordinele de Zi nr. 3 din 19 iunie, nr. 7 din 8 octombrie, nr. 16 din 14 noiembrie, nr. 8 din 4 decembrie și nr. 71 din 20 decembrie 1941, respectiv nr. 84 din 3 februarie și 19 din 13 martie 1942, pe Marina Regală și Armata Română.



La **28 iulie**, comandorul Horia Macellariu, comandantul Escadrilei de Distrugătoare, a fost decorat de către Comandamentul Naval german, reprezentat prin amiralul Wurmbach, cu „Crucea de Fier” clasa a II-a.

1 august. La ora 04.30 N.M.S. „REGELE FERDINAND” și la ora 05.20 N.M.S. „REGINA MARIA” au plecat spre Caliacra, reîntrând în port la ora 15.50.

3 august. Distrugătoarele „REGELE FERDINAND”, „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI” au plecat spre Sud, în regiunea Varna, pentru a întâlni navele „CELENO” și „ALBARO” și a le escorta spre Bosfor.

5 august. Distrugătoarele „REGELE FERDINAND”, „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI” au intrat în port, venind dinspre Sud.

6 august. N.M.S. „REGINA MARIA” a devenit indisponibilă din cauza unor avarii la servomotor.

11 august. La ora 17.40, „SUCEAVA” și „PRODROMOS”, escortate de „ZMEUL” și „REGELE FERDINAND” au plecat spre Nord.

13 august. N.M.S. „REGINA MARIA” a fost urcată pe doc.

24 august. La ora 13.00, N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „REGELE FERDINAND”, cu tancurile „KASSA” și „KOŁOŠWAR” au plecat spre Nord.

26 august. La ora 09.15, distrugătoarele au intrat în port.

7 septembrie. La ora 09.00, distrugătoarele N.M.S. „REGINA MARIA” și N.M.S. „REGELE FERDINAND” au plecat spre Sud, pentru a aduce de la Bosfor tancurile italiene „CELENO” și „ALBARO”.

8 septembrie. La ora 18.45, distrugătoarele „REGINA

MARIA” și „REGELE FERDINAND”, precum și tancurile italiene „CELENO” și „ALBARO” au intrat în port.

12 septembrie. La ora 13.30, convoiul format din tancurile italiene „CELENO” și „ALBARO”, escortat de distrugătoarele „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND”, a plecat de la Constanța spre Bosfor.

13 septembrie. La ora 19.15 distrugătoarele „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” au intrat în port, venind dinspre Sud.

14 septembrie. La ora 14.35, distrugătoarele „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” și nava „LOLA” au ieșit din port spre Sevastopol.

16 septembrie. La ora 17.35, distrugătoarele „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” au revenit în port de la Sevastopol. În dimineața zilei, distrugătorul „REGELE FERDINAND” a lansat 34 grenade împotriva unui submarin inamic care atacase nava „LOLA”.

17 septembrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND” se afla indisponibil pentru repararea pompei extracții.

19 septembrie. N.M.S. „REGINA MARIA” era indisponibilă pentru spălarea căldărilor.

29 septembrie. În cursul dimineții, amiralul Nomura a vizitat portul și distrugătorul „REGINA MARIA”.

30 septembrie. La ora 14.30, N.M.S. „REGELE FERDINAND” a ieșit spre Sud, avându-i la bord pe generalul Gheorghe Șova, pentru recunoașterea coastei de pe mare.

3 octombrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND” se găsea indisponibil pentru repararea răcitorului de ulei.

5 octombrie. Distrugătoarele „REGINA MARIA” și



„REGELE FERDINAND“ au ieșit spre Sud pentru a aduce din Bosfor tancurile italiene „CELENO“ și „ALBARO“.

6 octombrie. La ora 13.25, au intrat în port distrugătoarele „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“ și tancurile italiene „CELENO“ și „ALBARO“.

8 octombrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a împușcat o mină din barajul propriu în dreptul geamandurii A.

13 octombrie. La ora 09.05, N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“ și tancul italian „CELENO“ au ieșit din port cu destinația Bosfor.

14 octombrie. Distrugătoarele „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au intrat în port, venind dinspre Sud.

16 octombrie. La ora 12.00, M.S. Regele Mihai I, însoțit de generalul Constantin Pantazi, ministrul Apărării Naționale, colonelul I. Codreanu, șeful Casei Militare Regale, colonelul adjutant Mircea Brătănescu și locotenent-colonelul adjutant Marcel Olteanu a vizitat distrugătorul „REGINA MARIA“. Echipajul, în frunte cu comandorul Alexandru Bardescu, l-a primit pe suveran în sunetul fanfarelor. După raportul primit din partea comandurului Alexandru Bardescu, comandurului Horia Macellariu și locotenent-comandurului Eugeniu Săvulescu, contraamiralul Nicolae Păiș a citit decretul prin care au fost decorați militarii români și germani care s-au distins în luptele navale din Marea Neagră. M.S. Regele a înmănat decorațiile ofițerilor români și germani.

Ulterior, nava a executat o tragere cu bombe antisubmarin.

17 octombrie. N.M.S. „REGELE FERDINAND“ se afla indisponibilă.

21 octombrie. Pilotul unuia dintre cele patru avioane I.A.R. care a căzut în mare a fost salvat de N.M.S. „REGINA MARIA“.

26 octombrie. La ora 14.45, au intrat în port venind de la Sevastopol N.M.S. „REGINA MARIA“, „MĂRĂȘTI“, cu navele „VARNA“, „ARKADIA“ și patru R-boaturi.

29 octombrie. Între orele 02.00-02.50 au ieșit din port navele „DACIA“ și „MURGESCU“, escortate de N.M.S. „REGINA MARIA“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, pentru operația de minare din regiunea Insula Șerpilor.

30 octombrie. La ora 01.30 au intrat pe rând în port navele „DACIA“, „MURGESCU“, „REGINA MARIA“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și patru șalupe dragoare germane, după ce și-au îndeplinit misiunea de minare la Insula Șerpilor.

5 noiembrie. Între orele 03.30 și 04.00, N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“, „DACIA“ și „MURGESCU“ au ieșit din port cu direcția Nord, pentru a executa o operațiune de minare în regiunea Insula Șerpilor. La ora 23.00 aceste nave s-au înapoiat în port.

14 noiembrie. La ora 04.05, N.M.S. „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au ieșit din port spre Bosfor, pentru a prelua tancul „OSSAG“.

15 noiembrie. La ora 08.00, distrugătoarele „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au intrat în port.

17 noiembrie. La ora 13.50 N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“ și „MĂRĂȘTI“, împreună cu „VARNA“, au plecat spre Sevastopol.

23 noiembrie. La ora 13.45, N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și cargoul „SUCEAVA“ au intrat în port, venind de la Sevastopol.

26 noiembrie. La ora 03.30, N.M.S. „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au plecat spre Bosfor pentru a aduce



tancul „CELENO“. Din cauza unei avarii la turbine la „REGELE FERDINAND“, la ora 05.40 navele s-au întors în port.

28 noiembrie. La ora 03.07, N.M.S. „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au plecat spre Bosfor pentru a aduce tancul „CELENO“.

2 decembrie. N.M.S. „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ erau indisponibile.

8 decembrie. La ora 08.00, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a devenit operativ.

9 decembrie. N.M.S. „REGINA MARIA“ a fost urcată pe doc.

11 decembrie. La ora 14.00, N.M.S. „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și nava „LOLA“ au ieșit din port, îndreptându-se spre Capul Tendra.

17 decembrie. La ora 21.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ a plecat la Sulina pentru a convoia o grupare navală de la Sulina la Odessa.

18 decembrie. La ora 07.50, au intrat în port N.M.S. „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și nava „ARDEALUL“, venind de la Sud.

21 decembrie. La ora 15.00, au ieșit din port N.M.S. „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și „DUMITRESCU“ pentru a escorta pe „ARKADIA“ la Capul Tendra.

23 decembrie. La ora 09.25, N.M.S. „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și „DUMITRESCU“ au intrat în port.

26 decembrie. Între orele 11.05-12.05, au ieșit din port N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“, „ROMÂNIA“, „KOLOȘWAR“ și cinci șalupe dragoare germane spre Sulina, iar „KOLOȘWAR“ cu trei bacuri spre Sevastopol.

29 decembrie. La ora 15.00, N.M.S. „REGINA MARIA“ și

„REGELE FERDINAND“ au ieșit spre Nord pentru a escorta nava „VARNA“.

31 decembrie. La ora 11.33, a intrat în port N.M.S. „REGINA MARIA“, venind de la Nord, urmată la ora 11.58 de „REGELE FERDINAND“ și „SUCEAVA“.

2 ianuarie 1943. N.M.S. „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ indisponibile până la 5 ianuarie.

6 ianuarie. La ora 04.05, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a abordat la pupa pe N.M.S. „REGINA MARIA“ iar „VÂRTOSU“ a abordat-o pe N.M.S. „REGINA MARIA“ în trobord, în dreptul tancului 7. S-au astupat găurile de apă, urmând ca nava să fie andocată.

1 februarie. La ora 15.00, au ieșit din port trei șalupe dragoare germane și N.M.S. „REGELE FERDINAND“, îndreptându-se spre Nord.

7 februarie. La ora 17.30, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ a intrat în port cu o vedetă torpiloare germană, venind de la Sevastopol, ca escortă a navei „ARDEAL“. Din cauza ceții, la ora 15.00 „ARDEAL“ l-a lovit pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“ în pupa tribord, în regiunea Mangalia. S-a produs o spărtură pe o lățime de circa 5 metri, pe toată lungimea bordajului. Părțile vitale ale navei nu au fost afectate, distrugătorul intrând cu mijloace proprii în port.

17 februarie. La N.M.S. „REGINA MARIA“ se efectuau reparații generale la mașini iar la „REGELE FERDINAND“ la corp, mobilier etc.

23 februarie. Între orele 15.00-15.47, N.M.S. „REGINA MARIA“ a executat trageri de 20 mm și 13, 2 mm, pe o țintă remorcată de „VÂRTOSU“.



Majestatea Sa
Regele Mihai,
printre marinarii
Escadrei de
Distrugătoare



Contraamiralul Ioan Georgescu
dă raportul Regelui Mihai





Distrugătorul N.M.S. „REGINA MARIA”, 12 mai 1944. Întoarcerea de la Sevastopol spre Constanța. Pe punte, soldați evacuați de la Chersones.



1943. Distrugătorul N.M.S. „REGINA MARIA”. Citirea unui Ordin de Zi de către comandorul Bardescu, comandantul Escadrilei de Distrugătoare



Distrugătorul „REGINA MARIA”
în apărarea unui convoi de nave



Camarazi români și germani pe frontul Mării Negre



24 februarie. Un convoi format din „SUCEAVA” și „VARNA”, însoțit de N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI”, împreună cu două R-boot a plecat spre Nord.

27 februarie. Către ora 13.30 au intrat în port N.M.S. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘEȘTI” și o șalupă dragoare germană.

1 martie. La ora 12.00, vasul „HARKOV” a plecat spre Nord, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘEȘTI”, „MURGESCU” și două R-boot.

8 martie. N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘTI” au ieșit în mare la ora 05.00 pentru operațiuni la Sud, dar a reintrat la ora 05.33, din cauza vremii.

10 martie. La ora 03.45 N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI” au plecat spre Sud, pentru a escorta spre Constanța petrolierul „CELENO”.

11 martie. La ora 11.20, a sosit în port petrolierul „CELENO”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI”.

25 martie. La ora 11.30, au ieșit din port pe direcția Nord, N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI”.

26 martie. La ora 10.25, nava „ARDEAL”, escortată de N.M.S. „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘTI” și un R-boot au intrat la Sevastopol.

27 martie. Convoiu „HARKOV”-„SUCEAVA”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘEȘTI” și trei R-boot au plecat din Sevastopol, la ora 10.30, cu destinația Constanța.

La ora 11.00, „CELENO” a ieșit din portul Constanța, escortat de N.M.S. „REGELE FERDINAND”, „MĂRĂȘTI” și un R-boot, cu destinația Bosfor.

28 martie. La ora 14.50, convoiul „HARKOV”-„SUCEAVA”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘEȘTI” și trei R-

boot, a intrat în portul Constanța.

29 martie. La ora 02.30, vasul „BIRGHIT”, escortat de N.M.S. „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘTI”, a intrat la Bugaz. Vasele de escortă și-au continuat drumul, intrând la Constanța la ora 11.00.

1 aprilie. Convoiu „LOLA”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, „REGELE FERDINAND”, „MĂRĂȘTI” și două R-boot, a plecat din Constanța cu destinația Sevastopol.

3 aprilie. „LOLA” și „VARNA”, escortate de N.M.S. „REGINA MARIA”, „REGELE FERDINAND”, „MĂRĂȘTI” și două R-boot, a plecat din Constanța spre Sevastopol.

5 aprilie. Convoiu „ARDEAL”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘTI” a plecat din Sevastopol spre Constanța.

7 aprilie. Convoiu „SUCEAVA”-„ARKADIA”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” a plecat din Constanța spre Sevastopol.

9 aprilie. „VARNA”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” și un

Contraamiralul Horia Macellariu, împreună cu locotenent-comandorul Eugeniu Săvulescu





R-boot, a sosit la Constanța la ora 11.00, venind de la Sevastopol.

15 aprilie. Convoiul „HARKOV”-„VARNA”, escortat de N.M.S. „REGELE FERDINAND”, „MĂRĂȘTI” și două R-boot, a plecat din portul Constanța spre Sevastopol.

16 aprilie. „ARKADIA”, escortat de N.M.S. „REGELE FERDINAND”, „MĂRĂȘEȘTI” și trei R-boot, a plecat din Sevastopol cu destinația Constanța.

18 aprilie. „ARDEAL”, escortat de N.M.S. „REGINA MARIA”, un R-boot și M.R. 7 a plecat la Sf. Gheorghe. Convoiul s-a întâlnit cu nava „LOLA”, care a ieșit din Sulina și au continuat drumul împreună spre Sevastopol.

19 aprilie. N.M.S. „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘEȘTI” au plecat spre Bosfor pentru a lua în primire vasul P.L.M. 16 și a-l escorta la Constanța. „SUCEAVA”, escortată de „REGINA MARIA”, R 164, 166 și M.R. 7 a plecat din Sevastopol spre Constanța.

20 aprilie. Convoiul P.L.M. 16, escortat de N.M.S. „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘEȘTI”, a sosit la Constanța.

22 aprilie. După amiază, N.M.S. „REGELE FERDINAND” a ieșit din port pentru tragere navală și A.A. pe manșă.

23 aprilie. Vasul „ARKADIA”, escortat de „MĂRĂȘEȘTI”, „REGINA MARIA” și trei R-boot, a plecat din Constanța la Sevastopol. N.M.S. „REGELE FERDINAND” a intrat în port, întorcându-se de la tragerea navală și A.A.

25 aprilie. Vasete C.F.M. „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘEȘTI”, „SBORUL” și „NĂLUCA” au intrat în port, venind de la Nord.

28 aprilie. N.M.S. „REGINA MARIA” și vedetele „VEDENIA” și „VĂRTEJUL” au executat exerciții de lansare, pe o țintă remorcată de „ISTRIA”. N.M.S. „REGELE FERDINAND”



și „MĂRĂȘEȘTI” au ieșit din port pentru câteva ore.

29 aprilie. N.M.S. „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND” au executat exerciții de tragere.

30 aprilie. N.M.S. „MURGESCU”, „REGINA MARIA”, „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘEȘTI” au ieșit în mare cu direcția Nord.

8 iulie. La ora 16.15, „DOR DE MARE” a ieșit din port cu barca de scafandri la dispoziția N.M.S. „REGELE FERDINAND”.

9 iulie. La ora 08.10, „DUCA” a ieșit din port cu barca de scafandri pentru exerciții de lansări de torpile cu N.M.S. „REGINA MARIA”.

12 iulie. În cursul dimineții, M.S. Regele a vizitat N.M.S. „REGINA MARIA”, „MURGESCU” și vedetele torpiloare.

21 iulie. La ora 07.10, remorcherul „SALAMIS” a ieșit la dispoziția N.M.S. „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND”.

2 august. La ora 08.10, „DOR DE MARE” a ieșit cu barca de scafandri spre Nord, pentru exerciții de lansări de torpile ale N.M.S. „REGELE FERDINAND”. „SALAMIS” a remorcat ținta



Soldatlocotenent Paratrâmb Găghina cu camarazi
din echipajul distrugătorului „REGINA MARIA”

pentru tragere de calibru ale N.M.S. „REGINA MARIA”.

Între 5-6 august 1943, N.M.S. „REGELE FERDINAND”, comandată de locotenent-comandorul Florin Bujoreanu și N.M.S. „REGINA MARIA” au făcut parte din gruparea formată împreună cu „XANTEN” și două R-boot care a escortat de la Constanța la A3 tancul s/s „FIRUTZ”, sub pavilion german iar de aici, întărită cu două R-boot, vasul „THISBE” până la Bosfor. În cursul zilei de 6 august, în jurul orei 13.27, navele au fost atacate de un submarin inamic, care a lansat o jerbă de trei torpile în evantai, de la travers, la distanța de 1 800 metri de convoi. Una dintre torpile a lovit nava „FIRUTZ” în prova Bd. Cu toată împotrivirea inamicului, misiunea a fost îndeplinită, navele intrând în Bosfor.

În timpul manevrei de grenadare, soldatul Nicolae Tudor ctg. 1940 a fost rănit la picior de o grenadă antisubmarin, care la rondou

s-a rostogolit peste acesta.

Prin Î.D.R. nr. 2253 din 13 august 1943, a fost conferit Ordinul „Steaua României” cu spade în gradul de Ofițer cu panglică de „Virtute Militară” pavilionului distrugătorului N.M.S. „REGINA MARIA” „pentru bravura și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă comandantul, ofițerii, maeștrii și echipajul în executarea a 31 de operațiuni de război pe întinsul Mării Negre, protejând transporturile armatelor de uscat și Marinei Aliate, precum și operațiunilor de minare împotriva inamicului, parcurgând 8 920 mile în ape minate fără paravan sau dragaj, sub amenințarea continuă a submarinelor și aviației inamice.

A colaborat la scufundarea distrugătorului „MOSCOVA”.

A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu activeze, scufundând unul și a respins atacurile aviației inamicului, atât în largul mării cât și în portul Constanța, doborând un avion.”

Cu aceeași distincție a fost decorat pavilionul distrugătorului N.M.S. „REGELE FERDINAND”, care a executat 24 operațiuni de război în largul Mării Negre, „parcurgând 6 925 mile în ape minate fără paravan sau dragaj, sub amenințarea continuă a submarinelor și a aviației inamice.

A grenadat submarinele inamice întâlnite, silindu-le să nu acționeze scufundând unul și a respins atacurile aviației inamice, atât în largul mării cât și în portul Constanța, doborând un avion”.

15 august 1943. Ziua Marinei a fost serbată în portul Constanța în prezența generalului Constantin Pantazi, ministrul Armatei și a generalului Nicolae Șova, ministru subsecretar de stat pentru Marină. O companie a dat onorul și s-a oficiat un Te-Deum la: bordul



N.M.S. „REGELE FERDINAND“, de către episcopul Tomisului, I.P.S.S. Eugen Laiu pentru pomenirea marinarilor căzuți pentru patrie. O șalupă a lansat în apă o ancoră de flori. La bordul aceleiași distrugător a avut loc solemnitatea înmânării unor însemne de război marinarilor româniși germani care s-au distins în război.

În cursul după-amiezii, pe Stadionul Marinei de pe malul

Lacului Tăbăcării au avut loc întreceri sportive marinărești.

25-26 septembrie. Distrugătoarele „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘTI“ și 3 R-boot-uri au escortat cargoul „ALBA IULIA“ pe drumul Bosforului.

Conform unei știri publicate în revista „Marea Noastră“ din septembrie-octombrie 1943, Editura OFAR din București, aflată

Echipajul distrugătorului „REGINA MARIA“ (1943)



sub conducerea lui Pompei Christescu, a publicat colecția „Eroi, fapte și idei“. În caietul nr. 4 al acestei colecții, intitulat „Cu haiducii pe ape“, sub semnătura lui V. Oproviuciu se regăsesc notele unui marinar, scrise pe distrugătorul „REGELE FERDINAND“, în timpul operațiunilor pe Marea Neagră. Cititorul „e introdus în toate tainele mașinărilor și a mânării acestora de către bravii noștri marinari. Între aceste operațiuni, marinarii conversează, glumesc, duc viața omenească ce pot duce luptătorii unei atari cetăți de oțel înfruntătoare de surprize aeriene sau nave de suprafață și



submarine inamice. Autorul le notează pe toate. Nu-i scapă nimic. Iată și porturile de pe coasta nordică a Mării Negre. Se aud și conversațiile camarazilor germani. Lectura place. Mici scăpări – de stilistică – trec pe plan secundar, față de povestirile și notele pe care dl. Oprovițiu le înșiră frumos“.

8 decembrie. „ISTRIA“, cu țința la remorcă, a ieșit în mare pentru exercițiile de tragere ale două secții de artilerie din armat a terestră și pentru exercițiile de tragere ale N.M.S. „REGINA MARIA“ . „ALBATROS“, cu barca de scafandri la remorcă, a fost pusă la dispoziția N.M.S. „REGINA MARIA“ pentru lansările de torpile.

20 ianuarie 1944. Remorcherul „MUREȘUL“, cu o țință la remorcă, a ieșit în mare pentru exercițiile de tragere ale N.M.S. „REGELE FERDINAND“.



Întorcerea din misiune

N.M.S. „REGINA MARIA“,
de veghe în misiune





Având în vedere Raportul operativ nr. 84 din 20 aprilie 1944 al N.M.S. „REGELE FERDINAND“, prin Ordinul de Zi nr. 435 din 22 aprilie 1944, contraamiralul Horia Macellariu, comandantul Forțelor Navale Maritime a adus mulțumiri „*căpitanului Negrei Vasile și locotenentului mecanic Echipaje Belaev Eugen care după avarierea vasului „ALBA IULIA“ s-au dus la bord, au deblocat cârma, au fixat-o în ax, au cercetat starea mașinilor și avariile navei, luând măsuri judicioase pentru remorcare*“.

Escadrila de Distrugătoare și-a adus o contribuție decisivă în cadrul acțiunilor de evacuare a forțelor române din Crimeea în aprilie-mai 1944, cunoscute sub denumirea de „Operațiunea 60 000“, prin misiuni de convoiere și de transport. Acțiunea s-a desfășurat atât prin convoierea navelor cât și prin luarea la bord a unor efective ale trupelor române.

12 aprilie. La ora 18.00 a plecat din Sevastopol spre Constanța primul convoi care transporta răniți, trupe române și germane, format din transportoarele „ARDEAL“, „HELGA“ și „TISZA“, escortate de distrugătoarele „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ și navele germane U.J. 103 și R-boot 163. La ora 11.00, pe timpul apropierii de port, la circa 11 Mm SV de Sevastopol, acestea au fost atacate de aviația de bombardament sovietică. A doua zi, la ora 09.17, pe când se afla la jumătatea drumului spre Constanța, convoiul a fost din nou atacat de aviație.

21 aprilie. La ora 11.30, navele „OSSAG“ și KT 26, escortate de distrugătorul „REGELE FERDINAND“ și două R-boot-uri au plecat spre Sevastopol.

23 aprilie. Pe timpul intrării la Sevastopol, distrugătorul „REGELE FERDINAND“ a suportat cinci atacuri de aviație, fiind avariât.

24 aprilie. Remorcherul „ISTRIA“ a ieșit în mare pentru a lua oîșteri români de la N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

2 mai. La ora 10.50, remorcherul „MAKIS“ a ieșit în mare cu șase țințe la remorcă la dispoziția N.M.S. „REGELE FERDINAND“ pentru trageri reduse. Între orele 11.30-14.30 remorcherul „HARALAMBOS“, a ieșit în mare cu două țințe la remorcă, la dispoziția distrugătoarelor „REGELE FERDINAND“ și „MĂRĂȘTI“ pentru trageri reduse.

3 mai. Între orele 09.20-12.20, remorcherul „MAKIS“ a ieșit în mare cu două țințe la remorcă la dispoziția N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

8 mai. La ora 23.15, a plecat din Constanța spre Sevastopol convoiul „Patria“, format din cargourile „TEJA“ și „TOTILA“, escortat de distrugătoarele „REGINA MARIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“.

11 mai. Împreună cu convoiul „Ovidiu“ a sosit la Chersones și distrugătorul „REGELE FERDINAND“, comandat de locotenent-comandorul Titus Samson. În timp ce asigura punctele de ambarcare de la Cap Chersones, nava a neutralizat, cu artileria de la bord, două baterii de coastă inamice, a suportat și respins 11 atacuri aeriene, doborând două avioane și a primit mai multe bombe în apropiere, dintre care două pe punte. Una dintre ele a pătruns prin punte în tancul de combustibil și după ce a străpuns și fundul dublu, a explodat sub navă. În jurul orei 10.30, grav avariât, pierzând păcură, cu aparatele de recepție radio scoase din uz, distrugătorul a ieșit din apele Chersonesului, ajungând la Constanța după miezul nopții din 12 mai.

12 mai. La ora 07.00, mareșalul Ion Antonescu a vizitat navele din portul Constanța, sosite de la Sevastopol, „*prima vizită fiind*



la distrugătorul „REGELE FERDINAND”, care era acostat la dana Gării Maritime, înclinat mult la babord din cauza avariilor și cu foarte multe găuri de schije în borduri și la suprastructură. Ținuta navei era maiestuoasă, chiar sub aspectul dureros al urmelor de lovituri inlice și această ținută i-o imprima echipajul încremenit la front...domnul mareșal s-a întreținut cu ofițerii și echipajul și a încheiat spunând comandantului: Vă mulțumesc pentru serviciile aduse Patriei...Am încredere în dumneavoastră și convingerea mea că, în noile misiuni ce veți primi, vă veți purta la fel.“

În perioada **9-13 mai 1944**, N.M.S. „REGELE FERDINAND” a înregistrat 12 morți - 9 marinari, un elev al Școlii Navale și un elev al Școlii de Submaștri și 28 răniți - 2 ofițeri și 26 marinari.

20 august. A avut loc cel mai puternic și precis atac aerian din timpul războiului asupra Constanței. În urma bombardamentelor aeriene executate de peste 60 de avioane rusești de tipul P.E. 2, în două valuri, venind din direcția N-NE, o bombă, pătrunsă pe coșul prova a N.M.S. „REGELE FERDINAND”, a făcut explozie în căldarea nr. 1 a navei, provocând o avarie gravă.

Eroii distrugătorului „REGELE FERDINAND”,
conduși pe ultimul drum





În perioada 22 iunie 1941-23 august 1944, distrugătoarele au executat 71 misiuni, în cele 1 840 ore de marș parcurgând 22 772 Mm.

Evenimentele de la **23 august 1944** au găsit Escadrila de Distrugătoare în portul Constanța, dar majoritatea navelor se afla în stare de ineficiență. Singurul „*capabil să ia marea în orice moment* - cum preciza „Jurnalul de operații al Comandamentului Forțelor Navale Maritime” - *era distrugătorul N.M.S. „REGINA MARIA”*“.

Dispersate în bazinul portului Constanța la dane diferite, distrugătoarele au primit Ordinul telefonic nr. 2011 din 23 august, ora 23.20:

*„- Toate navele în alarmă, supraveghează navele germane;
- Vor reacționa imediat la orice atac german;
- Se vor opune oricărei tentative de dezarmare din partea germanilor;
- Tot personalul să fie la bord;
- Jumătate din echipaj gata să intervină contra oricărui agresor”*

Comandantul Escadrei, căpitan-comandorul Alexandru Dumbravă a întreprins măsuri de siguranță a navelor în vederea evitării oricăror surprize din partea navelor germane răspândite în tot bazinul portului.

Regionala de partid Dobrogea a Partidului Comunist Român, împreună cu Comandamentul Diviziei IX Infanterie și Comandamentul Forței Navale Maritime, a stabilit un plan de acțiune în vederea izgonirii forțelor germane din portul Constanța și de pe întregul litoral, fără a provoca nici un fel de distrugerii.

Cu toate că declarația României din seara zilei de 23 august 1944

de alăturare la Națiunile Unite era fără echivoc, trupele sovietice au continuat acțiunile militare împotriva celor românești. Astfel, în ziua de 23 august 1944, ora 10.05-10.15, o formație de cinci bombardiere sovietice a atacat prin surprindere portul Constanța. Trei bombe au căzut în apropierea Gării Maritime, lovind în plin remorcherul dragor „BASARABIA”, care s-a scufundat imediat. Exploziile celorlalte bombe au încadrat distrugătoarele „REGELE FERDINAND”, „REGINA MARIA” și cargoul „ARDEAL”, fără a produce pagube și victime.

În ziua de **25 august**, la ora 15.00, după al doilea ultimatum dat trupelor germane, comandantul forței germane, viceamiralul Brinkman a ordonat retragerea navelor din portul Constanța fără a provoca distrugerii.

În ziua de **29 august**, comandantul Forței Navale Maritime și a teritoriului Dobrogei, contraamiralul Horia Macellariu a primit un ultimatum din partea comandantului Forțelor Navale Sovietice din



Aspirantul Trifănescu



Aspirantul Romeo Hagiac



Maistrul Cristian Georgescu



Maistrul transmisionist Dolgosev și doctorul
Cosmin Constantinescu



Odișă în gura deșertului

De la stânga la dreapta: aspirantul Ion Popescu, necunoscut,
Pîi Rădulescu, comandantul Mircea Caragea,
aspirantul Ion Bengulescu, necunoscut

Locotenent-comandorul Gheorghe Harting



Aspirantul Iacomi, de cart pe comanda navei

Locotenent-comandorul Nicolae Mosor



Locotenent-comandorul
Nicolae Mosor



Maistrul Cristian Georgescu pe
N.M.S. „REGINA MARIA”



Asiranții Romeo Hagrac, Gheorghe Gugoase și
alți camarazi lângă tuburile lanstorpile



Marea Neagră, amiralul Oktibriski. Prima cerere a notei ultimative era ca „*Toată flota românească de război și auxiliară să fie mutată la Sulina și predate Comandantului Maritim Sovietic*”.

Răspunzând, contraamiralul Horia Macellariu a replicat că „...*Întrucât forțele Marinei Române au încetat lupta în seara zilei de 23 august 1944 și din ziua de 24 august armata și marina română s-au găsit în stare de război cu trupele germane pe care le-au alungat de pe litoralul românesc, nu văd necesitatea ultimatumului*...”.

În aceeași zi de **29 august**, după consultări cu Statul Major al Marinei și cu Marele Stat Major al Armatei, comandantul Forței Navale Maritime și al Dobrogei, contraamiralul Horia Macellariu a transmis amiralului sovietic hotărârea autorităților militare române: „...*Conform cererii domniei voastre am dat ordin navelor disponibile să se deplaseze la Sulina*...”.

În ziua de **30 august**, la ora 02.40 în portul Constanța au intrat primele unități navale sovietice, constituite într-o grupare de cinci motocanioniere, pilotate prin barajele de mine de vedeta nr. 7 și canionierele „DUMITRESCU” și „GHICULESCU”.

Conform *Jurnalului de Operații al C.F.N.M.*, la **5 septembrie 1944**, detașamente sovietice armate au dezarmat toate unitățile și navele C.L.M.F.I., aflate în portul Constanța. Începând de la ora 04.00, trupele sovietice au pătruns la bordul navelor și i-a dezarmat pe ofițeri și maiștri, pe care i-a adunat la Gara Maritimă. Punctul de comandă al C.F.N.M. de la Școala Navală a fost ocupat de forțe sovietice, care i-a dezarmat pe ofițeri, transportându-i într-un camion acoperit la Gara Maritimă. Întreaga arhivă operativă, cu casele de fier și cifrurile au fost încărcate în camioane și ridicate. La C.F.N.M., operația a fost condusă personal de colonelul Serpov, iar întreaga operație a fost condusă de un amiral sovietic de la bordul N.M.S. „CONSTANȚA”.

La bordul distrugătoarelor și a altor nave militare aflate în

portul Constanța au pătruns, în ziua de 5 septembrie, ofițeri și soldați sovietici înarmați care au debarcat echipajele române, ofițerii și maiștrii fiind internați în clădirea Gării Maritime din port.

În aceste împrejurări dramatice, comandantul Escadrilei de Distrugătoare, căpitan-comandorul Alexandru Dumbravă s-a sinucis iar ofițerul de gardă, căpitanul Nicolae Tudor a fost rănit prin împunsături de baionetă. Iată cum a relatat evenimentul locotenent-comandorul Nicolae Mosor, secundul N.M.S. „REGINA MARIA”: „*Un alt ofițer rus mi-a spus că într-o cabină un ofițer s-a sinucis. M-am dus și l-am găsit pe căpitan-comandorul Dumbravă în pat, acoperit până la jumătate cu pătura, cu revolverul în mână și capul însângerat. Când au auzit că este comandantul Escadrilei de Distrugătoare, maiorul și ceilalți ofițeri și-au exprimat regretul lor. După ce m-am îmbrăcat, am fost scos afară iar la ieșire l-am văzut pe căpitanul Tudor Nicolae, învelit cu o pătură și cu cunoștința pierdută. Era cel care ieșise în fața rușilor ca să dea alarma și care ulterior am aflat că avea opt împunsături de armă albă și fusese strâns de gât.*”

Țipătul său cred că a fost motivul determinant ca căpitan-comandorul Dumbravă să se sinucidă și tot acesta m-a îndemnat și pe mine la același gest”.

Având la bord echipaj sovietic, cele patru distrugătoare, împreună cu alte nave ale Marinei Militare, au părăsit portul Constanța în ziua de **12 octombrie 1944**, la ora 06.00. Jurnalul de Operații al Comandamentului Litoralului Maritim și Fluvial precizează: „*La ora 6.00 N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI”, „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘTI”, „REGELE FERDINAND”, „AMIRAL MURGESCU”, nava-bază „CONSTANȚA”, submarinul „RECHINUL” și trei canioniere au plecat din port spre sud în direcție necunoscută*”. Aceste nave au intrat în compunerea flotei sovietice dislocate în porturile din Marea Neagră.



2. Jurnalul de operații al distrugătorului „REGINA MARIA” (22 iunie 1941-1 octombrie 1942)

Acest jurnal de operații se deschide în momentul în care distrugătorul „REGINA MARIA” se află în lucrul Șantierului Naval Galați și mai are nevoie de circa o lună de zile de reparații pentru a fi pus în funcțiune²³.

Lipsurile pe care le resimte nava în aceste momente sunt: personal incomplet, prezentat de 2-3 zile la bord; ca atare nu-și cunoaște funcțiile.

Personalul nu are nici o zi de instrucție.

Girobusola navei nu funcționează din cauza lipsei lichidului special care nu s-a putut procura de șantier în timp util.

Posturile T.F.S. emisie nu sunt etalonate.

Compasarile magnetice nu au deviațiile terminate și nu au fost compensate de doi ani. Lipsa de precizie a acestor aparate vor face operațiunile foarte complicate în zona barajelor de mine. Nava urma să fie urcată pe doc pentru a i se centra axele elicelor, a i se verifica valvulele de fund, a i se înlocui cimentul din tancurile de apă și a i se schimba aproximativ 40 000 nituri care aveau capetele ruginite.

Din lipsă de timp, nava a fost adusă din Galați imediat ce evenimentele au pretins o evacuare urgentă din Dunăre. Sosirea navei la Constanța s-a făcut în bune condițiuni, mașina funcționând normal însă navigația făcându-se în vederea coastei întrucât nu se posedă nici un aparat de precizie. După ajungerea la Constanța se urcă nava pe doc pentru trei zile în care timp i se face o sumară verificare a cârmei și a valvulelor, se piturează fundul cu pitură anticorozivă și se înlocuiesc câteva nituri.

Îndată după ieșirea navei de pe doc se primesc dispozițiuni

de pregătire de război și se începe imediat ambarcarea muniției, a păcurei, torpilelor, proviziilor și a tuturor materialelor care erau necesare. În graba evacuării generale a depozitelor din port unele materiale nu se mai găsesc iar muniția însăși trebuie adusă cu autocamioane de la oarecare depărtare. Toate aceste manevre se fac în timpul nopții.

În dimineața zilei de **22 iunie 1941** ora 10.00, nava primește comunicarea că România se află în război cu Rusia Sovietică. De la 22 iunie 1941 ora 00.00 se ia imediat dispozitivul de dispersiune antiaeriană a navelor staționare în port.

La această dată statul major al distrugătorului „REGINA MARIA” se compune din:

Căpitan-comandor Diaconescu Paul – comandant
 Locotenent-comandor Săvulescu Eugen – comandant secund
 Căpitan Petruțian – ofițer cu navigația
 Căpitan Mihalcea Nicolae – director
 Căpitan Spornic Dumitru – ofițer cu armele sub apă
 Căpitan mecanic Standache I. – șef mecanic al navei
 Locotenent Marteș Grigore – ofițer cu transmisiunile
 Locotenent Apostolescu Emil – ofițer cu artileria A.A. și infanteria
 Aspirant Bucur Virgil – ofițer III cu artileria
 Aspirant Bujeniță Mihai – ofițer II cu navigația
 Aspirant Păun Mircea – ofițer II cu Armele sub apă
 Aspirant Ene Ioan – ofițer III cu navigația
 Aspirant mecanic Miulescu Ioan – ofițer II cu mașini
 Aspirant mecanic Sailă N. – ofițer III cu mașini
 Sublocotenent Echipaje Călianu Ioan – ofițer IV cu mașini



Echipajul navei se mai compune din 20 maiștri, 35 sergenți, 48 caporalii, 131 soldați.

Din aceștia 125 sunt concentrați și numai 89 activi.

Mai sunt ambarcați la navă 11 elevi ai Școlii Navale.

22 iunie 1941: În această noapte se ambarcă la bord muniție de 120 mm, 37 mm și 13,2 mm.

La ora 10.00 se anunță oficial că România se află în război cu Uniunea Sovietelor Ruse.

Știrea este primită cu mult entuziasm de ofițeri și echipaj. Se anunță în același timp că dl. general Antonescu a fost numit comandant al trupelor germano-române.

În timpul zilei se continuă ambarcarea muniției. Se ambarcă de asemenea torpile cu con de război.

Se demontează șinele pentru mine și se aduc la bord lansatoarele de bombe A.S.

La ora 10.00 se oficiază un serviciu divin pe toate navele. În prezența ofițerilor și echipajului se citește Ordinul de Război Nr. 1 al dlui Comandant care spune, printre altele:

„De la comandant și până la ultimul marinar, toți trebuie să ne dăm seama că nici o greșeală nu ne este permisă, nici o neglijență nu este de iertat.

Țara are ochii îndreptați spre Marina ei.

Dintre toate navele sale, numele „REGINEI MARIA”, care a plutit atât pe această mare, este cel mai cunoscut.

Să fim demni de numele patroanei noastre, să fim demni de acest frumos vapor pe care ni l-a încredințat țara în aceste clipe mărețe.

Sunt convins că vom ști să luptăm și să murim alături, așa ca numele nostru să rămână înscris cu mândrie în cartea neamului românesc“.

După amiază se ia de către nave dispozitivul de dispersiune antiaeriană. Conform acestui dispozitiv ne mutăm de la dana 0 la dana 5.

Navele care urmează a patrula în afara barajului pleacă în cursul după amiezii din port.

Spre seară intră în port canoniera „GHICULESCU” și șalupele torpiloare.

În cursul acestei nopți portul Constanța primește botezul focului.

O serie de avioane sovietice vin în valuri, fără a lansa bombe în port. Apărarea antiaeriană e foarte activă. Toate tunurile și mitralierele care pot trage antiaerian sunt în funcțiune.

Prima alarmă aeriană se dă la ora 22.10.

Fasciolele proiectoarelor mătură cerul. La ora 22.15 se deschide focul contra avioanelor ruse cu tunurile de 76 mm și cele de 37 mm.

Avioanele rusești se ascund în norii care sunt la mică înălțime și revin la 22.33, când începe din nou tragerea.

În timpul atacurilor aeriene echipajul neîntrebuințat la trageri părăsește în ordine nava și se adăpostește la mal, în tranșeele pregătite de apărarea noastră. La ora 23.35 apar noi avioane inamice.

Bateriile germane antiaeriene și cele ale navelor deschid focul. Avioanele inamice dispar pentru câțiva timp revenind la ora 23.40, la o altitudine mai mare - circa 5 000 metri. Trag numai bateriile de la uscat cu bătaie mare.

23 iunie 1941: Se mai dau alarme aeriene la orele 00.28 și 02.15. La ora 05.55 vine dinspre mare un val de șase avioane inamice de bombardament. Alte două valuri urmează la scurt interval. I.ansează



bombe în diferite puncte ale portului. Două bombe cad pe magazia danelor 6 și 7 unde erau trei baterii antiaeriene germane, la circa 50 metri de „REGINA MARIA”. Bateria din centru e distrusă. Doi camarazi germani sunt omorâți iar trei sunt răniți. Distrugătorul este acoperit de un nor de praf roșu dar din fericire nu e atins, afară de câteva mici găuri.

În scurtă vreme se declară un început de incendiu la magazie. O echipă de incendiu sub comanda căpitanului Spornic este trimisă să stingă incendiul. Câteva bombe cad în mare, una din ele chiar între navă și magazia lovită. O magazie cu bumbac de lângă silozuri este lovită și arde în flăcări.

N.M.S. „MURGESCU”, aflată în apropiere, intervine cu pompele sale. La 20 metri de N.M.S. „STIHI”, care era acostată la dana 8, cade o bombă care mătură frontul de la prova al canonierei. Un marinar cade la datorie.

N.M.S. „STIHI” dă la posturile de plecare și iese în mare pentru a evita să fie lovit. De asemenea ies în mare și șalupele torpiloare, N.M.S. „STIHI” și N.M.S. „DUMITRESCU”.

Reacțiunea antiaeriană a fost energetică, eficacitatea însă a fost redusă din cauza înălțimii mari de zbor a avioanelor sovietice. După lansarea bombelor, avioanele inamice dispar.

În port este o liniște deosebită în care se aud trosnetele celor câteva incendii declarate.

În special magaziile de la dana silozuri ard cu un fum gros și flăcări puternice. Încep să sosească ajutoare de la uscat: pompierii germani, Serviciul Sanitar al Diviziei de Mare etc.

Ofițerii, maiștrii și echipajul navei ajută toată dimineața, împreună cu camarazii germani, la stingerea incendiului de la magazia danelor 6 și 7.

Se termină ambarcarea muniției.

La ora 12.35 se sună alarma aeriană. La 13.05 avioanele inamice lansează bombe care cad în apropierea farului Carol I și a N.M.S. „CONSTANȚA”.

La 14.50 se dă o altă alarmă. Navele primesc ordin de a ieși din port pentru a se sustrage bombardamentului.

La 15.00 dăm „La porturile de plecare” și la 15.45 ieșim din port. Navigăm spre Sud, între barajul de mine și coastă.

La ora 17.00 avioane inamice în vedere. Trei din ele sunt în Bb, patru în pupa.

Avioane de vânătoare românești se ridică pentru alungarea bombardierelor sovietice. Acestea lasă bombe în port. Unele cad în mare, altele în oraș. În tot timpul cât avioanele inamice au fost pe cerul românesc artileria A.A. a navelor a tras, contribuind împreună cu bateriile de la uscat și aviația de vânătoare la alungarea inamicului.

Toate navele de război au ieșit din port pentru a se mări protecția lor prin mobilitate.

Întrucât nu am putut ambarca toată muniția înainte de plecare, ne apropiem la 20 metri de farul „Carol” în așteptarea remorcherului cu muniții și provizii.

După ambarcarea muniției ne îndreptăm spre Sud și ancorăm aproape de Agigea. Noapte neagră, vizibilitate redusă. Celelalte nave sunt ancorate în diferite puncte ale litoralului. Echipajul face veghe pe borduri. Toată atenția este încordată întrucât ne putem aștepta la atacuri inamice de vedete torpiloare sau chiar nave mai mari.

24 iunie 1941: La ora 03.07 virăm ancora pentru ca zorile să nu ne surprindă la ancoră. Este momentul când un atac inamic prin surpriză ar avea cele mai mari șanse. Mergem în apropierea coastei.



Cu toată viteza înainte



în interiorul barajului de mine.

La ora 07.05 două avioane inamice în vedere. Începe tragerea și cele două avioane cad în flăcări pe coastă.

După observațiile noastre și ale martorilor de la uscat, unul din aceste avioane a fost atins în mod cert de distrugătorul „REGINA MARIA”.

Pilotul la unul dintre avioane este salvat de N.M.S. „MĂRĂȘTI”. Acest pilot sârșie cu parașuta.

O formație de șase avioane inamice lansează bombe în apropiere de N.M.S. „MĂRĂȘTI” și de o canonieră apoi se îndreaptă spre N.M.S. „REGINA MARIA”. Schimbăm drumul la intervale scurte și artileria A.A. a navei trage cu violență. Două avioane cad: unul în mare, altul lângă farul Tuzla. Aviația de vânătoare se ridică pentru alungarea inamicului. Incendii au izbucnit în oraș. O luptă aeriană s-a angajat între bombardierele ruse și vânătoarea românească.

Avioanele inamice dispar în cele din urmă.

Rămân pe cer câteva parașute care coboară încet.

Un hidroavion românesc zboară la mică înălțime în căutarea submarinelor inamice care probabil se află în apropiere. Trei submarine inamice au fost semnalate ieri în apele noastre de N.M.S. „CONSTANȚA”.

Totalul avioanelor inamice care au atacat se ridică la 25. În timpul zilei nici un avion inamic în vedere. Navigăm în zig-zag pentru a ne feri de submarine.

Pe când sondăm în vederea ancorajului de noapte, avioane inamice atacă bateria de coastă A.A. dintre Agigea și Constanța Vii. Proiectoarele intră în funcțiune și proiectilele trasoare brăzdează cerul.

Ancorăm travers Agigea pe fund de 15 metri.

25 iunie 1941: Virăm ancora și plecăm navigând de-a lungul coastei.

Un avion inamic trece pe deasupra noastră.

Se observă spre NW de Tuzla un periscop.

Avioane inamice zboară în căutarea bombardierelor ruse. Hidroavioanele noastre zboară deasupra mării în căutarea submarinelor.

Navigăm spre Nord și la ora 09.55 suntem la Tașaul.

N.M.S. „FERDINAND” e în apropiere. Semnalizăm: „*Rugăm aprobați să ancorăm noi la Nord de dvs. pentru a vă raporta*”. N.M.S. „FERDINAND” ne aprobă să ancorăm la Sud. După ancorare, dl. comandant pleacă cu șalupa la N.M.S. „FERDINAND”.

Dl. comandant al navei raportează dlui comandant al Escadrilei de Distrugătoare că nava nu mai poate naviga din cauză că temperatura în compartimentele căldărilor se ridică la 60° deoarece aceste compartimente nu sunt căptușite.

Distrugătorul „MĂRĂȘTI” ne comunică prin semnale ordinul de a patrula între Belona și 5,2 Mm spre Est.

Avioane inamice atacă Constanța, lăsând bombe în port.

Alte avioane inamice atacă Constanța lăsând bombe, apoi se îndreaptă spre noi. Bateria de coastă Agigea deschide focul



împreună cu noi. Un avion inamic cade în flăcări în mare. Pilotul sare cu parașuta și e dus de vânt în baraj.

Avioane inamice se îndreaptă spre port.

Avioane inamice de bombardament gonite de vânătoarea noastră se îndreaptă spre noi. Deschidem focul.

Un avion de vânătoare doboară un bombardier sovietic care se prăbușește în mare.

Marinarii de veghe descoperă trei avioane inamice care se îndreaptă spre noi. Tunul nostru de 76 mm le dispersează și le obligă să schimbe de drum.

Ancorăm travers Eforie pe fund de 14 metri.

26 iunie 1941: Virăm ancora. Navigăm de-a lungul coastei, având în pupa la oarecare distanță pe N.M.S. „MĂRĂȘTI“.

Se zăresc în Bb pupa vârfulurile catargelor și comenzile a două distrugătoare ce seamănă cu tipul „FERDINAND“.

Identificarea lor durează câteva minute, timp în care se semnalizează lui „MĂRĂȘTI“ prezența inamicului. Echipajul trece la posturile de luptă și se întoarce nava în drum 5° pentru a putea trage cu toate tunurile.

04.04 Telemetrul marchează distanța 18 000 metri. Navele observate deschid focul fără să se observe asupra cui trag. Tirul lor este foarte repede. Se raportează C.F.N.M. contactul cu inamicul care navigă aproximativ în drum SW, în linie de relevment.

04.12 Se deschide focul la distanța 14 000 metri. Prima salvă cade în dreapta distrugătorului din capul formației.

04.13 Inamicul lansează perdele de fum și ceață artificială, îngreunând observarea loviturilor.

04.15 Inamicul încetează focul și întoarce de circa 180° la Bd, îndepărtându-se într-un nor de fum foarte compact.

Distrugătorul încetează tirul, încetând de a mai vedea linia mascată de fum. Distrugătorul „MĂRĂȘTI“ a urmat mișcarea distrugătorului „REGINA MARIA“, deschizând focul după intrarea în formație.

04.16 Venim 20° la Td pentru a face drum aproximativ paralel cu inamicul spre a trage cu toată bateria și pentru a ne apropia de distrugătoarele din baia de Nord Mida.

04.20 Navele inamice ies din fum și deschid din nou focul la distanță de 14 000 metri.

04.21 Se întrerupe tragerea pentru că N.M.S. „MURGESCU“ trece între noi și țintă.

04.23 Se încetează tragerea, inamicul ajungând la distanță maximă.

04.24 Nava inamică din cap sare cu o puternică explozie în aer,



Capitanul Emil Grecescu, locotenentul Mihai Bujenița și capitanul Ion Receanu



într-o jerbă de foc roșie, produsă probabil de muniția de la bord, în timp ce al doilea distrugător inamic se depărtează spre Sud.

Bateriile germane deschid focul. O a doua jerbă de foc marchează focul celei de a doua nave care se află sub orizont la ora 04.26.

Nu putem preciza dacă și a doua navă inamică s-a scufundat sau dacă scufundarea celei dintâi se datorează focului distrugătorului sau unei mine.

S-au tras în total cinci salve la distanțe între 14 000-18 000 metri.

Adăugăm că datele privitoare la drumuri și formațiile inamicului sunt date cu toată rezerva, întrucât acțiunea s-a petrecut într-un timp scurt și condițiile de vizibilitate au fost puțin favorabile în zorii zilei.

Momentele acțiunii navale din 26 iunie 1941

03.58 Nave inamice în vedere.

04.04 Inamicul deschide focul.

04.12 Deschidem focul la distanță 14.000 metri.

04.13 Inamicul lansează perdele de fum și ceață artificială.

Între 04.13 și 04.15 se trag trei salve la distanță între 14 000 și 14 500 metri.

04.15 Inamicul începe întoarcerea la Bd.

04.16 Venim 20° la Td.

Între 04.15 și 04.20 inamicul e mascat de fum și ceață.

04.20 Deși inamicul nu este încă vizibil clar se reîncepe tragerea la 17 000 metri.

04.20 Ne maschează N.M.S. „MURGESCU“ și întrerupem tragerea.

04.22 Redeschidem tragerea.

04.23 Inamicul a ajuns la 18.400 m. Se întrerupe tragerea.

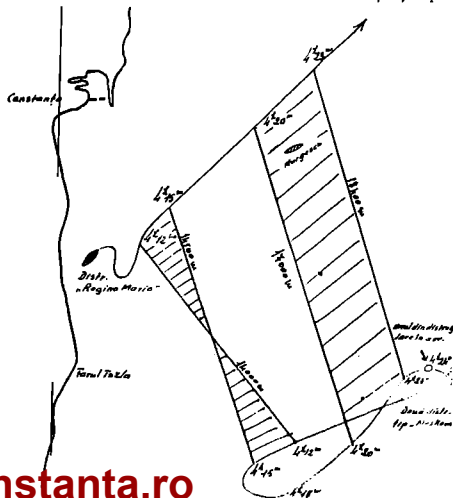
În intervalul 04.20-04.23 s-au tras numai cinci salve.

04.24 Nava inamică din cap sare în aer.

04.26 O jerbă de apă se observă spre SE dincolo de orizont.

Șalupele torpiloare se îndreaptă spre locul unde s-a scufundat nava inamică.

05.25 Avioane inamice bombardează Constanța și apoi se





Comandantul și statul major al
N.M.S. „REGINA MARIA”



îndreaptă spre larg. Bateria antiaeriană de la Agigea deschide focul.

Un avion inamic este lovit și se prăbușește în flăcări în mare.

În cursul dimineții două hidroavioane germane amerizează pe locul unde s-a scufundat distrugătorul sovietic.

Supraveghetorii sunt pescuiți de vedetele torpiloare și de remorcherele dragoare.

Cerem la C.F.N.M. permisiunea de a intra în port din motivele:

- avem la bord pe căpitanul Petrulian M. grav bolnav și trebuie urgent debarcat

- compartimentele căldărilor nu sunt căptușite și temperatura se ridică la 60°.

16.47 Torpilorul „NĂLUCA“, care a cerut permisiunea să vină la distanță de megafon, ne transmite semnalul „Intrați în port“.

17.35 Intrăm în port.

N.M.S. „CONSTANȚA“ ne ordonă prin semnale cu brațele „Raportați misiunii germano-române intrarea în port“.

27 iunie: La navă începe ambarcarea păcurii și a apei potabile.

Se lucrează la instalarea platformei pentru bombe A.S. și la camuflarea navei.

Se ambarcă de asemenea cărbuni.

Căpitanul Petrulian, grav bolnav, se debarcă.

Ambarcăm două torpile cu con de război.

Se instruește echipa navei de acționare contra parașutiștilor.

Ambarcăm muniție de 76 mm.

În timpul nopții se aud împușcături; sunt trase în luminile din oraș necamuflate.

O noapte liniștită, nici o alarmă.

Se pare că bolșevicii, în urma pierderilor de aviație suferite cât și a distrugătorului „MOSKWA“, au renunțat la bombardarea Constanței.

28 iunie: Lipsa atacurilor aeriene permite serviciilor navei să-și completeze lipsurile pentru ca nava să-și ia repede ținuta de război completă.

Se continuă cu camuflarea navei și lucrul la platformele bombelor A.S.

09.43 Vin la bord dl. amiral Georgescu și dl. comandor Bardescu.



09.50 Părăsesc nava.

Se lucrează la izolarea tubulaturilor și a valvulelor principale de vapori.

Se lucrează la presarea răcitoarelor de ulei.

29 iunie: Azi se împlinește o săptămână de la înzeperea războiului cu U.R.S.S.

10.30 Ofițerii, maiștrii și echipajul navei se adună la mal. Se dă raportul dlui comandant.

Se citește Ordinul nr. 2 prin care dl. comandant mulțumește echipajului navei și în special tunarilor de 120 mm și tunarilor A.A. pentru modul cum și-au făcut datoria în operațiunile executate în zilele 22-26 iunie 1941.

Ordinul de Război nr. 2 sfârșește prin cuvintele: „*Sunt convins că țara și Marina pot conta pe noi și numele „REGINEI MARIA” va fi legat și în viitor de fapte tot atât de glorioase ca acestea, când nava noastră a luat parte la acțiunea care a dus la scufundarea celui mai modern distrugător al Marinei sovietice*”.

Dl. comandant felicită apoi pe dl. comandant secund – dl. comandor Eugeniu Săvulescu, pentru munca continuă, unită cu pricepere, pe care a desfășurat-o în operațiunile din zilele de 22-26 iunie 1941.

În zărele de astăzi apare prima dare de seamă asupra acțiunii navale din ziua de 26 iunie 1941.

30 iunie: Schimbăm de dană în vederea punerii centurii antimagnetice.

Se continuă lucrul la izolarea tubulaturilor și a valvulelor principale de vapori.

Instrucția echipajului se continuă prin dese exerciții la posturile de luptă.

10.05 Vine la bord dl. contraamiral Georgescu.

17.12 Se dă alarma aeriană.

17.20 Încetarea alarmei.

Nici un avion inamic în vedere. În port, trupele de geniu germane lucrează în ritm accelerat la montarea pontoanelor port-tancuri.

În timpul nopții liniște pe mare, pe uscat și pe cer.

1 iulie: 07.20 Începe manevra pentru schimbarea danei. Acostăm cu Bd la dana de lângă Atelierele D.P.M.

Ambarcăm păcură.

Se începe instruirea oamenilor în diferite specialități și se fac exerciții de roluri.

2 iulie: 00.33 Se aud două bubuituri de tun. Sirenele orașului sună alarma aeriană. Noapte întunecoasă. Fulgere brăzdează cerul.

Echipajul la posturile de veghe.

Tunarii de 120 mm sunt chemați la bord pentru a putea acționa în cazul unui atac naval.

Plouă mereu. Fulgerele orbesc vederea.

01.00 Se trimite echipajul să se culce rămânând numai personalul de serviciu și veghea A.A.

09.00 Ieșim în mare pentru a se măsura magnetismul navei în vederea punerii centurii antimagnetice.

11.10 Acostăm la Dana „Atelierele D.P.M.”

Se lucrează la punerea centurii antimagnetice.

După amiază, echipajul la posturile de luptă.

Se instruește echipa de gaură de apă. Se fac exerciții cu paietul Macarov.

22.40 Alarmă aeriană.

22.45 Încetarea alarmei.



Misiune pe mare



3 iulie: 08.24 Se termină ambarcarea păcurii. Echipajul face teorii pe specialități care sunt întrerupte de o alarmă aeriană.

08.36 Se văd exploziile a trei bombe la Eforie. O a patra cade în mare.

08.45 Două avioane de vânătoare pleacă în căutarea bombardierelor inamice.

10.20 O a doua alarmă aeriană fără apariție de avioane inamice.

După amiază se continuă lucrările la bord.

Se ambarcă muniție de 120 mm și 37 mm.

4 iulie: 06.07 Alarmă aeriană. Cerul complet acoperit și nu se poate observa nimic. Nici un avion în vedere.

Se execută program de instrucție cu tunarii și timonierii.

Șantierul Naval Galați continuă izolarea tubulaturii.

Lucrătorii de la D.P.M. lucrează la instalarea centurii antimagnetice.

Se ambarcă la bord trei parâme de sârmă, o cânepă, o manila și 150 hamace.

Torpilelor pregătesc torpilele și bombele A.S.

Se face proba galoșului tip „german“ pentru aparatul paravan.

După amiază, o alarmă fără apariție de avioane inamice.

5 iulie: Plouă cu mici întreruperi. Echipajul este folosit la lucrări de matelotaj și la evacuarea materialului inutilizabil.

Se fac exerciții de roluri la posturile de incendiu și gaură de apă.

6 iulie: Dl. comandant secund vorbește echipajului la ora 09.00.

Lucrările la bord continuă. Izolarea tubulaturii și instalarea centurii antimagnetice.

Se verifică postul de emisie pe unde lungi și începe etalonarea lui.

Plouă cu intermitențe, marea agitată, forța vântului crește mereu, ajungând la ora 24.00 la forța 8.

Nici o alarmă aeriană.

7 iulie: Lucrările la bord continuă în același ritm accelerat pentru a pune nava în scurt timp în poziție de luptă.

Se termină etalonarea postului de emisie pe unde lungi. Începe repararea postului de recepție de unde medii și lungi.

Începe verificarea și punerea în stare de funcționare a girobusolei. Lichidul necesar este adus de la N.M.S. „MIRCEA“.

8 iulie: Lucrările continuă. Se lucrează la punerea în funcțiune a girobusolei.

Se demontează bastoanele de pe punte.

15.21 Alarmă aeriană.



15.44 Se deschide focul asupra a șapte avioane inamice, care se îndreaptă spre oraș venind dinspre NE.

15.45 Avioanele inamice lansează bombe asupra orașului. Bateriile antiaeriene trag asupra avioanelor rusești:

15.47 Încetează tirul A.A.

15.55 Bateriile de coastă încep tragerea.

16.04 Două avioane inamice trec spre Nord.

16.18 Două avioane române trec spre Nord.

16.21 Încetează alarma.

După informațiile din sursă oficială germană, șase din cele șapte avioane au fost doborâte de aviația de vânătoare germană.

Bombele căzute au distrus numeroase case în regiunea străzii Mangalia. Puține victime omenești datorită faptului că alarma aeriană a sunat înainte ca bombardierile inamice să-și facă apariția.



9 iulie: Ziua începe cu o alarmă aeriană, fără însă ca să se deschidă focul contra avioanelor inamice.

La bord se execută un program de instrucție a echipajului și lucrări de către șantiere.

Între 17.15-17.18 alarmă aeriană. Nu se aude nici un avioan.

Vedetele torpiloare intră în port și anunță că au scufundat un submarin sovietic.

21.25 Alarmă aeriană fără apariție de avioane.

10 iulie: La bord se execută teoria pe specialități și exerciții la posturile de luptă.

Se continuă lucrările de către șantierele D.P.M. și S.N.G.

20.40 Alarmă aeriană.

20.49 Se deschide focul cu tunul de 76 mm. Se execută baraj de 12 lovituri la 4 000 metri în Td.

20.56 Se redeschide focul.

20.57 Încetarea focului. Avioanele inamice, împiedicate să atace de focul navelor și bateriilor de coastă, aruncă bombele pe plaja de la VII.

11 iulie: 00.50 Alarmă aeriană. Nu se aud zgomote de avioane.

12.00 Bomba din curtea Școlii Navale care nu făcuse explozie este explodată.

Cablurile centurii antimagnetice sunt complet trase. Se sudează manșoanele acestor cabluri.

Girobusola este pusă la punct. Rămân de făcut verificări de bună funcționare și determinare a deviațiilor.

Celelalte lucrări continuă.

12 iulie: 01.45 Alarmă aeriană. Bateriile deschid focul.

01.54 Încetarea generală a focului.



Ofițeri la pupa N.M.S. „REGINA MARIA”



02.11 Încetarea alarmei.

10.25 Bacul german nr. 18 face explozie la motorul Td. Trimitem echipa de incendiu pentru a da ajutor.

Lucrările la bordul navei continuă.

Se curăță și se verifică materialele navei de toate categoriile.

13 iulie: Ziua începe cu o alarmă aeriană. Nu se aud zgomote de avioane.

Pe cheu, în apropierea navei se sapă un adăpost pentru protecția contra schijelor al echipei de incendiu.

14 iulie: 10.03 Alarmă aeriană. Nu se văd avioane.

Îeșim în mare pentru a verifica centura antimagnetică. Se face o determinare de deviație în drumuri intercardinale. Facem două treceri în ambele sensuri, cu viteză redusă, între faruri. Se constată că dispozitivul este eficient, însă cablul se încălzește prea mult.

15 iulie: 17.45 Intrăm în port și acostăm la dana 9-10.

Ziua începe cu două alarme aeriene date la scurte intervale. La a doua alarmă deschidem focul la ora 01.40 și tragem trei lovituri de 76 mm. În timpul zilei se execută cu echipajul program de teorii, exerciții la posturile de luptă și instrucție marinărească.

Lucrările la bordul navei continuă.

20.55 Alarmă aeriană fără apariție de avioane inamice.

16 iulie: Se execută cu echipajul program de teorii și roluri la diferite posturi.

Se continuă cu izolarea tubulaturilor.

Stația de T.F.S. al navei este complet pusă la punct. La fel goniometrul și girobusola. Nava începe să aibă tot materialul pus la punct pentru luptă.

17 iulie: În oraș se explodează bombe neexplodate.

Se execută program de instrucție cu echipajul.



Se piturează nava conform directivelor date de C.F.N.M., camuflându-se exteriorul și executându-se semnul de recunoaștere la prova.

18 iulie: Se continuă piturarea navei pe bordaj și la prova.

Se lucrează la pernele izolatoare pentru compartimentele căldării.

Se începe recepția cantitativă a stației T.F.S.

19 iulie: Se continuă piturarea navei pe bordaj și la prova.

Se lucrează la pernele izolatoare pentru tubulatură.

Se continuă recepția stației de T.F.S. Se pregătesc torpilele pentru lansare.

S.N.G. își continuă lucrările.

O echipă de maiștri germani lucrează la centura antimagnetică pentru a termina această lucrare.

20 iulie: 11.11-11.25 Se oficiază un serviciu divin la bord.

S.M.S. „DELFINUL“ intră în port, întorcându-se din misiune.

Se confecționează panouri pentru legătura cu aviația.

21 iulie: Dl. comandor Roman August, comandantul Escadrilei de Distrugătoare se îmbarcă la bord.

13.15 Se dă la posturile de plecare.

14.00 Se ia $Da=170^{\circ}$, $V=130$ rotații. Se fac probe la mașini.

14.20 Travers Belona. Întoarcem la $Da=10^{\circ}$ $V=170$ rotații.

16.30 Probele la mașini sunt terminate și semnalizăm N.M.S.

CONSTANȚA“: să trimită un remorcher pentru a lua comisia de recepție.

17.15 Remorcherul „ISTRIA“ pleacă cu comisia de recepție.

17.27 Luăm $Da=0^{\circ}$.

18.03 Semnalizăm lui N.M.S. „MĂRĂȘTI“: „Faceți economie de apă. Până joi nu intrați în port“.

18.31 Funda ancora Bd la Sud de digul Tașaul.

22.17 Se văd spre coastă o serie de rachete albe. Lumini suspecte se aprind pe coastă.

22 iulie: 02.20 Se aud în direcția $Ra=160^{\circ}$ zgomote de avion.

03.50 Se văd lovituri de tun în direcția Sud. Se trage A.A. de către bateriile de coastă de la Constanța. Echipajul trece la posturile de luptă. În cursul dimineții se compensează busolele magnetice ale navei.

12.05 Trei avioane inamice trec pe deasupra navei venind dinspre Constanța. Două avioane germane de vânătoare le urmăresc spre larg.

Ancorăm pe fund de 10 metri la 1 500 metri Sud de malul nou Tașaul.

După amiază se fac exerciții la posturile de luptă. O șalupă cu căpitanul Filip se îndreaptă spre larg în căutarea unei mine semnalate.

În timpul nopții lumini suspecte pe mal.

23 iulie: 00.55 În $Ra=90^{\circ}$ se aprind două rachete cu parașută care luminează circa 2m30s. Sunt lăsate probabil de avioane inamice.

00.59 Alte două rachete sunt lăsate spre Constanța.

03.55 Se văd bombe explodând la mal la Nord de hangare.

În cursul dimineții se lasă la apă aparatul paravan. Se constată că aparatul funcționează bine. Mai este nevoie de a se instrui servanții.

Câte miezul zilei ancorăm la Sud de Tașaul. După amiază se determină curbele de deviație ale busolelor magnetice cu soarele.

11.20 Alarmă aeriană la Constanța. Se trage A.A. timp de câteva minute.



24 iulie: Ziua începe cu două alarme la scurt interval, date la Constanța. Bateriile din Constanța trag cu violență.

În cursul dimineții hidroavioane române și germane patrulează în larg.

10.00 Se anunță prin radio alarmă navală dată de N.M.S. „MURGESCU“. Mesajul are cuprinsul „Zărit siluetă navă în direcția NE.“ La primirea mesajului N.M.S. „MĂRĂȘTI“, care primise ordinul de a intra în port, se reîntoarce în mare. Virăm ancora.

Semnalăm N.M.S. „MĂRĂȘTI“ să intre în port. Punem capul pe silueta anunțată care se constată a fi canoniera „GHICULESCU“.

11.35 Avion inamic deasupra noastră. Vânătoarea germană pleacă imediat în larg spre a urmări inamicul.

La miezul zilei ancorăm în baia Mamaia.

După-amiază se continuă instrucția echipajului navei.

22.10 Se trage de la mal cu mitraliera contra unei lumini suspecte care se aprinde pe coastă spre Nord.

25 iulie: Lumini suspecte pe mal se aprind la scurte intervale.

03.11 Alarmă aeriană la Constanța. Se trage A.A. Hidroavioanele încep patrularea la larg.

În cursul dimineții, N.M.S. „MURGESCU“ remorchează țința și face pase între Năvodari și Cap Singal.

Trag bateriile de la Capul Midia și Tataia.

După-amiază se face școală de rame cu marinarii recruți. Marea puțin agitată.

Avioanele germane decolează de pe aerodromul Școlii de Tir și Bombardament, zburând în diferite direcții către larg.

O dată cu venirea serii începe apariția luminilor suspecte pe mal.

26 iulie: 02.45 Alarmă aeriană la Constanța. Tunurile de pe coastă deschid focul. Un avion inamic este prins în proiectoare.

08.05 N.M.S. „MĂRĂȘTI“ ne semnalizează că are nevoie să intre în port. I se aprobă.

La miezul zilei se sună alarma aeriană la Constanța. Două avioane sovietice aruncă bombe la Constanța.

După-amiază, hidroavioane germane și române zboară în lungul litoralului și în larg la mică înălțime.

27 iulie: 02.31 Alarmă aeriană la Constanța. Se aud zgomote de avioane.

În cursul dimineții se fac la bord exerciții la posturile de luptă.

Se face un exercițiu de manevrarea paetului Makarov.

10.34 N.M.S. „SBORUL“ iese din port și se îndreaptă spre noi.

11.10 N.M.S. „SBORUL“ ne semnalizează să trimitem o barcă. Ni se comunică ordinul de a intra în port. Întrucât au fost găsite mine în interiorul barajului, probabil aruncate de bolșevici din avion, ni se va draga drumul de către N.M.S. „SBORUL“.

11.45 La posturile de plecare. Ne îndreptăm spre Constanța. N.M.S. „SBORUL“ navigă în prova noastră la 700 metri, dragând.

Intrăm în port și acostăm în dana 31.

28 iulie: Se începe debarcarea muniției, conurilor de torpile, bombelor A.S. și combustibilului în vederea andocării navei.

DI. comandor Roman August se debarcă de pe nava noastră și se reîmbarcă pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

29 iulie: 16.30 În cursul după-amiezii nava se urcă pe doc.

Alarmă aeriană fără apariție de avioane.

Ziua începe cu două alarme aeriene. Se trage A.A. de către bateriile de coastă. Un avion inamic este prins în fascicolul



proiectoarelor. Nici o bombă nu este aruncată asupra orașului.

Se încep lucrările la corpul navei: piturare, scoaterea aerului elicelor și pregătirea în vederea schimbării niturilor.

Seara, docul este lăsat la apă pentru siguranța în timpul nopții.

30 iulie: Încep lucrările la corpul navei. Se taie niturile ruginite și se înlocuiesc cu nituri noi. Se lucrează la scoaterea axurilor elicelor. Se continuă rașchetarea operiei vii.

În cursul zilei bacurile germane ies în mare și fac trageri pe țintă.

23.35 Alarmă aeriană fără apariție de avioane.

31 iulie: Lucrările de nituire și verificare a axurilor continuă.

1 august: 13.40 În cursul dimineții lucrările la bord continuă.

Atac aerian prin surprindere. N.M.S. „DUROSTOR“ este lovit în plin de o bombă. Câteva vagoane cu petrol din apropiere sunt lovite și ard în flăcări. O bombă cade în bazin, la 20 metri în pupa docului.

Două bombe cad în bazin și remorcherul „AMARILIS“, lovit de schije, ia foc. După 30 minute se scufundă în bazinul docului.

Artileria A.A. a navelor și cea de la uscat au tras continuu, fără ca vreun avion sovietic să fie doborât.

Se trimit echipe de extincție la „AMARILIS“ și paiete „Makarov“ la „DUROSTOR“.

„AMARILIS“ are 2 morți. Restul echipajului s-a salvat sărind la apă. La N.M.S. „DUROSTOR“ sunt 3 răniți.

Alte două alarme se dau în cursul după amiezii.

2 august: Punerea niturilor și verificarea axurilor continuă în cursul dimineții.

09.26 Prima alarmă a zilei. Nu se vede nici un avion inamic.

12.48 Alarmă aeriană. Nici un avion inamic în vedere. Bacurile

germane ies în mare și fac trageri

18.30 Se dă alarmă aeriană. Trei avioane inamice se văd în pupa noastră. Merg în D=270° trecând pe deasupra docului. Numeroase bombe cad în bazin, încadrând N.M.S. „CONSTANȚA“, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și bacurile germane.

Nici o navă nu este atinsă.

19.35 A patra alarmă aeriană. Nici un avion inamic în vedere.

3 august: 14.38 De dimineață se ridică docul și începe înlocuirea niturilor.

Alarmă aeriană. În câteva minute se văd pe cer venind dinspre mare, deasupra portului, trei valuri de avioane sovietice. Artileria A.A. începe să tragă cu repeziciune.

Portul este bombardat. În fiecare zonă a portului cad bombe. Un bac german este atins. O conductă de petrol incendiată ridică spre cer uriașe limbi de foc și fum.

Altarul Sf. Episcopiei e distrus. Numeroase bombe cad în jurul silozurilor și a Gării Maritime. A fost cel mai violent bombardament al Constanței de la începutul războiului.

Sunt câțiva răniți pe N.M.S. „MURGESCU“, N.M.S. „DACIA“, N.M.S. „CONSTANȚA“, N.M.S. „DUMITRESCU“ și la Ateliera D.P.M.

Alarma durează 30 minute. La 20 minute după încetarea alarmei se sună din nou alarma. De data aceasta nu se vede nici un avion inamic.

16.12 Se sună a treia alarmă aeriană. Avioanele sovietice vin din nou și lansează bombe care cad în apropiere de dig în mare.

17.28 Încetarea alarmei.

După o sumară evaluare, orașul Constanța ar fi fost atacat de circa 40 avioane, iar asupra portului ar fi fost lăsată circa 240



bombe. Pagubele pricinuite sunt mici în raport cu cantitatea de bombe lăsată. Singurele obiective militare atinse sunt două bacuri germane.

Tirul A.A., deși rapid, nu s-a arătat prea eficace. Totuși trei avioane inamice au fost doborâte, din care unul aparținând primului val a fost atins de N.M.S. „REGINA MARIA“.

4 august: În cursul dimineții se face proba niturilor puse.

Se constată buna etanșeitate a tancurilor.

Lucrările de nituire continuă. Se fac pregătiri pentru instalarea strungului necesar centrării axurilor.

Instrucția oamenilor continuă pentru ca la terminarea lucrărilor echipajul să fie instruit și antrenat.

Echipa de incendiu este deja bine antrenată după participarea la atâtea incendii din port.

La căderea serii se dau două alarme aeriene la interval de 1h30m.

La cea de a doua alarmă proiectoarele se aprind și mătură cerul. Tirul începe imediat. Nu sunt lăstate bombe.

5 august: Se încep lucrările la navă. Portul își ia înfățișarea sa obișnuită. Pretutindenii muncă disciplinată.

În cursul dimineții vine la bord dl. general inginer Năsturaș pentru a vedea cum merg lucrările și dacă în situația actuală creată prin dese bombardamente sovietice se mai pot continua lucrările sau nu.

09.20 Sirenele sună alarma aeriană: cinci avioane sovietice lansează bombe care cad în mare, dincolo de dig. Se deschide focul cu tunurile antiaeriene.

12.35 O a doua alarmă aeriană. Sunt lăstate bombe în oraș, pe strada Grivița și la intrarea portului.

14.12 A treia alarmă aeriană. Nu se trage A.A. Aviația noastră de vânătoare se ridică și gonește bombardierele inamice.

Cu toate aceste alarme lucrul la navă continuă.

6 august: 04.36 Alarmă aeriană. Se aud zgomote de avioane. Se văd câteva avioane de vânătoare germane zburând. Probabil lupte aeriene au loc.

Distrușorul „REGINA MARIA” în largul mării



Au rămas pe doc axurile și elicele.

7 august: În cursul dimineții se îmbarcă 30 tone de păcură pentru a putea avea o căldare sub presiune pentru ca pompele să funcționeze.

După 50 minute alarma ia sfârșit și se ridică docul pentru începerea lucrărilor.

În timpul dimineții se sună alarma fără apariție de avioane. Se fac pregătiri pentru lăsarea docului la apă.

În conformitate cu ordinele superioare urmează să ne dăm azi jos de pe doc. Această operație este întârziată de o alarmă dată la miezul zilei.

Suntem la apă și remorcherul „TOMIS” ne acostează la dana 4.



Între 18.20-19.45 se dau trei alarme aeriene. Nu se văd avioane inamice însă se aud zgomote de avioane.

Aviația de vânătoare a intervenit la timp pentru gonirea bombardierelor inamice.



Locotenent-comandantul Eugeniu Săvulescu

În această seară primim prin dl. comandor Botel ordinul dlui ministru de a ne urca de urgență pe doc pentru continuarea reparațiilor.

Se iau măsuri în vederea debarcării păcurii.

8 august: Se debarcă păcura în tanc și la 07.30 ne suim pe doc.

Încep ridicarea docului, lucrările de nituire și sudarea bușelor axurilor velor.

17.15 Sirenele sună alarmă aeriană. Aviația de vânătoare se ridică și împiedică apropierea bombardierelor sovietice.

9 august: Lucrările la corpul navei continuă. Începe și rașchetarea operei vii. În cursul zilei se dau mai multe alarme aeriene fără apariție de avioane inamice.

În conformitate cu ordinea superioară se iau dispozițiuni să se lucreze și noaptea. Se pun tenzi la pupa și se lucrează toată noaptea la sudarea și strunjirea axurilor elicelor.

10 august: Ziua începe cu o alarmă aeriană la ora 00.25. Avioanele trec pe la Nord de Constanța și se îndreaptă spre Cernavodă. Se observă tir A.A. în direcția Cernavodă. Podul este lovit în două locuri, după cum afirmă știrile venite în cursul dimineții.

04.30 Alarmă aeriană. Nu se văd avioane inamice.

06.00 Alarmă aeriană.

07.00 Avioanele sovietice lansează bombe care cad dincolo de dig.

11.45 Vine la bord dl. amiral Roșca Eugen, comandantul Marinei Regale însoțit de domnul comandor Bălan pentru a vedea în ce stadiu sunt lucrările.

În cursul dimineții se continuă cu lucrul la corpul navei: nituire și rașchetare.

Lucrările continuă în cursul nopții, camuflând lumina cu tenzi.

11 august: Cerul acoperit și vremea ploioasă fac ca avioanele sovietice să renunțe în această zi la raidurile lor asupra Constanței.

Lucrările la corpul navei continuă în același ritm accelerat ca până acum.

Se menține nivelul instrucției echipajului prin teorii făcute cu toate specialitățile.

01.39 Sirenele sună alarmă. Bateria Tataia deschide focul pentru scurt timp. Este cea mai lungă alarmă din câte s-au dat până acum.

12 august: 03.47 Încetarea alarmei.

Se rașchetează linia de plutire, lanțul ancorei și se bricuiesc bărcile.

Se zincuiesc niturile de la prova și se bat alte nituri la tancurile din borduri.



Bacurile germane fac în larg trageri.

Înainte de prânz, domnul amiral Georgescu, comandantul Diviziei de Mare vizitează docul, interesându-se de lucrările la navă.

17.30 Sirenele sună alarma aeriană. Nu se văd avioane inamice.

În cursul nopții se lucrează la bușele elicelor.

13 august: 01.23 Alarmă aeriană. Bateriile Nord Constanța deschid focul.

04.30 A doua alarmă. Se trag câteva salve izolate de către bateriile A.A. de pe coastă pentru a indica direcția avioanelor inamice.

08.40 A treia alarmă aeriană.

14 august: Lucrările la navă continuă ca în ziua precedentă.

Se rașchetează linia de plutire și lanțul.

Se bricuesc bărcile navei.

Lipsa atacurilor aeriene permite continuarea cu spor a lucrului.

În tot timpul zilei se sună o singură alarmă, fără apariție de avioane inamice.

Se continuă lucrul la axuri și în timpul nopții.

15 august: 00.55 Alarmă aeriană. Proiectoare prind în fascicolul lor un avion sovietic. Se începe tragerea de către baterii. Barajul este perfect executat. Avionul sovietic reușește să scape deși fusese foarte bine încadrat.

08.30 Vorbește echipajului domnul căpitan Spornic și domnul comandant.

Azi este Ziua Marinei. Sărbătorirea acestei zile se face anul acesta la bordul fiecărei nave, sub formă de o scurtă cuvântare și

pomenire a eroilor marinari căzuți în războiul pentru întregirea neamului și în actualul război.

Se continuă cu zincuirea niturilor la prova.

Se piturează lanțul ancorei Td.

După amiază se sună alarmă aeriană. Nu se văd avioane inamice.

16 august: 02.35 Prima alarmă a zilei, se aud zgomote de avioane. Se aprind proiectoare și se deschide focul. Bombe sunt lăsate în oraș.

De dimineață începe lucrul la navă la elice, zincuri de nituri și la tuburile căldărilor. Se piturează opera vie a navei.

Către miezul zilei se oprește piturarea operei vii din cauză că tancurile de apă curg.

În tot restul zilei nici o alarmă aeriană.

17 august: 04.15 Se sună alarmă aeriană. Se aud zgomote distincte de avioane.

04.28 Se văd două avioane inamice zburând pe deasupra portului la înălțime circa 800 metri.

Vizibilitatea proastă a împiedicat observarea lor mai înainte.

Se începe tragerea. Avioanele sovietice lasă o bombă în pupa docului la 50 metri apoi alta lângă Salvamar; în sfârșit, o a treia bombă cade în oraș, pe Bulevardul Ferdinand.

Aviația de vânătoare se ridică la scurt interval și pornește în urmărirea bombardierelor ruse.

Lucrările din zilele precedente continuă.

La lăsarea serii se sună alarma aeriană. Nu se văd avioane inamice.

18 august: Două alarme sunt sunate o dată cu începerea zilei. Se trage A.A.



În cursul dimineții se ridică docul și începe curățirea păcurei de pe opera vie și piturarea ei. Se piturează opera vie cu pitură anticorozivă și antivegetativă.

La lăsarea serii se sună o alarmă aeriană, fără apariție de avioane sovietice.

În vederea lăsării la apă se dau dispozițiuni de aducere a materialului de la mal.

19 august: În timpul dimineții ne dăm jos de pe doc și ajutama de remorcherul „TOMIS“ și „PÂSLĂ“ acostăm la dana Gara Maritimă.

Reparațiile la mașini sunt continuate. Se reîncepe instruirea echipajului prin dese teorii și exerciții la posturile de luptă.

Se îmbarcă la bord muniție pentru tunurile A.A.

În cursul serii se sună o alarmă aeriană, fără apariție de avioane.

20 august: Lucrările la mașini continuă. Se execută cu echipajul teorii pe specialități și exerciții la posturile de luptă.

21 august: 00.20 Alarmă aeriană. Nu se aud zgomote de avioane. Nu se trage A.A.

În cursul dimineții se ține la navă examen de sergenți și caporal. Se continuă exercițiile cu echipajul.

Lucrările la mașini sunt în curs de terminare.

Nici o alarmă tot restul zilei.

22 august: Se urmează programul de instrucție a echipajului.

Veghea antiaeriană se face cu aceeași vigilență. Echipa de incendiu e gata de intervenție în fiecare moment unde prezența ei ar fi necesară.

Se continuă lucrările la mașini. Se înlocuiesc tuburile de la încălzitoarele căldărilor. Nici o alarmă aeriană.

Stația de T.F.S. face ascultare continuă pe 600 metri pentru a recepționa eventuale semnale de ajutor S.O.S.

23 august: Se piturează în cursul dimineții la prova pe țengă dungii albe și roșii, alternând în diagonală și servind la recunoașterea navei de către avioanele proprii.

Se transportă la mal materialele inutile la bord. Se continuă lucrările la mașini.

24 august: 07.00 Alarmă aeriană. Ni se comunică de către bateria germană cu care suntem legați la telefonie, că este un exercițiu. Întrucât uzina orașului este în revizie, încetarea alarmei se sună la 09.30.

Lucrările la mașini sunt continuate de către Șantierul Naval Galați.

În cursul nopții câteva avioane românești zboară pe deasupra orașului, purtând luminile prevăzute.

25 august: Echipajul execută înainte de amiază instrucție de infanterie.

Schimbarea țevilor la încălzitoarele căldărilor. Se execută ca și până acum cu aceeași rezezițiune.

Înainte de prânz, se sună o alarmă aeriană. Nu se aud zgomote de avioane.

După-amiază se dau trei alarme aeriene. Nu se aud zgomote de avioane.

26 august: Se continuă instrucția echipajului prin exerciții la diferite posturi. Se fac exerciții de ansamblu cu toată artileria de 120 mm a navei în diferite ipoteze, cu centrala, fără centrală etc.

Lucrările la mașini își urmează cursul.

27 august: Se completează și instrucția marinărească a echipajului. Recruții fac exerciții de rame.



Se execută programul zilei. Se reamintesc anumitor de „Regulamentul serviciului la bord”.

Lipsa alarmelor permite continuarea instrucției.

Lucrul la mașini își urmează cursul.

28 august: Exerciții de ansamblu iau o parte a timpului dinaintea prânzului.

Veghea antiaeriană continuă. După-amiază se sună două alarme fără apariție de avioane.

29 august: Lucrul la mașini continuă.

Se execută cu echipajul program de teorii pe specialități apoi exerciții la posturile de luptă.

30 august: După-amiază se urmărește completarea instrucției marinărești a echipajului.

Bacurile germane ies în mare și fac exerciții de marș în formații.

31 august: Lucrările continuă.

Înainte de amiază o parte din echipaj execută marșuri cu cântece. O altă parte merge la biserică.

1 septembrie: Se execută cu tot echipajul instrucție de infanterie cu și fără pușcă.

Bacurile germane ies în mare și fac trageri.

După-amiază se fac teorii de specialități cu echipajul.

Reparațiile la mașini continuă.

Se începe presarea tuburilor încălzitoarelor de la căldări.

2 septembrie: Se îmbarcă păcură înainte de amiază. Echipajul execută program de teorii pe specialități iar după-amiază exerciții marinărești.

Se continuă cu presarea tuburilor încălzitoarelor.

3-8 septembrie: Programul zilnic se execută cu echipajul conform directivelor superioare.

Lucrările continuă. Se montează tuburile de apă de la căldările 2 și 3. Se fac probe la aparatele principale și auxiliare. Se piturează compartimentele uzină și caldarină. Se demontează aparatele auxiliare și se unș în interior. Se reîncepe lucrul la căldarea nr. 4.

9 septembrie: O alarmă aeriană se sună o dată cu începerea zilei. Sunt lăsate bombe în oraș. Se trage A.A.

Se continuă cu schimbarea tuburilor la încălzitoarele căldării nr. 4 și piturarea compartimentului uzină, turbină și caldarină.

10-18 septembrie: Se execută cu echipajul teorii pe specialități și teorii generale conform programului afișat.

Alarme aeriene puține, fără apariție de avioane inamice.

Lucrările la mașini continuă: se face izolamentul tubulaturii



de vapori și se revizuiesc cuzineții servomotorului și cabestanului. Se piturează compartimentele. Se montează motorul Td. Se demontează cabestanul pentru vizită.

Se fac probe la căldările 2, 3 și 4 la aparatele auxiliare și la compresoarele de aer.

Se demontează aparatele auxiliare pentru vizită și răcitoarele de ulei în vederea schimbării tuburilor. Se verifică ventilatoarele. Se curăță caldarina.

18-30 septembrie: Se execută cu echipajul programul afișat. Alarmerile aeriene au devenit extrem de rare și fără apariție de avioane.

Se continuă lucrul la mașini.

Se continuă demontarea răcitoarelor de ulei, se continuă piturarea compartimentelor. Se termină curățenia la caldarină.

1-3 octombrie: Se instruește echipajul conform programului afișat.

Se termină toate lucrările la mașini. Nava este gata de luat marea. Urmează să se facă probe de funcționare a mașinilor și probe de viteză.

În ziua de 3 octombrie domnul locotenent-comandor Săvulescu, comandant secund al navei ia comanda navei.

În fața ofițerilor, maiștrilor și echipajului se citește ordinul de luare a comenzii.

09.15 Ieșim în mare pentru a verifica funcționarea mașinilor.

Executăm două ședințe de tragere redusă de 37 mm pe drumuri paralele, distanța de tragere între 1 500-3 000 metri.

La bord avem ambarcat pe domnul comandor Roman August, comandantul Diviziei de Distrugătoare.

14.00 Intrăm în port și acostăm la dana 38.

5 octombrie: 08.10 Se dă la posturile de plecare.

Ieșim în mare și luăm Da=185°. Urmează să facem probe de viteză. În acest scop s-a ales o bază de lungime cunoscută, între Tuzla și Mangalia. La capetele bazei sunt observatori care ne comunică prin „M.G.” momentul trecerii la travers de observatorul respectiv.

10.15 Intrăm pe aliniament în Da=179°, 370 turații/min.

10.30 Se zărește un submarin inamic la distanța de 1 500 metri care lansează două torpile ce trec în pupa la circa 100 metri. Grenadăm cu aruncătoarele de grenade și panourile înclinate de la pupa.

10.31 Facem rondou travers Mangalia.

10.50 Probele de viteză s-au terminat. Ne îndreptăm spre port.

11.58 Acostăm la dana 31.

12.09 N.M.S. „CAROL”, având mine la bord, iese din port îndreptându-se spre Sud.

6 și 7 octombrie: Se execută la navă program de instrucție în port cu echipajul. Se revizuiesc mașinile în urma probelor de viteză. Nimic de semnalat.

8 octombrie: Program de instrucție în port. Se execută cu echipajul exerciții la posturile de luptă.

Se verifică funcționarea mașinilor și a tuturor serviciilor navei.

9 octombrie: 08.00 La posturile de plecare. Ieșim din port și luăm drum spre Midia, unde facem rondou și luăm drum spre Sud.

10.35 Se lasă paravanul la apă.

10.36 Ambele paravane sunt la apă.

11.05 La posturile de luptă. Se fac exerciții de ansamblu.

11.07 Liber de la posturile de luptă. Se ridică paravanul. Funda



ancora în Baia Mamaia pe fund de 13 metri.

13.25 Iese din port remorcherul cu țința.

Urmează ca în cursul după amiezii să executăm trageri reduse de 37 mm.

14.10 La posturile de plecare.

14.25 Distanța la țintă 8 400 metri.

14.37 La posturile de luptă. Venim la Da=173°.

15.03 Începe tragerea. Se trag nouă salve.

15.20 Încetarea tragerii.

16.20 Funda ancora Bd pe fund 11 metri travers „Rex“, distanță 3 400 metri.

În timpul nopții hidroavioane române și germane zboară în lungul litoralului și pe deasupra noastră, lansând semnale de recunoaștere. Câteva lumini se văd pe mare.

10 octombrie: 08.00 La posturile de plecare. Luăm Da=160°.

Remorcherul iese din port cu țința.

08.42 La posturile de sosire. Intrăm în port și acostăm la dana 6.

Tancul cu păcură acostează în Bd. și se ambarcă păcură.

Se execută cu echipajul în restul zilei programul C.F.N.M.

11 octombrie: Curățenia generală a navei, obișnuită în fiecare sâmbătă.

13.00 Alarmă aeriană, fără apariție de avioane inamice.

Câteva avioane de vânătoare românești zboară prin nori, căutând eventuale bombardiere sovietice.

12 octombrie: O parte din echipaj pleacă la biserică. Ofițerul secund al navei vorbește echipajului în cursul dimineții. Legătura suflotească între ofițeri, maiștri și echipaj devine astfel și mai strânsă.

13 octombrie: Conform Ordinului special nr. 69 al Forței Navale Maritime, în vederea executării escortei navei „MURGESCU“ în drum de la Varna spre Constanța, în dimineața zilei de 13 se fac pregătirile de plecare.

02.20 Se ridică presiunea la căldări.

06.50 În urma unui semnal comunicat de Escadrila de Distrugătoare, se amână plecarea până la noi ordine.

24.00 În restul zilei se continuă programul de instrucție și antrenament pe specialități a echipajului.

14 octombrie: 02.41 Pentru completarea Ordinului special nr. 69 se primește de la F.N.M. Ordinul special nr. 71:

1. Plecarea N.M.S. „MURGESCU“ de la Varna este prevăzută pentru 14 octombrie.

2. Ieșirea lui „MURGESCU“ de la Varna se va face pe la Nord sau pe la Sud, în funcție de circumstanțele locale și de informațiile de moment.

3. Punctele de întâlnire ale distrugătoarelor cu „MURGESCU“ vor fi:

a). Pentru ieșirea de la Nord, punctul 8 mile Est geamandura 12, ora întâlnirii 11.00.

b). Pentru ieșirea de la Sud, punctul 7 mile Est de V.S. 2; ora întâlnirii 11.30.

Ieșirea distrugătoarelor se mai face la ora 07.00, pentru a putea comunica din timp dacă „MURGESCU“ a ieșit de la Varna, în funcție de vreme și informații.

La ora 02.41, în consecință se aprind focurile la căldările 1 și 2.

La ora 06.00 se comunică telefonic că plecarea se amână din nou pentru 24 ore, vremea nefiind favorabilă.



În restul zilei se continuă programul obișnuit de instrucție și antrenament la bordul navei.

15 octombrie: 03.00 În baza Ordinului special nr. 71, la ora 03.00 se face presiune la trei căldări.

06.30 Pregătiri de plecare.

07.23 După ieșirea lui N.M.S. „FERDINAND“, la ora 07.15 ieșim și noi din port la ora 07.23. Se lasă paravanele la apă.

07.55 Intrăm în formație cu $Da=17^{\circ}$ - 220 rotații (respectiv 22 noduri). Navigăm în linie de relevment la dreapta 30° . Suntem escortați până la ieșirea din baraj de cele trei vedete torpiloare.

08.10 Suntem travers geamandura albă și luăm $Da=130^{\circ}$. După ieșirea din baraj către ora 09.30 modificăm formația, luând linie de relevment 10° la dreapta (conform ordinului „R.F.“). Se iau diferite drumuri impuse de necesitatea de navigație și siguranță. Din când în când un avion amic ne face protecție submarină și peste câteva momente lansează câteva bombe la distanța maximă în Tb nostru (4-5 mile spre pupa).

„MURGESCU“ nu este întâlnit la primul punct de întâlnire – rezultă deci că a făcut ieșirea prin pasa de la Sud de Varna.

11.53 Se zărește „MURGESCU“ la babord, circa 20° escortat de cele trei torpiloare românești.

12.10 Întâlnirea cu „MURGESCU“ la punctul fixat, cu o diferență de circa 40 minute față de previziuni. Torpiloarele „ZMEUL“, „NALUCA“ și „ZBORUL“ zig-zaghează, făcând protecția apropiată. Întorcem; luând formațiunea de convoi stabilită în prealabil.

12.19 „REGELE FERDINAND“ trece în Tb lui „MURGESCU“ la o distanță de circa 800-1 000 metri; înapoi „REGINA MARIA“ trece la Bd, la aceeași distanță, tot înapoi conform ordinului superior. Se începe navigația în zig-zag. „MURGESCU“ își continuă drumul

obișnuit, torpiloarele se reîntorc la Varna.

În aer suntem continuu protejați cu schimbul de un avion terestru german și de un hidroavion „Savoia“ român.

14.40 În urma unui semnal de la „R.F.“, venim cu zig-zagurile la înălțimea lui „MURGESCU“, menținând intervalul de 800-1 000 metri. „R.F.“ continuă drumul în modul inițial.

15.06 Se execută la bordul navei noastre exerciții „La posturile de luptă“ pentru antrenarea echipajului. Timpul este bun, marea cu hulă largă.

16.05 Avem drum mediu adevărat 30° .

16.10 Suntem travers de Șabla.

17.05 Schimbăm formația: „R.F.“ pleacă înainte pentru a recunoaște intrarea la Constanța, prin baraj. Noi trecem la pupa lui „MURGESCU“, în formație de șir strânsă pentru a nu pierde contactul din cauza întunericii. Luăm diferite drumuri impuse de navigație urmând pe „MURGESCU“.

18.53 Stopăm la geamandura „A“ pentru ridicarea paravanelor. Manevra de ridicare durează 25 de minute.

19.45 Suntem în interiorul barajului, stopăm și așteptăm, la Constanța, o alarmă aeriană.

20.05 Tir A.A. de la Constanța contra avioanelor inamice.

20.56 Luăm drumuri practice în vederea intrării în port.

23.07 Acostăm în port la dana 4-5 după intrarea lui „FERDINAND“ și a lui „MURGESCU“. Toate compartimentele navei și toate mișcărilor echipajului au funcționat bine în tot cursul navigației și convoierii executate.

16 octombrie: Aseară se primește Ordinul special de Zi trimis cu nr. 624 din 15 octombrie de la Forța Navală Maritimă, prin care se fixează Escadrile de Distrugătoare următoarea misiune:

1. „DACIA“ urmează a se înapoia la 16 octombrie la Burgas.



Escadrila de Distrugătoare are misiunea să îi facă siguranța contra atacurilor navale și submarine cu două distrugătoare.

2. Pentru executarea misiunii cele două distrugătoare:

a. Vor ieși din port, urmând drumul definit de punctele 16, 15, C.S. 3, C.S. 2, apoi spre Sud.

b. Se vor întâlni cu „DACIA“ în ziua de 16 octombrie ora 13.00, în punctul 8 mile Est geamandura 12.

c. Vor naviga în convoi împreună cu „DACIA“ cât mai departe de coastă și zig-zagând. „DACIA“ va merge tot timpul cu viteza maximă.

3. Dacă eventuale motive ar obliga apropierea de coastă se va face atenție deosebită la pericolul de mine ce-l prezintă zona geamandurii 14 și la Nord de aceasta.

09.00 „FERDINAND“ face manevră de plecare.

09.25 „La posturile de plecare“ și la „REGINA MARIA“.

10.00 Manevra de plecare este întârziată din cauza parâmei de la pupa, care fiind putredă se rupe la tracțiunea remorcherului, în două rânduri consecutive.



10.40 Se renunță la remorcher. Se continuă manevra și ieșim din port. În timpul manevrei a fost alarmă aeriană.

11.05 „R.F.“ ne ordonă să punem paravanele.

11.40 Terminat manevra lansării paravanelor. Se urmează drumul și indicativele ordonate. Navigăm în linie de relevment 10° la dreapta. Distanță de „R.F.“ 800 metri, rotații 240-250.

12.00 Suntem travers de geamandura „A“.

12.05 Suntem nevoiți să stopăm deoarece se rupe parâma de la paravanul Bd. Se raportează lui „R.F.“ și se continuă drumul fără paravane.

13.30 După travers Mangalia, observăm pe „DACIA“ escortată de torpiloarele „ZMEUL“, „NALUCA“ și „SBORUL“, la o distanță de 19 500 metri.

14.00 Raliem convoiul și ne întorcem înspre Constanța. Torpiloarele fac protecția apropiată. Noi, împreună cu „FERDINAND“, ieșim mai la larg la circa 3-4 mile și continuăm convoierea mergând în linie de șir naturală și zig-zagând.

16.10 Se dă alarmă submarină. Navele măresc viteza și torpiloarele cercetează regiunea convoiului.

16.35 Suntem travers farul Tuzla Nord. Se dă libertate de manevră și intrăm în port la ora 17.07 (travers farul Carol).

17.32 Terminăm manevra, suntem acostați la dana 4. În timpul manevrei am avut din nou alarmă aeriană. Seara se anunță oficial la radio de către postul nostru național că orașul și portul Odessa a fost ocupat de trupele române de sub comanda generalului adjutant Iacobici.

17 octombrie: Se ridică micul pavoaz la toate navele Forței, pentru sărbătorirea marelui fapt de arme realizat de trupele noastre.



Echipajului i se comunică și explică importanța marelui eveniment, stimulând în mateloții și personalul „REGINEI MARIA” entuziasmul și elanul de a se depune mai departe toată străduința și eforturile pentru victoria finală și gloria Marinei Regale Române.

18 octombrie: În cursul dimineții facem plinul de combustibil. Program normal de instrucție și antrenament.

19 octombrie: Program obișnuit de sărbătoare, o parte din echipaj merge la biserică. Restul echipajului este adunat la prova la șezătoare și coruri patriotice.

20 octombrie: 11.48 Alarmă aeriană. Durata 9 minute. În tot cursul zilei, program de instrucție și antrenament.

Se primește Ordinul nr. 479 de la Escadrila de Distrugătoare prin care ni se ordonă ca începând de mâine, 21 octombrie ora 08.00, să fim gata de a executa după 3 ore de la primirea ordinului misiunile ce s-ar ordona.

Se iau la bord toate măsurile și dispozițiunile în consecință.

21 octombrie: Conform Ordinului citat mai sus, avem două căldări sub presiune, provizii la bord și totul pregătit. Echipajul continuă programul de instrucție și antrenament.

22 octombrie: Program obișnuit de exerciții și antrenament.

La ora 13.25 alarmă aeriană până la 13.45. Avioane inamice n-au apărut.

23 octombrie: În cursul zilei trei alarme aeriene: la 12.45 – 12.55, 13.10-13.30, 16.47-17.10.

24 octombrie: În cursul zilei două alarme aeriene: la 15.35 – 15.38, 17.05-17.35.

25 octombrie: Conform misiunii prevăzute în Ordinul de Operații nr. 8 din 24 octombrie 1941 al F.N.M. și ordinele verbale

primite în cursul zilei de 25 octombrie, nava este gata de plecare la ora 14.00. Avem la bord plinul de combustibil și muniții, precum și provizii pentru trei zile.

14.00 Din cauza ceții se amână plecarea pentru ora 16.00.

16.00 Se dă la posturile de plecare. Ieșim din port după 10 minute. Stopăm pentru lăsarea paravanelor. Între timp la Constanța este alarmă aeriană.

Operația lansării paravanelor durează 15 minute.

Înainte noastră iese din port nava de comerț armată „LOLA”, sub pavilion german.

Noi constituim, împreună cu „FERDINAND”, gruparea de siguranță a navei „LOLA”, ce va naviga spre Nord și al altor două nave de comerț, ce urmează a ieși de la Sulina.

17.07 Stopăm pentru ridicarea paravanelor la bord, deoarece paravanul Bd funcționează defectuos. Urmăm drumul de linie de șir naturală după „FERDINAND” la o distanță de circa 1 000 metri.

Releul între navele grupării se face prin „fonie”, cu ajutorul noilor aparate germane de emisie-recepție pe unde scurte instalate la bord.

Ieșim din limita barajului prin pasa de la Nord de Constanța. Apoi se iau drumurile prevăzute de schițele Ordinului de Operații.

19.20 Se navigă o oră în ceață densă.

22.00 Se modifică viteza, ce a variat între timp de la 18 la 22 Nd, pentru viteza constantă de 13 Nd.

26 octombrie: 03.23 Se ordonă întoarcerea, deoarece se ajunsese la punctul stabilit anticipat. Se navigă cu 21 Nd.

06.13 Stopăm și evoluăm împrejurul lui „FERDINAND” care oprește pentru a-și ridica paravanele, făcându-i protecția contra submarinelor.



06.22 Reluăm formații cu viteza ordonată de 25 Nd.

08.46 Intrăm într-un val dens de ceață. Se navigă practic stopându-se și reluându-se cu viteze reduse, manevrându-se cu prudență fiind în apropierea coastei și pentru intrarea în interiorul barajului prin pasa de la Nord. Se sondează și către ora 10.15 se poate identifica coasta în regiunea Gura Bugazului.

11.00 Ni se comunică libertate de manevră. Intrăm în port după „REGELE FERDINAND” și acostăm la dana 3, unde manevra este terminată la 11.50.

Ansamblul tuturor serviciilor și aparatelor navei a funcționat perfect, nefinregistrându-se accidente sau avarii. Pe timpul navigației dificile în ceață și în apropierea barajului vigilența și încordarea atenției tuturor au contribuit la realizarea siguranței în marș.

27 octombrie: Duminică. Program de sărbătoare. Se revizuiesc aparatele și mașinile navei să fie gata la primul ordin.

Alarmă acriană între 16.32-16.53. La ora 21.00 primim ordin urgent ca nava să fie gata de plecare la o oră după primirea ordinului de misiune ce va urma când va fi necesar.

Se iau imediat toate măsurile în consecință.

Se aprind focurile la două căldări și tot personalul este gata cu respectivele atribuțiuni.

28 octombrie: La ora 09.00 ieșim în mare în misiunea de a face un sondaj amănunțit de control al Băii Mamaia între Capul Midia și Capul Carol.

De asemenea se va verifica funcționarea paravanelor și funcționarea girobusolei.

9.30-12.00 Se execută controlul deviației girobusolei și drumurile Sud și Nord cu aliniamentul far Carol-Abator și exerciții

cu paravanele, navigându-se către geamandura „A”. De la ora 10.45 nava se deplasează până la Tașaul cu 20 Nd.

12.00-13.30 Se ia un drum la circa 2 mile de coastă, executându-se sondajele ordonate, mergând spre Sud până la Capul Carol, cu viteza de 6 Nd (50-55 rotații).

13.30-14.00 Se continuă controlul deviațiilor girobusolei în drumurile Est și Nord.

14.00-15.00 Apoi se reiau exercițiile cu paravanele.

29 octombrie: 15.30 Intrăm în port, misiunea fiind terminată și acostăm la dana 3. Program obișnuit de exerciții și antrenament.

30 octombrie: 15.38-15.51 Alarmă aeriană.

16.00 La posturile de plecare. Ieșim în mare pentru executarea unei misiuni similare de siguranță și protecție a trei nave de comerț ce urmează a ieși de la Sulina către Nord. Grupul de siguranță este alcătuit din distrugătoarele „REGINA MARIA” și „REGELE FERDINAND”.

Se urmează aceleași drumuri ca cele prevăzute în misiunea executată în zilele de 25 și 26 octombrie de la 18 până la 20 Nd. Până la ora 20.47 când ne îndreptăm spre nord cu viteza de 14 Nd.

31 octombrie: Ora 01.02 suntem travers de Insula Șerpilor, trecând la o distanță de 8 Mm. Continuăm drumul până la ora 03.00 când întorcem reluând drumul către Sud cu viteza constantă de 19 Nd (210 rotații) cu paravanele la apă.

La ora 07.00 venim către Vest. La 07.16 observăm în Td, la o distanță de circa 50 metri un corp metalic de formă sferică, probabil o mină derivantă sau ruptă din vreun baraj pus de inamic.

09.39 În apropiere de coastă, în dreptul punctului Chituc, se rupe paravanul din Tb. Se lasă imediat barca la apă și se manevrează



pentru pescuirea paravanului, operațiune care se termină la ora 10.00. Fundul în acest punct era de 14 metri. Reluăm formațiunea după „FERDINAND“, care avusese același accident – ruperea paravanului tribord.

11.45 Ni se dă libertate de manevră.

12.00 Intrăm în port și acostăm la dana 15-16. În cursul după-amiezii se revizuiesc aparatele și mașinile navei.

1 noiembrie: Se execută programul în vigoare. La mașini se continuă cu revizia presetupelor de dilatare pe tubulatura principală de vapori.

2 noiembrie: Duminică. Program de sărbătoare. O parte din personalul bordului asistă la slujba religioasă de la Capela militară pentru căpitanul Filip și aspirantul Apostolescu, morți eroici în apele transnistriene.

3 noiembrie: Program obișnuit de exerciții și antrenament. Un lucrător de la Direcția Porturilor Maritime cade în apă lângă nava noastră și este salvat de căpitanul Mihalcea, care sare imediat în apă și-l aduce la mal.

5 noiembrie: Conform Ordinului Special nr. 87



Comandantul localității comandantul Frigatei
Ștefan cel Mare comandantul navei „REGINA MARIA”

din 4 noiembrie al Forței Navale Maritime, „REGINA MARIA“, purtând marca de comandament a Escadrei de Distrugătoare prin ambarcarea la bord a domnului comandor Roman, părăsește portul Constanța, urmat de distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI“, pentru executarea misiunii. În punctul de latitudine 41°38' și longitudine 28°12' (45 Mm Nord-Est de Bosfor) trebuia să se găsească un tanc de transport italian, la ora 17.00 și care trebuia să fie escortat la Constanța, făcându-i-se protecție și siguranță antisubmarin.

08.53 Ieșim din port. Se continuă drumul pentru ieșirea din baraj prin pasa de la Sud. Marea este foarte montată, vântul tare de la Est forța 5.

Nu se pun aparatele paravan din cauza valurilor foarte mari. Viteza ordonată 20 noduri.

10.00 Navele tanghează și rulează puternic, vântul crește până la forța 7. Ambarcăm apă cu prova și babordul.

13.00 După miezul zilei marea cedează într-o oarecare măsură și se mărește viteza pentru recăștigarea timpului pierdut, din cauza vremii rele.

17.15 Grupul de distrugătoare se găsește în apropierea punctului stabilit pentru întâlnirea cu nava italiană. Nava de transport nu este observată nici în acest punct nici în regiunea înconjurătoare, deși vizibilitatea era foarte bună.

Se ia atunci un drum spre Sud-Est pe o distanță de 8 mile, făcându-se o căutare pe un drum paralel cu cel pe care ar fi trebuit să vină tancul, presupunându-se că acesta ar fi în întârziere față de ora stabilită. Nava nu este găsită.

18.30 Ajungem din nou în regiunea punctului de întâlnire, de asemenea fără vreun rezultat pozitiv.

Reluăm atunci drumul spre Constanța cu Da=20°. Se calculează



viteza astfel ca la un anumit moment să fim într-un punct comun cu nava italiană în ipoteza că acesta ar fi plecat singură de la ora 17.00 către Nord.

20.32 La această oră, ipotetic, ar fi trebuit să întâlnim tancul italian. Căutările sunt din nou infructuoase. Se reduce atunci viteza la 9 noduri și se merge în zig-zag pentru a se acoperi o bandă mai lată de spațiu, pentru a încerca găsirea transportorului.

6 noiembrie: 01.35 Se mărește viteza, continuându-se totuși zig-zagul.

06.38 Aproape de Constanța, după ce s-a raportat situația, primim ordin prin radio de a ne întoarce și a continua căutarea.

06.51 Luăm drumul înapoi, revenindu-se pe drumurile parcurse pentru a continua căutarea navei de transport.



Mitralior la postul de luptă



07.57 În apropiere de Șabla suntem atacați de un submarin inamic cu o torpilă prin Td. După manevra de evitare se mărește viteza și se zig-zagează.

10.45 Se continuă căutarea fără rezultat până la ora 10.45. Avioanele trimise în același scop nu aduc de asemenea nici o știre asupra transportului. Revenim spre Constanța cu o viteză de 22 Nd. Aproape de zona Șabla zig-zagăm, fiind în regiunea de supraveghere a submarinelor inamice.

Suntem atacați pentru a doua oară prin Bd cu două torpile. Atacul s-a produs tot dinspre pupa. Manevra de evitare trebuind a fi făcută spre dreapta și încadrați astfel prin ambele borduri de cele două torpile nu s-a putut interveni în timp util pentru gradarea locului de origine al plecării torpilelor.



Se continuă apoi drumul în zig-zag până la intrarea prin pasa de la Sud a bareajului de la Constanța.

7 noiembrie: 16.10 Intrăm în port.

Revizie și punere la punct a navei pentru o nouă misiune. Se face plinul de combustibil și se aduc proviziile la bord.

8 noiembrie: Ziua onomastică a M.S. Regelui Mihai I. Se ridică marea proovaz. Comandantul navei și cu ofițerii săi iau parte la un Te-Deum în oraș la biserică „Adormirea Maicii Domnului“.

După-amiază pregătiri de plecare.

19.00 Conform Ordinului Special nr. 94 al F.N.M. părăsim portul, urmându-ne pe „REGELE FERDINAND“ pentru executarea misiunii de protecție a unor nave comerciale ce vor ieși din la Sulina, îndreptându-se către Nord.

Ieșim din zona bareajului Constanța prin pasa de la Nord.

21.45 Postul de ascultare Mamaia ne semnalizează prin radio prezența unor nave de război inamice (trei submarine și un crucișător) pe coordonatele 42°-43' și 88°. Se iau măsurile în consecință la bord. Marea este agitată, cu vânt tare de la Vest.

9 noiembrie: 01.09 Traversăm transvers de Insula Șepilor la o distanță de 4 mile. Către regiunea insulei, apar la intervale trei radare suspecte.

03.00 În momentul când ajunsesem în punctul stabilit și „REGELE FERDINAND“ schimbă drumul pentru a întoarce către Sud, una din navele comerciale apare în Bd-ul nostru spre prova, la o distanță minimă, având drum de însoțire cu al nostru. Pe timpul întoarcerii pentru evitarea navei de mai sus, distanțatorul de o bandă excepțională la Bd. O torpilă alunecă în mare din tubul central al grupului de lansare prova. Se stopează mașinile

pentru îndreptarea navei; înclinarea navei a durat 13 minute și amplitudinea a fost de peste 30°.

03.40 Reintrăm în formație cu „REGELE FERDINAND“, îndreptându-ne către Sud.

08.50 Începem navigația în zig-zag.

09.38 Aproape de coastă suntem calajați de torpilomul „ZBORUL“ care ne face protecție antisubmarin. Intrăm în interiorul bareajului prin pasa de la Nord.

10 noiembrie: 11.00 Intrăm în port și acostăm la duna 8. Conform Ordinului general de operații nr. 93 al F.N.M. „REGINA MARIA“ părăsește portul Constanța pentru executarea misiunii de escortă și siguranță a prizonierului de război „MURGESCU“ și apoi de protecție în zona de operațiuni a acestuia.

17.12 Ieșim din port, calând pe „REGELE FERDINAND“ în rețea.

17.54 Ancorem în Baia Mamaia pe un fund de 20 metri, în apropierea navei-comandant. „MURGESCU“ vine la ancoraj în același loc.

20.15 Întreaga formațiune virează ancora și se îndreaptă spre Nord ieșind din baraj prin pasa de Sud. Anticipat s-au fost puse la apă viteza formațiunii: 13,5 noduri. Vizibilitatea este extrem de redusă. Se mențin distanța și formațiunea cu efort.

11 noiembrie: Suntem în apropierea Insulei Șepilor. Continuăm drumul către punctul stabilit pentru întâlnirea cu canoniera „GHICULESCU“ ce va face dragaj în prova lui „MURGESCU“ (Vest de insulă).

06.42 Întâlnim canoniera. Evoluăm în zonă (către punctul stabilit pentru întâlnirea cu canoniera „GHICULESCU“ ce va face dragaj) până la ora 06.50.



Vântul trece de la SV la NE, bătând cu forță. „MURGESCU”, încadrat de torpilare și precedat de canoieră, pleacă către Nordul Sulina pentru a executa berajul ordonat – antisubmarin. „REGINA MARIA” urmând pe „REGELE FERDINAND”, continuăm drumul la larg, pentru protecții contra eventualelor nave inamice de suprafață.

Luăm diverse drumuri și navigăm în zig-zag.

Timpul se înrăutățește, marea se montează și valuri mari îngreunează mersul navei.

10.56 Se rupe parâma de susținere a flotorului de la paravantul Td care este pierdut în mare.

Ridicăm și Td-ul și continuăm drumul fără paravane. Către miezul zilei „MURGESCU” terminându-și misiunea, reluăm drumul de întoarcere. „MURGESCU”, încadrat de torpilare, continuă drumul mai aproape de coastă.

Distrugeătorile navigăm la larg pentru protecție contra navelor de suprafață.

Marea se montează progresiv. Se formează o hulă mare de Nord-Est și valuri mari din Td pupa lovesc distrugătorul, provocându-ne benzi de câte 20^o în fiecare bord.

Drumul și formația se mențin cu mare greutate. Mărim viteza până la aproape 30 Nd.

○ data și apropierea de coastă valurile scad cu intensitate, în schimb onizorul este acoperit de ceață.

Întăim la Midia, prin pasa de la Nord, printr-un val dens de ceață.

17.40 În apropierea farului Carol suntem obligați să ancorăm deoarece fumul se stinge și ceața devine mai densă, urmată imediat de o pilaie cu vânt puternic de Nord-Est ce se transformă într-un „gresit” ce durează 115 minute.

18.25 Întăim în port și acostăm la dâna 8.

12 noiembrie: În cursul după-amiezii echipajul votează plebiscitul flotei pentru a fi menținută în serviciu, permisi de conducătorul statului, domnul mareșal Antonescu. Operațiunea are loc la bordul navei, în prezența unui magistrat și a unui grefier, delegați în acest scop.

13 noiembrie: Nava este menținută sub presiune gata de a ieși în mare la primul ordin, aceasta conform unor dispozițiuni speciale ordonate de F.N.N.M.

Între timp se face plinul de combustibil, se completează proviziia și lipsurile la material.

Veștea se înrăutățește, începe o furtună persistentă de NE. Se ia urmări suplimentare de siguranță, înăuntrul se toate legăturile.





14 noiembrie: Furtuna se transformă în viscol care bate fără încetare în tot cursul zilei. Temperatura scade brusc și zăpada se așează în straturi apreciabile.

Valuri mari sar peste dig în interiorul portului, făcând circulația și viața navelor foarte anevoioase.

15 noiembrie: Program obișnuit de exerciții și antrenament de luptă. Vremea continuă să fie încordată: ninge cu intermitență și în cursul zilei de 15 noiembrie.

16 noiembrie: Duminică. Are loc în cazarma de la prova o șezătoare cu cântece patriotice și scenete marinărești. Iau parte și comandantul cu ofițerii navei.

O delegație de ofițeri, subofițeri și marinari ia parte la parastasul și ceremonia religioasă de la Gara Maritimă, celebrată în memoria celor morți pe vedetele torpiloare sărite în aer, în apele Odessei.

17 noiembrie: Între orele 11.20 și 11.25 alarmă aeriană fără apariția avioanelor inamice.

18 noiembrie: Program de exerciții și antrenamente de luptă. La mașini - revizie generală și reparații.

19-25 noiembrie: În timpul ultimei săptămâni nava n-a mai ieșit în mare, având o serie de lucrări de executat la bord, printre care cea mai importantă este modificarea sistemelor de ungere cu ulei la turbinele principale.

Ofițerul secund al navei, căpitanul Ionescu Mircea, îmbolnăvindu-se este internat în spital și este numit în funcția de secund căpitanul Receanu Ion.

30 noiembrie: Se continuă cu lucrările la bordul navei. Între timp, echipajul execută exerciții și antrenamentul de luptă.

Se revizuiesc toate aparatele de la bord, punându-se la punct toate lipsurile.

1 decembrie: Scufundarea unui submarin sovietic:

Conform Ordinului general de operații nr. 12, distrugătorul „REGINA MARIA“ este gata de plecare în dimineața zilei de 1 decembrie, ora 03.00, împreună cu „REGELE FERDINAND“ și „MĂRĂȘEȘTI“, cu misiunea de a face siguranța A.S. a transportului ce vine de la Sud, începând din zona Șabla până la SE de Bugaz.

04.40 „REGINA MARIA“ iese din port.

05.01 Intrăm în formație după „REGELE FERDINAND“ și urmați de „MĂRĂȘEȘTI“, viteză de 20 Nd.

07.02 Luăm formație în linie de front, fiind în zona de întâlnire cu navele comerciale.

07.24 La orizont în prova noastră apare convoiul format din cargourile „CARPAȚI“, „CAVARNA“ și „TZAR FERDINAND“, escortate de nouă vedete bulgare.

Operațiune de grenadare antisubmarin





Suntem la larg, circa 18 mile, ceva mai la Sud de paralelul Șabla.

07.46 Ne întâlnim cu convoiul, care are o oră de întârziere față de dispozițiunile prevăzute în ordin. Se ia formația ordonată anticipat pentru protecția convoiului: „REGELE FERDINAND“ în capul formației, urmează „CARPAȚI“, „CAVARNA“, „TZAR FERDINAND“, în stânga la înălțimea „CAVARNEI“, „MĂRĂȘEȘTI“, în dreapta la înălțimea lui „TZAR FERDINAND“, „REGINA MARIA“.

Convoiul este format, se merge în drum mediu Nord, viteza 7-8 noduri. Distrugătoarele zig-zaghează în zona respectivă cu o viteză de 12 Nd.

08.10 Torpiloarele și vedetele bulgare, după ce s-au întors spre Sud, dispar la orizont.

08.15 Un submarin sovietic lansează două torpile foarte aproape de „CAVARNA“ (circa 700-800 metri), atacând-o prin Td.

În momentul lansării, submarinul este săltat mult afară, observându-se chioșcul și o parte din corp. În acest moment el se afla cam în mijlocul convoiului, ramura din dreapta. Față de noi, era plasat în prova Bd, circa 700 metri. „CAVARNA“ reușește să evite torpilele, venind brusc la Bd și cu tunul din pupa deschide foc asupra submarinului; idem și „TZAR FERDINAND“.

08.15'30“ „REGINA MARIA“, fiind în poziție foarte favorabilă, pune instantaneu prova pe submarin, care între timp își lua imersiune și cu toată viteza începe grenadarea. „REGINA MARIA“ trece exact pe deasupra submarinului, aceasta stabilindu-se trecerea navei prin pata verde de apă provocată de efervescența produsă de manevra de imersiune a submersibilului.

Se grenadează, lansându-se bombe reglate succesiv la 35

și 50 metri. Cel puțin două din șapte grenade au lovit în plin submarinul.

08.18 Întoarcem și cu toată viteza revenim la locul inițial, unde se continuă grenadarea.

08.25 Revenim la drum raliind convoiul pentru continuarea misiunii.

10.46 La punctul C.S. 2 întâlnim cargoul „CORDELIA“, escortat de canonierele „DUMITRESCU“ și „STIHI“ și torpiloarele „NALUCA“ și „ZBORUL“. Și aceste nave intră în formațiunea convoiului, cargoul „CORDELIA“ trece între „CARPAȚI“ și „CAVARNA“.

11.45 Alarmă submarină. „CAVARNA“ și „TZAR FERDINAND“ deschid foc la Bd, în spațiul dintre ele. Continuăm drumul către punctul C.N.

Comandorul Horia Macellariu, împreună cu generalul Traian Grigorescu, fost rezident regal al Ținutului „Marca“, în misiune cu distrugătorul „REGINA MARIA“ spre Capul Aya





15.30 Se primește ordinul de la Escadrilă („REGELE FERDINAND“) să se facă siguranța primelor transporturi. Ultimul - „TZAR FERDINAND“ neputând ține formația, va fi protejat de canoniera „DUMITRESCU“.

Luăm locul ordonat, canoniera „DUMITRESCU“ trece în coada formației, după nava bulgară. Viteza convoiului este în acest moment de 5-6 Nd. „TZAR FERDINAND“ nu se poate ține și rămâne din ce în ce mai în urmă.

Marea este rea, valuri puternice îngreunează mersul navei: vântul are forța 7. Torpiloarele părăsesc convoiul, aprobându-li-se întoarcerea la Constanța, neputând ține marea.

16.27 Continuăm drumul către NE, încetând zig-zagurile deoarece se lăsase întunericul. Vremea rea se transformă în furtună cu rafale tari de vânt de forța 8-9, alternând în greenuri cu zăpadă ce viscolește periodic.

16.35 Intrăm în primul banc de viscol cu zăpadă, cu vânt forța 9; vizibilitatea 300 metri.

16.50 Reducem viteza la 60 rotații (5 noduri).

17.00 Alarmă submarină. „CAVARNA“ trage salve în pupa Bd.

17.04 Reducem viteza la 50 rotații (4 Nd).

22.30 Întreg convoiul schimbă drumul la Nord către punctul „Albastru 29“.

În timpul nopții marea rea și vizibilitate extrem de redusă obligă întregul personal la o atenție și încordare serioasă.

2 decembrie: 08.51 Suntem în vederea Insulei Șerpilor.

11.42 Se schimbă drumul convoiului către punctul „Albastru 24“. Navele escorte au reînceput zig-zagul o dată cu venirea zorilor (07.00).

16.39 Întorcem către Nord. În timpul zilei și la adăpostul coastei basarabene marea începe să se calmeze, vântul scade la forța 3.

16.53 Alarmă submarină. Distrugătorul „MĂRĂȘTI“ este atacat cu două torpile. Reacționează imediat lansând bombe antisubmarine.

17.10 Primim misiunea de a ne reîntoarce pe aceleași drumuri spre a căuta pe „TZAR FERDINAND“ și canoniera „DUMITRESCU“ ce rămăseseră mult în urmă din timpul zilei față de grosul convoiului.

Între timp „MĂRĂȘEȘTI“ întoarce, de asemenea, continuând grenadarea submarină în locul la care fusese atacat la 16.53.

17.15 Mărim rotațiile la 200. Întuneric complet și vizibilitate extrem de redusă.

17.45 Reușim să găsim pe „TZAR FERDINAND“ și canoniera „DUMITRESCU“. Schimbăm semnalele de recunoaștere.

18.00 Ordonăm prin semnale să ne urmeze și reluăm drumul către Nord pentru a ralia pe „REGELE FERDINAND“ și „MĂRĂȘEȘTI“. Mergem cu 60 rotații, urmați de „TZAR FERDINAND“ și canonieră, în formație strânsă.

18.42 Se observă la mare depărtare în prova Bd o explozie, urmată de flăcări mari.

18.56 Reîntâlnim distrugătoarele „MĂRĂȘEȘTI“ și „FERDINAND“. În acest moment și în momentele următoare se observă la circa 11 000 metri spre prova Bd alte explozii mari, urmate de flăcări și fum gros. La locul exploziilor se observă și tir de artilerie din mai multe direcții.

19.05 Conform ordinului transmis prin „fonie“, intrăm în formație după „R.F.“ și „MĂRĂȘEȘTI“, urmați de „TZAR



FERDINAND“ și canonieră.

19.35 Escadrila ne ordonă să întoarcem către Sud, făcând protecție lui „TZAR FERDINAND“ și canonierei. „MĂRĂȘEȘTI“ primește ordin să plece la Constanța.

„REGELE FERDINAND“ se întoarce, îndreptându-se către locul exploziilor. Aceste explozii sunt probabil transporturile ce fuseseră date în primirea canonierei „STIHI“ spre a le conduce la punctul „Verde 25“, sărind în aer din cauza minei sau din alte cauze necunoscute. Escadrila de Distrugătoare ajunsese cu navele de transport la limita Nord fixată și apoi, conform aceluiași ordin, trimisese navele de comerț cu canoniera „STIHI“ pentru a fi predate în escortă formației germane „Donauflotille“.

19.40 Avem $Da=183^{\circ}$, viteză 60 rotații. Se primește o radiogramă de la „STIHI“, indescifrabilă și întreruptă, neștiindu-se încă ce s-a întâmplat la Nord. În aer din cauza raliăi de „REGELE FERDINAND“, care trece în capul formației. Din cauza lunii care mărește vizibilitatea continuăm drumul în zig-zag.

21.00 Luăm drumurile indicate către punctul „Albatros 22“.

3 decembrie: 00.45 Suntem travers de Insula Șerpilor. Continuăm drumul, zig-zagând în coada formației.

06.33 Conform ordinului Escadrei, „TZAR FERDINAND“ și „DUMITRESCU“ se îndreaptă către intrarea de la Sulina iar distrugătorul „FERDINAND“ și „MARIA“ luăm drumurile de întoarcere către Constanța (cu 22 Nd).

08.06 Venim la stânga către un obiect ce pare a fi un balon de observații căzut în mare. „REGELE FERDINAND“ stopează, procedând la ridicarea balonului de la apă, în timp ce „REGINA MARIA“ merge în cerc în jurul lui pentru a face protecție antisubmarină.

08.37 Operațiunea fiind terminată, reluăm navigația către Constanța.

11.45 Intrăm în port. Locul în care a fost grenadat și scufundat submarinul sovietic la Est de Șabla de către „REGINA MARIA“ este $\varphi = 43^{\circ}34'4''$, $\lambda = 29^{\circ}00'$ (verificat ulterior și de aviația trimisă în acest scop).

4 decembrie: În tot cursul zilei se fac revizuirile necesare după ultimul marș de 3 zile. Se ambarcă combustibil, se completează stocul de grenade antisubmarin și se fac pregătiri pentru misiunea de mâine.

5 decembrie: Conform Ordinului Special nr. 106 din 5 decembrie al F.N.M., Escadrila de Distrugătoare compusă din „REGINA MARIA“ (navă-comandant și „MĂRĂȘEȘTI“, vor merge la Sulina pentru a aduce în siguranță transportul „TZAR FERDINAND“ la Constanța.

12.30 „REGINA MARIA“ iese din port, având la bord ambarcat și pe domnul comandor Roman August, comandantul Escadrei.

12.55 Ne urmează și „MĂRĂȘEȘTI“. Se continuă drumul cu 23 Nd, apoi cu 24 pentru a se câștiga timpul necesar spre a se ajunge la intrarea în pasa barajului de la Sulina înainte de căderea nopții. Calculându-se timpul necesar de marș, se iau drumuri mai scurte pentru a câștiga și la distanțe.

Marea este calmă, timpul bun.

15.48 Luăm drumuri către Nord pentru a intra în Baia Sulinei prin pasa de la Sud. Ajungem fără incidente în fața intrării de la Sulina unde, cu tot întunericul ce se lăsase între timp, reușim a găsi transportul împreună cu canoniera „STIHI“.

17.30 Se formează convoiul. „REGINA MARIA“ trece în cap, urmată de „STIHI“, „TZAR FERDINAND“ și „MĂRĂȘEȘTI“.



Până la ieșirea prin pasa de la Sud se navigă în linie de șir cu viteza 7 Nd și veghea A.S. mărită.

18.29 Alarmă submarină: nava bulgară trage cu tunul automat.

18.53 Luăm drumul către Sud și în urmă către Vest pentru intrare la Constanța prin pasa de la Nord. În toate aceste drumuri, „REGINA MARIA” a făcut protecția transportului în Td, zig-zagând cu viteza 12 Nd și „MĂRĂȘEȘTI” idem în Bd. Canoniera „STIHI”, urmată de „TZAR FERDINAND”, merge pe drumul mediu cu o viteză de 7 Nd.

6 decembrie: 05.30 Deși s-a cerut prin radio, totuși farurile Vadul și Midia nu sunt aprinse și suntem obligați să venim la coastă și să intrăm în baraj prin pasa de la Nord numai cu ajutorul sondei și al drumului estimat, vizibilitatea fiind extrem de redusă (1 500 metri).

07.30 „MĂRĂȘEȘTI” anunță alarma submarină aproape de



Comandorul Horia Macellariu (al treilea din dreapta) împreună cu contraamiralul Nicolae Păiș, comandorul Alexandru Stoianovici și comandorul Eugeniu Săvulescu

intrare în pasa barajului: grenadează lansând bombe A.S.

Se continuă apoi drumul spre Constanța fără alte incidente.

08.50 Intrăm în port și acostăm la dana 8.

În cursul zilei se fac reviziile necesare la diverse aparate de la bord. Se ambarcă combustibil și după-amiază se completează plinul de bombe A.S. cu încă șase bucăți.

7 decembrie: Conform Ordinului general de operații nr. 11 din 6 decembrie al F.N.M., distrugătorul „REGINA MARIA” face parte din gruparea specială însărcinată cu executarea și protecția operațiunii de minare în regiunea Șabla pentru ziua de 7 decembrie, grupare formată din „MĂRĂȘEȘTI”, „REGINA MARIA”, „MURGESCU”, „ZBORUL”, „ZMEUL” și canoniera „DUMITRESCU”.

08.50 „REGINA MARIA” iese din port, urmată de „MURGESCU” și „MĂRĂȘEȘTI”. Se ordonă luarea drumurilor prevăzute pentru ieșirea din baraj prin pasa de la Sud. Viteza 13 Nd.

10.11 După ieșirea din pasă, se execută drumuri în zig-zag. Formațiunea de marș este alcătuită astfel: canoniera în capul formației făcând dragă de siguranță, urmată de „MURGESCU”. La dreapta un torpilor și „REGINA MARIA”, la stânga alt torpilor și „MĂRĂȘEȘTI” fac siguranță antisubmarin, navigând în zig-zag.

13.27 Întreaga formațiune ajunge în regiunea unde se va face minarea. Se ordonă diverse formațiuni și se iau diverse viteze, necesare protecției lui „MURGESCU”, care-și continuă operațiunile premergătoare lansării minelor.

În aer evoluează avioane amice, cu aceeași misiune de siguranță a operațiunii.

15.05 „MURGESCU” începe lansarea minelor.



15.25 Operațiunea de minare este terminată. Întreaga grupare ia drumurile de întoarcere. Un torpilor rămâne în urmă pentru ridicarea balizei pusă de „MURGESCU”. Viteza medie 9 Nd. Canoniera merge în cap cu dragaj de siguranță, celelalte nave, minus „MURGESCU”, zig-zagează.

15.54 Alarmă submarină anunțată de canonieră.

16.52 Se mărește viteza grupării în drumul mediu la 14 Nd.

17.27 Luăm drumurile de intrare prin pasa de la Sud.

19.18 Intrăm în port după „MĂRĂȘEȘTI” și urmași de „MURGESCU” acostăm la dana 8.

8 decembrie: Se primește la navă următorul Ordin de Zi nr. 8 din 4 decembrie 1941 al Escadrilei de Distrugătoare:

„Cu ocazia îndeplinirii misiunii ordonate de F.N.M. cu nr. 12 din 30 noiembrie, pentru curajul și spiritul de sacrificiu și dârzenia de care au dat dovadă comandantii, ofițerii, maiștrii și echipajele Escadrilei de Distrugătoare compusă din: „REGELE FERDINAND”, „REGINA MARIA” și „MĂRĂȘEȘTI”, precum și canonierele „STIHI” și „DUMITRESCU”, cu toată dârza împotrivire a inamicului prin repetate atacuri submarine și cu toată vremea extrem de rea, cu viscol puternic și ger, timp de 56 de ore continuu, nu am decât cuvinte de laudă și le aduc pe această cale viile mele mulțumiri.

Mai mult ca oricând încrederea în navele mele este nestrămutată și sunt mândru de unitatea ce o comandă”.

Comandantul Escadrilei de Distrugătoare
Comandor (ss) Roman August

14 decembrie: În cursul zilei se face plinul de păcură și apă. Se execută punerea la punct a materialului și revizuire cursul ultimelor 5 zile echipajul a executat la bord program de instruire marinărescă și exerciții de luptă.

15 decembrie: O parte din echipaj merge la biserică. În cursul după-amiezii se fac pregătiri de plecare.

16 decembrie: Conform Ordinului general de operații nr. 14 din 14 decembrie al F.N.M., distrugătorul „REGINA MARIA” este gata de plecare pentru a lua parte la operațiunile de escortă și convoiere a transporturilor, „TZAR FERDINAND” de la Constanța și navele „COLOSVAR” și „KASSA” de la Sulina spre punctul Verde 25, Sud-Est de Bugaz.

05.20 Ieșim din port.

06.15 Se ia formațiunea de marș din punctul 16, precedați de „TZAR FERDINAND” și distrugătorul „REGELE FERDINAND”.

07.41 Se începe navigația în zig-zag. „REGINA MARIA” ia loc în stânga transportului. Se merge cu viteză liniară de 8 Nd și efectivă de 12 Nd.

14.12 Se iau drumuri către Nord spre „Albastru 22”, continuându-se zig-zagurile.

18.15 Formațiunea găsindu-se în regiunea punctului „Albastru 22” cu un avans de circa 6 ore, el continuă navigația în diverse drumuri (făcându-se un careu Nord-Est, Sud-Vest, pentru a fi în regiunea punctului de întâlnire („Albastru 24”) cu navele ce vin de la Sulina la ora prevăzută din ordinul de misiune.

Fiind noapte neagră, vizibilitatea foarte redusă se încetează zig-zagarea și se merge în linie de șir în formațiunea inițială.

Din cauza proastei vizibilități (500 metri) se navigă cu încordare



pentru a nu se pierde contactul și se întărește veghea la maximum. Viteza convoiului e de numai 6 Nd.

17 decembrie: 05.47. În zona punctului de întâlnire observăm convoiul nr. 2 ce vine de la Sulina format din două transporturi, canonierele „DUMITRESCU” și „STIHI”, torpiloarele „ZMEUL” și „ZBORUL”. Se formează întregul convoi compus din cele două grupări, în total nouă nave, ordonându-se prin fonie locul fiecăreia.

06.35 Întreaga formațiune ia drum mediu adevărat = 12°.

07.20 În regiunea Sud paralelul 46°, escorta germană „Donauflotille”, formată din patru șalupe raliază convoiul, preluând escorta spre punctul 25.

Escadrila de Distrugătoare continuă escorta făcând siguranță A.S. în pupa formației, până la paralelul 46. Între timp „REGELE FERDINAND” grenadează în dreapta convoiului.

08.55 Întorcem spre Constanța, urmând pe „REGELE FERDINAND” în drumurile obișnuite mergând cu 25 Nd.

12.00 Revenim la drum Nord timp de 10 minute, ordonându-se punerea în funcțiune și a celei de-a patra căldări. Motivul acestei întoarceri este o radiogramă greșită de la Forță, care o anulează după 10 minute.

12.15 Se reiau drumurile către Constanța, mărindu-se succesiv viteza la 28 Nd, pentru a ajunge pe lumină la intrarea de Nord a barajului.

18 decembrie: 16.25 Fără alte incidente se intră în port la Constanța și acostăm la dana 8.

Revizie generală la aparatele bordului și completarea plinului de combustibil și apă.

19 decembrie: Se primește de la F.N.M. textul telegrammei de

mulțumire a misiunii germane cu următorul conținut:

„Tuturor navelor Forței Maritime participante și statelor majore și conducerii le exprim deosebita mea recunoștință pentru reușita cu succes a ultimei operațiuni de convoiere”.

(ss) Comandantul Misiunii Navale Germane în România

21 decembrie: Vremea se înrăutățește. Toată ziua se lucrează la întărirea legăturilor, vântul ajunge la forța 6-7.

22-23 decembrie: Nici o operațiune. Se fac pregătiri în vederea sărbătoririi Crăciunului la bord.

Alarmă aeriană fără urmări la 15.40.

Idem la ora 18.00.

24 decembrie: Conform Ordinului special nr. 111 al F.N.M. din 23 decembrie, urmează să sosească de la Varna navele S.M.R. „OITUZ” și „ARDEAL”. Ele vor veni escortate de vedetele torpiloare bulgare până la punctul C.S. 3 (15 mile în afara barajului). Siguranța și protecția din acest punct până în port o vor face distrugătoarele „MĂRĂȘEȘTI”, „REGINA MARIA”, „STIHI”, „GHICULESCU”.

06.06 Ieșim din port urmând pe „MĂRĂȘEȘTI”, viteza 20 Nd.

07.10 Se zărește convoiul spre Sud-Est.

07.25 Întâlnim convoiul preluând protecția și începem zigzagurile. „REGINA MARIA” în dreapta și „MĂRĂȘEȘTI” în stânga. „STIHI” face dragaj de siguranță în prova.

07.59 Alarmă submarină dată de „MĂRĂȘEȘTI”, care trage câteva salve de 37 mm.

08.24 Lansăm grenade A.S. preventiv (trei bucăți).

08.28 Lansăm încă o grenadă.

08.31 „MĂRĂȘEȘTI” lansează de asemenea preventiv câteva grenade.



Luăm drumurile prevăzute pentru intrarea în interiorul barajului prin pasa de la Sud. Viteza convoiului de 6 Nd.

09.15 Suntem la geamandura A. Navele intră succesiv în port. Noi avem ordin să intrăm la urmă.

12.35 Intrăm în port, ancorăm și acostăm la dana 4-5. În cursul după-amiezii se pregătește ținuta navei în vederea sărbătorii de mâine.

25 decembrie: Prima zi de Crăciun în război.

Distrugătorul „REGINA MARIA” ia haină de sărbătoare. Războiul și grijile lui nu împiedică însuflețirea pioasă a întregului echipaj.

În timpul nopții corurile navelor Marinei Regale și-au făcut

Tir precis, în apropierea Bugazului



rondurile tradiționale la fiecare navă, cântând colindele tradiționale și înflăcărate cântece patriotice.

Dimineața de Crăciun își deschide zorile cu un soare timid și o vreme rece. La prova navei noastre cazarma tunari a fost transformată în sală de festivități frumos pavoazată, cu scenă de jocuri de lumini și un mândru brad gătit ca pentru creștineasca sărbătoare a Crăciunului.

11.00 Încep să sosească invitații – ofițeri, maiștri și delegați ai echipajelor celorlalte nave pentru a asista la serbarea „REGINEI MARIA”.

11.20 Sosește la bord domnul comandant al Marinei Regale, domnul contraamiral Georgescu Ioan, care vine la prova împreună cu toată suita. Luminile electrice se sting și pomul de Crăciun, cu zeci de steluțe aprinse și lumânările sale, aduc pe fețele tuturor reflexul zilei sfinte ale primului Crăciun de război.

Un program de șezătoare alcătuit, jucat și pus în scenă numai de marinarii bordului – plin de umor și presărat cu scenete și coruri patriotice entuziasmează asistența. După aproape un ceas, domnul amiral, ridicându-se, adresează echipajului câteva cuvinte, laudând nava noastră și urând ani mulți fericiți tuturor. Oficialitățile trec la careu pentru a se înscrie în Registrul istoric al navei iar la prova continuă șezătoarea până către ora 14.00, împărțindu-se fiecărui marinar pachete cu cadouri (obiecte, cadouri și cozonac).

La careu, domnul amiral comandant al Marinei reeditează laudele la adresa navei noastre, urându-ne campanie strălucită, plină de noi victorii.

12.00 Domnul amiral, împreună cu o parte din suită, părăsesc nava ducându-se la „REGELE FERDINAND”.



26/27 decembrie: Fără a se slăbi nimic din vigilența în serviciu și la veghea de război, echipajele, ofițerii și maiștrii tuturor navelor noastre vizitându-se reciproc, înlănțuiesc în zilele sfinte ale Crăciunului vraja unei adevărate camaraderii.

Camarazii germani răspund, de asemenea, la vizitele echipajelor și ofițerilor noștri și vin în diverse rânduri la bord, cimentând astfel sufletește o camaraderie și o stimă reciprocă în lupta comună ce țările noastre duc umăr la umăr contra dușmanilor păgâni.

28 decembrie: Conform Ordinului special nr. 112 din 27 decembrie al F.N.M., gruparea locotenent-comandor Săvulescu Eugen formată din navele „REGINA MARIA“, „ZBORUL“ și „GHICULESCU“ are misiunea de a face siguranța și protecția unei nave petroliere italiene aducând-o la Constanța prin pasa de la Sud.

Către dimineață, vântul puternic de la Sud (forța 5-6) îngreunează manevrele de plecare ale navelor.

07.30 Ieșim din port precedați la $\frac{3}{4}$ și $\frac{1}{2}$ oră de canonică și topilor.

07.50 Se zărește convoiul ce fusese adus până la intrarea în baraj de patru vedete bulgare (de la Varna).

07.58 Se iau drumurile practice pentru apropierea de port zigzagându-se.

08.25 Vedetele bulgare revin pe lângă coastă și cer permisiunea de a se adăposti în port la Constanța, afară la care marea fiind foarte montată, li se acordă autorizația cerută.

09.00 Petrolierul italian intră în port.

09.35 „REGINA MARIA“ intră de asemenea și acostează la dana 16, bazinul S.M.R.

29 decembrie: În timpul nopții, un val brusc de frig, acompaniat de vânt de Nord forța 6 și viscol puternic schimbă imediat aspectul portului și scade temperatura la 7°. Ziua viscolului continuă și gerul se întărește.

Se întăresc parâmele și se iau măsuri de siguranță suplimentare.

30 decembrie: Vremea rea și gerul se mențin. Nici o operațiune de semnalat.

31 decembrie: Ultima zi a anului 1941. Bordul de serviciu, de la ofițeri și maiștri, sărbătoresc cu echipajul noaptea mare a Revelionului. La ora 24.00 se sting luminile. Posturile germane din jurul portului sărbătoresc trecerea în noul an, zvârlind zeci de rachete și trăgând salve de proiectile trasoare.

Înspre dimineață temperatura scade la -14°.

Locotenentul Apostolescu, căpitanul Ion Receanu,
căpitanul Stănescu și căpitanul Spornic





1 ianuarie 1942: Anul Nou în război

Distrugătorul „REGINA MARIA“, în ținută de sărbătoare și gata de luptă, intră în noul an plin de avânt, mândru de zilele ce au trecut, de misiunile executate, de succesele realizate și care nu sunt decât un adevărat stimulent pentru a-și arăta întreaga sa capacitate, voința de a învinge în anul ce vine, confirmând renumele ce i-a fost dat de „nava de elită“ a Marinei Regale.

În cele șase luni de război ce au trecut, distrugătorul „REGINA MARIA“:

- a) a rezistat eroic în prima parte a campaniei năpustitoarelor atacuri ale aviației dușmane
- b) a reacționat energic cu focul său antiaerian contra avioanelor inamice, doborând trei dintre ele și avariind altele
- c) A deschis primul focul contra navelor rusești la 26 iunie 1941 ce veniseră să atace Constanța, contribuind cu spontaneitatea și preciziunea tirului său la scufundarea conducătorului de flotilă „MOSKVA“ și avarierea celui de-al doilea „HARKOV“
- d) A executat singur sau în cadrul diverselor grupări ale escadrilei 16 misiuni de minare (13 la inamic), escortă, protecție la larg, la inamic, fără ezitare, toate încoronate de succes, pentru care am primit nenumărate felicitări ale autorităților superioare concretizate și prin ordine de zi
- e) În cursul unei grele și periculoase misiuni a fost surprins, grenadat și distrus un submarin sovietic la 1 decembrie la larg de Capul Șabla. Această victorie confirmată și omologată oficial prin verificările ce au fost stabilite ulterior a constituit subiectul unui Comunicat oficial al Guvernului

și apoi publicat în toate ziarele și reprodus și de posturile de radio din toată lumea

- f) Distrugătorul „REGINA MARIA“ a ieșit și executat misiunile ce i s-au cerut continuu, fără preget, necunoscând ce este oboseala, furtuna sau marea rea, realizând până azi 353 ore de marș și 4 836 Mm parcurse efectiv.

Aceasta este modesta activitate a distrugătorului ce poartă cu mândrie un nume atât de scump tuturor românilor, în răstimpul celor șase luni de război ce au trecut.

La 1 ianuarie 1942 personalul de conducere a navei, aflat prezent la datorie este următorul:

1. comandant: locotenent-comandor Săvulescu Eugen
2. secund: căpitan Ionescu Mircea
3. locuitor secund și ofițer cu navigația și transmisiuni: căpitan Receanu Ion
4. director de tir: căpitan Mihalcea Nicolae
5. ofițer cu torpile și bombe A.S.: căpitan Spornic D.
6. șef mecanic al navei: căpitan Constandache I.
7. ajutor șef mecanic: locotenent Moscu Vasile
8. ajutor ofițer navigație și transmisiuni: aspirant Bujenița Mihai
9. ofițer electrician - sublocotenent Echipaje Călianu Ion
10. ajutor ofițer cu artileria: aspirant Andronache
11. ajutor ofițer cu torpile și bombe: aspirant Păun Mircea
12. sublocotenent Echipaje mecanic: Ginghina
13. aspirant mecanic: Săilă Nicolae
14. sublocotenent medic (r) Mitrofan



2 ianuarie: Cu tot gerul intens (în timpul nopții până la - 14^o se execută și continuă programul de antrenament de luptă și punere la punct ale diverselor instalații de la bord.

În timpul după-amiezii se iau măsuri speciale de ordin sanitar preventiv, avându-se în vedere apariția unui caz de tifos exantematic la nava „REGELE FERDINAND“.

4 ianuarie: În timpul nopții portul a prins o pojghiță apreciabilă de gheață. Circulația remorcherelor în incinta portului se face cu greutate. În cursul zilei de ieri s-a completat stocul de muniție de la bord.

Dimineața, întregul echipaj este adunat la pupa și comandantul navei citește ordinul prin care se acordă diverse distincții cu spade cu panglică de Virtute Militară, la ofițeri, maiștri și marinari din echipajul „REGINA MARIA“. Urmează apoi înmânarea decorațiilor de război de către comandantul navei, fiecărui decorat în parte.

5 ianuarie: Între orele 16.30-17.30 facem manevră, schimbând dana și acostăm la dana 8 cu Td-ul la cheu.

La ora 18.00 confesorul Marinei din Constanța vine la bord, binecuvântează nava și personalul, prezentând sfânta icoană tuturor, pentru piosă închinare.

6 ianuarie: Are loc la Cazinou solemnitatea sfinte sărbători a Bobotezei. Toți ofițerii disponibili, în cap cu comandantul navei, iau parte la solemnitate.

7 ianuarie: Program de sărbătoare. Bordul liber e permisioner la oraș.

8 ianuarie: Se face plinul de combustibil de la tancul acostat în acest scop în babordul nostru.

9 ianuarie: La 03.30 se anunță alarmă navală. Ordin telefonic urgent de la Forță, ne cere să fim gata a acționa de pe loc, cu

tunurile ce vor avea câmp deschis de tragere. Se iau instantaneu toate măsurile necesare.

Ulterior ordinul de detaliu precizează situația. Până la noi ordine nava va fi în stare de alarmă, avându-se în special în vedere măsurile în consecință, ținându-se seamă că inamicul ar intenționa să acționeze prin surprindere, debarcând pe coasta noastră sau să atace cu vedete rapide portul Constanța.

Se iau toate măsurile necesare, stabilindu-se precis rolul fiecăreia în timpul staționării la cheu.

Se organizează un detașament de debarcare, pentru eventualitatea unei imediate intervenții cu foc de infanterie în apropierea navei.

La ora 19.15 se execută și un exercițiu de alarmă navală.

5 ianuarie 1942. Festivitate de decorare





16 ianuarie: În timpul ultimei săptămâni nava a stat în port, gata pentru executarea ordinelor superioare.

Vremea începe să se înrăutățească. Gerul se întetește.

19 ianuarie: La ora 23.30 până la ora 00.20 bateriile de coastă trag obuze luminoase înspre larg. Se dă imediat la posturile de luptă. Nava în stare de alarmă.

20 ianuarie: Alarmă. La intervale primim amănunte de la F.N.M. prin telefon. Vizibilitatea e redusă: nu se observă nimic la larg.

00.30 La o oră de la începutul tirului bateriilor de coastă se dă încetarea alarmei. Rămâne veghea întărită la posturile stabilite. Către dimineață începe să viscolească puternic. Temperatura -12°, vânt forța 7-8 de la NNE.

23 ianuarie: În ultimele trei zile nici o operațiune de semnalat. Viscolește continuu. Temperatura scade progresiv până la -18°. Portul a înghețat, în mare până la distanțe apreciabile sunt sloiuri.

12.00 Alarmă aeriană în oraș de exercițiu.

12.10 Liber de la alarmă. În timpul nopții remorchererele sparg gheața în diferite compartimente ale portului.

24 ianuarie: 09.55 Bateriile germane A.A. fac tragere de exercițiu.

11.10 Se trag 10 proiectile cu 37 mm pentru verificarea mecanismului automat.

27 ianuarie: Conform înaltelor ordine, domnul comandor Horia Macellariu este numit comandant al Escadrilei de Distrugătoare.

Domnia sa hotărăște să se ridice marca de comandament pe distrugătorul „REGINA MARIA“ care de azi de dimineață, de la ora 08.00, devine navă-comandant.

29 ianuarie: Are loc la bord ceremonialul instalării în funcția

de comandant al Escadrilei de Distrugătoare a domnului comandor Horia Macellariu.

Domnul comandant al F.N.M. prezintă echipajelor și ofițerilor delegați la bordul „REGINA MARIA“ pe noul comandant de Escadrilă de Distrugătoare.

30 ianuarie: În conformitate cu Ordinul F.N.M. special nr. 117, „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au misiunea de a face protecție și siguranță A.S. tancului italian de petrol „ALBARO“, conducându-l până în fața Bosforului.

00.43 Pentru executarea acestui ordin ieșim din port în ziua de 30 ianuarie la ora 00.43, după ieșirea lui „ALBARO“ și a lui „FERDINAND“. Linie de șir, „REGINA MARIA“ în capul formației. Navele navigă cu greutate prin banchize de gheață ce sunt găsite până la 15 Mm de coastă. Se merge cu 8 Nd. Vizibilitate extrem de proastă.

02.14 Ieșim din baraj prin pasa de la Sud. Se ia formație de zi, „REGINA MARIA“ trece în Bd, zig-zagând înapoia traversului navei de transport. Idem „FERDINAND“ în Td.

07.44 Se văd două submarine inamice în zona de acțiune a lui „FERDINAND“, care este trimis imediat la atac cu grenade.

08.00 Vremea se înrăutățește. Vântul are forța 6-7.

08.21 Se observă la Bd-ul „REGINEI MARIA“ o mină în derivă. Nu poate fi împușcată din cauza valurilor foarte mari.

08.45 Suntem raliați de „FERDINAND“ care a făcut prigoană A.S. lansând 14 grenade.

09.30 „REGINA MARIA“ are avarii la răcitoarele de ulei. În aceste condiții, nava fiind în imposibilitate de a mai naviga, se hotărăște întoarcerea din drum și a intra la Varna prin Capul Caliacra (Conform previziunilor anticipate din Ordinul F.N.M.).



10.31 Se renunță la drumul spre Caliacra, marea montându-se progresiv. Se pornește un viscol de zăpadă, ce anulează total vizibilitatea. Vântul ajunge la intervale la forța 10.

Se ia drum Nord spre Constanța în formație linie de șir, renunțându-se la zig-zaguri.

12.21 Se primește ordin prin radio de la F.N.M. prin care se stabilește ca „FERDINAND“ să se reîntoarcă cu „ALBARO“, escortându-l până la Bosfor, iar nava să intre la Constanța.

12.50 „REGELE FERDINAND“ și cu „ALBARO“ reiau drumul către Sud. Din cauza vântului, viscolului și a valurilor din prova, „REGINA MARIA“ continuă drumul spre Nord fără să poată realiza o viteză superioară de 5-8 Nd.

15.41 Luăm drumuri către Vest pentru a recunoaște coasta și a evita trecerea prin diversele baraje de mine.

15.58 Începem să navigăm sondând.

16.17 Coasta în vedere pe fund 34 metri. Identificarea coastei se face cu mare efort din cauza zăpezii și a proastei vizibilități. Suntem nevoiți a ne apropia, până la 2 500 metri de coastă, fund 10-11 metri, pentru ca la ora 17.30 să ne facem punctul cu relevment și distanță de farul Mangalia.

17.42 Începem navigația pe sub coastă spre a intra în portul Constanța în interiorul barajului, prin porțiunea îngustă dintre baraj și coastă. În regiunea Tuzla se navigă greu, bancuri mai de gheață ne fac greuți. Vântul se menține la forța 8-9.

18.10 Trecem de Tuzla, în apropierea Constanței din cauza hulei mari, dăm benzi de 25°-30°.

19.20 Distrugătorul „REGINA MARIA“ intră în port, acostând la dana 8.

31 ianuarie: Revizie generală la bord. Se fac constatările de rigoare în legătură cu avariile tuburilor de la răcitoarele de ulei.

13.09 Intră în port „FERDINAND“, după ce și-a îndeplinit misiunea.

7 februarie: În ultima săptămână la bordul navei s-a continuat programul de teorii și antrenamentul de luptă în staționare.

În compartimentul mașinilor a început revizia generală și pregătirea pentru reparațiile de care nava are nevoie. Vremea a fost continuu rea. Temperatura scade în unele zile până la 10-12°. Vânt forța 8-9. Zăpadă cu viscol. Portul continuă să fie acoperit cu gheață. Remorchererele D.P.M. sparg gheața de două ori pe zi, fără a se putea degaja incinta portului.

12 februarie: La 09.30 domnul general de divizie Constantinescu, comandantul Armatei a IV-a sosește la bordul „REGINEI MARIA“ pentru a vizita nava. Este acompaniat de dl. comandant al Diviziei, comandorul Zlatian și domnul comandant al F.N.M., comandorul Bardescu. Domnul general vizitează toate compartimentele navei, dându-i-se explicațiile necesare de către șefii de specialități. La 10.30 domnul comandant al Armatei a IV-a și suta părăsesc nava.

15 februarie: Conform ordinelor superioare se iau măsuri speciale de siguranță în port și la mare. Se instituie o echipă de siguranță gata de a acționa imediat, prevăzută și cu material automat. Se dublează santinelele. Se fac o serie de exerciții de alarmă în timpul nopții.

18 februarie: 16.00 În vederea continuării reparațiilor și reviziei generale la bord, N.M.S. „REGINA MARIA“ se mută de la dana 8 la 12, pentru a fi mai aproape de atelierele D.P.M. La ora 17.00 manevra este terminată.

23 februarie: În cursul ultimelor zile se continuă cu reparațiile și revizia navei.

09.15 Alarmă aeriană.



09.43 Încetarea alarmei. Avioanele dușmane nu au ajuns deasupra Constanței.

23.00 Se dă stare de alarmă navală, se iau măsuri în consecință. Echipajul doarme îmbrăcat, un bord de veghe în permanență.

24 februarie: 09.57 Alarmă aeriană.

10.20 Încetarea alarmei.

12.53 Alarmă aeriană.

13.58 Încetarea alarmei.

1 martie: În tot timpul s-au continuat reparațiile la bordul navei. De azi se începe un nou program de instrucție și antrenament pentru navele F.N.M., având drept scop nivelarea cunoștințelor echipajelor tuturor navelor.

4 martie: 10.00 Domnul comandor Bardescu, comandantul F.N.M. trece în inspecție nava.

7 martie: Începe debarcarea muniției la uscat în vederea urcării navei pe doc. În tot răstimpul de la 1 februarie până la 7 martie 1942 s-au executat de către Atelierele D.P.M. următoarele reparații la „REGINA MARIA“:

1. Încuiera tuburilor de la răcitoarele de ulei cu altele noi.
2. Verificarea și controlarea jocurilor axiale și radiale de la tuburile principale.
3. Curățirea radicală a căldărilor atât în interior cât și în exterior. S-au schimbat zincurile.
4. S-au verificat și controlat turbo-ventilatoarele de la căldări.
5. S-au verificat și controlat pompele de alimentație de păcură și ulei.
6. S-au ajustat cuzineții de pat de la axul intermediar turbina Bd.
7. S-au înlocuit segmentii de etanșitate de la pistoanele valvulelor principale de manevra turbinelor.

8. S-au curățat în interior condensatoarele principale, puțul cald, depozitele de apă de băut și spălat și mașini.

9. Idem vaporatorul-distilator.

10. S-au înlocuit și completat garniturile vegetale de la presetupele de dilatație vapori principali. Idem de la întreaga tubulatură de va-pori auxiliari.

11. S-au revizuit vinciul prova și cabestanul pupa.

12. Reparații și puneri la punct diverse articole la serviciul Torpile și mobilier ale navei.

10 martie: 11.00 Alarmă aeriană.

11.17 Încetarea alarmei. Avioanele inamice s-au apropiat la 12 km de Constanța.

11 martie: Se începe manevra de plecare de la dana 12 pentru a merge la doc. Manevra se execută cu remorcerele „TOMIS“ și „ISTRIA“.

10.30 Se termină complet manevra de andocare și sprijinirea navei pe doc fără nici un incident.





10.38 Alarmă aeriană.

22.33 Încetarea alarmei aeriene.

13 martie: 22.24 Alarmă aeriană.

22.33 Încetarea alarmei aeriene.

16 martie: 11.45 Domnul comandant al F.N.M., comandorul Bardescu vine la bord pentru a se interesa de mersul lucrărilor la bord.

20 martie: 11.00 Alarmă aeriană.

11.16 Liber de la alarmă.

21 martie: 17.10 Începe manevra de lăsarea docului la apă și desandocarea „REGINEI MARIA“.

19.45 Manevra e terminată și nava este acostată cu Td-ul la dana 3. Cât timp a stat distrugătorul pe doc s-au executat următoarele lucrări:

1. S-au verificat și șlefuit pe scaunele lor toate prizele de fund.
2. S-au înlocuit 198 nituri pe fundul navei fiind găsite slabe.
3. S-au presat toate depozitele de apă.
4. S-au înlocuit toate prizoanele de la pintelul aparatului paravan.
5. S-a rașchetat, periat și spălat cu apă opera vie, apoi s-au piturat cu antirugină și antivegetativă.
6. În timpul operațiilor și reviziei și pe durata reparațiilor s-au

acordat echipajului și personalului permisiile de odihnă pe serii de câte 10 zile. Personalul rămas la bord a continuat instrucția și antrenamentul de luptă.

22 martie: De dimineață începe ambarcatul păcurei și muniției, făcându-se plinul de război. Vremea se menține rece: temperatura este de -7°C .



Se prinde iarăși gheața în port.

Pentru efectuarea diverselor probe nava iese în larg.

24 martie: 09.12 Suntem travers farul Carol. Se navigă în interiorul barajului executându-se diferite probe. Se lansează fumigene. Probe de fum cu tonaj forțat. Probe de viteză diverse, mergându-se până la viteza de 31,4 Nd. Se fac diverse controale la deviații, ale busolei magnetice și girocompasului.

12.48 Se intră în port, parcurgându-se 45 Mm.

13.15 Se termină manevra, acostând Td la dana 4.

16.43 Alarmă aeriană.

16.48 Încetarea alarmei.

22.22 Alarmă aeriană.

22.28 Încetarea alarmei.

26 martie: 08.25 Pentru continuarea diverselor probe și efectuarea a diverse exerciții se ia marea.



09.28 Travers farul Carol. Se fac probele la mașini fumigene și control de deviație la girocompas.

10.54 Trageri cu tunul de 37 mm.

11.28 Probe cu loch-ul și aparatul fumigen.

11.40 Probe cu aparatul paravan.

12.05 Exerciții cu fumigene și fum pe coșuri.

12.58 Se intră în port. S-au parcurs 55 Mm.

13.12 Manevra este terminată și nava acostată la dana 2.

Imediat se face plinul de combustibil.

27 martie: 08.01 Alarmă aeriană.

08.31 Încetarea alarmei.

10.42 Alarmă aeriană.

10.51 Încetarea alarmei.

13.51 Se face manevră, trecându-se în mijlocul portului unde se face compensarea compasului până la 16.41, când se acostează din nou la aceeași dană.

19.27 Alarmă aeriană.

19.30 Încetarea alarmei.

28 martie: 08.45 Pentru executarea unei misiuni de minare, navele F.N.M. ies din port. „REGINA MARIA“ are ordin de a face siguranță și protecția operațiunii împreună cu „MĂRĂȘTI“ și „MĂRĂȘEȘTI“. Până aproape de ora 11.00 se navigă cu greutate din cauza unei ceți foarte dese.

13.05 După ieșirea din baraj prin pasa de la Nord se merge drum mediu egal cu 30°.

13.43 Drum mediu = 60°.

14.16 Drum mediu = 12°. N.M.S. „DACIA“ începe minarea.

14.50 Operațiunea este terminată.

18.05 Travers de Capul Midia.

19.52 Intrăm în port, parcurgându-se 150 Mm.

19.34 Se termină manevra: nava este acostată cu Td la dana 3.

29 martie: 08.20 Alarmă aeriană.

08.52 Încetarea alarmei.

10.00 Se face plinul de combustibil.

2 aprilie: Conform Ordinului 1278 din 1 aprilie al Escadrilei de Distrugătoare, N.M.S. „REGINA MARIA“ este însărcinată cu executarea Ordinului special nr. 127 al F.N.M. Misiunea este următoarea:

Distrugătorul „REGINA MARIA“, împreună cu torpilorului „ZMEUL“ constituind gruparea de siguranță „Locotenent comandor Săvulescu“, are misiunea de a face navigația și siguranța grupării germane „Lex“ (4 fährprems germane) de la Constanța până la punctul $\varphi = 46^{\circ} 03', 5 \lambda = 32^{\circ}$ (denumit „Lily“).

Situația:

Din informațiunile primite până la începerea executării misiunii rezultă că:

1. În timpul marșului sunt de așteptat întâlniri cu submarinele inamice.
2. Întâlnirea cu forțe de suprafață nu este de așteptat.
3. Întâlnirea cu aviația rusească nu este posibilă.

Execuția:

04.32 Ieșim din port precedați de cele patru pontoane germane (gruparea locotenent „Lex“).

05.50 Formațiunea de marș este luată în ordinea N.M.S. „REGINA MARIA“, urmată la 200 metri de primul Zibel al Lt. Lex și celelalte trei în linie de șir, puțin deschisă ; viteză 10 Nd. Vreme bună, vântul de la SV, forța 2-3, marea aproape calmă.

05.45 Se iese din baraj prin pasa de la Nord, continuându-se



drumul spre Sf. Gheorghe pe linia drumurilor „verzi”.

10.19 Suntem travers farul Olinka. Se înconjoară bancurile de la gură foarte aproape pentru a se evita zona minată de inamic din regiune. Se micșorează viteza și se sondează continuu. Trecerea se face destul de greu, totuși fără nici un incident.

11.35 Trece un avion german de recunoaștere, se schimbă semnalele de recunoaștere ale zilei.

12.08 Se ajunge în punctul verde 21. Se navigă într-un careu cu latura de 2 Mm, pentru a se aștepta sosirea torpilorului „ZMEUL”, ordonată pentru ora 13.00.

13.00 Pentru a doua oară în punctul verde 21. Torpilorului „ZMEUL” nu se vede nici la orizont spre Sulina. Se renunță la așteptarea lui și se continuă misiunea fără „ZMEUL”. Se ia drum Est spre „Albastru 21”.

14.01 Se ajunge la „Albastru 21”, se continuă drumul spre Nord și apoi spre Nord-Est fără incidente. Vântul este ceva mai tare, trecut de forța 3. Marea cu berbeci. Zibelele germane țin bine marea, menținând și viteza de 10 Nd.

16.00 Al doilea travers la Insula Șerpilor. Se trece la o distanță de 7 800 metri cu drum către „Albastru 24”.

16.32 Se lasă loch-ul la apă pentru a avea o previziune în plus la drumurile ce urmăm.

18.04 Un avion sovietic venind dinspre Nord-Est trece pe deasupra formației noastre și trage cu mitralierele. Se deschide foc cu toate tunurile A.A. (inclusiv tunul de 76 mm), obligând avionul să-și modifice ruta și să ia înălțimea peste 3 500 metri.

Imediat deschid focul și cele patru transporturi germane. Se mărește viteza (22 Nd), schimbându-se brusc drumul și executându-se o dispersiune a întregii formații.

Avionul dispăre către Est, după ce a făcut un larg rondou împrejurul zonei. Se reiau formația și drumul stabilit.

18.28 Cartul de ascultare german de la stația de T.F.S. raportează că avionul rusesc vorbește probabil cu baza sa. Se continuă navigația cu cea mai mare atenție, veghe întărită.

18.46 Alt avion sovietic de un tip diferit ne atacă, de astă dată venind dinspre N – NV. Se deschide focul cu toată artileria A.A. a convoiului.

18.50 Începe să se întunece și cu toată reacțiunea noastră puternică, avioanele sovietice ne urmăresc, încercând continuu să ajungă în poziție favorabilă pentru a ne bombarda. Se navigă dispersat, modificându-se continuu drumul și viteza.

19.04 Unul din avioanele sovietice lansează o serie de patru bombe care cad toate în Td lui N.M.S. „REGINA MARIA”, spre prova, la o distanță de 300 metri. Artileria A.A. continuă reacțiunea până la lăsarea întunericii, când se încetează tirul pentru a nu ne descoperi poziția.

19.10. Suntem urmăriți spre pupa de la mare distanță și de un submarin sovietic care lansează o rachetă roșie.

Între orele 19.15 – 19.48 avioanele sovietice continuă să ne supravegheze, lansând patru serii de parașute luminoase. Se manevrează continuu pentru a ieși din zona luminoasă.

19.55 Avioanele se aud continuu în trecere pe deasupra convoiului. Nu putem schimba drumul către punctul final, deși s-a trecut spre Nord, dincolo de „Albastru 24” pentru a nu descoperi inamicului ținta convoiului.

20.15 La circa 6 Mm Nord-Est de „Albastru 24” se renunță a se mai însoți Zibel-ele până în punctul „Lily”, la cererea expresă a ofițerilor germani și a Lt. Lex, comandantul grupării germane,



motivată de faptul că:

- Prin silueta sa distrugătorul permite demascarea și indică prezența transporturilor germane.
- Siguranța contra minelor submarinelor și minelor era realizată prin însăși calitățile acestor Zibele.
- Navigația lor fusese asigurată.
- Despărțindu-se în mod evident către Sud, distrugătorul atrăgea în această direcție reacțiunea forțelor inamice, contribuind astfel la siguranța Zibelelor germane.

20.20 Suntem întorși către Sud, luând Da=212°. Se variază viteza de la 15 la 20 și 25 noduri.

22.27 Se zărește insula la Bd. Ne apropiem pentru a o recunoaște exact și ne facem punctul.

23.57 Se ia drum către Vest.

3 aprilie: 00.46 Navigăm cu 10 Nd, sondând continuu fiind în apropierea coastei.

01.18 Se ia drum către Sf. Gheorghe cu viteza de 5 Nd, sondându-se pentru a evita bancurile și barajul sovietic din zonă.

05.12 După aproape 4 ore de navigație foarte dificilă, trecându-se de regiunea periculoasă reluăm drumurile verzi, îndreptându-se spre Constanța.

05.35 Viteză 20 Nd.

06.35 Se schimbă semnalul de recunoaștere al zilei cu coasta.

09.00 Intrăm în interiorul barajului prin pasa de la Nord.

09.45 Intrăm în port, acostând la dana 2.

Cu toate dificultățile prezentate de împrejurări, navigație dificilă, dârzenia inamicului ce ne-a urmărit două ore și un sfert, nava și personalul s-au comportat bine, dând completă satisfacție.

10.45 Alarmă aeriană.

11.00 Încetarea alarmei. În restul zilei se fac reviziile obișnuite la aparatele navei. Se face plinul de combustibil. Se începe ambarcarea proviziilor de sărbători, peste două zile fiind sărbătoarea Sf. Paști.

4 aprilie: 10.50 Alarmă aeriană.

11.38 Încetarea alarmei.

5 aprilie: 00.00 Se sărbătorește noaptea „Sf. Înviere“ împreună cu echipajul la prova, în cazarma tunari.

Se ascultă slujba de la Patriarhie, apoi, după sfințele datini, se ciocnesc ouă roșii și ofițerul secund vorbește marinarilor.

00.45 Sosesc la bord nouă ofițeri germani invitați pentru a serba noaptea Învierii cu domnul comandant al Escadrilei de Distrugătoare, cu domniile comandanți și cu ofițerii bordului. În cursul zilei program de sărbătoare.

6 aprilie: 07.20 Alarmă aeriană, până la 07.25.

10.50 Se face manevră și în mijlocul portului se fac probele de stabilitate a navei, executate de un inginer german.

7 aprilie: 14.50 Operațiunea este terminată și nava revine la cheu.

14.00– 13.45 Alarmă aeriană.

14.35-14.40 Alarmă aeriană.

15.58 În vizită la „REGINA MARIA“, domnul contraamiral Götringer, șef.de stat major al Comandamentului German al Mării Negre, trece în revistă echipajul navei la posturile de luptă.

8 aprilie: 12.40 - 12.42 Alarmă aeriană.

17.14 - 17.21 Alarmă aeriană.

18.50 - 18.56 Alarmă aeriană.

20.37 - 20.42 Alarmă aeriană.



9 aprilie: 10.10 În vizită la „REGINA MARIA“, domnul contraamiral german Eyssen trece în revistă echipajul navei la posturile de luptă.

10 aprilie: 12.35 – 13.30 Alarmă aeriană.

16.18 – 16.47 Alarmă aeriană.

17.31 – 17.42 Alarmă aeriană.

18.18 – 18.25 Alarmă aeriană.

11 aprilie: 11.30 – 11.53 Alarmă aeriană.

12.35 – 12.45 Alarmă aeriană.

12 aprilie: 06.58 – 06.59 Alarmă aeriană. În timpul programului din cursul ultimei săptămâni s-a executat cu tot echipajul navei antrenament și pregătirea de luptă.

13 aprilie: 11.46 – 11.48 Alarmă aeriană.

14 aprilie: 07.55 – 08.10 Alarmă aeriană.

14.40 – 17.10 Alarmă aeriană.

19.20-19.30 Alarmă aeriană. În timpul nopții se face probă la căldarea nr. 2.

15 aprilie: Conform Ordinului de Operații nr. 25 al Escadrilei de Distrugătoare, „REGINA MARIA“ purtând marca de comandament a Escadrilei, împreună cu „MĂRĂȘEȘTI“ constituie gruparea însărcinată cu misiunea de a aduce în siguranță vasele de transport „ARKADIA“, „SALZBURG“ și „PRODOMOS“ de la Bosfor până în apropiere de portul bulgar Burgas (punctul „Albastru 8“), unde le va preda vedetelor de escortă bulgare. Întreaga operațiune este condusă de domnul comandor Macellariu, comandantul Escadrilei de Distrugătoare.

18.24 Ieșim din port. Se navigă cu 23 Nd, în linie de șir, „REGINA MARIA“ în cap. Vreme bună, cer acoperit, plafon jos, mare calmă, vânt de la SV, forța 2. Temperatura + 7°. Barometrul

staționar, vizibilitatea redusă.

09.28 Întâlnim canoniera „DUMITRESCU“, care a făcut dragajul pazei de Sud a ieșirii din baraj.

10.30 Vizibilitatea se îmbunătățește.

10.44 Trece două hidroavioane germane cu drum Nord.

12.22 – 12.30 Se iau diverse drumuri către Est și apoi Sud și Sud-Vest, revenindu-se la vechiul drum pentru a se identifica un obiect mare ce se zărește la larg. Obiectul este un grup mare de plauri în derivă.

14.00 Se reduce viteza la 20 Nd, pentru a nu se ajunge prea devreme la punctul de întâlnire cu convoiul.

15.36 Trec alte două hidroavioane germane prin Td, cu drum



Ofițeri români și germani participând la servizii de onorință la bordul distrugătorului „REGINA MARIA“



Sud, care fac recunoaștere aeriană.

17.12 Se zărește geamandura Bosfor.

17.36 Sunt observate trei șalupe mici în Td și Bd, la distanțe mari.

17.42-17.45 Se iau diverse drumuri practice pentru a ne întâlni cu convoiul.

17.49 Travers geamandură.

17.50 Se merge spre Bosfor și se zăresc navele de transport ieșind din strâmtoare.

18.06 Se face rondou și se iau cele 3 nave de transport în convoi.

18.16 Convoiul este în curs de formare, se schimbă diverse semnale optice cu navele comerciale pentru a li se da ordine de detaliu.

18.20 Se începe zig-zagarea, „REGINA MARIA“ făcând protecție în Td-ul formației. „MĂRĂȘEȘTI“ execută același lucru în stânga.

19.11 Se ajunge din nou la geamandură de unde, lăsându-se întunericul, se încetează zig-zagul. „REGINA MARIA“ trece în capul formației, urmată în ordine de „ARKADIA“, „PRODOMOS“, „SALSBURG“ și „MĂRĂȘEȘTI“. Se iau drumurile albastre ordonate.

16 aprilie: 01.05 Se trece prin dreptul Kara Burun (Kap Kuri). Se navigă fără incidente până dimineața la ora 05.15.

05.15 Se zăresc vedetele bulgare în punctul „Albastru 8“ (Golful Burgas).

05.34 Se schimbă semnale de recunoaștere cu un avion terestru bulgar.

05.50 Vedetele bulgare iau în primire navele comerciale.

06.05 Alte două avioane bulgare schimbă semnale de recu-

noaștere cu „MĂRĂȘEȘTI“.

06.08 Se iau drumuri de întoarcere spre Constanța. Se navigă cu 20 Nd.

07.56 Travers Caliacra.

09.52 Ajungem în apropierea pazei de Sud a barajului de la Constanța. Canoniera „DUMITRESCU“ ne face dragaj de siguranță în prova. Mergem cu 10 noduri. După trecerea prin pasă ne îndreptăm către port cu 20 Nd.

12.28 Intrăm în portul Constanța, misiunea fiind îndeplinită cu succes complet.

14.40 Vine în vizită la „REGINA MARIA“ domnul viceamiral Fleischer, comandantul Misiunii Germane de Marină în România. Domnia sa trece în revistă echipajul navei la posturile de luptă.

17.07 – 17.16 Alarmă aeriană.

Distrugătorul „REGINA MARIA“
aduce convoiul intact la destinație





17 aprilie: 06.27 – 06.32 Alarmă aeriană.

06.40 – 06.47 Alarmă aeriană.

09.00 – 09.12 Alarmă aeriană. În cursul zilei se face plinul de combustibil și se completează proviziile de mare.

17.00 – 18.19 Alarmă aeriană.

21.05 – 21.19 Alarmă aeriană.

18 aprilie: 15.22 – 15.24 Alarmă aeriană.

20 aprilie: Conform Ordinului (special) de Operații nr. 28 din 19 aprilie al Escadrilei de Distrugătoare, distrugătorul „REGINA MARIA” făcând parte din Escadrilă ca navă-comandant, va lua parte la misiunile ordonate de F.N.M. cu nr. 16 și anume:

I. „REGINA MARIA”, împreună cu „MĂRĂȘEȘTI”, va duce în siguranță de la Constanța la Bugaz vasele „OITUZ”, „DANUBIUS” și „LE PROGRES”. De la un anumit punct convoiul va fi raliat de „MĂRĂȘTI” ce va face siguranța navei „SULINA” tot spre Bugaz.

II. La întoarcere Escadrila de Distrugătoare va aduce în siguranță de la Sulina la Constanța navele „CARPAȚI” și „TZAR FERDINAND”.

Execuția operațiilor de ansamblu conduse de domnul comandant al Escadrilei de Distrugătoare începe să se desfășoare la ora 12.30, când se încep manevrele de plecare.

03.15 Ieșim din port, vreme bună, mare calmă, vizibilitate redusă, cerul acoperit aproape total, vânt forța 1 de la Sud – Sud-Vest. În punctul 16 se formează convoiul în ordinea „REGINA MARIA”, „OITUZ”, „DANUBIU”, „LE PROGRES” și „MĂRĂȘEȘTI” în linie de șir, viteza convoiului 6 Nd.

05.21 Se ajunge travers Midia. Se iese din baraj prin pasa de Nord. Se iau drumurile verzi ordonate.

06.31 Drumul decurge fără incidente până la ora 06.31, când un remorcher tip „F” ce făcea echipaj la distanță pe drumurile ordonate, semnalizează o mină în derivă. Convoiuil reușește să evite mina.

Odată cu zorile, „REGINA MARIA” face protecție în dreapta convoiului și „MĂRĂȘEȘTI” zig-zaghează în coada convoiului.

11.00 Se ridică pavilionul național german, întregul echipaj la posturile de luptă aclamă prin strigăte de ura de trei ori în cinstea conducătorului aliatei noastre Germania - Führerul Adolf Hitler, cu ocazia aniversării zilei sale de naștere.

13.04 „MĂRĂȘEȘTI” anunță alarmă submarină, atacă cu grenade și cu tunurile de 37 mm.

13.09 Încetarea alarmei submarine.

13.16 Travers Sf. Gheorghe.

13.20 Se iau drumurile către Nord – NE, navigându-se cu atenție încordată prin porțiunea îngustă dintre bancurile de la gură și barajul inamic.

14.25 Se schimbă semnalul de recunoaștere cu un hidroavion românesc.

14.53 Fiind ieșiți din zona barajului, trecem în dreapta formației continuând marșul în zig-zag.

15.57 Reintrăm în formație în linia de șir stabilită, trecând iarăși în zona barajului de la Sulina.



Comandorul Horia Macellariu împreună cu căpitanul german Krause



16.00 Se primește un radio de la N.M.S. „ZMEUL“ prin care se anunță alarmă de aviație în regiunea Sud – Sud-Est Bugaz.

17.45 Suntem în dreptul intrării de la Sulina. Se continuă drumul cu aceeași încordată atenție, lărgimea spațiului liber navigației dintre barajul de mine și bancurile de nisip de la Stari Stambul fiind minimă.

18.17 Un hidroavion bicoc ne face escorta aeriană. În timpul nopții drumul decurge fără incidente.

19.00 Tot convoiul ia viteza de 5 Nd, fiind înaintea itinerariului.

21.03 Ne întâlnim cu un convoi amic, despărțit în două grupe, venind de la Bugaz spre Sulina, primul grup condus de canoniera „DUMITRESCU“, al doilea de torpilor „ZMEUL“. Se schimbă semnalele de recunoaștere.

22.50 Se aud zgomote de avioane înspre prova Td.

22.53 Un avion necunoscut cu luminile de drum aprinse trece prin prova noastră de la Est la Vest.

21 aprilie: 01.09 Micșorăm la 40 rotații, navele comerciale rămânând în urmă. Noaptea complet neagră, vizibilitatea scade până la 500 metri. Se variază continuu rotațiile pentru menținerea contactului dintre navele formației.

03.50 Se mărește viteza la 60 rotații. Începe să se lase ceață.

04.06 Cu toată ceața se pot distinge și recunoaște în dreapta spre pupa cele două nave ale grupului II ce se rialiează, „MĂRĂȘTI“ cu S.M.R. „SULINA“. Înainte de a se putea forma se mai poate continua drumul fără riscul de a se pierde contactul dintre nave. Se scade viteza la minimum, navele sunt apropiate la maxim. Se dau ordine de către conducerea Escadrii.

05.00 Stopăm în regiunea apropiată de punctul de predare al convoiului.

05.14 Ancorează toate navele, avem fund 11 metri ½ veghe întărită și cu mașinile gata se așteaptă mărirea vizibilității care convine abia la ora 10.42, când începem ridicarea ancorei.

10.43 Se zărește prin ceață foarte difuz coasta.

10.51 Apare la orizont flotila germană de vedete dragoare ce trebuia să ia în primire convoiul. Navigăm spre coastă și spre punctul de predare.

11.07 Întregul convoi, inclusiv „SULINA“ și „MĂRĂȘEȘTI“ ne îndreptăm spre „Donauflotile“. Începe predarea convoiului.

11.36 Predăm convoiul flotei germane: se schimbă semnalele de rigoare. Predarea s-a făcut într-un punct la 14 mile de punctul stabilit.

11.57 Escadrii de Distrugătoare în linie de șir cu „REGINA MARIA“ reia drumurile de întoarcere spre Sulina cu viteza 18 Nd.

14.24 Se relevează la travers biserica din Zibrieni.

14.54 Ne încrucișăm cu barca „MARIANA“ al Serviciului Hidrografic.

15.49 Ajungem la Sulina de unde trebuie să luăm pe „CARPAȚI“ și „TZAR FERDINAND“. Se comunică de o vedetă fluvială (vedeta nr. 1) ce ne iese în întâmpinare că „TZAR FERDINAND“ are o reparație de circa o jumătate oră și ne vor ralia imediat.

S.M.R. „CARPAȚI“ n-a sosit la Sulina, fiind rămas în portul de plecare cu avarii la mașini. Ancorăm la Nordul intrării.

16.35 Se virează ancorele. Plecăm.

16.48 „TZAR FERDINAND“ intră în formație după noi, urmat de „MĂRĂȘEȘTI“. Merge cu viteză superioară celei prevăzute.



Secundul distrugătorului „REGINA MARIA” împreună cu aspiranții navei



17.10 Întregul convoi merge cu 11 Nd. În aer un hidroavion ne face escortă. „MĂRĂȘTI” trece în stânga formației, făcând protecție spre larg.

17.40 Ne încrucșăm în două pontoane germane ce merg spre Sulina.

18.00 Viteza 10 Nd.

18.23 „MĂRĂȘTI” trece în coada formației. Intrăm în regiunea dificilă de la Sf. Gheorghe. Se navigă pe drumurile verzi spre Constanța. La coastă spre Gura Portiței se văd focuri mari de stuf în baltă.

23.55 Ne apropiem de intrarea la Midia, viteza 9 Nd. Farul nu este aprins, se rondează și ne angajăm în pasa de Nord.

00.10 Se aprinde farul Midia. Se constată exactitatea drumului ce se urmează.

22 aprilie: 00.39 Am trecut de pasă și se ia drumul spre portul Constanța. Farul Carol nu este încă aprins. Se variază viteza și se reduce treptat până la 50 rotații pentru a se aștepta aprinderea farurilor.

01.59 Se aprinde farul Carol abia la 3 850 metri distanță. Continuăm drumul spre port și se intră în ordinea „REGINA MARIA”, „TZAR FERDINAND”, „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI”. Cu toate greutatea misiunii, atât personalul cât și nava au dat completă satisfacție.

12.45 – 12.50 Alarmă aeriană.

14.02 – 14.12 Alarmă aeriană.

17.00 – 17.05 Alarmă aeriană.

17.08 Vine la bord în inspecție domnul contraamiral Georgescu Ioan, comandantul Marinei Regale. Domnia Sa trece în inspecție nava; echipajul trece la diferite roluri unde domnul comandant al Marinei inspectează în amănunțime fiecare post.

18.30 Domnul contraamiral Georgescu părăsește nava împreună cu suita.

23 aprilie: 09.53 – 10.03 Alarmă aeriană.

24 aprilie: 08.34 – 08.40 Alarmă aeriană.

26 aprilie: Conform Ordinului special nr. 137 al F.N.M., Escadrila de Distrugătoare are misiunea a escorta în siguranță navele de transport „ARDEAL” și „SUCEAVA” de la Constanța la Bugaz, unde le va preda lui „Donauflotile”. Este posibilă întâlnirea cu forțe inamice de suprafață, submarine și aviație. Lapsesc precizii asupra inamicului.

La 08.35 se începe manevra de plecare precedată în ordine de „ARDEAL”, „SUCEAVA” și „MĂRĂȘEȘTI”.



09.02 Travers farul Carol. Vreme bună, vânt N-NV, forța 2, marea calmă.

09.12 Ajungem convoiul înainte de punctul 16.

09.15 Convoiu se formează în ordinea „REGINA MARIA“, „ARDEAL“, „SUCEAVA“, „MĂRĂȘEȘTI“ în linie de șir și cu viteza de 7 Nd.

10.05 Se schimbă semnal de recunoaștere cu un hidroavion ce ne face protecția aeriană.

10.16 Ieșim din baraj prin pasa de la Nord, luând drumurile verzi ordonate.

10.48 Alt semnal de recunoaștere cu un avion german.

11.55 – 12.55 Abatem din drum spre dreapta pentru a recunoaște niște puncte la suprafața apei. Se trag câteva lovituri de exerciții cu tunul de 37 mm.

13.55 Hidroavionul ce venea pentru a înlocui pe primul în misiunea de recunoaștere, amerizează în Td nostru la circa 2 km, având avarii la motor. Trage o rachetă albă.

11.40 „MĂRĂȘEȘTI“ primește ordin să rămână la dispoziția hidroavionului în pasă, pentru ajutor, eventual și protecție.

14.33 Trecem în dreapta convoiului și continuăm drumul în zig-zag cu viteza de 15-20 Nd.

14.35 Hidroavion românesc dinspre pupa. Schimbăm semnalul de recunoaștere.

15.32 Se zăresc șase Fährprems germane înspre prova Td. Începem trecerea de la Sf. Gheorghe, trecând în capul formației pentru a face și navigația navelor de transport.

16.43 Primul travers la farul Sf. Gheorghe.

16.53 Alt hidroavion bicoc schimbă semnal de recunoaștere cu noi.

17.08 Se zărește „MĂRĂȘEȘTI“ care și-a terminat misiunea și se îndreaptă cu toată viteza spre noi pentru a ne ralía.

17.17 Al doilea travers de Sf. Gheorghe.

17.45 Trecerea de la Sf. Gheorghe fiind terminată, începem zig-zagarea în dreapta convoiului. Avem drumurile verzi către Sulina. Vizibilitatea scade, la orizont păclă. Vânt forța 4-5. Ne apropiem de Sulina sondând, vizibilitatea nemaipermițând controlarea punctului.

19.55 Se aprinde farul fix Sulina.

20.00 Suntem la distanță telemetrică 6 000 metri de farul fix.

20.01 Trecem travers de geamandură de la intrarea în canal. La o distanță de 30 metri în Bd fund 12 metri.

20.02 Atingem uscatul cu prova manevrând mașinile și anunțăm convoiul care evită bancul de nisip spre dreapta.

20.03 Suntem înapoia bancului pe fund de 12 metri din nou se ocolește bancul ieșind din drumul verde spre dreapta. Convoiu ne urmează fără alte incidente.

21.15 Revenim la drumul verde către punctul 22. Se controlează continuu drumul cu sonde. Viteză 6 Nd.

21.34 Se aprinde farul Chilia.

23.47 Suntem travers farul Chilia, după ce s-a trecut porțiunea dificilă de la Stari Stambul fără incidente.

27 aprilie: 01.32 Continuând pe drumurile verzi, mergem spre punctul de predare de la Bugaz.

03.55 Mărim viteza la 7 Nd.

04.30 Alarmă submarină în punctul de latitudine 45°49'54" și longitudine 30°17'54" și se observă un submarin inamic la suprafață în Td spre prova la circa 2,5 Mm. Este atacat cu tunul și grenade antisubmarine, îndreptându-ne către ei cu toată viteza. Submarinul ia imersiune imediat.



04.35 Se lansează prima grenadă A.S. urmată de altele.

04.45 Se zărește periscopul submarinului. Se trage imediat cu tunul de 76 mm și se face în regiune prigoana submarinului.

04.50 Se încetează grenadarea. Se continuă cu drumurile în zig-zag pentru protejarea convoiului.

05.25 Trecem din nou în capul convoiului pentru a-i face navigația spre punctul de predare.

06.04 Vedeta-comandant a lui „D.F.” trece prin Bd nostru, pregătind luarea convoiului.

06.20 Cele două vase de transport S.M.R. „ARDEAL” și „SUCEAVA” sunt luate în primire pentru protecție și dragaj de către flotila germană de vedete. Se schimbă semnalele de circumstanță și luăm drumurile de întoarcere spre Constanța.

06.40 Viteză 20 Nd.

06.50 Viteză 25 Nd.

06.53 Viteză 20 Nd.

07.22 Avarii la transmisiunile cârmei.

07.31 După remediere reluăm drumul către verde 23.

08.15 Suntem în verde 23. Mergem spre Sulina cu 22,5 Nd.

09.10 Reducem viteza la 15 Nd, trecând prin dreptul porțiunii

înguste dintre bancul Stari Stambul și barajul de mine. Se sondează continuu.

Distrușătorul „REGINA MARIA” în marș



09.50 Suntem travers de farurile de la intrarea în canal, la larg de baliza de intrare pentru a evita noile bancuri formate la ieșire.

09.57 Luăm drumul spre Sf. Gheorghe.

10.15 Mărim viteza la 23 Nd.

10.40 Reducem viteza la 23 Nd.

11.03 Se zăresc în prova babord 6 Fährpremen.

11.52 După trecerea de la Sf. Gheorghe se continuă drumurile spre Constanța.

12.09 Prin radio Constanța ne semnalează prezența unui submarin inamic în interiorul barajului. Se iau imediat măsurile de rigoare. Veghe întărită, posturi de luptă și se continuă navigația în zig-zag până la intrarea în pasa de nord.

13.39 Remorcherul A trece în prova noastră în dreptul Capului Midia, pentru a ne face dragaj de siguranță până în port, bănuindu-se că submarinul sovietic ar fi lăsat mine în interiorul barajului.

13.47 Se continuă drumul în linie de șir în pupa remorcherului.

15.55 Intrăm în port.

16.00 Acostăm la dana 3.



28 aprilie: 09.19 – 09.25 Alarmă aeriană.

16.53 – 16.58 Alarmă aeriană.

29 aprilie: 11.05 – 11.10 Alarmă aeriană.

16.19 Manevră de plecare pentru o misiune de escortă spre Bugaz. Navele de transport ce se escortau sunt „ARKADIA” și „SALZBURG”, la care se alătură până la Sulina și remorcherele „OLTUL” și „ELENA”. Participă la escortă și distrugătorul „MĂRĂȘEȘTI”.

16.30 Ieșim din port. Timpul este încordat, previziuni de furtună, marea cu valuri, vânt forța 5.

16.58 Convoiuil este format și ne îndreptăm către Midia cu viteză de 9 Nd; din cauza valurilor și a vântului suntem obligați să luăm derivă mare.

18.05 Remorcherele primesc ordin să se întoarcă în port din cauza mării rele.

18.20 Ni se semnalează de la stațiunea „Hotel Palace” prin semnale optice să ne reîntoarcem la Constanța. În acest moment ieșim din zona barajului pe la Cap Midia.

18.22 Întregul convoi întoarce spre Constanța.

20.00 Intrăm în port și acostăm cu Bd la dana 2.

1 mai: 11.22 – 11.24 Conform Ordinului de operațiuni nr. 34 din 29 aprilie și nr. 36 din 1 mai al Escadrilei de Distrugătoare, avem misiunea de a duce în siguranță navele de transport „ARKADIA” și „SALZBURG” de la Constanța la Bugaz și remorcherele „OLTUL” și „ELENA” de la Constanța la Sulina.

Situația: Este posibilă întâlnirea cu forțele de suprafață, cu submarinele și cu aviația inamică. La Sevastopol sunt semnalate 15 vedete rapide sovietice nou sosite. Mine derivate au fost găsite în regiunea Burnas-Bugaz. Un M.F.P. german (Fährprem) a sărit pe o

mină în zonă în noaptea de 28 aprilie.

Execuția: „REGINA MARIA”, navă-comandant, domnul comandor Macellariu, conduce ansamblul operațiunilor. Participă și „MĂRĂȘEȘTI”.

16.30 Ieșim din port precedați de „MĂRĂȘEȘTI” și urmați de convoi.

17.15 Toate navele sunt ieșite din port.

17.30 Convoiuil este format în ordinea: „REGINA MARIA”, „SALZBURG”, „ARKADIA”, „MĂRĂȘEȘTI” în linie de șir. În dreapta formației, „OLTUL”, în stânga „ELENA”, viteza 10 Nd. Plouă ușor, vizibilitate redusă. Hulă de SV. Vânt de la Vest, forța 2.

18.30 Ieșim din baraj prin pasa de Nord. Se continuă marșul fără nici un incident pe drumurile ordonate.

21.47 Se aprinde farul Sf. Gheorghe. Se controlează drumul continuu făcându-se dese sondaje, fundurile reale fiind diferite față de cele ale hărții.

23.31 Suntem trecuți de pasajul dificil dintre limita bancurilor și bancurilor și barajelor de mine.

24.00 Se stinge Sf. Gheorghe.

2 mai: 00.18 Suntem în punctul „Verde 21”. Ne apropiem de Sulina, farul nu este aprins.

01.52 Trecem travers Sulina, după ce s-a executat un drum extrem de greu într-o regiune cu limite minime între funduri mici ce nu mai corespund cu harta și barajul de mine, fără a avea posibilitatea unui control cu farul Sulina ce n-a funcționat.

Remorcherele „OLTUL” și „ELENA” primesc ordine și intră la Sulina. Cu multă străduință se pot lua relevente pe întuneric la farurile de la intrare pentru controlul punctului, având de executat



Căpitanul Constandache, secundul N.M.S. „REGINA MARIA”, împreună cu căpitanul Ion Receanu, locotenentul Moscu și aspirantul Săilă, inginerii navei

și a doua trecere periculoasă de la Stari Stambul și Bistra, tot fără repere.

02.20 Suntem în regiunea cea mai îngustă a locului de trecere. Distanța dintre limitele interzise este de 0,8 dintr-o milă marină.

04.25 Trecerea se execută fără incidente.

În drum spre punctul „Verde 23” se constată că nici farul Chilia (Gura Patapof) nu funcționează. Se aude canonadă de 37 mm spre Nord.

04.26 Trecem în dreapta formației și începem marș în zig-zag cu viteză de 15 Nd.

05.10 Revenim în capul formației pentru a schimba drumul convoiului spre Bugaz.

05.30 Schimbăm drumul. Imediat după schimbare se lasă ceață deasă. Se navigă cu precauție și se reduce viteza la 6 Nd (succesiv).

07.22 Se ridică puțin ceața și se observă un M.F.P. german în prova. Schimbăm semnale de recunoaștere.

07.28 Suntem în dreptul Capului Burnas, se vede „Donauflotille”.

07.45 „Donauflotille” trece în capul convoiului și începe dragaj de siguranță. Mărim viteza la 10 Nd. Patru M.F.P. germane trec în dreapta întregii formațiuni și fac siguranța antisubmarin.

07.49 Se zărește la orizont, spre Bugaz, „MĂRĂȘTI” cu drum de întoarcere.

08.23 Suntem în punctul „Verde 24”. „MĂRĂȘTI” se rialiază și trece în coada formației.

08.40 Prima alarmă submarină dată de un M.F.P. german. Imediat „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI” primesc ordin de a da goană submarinului și a grenada regiunea.

09.00 Se încetează grenadarea. „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI” reintră în formație.

09.18 A doua alarmă submarină. „MĂRĂȘTI” grenadează din nou. Se dă ordin lui „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI” de a aștepta în zonă și a cerceta regiunea, atacând submarinul ce eventual ar mai activa.

09.37 Se predă convoiul lui „Donauflotille”. Noi întoarcem spre Constanța. Primim un radio prin care ni se comunică să intrăm la Sulina unde vom primi ordine.

09.52 Intrăm din nou în ceață. Se reduce viteza și se rialiază cele două distrugătoare prin ajutorul aparatului U.K. și semnale tonice.

10.23 Pete mari de ulei se observă în zona grenadată de



„MĂRĂȘTI“ și „MĂRĂȘEȘTI“. Lăsăm o baliză în locul în care submarinul inamic a fost probabil distrus, considerând multitudinea petelor de ulei și păcurei ce marchează zona.

10.39 Se formează linia de șir în ordinea: „REGINA MARIA“, „MĂRĂȘTI“ și „MĂRĂȘEȘTI“, cu viteza de 18 Nd.

11.42 În drum spre „Verde 23“ întâlnim nava-bază a lui „Donaufotille“.

12.28 Suntem travers Zibrieni.

13.40 Stopăm în fața Sulinei. Se ambarcă pilotul de bord. „MĂRĂȘEȘTI“ primește ordinul de a continua drumul spre Constanța.

14.00 Intrăm în Canalul Sulina și acostăm la pontonul Agenției.

3 mai: Misiunea a XXII-a

Conform Ordinului de operații nr. 37 din 3 mai, avem misiunea împreună cu „MĂRĂȘEȘTI“ de a aduce de la Bugaz la Constanța nava de transport „SULINA“ în siguranță.

Situația: Aceeași ca în misiunea precedentă.

Execuția: „REGINA MARIA“ navă-comandant, comandă operațiunea domnul comandor Macellariu.

12.45 Începem manevra de plecare.

13.15 Ieșim din canal precedați de „MĂRĂȘEȘTI“. Viteza 20 Nd în care trecem pe la Stari Stambul – Bistra.

14.16 Mărim viteza la 265 rotații (25 Nd) pentru a ajunge la timp la punctul de întâlnire unde ne va fi predată „SULINA“.

15.28 Travers Cap Burnas.

15.35 Se zărește torpilorul „ZMEUL“ la orizont. În prova sa se zăresc navele „OITUZ“, „SULINA“, „Donaufotille“ și câteva M.F.P. germane, toate în drum spre punctul de predare.

16.17 Suntem în punctul de întâlnire, travers baliza roșie. Convoiu este în întârziere cu 45 minute.

16.26 Schimbăm semnal de recunoaștere cu un avion românesc.

16.30 Două avioane cu semne românești evoluează la mare înălțime, circa 4 500 metri deasupra formațiunii noastre. De două ori se fac semnale de recunoaștere, trăgându-se și o lovitură de 76 mm. Avioanele nu răspund. Sunt probabil sovietice și au culori false. După câteva minute dispar către Est.

16.45 „Donaufotille“ ne dă în primire motonava „SULINA“, care intră în convoi cu noi.

17.16 Zig-zagăm în stânga formației, pe drumurile verzi, către Constanța.

17.35 Trecurile de la Stari Stambul-Sulina și Sf. Gheorghe se execută fără incidente. Cu toată vremea rea, vânt de SV apoi Vest forța 5 și vizibilitatea extrem de redusă, ploaje cu intermitențe.

22.12 Ne încrucșăm cu „MĂRĂȘTI“ care face drum spre Nord. Se schimbă semnale de recunoaștere. Trecem la o distanță de 400 metri.

4 mai: 02.20 Se vede farul Midia.

02.26 Intrăm în interiorul barajului.

04.26 Travers farul Carol; intrăm în portul Constanța.

5 mai: 10.08 – 10.10 Alarmă aeriană.

6 mai: 10.18 – 10.25 Alarmă aeriană

17.40 – 18.20 Alarmă aeriană.

7 mai: 13.10 – 14.00 Alarmă aeriană.

13.15 – 13.35 Alarmă aeriană.

18.50 – 19.15 Alarmă aeriană.

19.15 Alarmă navală. Au fost patru vedete rapide italiene,



care venind cu toată viteza spre Constanța, au intrat în port fără ca navele noastre să fi fost anunțate în prealabil.

19.35 Liber de la alarma navală.

7 mai: 12.05 – 12.10 Alarmă aeriană.

8 mai: 07.36 – 07.38 Alarmă aeriană.

17.00 – 18.30 Se ambarcă la bordul navei muniție de exercițiu.

19.35 Un hidroavion românesc care încearcă să amerizeze în incinta portului capotează și se răstoarnă. Pleacă imediat de la bord șalupa navei cu ofițerii căpitan Receanu și locotenent Bujeniță, procedând la salvarea echipajului avionului. Sunt scoși din carlingă răniții căpitan aviator Chiriac, rănit grav și locotenent observator Panait, rănit ușor și trei grade inferioare numai cu contuziuni; sunt duși imediat la infirmeria portului, unde li se dau primele ajutoare de către medicul de serviciu.

De la 4 la 10 mai cât s-a stat în port s-au făcut completări de materiale necesare, s-au continuat exerciții și antrenamentul



Decorarea comandoului Gadon de către șeful de stat major al Forțelor Navale Maritime

de luptă al echipajului și s-au făcut inoculări antitifice întregului personal.

10 mai: Conform Ordinului superior se ridică la 8 dimineața numai micul pavoaz. Ofițerii și maiștrii din bordul liber asistă la parada militară și Te-Deum-ul de la Capela militară din oraș.

15.03 – 15.15 Alarmă aeriană.

17.25 – 17.30 Alarmă aeriană.

11 mai: Misiunea a XXIII-a

Conform Ordinului de operații nr. 40 al Escadrilei de Distrugătoare, avem misiunea ca împreună cu „MĂRĂȘEȘTI“ să aducem în siguranță de la Bugaz la Constanța navele de transport „SUCEAVA“ și „ARDEAL“.

Situația: Informațiile despre inamic sunt la plecare aceleași ca în ordinele precedente. Adică posibilitate de întâlnire cu forțele sovietice de aer, suprafață sau submarine.

Execuția: „REGINA MARIA“, navă-comandant, participă și „MĂRĂȘEȘTI“. Conducerea operațiunii - domnul comandor Horia Macellariu.

12.23 Ieșim din port precedați de „MĂRĂȘEȘTI“. Se ating 23 Nd. „MĂRĂȘEȘTI“ intră în formația ordonată în pupa noastră. Linie de relevment 30°, la dreapta veghe întărită, deoarece este semnalată prezența unui submarin sovietic în zona Constanța.

13.03 Ieșim din baraj prin pasa de la Nord. Vreme bună. Mare calmă. Vânt de la E – NE, forța 2. Se merge pe drumurile ordonate.

13.22 Facem exerciții de tir cu tunurile de 37 mm și cu mitralierele de 13,3 mm. Deși mergem cu 23 Nd, totuși vizaza pe fund este sub 22 Nd, din cauza adâncimilor mici (sub 20 metri).



17.00 Mărim rotațiile pentru 24 Nd.

17.42 Mărim la 25 Nd deoarece primim prin radio informații că navele de transport sunt sosite în punctul de predare Bugaz de la ora 17.00 în loc de 19.45 cum era prevăzut în Ordinul de operații al F.N.M.

Trecerile de la Sf. Gheorghe, Sulina și Stari Stambul se execută fără incidente. Cerul se acoperă treptat, vizibilitatea scade. Un buletin informativ radio semnalează prezența unui crucișător sovietic și a unei nave de patrulare la larg de Sevastopol.

17.52 Din cauza adâncimii de sub 18 metri suntem nevoiți să reducem viteza la 20 Nd.

19.26 Ajungem la locul de întâlnire. Se manevrează pentru luarea în primire a convoiului de la „Donauflottele”. Vizibilitatea scade mult. Cerul e acoperit total.

19.57 Convoiu s-a format. Linie de șir: „REGINA MARIA”, „SUCEAVA”, „ARDEAL” și „MĂRĂȘEȘTI”.

19.59 Viteza ordonată 8 Nd. Se variază continuu rotațiile între 75 și 90 îngreunând navigația deoarece navele comerciale nu țin o viteză constantă.

Se merge numai după estimă, neavând nici un punct de reper. Vizibilitatea este extrem de redusă, cca 1 ½ Mm.

23.08 Întoarcem către Sud.

12 mai: 00.10 Se aprinde farul Chilia. Se verifică punctul și se constată că suntem la drumul real fără nici o eroare.

01.02 Se aprinde farul Sulina.

03.25 Se aprinde farul Sf. Gheorghe. Toate trecerile dificile sunt parcurse cu bine.

05.00 Se iau drumurile către Constanța.

06.01 Semnale de recunoaștere cu un hidroavion românesc.

08.45 Idem cu un hidroavion bicoc.

10.00 Se zăresc în prova două remorchere tip „F” și remorcherele „DUCA” și „ALBATROS”, toate la o distanță de 5 Mm.

10.22 Intrăm în interiorul barajului pe la Midia.

10.37 Prin radio ni se anunță: „Pericol de mine pe la drumul Midia – Constanța”. Remorcherele „AMZEL” și „FOCH” trec în prova noastră pentru a ne face dragaj preventiv.

12.14 Intrăm în portul Constanța fără incidente.

14 mai: Misiunea a XXIV-a

Conform Ordinului de operații nr. 42 din 14 mai al Escadrilei de Distrugătoare, „REGINA MARIA” face parte din gruparea navală însărcinată cu executarea operațiilor de minare sub comanda domnului comandant al Escadrilei de Distrugătoare, prevăzute de Ordinul General de operații nr. 17 al F.N.M.

Fac parte din această grupare sub comanda domnului comandor Macellariu următoarele nave: 1. „REGINA MARIA” – navă-comandant; 2. „MĂRĂȘEȘTI”; 3. „MĂRĂȘTI”; 4. „DACIA”; 5. „MURGESCU” și canonierele; 6. „STIHI”; 7. „GHICULESCU” (de la Sulina).

Canonierele vor face dragaj în zona de minare „punctul Albastru 24”, în prova putoarelor de mine. Distrugătoarele protecție și siguranță aeronavală în tot cursul operațiunii și pe parcursul de ducere și întoarcere.

19.06 Execuția: Ieșim precedați de toate celelalte nave ale grupării. Domnul comandor Macellariu conduce întreaga operațiune de pe bordul „REGINA MARIA”. Vremea e încordată, cer acoperit, vizibilitate redusă, vânt forță 3-4. Marea cu berbeci.

19.36 În drum spre Midia întreaga formație este în linie de șir: „REGINA MARIA” în cap, urmată de „MĂRĂȘTI”,



„MURGESCU“, „DACIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“. Viteza de marș 14 Nd.

20.34 Vremea se înrăutățește, mare rea, vântul crește forța 5. Valuri travers de la E-SE. Luăm 2^o derivă.

23.04 Ne apropiem de Sf. Gheorghe. Toată regiunea coastei este învăluită în ceață. Nici un punct de reper posibil. Se navigă numai estimat și se sondează continuu pentru control. Se reduce viteza la 10 Nd.

15 mai: 00.50 După o navigație extrem de grea se trece de regiunea Sf. Gheorghe și ne angajăm în trecere spre Sulina unde și aici găsim coasta în ceață. Nici un punct de reper posibil. Se navigă numai estimat și se sondează continuu pentru convoi.

După continuarea unei navigații extrem de dificile suntem nevoiți să ancorăm la aproximativ 3,5 Mm Sud Gura Sulinei (după estimă), deoarece ceața a acoperit complet și formația noastră și nu se mai poate menține legătura între nave.

03.55 Către zori ceața se subțiază și se poate face punctul cu farurile de la intrare în canal. Suntem exact la 3 Mm Sud de gură.

04.07 Întreaga formație se pune în marș.

04.40 Travers Sulina trecem spre Nord cu o viteză de 7,3 Nd. Suntem nevoiți un timp să guvernăm după compasul magnetic, girobusola avariindu-se.

05.36 Se schimbă semnale de recunoaștere cu un hidroavion amic.

06.15 Se mărește viteza la 14 Nd și trecem prin regiunea îngustă de la Stari Stambul fără incidente.

06.26 Se lasă din nou ceață.

07.20 Navigăm cu 10 Nd. „MĂRĂȘTI“ trece în dreapta formației pentru a face siguranță A.S.

07.16 Viteza 14,5 Nd.

07.50 Ne apropiem de punctul Verde 24. Se văd canonierele în prova.

08.50 „Mașinile încet“.
Lăsăm paravanele la apă.

08.14 Reluăm marșul cu paravanele la apă cu viteze variind între 7 și 10 Nd.

08.30 „MĂRĂȘTI“ reîntră în formație.

08.45 Suntem în punctul „Verde 24“.

09.15 Se execută diverse evoluții pentru luarea formației de minare. Canonierele trec în capul celor două coloane ce vor face lansarea barajului. Se iau drumurile către zona destinată minării.

Contraamiralul Essen, vestitul comandant al corsarului „KOMET“ (doi ani în jurul lumii), în vizită la bordul N.M.S. „REGINA MARIA“





09.55 Toată formația în viteză de 9 Nd efectiv.
 12.19 Se dau semnalele prevestitoare începerii barajului.
 12.24 Se începe minarea. Prima mină este lansată de „DACIA“ și urmează apoi alternativ cu „MURGESCU“.
 13.00 Barajul de mine este terminat.
 13.07 Formația revine pe alt drum către „Verde 24“.
 14.02 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion românesc „Savoia“ bicoc.
 14.43 Se zărește spre coastă, cu drum spre Bugaz, o navă-bază germană tip Kriemhilde.
 14.55 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion tip CANT.
 15.03 Stopăm pentru ridicarea paravanului.
 15.30 Evoluăm pentru a aștepta ridicarea paravelor și la „DACIA“ care întârzie având avarie la aceste aparate.
 16.00 Reluăm drumurile de întoarcere cu viteza 14 Nd. Într-un timp avem din nou de două ori avarie la girocompas.
 17.15 Suntem nevoiți să stopăm având avarie la servomotor. Manevrăm numai din mașini ținând nava „la capă“. Restul formației continuă drumul. Vremea este rea. Valuri de hulă.
 17.55 Avaria este remediată și reluăm drumul cu 20 Nd pentru a ajunge restul grupării.
 18.10 Luăm drumul de trecere spre Stari Stambul – Sulina.
 19.05 Ajungem grosul și trecem în cap. Reducem viteza la 14 Nd.
 20.00 Travers Sulina. Continuăm drumul spre Sf. Gheorghe unde trecem fără incidente la ora 22.12.
 După trecerea de la Sf. Gheorghe mai avem de trei ori avarii la girocompas, îngreunându-ne mult navigația. Totuși continuăm drumul în capul formației și ajungem la intrarea în pasa de Nord la Midia la ora 02.02.

16 mai: 02.02 Travers Midia.
 02.45 Suntem în fața Constanței. Intrăm în port și acostăm la dana 3.
17 mai: 10.55 – 11.00 Alarmă aeriană.
 12.05 – 12.14 Alarmă aeriană.
18 mai: Misiunea a XXV-a
 Conform Ordinului de operații nr. 46 al Escadrilei de Distrugătoare avem misiunea de a face siguranța navelor „CARPAȚI“, „OITUZ“ și „PRODOMOS“ de la Constanța la Bugaz.
 Execuția: Participă și „MĂRĂȘTI“. Comanda superioară: domnul comandor Macellariu Horia.
 08.32 Ieșim din port precedați de „MĂRĂȘTI“ și cele trei transporturi.
 08.55 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion românesc. Convoiu se formează în linie de șir, viteză 7,5 Nd în ordinea „REGINA MARIA“, „OITUZ“, „CARPAȚI“, „PRODOMOS“ și „MĂRĂȘTI“.
 09.52 Alarmă aeriană.
 10.34 Ieșim din zona barajului prin pasa de Nord și luăm drumurile verzi ordonate.
 10.40 Variem continuu viteza între 7,5 și 8,5 Nd.
 11.25 Transporturile nu mențin o viteză constantă. În special „PRODOMOS“ ne creează o mulțime de dificultăți.
 11.38 Se schimbă hidroavionul de escortă cu un bicoc tip 55.
 14.57 Alte 2 hidroavioane în Bd. Unul german cu drum Nord-Est. Schimbăm semnale de recunoaștere.
 16.20 Intrăm în ceață. Vizibilitatea scade complet. Legătura dintre nave se menține prin „fonia de escadră“ și de la navă la navă cu proiectorul. Continuăm drumul fără să micșorăm viteza.



17.04 Întoarcem spre Nord (Sf. Gheorghe) și continuăm marșul tot prin ceață.

18.12 Reușim să identificăm geamandura de jos pe lângă care trecem la 500 metri.

19.44 Se ridică ceața în dreptul Sulinei.

20.31 Trecem de Sulina fără incidente.

23.18 Întâlnim un convoiu amic format din opt nave cu drum contrar. Schimbăm semnalele de recunoaștere. Luăm drumurile către Bugaz.

00.30 Se întărește vântul la forța 4-5.

Navigăm fără incidente până la punctul de predare unde sosim la ora 04.50.

19 mai: 04.05 Micșorăm viteza pentru a nu ajunge prea devreme la Bugaz.

04.25 Se zărește „Donauflotille“ ieșind de la Bugaz.

04.55 Predăm convoiul șalupelor germane și reluăm drumul spre Constanța cu viteza 18/19 Nd. Cer acoperit, valuri și vânt de V forța 4-5.

05.34 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion amic.

08.16 Trecem prin fața Sulinei.

09.27 Întoarcem de la Sf. Gheorghe spre Constanța.

12.12 Travers Midia.

13.00 Intrăm în portul Constanța.

20 mai: Misiunea a XXVI-a

Conform Ordinului nr. 48 Escadrila de Distrugătoare are misiunea să escorteze două nave: vasul „SULINA“ de la Bugaz la Constanța.

Situația: În regiunea Sevastopol în mare sunt semnalate un distrugător, trei torpiloare, patru vedete și un submarin sovietice.

Celelalte informații asupra inamicului se mențin ca în misiunile precedente.

Execuția: Participă la misiune „REGINA MARIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“, sub comanda superioară a domnului comandor Macellariu.

10.50 Ieșim din port.

12.00 Travers Midia. Mergem cu 200 rotații (20 Nd).

14.25 Travers Sf. Gheorghe se constată că viteza n-a fost în medie decât 16,8 Nd. Curentul de litoral NS este foarte puternic.

14.40 Alarmă aeriană dată prin radio de la Constanța.

15.17 Semnal de recunoaștere cu un avion românesc de vânătoare.

16.00 Trecem prin fața Sulinei fără incidente.

16.25 Lăsăm pe „MĂRĂȘTI“ în urmă și mărim viteza la 240 rotații pentru a ajunge la timp în punctul de primire.

17.25 Semne de furtună. Vântul crește la forța 6-7 N-NV. Marea cu berbeci.

17.37 Luăm derivă 4°.

17.38 Altă alarmă aeriană la Constanța.

18.03 Suntem în plină furtună. Vântul a crescut la forța 9.

18.25 Trecem de Cap Budachi. Forța vântului ajunge la 10.

18.43 Se reduce viteza la 200 rotații. Se vede Sulina și „Donauflotille“.

19.00 Suntem în apropierea punctului de primire.

19.20 Suntem întorși spre Constanța. „REGINA MARIA“ în cap, urmată de „SULINA“. „MĂRĂȘTI“ face siguranța în Bd transportului.

19.41 Intensitatea vântului scade din ce în ce. Mergem cu 150 rotații.



21.40 Semnalăm cu proiectorul să ni se aprindă farul Chilia. După travers se aprinde Chilia și apoi Sulina.

22.55 Travers Sulina. Se navigă cu prudență, făcându-se punctul din sfert în sfert de oră.

21 mai: 03.22 În apropiere de Midia suntem somați de la coastă cu două rachete albe. Răspundem cu semnalul zilei.

04.00 În apropiere de Constanța se văd în prova o canonieră și nava de transport „LE PROGRES“. Intrăm în interiorul barajului prin pasa de la Nord.

04.40 Intrăm în portul Constanța.

08.50 – 09.00 Alarmă aeriană.

12.31 – 12.52 Alarmă aeriană.

13.20 – 13.25 Alarmă aeriană.

22 mai: În cursul dimineții între orele 10.00 și 12.00 manevrăm în port pentru verificarea eficacității centurii magnetice. Facem două treceri la Nord și la Sud prin fața danei 22, unde este instalat Postul de Control.

17.10 – 17.55 Alarmă aeriană generală.

23 mai: 11.45 – 11.49 Alarmă aeriană.

12.10 – 12.22 Alarmă aeriană.

12.28 – 12.48 Alarmă aeriană.

12.56 – 13.02 Alarmă aeriană generală.

17.35 – 17.58 Alarmă aeriană.

24 mai: 06.58 – 07.00 Alarmă aeriană.

25 mai: 10.10 – 10.50 Alarmă aeriană generală. Aviația de vânătoare amică se ridică în aer și întâmpină avioanele sovietice ce se apropiaseră până la 10 km de Constanța.

12.38 – 13.07 Alarmă aeriană. Aviația amică de vânătoare e imediat în aer.

26 mai: Misiunea a XXVII-a

Conform Ordinului nr. 155 al F.N.M. din 25 mai, Escadrila de Distrugătoare are misiunea de a aduce în siguranță navele „ALBARO“ și „CELEUR“ de la Bosfor la Constanța. Conform Ordinului nr. 52 al Escadrilei de Distrugătoare participă la misiune „REGINA MARIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“.

Execuția: Domnul comandor Macellariu comandă operațiunea de la bordul „REGINEI MARIA“.

09.52 Ieșim din portul Constanța.

09.53 Viteza 23 Nd, linie de șir, „MĂRĂȘEȘTI“ în pupa. Ieșim din zona barajului pe la Sud.

10.23 – 10.40 Alarmă aeriană la Constanța.

10.48 În punctul C.S. 3 „MĂRĂȘEȘTI“ raportează că are avarii la condensor și încearcă să le repare.

10.57 Viteza 20 Nd.

11.04 „MĂRĂȘEȘTI“ raportează remedierea avariei și reluăm 23 Nd.

11.36 Da=191°.

13.30 Da=212°.

15.10 Da=166°.

19.30 Soarele iese din nori. Dreapta de înălțime ne arată o deplasare spre Vest cu 3,5 Mm.

16.44 Da=149°.

17.00 O nouă dreaptă de înălțime ne arată o deplasare tot spre Vest de 1,8 Mm.

17.30 Se vede coasta și apoi farul Rumeli Hissar de la intrarea în Bosfor.

19.14 Da=187°.

19.25 Cele două nave italiene nu sunt la punctul de întâlnire. Venim la Bd, Da=97°.

19.30 Se vede tancul „ALBARO“.



19.47 Se identifică farul Kara Burun.

20.20 Suntem în linie de șir cu cele două transporturi de petrol italiene care au ieșit din Bosfor cu trei sferturi de oră întârziere.

20.25 Începem marș de zig-zag în dreapta convoiului „MĂRĂȘEȘTI”, idem la stânga.

27 mai: 02.46 Apune Luna.

02.48 Trecem în capul convoiului pentru a-i face navigația deoarece nu ținem drumul cu precizie. „MĂRĂȘEȘTI” trece în coada convoiului.

03.50 Trecem din nou la zig-zag în dreapta convoiului cu 15 Nd.

05.25 Se lasă ceața. Trecem iar în capul convoiului.

07.30 Ceața se risipește. Trecem iar la zig-zag în Td. Se constată că „ALBARO” ține un drum constant cu 2^o la Bd față de drumul ordonat.

08.40 Se lasă ceața groasă.

09.10 Aprindem o lumină puternică la pupa pentru a putea fi văzută de convoi.

09.50 Ceața se zărește. Trecem iar la dreapta convoiului zig-zagând.

11.00 Se ordonă lui „ALBARO” să ia Da=0^o.

11.10 Se aude zgomotul unui avion cu drum Sud.

11.15 „MĂRĂȘEȘTI” semnalează că vede coasta la Bd.

11.47 Se zărește și de la noi. Se fac punctul cu două proeminențe ale coastei identificate pe hârtie.

12.00 „MĂRĂȘEȘTI” care este mai aproape cu două mile de coastă ne comunică punctul său, care diferă foarte puțin de al nostru.

13.00 Se observă înspre SE (Ra=160^o) la mare distanță sub orizont, două fumuri care dispar după scurt timp. Se întărește

veghea.

13.44 Schimbăm semnale de recunoaștere cu un hidro german tip „Bhlom und Voss” (asimetric).

13.50 Remorcherele dragoare „A” și „F” cu draga la apă trec prin prova noastră. Nu ne răspund la semnalele noastre de recunoaștere.

14.01 Se vede geamandura „A” de la pasa de Sud.

14.23 Travers geamandură apoi ne îndreptăm spre portul Constanța. S-au parcurs 470 Mm în 30h30min de marș. Imediat intrăm în port, facem plinul de combustibil și de provizii.

28 mai: Misiunea a XXVIII-a

Conform Ordinului special nr. 156 al F.N.M., Escadrila de Distrugătoare are misiunea să escorteze navele de transport „SULINA” și „ARDEAL” de la Constanța la Bugaz.

Execuția: Pariticipă la misiune „REGINA MARIA”, navă-comandant, „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI”, sub comanda superioară a domnului comandor Macellariu.

13.55 Ieșim din port urmați la intervale de „ARDEAL”, „SULINA”, „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI”. Evoluăm în radă până la sosirea convoiului.

14.05 Sosește de la Nord un alt convoi format din canoniera „STIHI” și „DUMITRESCU”, împreună cu transporturile „LE PROGRES” și „PRODOMOS”.

14.50 Convoiu este format și mergem cu viteza 10-11 Nd. Linie de șir: „REGINA MARIA”, „ARDEAL”, „SULINA” și „MĂRĂȘEȘTI”. „MĂRĂȘTI” face siguranța în dreapta convoiului.

15.40 Ieșim din baraj prin pasa de la Nord și continuăm marșul pe drumurile verzi.



- 19.48 Se aprinde farul Sf. Gheorghe.
 19.53 Trecem către Nord.
 20.18 Al doilea travers la Sf. Gheorghe.
 21.54 Se aprind farul alb fix Sulina și farul roșu de la intrarea în canal.
 22.08 Travers Sulina.
 22.56 Se aprinde farul Chilia.
 23.01 Micșorăm viteza la 9 Nd, pentru a nu ajunge prea devreme la Bugaz.
29 mai: 01.13 Întorcem către Est.
 02.30 „MĂRĂȘTI” anunță a fi zărit șase ambarcațiuni necunoscute spre pupa convoiului la mare distanță. Par a fi M.F.P. germane.
 03.04 „MĂRĂȘEȘTI” este trimis a recunoaște ambarcațiunile.
 03.30 Se stabilește că sunt 6 M.F.P. germane cu drum spre Bugaz. Nu fuseseră semnalate că le vom întâlni prin ordinul inițial.
 04.30 Se vede „Donauflotile” ieșind de la Bugaz.
 04.45 Manevrăm pentru predarea convoiului șalupelor germane.
 05.00 Transporturile sunt luate în primire de „Donauflotile”.
 05.02 Facem rondoul la Bd și reluăm drumurile spre Constanța, viteză 18 Nd. Linie de șir: „REGINA MARIA”, „MĂRĂȘTI”, „MĂRĂȘEȘTI”.
 05.50 Se lasă ceața. Continuăm totuși drumul cu aceeași viteză.
 06.05 Întâlnim cinci M.F.P. germane în Td, cu prova spre Vest, stopate. Vizibilitatea scade la 0,5 Mm.

- 08.48 Travers Sulina.
 10.11 Trecuți de Sf. Gheorghe, întorcem spre Vest.
 10.42 O barcă pescărească este observată în zona Sud, punctul Ignat, la o distanță de 5,5 Mm de coastă. „MĂRĂȘEȘTI” este trimis să cerceteze barca suspectă.
 10.52 Micșorăm la 15 Nd pentru a permite lui „MĂRĂȘEȘTI” să ne ajungă.
 13.06 Travers Midia.
 13.16 „MĂRĂȘEȘTI” trece în capul formației. Ne apropiem de Constanța.
 14.10 Intrăm în port. S-au parcurs 300 Mm în 24 ore și 15 minute de marș. După sosirea în port aflăm cu durere că patru ore după ce predasem convoiul șalupelor germane, acesta a fost atacat de un submarin sovietic și că motonava „SULINA” a fost scufundată, primind o torpilă în plin.
1 iunie: 10.00 Are loc la bordul „REGINEI MARIA” (solenmitatea) ceremonialul primirii domnului viceamiral Fleischer, comandantul Misiunii Navale Germane în România, care vine pentru a-și lua rămas bun de la navele F.N.M. Sunt convocați la bord toți comandanții navelor de război române, aflate în port.
 Nava e în ținută de sărbătoare cu echipajul la front. Domnul comandor Nicolae Bardescu, comandantul F.N.M. ține un discurs arătând frăția de arme ale celor două marine aliate. Se arată de asemenea domnului amiral Fleischer, în semn de caldă prietenie și omagiu din partea echipajelor române, un pavilion național pe care este montată o placă de bronz cu cuvinte omagiale. Domnul viceamiral Fleischer, prezentând un emoționant discurs, răspunde camarazilor români, exprimându-și regretul plecării dintre noi.
 11.41 După ce s-a înscris în Registrul Istoric, ceremonialul ia



sfârșit și amiralul german, suita și comandanții români părăsesc nava.

19.35 – 19.55 Alarmă aeriană.

3 iunie: Misiunea a XXIX-a

„REGINA MARIA“ și „MĂRĂȘEȘTI“ au ordinul de a aduce în siguranță de la Bugaz la Sulina navele transporturile „CARPAȚI“, „DANUBIUS“ și „TISA“, și în continuare de la Sulina la Constanța pe „CARPAȚI“. În același timp un al doilea convoi va merge de la Bugaz la Sulina, format din două canoniere, un torpilor și transporturile „ARKADIA“, „KASSA“ și „KOLASZMAR“.

Execuția: Comandă operațiunea domnul comandor Macellariu la bordul „REGINEI MARIA“.



Distrugătorul „REGINA MARIA“ în timpul misiunii

09.59 Ieșim din port. Vânt NE, forța 3. Marea puțin agitată. Vizibilitate bună.

10.40 Viteza 18 Nd.

11.00 Ieșim din port prin pasa de la Nord a barajului la Midia. Urmăm drumurile verzi ordonate și executăm trecerile de la Sf. Gheorghe și Sulina fără incidente.

16.14 Se zăresc canonierele și torpilorul în prova, la mare distanță, cu același drum. În aer avem tot timpul ecleraj de hidroavioane.

18.16 În dreptul Burnas ajungem torpilorul.

18.36 Ajungem în punctul de întâlnire în dreptul celor două convoaie aduse de „Donauflotte“ și M.F.P. germane.

19.00 În momentul luării în primire a celor șase nave de comerț se găesc în zonă 23 de nave-șalupe și M.F.P. germane, care evoluează pentru aranjarea convoaielor și siguranța A.S.

19.25 Convoitul nostru s-a format. Convoitul escortat de canoniere merge mai aproape de coastă cu viteza 10 Nd. Noi mergem cu 9 Nd, linie de șir în ordinea „REGINA MARIA“, „CARPAȚI“, „DANUBIUS“, „TISA“, „MĂRĂȘEȘTI“.

21.00 Noaptea complet neagră. Vizibilitatea extrem de redusă.

21.25 O radiogramă ne semnaleză un submarin inamic la ora 18.00 în dreptul Bugazului. Se întărește veghea.

22.42 Vedem farul Chilia.

23.28 Se face punctul cu Chilia și se constată că am fost împinși de curent spre Vest 2 Mm. Se modifică drumul în consecință.

4 iunie: 00.42 Viteza 8 Nd.

01.00 Viteza 7 Nd.

01.02 În dreptul Sulinei semnalizăm canonierelor să ia în primire cargourile „DANUBIU“ și „TISA“.



01.07 Travers Sulina.

01.20 În convoi numai cu „CARPAȚI“ realizăm o viteză de 11 Nd, cu care mergem fără incidente până la Constanța, unde intrăm în port.

08.15 Travers farul Carol.

13.50 Schimbăm dana, trecând de la dana 8 la 10, în fața Gării Maritime pentru revizuirea mașinilor și curățitul căldărilor.

18.25 – 18.40 Alarmă aeriană.

5 iunie: 06.30 În vederea reparațiilor și reviziilor se evacuează magazinele de muniții în cursul dimineții și încep lucrările la mașini.

6 iunie: În tot cursul acestor zile se continuă lucrările la mașini, se pun la punct diferite necesități ale navei, completări de materiale, se piturează nava.

Între timp, echipajul disponibil continuă antrenamentul și instrucția de luptă.

10 iunie: 17.28 – 17.18 Alarmă aeriană.

12 iunie: 03.35 Se aud zgomote de motoare de avion venind dinspre larg.

03.45 Alarmă aeriană dată de posturile românești la oraș.

03.48 Se văd trei avioane inamice de bombardament. Armamentele A.A. sunt la posturi. Deschide foc tot armamentul aerian. În același timp deschid foc și toate navele din port. Înălțimea în momentul observării primului avion este de 6 000 metri. Un avion trece pe deasupra navei lansând trei bombe în afara portului în radă.

La 03.50 întoarce spre SE. Un al patrulea avion trece pe deasupra orașului și se întoarce tot la SE. La 05.10 antiaeriana navei trage ori de câte ori este în poziție favorabilă. Ultimul avion

este mai bine observat. Zboară la 4 000 metri. „REGINA MARIA“ deschide focul întâi, apoi reacțiunea antiaeriană a tuturor navelor este foarte puternică.

05.20 De la NV apare un alt avion cu patru motoare, altitudine 3 000 metri. Se trage din nou până la 05.30 când dispare în drum Sud.

05.45 Se dă încetarea alarmei în oraș. Prin telefon se primesc informații în zona cuprinsă între Midia-Mangalia, majoritatea se pare a fi fost nave de tip american.

06.15 Se dă liber de la alarmă și la bateriile antiaeriene.

16.45 – 16.55 Alarmă aeriană.

13 iunie: 10.44 – 10.50 Alarmă aeriană. Reparațiile și curățitul căldărilor fiind terminate, începe ambarcatul muniției la bord. Se face plinul de combustibil. În cursul după-amiezii se fac pregătiri de plecare.

Misiunea a XXX-a

Conform Ordinului de operații nr. 162 al F.N.M. și 61 al Escadrilei de Distrugătoare, „REGINA MARIA“ și „REGELE FERDINAND“ au misiunea de a duce în siguranță de la Constanța până în apele teritoriale turcești, în fața Bosforului, petrolierele italiene „ALBARO“ și „CELENO“.

Situația: Este posibilă întâlnirea cu forțele inamice de suprafață; aproape sigură întâlnirea cu submarinele și aviația sovietică.

Execuția: Comanda întregii operațiuni o are domnul comandor Macellariu Horia, aflat la bordul distrugătorului „REGINA MARIA“.

20.19 Ieșim din port precedați în ordine de „FERDINAND“, „ALBARO“ și „CELENO“.

20.34 Convoiu este format în linie de șir: „REGINA MARIA“,



„ALBARO“, „CELENO“ și „REGELE FERDINAND“. Viteza de marș de 9 Nd.

21.36 Se iese din baraj prin pasa din Sud. Se continuă cu drumuri la larg pentru a ne depărta de zona de detecție a submarinelor inamice.

14 iunie: „ALBARO“ raportează că a stopat 5 minute, având o avarie la o supapă. „REGELE FERDINAND“ rămâne cu „ALBARO“ pentru a-i face siguranța A.S.

01.25 Micșorăm la 50 rotații – 5 Nd, pentru a aștepta restul convoiului.

01.45 Facem un rondou larg de 360° pentru a nu ne depărta prea mult de cei rămași în urmă.

02.00 „ALBARO“ raportează că a terminat reparația și continuă drumul.

02.07 Evoluăm pe loc pentru așteptare. „CELENO“ este continuu cu noi.

02.17 Suntem raliați de rest și convoiul se reface în formația inițială și cu viteza 9 Nd.

02.48 Se calculează cu precizie toate diferențele de drum și viteza ce au variat și se hotărăște o modificare a drumurilor inițiale pentru a se recupera timpul pierdut.

03.45 O dată cu ivirea zorilor se trece în formație de linie de front. „REGINA MARIA“ zig-zaghează în Td și „REGELE FERDINAND“ în Bd. În mijloc merg paralele „CELENO“ și „ALBARO“, care primesc ordin să facă navigație, menținând precis drumul (151°=Da).

04.00 Se dă convoiului noul drum Da=168°. Distrugătoarele continuă zig-zagul cu 13 Nd, făcând siguranța antisubmarin.

07.22 Sosește un hidroavion german, care va face ecleraj

aerian. Schimbăm semnale de recunoaștere.

09.05 Facem punctul astronomic cu două drepte de înălțime la soare (7 ore și 3 minute și 9 ore și 5 minute) și se constată că suntem la Nord de drumul estimat în 6 Mm. Se cer punctele navelor italiene care raportează două puncte extrem de eronate. Oprim zig-zagarea și trecem pentru scurt timp în fața convoiului pentru controlarea drumului navelor italiene. Se constată cu surprindere să petrolierele țin un drum diferit de cel ordonat cu 24° (adică 192° în loc de 168°). Obligați de acest incident se reface în calcul drumul, se ia de bază punctul astronomic, după ce se află că navele de transport schimbaseră drumul fără a raporta de la ora 07.20.

09.11 În acest moment suntem la 180 Mm de coastă. Se ia un nou drum modificat pentru a se remedia eroarea provocată de navele de transport Da=165°.

10.00 Distrugătoarele continuă zig-zagarea în borduri. Din timp în timp trecem în prova convoiului pentru a controla drumul.

13.46 Se ia un nou drum mediu adevărat 211° punând capul pe Bosfor. Hidroavionul de însoțire se schimbă cu un altul.

15.30 Se zărește la mare distanță intrarea în Bosfor și se constată că toate culele au fost precise.

17.40 Suntem în vecinătatea apelor teritoriale turcești.

17.54 Se dă semnal navelor italiene pentru a intra în strâmtoare. Suntem la o distanță de circa 3 Mm de linia intrării în Bosfor.

18.10 Stăm în zonă, navigând în diverse drumuri până la ora 18.10. Navele italiene se îndreaptă cu toată viteza către intrare, mergând în zig-zag. Li se urează prin semnale „Drum bun“.

18.15 Întorcem luând Da=Nord, viteza=23 Nd.

19.30 Reducem la 20 Nd.

20.33. Reducem la 16 Nd.



20.40 Vântul se întărește până la forța 9 de la V-NV.

20.41 Trece pe deasupra noastră la mică înălțime un rolul ciclonic cu nori negri ce vine cu un vânt brusc, forța 11.

20.45 Cyclonul durează circa 4 minute, după care intensitatea vântului scade la forța 6-7. În depărtare, la orizont, este furtună cu mari descărcări electrice.

20.48 Vântul crește din nou la forța 7-8.

21.01 Luăm 3^o,5 derivă, Dg=358^o și mărim viteza la 20 Nd.

21.02 Vântul trece peste forța 10. Apreciem scădere la forța de înaintare față de forța vântului circa 3,5 la 4 Mm pe oră.

21.04 Nu se mai poate face recepție pe unde lungi din cauza descărcărilor electrice. Se continuă recepția numai pe unde scurte. Se întrerupe și fonia de escadră.

21.05 Vântul girează spre Nord. Se anulează deriva.

21.55 Se formează berbeci și valurile aduse de vânt se sparg cu furie în prova navei.

22.30 Vântul revine la N-NV forța 9.

23.00 Forța vântului 7-8. Marea cu valuri mari.

23.16 Din cauza mării montate se reduc rotațiile la 160.

15 iunie: 01.16 Reducem la 120 rotații, vântul scade treptat.

02.36 Luăm drum către coastă Da=305^o.

03.40 Viteza=16 Nd. Se zărește farul Tuzla timp de 8 minute apoi se stinge. Se face punctul navei.

03.58 Luăm 21 Nd.

04.38 Ajungem la geamandura „A“ intrând în interiorul barajului prin pasa de la Sud.

05.25 Intrăm în portul Constanța și acostăm la dana 23. Neconformându-se ordinelor, vasele italiene au produs greutatea mari în menținerea navigației, care au putut fi totuși anulate prin

efortul depus de serviciul de navigație al navei, calculele efectuate dovedindu-se a fi fost foarte precise.

17 iunie: 15.17 Conferința comandanților de distrugătoare și ai putoarelor de mine la bordul „REGINA MARIA“, convocați de domnul comandor Macellariu.

18 iunie: 08.05 Facem exerciții de tragere A.A. la manșă. Iau parte la tragere toate navele.

20 iunie: 09.20 Se încetează tragerea de exercițiu.

În timpul nopții bateriile de coastă fac trageri de noapte pe ținta remorcată de „ISTRIA“.

21 iunie: Se fac pregătiri de plecare în vederea unei misiuni de ansamblu spre Nord.

14.10-14.25 Alarmă aeriană.

16.15 Se amână plecarea în misiune.

22-23 iunie: Program obișnuit.

24 iunie: 16.38 Ieșim din port pentru operație de minare. Iau parte N.M.S. „DACIA“, arborând ghidonul domnului comandor Macellariu, N.M.S. „MURGESCU“, „REGINA MARIA“, „MĂRĂȘEȘTI“ și „FERDINAND“.

16.42 Schimbăm semnale de recunoaștere cu hidroavion „Bhlo and Voss“.

17.10 N.M.S. „DACIA“ iese din port.

17.14 N.M.S. „MURGESCU“ iese din port. Luăm Da=45^o.

17.28 Zig-zagăm în capul formației în jurul drumului mediu 7^o, viteza= 18 Nd.

17.20 Înaintăm zig-zagând Da=7^o, viteza=14 Nd.

18.04 „DACIA“ ia Da=48^o. Intrăm în linia de șir.

La semnalul „DACIEI“ luăm formația Nord-Vest: „REGINA MARIA“ în cap, „REGELE FERDINAND“ și „MĂRĂȘEȘTI“



în Td-ul formației. Navele miniere în linie de șir. Distrugătoarele zig-zaghează.

18.39 Conform N.M.S. „DACIA“, formația schimbă drumul la 32°. În tot timpul marșului cerul este acoperit. Vânt NV forța 2-3, marea puțin agitată.

19.45 Formația ia Da=52°.

20.24 „DACIA“ ia Da=78°.

20.30 Fiind în apropierea barajelor de la Sf. Gheorghe, la semnalele navei-comandant intrăm în linie de șir. Viteza = 14 Nd.

20.40 Se vede farul de la Sf. Gheorghe.

21.48 Trecem în Td-ul formației până ce suntem înlocuiți de N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“.

22.05 Trecem în capul formației.

22.19 Se vede farul Sulina.

23.39 Travers intrarea Sulina.

23.38 Da=13°.

23.53 Se vede farul Chilia. Da=16°.

23.59 Da=13°.

25 iunie: 00.44 Travers farul Chilia.

00.45 Da=5°.

00.49 Da=13°.

00.55 N.M.S. „REGELE FERDINAND“ iese din Td-ul formației.

01.00 Cerul se înseninează spre Vest. Se vede Luna în primul pătrar. Da=49°.

01.53 Apune Luna.

02.30 Se vede Capul Burnas în Bd.

03.10 Zig-zagăm în jurul drumului mediu 38°.

03.45 Se vede în prova grupul de canoniere și torpiloare și

șalupele din „Donauflotte“.

03.58 Suntem în punctul de întâlnire în încrucișarea paralelului 46° cu drumul verde.

04.04 Rondou la Bd.

04.08 N.M.S. „DACIA“ dă „Libertate de manevră“.

04.10 N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, arborând marca de comandament a domnului căpitan-comandor Alexandru Dumbravă, semnaleză: „*Sunteți navă directoare, linie de șir*“.

04.15 Da=217° viteza 20 Nd.

05.10 Travers Burnas.

05.53 – 06.04 Falsă alarmă (aeriană) submarină.

06.10 Da=193°.

07.21 La semnalul navei-comandant reducem viteza la 12 Nd.

07.45 Micșorăm viteza.

08.06 Luăm pilot la bord.

08.15 Intrăm în canalul Sulina.

08.54 Ancorăm 500 metri în aval de Turnul de apă.

Concluzii: Nava a avut greutatea de navigație și de menținere a formației, trebuind să guverneze după nava din pupa.

13.47 – 13.53 Alarmă aeriană. Nu apar avioane inamice.

18.38 – 18.50 Alarmă aeriană. Nu apar nave inamice.

26 iunie: Astăzi urmează a se executa partea a doua a misiunii, care constă în a lua navele miniere din punctul de întâlnire sub Bugaz și a le aduce în siguranță la Constanța.

13.00 Începem manevra de plecare având pilot la bord. Vânt SV forța 2.

14.17 Îleșim din canal.

15.58 Suntem în linie de șir ordinea naturală, Da=13°. viteza 18 Nd.



16.17 Un hidroavion bicoc „Savoia“ trece spre Sud. Schimbă semnal de recunoaștere cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

16.24 Un hidroavion cu Td cap la Sud la distanță mare.

16.25 Viteza 19 Nd.

16.56 Da=30°.

17.00 Viteza 21 Nd.

17.07 Da=47,5°.

17.10 Viteza 10 Nd.

17.53 Viteza 17 Nd.

18.12 Da=38°.

18.29 Se văd în prova N.M.S. „DACIA“ și N.M.S. „AMIRAL MURGESCU“.

18.55 Suntem în punctul de întâlnire. Întoarcem de 180° prin contramarș.

19.14 Întoarcem de 180° la Bd, prin contramarș.

19.36 Suntem în capul formației, viteza 20 Nd. Lăsăm canonierele la Bd, zig-zagăm în cap.

19.56 Apune Soarele. Luna este răsărită, fiind în primul pătrar două zile înainte de lună plină.

20.27 „DACIA“ ia Da=229°.

21.08 Încetăm zig-zagurile.

21.59 Se vede farul Chilia.

22.03 Luăm Da=193,5°.

23.00 Se vede farul Sulina.

23.12 Se constată că suntem în afară cu aproape 2 Mm. Venim în Da=201° urmați de „DACIA“ și restul formației.

23.24 Da=230°.

23.30 Da=193°. Din ordinul navei-comandant conducem navigația.

03.32 Da=188°.

27 iunie: 00.00 Travers intrarea Sulina, distanță 2 300 metri.

00.03 Da=184°.

00.18 Se vede farul Sf. Gheorghe.

00.44 Da=201°.

01.27 Travers farul Sf. Gheorghe.

01.44 Da=261°.

02.22 Da=256°.

03.03 Da=232°.

03.48 Da=212°.

04.48 Da=256°.

05.14 Da=184°.

06.12 Intrăm în port.

28 iunie: Program obișnuit.

29 iunie: Cianhidrizarea navei.

30 iunie: Program obișnuit.

1 iulie: 08.45 – 09.25 Alarmă aeriană.

10.55 – 11.00 Alarmă aeriană.

11.43 – 13.05 Alarmă aeriană. Conform Ordinului de operații nr. 67 al Escadrilei de Distrugătoare, participăm împreună cu N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ și N.M.S. „LT. COMANDOR STIHI“ la escortarea vaselor de comerț „CARPAȚI“, „LE PROGRES“ și „PRODOMOS“, de la Constanța la Bugaz. Conducerea operațiunii o are domnul comandor Horia Macellariu, ambarcat la N.M.S. „REGINA MARIA“.

13.45 Ieșim din port. Un hidroavion ne face siguranța. Vânt Nord-Est forța 2. Cerul 3/10 acoperit.

13.55 Da=4°. Schimbăm semnale de recunoaștere cu un hidroavion german „Blohm und Voss“.



- 14.05 Trei hidroavioane în aer.
- 14.17 Convoiu s-a format astfel: în cap „REGINA MARIA“, urmând în linie de șir „CARPAȚI“, „LE PROGRES“, „PRODOMOS“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ zig-zaghează în Td, N.M.S. „STIHI“ în Bd, viteza 8,5 Nd.
- 14.43 Stațiunea germană de semnale de la Palas semnalează că a căzut Sevastopolul. Echipajul la posturile de luptă strigă de trei ori „Ura“ în cinstea armatei lor victorioase.
- 15.37 Suntem la Midia, Da=46°.
- 16.14 Semnale de recunoaștere cu un hidroavion german.
- 16.24 Hidroavionul face semnale cu proiectorul fără a putea fi înțeles de semnalizatorii germani.
- 16.26 Un hidroavion „Savoia“ 62 dă alarma submarină prin semnale cu rachete și mișcările avionului. Mărim viteza la 20 Nd.
- 16.30 Zig-zagăm cu 20 Nd.
- 16.36 Lansăm patru grenade A.S. în locul arătat de hidroavion.
- 16.37 Venim la Td.
- 16.38 Se vede un hidroavion în pupa convoiului.
- 16.40 Venim la Td. Zig-zagăm cu viteza 15 Nd. Se ordonă convoiului Da=30°.
- 16.50 Venim la Bd. pentru a putea trece în capul convoiului.
- 16.55 Suntem la Da=30°, cerul 8/10 acoperit.
- 17.15 Viteza 8,5 Nd.
- 18.00 Cerul se înseninează.
- 18.10 Se fac exerciții de tragere cu tunurile de 37 mm și mitralierile de 13,2 mm.
- 18.32 Suntem în Gura Portiței, Da=52°.
- 19.02 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion „Bhlom und

Voss“.

- 19.53 Apune Soarele.
- 19.42 Da=78°.
- 20.05 Un hidroavion german face semnale ce nu sunt înțeles de personalul german.
- 20.27 Se aprinde farul Sf. Gheorghe.
- 20.50 Un curent de Nord ne împinge spre coastă. Trebuie să ținem 85° la compas pentru a avea 78° pe deasupra fundului.
- 21.05 Da=90°.
- 21.57 Travers Sf. Gheorghe.
- 22.04 Da=21°.
- 22.07 Răsare Luna.
- 23.37 Se vede farul Sulina.
- 23.40 N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ trece în coada convoiului.
- 23.48 Da=4°.
- 2 iulie: 00.05 Se stinge farul Sf. Gheorghe.
- 01.08 Da=6°.
- 01.20 Se fac semnale cu stațiunea germană de semnale de la Sulina.
- 01.32 Se vede farul Chilia.
- 01.33 Da=13°.
- 03.25 Farul Chilia se stinge înainte de a ajunge la travers.
- 04.02 N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ trece în Td pentru a face siguranța A.S.
- 05.13 Da=41°.
- 05.15 Două avioane de vânătoare românești zboară pe deasupra convoiului.
- 06.15 Se văd două apoi trei siluete de nave în prova.
- 06.42 N.M.S. „ZMEUL“, N.M.S. „DUMITRESCU“ și



„GHICULESCU“ trec la contrabord prin Bd.

08.00 Două avioane de vânătoare deasupra noastră.

08.25 Se vede un hidroavion „Savoia“ 62, care vine dinspre NE.

Se vede „Donauflottele“ în prova. Hidroavionul din Td mitraliază.

Venim la Td cu 20 Nd spre punctul unde a tras hidroavionul

Da=115°.

08.32 – 08.35 Aruncăm grenade A.S.

08.36 Venim la Bd.

08.37 Două avioane I.A.R. deasupra convoiului.

08.50 Suntem în Td-ul convoiului la 45°, în prova lui

„CARPAȚI“, Da=37°.

09.05 Venim la Td, predăm convoiul lui „Donauflottele“

compusă din trei șalupe și 2 M.F.P.

09.29 Da=217°. Navele vin în linie de relevment la Bd de 30°

în ordinea: N.M.S. „REGINA MARIA“, N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“,

N.M.S. „STIHI“.

10.30 N.M.S. „STIHI“ semnaleză că are la bord un rănit cu

40° temperatură.

10.35 Stopăm și lăsăm șalupe la apă. Semnal canonierei să vină

la distanță de megafon.

10.45 Șalupe se întoarce cu rănitul. Lăsăm canoniera în urmă.

Luăm 18 Nd vitează.

10.55 Da=229°.

11.08 Viteza 19 Nd.

11.10 Schimbăm semnale de recunoaștere cu un hidroavion.

11.13 Un avion la travers Td la mare înălțime. Nu este

identificat.

11.54 Da=193°. Navele trec în linie de șir.

13.37 Travers Sulina. Da=184°.

13.39 Viteza 20 Nd.

14.15 Da=201°.

14.51 Da=261°.

15.15 Un curent de Sud ne scoate în afară. Luăm derivă=-6°.

16.02 Da=232°.

16.28 Da=212°.

17.14 Da=226°.

17.32 Da=184°.

18.24 Întrăm în port.

3-5 iulie: Se execută programul de instrucție, de întreținere a materialului.

6 iulie: 08.54 – 09.00 Alarmă aeriană.

13.30 – 10.05 Ieșim în mare și executăm trageri reduse cu 37 mm.

7 iulie: 11.30 Nava este ridicată pe doc pentru lucrări la opera vie. Se rașchetează fundul.

8 iulie: 15.54 – 15.35 Alarmă aeriană. Se continuă rașchetatul.

19.00 – 19.02 Alarmă aeriană.

9 iulie: 07.43 – 07.57 Alarmă aeriană. Se continuă cu rașchetatul.

09.05 – 09.47 Alarmă aeriană. Se începe pitoratul.

10 iulie: 14.45 Nava este scoasă de pe doc. Se ambarcă muniție și se face plinul de păcură.

11-18 iulie: Se execută programul de instrucție și întreținere a materialului.

18 iulie: Conform Ordinului de operații nr. 70 al Escadrilei de Distrugătoare, Escadrila compusă din N.M.S. „REGINA MARIA“, „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“ urmează a aduce în siguranță de la Bosfor, tancurile italiene „ALBARO“ și



„CELENO“.

- 06.47 Ieșim din port, Da=121°, viteza 23 Nd.
07.01 Da=168°.
07.02 Travers geamandura „B“.
07.26 Travers geamandura „A“, Da=125°.
07.36 Micșorăm viteza 20 Nd. Se ia formația o linie de front.
08.02 Da=76,5°.
08.20 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion german.
08.26 Viteza=23 Nd.
09.00 Venim toți odată la Td cu păstrarea formației. Da=186°.
09.04 Viteza 20 Nd.
09.11 Viteza 23 Nd.
09.30 Prima dreaptă de înălțime cu Soarele.
10.00 Viteza 22 Nd.
13.00 Viteza 21 Nd.
13.14 A doua dreaptă de înălțime. Se constată că am fost deviați cu 5 Mm la Vest.
16.06 Da=152°.
16.09 Semnal de recunoaștere cu două hidroavioane germane.
16.27 Se văd cele două nave italiene la intrarea în Bosfor.
16.30 Da=90°.
16.40 Da=212°.
16.55 Sunt în punctul de întâlnire. Rondou la Bd. Navele manevrează pentru a lua formația de protecție.
Se văd în fața intrării o goeletă turcească iar la Est de intrare un tanc de petrol a cărui naționalitate nu se poate distinge. Se vede piturat pe el un pavilion roșu, fără a se putea distinge detaliile.
17.05 Se semnalizează celor două petroliere Da=316°.
17.25 Suntem în capul convoiului. Zig-zagăm cu 12 Nd.

19.31 Apune Soarele. Se vede Luna spre SV trei zile înainte de primul pătrar.

20.10 Treceam la Td-ul convoiului, iar „MĂRĂȘEȘTI“ în pupa.

20.42 Treceam în capul formației. Tancurile navigă în linie de șir. Navele „REGELE FERDINAND“ în Bd iar „MĂRĂȘEȘTI“ în Td. Luăm viteza 9 Nd. Încetăm zig-zagul.

21.00 Da=3°.

22.21 Apune Luna. Vizibilitate bună. Orizontul nu permite observații astronomice.

19 iulie: 03.00 Începe aurora.

03.41 Începem zig-zagarea cu 12 Nd, Da=17°.

04.42 Răsare Soarele.

05.00 Mină în derivă la Td. Semnalăm cu codul convoaielor „Pericol de mine“. Punctul estimat 42°52'5", 28°43'. Tragem câteva lovituri cu 37 mm fără a o putea scufunda.

05.10 Înlocuim pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“ în Bd-ul formației, acesta fiind trimis să scufunde mina.

05.24 Se vede un colac de salvare în Bd.

05.31 Stopăm și lăsăm puiul la apă.

05.32 Se observă câteva lovituri de mitralieră ale lui „FERDINAND“ și sunt luate drept semnale de pericol submarin. Ridicăm puiul. Punem capul pe convoi.

05.39 „FERDINAND“ lămurește confuzia.

05.52 Suntem la post în Bd-ul convoiului.

06.40 Un avion bulgar cade în mare lângă N.M.S. „REGELE FERDINAND“ care salvează personalul bulgar. Se zărește coasta. Se identifică coasta și Capul Caliacra.

07.21 Viteza 13 Nd. Zig-zagăm în capul convoiului.



- 07.54 Da=348^o.
- 09.10 Două avioane bulgare de vânătoare se rotesc deasupra noastră.
- 11.00 Da=305^o. Navele trec în linie de șir.
- 11.12 Travers geamandura „A“.
- 11.14 „FERDINAND“ și „MĂRĂȘEȘTI“ trece primul în Bd iar al doilea în Td, „REGINA MARIA“ în cap, Da=348^o.
- 12.00 Travers geamandura „B“. Da=301^o.
- 12.26 Intrăm în port urmați de N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ rămâne cu convoiul înaintea acestuia.
- 22 iulie:** Se execută programul de instrucție și întreținerea materialului.
- 23 iulie:** 11.14 Alarmă aeriană.
- 11.16 Se vede un avion inamic. Se trage o lovitură de 76 mm.
- 11.30 Încetează alarma. Serviciu obișnuit.
- 24 – 25 iulie:** 13.00 – 13.30 Alarmă aeriană.
- 26 iulie:** 10.07 – 10.37 Alarmă aeriană.
- 27 iulie:** 12.05 – 12.50 Alarmă aeriană.
- 28 iulie:** O serie de ofițeri români sunt decorați cu „Vulturul german“ și „Crucea de Fier“ de către amiralul Würmbach, „Admiral Schwertzer Meer“ în prezența domnului contraamiral Georgescu, comandantul Marinei.
- 10.37 – 10.56 Alarmă aeriană.
- 29 iulie:** 11.07 – 11.05 Alarmă aeriană. Serviciu obișnuit.
- 1 august:** Conform Ordinului Escadrelor de Distrugătoare nr. 74, N.M.S. „REGINA MARIA“, navă-comandant și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ trebuie să escorteze în siguranță navele petroliere italiene „CELENO“ și „ALBARO“ de la Constanța la punctul „Albastru 12“ (Caliacra), unde le vor preda navelor

bulgare.

- 04.55 Începe virarea ancorei.
- 05.05 Ancora la post.
- 05.18 Ieșim din port.
- 05.25 Suntem în capul convoiului, viteza 9 Nd. Formația în linie de șir în ordinea N.M.S. „REGINA MARIA“, „ALBARO“, „CELENO“, „REGELE FERDINAND“.
- 05.48 Travers geamandura „B“, Da=169^o.
- 05.52 Schimbăm semnale de recunoaștere cu un hidroavion.
- 06.51 Se văd două vedete germane de dragaj în Bd.
- 06.55 Travers geamandura „A“, Da=125^o. Lăsăm geamandura la Bd.
- 07.28 Suntem în punctul C.S. 3, Da=184^o. Cele două vedete germane raliază.
- 07.30 Se schimbă formația: N.M.S. „REGINA MARIA“ zig-zaghează în prova, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ în Bd, o vedetă în Td și una în pupa. Cele două petroliere merg în linia de front.
- 07.35 S-a luat formația. Zig-zaghează cu viteza de 12 Nd.
- 08.23 Travers Mangalia.
- 08.29 Două avioane bulgare se apropie de convoi. Nu fac semnale de recunoaștere.
- 10.00 Travers Șabla.
- 11.40 Petrolierele micșorează viteza la 6 Nd. Zig-zagăm cu 10 Nd.
- 11.42 Radiogramă anunțând alarmă aeriană la Constanța.
- 11.59 Se văd vedetele bulgare.
- 12.12 Suntem în punctul „Albastru 12“, Da=270^o.
- 12.24 Predăm convoiul.



12.27 Da=40°, viteza 15 Nd.
12.33 Da=30°.
12.39 Da=34°, viteza 10 Nd.
12.50 Începem exercițiile de telemetrie cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“ care este în Td-ul nostru.
13.02 Da=30°, viteza 19 Nd.
13.28 Da=52°, viteza 17 Nd.
13.43 Da=90°, viteza 21 Nd.
13.56 Viteza 15 Nd.
13.59 Da=355°,5.
14.02 Viteza 23 Nd.
15.09 Da=305°.
15.17 Travers geamandura „A“.
15.18 Da=348°.
15.20 Viteza 22 Nd.
15.23 Viteza 23 Nd. Exerciții de formație și semnale tactice cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“.
15.43 Travers geamandura „B“, Da=301°.
15.17 Intrăm în port.
Concluzii: Se remarcă că avioanele bulgare nu fac semnalele regulamentare de recunoaștere.
2 august: 10.55 – 11.10 Alarmă aeriană. Bateriile germane trag câteva lovituri spre Est. De la bord nu se vede nici un avion. Se ridică patru avioane de vânătoare.
3 august: 11.40 – 12.04 Alarmă aeriană.
Conform Ordinului de operații nr. 76 al Escadrilei de Distrugătoare, N.M.S. „REGINA MARIA“ arborând marca de comandament a domnului comandor Macellariu, împreună cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S. „MURGESCU“

urmează a escorta navele petroliere „CELENO“ și „ALBARO“ din punctul „Verde 1” (Varna) la Bosfor. Participă și două R-boot-uri germane care se află la Varna. Luăm la bord și pe mecanicul șef al lui „ALBARO“, rămas la Constanța.

Execuția

23.00 Ieșim din port, Da=121°, viteza 15 Nd.

23.17 Da=168°.

23.20 Răsare Luna.

23.57 Da=125°.

4 august: 00.20 Marea agitată, vânt forța 3, Da=190°.

01.55 Da = 204°.

03.30 Da = 270°, viteza 22 Nd.

03.50 Da = 270°.

03.55 Da = 300°.

04.00 Treceam în capul convoiului.

04.01 Rondou la Td.

04.15 Da = 156°,5.

04.20 Începem zig-zagarea: N.M.S. „REGINA MARIA“ în cap, „MĂRĂȘEȘTI“ în Td, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ în Bd, șalupa rămâne în coadă.

04.35 Schimbăm semnale de recunoaștere cu hidroavionul de escortă „Blohm und Voss“.

05.27 Se debarcă cu un R-boot mecanicul lui „ALBARO“.

08.05 Întâlnim o barcă răsturnată.

09.26 Se schimbă hidroavionul de escortă cu un altul de același tip. Schimbăm semnale de recunoaștere.

11.00 Da=168°.

14.00 Se schimbă hidroavionul de escortă. Schimbăm semnale de recunoaștere. Noul venit e tot un „Blohm und Voss“.



15.20 Marea se montează. Vânt Sud-Est forța 5.
 15.30 Se zărește coasta turcească spre Sud.
 16.50 Se vede geamandura de intrare în Bosfor la două carturi în Td.
 18.40 Se vede o navă la intrarea în Bosfor.
 19.09 Ordin convoiului să intre în Bosfor.
 19.11 Întoarcem. Nava văzută la intrarea în Bosfor este nava ungurească „SZEGED“ care nefiind văzută de R-boot-urile germane ce trebuise să o escorteze, acestea din urmă se îndreaptă spre SV, probabil din cauza mării rele.
 19.14 Viteză 15 Nd.
 19.30 Suntem lângă nava ungurească „SZEGED“. Încercăm să-i semnalăm să se întoarcă la Istanbul prin semnale în codul internațional, la care însă nu răspunde.
 19.40 Îi ordonăm prin megafon în limba germană să intre în Bosfor.
 19.55 Da=348°. Luăm derivă 3°,5.
 20.05 Da=353°, aceeași derivă.
 21.00 Vânt Nord-Est, forța 6.
5 august: 02.00 Vânt E-NE, forța 6. Avem 18° ruliu.
 03.50 Vânt E-NE, viteza 18 Nd. Se zărește coasta în Bd.
 04.04 Marea gradul 3. Vântul a căzut, forța 3-4, viteză 20 Nd.
 04.07 Da=0°.
 04.53 Da=309°, viteza 24 Nd.
 04.59 Viteza 21 Nd, vizibilitate foarte bună.
 05.07 Da=2°, viteza 22 Nd.
 06.14 Da=305°.
 06.34 Da=348°.
 06.56 Da=301°.

07.14 Travers farul Carol.
 09.47 – 10.28 Alarmă aeriană.
 10.30 – 10.57 Alarmă aeriană.
6 august: 13.00 – 13.05 Alarmă aeriană.
 13.30 – 13.43 Alarmă aeriană.
7 august: 09.35 – 09.40 Alarmă aeriană.
8-9 august: Program obișnuit.
10 august: 13.06 Alarmă aeriană.
 13.30 Bateriile germane deschid focul spre ora 02.00.
 13.54 Încetarea alarmei. Exerciții de tragere A.A.
11 august: 10.25 – 11.00 Alarmă aeriană. Se vede un avion inamic. Tunul 76 mm trage șase lovituri.
12 august: 10.28 – 10.35 Exerciții de tragere A.A. Alarmă aeriană.
13 august: 10.00 Suntem ridicați pe doc. Se încep lucrările de instalare a sondei ultrason de personalul S.N.G. și personalul german.
14 august: Se continuă lucrările.
15 august: Ziua Marinei. O delegație ia parte la Te-Deum-ul oficiat la N.M.S. „REGELE FERDINAND“. La această dată statul major al navei are următoarea componere:
 Locotentenent-comandor Săvulescu Eugen – comandant
 Căpitan Grecescu Emil – secund
 Căpitan Receanu Ion – ofițer cu navigația și însărcinat administrativ
 Căpitan Stănescu Haralambie – ofițer director de tir (ofițerul este în concediu medical. Pe timpul misiunii este înlocuit de căpitanul Moroiianu de la N.M.S. „MĂRĂȘTI“).
 Căpitan Spornic Dumitru – ofițer cu A.S.A. și fumigen



Căpitan mecanic Ciobanu Ion – mecanic șef
Căpitan dr. Țuchel Ion – medicul navei
Locotenent Bujeniță Mihai - ofițer cu transmisiunile și ofițer
cu navigația

Locotenent Moscu Vasile – șeful serviciului electricitate
Aspirant Andronache Virgil – ofițer cu centrala și adjutant
Aspirant Păun Mircea – al doilea ofițer cu torpilele
Aspirant mecanic Șailă Nicolae – ofițer cu căldările
Sublocotenent Echipaje mecanic Ginghină Paraschiv – șeful
Serviciului Auxiliar

Aspirant Dinescu Lupu – ofițer cu artileria A.A.
12.00 Părăsim docul, lucrările fiind terminate.
16 august: 18.04 – 18.50 Alarmă aeriană.
17 august: Program obișnuit.
18 august: 17.25 – 17.38 Alarmă aeriană.
19 august: Program obișnuit.
20 august: 14.45 – 16.00 Ieșim în mare pentru exerciții și
probe la sonda ultrason.

21 august: 09.50 – 18.20 Ieșim în mare pentru exerciții de
lansări simulate.

22-23 august: Program obișnuit.

24 august: Conform Ordinului de operații nr. 80 al Escadrilei
de Distrugătoare, N.M.S. „REGINA MARIA“ navă-comandant,
împreună cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“ și N.M.S.
„MĂRĂȘEȘTI“ au misiunea de a aduce în siguranță de la Constanța
la punctul $\varphi = +44^{\circ}10'$, $\lambda = 35^{\circ}45'$ motonavele ungare „KASSA“ și
„KOLOSZWAR“.

Pentru înșelarea inamicului se va lua întâi drumul spre Sf.
Gheorghe pe drumurile verzi și nu se va pune capul pe punctul de

predare decât la căderea nopții, când navele vor fi la 25 Mm Nord
de punctul „Verde 20”.

Pentru a evita barajele din regiunea Sevastopol se va trece prin
punctul $\varphi = +44^{\circ}08'$, $\lambda = +32^{\circ}50'$.

Execuția

12.53 Travers farul Carol.

13.03 Se formează convoiul Da=9°.

13.10 Suntem în capul convoiului, viteza 9,5 Nd.

13.30 Avarie la girocompas. Navigăm după compasul
magnetic.

14.17 Travers Midia.

14.20 Da=46°.

15.00 Se repară girocompasul.

15.05 Da=32°.

16.52 Da=52°.

17.55 Da=79°.

20.11 Da=21°.

20.38 Suntem la 2,5 Mm Nord de punctul Verde 20. Luăm
Da=107°.

20.52 Vânt Nord-Est forța 4-5. Se ia +2° derivă.

25 august: 03.59 Apune Luna.

05.07 Răsare Soarele.

05.12 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion german.

08.22 Două avioane în prova Bd. Schimbăm semnal de
recunoaștere.

10.47 Se face punctul navei cu două drepte de înălțime cu
Soarele. Suntem la 2 Mile Nord de punctul estimat. Punctele
celorlalte nave sunt apropiate.

12.17 Da=81°.



12.23 Da=82°.

14.28 Da=98°.

14.45 În punctul de coordonate $\varphi=+44^{\circ}10'$, $\lambda=33^{\circ}15'$ se vede o mină în Bd la circa 1 000 metri, în drumul lui N.M.S. „MĂRĂȘEȘTI“. Se ridică semnalul „Mină la Bd“. Semnalul nu este văzut și se semnalizează cu proiectorul lui „MĂRĂȘEȘTI“ și „KASSA“, care evită mina în ultimul moment.

14.54 Semnalul de recunoaștere cu un hidroavion german.

15.15 Da=103°.

15.27 Da=130°.

16.10 Da=108°.

16.28 N.M.S. „REGELE FERDINAND“ pleacă înainte pentru a găsi vedetele germane, cărora trebuie să le predăm convoiul.

17.50 Da=80°.

17.35 Se văd vedetele germane.

17.47 Semnal de recunoaștere cu două avioane germane.

17.51 Da=20°. Guvernăm pe Capul Sarici.

18.29 Apune Soarele.

18.52 La 12 Mm Sud Capul Sarici, predăm convoiul.

18.55 Da=180°.

19.11 Da=261°. Punem capul pe Capul Șabla.

19.12 Viteza 18 Nd. În cursul nopții se fac observații la Altair și meridia Lunii. Punctul cu cele două observații situează nava la 1 Mm Sud de punctul estimat. Ținând seama de erorile de observație, punctul se poate socoti pe drum.

26 august: 06.10 Se vede farul Șabla drept în prova.

06.36 Viteza 23 Nd.

07.10 Da=0°.

07.16 Da=4°, viteza 21 Nd.

07.40 Se vede farul Tuzla.

08.01 Se vede geamandura „A“.

08.23 Da=305°.

08.25 Geamandura „B“, Da=301°.

09.09 Travers farul Carol.

Concluzii: Din această primă misiune, forțele de suprafață ale Marinei Regale pe coastele Crimei, misiune în care s-au parcurs 525 Mm în 44 ore sunt de constatat următoarele:

1. Misiunea a fost dusă la bun sfârșit cu toate că după informații ulterioare erau în mare în ziua de 25 august circa 26 submarine sovietice. Singurul incident a fost întâlnirea unei mine în derivă.
2. Navigația s-a făcut în bune condiții de către ofițerii cu navigația, căpitanul Receanu și locotenentul Bujeniță, cu participarea la observațiile astronomice a ofițerului secund căpitanul Grecescu.
3. Serviciul de veghe a funcționat foarte bine, observând la timp avioanele de escortă și mina în derivă.
4. Lipsa de atenție la semnale a navelor, din care cauză motonava „KASSA“ nu a evitat mina decât în ultimul moment.
5. Punctul de întâlnire a fost greșit comunicat vedetelor germane care așteptau într-un punct mult mai la Nord. Ele nu au fost văzute decât fiindcă ofițerul de cart căpitanul Spornic a observat că două hidroavioane germane se învârtau în jurul aceluiași punct.
6. Lipsa legăturii între avioane și nave.
7. Necesitatea dragării unui canal de acces Balaclava sau Sevastopol, convoaiele fiind silite să intre în aceste porturi



în fața unui inamic de suprafață superior în forțe.

27 august: 17.05 – 17.27 Alarmă aeriană.

28 august: 14.15 – 14.25 Alarmă aeriană. Bateriile A.A. trag într-un avion inamic ce merge spre Est.

17.10 – 17.25 Alarmă aeriană.

29 august: 08.06 – 08.11 Alarmă aeriană.

11.15 – 11.45 Amiralul german Schuster „Admiral Sud-Est“ vizitează nava.

30 august: Program obișnuit.

31 august: Nava iese în mare pentru exerciții simulate de atac cu torpila, trageri de infanterie și determinarea generală a deviațiilor.

1 septembrie: Ieșim în mare pentru lansări de torpile. Lansăm o torpilă care are după cât se pare marș rece și se scufundă după trecerea pe sub șalupa țintă.

În urma acestui fapt se impune o revizuire generală a torpilelor italiene.

2 septembrie: 12.55 – 12.58 Alarmă aeriană.

3 septembrie: 14.43 – 15.15 Alarmă aeriană.

4 septembrie: 08.30 – 08.40 Alarmă aeriană.

5 septembrie: 08.30 – 08.40 Alarmă aeriană.

11.17 – 11.34 Alarmă aeriană.

17.00 – 17.10 Alarmă aeriană.

6 septembrie: Program obișnuit.

Conform Ordinului de operații al Escadrilei de Distrugătoare, N.M.S., „REGINAMARIA“ arborând ghidonul domnului comandor Horia Macellariu, împreună cu N.M.S. „REGELE FERDINAND“ are misiunea de a aduce în siguranță de la Istanbul petrolierele italiene „CELENO“ și „ALBARO“.

09.05 Ieșim din port, Da=121°, viteza 23 Nd. Formația linie de șir ordine naturală.

09.45 Ieșim din baraj, Da=125°.

10.23 Suntem în C.S. 2, Da=178°.

12.00 Punctul adevărat la ora 12.00 situează nava la 1 Mm Vest de punctul estimat: $\varphi=+43^{\circ}13'$, $\lambda=+29^{\circ}02'$.

12.20 Se începe un exercițiu telemetric, Da=178°, viteza 20 Nd.

12.34 Da=214°, viteza 14 Nd.

12.50 Da=180°, viteza 20 Nd.

13.08 Da=166°, viteza 19 Nd.

13.21 Se termină exercițiul de telemetrie. Da=178°, viteza 23 Nd.

13.30 Viteza 20,5 Nd. Avarie la girocompas. Se pare că s-a rupt serpentinul de răcire a lichidului și apa de mare a pătruns în lichid. Se guvernează la compasul magnetic. Aceasta face foarte dificilă ținerea drumului, întrucât compasele magnetice ale navei fiind la remagnetizare în Germania, au fost înlocuite cu compasuri „Plath“ prea mici pentru un distrugător, ceea ce face ca forța directrice a compasurilor să nu fie suficientă pentru o bună compensare și în consecință nu permite a avea derivații sigure. Din acest motiv N.M.S. „REGELE FERDINAND“ trece în cap.

16.00 Punctul astronomic situează nava la 3 Mm Vest de punctul estimat și anume: $\varphi=+41^{\circ}5'27''$, $\lambda=+29^{\circ}02'6''$.

16.53 Se vede coasta la două carturi în prova Td.

17.20 La semnal, N.M.S. „REGELE FERDINAND“ trece în coadă.

17.23 Punem capul pe intrarea în Bosfor. Ofițerul de cart căpitanul Spornic Dumitru observă spre Vest un velier care nu



poate fi regăsit decât după circa 10 minute.

17.31 Viteza 24 Nd.

17.42 Se vede la intrare una din navele așteptate.

17.55 Se fac semnale de recunoaștere cu cele două nave.

18.01 Se văd cinci nave de război turcești în intrare. Par a fi distrugătoare, torpiloare de tipul „Peik-i-sewket“ și o navă-bază.

18.05 Semnal la navele de comerț: „Da=358^o, navă directoare „ALBARO“. Până la ieșirea convoiului patrulăm spre Est, iar „REGELE FERDINAND“ spre Vest.

18.30 „ALBARO“ raportează că are „U.K.“-ul avariat. Cum „CELENO“ nu posedă o astfel de instalație, nu rămân mijloace de transmisiuni cu convoiul decât semnalele optice.

18.43 Începem zig-zagul în Td-ul convoiului care ia linie de front.

19.01 Se aprind farurile pe coasta turcă.

19.30 Noapte întunecoasă, marea forța 2, vânt Nord-Est forța 2. Încetăm zig-zagul și trecem în siajul lui „ALBARO“, cu viteza 8 Nd.

7 septembrie: 19.35 Căpitanul Stănescu Haralambie, director de tir al navei semnalează două siaje de torpilă în pupa Td. Venim la Td cu viteza 20 Nd. Personalul german trage fără ordin o rachetă albă, care nu servește decât să demaște nava. Luăm Da=190^o spre locul probabil al submarinului.

19.38 – 19.39 Lansăm cinci grenade submarine, în timp ce convoiul se depărtează.

19.40 Se observă în Bd un val ce pare a fi siaj de torpilă. Venim la stânga.

19.45 – 19.49 Lansăm patru grenade A.S. apoi venim spre convoi.

20.20 N.M.S. „FERDINAND“ primește ordin să vină la

Da=270^o pentru a face submarinul să ne piardă urma, în cazul când după încetarea grenadării ar fi încercat să ne urmărească la suprafață.

20.14 Falsă alarmă submarină.

21.00 Da=320^o.

8 septembrie: 00.00 N.M.S. „REGELE FERDINAND“ primește ordin să vină la drum Nord, ceea ce execută imediat fără a fi imitat de convoi, care nu înțelege semnalul decât la ora 00.20. Cerul e senin. Vizibilitate proastă. Vântul a scăzut la forța 2. Zig-zagăm tot timpul în coada convoiului.

09.57 Se vede coasta spre Nord-Vest prea puțin pentru a face punctul.

10.00 Se face punctul astronomic care ne situează în punctul: $\varphi=+43^{\circ}00'$, $\lambda=+28^{\circ}39'$.

10.57 Două avioane bulgare fac siguranță convoiului.

11.23 Două avioane de vânătoare bulgare la mică înălțime deasupra noastră; nu fac semnale de recunoaștere.

12.48 Se vede un hidroavion „Blohm und Voss“. Trecem pe lângă o baliză roșie în derivă.

13.18 Convoiul ia Da=10^o.

16.25 Se ia linie de șir pentru intrarea în baraj.

18.50 Intrăm în port.

Concluzii:

1. Girocompasul a avut avarii la dispozitivul de răcire al lichidului din cauza materialului vechi (11 ani de serviciu).
2. Nu s-a putut governa după compasul magnetic din cauzele expuse mai sus.
3. Personalul german de semnalizatori a avut un act de inițiativă absolut periculoasă, lansarea de rachete noaptea servind mai



mult să demaște nava decât să indice direcția inamicului.

4. Luarea în primire a convoiului s-a făcut spre lăsarea întunericului, deci fără a folosi posibilitățile de observare A.S. ale aviației. Din acest motiv submarinul a putut urmări convoiul și lansa la momentul oportun.
5. La întoarcerea aviației nu a făcut siguranța A.S. a convoiului decât în apropiere de Capul Caliacra.
6. Din cauza mării rele, una din platformele tunurilor de 37 mm a fost blocată.

9 septembrie: Se lucrează la repararea girocompasului de către personalul mecanic sub conducerea căpitanului Ciobanu Ion, șeful mecanic al navei, un maistru electrician german și un specialist al casei „Anschütz”. Piese de schimb negăsindu-se în depozitele române sau germane, nu se poate face altceva decât să se repare serpentinul. După spusele specialistului casei „Anschütz”, instalația va funcționa perfect, fără a se putea garanta o prea mare durată de funcționare.

10-11 septembrie: Program obișnuit.

Conform Ordinului de operații nr. 84 al Escadrilei de Distrugătoare, N.M.S. „REGINA MARIA” arborând marca de comandament a domnului comandor Horia Macellariu și N.M.S. „REGELE FERDINAND” au misiunea de a aduce în siguranță de la Constanța la Bosfor petrolierele italiene „CELENO” și „ALBARO”.

Execuția

13.06 Ieșim din port. Punem cap la Nord pentru a putea modifica deviațiile compasului.

13.57 Convoiu este format în linia de șir în ordinea N.M.S. „REGINA MARIA”, convoiul, N.M.S. „REGELE FERDINAND”.

Da=121^o, viteza 8 Nd.

14.05 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion românesc „Heinkel”.

15.06 Da=125^o.

15.50 Treceam în Td-ul convoiului. Zig-zagăm cu 12 Nd.

16.38 Se schimbă hidroavionul de escortă.

16.52 Convoiu ia Da=172,5^o.

17.02 Semnal de recunoaștere cu un hidroavion românesc „Heinkel”.

18.20 Apune Soarele.

18.37 Întâlnim o baliză roșie de dragaj în derivă, în punctul: $\varphi=+43^{\circ}36'$, $\lambda=+29^{\circ}02'5''$, fund 62 metri.

12 septembrie: 18.52 – 19.11 Se face punctul astronomic printr-o dreaptă cu Altair – α Aquilae – și o latitudine cu Polara. Punctul navei: $\varphi=+43^{\circ}33'4''$, $\lambda=+29^{\circ}02'9''$ coincide cu punctul estimat.

Treceam în capul convoiului cu viteza 8 Nd, Da=172^o,5. Tot cursul nopții cerul este senin, vizibilitate mediocră. Se observă continuu fulgere spre SE. Marea agitată. „ALBARO” guvernează foarte prost. Se fac controluri de deviație cu aștrii.

13 septembrie: 04.00 Începe aurora.

05.20 Se ia formația de zi. Zig-zagăm în Td-ul convoiului. N.M.S. „REGELE FERDINAND” zig-zaghează în Bd. Convoiu este în linie de front.

07.55 Se vede coasta în prova.

08.50 Se vede geamandura de la intrarea în Bosfor.

09.58 Falsă alarmă submarină.

10.15 Convoiu ia Da=208^o.

10.31 Un hidroavion „Blohm und Voss” în vedere. Schimbăm semnale de recunoaștere.



11.14 Suntem la 3,3 Mm de coastă. Lăsăm navele să continue singure drumul. Patrulăm spre Vest iar N.M.S. „REGELE FERDINAND“ spre Est.

11.18 Luăm drumul de întoarcere Da=354°, viteza 18 Nd.

11.45 Viteza 20 Nd.

11.51 Viteza 18 Nd

12.03 Viteza 20 Nd.

12.08 Viteză 24 Nd.

12.21 Viteză 23 Nd.

13.55 Viteză 24 Nd. Ambarcăm valuri cu prova fără ca nava să sufere.

14.17 Viteza 24,5 Nd.

16.23 Viteza 26 Nd.

16.31 Se vede coasta spre E-NE. Fund 420 metri.

17.19 Radiogramă: „Alarmă aeriană la Constanța“.

17.21 Da=355°. Se face punctul cu Caliacra și Șabla.

18.12 Apune Soarele.

18.25 Da=305°.

18.32 Travers geamandura „A“.

19.07 Semnal de recunoaștere cu coasta.

19.10 Intrăm în port.

Concluzii: Nava s-a comportat bine pe mare forța 4, la viteza 25 Nd, suportând-o mai bine decât la viteza de 20 Nd. Tot timpul marea din Td prova.

14 septembrie: Conform Ordinului de operații nr. ... al Escadrilei de Distrugătoare, N.M.S. „REGINA MARIA“, arborând ghidonul domnului comandor Horia Macellariu și N.M.S. „REGELE FERDINAND“ are misiunea de a duce în siguranță de la Constanța la Sud Cap Sarici nava germană „LOLA“. La bord

se ambarcă, în calitate de consilier tehnic, locotenent-comandorul Barkow din Misiunea Germană.



Aspirantul Rădescu, adjutantul Escadrilei de Distrugătoare, împreună cu locotenent-comandorul Barkow și căpitanul Receanu la bordul N.M.S. „REGINA MARIA“

14.39 Ieșim din port.

14.45 Da=9°, viteza 13 Nd. Convoitul este format în linie de șir în ordinea N.M.S. „REGINA MARIA“, „LOLA“, N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

15.02 Trece pe deasupra noastră un avion de vânătoare românesc.

15.45 Suntem la Capul Midia, Da=46°.

16.21 Da=32°.

17.33 Da=52°.

18.10 Da=78°.

18.53 Se aprinde farul Sf. Gheorghe.

19.43 Travers Sf. Gheorghe.



19.48 Da=21°.

20.00 Suntem la 2,5 Mm Nord de punctul „Verde 20”. Luăm Da=107°, derivă +5°.

20.07 Se vede farul Sulina. Se vede spre coastă o canonieră și o navă de comerț. Marea este agitată. Vânt Nord-Est forța 6. Se exprimă îndoieli dacă „LOLA”, care are încărcătură pe punte, va putea ține marea, însă ofițerul german de legătură dă asigurări în această privință.

15 septembrie: 00.00 Suntem siliți să micșorăm viteza din cauza navei „LOLA” care rămâne în urmă cu 11 Nd.

00.22 Viteză 10 Nd.

00.35 Viteză 9 Nd.

00.48 „LOLA” raportează că încărcătura de pe punte este periclitată din cauza balansului. Întorcem prin contramarș la Bd, Da=287°, derivă=-10°. Navigăm cu 10-11 Nd din cauza navei „LOLA”, care nu poate ține mai mult.

01.24 Viteză 12 Nd.

01.42 Se raportează prin radio la Constanța situația. Postul german de unde scurte nu se poate face auzit de o stație de pe coastă. Se emite cu postul „Marconi” unde lungi. Nu este prinsă nici această radiogramă.

01.55 „LOLA” raportează că ambarcă multă apă și cere să venim cu 10° spre Nord. Nu se aprobă.

02.00 Trebuie să micșorăm din nou viteza din cauza navei „LOLA”.

04.56 Viteză 9,5 Nd.

05.30 Se recunoaște coasta și se face punctul.

05.32 Da=280°. Radiogramă către F.N.M. arătând situația.

06.08 Da= 258°, viteză 11 Nd.

08.30 Ancorăm în Bd, două chei la apă, fund 11 metri, în punctul $\varphi = +44^{\circ}44'$, $\lambda = +29^{\circ}09'$. „LOLA” ancorează la jumătate de milă la Sud de noi. N.M.S. „REGELE FERDINAND” patrulează la o milă de larg.

10.27 Se primește buletinul meteorologic. Vânt 3-5, dimineața 6-4.

10.51 Primim o radiogramă de la F.N.M. 39/37 – 91QE1 – 51020: „Operația se poate executa astăzi pe vânt forța 6. „R-boote” așteptați punct. Mâine vânt forța 4 F.N.M.”

12.00 Virăm ancora și patulăm pe linia fundurilor de 14 metri cu 12 Nd viteză. N.M.S. „REGELE FERDINAND” ancorează în locul nostru.

16.10 Reîncepem operațiunea. Viteza 13 Nd, Da=70°, viteză 13 Nd.

17.07 Din cauza unui curent de Nord suntem împinși spre coastă. Da=80°.

17.16 Da=82°.

17.54 Da=21°.

18.10 Suntem 2,5 Mm Nord de punctul „Verde 20”. Da=107°, derivă=+2.

18.12 Apune Soarele.

18.15 Mici variații de viteză din cauza navei „LOLA” care nu menține viteza.

21.10 Apune Luna. Orizontul prost nu permite observații astronomice. Vizibilitate proastă, vânt N-NE forța 3.

16 septembrie: Reducem viteza la 9 Nd. „LOLA” rămâne în urmă. Se fac controale de deviație cu aștri.

04.14 Viteză 13 Nd.

05.07 „LOLA” prin rachete: „Alarmă submarină”, apoi:



raportează prin semnale că a fost atacată cu două torpile. Se vede coasta la Bd, la mare distanță.

05.17 Vântul trece la SE, hulă de NE.

05.19 Anulăm deriva.

15.19 Falsă alarmă submarină.

06.32 Da=90°.

06.49 Da=93°.

07.18 Două avioane în vedere. Sunt avioane de escortă. Se vede în Bd o geamandură roșie.

07.36 Avionul de escortă din Bd trage rachete roșii.

07.40 Avionul aruncă bombe la 1/2 Mm în Bd-ul nostru. Lansează din nou rachete roșii.

07.47 Avionul bombardează din nou. Facem zig-zaguri. Nu atacăm submarinul, deoarece ofițerul de legătură german, locotenent-comandorul Backow pretinde că în Bd sunt mine.

08.04 N.M.S. „REGELE FERDINAND“ se întoarce și grenadează.

08.10 Ordin „LOLEI“ să ia Da=100°.

08.25 N.M.S. „REGELE FERDINAND“ raportează că a scufundat submarinul.

08.50 Se văd vedetele germane.

09.25 Da=0°.

09.26 Predăm convoiul. Luăm Da=260°, viteza 26 Nd.

09.30 Da=264°. Cap pe Mangalia.

09.32 Viteza 20 Nd pentru a aștepta pe N.M.S. „REGELE FERDINAND“.

09.40 Viteza 27 Nd.

12.00 Punctul astronomic la 12.00 ne situează la 2 Mm la Sud de punctul estimat.

16.53 Se vede coasta în prova. Suntem între Mangalia și Șabla.

17.25 Viteza 20 Nd, Da=0°.

17.42 Viteza 23 Nd, Da=305°.

17.54 Da=348°.

18.32 Intrăm în port.

17 septembrie: 17.31 – 17.35 Program obișnuit. Alarmă aeriană.

18 septembrie: 17.08 – 17.19 Alarmă aeriană. Program obișnuit.

19 septembrie: Program obișnuit.

20 septembrie: Concursuri nautice între nave. N.M.S. „REGINA MARIA“ recâștigă cupele pentru barcă și balenieră.

21 septembrie: 16.02 – 16.15 Alarmă aeriană.

22 – 23 septembrie: Program obișnuit.

24 septembrie: 15.40 – 15.42 Alarmă aeriană.

25 septembrie: Program obișnuit.

26 septembrie: 17.00 – 17.05 Alarmă aeriană.

27 septembrie: 09.57 – 10.06 Alarmă aeriană.

28 septembrie: Vizita unei misiuni a Marinei Imperiale japoneze, conduse de viceamiralul Nomura.

16.30 – 16.35 Alarmă aeriană.

30 septembrie: 09.48 – 12.45 Ieșim în mare pentru lansări. Lansăm două torpile.

*

Înțelegând inutilitatea războiului în care era împinsă țara, o serie de cadre din Marină se eschivau să plece pe front, uzând de cele mai variate mijloace, mergând de la îmbolnăviri simulate până la nesupuneri fățișe.

În acest sens, este semnificativ raportul comandantului Escadrilei de Distrugătoare din septembrie 1941 către comandantul Forțelor Navale în care se arată situația căpitan-comandorului Paul Diaconescu, comandantul N.M.S. „REGINA MARIA”, care cerea să fie vizitat de medici ai Forței Navale Maritime și ai Diviziei de Mare pentru a hotărî debarcarea sa. Era al doilea comandant de distrugător care solicita eliberarea pe motive de sănătate. Al treilea comandant de distrugătoare, căpitan-comandorul Eugen Deleanu, a cerut permisie pentru a pleca să-l vadă medicii din București.

„Această stare fizică a celor trei comandanți mai sus-mentionați este simptomatică și este regretabil că ea vine tocmai acum când fara are mai multă nevoie de toate energiile și forțele fiilor săi. Atitudinea lor s-ar putea să influențeze, răsfrânge și propaga asupra moralului echipajelor din subordine, slăbindu-le și lipsindu-le de entuziasmul absolut necesar în război. Aceste unități cu un moral scăzut și lipsit de voința de a lupta și învinge nu pot duce la victorie”. În încheiere, comandantul Escadrilei de Distrugătoare solicita înlocuirea lor urgentă la comandă și cercetarea acestora pentru a se stabili adevărul în legătură cu atitudinea manifestată.

La 26 septembrie 1941 comandantul Forței Navale a înaintat Comandamentului Diviziei de Mare un raport, la care a anexat mai multe rapoarte de debarcare ale unor ofițeri de pe navele din subordine, printre care și căpitan-comandorul Teodor Izvooreanu, aflat la comanda distrugătorului „REGELE FERDINAND”.

La unele nave, muncitorii din șantierul naval au lucrat cu o întârziere condamnată. De exemplu, o lucrare la cuzinetul de sprijin al distrugătorului „REGINA MARIA” s-a întârziat aproximativ o săptămână, timp în care nava nu a putut pleca în misiune. La fel au fost întreprinse acțiuni de sabotaj și la

distrugătorul „REGELE FERDINAND”.

Ca urmare a condițiilor grele de viață și a hranei inconsistente, a echipamentului necorespunzător, regimului de brutalitate, condițiilor proaste de cazare, soldei mici etc., s-au extins nemulțumirile în rândul echipajelor unor nave și unități. Astfel, prin Avizul nr. 24 din 23 iunie 1942 consilierul juridic, colonelul Cezar Caragea semnala faptul că în seara zilei de 9 aprilie 1942 când s-a servit masa, o parte a echipajului N.M.S. „REGINA MARIA” a refuzat mâncarea pe motiv că patru zile la rând li se servise fasole și ciorbă de cartofi.

În loc să se ia măsuri pentru îmbunătățirea hranei, marinarii în cauză au fost debarcați imediat și trimiși în judecata Tribunalului militar ca „instigatori și tulburători ai disciplinei la bord în timp de război”.

Cu reporterii Serviciului Presă și Propagandă la bord





3. Retrocedarea distrugătoarelor tip R de către U.R.S.S.

Prin Ordinul M.St.M. 00316 din 11 mai 1951 s-a realizat o nouă organizare a comandamentelor, unităților și formațiunilor Marinei Militare, constituindu-se Divizionul de Distrugătoare, format inițial din distrugătoarele „MĂRĂȘTI” și „MĂRĂȘEȘTI”, la care s-au alăturat la 24 iunie 1951 și distrugătoarele tip R restituite de guvernul sovietic.

În baza hotărârii Guvernului sovietic, aveau să fie restituite Marinei R.P.R. și distrugătoarele D 21 (ex - „REGELE FERDINAND”, ex - „LIHOI”) și D 22 (ex - „REGINA MARIA”, ex - „LETUCI”), submarinul S 11 (ex - „RECHINUL”), monitoarele M 1 (ex - „LAHOVARY”), M 2 (ex - „BRĂȚIANU”), M 11 (ex - „BASARABIA”), M 12 (ex - „BUCOVINA”), M 20 (ex - „ARDEALUL”), șalupa de dragaj magnetic S.D. 50 și șalupele de serviciu S.F. 23, S.F. 24, S.F. 25, S.F. 26 și S.F. 27.

Navele fluviale au sosit în portul Galați la 20 iunie 1951, iar cele de mare la 23 iunie. Distrugătoarele, submarinul și șalupele au fost predate în stare de funcționare, iar monitoarele în stare de conservare.

Navele au fost predate cu plinul de torpile și grenade antisubmarine și muniție pentru toate gurile de foc.

Navele de mare au fost predate la 24 iunie, în prezența ministrului Forțelor Armate ale R.P.R., generalul Emil Bodnăraș, pe baza unui Proces verbal:

„Îndeplinind Hotărârea Guvernului Republicilor Socialiste Sovietice, subsemnații contraamiral Cealâi V.F. împuternicit de către Ministrul Marinei Militare în numele Guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, a predat iar generalul maior

Ștefănescu Gheorghe, acționând din împuternicirea și în numele Guvernului Republicii Populare Române în ziua de 24 iunie 1951, ora 15.00 după ora Moscovei a primit în portul Galați distrugătorul „LIHOI”, fostul distrugător român „REGELE FERDINAND”.

Armamentul, mecanismele și aparatele care se află pe navă sunt predate în stare bună de funcționare.

În momentul predării, pe navă s-a aflat armamentul, utilajul, piesele de schimb, stocurile și documentele ce aparțin navei conform listelor alăturate la acest Proces Verbal.

Drept care subsemnații contraamiral Cealâi V.F. și general maior Ștefănescu Gheorghe, am întocmit și am semnat prezentul Proces Verbal în trei exemplare, atât în limba rusă cât și în limba română, având conținutul identic”.

Într-un alt proces verbal, parte integrantă din Procesul Verbal de predare a navei, „asupra instalațiilor tehnice, aparatelor și armamentului în stare de nefuncționare” de pe fostul distrugător „REGELE FERDINAND” se menționa faptul că „în timpul Marelui Război de Apărare a Patriei a fost avariata căldarea principală nr. 1, care până la momentul predării nu a fost reparată”.

Cu acest prilej a fost organizat un miting la care au luat cuvântul generalul-maior Gheorghe Ștefănescu, căpitanul de rangul 2 Ion Ionescu și carnicul Vasile Permuș. În încheiere, s-a dat citire unei telegrame adresată tovarășului I.V. Stalin. După defilare, ministrul român și oaspeții sovietici au participat la un spectacol susținut în sala „Ștefan Gheorghiu” de Ansamblul de cântece al Casei Centrale a Armatei și la masa echipajelor din Țiglina.

Pe 25 iunie 1951, escortoarele „ZMEUL” și „ZBORUL” au însoțit navele sovietice pâna la limita apelor teritoriale, dincolo de Sulina.

Având în vedere Referatul nr. 70827 din 3.06.1951 al Spatelui

PROCES - VERBAL

Îndeplinind Hotărârea Guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, subsemnații :

- C'Amiral Cealâi V.F. împuternicit de către Ministerul MARINII MILITARE în numele Guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice, a predat, iar Generalul Maior Ștefănescu Gheorghe, acționând din însărcinarea și în numele Guvernului Republicii Populare Române în ziua de 24 Iunie 1951 ora 15⁰⁰ după ora 14oclocvei a primit în Portul Galați Distrugătorul "LIHOI" fostul Distrugător român "REGELE FERDINAND" .

Armamentul, mecanismele și aparatele care se află pe navă sunt predate în stare bună de funcționare .

În momentul predării, pe navă s'a aflat armamentul, utilajul, piesele de schimb, stocurile și documentele ce aparțin navei conform listelor alăturate la acest Proces Verbal .

Drept care subsemnații C'Amiral Cealâi V.F. și General Maior Ștefănescu Gheorghe, am întocmit și am semnat prezentul Proces Verbal în trei exemplare stăt în L. rusă cât și în L. română având conținutul identic .

REPREZENTANTUL UNIUNII REPUBLICILOR SOCIALISTE SOVIETICE

Contre Amiral
Cealâi V.F.

REPREZENTANTUL REPUBLICII POPULARE ROMANE

General Maior
Ștefănescu Gh.

C.M.M., prin Ordinul de Zi nr. 1009 din 26 iunie 1951 navele „donate” de către U.R.S.S. au fost înscrise în patrimoniul Marinei Militare. Totodată, prin Decizia nr. 205 din 21 iunie 1951, cu începere de la 1 iulie 1951 distrugătorul „REGELE FERDINAND” a primit numărul tactic D 21 iar distrugătorul „REGINA MARIA” - D 22.

La bordul navelor retrocedate sovieticii instalaseră stații de radiolocație, de radiogoniometrie tip „Burun-C” și radioghidaș, stații radio de emisie-recepție și alte aparate și instalații de siguranță (motopompe de incendiu, costume de scafandri, uzină electrică deasupra liniei de plutire etc.) care le-au sporit capacitatea combativă.

În luna decembrie 1951, D 22 a intrat în Șantierul S.R.T. Galați pentru defecție în vederea întocmirii devizului și începerii lucrărilor de reparații. Deoarece în șantier urmau să înceapă reparațiile la D 21, la 27 decembrie 1951 D 22 a ieșit din șantier. La 11 ianuarie 1952, D 22 a revenit în șantier, în urma unei avarii suferite la elici. Statul Major al Marinei a dispus ca în cursul anului 1952 să fie reparat D 22, iar D 21 să rămână în exploatare. La 14 iunie 1942 nava a plecat la Constanța iar la 19 iunie a fost urcată pe doc, urmând ca Șantierul S.R.T. Galați să trimită o echipă de 55 de muncitori pentru continuarea lucrărilor la Constanța. Din cauza lipsei de lucrători din sectorul mecanic acuzate de S.R.T. Galați, la 15 septembrie 1952 nava a părăsit docul și portul Constanța, la 16 septembrie revenind la Galați pentru continuarea lucrărilor de reparații. De altfel, prin Raportul nr. 07146 din 29 octombrie 1952, înaintat șefului de stat major din C.M.M., comandantul Divizionului 418 Distrugătoare, căpitanul de rangul 3 Nicolae Milu solicită ca distrugătorul D 21 să fie adocant la S.R.T. Galați imediat după lăsarea la apă a submarinelor.



Ca urmare a unei noi organizări a Marinei Militare, în anul 1952 s-a înființat Divizionul 418 Distrugătoare, compus din cele patru nave cu numerele tactice D 11, D 12, D 21 și D 22, dislocat în portul Constanța. În urma analizei stadiului pregătirii de luptă a unităților Marinei Militare, într-un Raport asupra situației Marinei Militare la 10 octombrie 1952 se menționa că Divizionul 418 Distrugătoare putea să execute asigurarea transporturilor pe drumuri costiere și la larg, lupta de artilerie ziua, cu nave similare, atacul cu torpila, ziua, în condiții simple, minări ofensive și defensive, ziua și noaptea (cu un distrugător), trageri împotriva uscatului cu nava izolată, grenadări antisubmarin pe bază de relevment optic și fumizări.

Printr-o Notă-Raport înaintată în decembrie 1952 de specialistul tehnic al C.M.M. șefului de stat major al C.M.M., se menționa faptul că „în cazul dotării cu artileria A.A. suplimentară și așezării pe punte a minelor K.B., stabilitatea navelor se micșorează și mai mult, influențând asupra elementelor evolutive ale navelor”. În scopul îmbunătățirii stabilității distrugătoarelor, Direcția Construcții Înzestrări făcea propunerea ca, în cazul distrugătoarelor D 21 și D 22, să se studieze la fața locului posibilitatea coborârii fiecărui tanc lateral în parte, cu distanța practic posibilă la bord. După executarea acestor lucrări, distrugătoarele puteau fi prevăzute cu noul armament A.A. și cu un număr de 26 mine marine.

Întrucât din calculul de stabilitate efectuat de D.C.I. rezulta faptul că în condițiile cele mai favorabile de încărcătură navele nu puteau naviga decât în limite condiționate, specialistul tehnic al C.M.M., căpitanul de rangul 2 Ioan Constandache propunea ca distrugătorul D 21 să nu iasă în mare când vântul depășea forța 8 sau existau previziuni iminente de furtună.

Din anul 1956, distrugătorul „REGELE FERDINAND” a purtat numărul tactic D 1 iar „REGINA MARIA” - D 2.

În ceea ce privește capacitatea de luptă a Divizionului Distrugătoare, la navele tip D-1 tunurile (4 piese) tip Bofors erau vechi, D 2 neavând centrală de tragere. Artileria antiaeriană în majoritate era modernă, fiind instalată la bord în cursul anului 1956 și cuprinzând calibre de la 37 mm la 76,2 mm la navele tip D 1. Cele 6 torpile aflate în doarea navelor tip D1 corespundeau condițiilor de luptă. În schimb, navele nu aveau mijloace moderne de observare (radiolocație și hidrolocație). Toate distrugătoarele aveau instalații (șine) pentru lansat mine.

Calitățile manevrii ale distrugătoarelor erau reduse din cauza vechimii navelor și uzurii aparatelor. Din aceste motive, capacitatea de luptă a distrugătoarelor era de aproximativ 50% față de navele moderne similare.

Chiar și în aceste condiții, navele puteau îndeplini misiuni de convoiere, minare și sprijin al supravegherii, putând duce lupta pentru respingerea debarcării prin trageri dinspre uscat spre larg. La sfârșitul anului de instrucție 1955-1956, se aprecia că Divizionul Distrugătoare putea executa, ca misiuni specifice, lupta de artilerie în condiții simple, pe vizibilitate bună și medie, atacul cu torpila în condiții simple, pe vizibilitate bună și medie, cu nava izolată și în cooperare cu vedetele torpiloare, operațiuni de minare în condiții simple, cu nava și divizionul, ziua și noaptea și în cooperare cu dragoarele, precum și convoierea transportoarelor pe comunicațiile maritime costiere, în cooperare cu celelalte nave, aviația și artileria de coastă.

În urma desființării Brigăzii 214 Nave și Apărarea Litoralului Radei Principale, în baza Ordinului M.F.A. nr. CL 0056 din 28.05.



Încărcarea pentru tragere a tunului de pe distrugător

Introducerea elementelor pentru lansarea torpilelor





1958, la 3 iunie 1958, Divizionul 418 Distrugătoare a intrat în componența Bazei 214 Maritime. D 1 avea 13 ofițeri, 10 sergenți reangajați, 41 sergenți în termen și 136 soldați iar D 2 - 14 ofițeri, 9 sergenți reangajați, 42 sergenți în termen și 138 soldați.

Comandantul B214M a fost căpitanul de rangul 1 Nicolae I. Milu, șeful Secției Politice – căpitanul de rangul 2 Dumitru Gh. Dumitru, urmat, de la 11 decembrie 1958, de căpitanul locotenent Filaret P. Popescu.

Între 24-30 iunie 1958, efectivele Bazei au participat la aplicația de cooperare cu Flota din Marea Neagră a U.R.S.S. și Flota R.P. Bulgare, cu trupe în teren cu dublă acțiune, cu tema „*Asigurarea transporturilor maritime, costiere și asigurarea staționării unei grupări navale în raionul B.M.M.*”, iar între 15-24 octombrie 1958, la aplicația cu trupe în teren, cu inamic marcat, cu tema „*Respingerea desantului maritim în perioada inițială a războiului în condițiile folosirii armei atomice*”.

Pregătirea marinărească și de specialitate la bordul acestor nave a continuat în anii următori, urmărindu-se realizarea deprinderilor în mânăuirea aparaturii și tehnicii de luptă. Activitățile de pregătire pentru luptă la bordul distrugătoarelor s-au desfășurat până în luna aprilie 1961, dată la care a început acțiunea de tăiere a acestora, precum și a altor nave ale Forțelor Maritime Militare Române.

La 23 februarie 1959, în conformitate cu Ordinul M.F.A. nr. CL 0014/26.01.1959, Divizionul 418 Distrugătoare și-a schimbat denumirea în Divizionul 101 Distrugătoare. D 1 a devenit D 9 iar D 2 a fost redenumit D 10, ambele având un echipaj de 198 marinari.

Navele au participat la aplicația de comandament și stat major pe hartă cu tema „*Asigurarea transporturilor pe căile de comunicații maritime; asigurarea staționării unei grupări de nave*

în zona de aplicații a F.M.M.” (26-27 mai 1959); aplicația tactică de comandament și stat major cu trupe în teren cu dublă acțiune în cooperare cu flota din Marea Neagră a U.R.S.S. și F.M.M. ale R.P. Bulgaria (26-27 iunie 1959) și aplicația cu trupe în teren, sub conducerea comandantului Brigăzii 36 Maritime, cu tema „*Asigurarea și desfășurarea unei acțiuni de minare prin punerea unui baraj de mine în perioada inițială a războiului*” (septembrie 1959).

În perioada 14-18 iulie 1959, D 10 a executat un marș de instrucție cu elevii Școlii Militare de Ofițeri de Marină în R.P. Bulgaria, cu escale în porturile Varna, Burgas și Sozopol.

Conform Directivei M.F.A. nr. CL 0066 din 27.02. 1960, la 15 aprilie 1960 Divizionul 101 Distrugătoare a fost desființat. Ca urmare, la 13 iunie 1960, căpitanul de rangul 3 Ștefan Comănici a predat Divizionul 101 Distrugătoare căpitanului-locotenent Marin Baicu. Efectivul control existent la 7 martie 1960, înainte de desființarea divizionului, a fost de 584 militari, care au fost vărsați unităților F.M.M.

Directia Tehnică a F.M.M. a ridicat de la cele patru nave – D 9, D 10, D 11 și D 12 – aparatura UL 1, muniția și armamentul UL 2, mai puțin tunurile de 120 mm, muniția și aparatura UL 3, mai puțin grupurile lanstorpilor, șinele și lansatoarele de grenade, materialele chimice și de geniu. Arhiva a fost predată Regimentului 43 Artilerie de Coastă. O dată cu ștampilele unității a fost predată și decorația Divizionului 101 Distrugătoare cu brevetul „Apărarea Patriei” clasa a III-a.

Astfel lua sfârșit „epopeea” distrugătoarelor tip R în Marina Militară Română...



Capitolul IV

**FREGATELE „REGELE
FERDINAND” ȘI „REGINA
MARIA” - DIN ROYAL
NAVY ÎN FORȚELE NAVALE
ROMÂNE**

www.ziuaconstanta.ro





De-a lungul existenței sale, în Marina Militară Română au activat mai multe nave construite în Anglia. Dintre acestea, cele mai cunoscute au fost bricul „MIRCEA“, șalupele canoniere „RAHOVA“, „OPANEZ“ și „SMÂRDAN“ și șalupele de poliție fluvială „PANDURUL“, „POTERAȘUL“, „SENTINELA“, „VEGHIATORUL“ și „GRĂNICERUL“, construite în anul 1882 de firma engleză „Thames Iron Works“ din Londra, torpiloarele „ȘOIMUL“ și „VULTURUL“, construite în același an în Șantierul „Thomycroft“, crucișătorul „ELISABETA“, construit în 1887 de firma engleză „Armstrong“ din New Castle, canonierele „OLTUL“, „SIRETUL“ și „BISTRIȚA“, construite în anul 1888 la Șantierul „Thames Iron Works“, cele opt vedete fluviale de siguranță finalizate în 1907 de același șantier și vedetele torpiloare tip „Vosper“ „VIJELIA“, „VIFORUL“ și „VISCOLUL“, construite în anul 1940 de Șantierele Navale din Southampton.

În cadrul acțiunilor consecvente ale Ministerului Apărării Naționale privind asigurarea interoperabilității și compatibilității tehnice și operaționale cu țările membre NATO, în anul 2003, România a achiziționat din Marea Britanie două fregate tip 22 disponibilizate de către Royal Navy - H.M.S. „COVENTRY“ și H.M.S. „LONDON“, care au primit numele fostelor distrugătoare tip R - „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“.

Prin Hotărârea nr. 1423 din 12 decembrie 2002, în temeiul art. 107 din Constituție, al art. 7 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 60/2001 privind achizițiile publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 212/2002, al art. 2 lit. f, art. 35 alin. 1 și al art. 37 alin. 4 din Legea datoriei publice nr. 81/1999, Guvernul României a aprobat achiziția de către M.Ap.N. a două fregate tip 22, disponibilizate de către Marina Regală Britanică și a cetei I de



regenerare și modernizare a acestora, prin negociere cu o singură sursă, de la Ministerul Apărării din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

Prin art. 2 s-a aprobat contractarea de către M.Ap.N. a unui credit extern în valoare de 116 milioane de lire sterline, prin Compania Națională „Romtehnica“ S.A., pentru achiziționarea celor două fregate și realizarea etapei I de regenerare și modernizare a acestora.

Ministerul Finanțelor Publice a garantat în proporție de 100% creditul extern prevăzut la art. 2, precum și primele de asigurare, dobânzile, comisioanele și alte costuri aferente.

Cele două fregate s-au alăturat fregatei „MĂRĂȘEȘTI“ (111) la 10 decembrie 2004, respectiv 25 iulie 2005, după încheierea procesului de modernizare efectuat de specialiștii români în colaborare cu firma engleză BAE Systems.

Prin achiziția acestor două fregate multifuncționale, România este capabilă să sporească contribuția sa ca furnizor de securitate în regiune, fiind în măsură să contribuie în cadrul Alianței Nord-Atlantice cu capacități luptătoare puternice și sustenabile, prin forțe și mijloace proprii.

Forțele Navale Române au fost astfel înzestrate cu primele nave de luptă moderne, complet interoperabile cu alte nave din țările membre NATO, care vor asigura creșterea capacității de luptă pentru îndeplinirea sarcinilor de apărare, protejarea intereselor României în Marea Neagră și vor garanta participarea țării noastre la apărarea colectivă, în cadrul operațiunilor multinaționale coordonate de ONU și NATO.

Programul de achiziție a fost structurat în două etape:

Etapa 1 - martie 2003-iunie 2005, care a avut rezultat dotarea

Forțelor Navale cu două fregate cu capacități operaționale semnificative și complet interoperabile cu navele NATO, cu personal pregătit la nivelul standardelor NATO conform programului de școlarizare al Marinei Regale a Marii Britanii. În această etapă au fost regenerare și modernizate platforma și sistemele de luptă existente și s-a asigurat suportul logistic inițial al navelor.

Etapa a 2-a se estimează să fie executată în perioada 2008-2009 și va avea ca rezultat dezvoltarea capacităților navelor la nivelul cerințelor operaționale ale Forțelor Navale.

Fregatele tip 22 au fost proiectate ca sisteme cu arhitecturi deschise astfel încât, în funcție de misiunile și necesitățile viitoare ale Forțelor Navale, acestea să poată fi modernizate continuu.

Principalele misiuni care pot fi executate de cele două fregate sunt:

- rol de navă-comandant a unei grupări navale;
- participarea la operațiuni comune sau colective și la alte activități ca unitate navală independentă;
- supravegherea situației navale și controlul traficului maritim în marea teritorială, zona contiguă și zona economică exclusivă a României, protecția căilor de transport și a comunicațiilor maritime, sprijinirea forțelor specializate în combaterea poluării apelor maritime, contrabandei și transporturilor ilicite de armament și droguri, participarea la operațiuni naționale și internaționale de căutare-salvare pe mare și ajutor umanitar;
- instruirea navală pe mare.



În etapa a 2-a a programului se va putea îmbunătăți suportul participării la acțiunile multinaționale prin creșterea capacităților celor două nave. După această etapă, navele vor avea capacități sporite de apărare antiaeriană și de război electronic, un sistem de comandă modern, sistem de rachete antinavă, sistem integrat de comunicare și gestionare a mesajelor, fiind în măsură să execute misiuni complexe de conducere a unei grupări de forțe, în funcție de misiunile care vor fi stabilite pentru aceste nave.

Acest tip de navă a fost construită să execute următoarele misiuni:

- Detectarea, vânatoarea și distrugerea submarinelor la distanțe lungi, medii și scurte;
- Recunoaștere;
- Angajarea țintelor de suprafață cu sistemul de rachete dirijate navă-navă, sau angajarea țintelor de către elicopterul ambarcat, utilizând rachetele aer-navă;
- Apărarea antiaeriană în punct;
- Asumarea rolului de navă-comandant pentru lupta antisubmarin, navă-comandant blocadă sau de comandant de grupare navală;
- Detectarea prin mijloace pasive a submarinelor nucleare și a submarinelor convenționale care operează cu motoarele Diesel la suprafață sau la cota Schnorchel.

Fregata tip 22 este prima navă de război din Marea Britanie cu dimensiuni metrice. Misiunea inițială a acestei clase de nave a fost lupta antisubmarin în teatrele de operații NATO, atât ca unitate independentă, cât și în cadrul grupărilor NATO, în cooperare cu aviația de patrulare maritimă și elicopterele, ca parte a Standing Naval Force (STANAVFOR) și Maritime Contingency Force (MARCONFOR), precum și în Task Groups, grupări de realimentare pe mare sau escorta de convoaie

În operațiuni, altele decât războiul, clasa T 22 este capabilă să îndeplinească următoarele roluri:

- Ajutor militar acordat autorităților civile. Poate acționa în orice regiune a lumii în acest sens;
- Operațiuni de evacuare a non-comatanților;
- Contra-terorism maritim;
- Operațiuni de căutare și salvare pe mare;
- Conducerea operațiunilor de impunere a sancțiunilor, embargoului și operațiunilor de interdicție maritimă;
- Prezența în sprijinul obiectivelor guvernului național și a intereselor naționale generale, în maniera cerută oricărei nave de luptă prin politica de apărare națională.

În toate rolurile, fregata este capabilă de autoapărare antiaeriană, împotriva navelor de suprafață și antisubmarin și să ducă operațiuni pe perioade prelungite în medii contaminate NBC.

1. Istoricul fregatei H.M.S. „COVENTRY“

The first COVENTRY in British naval service was a 24 gun ship, formerly a Spanish privateer, the *SAN MIGUEL* of San Sebastian, in the service of the Royalist cause, but captured in 1658 by the Commonwealth Navy's ships CONSTANT WARWICK and ADVENTURE. Refitted and renamed, she served first the Commonwealth, and from 1660 the Royal Navy of the restored King Charles II, but was captured by a French squadron in July 1666, after running aground off Guadeloupe.

The second HMS COVENTRY was launched at Deptford in 1694 as a Fourth Rate two-decked 50 gun ship, and completed in 1695. In May of that year she was fitted with a shell-firing mortar, for bombardment of shipping in harbour, and operated in the English Channel. Later in the year she was employed on convoy escort duties, including a Mediterranean convoy, and thereafter was used mainly for trade protection. In 1698-9, during a period of peace, she operated in the Mediterranean against North African corsairs, patrolling and escorting merchant shipping. In 1701, when war again broke out, she transported troops to the Low Countries and escorted William III's yacht to Holland before resuming her trade protection duties in the Channel; going further afield the following year, she took a convoy out to Virginia and on return was despatched to John Rooke's fleet at Vigo, where she arrived in October, just missing the battle of Vigo, but in time to take part in the destruction of stranded enemy ships. Resuming convoy duties in the Channel in 1703, she remained there until 24th July 1704, when she was captured by the redoubtable Duguay-Trouin's 54-gun *LE JASON*.

She was recaptured five years later in the West Indies after a hard-fought engagement lasting two days. She was not taken back into Royal Navy service.

The next HMS COVENTRY was a Fifth Rate 28 gun, name ship of her class, built at Beaulieu and completed in 1757. In the autumn of that year she took part in the abortive expedition against Rochefort and on Christmas Eve took a 24 gun privateer while cruising in the western Channel.

In 1759, the COVENTRY was with Admiral Hawke's fleet at the battle of Quiberon Bay, a brilliant victory brought about by brilliant seamanship and leadership in the most adverse conditions.

She soon returned to cruising and blockade duties in the western Channel, until 1763, when she went to the North American station. She returned home to pay off in 1768, but recommissioned in 1775 for the East Indies station. In August 1778 she took part in an indecisive action with a French fleet off Pondicherry; later that month, in company with the SEAHORSE, she took the French frigate *SARTINE*.

In 1780 she was with a squadron acting against Mahratta armed ships, burning several 'frigates' and small craft in boat actions in inshore waters. In September 1782 she was present with the British fleet under Admirai Hughes at the battle of Trincomalee, against the French fleet under Bailli de Suffren, a tactical victory for the British.

In January 1783, while cruising in the Bay of Bengal, the COVENTRY joined with what she believed to be a convoy of British East Indiamen; when the visibility cleared, she found herself in the midst of the French fleet, and had to surrender.

In June 1783, as the French *LE COVENTRY*, she took part in the battle of Cuddalore.



The fourth HMS COVENTRY was a 'Ceres' Class light cruiser, built at Wallsend by Swan, Hunter, and completed in February 1918. She joined Rear Admiral Sir Reginald Tyrwhitt's Harwich Force, and served with them till the end of the war. On 20 November 1918 she was one of the squadron which received the surrender of the first group of U-Boats given over at the Armistice.

The COVENTRY paid visits to German North Sea Ports in 1919 and 1920, before joining the Atlantic Fleet as flagship of destroyer flotillas. In 1924 she went to the Mediterranean Fleet in the same role.

In 1928 she entered refit at Chatham, recommissioning in 1930 for the Mediterranean where she served until 1935. At the end of the year she was taken in hand for conversion to be an anti-aircraft cruiser, exchanging her five 6 in. guns for ten 4 in. dual-purpose weapons. HMS COVENTRY then joined the Mediterranean Fleet in April 1937; on the outbreak of the Second World War she was recalled to home waters, and by November was stationed at Sullom Voe, Shetland, bolstering AA defence. In January 1940 she shot down an enemy aircraft, but was herself damaged by near misses. After a refit, and the fitting of radar equipment, she took part in the Norway campaign in May and early June, before going to the Mediterranean and Red Sea, escorting reinforcement convoys. In October and November she covered convoys to Crete and Malta, taking part in the action with Italian warships off Spartivento on 27th October. In December she was engaged in operations off Libya, and on the 13th was torpedoed by the Italian submarine *NEGHELLI*, the COVENTRY'S forward part was flooded, but she was able to reach Alexandria next day.

After temporary repairs she was fit for limited operations, and

she took part in evacuation of Greece in April 1941. On 17th May during the battle for Crete she was damaged by a near miss bomb. It was over ten months before she was fully repaired, at Bombay between October 1941 and April 1942. She returned to the Mediterranean in May, in time to support the summer's Malta convoy operations. On the night of 13th/¹⁴ September 1942, simultaneous raids were made on the enemy-held ports of Tobruk and Benghazi, 'Operation Waylay'. HMS COVENTRY took part in the raid on Tobruk. Early on the 14th enemy bombers attacked in force and she received three or four direct hits as well as damage by machine gun and cannon fire. She had to be abandoned and was finally sunk by torpedo from the destroyer ZULU.

The fifth HMS COVENTRY was a Type 42 destroyer, armed with Seadart missiles and a 4.5 in. gun, and carrying a Lynx helicopter. Built by Messrs. Cammell Laird at Birkenhead, she was launched in June 1978 by Lady Lewin, wife of the then Commander-in-Chief, Fleet, Sir Terence Lewin. Commissioned in November 1978, she was given the freedom of the city of Coventry the following April. In May 1980, she took part in a Group Deployment to the Far East. In early September, she was one of the ships to pay the first visit by British Warships since the Communists came to power in 1949, but at the end of the month, after the outbreak of the Iran-Iraq war, she was on passage to the Arabian Sea, to patrol the entrance to the Persian Gulf. Relieved in November, she returned to Portsmouth early in December 1980 and served with the Standing Naval Force, Atlantic, in 1981.

At the beginning of April 1982 the COVENTRY was in the Gibraltar area, exercising with the First Flotilla, when the Falkland Islands and South Georgia were invaded. Proceeding south with

other destroyers and frigates she joined the carriers HERMES and INVINCIBLE in the South Atlantic in late April and was on their screen when the first strikes were launched against the Argentine invaders on 1st May. In the early hours of 3rd May, her Lynx carried out the first firing in anger of Sea Skua air-to-surface missiles, claiming to have destroyed a patrol vessel off East Falkland. The airfield at Port Stanley was subjected to frequent bombardments, to deter the movement of aircraft, and during one of these shoots on 9th May the COVENTRY obtained the first Seadart missile kill, a Puma helicopter. After the successful assault at San Carlos, it was decided to station a Type 42 and a Seawolf-armed Type 22 frigate off the northern end of the Falkland Sound as a 'missile trap' to catch enemy aircraft. On 25th May, while on patrol off Pebble Island and having destroyed two more aircraft with her Seadart system, the COVENTRY and HMS BROADSWORD were attacked by Argentine aircraft which hit both ships with bombs: the latter sustained superficial damage but the COVENTRY, hit by two 1000 Ib. Bombs, capsized and sank with the loss of 19 members of the ship's company.

The most recent of the Royal Navy's six HMS COVENTRYs was a Type 22 (Batch 2) frigate built by Swan Hunter. Launched in April 1986, she entered service in October 1988. By the time she paid off for the last time in January 2002 she had steamed 425,776 miles and seen service in numerous theatres ranging from the Arabian Gulf, the Atlantic and Indian Oceans, to the Mediterranean and Caribbean, where during her last deployment in November 2001 she played a key role in the capture of a shipment of cocaine worth £40 million.

Battle Honours: Quiberon Bay 1759; Trincomalee 1782; Norway 1940; Atlantic 1940; Spartivento 1940; Greece 1941; Crete 1941; Libya 1941; Mediterranean 1941; Falkland Islands 1982.

*
* * *

Prima navă cu numele de „COVENTRY“ din serviciul Marinei engleze a fost o navă cu 24 de tunuri, anterior o navă pirat spaniolă „San Miguel“ din San Sebastian, în serviciul cauzei regaliste, care a fost capturată în 1658 de navele marinei imperiale britanice „CONSTANT WARWICK“ și „ADVENTURE“.

Refăcută și rebotezată, a servit întâi Marina imperială britanică, iar din 1660 Marina regală a Regelui reîncăunat Carol al II-lea, dar în iulie 1666 a fost capturată de o escadră franceză, după ce a eșuat la Guadeloupe.

A doua navă N.M.S. „COVENTRY“ a fost lansată la apă în 1694 la Deptford ca navă de categoria a patra, cu două punți și 50 de tunuri și completată în 1695. În luna mai a aceluiași an nava a fost dotări cu un lansator de proiectile incendiare, pentru bombardarea transporturilor pe apă în porturi și a acționat în Canalul Englez.

Ulterior a fost folosită în misiuni de convoiere, inclusiv în Marea Mediterană, iar după aceea a servit în principal la protejarea transporturilor comerciale. În anii 1698-1699, într-o perioadă de pace, a acționat în Mediterana împotriva corsarilor din nordul Africii, patrulând și escortând navele de comerț. În 1701, când a izbucnit un nou război, nava a transportat trupe în Țările de Jos și a escortat yachtul lui Wilhelm al III-lea în Olanda înainte de a-și relua misiunile de protejare a comerțului în Canal; în anul următor a însoțit un convoi în Virginia și la întoarcere a fost trimisă la flota lui John Rooke la Vigo, unde a ajuns în octombrie, după bătălia de la Vigo, dar la timp pentru a participa la distrugerea navelor inamice eșuate. Reluându-și misiunile de convoiere în Canal, în 1703, a rămas acolo până la 24 iulie 1704, când a fost capturată de



nava cu 54 de tunuri „LE JASON“ a faimosului Duquay-Trouin.

Cinci ani mai târziu, nava a fost recapturată în Indiile de Vest după o luptă crâncenă care a durat două zile, și nu a mai reintrat în serviciul Marinei regale.

Următoarea navă „COVENTRY“ a fost o navă cu 28 de tunuri din categoria a cincea, cap de serie în această clasă, construită la Beaulieu și completată în 1757. În toamna acestui an a participat la expediția fără succes împotriva lui Rochefort și în ajunul Crăciunului a capturat o navă pirat de 24 de tunuri în timp ce naviga în Canalul de Vest.

În 1759, „COVENTRY“ a participat în flota amiralului Hawke la bătălia de la Quiberon Bay, o victorie strălucită obținută în cele mai nefavorabile condiții.

Curând după aceea, nava s-a întors să navighe și să execute misiuni de blocadă în Canalul de Vest, până în 1763, când a plecat la baza militară din America de Nord. S-a întors în țară pentru a fi dezarmată în 1768, dar a reintrat în serviciu în 1775, fiind trimisă în Indiile de Est. În august 1778 a participat la o acțiune cu rezultat indecis, cu flota franceză în largul zonei Pondicherry; ulterior, în aceeași lună, alături de „SEAHORSE“ a capturat fregata franceză „SARTINE“.

În 1780 a acționat cu o escadră împotriva navelor armate din Mahratta, incendiind câteva „fregate“ și mici ambarcațiuni în apele interioare. În septembrie 1782 a făcut parte din flota engleză de sub comanda amiralului Hughes, în bătălia de la Trincomalee, împotriva flotei franceze de sub comanda lui Bailli de Suffren, o victorie tactică pentru Marina engleză.

În ianuarie 1783, în timp ce naviga în Golful Bengal, „COVENTRY“ s-a alăturat unui convoi, crezând că acesta aparținea Companiei engleze a Indiilor de Est, când vizibilitatea

s-a ameliorat, s-a constatat că nava se afla în mijlocul flotei franceze și a trebuit să se predea.

În iunie 1783, ca navă franceză sub numele „LE COVENTRY“ a participat la bătălia de la Cuddalore.

Cea de-a patra navă „COVENTRY“ a fost un crucișător ușor din clasa „Ceres“, construit la Wallsend de Swan Hunter și completat în februarie 1918. Acesta a intrat în Harwich Force de sub comanda contraamiralului Reginald Tyrwhitt, unde a servit până la sfârșitul războiului. La 20 noiembrie 1918 a făcut parte din escadra căreia i s-a predat primul grup de submarine abandonate odată cu încheierea armistițiului. „COVENTRY“ a vizitat porturile germane din Marea Nordului în 1919 și 1920, înainte de a face parte din Flota Atlanticului ca navă-amiral a Flotei de distrugătoare. În 1924 a intrat în Flota Mediteranei, îndeplinind același rol.

În 1928 a fost rearmată la Chatham, reintrând în 1930 în Flota Mediteranei, unde a servit până în 1935. La sfârșitul acestui an, a început transformarea sa în crucișător antiaerian, înlocuindu-se cele 5 tunuri de 6 inci cu 10 arme cu dublu rol de 4 inci. Apoi, în aprilie 1937 „COVENTRY“ a intrat în Flota Mediteranei; la izbucnirea celui de-al doilea război mondial a revenit în țară și în noiembrie a staționat la Sullom Voe, Shetland, susținând apărarea antiaeriană. În ianuarie 1940 a doborât un avion inamic, dar a fost el însuși avariat. După rearmare și dotare cu echipament radar, a participat la campania din Norvegia în mai și la începutul lui iunie, înainte de a pleca în Marea Mediterană și Marea Roșie, pentru a escorta convoaiele cu materiale pentru front. În octombrie și noiembrie a asigurat protecția convoaielor care se îndreptau spre Creta și Malta, luând parte la 27 octombrie la operațiunea din largul lui Spartivento împotriva navelor de război italiene. În decembrie a participat la

operațiunile din largul Libiei, iar la 13 decembrie a fost torpilat de submarinul italian „NEGHELLI“. Prova navei „COVENTRY“ a fost inundată, dar a reușit să ajungă în ziua următoare la Alexandria. După reparare, nava a fost dotată pentru operațiuni limitate și a luat parte la evacuarea Greciei, în aprilie 1941. La 17 mai, în timpul bătăliei pentru Creta a fost avariată de o bombă. A durat apoi peste zece luni reparația sa completă, la Bombay, între octombrie 1941-aprilie 1942. În luna mai s-a întors în Mediterana, pentru a sprijini convoaiele care au acționat în vara lui 1942 în zona Maltei.

În noaptea de 13 septembrie 1942, au fost efectuate raiduri simultane asupra porturilor deținute de inamic Tobruk și Benghazi, în cadrul „Operațiunii Waylay“. N.M.S. „COVENTRY“ a participat la raidul asupra Tobrukului.

În dimineața de 14 septembrie, bombardierele inamice au atacat în forță și nava a primit trei sau patru lovituri directe și a fost avariată de focul mitralierelor și tunurilor. A trebuit să fie abandonată, și în cele din urmă scufundată de o torpilă a distrugătorului „ZULU“.

A cincea navă „COVENTRY“ a fost un distrugător tip 42, armat cu rachete „Seadart“ și un tun de 4.5 inci și având un elicopter „Lynx“. Construită de Cammell Laird la Birkenhead, nava a fost lansată în iunie 1978 de Lady Lewin, soția comandantului flotei, Sir Terence Lewin. A intrat în serviciu în noiembrie 1978 și a primit numele orașului Coventry în aprilie 1979. În mai 1980 a participat la o evoluție în grup spre Orientul Îndepărtat. La începutul lunii septembrie a fost una dintre navele de război britanice care a făcut prima vizită după venirea comuniștilor la putere în 1949, dar la sfârșitul lunii, după izbucnirea războiului între Iran și Irak, a intrat în Marea Arabiei, pentru a patrula intrarea în Golful Persic. Terminându-și misiunea în noiembrie, nava s-a întors la Portsmouth

la începutul lunii decembrie 1980, iar în 1981 a servit în Atlantic.

La începutul lunii aprilie 1982 „COVENTRY“ se afla în zona Gibraltar, efectuând exerciții cu Flotila I, când au fost invadate Insulele Falkland și Georgia de Sud. Înaintând spre sud împreună cu alte distrugătoare și fregate, nava s-a alăturat transportoarelor „HERMES“ și „INVINCIBLE“ în Atlanticul de Sud la sfârșitul lunii aprilie, fiind în zona de conflict când au avut loc primele operațiuni împotriva invadatorilor argentinieni, la 1 mai. În primele ore ale zilei de 3 mai, elicopterul său a deschis focul, susținând că ar fi distrus o navă de patrulare în zona de Est a Insulelor Falkland. Aerodromul de la Port Stanley a fost supus unor bombardamente frecvente, pentru a fi împiedicată mișcarea avioanelor și în timpul unuia dintre aceste bombardamente, la 9 mai, „COVENTRY“ a distrus cu o rachetă „Seadart“ un elicopter „Puma“. După asaltul încununat de succes de la San Carlos, s-a hotărât ca un distrugător tip 42 și o fregată tip 22 să staționeze în largul extremității de nord a insulei Falkland Sound ca o „capcană rachetă“ îndreptată împotriva aviației inamice. La 25 mai, în timp ce patrula în largul Insulei Peble și după ce distrusese încă două avioane cu sistemul său „Seadart“, „COVENTRY“ și „BROADSWORD“ au fost atacate de aviația argentiniană, care a lovit cu bombe ambele nave: cel de-al doilea a fost avariata superficial, dar „COVENTRY“, lovit de două bombe de 1000 livre, s-a răsturnat și s-a scufundat, pierzând 19 membri din echipaj.

Cea mai recentă navă „COVENTRY“ a Royal Navy a fost o fregată tip 22 (Batch 2) construită de Swan Hunter. Lansată în aprilie 1986, a intrat în serviciu în octombrie 1988. A ieșit din serviciu în ianuarie 2002, după ce a parcurs 425 776 mile marine și a făcut serviciu în numeroase zone, de la Golful Arabiei și Oceanul



Atlantic și Indian până la Marea Mediterană și Marea Caraibelor, unde, în timpul ultimei sale misiuni, în noiembrie 2002 a jucat un rol decisiv în capturarea unui transport de cocaină, în valoare de 40 de milioane de lire.

Distincții de luptă: Golful Quiberon 1759; Trincomalee 1782; Norvegia 1940; Atlantic 1940; Spartivento 1940; Grecia 1941; Creta 1941; Libia 1941; Mediterana 1941; Insulele Falkland 1982.

Fregata tip 22 este prima nava de război din Marea Britanie cu dimensiuni metrice.

HMS „COVENTRY“ a fost angajată efectiv în serviciul Royal Navy, fiind dislocată în climate de la arctic la tropical. A navigat o durată care depășește 30 000 ore, ceea ce înseamnă o rată de utilizare pe mare de 25% pe an. A fost dislocată în forța Royal Navy din Kosovo în anul 1999, iar la sfârșitul aceluiași an a continuat să reprezinte contribuția Marii Britanii la Forța Navală Atlantică a NATO.



2. Intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei „REGELE FERDINAND“

În a doua etapă de operaționalizare nava va fi dotată cu sisteme de rachete și alte instalații de artilerie, sistem de propulsie, patru turbine Rolls-Royce, elice cu pas variabil, patru Diesel generatoare a câte 1 MW la 450 V/60 Hz/3 faze, instalație de aer condiționat - funcționare permanentă și condiții de depozitare și refrigerare pentru provizii pentru a asigura o perioadă de navigație de 90 zile.

Compania „Rolls Royce“ a contribuit la recondiționarea fregatei „REGELE FERDINAND“ (ex - „COVENTRY“), preluată de Forțele Navale Române, în cadrul unui contract de 15 milioane de lire sterline, semnat cu contractorul principal, BAE SYSTEMS Customer Solutions & Support. Compania a participat la restaurarea mecanismelor de propulsie, generare și distribuire a energiei, de control a mișcării, precum și la crearea altor sisteme, între care opt motoare „Rolls Royce Olympus“ și „Tine“.

„Roll Royce“ va aduce în România atât piese de schimb și utilaje, cât și ingineri care să ofere expertiză tehnică și instruire de specialitate activităților de mentenanță. Președintele „Rolls Royce Marine“ a declarat „*Ne mândrim cu rolul pe care l-am jucat în asigurarea unei funcționări eficiente și sigure pentru recentele achiziții ale Forțelor Navale Române*“.

Echipajul complet al navei s-a reunit la Portsmouth, la bordul barjei „CORNELIUS DREBELL“ la **7 iulie 2004**. După pregătirea intensivă și trecerea examenelor la FlagShip Officers Sea Trening, la **3 septembrie** marinarii români s-au instalat la bord.

Principalele caracteristici tehnico – tactice

1	Clasa, tipul și rangul navei	Broadsword, tip 22, Fregată
2	Misiunile principale	Lupta antisubmarin
3	Caracteristicile principale: Lungimea maximă Lungimea între perpendiculare Lățimea maximă Înălțimea de construcție Pescajul maxim Pescajul mediu Deplasamentul standard Deplasamentul normal Deplasamentul la plină încărcare Deplasamentul maxim Viteza Raza de acțiune Autonomia (în marș continuu; cu aprovizionare în raion) Numărul de membri ai echipajului	148 metri 135 metri 14,75 metri 31,5 metri 6,4 metri 4,5 metri 4 100 tone 4500 tone 4 600 tone 4 900 tone 30 Nd 4 500 Mm (pe TYNE) 15 zile, 30 zile 203
4	Armament (rachete, artilerie)	Tun 76 mm OTO MELARA
5	Armament de luptă sub apă	STWS 2 x 3 tuburi lanstorpilor
6	Propulsia Număr de motoare principale Tipul de motoare principale Puterea motoarelor principale Număr de elice Tipul elicelor	4 2 x Rolls Royce OLYMPUS TM3B și 2 x Rolls Royce TYNE RM1C 2 x 25 000 CP și 2 x 4 950 CP 2 STONE VICKERS LTD Model No.X1190 cu 5 pale
7	Uzina electrică Numărul de Diesel – generatoare Tipul Diesel – generatoarelor Puterea activă, tensiunea și frecvența	4 PAX MAN. VENTURA 16YJCAZ 1 MW, 440 V, 60 Hz

Fregata „REGELE FERDINAND“ a intrat în serviciu la **9 septembrie 2004**, în Baza Navală Portsmouth. La ceremonia de concesiune au fost prezenți militari, politicieni, oameni de afaceri și ziariști. Printre oficialii români s-au numărat președintele Ion Iliescu, ministrul Apărării Naționale, Ioan Mircea Pașcu, miniștrii secretari de stat dr. George Maior, dr. ing. Gheorghe Matache, Ioan Talpeș, șeful S.M.G., generalul dr. Mihail Popescu și șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin. Partea britanică a fost reprezentată de Lordul Bach of Lutterworth, ministrul pentru Înzestrare, viceamiralul James Burnell Nugent, din Comandamentul Royal Navy, Sir Charles Mansfield, președintele BAE Systems, reprezentanți ai Fleet Support Limited și Rolls Royce.

După serviciul religios ortodox oficiat de către preotul militar Traian Chircu, a avut loc ceremonialul de botezare și de comisionare a navei, care a culminat cu înmânarea pavilionului de luptă de către contraamiralul dr. Gheorghe Marin comandantului navei, comandorul Sorin Learschi.

Fregata „REGELE FERDINAND“ a părăsit portul Portsmouth vineri, **26 noiembrie 2004**, la ora 13.30 (ora României). După cinci ore de la plecare și circa 70 Mm parcurse, nava a făcut o escală la Portland, pentru calibrarea aparaturii. Marșul a continuat fără probleme prin Canalul Mânecii, Golful Biscaya, Marea Mediterană, până în portul turcesc Aksaz. Aici „REGELE FERDINAND“ a făcut o nouă escală pentru reprovizionare și efectuarea unor exerciții în comun cu nave turcești similare. La **6 decembrie 2004**, o delegație condusă de comandorul Sorin Learschi a fost primită de contraamiralul Engin Baykal, comandantul Bazei Navale Aksaz.

La **8 decembrie** nava a intrat în Strâmtoarea Dardanale, pe



care a tranzitat-o cu 15 Nd, viteză rezervată numai navelor militare turcești. De asemenea, Bosforul a fost traversat noaptea, fără pilot la bord, fapt permis exclusiv navelor Marinei Militare turce.

În seara zilei de 8 decembrie nava a intrat în apele Mării Negre iar a doua zi, la ora 09.55 a atins apele teritoriale naționale.

Fregata „REGELE FERDINAND“ a acostat în portul Constanța, vineri, 10 decembrie 2004, fiind escortată la intrarea în port de două elicoptere și nave de luptă.

La ceremonia oficială au participat ministrul Apărării Naționale, Ioan Mircea Pașcu, lordul Bach, ministrul Înzestrării al Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, ambasadorul Marii Britanii la București, Excelența Sa domnul Quinton Quayle, generalul dr. Eugen Bădălan, șeful Statului Major General, prefectul și primarul Constanței, numeroși generali, amirali, comandanți de mari unități și unități de marină, precum și membrii familiilor echipajului. În intervenția sa, ministrul Ioan Mircea Pașcu a menționat: „Sunt bucuros să fiu prezent astăzi, împreună cu dumneavoastră, la Constanța, cu ocazia sosirii fregatei „REGELE FERDINAND“.

Ziua de 10 decembrie 2004 va rămâne în istoria și evoluția Forțelor Navale ca unul dintre momentele importante ale acestei categorii de forțe – primirea în țară a primei dintre cele două fregate prevăzute a fi achiziționate prin acordul de tip guvern-guvern încheiat între România și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord.

Convingerea mea este că „REGELE FERDINAND“, cea mai modernă navă românească, va aduce Forțelor Navale, împreună cu cea de-a două fregată, „REGINA MARIA“, cu alte nave din înzestrarea Marinei Române, un spor major de forță și flexibilitate, asigurând o mai mare capacitate de a răspunde cerințelor

strategice și operaționale ce decurg din calitatea României de stat membru al NATO.

Spațiul strategic în care este situată țara noastră crește în importanță, ca urmare a faptului că, prin extindere, Alianța s-a apropiat de una din zonele „fierbinți“ ale globului, conturându-se astfel noi responsabilități în domeniul securității maritime, în special prin prisma luptei împotriva amenințărilor asimetrice.

Unele dintre aceste responsabilități sunt asumate și de țara noastră și cred că toți românii pot fi mândri că Marina Militară, întărită cu nave performante, poate îndeplini misiuni în folosul Alianței și, implicit, în interesul securității naționale a României.

Îmi exprim aprecierea deosebită față de maniera în care am colaborat cu partenerii noștri britanici în materializarea contractului de achiziție a celor două fregate, proiect de mare importanță pentru securitatea națională a României.

Doresc să reafirm, cu acest prilej, hotărârea noastră de a continua să sprijinim eforturile de transformare și modernizare a forțelor armate, pentru a le aduce la standardele de interoperabilitate cerute de participarea la operații și exerciții în cadrul NATO și în structurile militare ale Uniunii Europene. Referindu-mă la Marină, trebuie să spun că aceasta este deja prima categorie de forțe armate care a devenit complet profesionalizată, urmând ca treptat să renunțăm la serviciul militar obligatoriu până în 2007.

Adresez felicitările mele celor 203 marinari care și-au dobândit calitatea de membri ai echipajului fregatei „REGELE FERDINAND“, parcurgând etapele de pregătire tehnică de specialitate, încheiate cu testări la cele mai înalte standarde, în România și în Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord,

În drum spre țară





precum și la bordul fregatei. Mult succes în îndeplinirea misiunilor ce vă vor reveni, dragi marinari!

Așadar, să-i urăm fregatei „REGELE FERDINAND” tradiționalul „BUN CART ÎNAINTE!”, iar dumneavoastră, tuturor celor prezenți, să aveți parte numai de sănătate, fericire și bucurii, alături de cei dragi.

LA MULȚI ANI!”

La rândul său, lordul Bach of Lutterworts, subsecretar de stat și ministru pentru înzestrare în Guvernul britanic, a menționat:

„Minister Pascu, distinguished guests,

It gives me great pleasure to be here today to witness the arrival of RNS REGELE FERDINAND into her home port, Constanța. I was privileged to attend her commissioning in September at Portsmouth. Since then, she and her crew have undergone sea training off the United Kingdom and, more significantly, have negotiated her first major sea passage - through the English Channel, down the Bay of Biscay, through the Straits of Gibraltar into the Mediterranean and through the Bosphorus into the Black Sea – all evocative names to a seafaring nation.

REGELE FERDINAND represents a huge advance in Romania's progress towards deeper integration into NATO and interoperability with other NATO naval forces. The future is uncertain, but one aspect that is clear is that the ability to contribute to coalition operations, whether they be conducted by NATO, the European Union or by any other co-operative alliance is hugely significant as we face unforeseen but wide reaching threats on a series of fronts. Romania already contributes both land and air forces to operations and this new capability will give her the opportunity to complete the triad of commitment: at sea.

I would like to congratulate all those who have participated in this joint project for the professionalism and the spirit of co-operation which has underpinned the considerable effort required to bring it to fruition. Partnership linked to a common goal has been the name of the game: the Romanian Navy's In Country Team, Romtehnica, BAE SYSTEMS, the Ministry of Defence Warship Support Agency and the Royal Navy all deserve recognition for their own contributions to the project and I am confident that we have seen the creation and strengthening of links between not only our Armed Forces but also the industries that support them. By the time RNS REGELE FERDINAND is joined by her sister ship REGINA MARIA there is no doubt that our two countries will have succeeded in a major collaborative venture which I trust will be a cornerstone of our continued and developing relationship in the future.

RNS REGELE FERDINAND is a versatile and capable ship. I am sure that her officers and crew will take immense pride in serving on a modern warship which can, and I am sure will, take her place as part of a NATO Task Force. It remains for me to congratulate the crew of RNS REGELE FERDINAND and to wish all who will sail in her every good fortune“.

„Domnule ministru Pașcu,

Onorați oaspeți,

Am deosebita plăcere să fiu astăzi, aici, ca martor al sosirii fregatei „REGELE FERDINAND” în portul-mamă, Constanța. Am avut privilegiul să particip la comisionarea ei care a avut loc în portul Portsmouth, în luna septembrie a.c. De atunci, echipajul ei a trecut mai multe examene în Anglia și, mai important, a reperțat

Aspecte de la înmânarea pavilionului fregatei „REGELE FERDINAND”



Contraamiralul dr. Gheorghe Marin înmânează pavilionul comandantului fregatei „REGELE FERDINAND”



www.ziuaconstanta.ro

primul ei marș important prin Canalul Mănecii, apoi prin Golful Biscaia, tranzitând Strâmtoarea Gibraltar în Mediterana și mai apoi, prin Bosfor, în Marea Neagră – toate nume de referință pentru o națiune cu tradiție în navigație.

Fregata „REGELE FERDINAND” reprezintă un uriaș pas înainte în cadrul progresului spre o mai intensă integrare în structurile NATO și a sporirii interoperabilității cu celelalte forțe navale NATO. Viitorul este nesigur dar un lucru cert este capacitatea de a participa la operațiuni în coaliție cu ceilalți aliați, parteneri NATO sau în cadrul Uniunii Europene sau în cadrul unei alte alianțe de tip Cooperative, lucru care este foarte semnificativ în aceste vremuri în care ne confruntăm cu amenințări neprevăzute pe mai multe teatre de operațiuni. România a participat atât cu forțe terestre cât și cu forțe aeriene în diferite operațiuni și această nouă capacitate îi va permite să completeze triada efectivelor de angajare operațională și pe mare.

Aș vrea să mulțumesc tuturor celor care au participat la acest proiect comun pentru profesionalismul de care au dat dovadă și de spiritul de cooperare cu care au fost înzestrați și care a stat la baza eforturilor considerabile necesare fructificării unei asemenea inițiative. Aceasta a stat sub semnul colaborării partenerilor angajați în atingerea unui țel comun: echipa din țară a Marinei Române, Romtehnica, BAE Systems, Departamentul pentru dezvoltarea Efectivelor Navale a Ministerului Apărării și Marina Regală, toate merită recunoștința noastră pentru contribuțiile proprii la definitivarea proiectului și cred că, cu această ocazie, am văzut constituirea și întărirea unei colaborări nu numai între Forțele noastre Armate, ci și între industriile care le sprijină. După ce fregatei „REGELE FERDINAND” i se va alătura și nava-soră

„REGINA MARIA”, nu va mai încăpea îndoiala că țările noastre au reușit într-o nouă colaborare fructuoasă, care cred că va constitui piatra de temelie a dezvoltării relațiilor noastre viitoare.

Fregata „REGELE FERDINAND” este o navă multifuncțională, adaptabilă diferitelor situații de luptă și capabilă de a le face față cu ușurință. Sunt convins că ofițerii ei, împreună cu echipajul, vor fi deosebit de mândri să acționeze la bordul acestei nave moderne, care în mod sigur va ocupa locul ei aparte în cadrul forței navale NATO.

Încă o dată, doresc să felicit echipajul fregatei „REGELE FERDINAND” și să urez tuturor celor care navigă la bordul său „VÂNT DIN PUPA”!

Sosirea în țară a fregatei „REGELE FERDINAND” a fost salutată și de șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin:

„La trei luni de la intrarea sa în serviciul Forțelor Navale, fregata „REGELE FERDINAND” scrie o nouă filă în cartea istoriei Marinei Militare Române, sosind în țară pentru a se alătura fregatei „MĂRĂȘEȘTI” în îndeplinirea angajamentelor pe care România și le-a asumat în calitatea sa de membru al Alianței Nord-Atlantice.

Admiterea în acest echipaj a însemnat pentru toți cei care azi se află la bord confirmarea nivelului pregătirii lor profesionale. Este o mare cinste dar și o mare responsabilitate.

După parcurgerea unei perioade de pregătire intensă în Marea Britanie, în drumul spre țară a trebuit să vă demonstrați măiestria. Ați trecut cu bine peste această provocare și ați reușit să dovedeți că sunteți un echipaj. Este un pas foarte important în pregătirea și



evoluția dumneavoastră viitoare.

Sosirea acestei nave în țară marchează o nouă etapă în reforma instituției militare. Coboară pe cheu militari de la care Forțele Navale, Armata României, întreg poporul român așteaptă să reprezinte țara cu succes în structurile de securitate națională și în cele destinate apărării colective ale Alianței Nord-Atlantice.

Tuturor membrilor echipajului, dar și celor care prin efortul lor anonim au făcut posibilă sosirea acestei nave în țară, vă mulțumesc pentru abnegația de care ați dat dovadă în această perioadă și vă urez să fiți sănătoși și fericiți, iar Forțele Navale și familiile să fie mândre în continuare de rezultatele muncii dumneavoastră.

Bun venit acasă, „REGELE FERDINAND”!

BUN CART ÎNAINTE!”

Nava și echipajul au fost binecuvântate de un sobor de preoți în frunte cu Î.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului, care a oficiat un Te-Deum.

După încheierea ceremonialului militar, întreaga asistență a urcat la bord, oferindu-li-se posibilitatea de a vizita nava. Un grup de marinari veterani de pe distrugătorul „REGELE FERDINAND” – comandorii Ion Benone Petrescu, Mircea Radianu, Doru Ionescu, Mircea Păun, Nicolae Mujicov, Romeo Hagiac, colonelul Constantin Manea, maistrul principal Emil Petrovici, caporalul Aurel Botez și căpitanul I de port Octavian Sved - i-a înmănat comandantului fregatei o panoplie cu simbolurile predecesorului și eroii echipajului bravului înaintaș: „*Trăim un moment de tradiție al vieții de marinar și anume acela al schimbării de cart. Bordul de serviciu al vechiului echipaj al distrugătorului „REGELE FERDINAND” predă cartul noului echipaj al fregatei ce poartă*

același glorios nume de întregitor de țară. Noi, micul grup ce reprezintă veteranii supraviețuitori, foști membri ai distrugătorului, vă rugăm să primiți un modest și simbolic dar, ca o punte de legătură, dar care să amintească despre o navă, purtând același nume și care nu a coborât nici o clipă pavilionul în fața inamicului și nu a fost învinsă de nimeni pe apele Mării Negre. Urăm noii nave viață îndelungată pentru a-și îndeplini cu cinste, onoare și glorie datoria, sub faldurile pavilionului de luptă național. Cartul este predat de comandorul (r) Nicolae Mujicov”.

De asemenea, în cadrul schimburilor de cadouri, ministrul Ioan Mircea Pașcu a primit din partea lordului Bach macheta fregatei „REGELE FERDINAND”, la scara 1:100, pe care a binevoit să o doneze Muzeului Marinei Române.

Nava are un echipaj alcătuit din 16 ofițeri, 76 maiștri militari, un subofițer și 110 militari angajați pe bază de contract.



10 decembrie 2004.
Sosirea fregatei „REGELE FERDINAND”
în portul Constanța



www.ziuaconstanta.ro



Dr. Ioan Mireea Pașcu



Contraamiralul dr.
Gheorghe Marin



Lordul Bach of Lutterworts

Sfințirea fregatei „REGELE FERDINAND”
de către I.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului



Minibanda de binepăvântarea navei și echipajului oficiată de un sobor de preoți,
asistat de I.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului





COMANDORUL SORIN LEARSCHI

S-a născut la 24 noiembrie 1957, la București.

A absolvit Liceul nr. 1 Mangalia (1976), Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân“ (1980) și Universitatea Națională de Apărare (1989). Este doctorand în științe militare.

A urmat Cursul de ofițeri de comandă (1984), Cursul pregătitor pentru Universitatea Națională de Apărare (1987), Cursul de proceduri maritime multinaționale, Cursul avansat de lupta împotriva minelor, EGUERMIN, Oostende, Belgia (1999), Cursul post-universitar pentru nivel operațional în cadrul Universității Naționale de Apărare (2000), Cursul de evaluatori NATO/PfP/Concept operațional OCC A&F, Cursul de limba engleză (1997, 2003) și Cursul de ofițer principal cu operațiile la bordul HMS „DRIAD“, Portsmouth (2004).

A activat ca ofițer cu comunicațiile și lupta radioelectronică (1980-1982), ofițer secund (1982-1984), comandant de vedetă torpiloare mare (1984-1987), comandant de vedetă purtătoare de rachete (1989-1990), ofițer de stat major la Brigada 29 Vedete Mangalia (1990), comandant de navă și Secție de Vedete Torpiloare Mari (1990-1991), șef al Operațiilor și Pregătirii de luptă la Divizionul 146 Dragoare de Bază și Puitoare de Mine (1991-1994),

comandant al dragorului „VICEAMIRAL EMIL GRECESCU“, clasa „DEMOCRAȚIA“ (1994-1996), comandant al puitorului de mine „VICEAMIRAL IOAN MURGESCU“, clasa „COR SAR“ (1996-1998), șef de stat major al Divizionului 146 Dragoare de Bază și Puitoare de Mine (1998-2000), șef al Biroului Pregătire de luptă la Comandamentul Operațional Întrunit „Dobrogea“ (2000-2001), reprezentant al Forțelor Navale în cadrul programului de parteneriat cu SUA (MIL to MIL) (2001-2002), șef al Biroului Operații la Flota Maritimă (2002-2003), șef al Biroului Operații Maritime în cadrul Statului Major Operațional Naval (2003-2004) și primul comandant al fregatei tip 22 „REGELE FERDINAND“ (de la 1 mai 2004).

A fost avansat la gradul de locotenent (1980), locotenent major (1983), căpitan-locotenent (1987), locotenent-comandor (1993), căpitan-comandor (1997) și comandor (2004).

A participat la următoarele misiuni internaționale: „CO-OPERATIVE PARTNER“ în calitate de comandant de navă dragoare (1996), șef de stat major al grupării de nave de deminare (1998), ofițer în celula maritimă (2002), evaluator în cadrul Programului ACC A&F (2003), „STRONG RESOLVE 1998“, ca ofițer cu operațiile pe fregata „MĂRĂȘEȘTI“, „RESQUE EAGLE“, în calitate de comandant navă (1997), comandant puitor de mine (1998), reprezentant al Autorității Naționale (2000) și „CO-OPERATIVE OCEAN 2003“, ca evaluator în cadrul Programului ACC A&F.

Este căsătorit cu Maria și are doi copii, Corina-Roxana și Sorin-Adrian.



CAPTAIN SORIN LEARSCHI

Date of birth: 24 November 1957

Place of birth: Bucharest, Romania

Married: Maria, 45, economist **Children:** Corina-Roxana, 19, student, Sorin-Adrian 15,

High school Studies:

High School 1972-1976; Naval Academy 1976-1980, Constantza;

National Defense University 1987-1989, Bucharest;

In training period for „Doctor's Degree" in Military Sciences.

Courses:

Commanding Officer Course, 1984;

Preparatory National Defense University Course, 1987;

Basic English Language Course, 1997;

Multinational Maritime Procedures Course, 1998;

Advanced Mine Warfare Course, EGUERMIN, Oostende, Belgium, 1999;

Post University Course for Operational Level / National Defense University, 2000;

Assessor Course/ Operational Concept Capabilities Assessment

SFeedback, FINCENT/Kankanpaa, Finland, 2002;

English Language Course, 1997, 2003;

PWO course, Dryad, 2004

Career:

1980-1982 Signal & EW Off/FPB(TB);

1982-1984 XO/FPB(TB);

1984-1987 CO/FPB(TB);

1987-1989 student National Defense University;

1989-1990 CO/ FMB, OSA 1 class;

1990 Ops Officer/FPB Brigade Hq;

1990-1991 CO FPB Group;

1991-1994 Head of Operations and Training/MCM & Minelayer Sq;

1994-1996 CO/minesweeper „Vice Admiral Emil GRECESCU“,

„Democratia“ Class; .

1996-1998 CO/minelayer "Vice Admiral MURGESCU", „Corsar“ Class;

1998-2000 Chief of staff/MCM & Minelayer Sq / and in a same time CO of Sq;

2000-2001 Head of Training/Joint Operational Headquarter;

2001-2002 Navy Representative Officer/Joint Contact Team Program (MIL to MIL Program);

2002-2003 Head of Conducting Operations/Maritime Fleet;

2003-2004 Head of Maritime Operations/Maritime Operational Headquarter;

1st mai 2004 CO/„REGELE FERDINAND“, T 22 frigate

Ranks:

1980 - Ensign;

1983 - 2nd Lieutenant;

1987 - 1st Lieutenant;

1993 - Lieutenant commander;

1997 - Commander;

2004 - Captain

International exercises:

CO-OPERATIVE PARTNER

1996 - as Minesweeper CO;

1998 - Chief of Staff for MCM Task Group;

2002 - Officer in Maritime Cell;

2003 - Assessor in OCC A&F Program; STRONG RESOLVE 1998

- PWO/ FF „MĂRĂȘEȘTI“; RESQUE EAGLE

1997 as MCM ship's CO;

1998 as Minelayer CO;

2000 as National Authority; CO-OPERATIVE OCEAN

2003 as Assessor/OCC A&F Program



Aspecte din activitatea cotidiană a echipajului fregatei
„REGELE FERDINAND”



www.ziuaconstanta.ro

PRIMUL ECHIPAJ AL FREGATEI 221 „REGELE FERDINAND”

1. Comandor Learschi Sorin – comandant
2. Căpitan-comandor Săvulescu Marian - comandant secund
3. Locotenent-comandor Bucur Silviu-Laurențiu
4. Locotenent-comandor Mustăța Marinică
5. Locotenent-comandor Vochițu Bogdan
6. Locotenent-comandor Greceanu Ion
7. Locotenent-comandor Bucur Costel
8. Căpitan Bădircu Daniel
9. Căpitan Bold Viorel
10. Căpitan Cornea Marian-Alexandru
11. Căpitan Gălățan Alexandru
12. Căpitan Moise Eugen-Eduard
13. Căpitan Rada Edith-Marian
14. Căpitan Răileanu Radu-Mihail
15. Căpitan Țuțuanu Bogdan
16. Locotenent Butnaru Dănuț
17. Mastru militar principal Pruteanu Ionel
18. Mastru militar principal Toader Gheorghe
19. Mastru militar clasa I Ciurumelea Viorel
20. Mastru militar clasa I Cojocaru Liviu-Dan
21. Mastru militar clasa I Cristea-Filip Marius
22. Mastru militar clasa I Iordache Veroniu – Stelian
23. Mastru militar clasa I Lică Marin-Alin
24. Mastru militar clasa I Pavel Corneliu-Ștefan
25. Mastru militar clasa I Popa Nicolae
26. Mastru militar clasa I Rusu Ștefan-Adrian
27. Mastru militar clasa I Șoric Florin
28. Mastru militar clasa I Teodor Relu
29. Mastru militar clasa I Toma Valeriu
30. Mastru militar clasa a II-a Apostol Viorel
31. Mastru militar clasa a II-a Banu Gheorghe
32. Mastru militar clasa a II-a Berei Ciobi-Sandu
33. Mastru militar clasa a II-a Burduja Cătălin
34. Mastru militar clasa a II-a Calu Daniel
35. Mastru militar clasa a II-a Chiliment Vasile-Viorel
36. Mastru militar clasa a II-a Cloșcă Valentin
37. Mastru militar clasa a II-a Costache Nicu-Daniel
38. Mastru militar clasa a II-a Coșa Mihai-Sorin
39. Mastru militar clasa a II-a Emanoil Vasile-Daniel
40. Mastru militar clasa a II-a Gherasim Constantin-Dan
41. Mastru militar clasa a II-a Giscă Vasilică-Ion
42. Mastru militar clasa a II-a Ioniță Manuel
43. Mastru militar clasa a II-a Iordache Florin
44. Mastru militar clasa a II-a Irimia Cristinel-Liviu
45. Mastru militar clasa a II-a Mihăilă Ion
46. Mastru militar clasa a II-a Miu Nauris
47. Mastru militar clasa a II-a Mîrza Dinu-Florin
48. Mastru militar clasa a II-a Moise Marcel
49. Mastru militar clasa a II-a Negojă Petrică
50. Mastru militar clasa a II-a Nehoianu Marcel
51. Mastru militar clasa a II-a Niță Savin
52. Mastru militar clasa a II-a Pești Emanuel – Constantin
53. Mastru militar clasa a II-a Popa Nicușor
54. Mastru militar clasa a II-a Roșiu Cristian-Fănel
55. Mastru militar clasa I Sibiceanu Ștefan
56. Mastru militar clasa a II-a Simionov Romică
57. Mastru militar clasa a II-a Stanciu Constantin-Liviu
58. Mastru militar clasa a II-a Stoian Iulian
59. Mastru militar clasa a II-a Stroe Sorin-Daniel
60. Mastru militar clasa a II-a Vlăescu Dumitru
61. Mastru militar clasa a II-a Voica Mihail
62. Mastru militar clasa a III-a Alim Ilmaz
63. Mastru militar clasa a III-a Ciomaga Florin
64. Mastru militar clasa a III-a Clipici Marius-Ciprian
65. Mastru militar clasa a III-a Coceangă Augustin
66. Mastru militar clasa a III-a Diamandescu Jean-Liviu
67. Mastru militar clasa a III-a Dragu Ștefan
68. Mastru militar clasa a III-a Drumariu Vladimir
69. Mastru militar clasa a III-a Firan Cristian
70. Mastru militar clasa a III-a Gavrilă Florin-Vasilică
71. Mastru militar clasa a III-a Ghencea Radu-Ștefăniță
72. Mastru militar clasa a III-a Ifrim Iulian
73. Mastru militar clasa a III-a Ignat-Aldea Constantin- Mircea
74. Mastru militar clasa a III-a Lăpădat Cătălin-Adrian
75. Mastru militar clasa a III-a Leonte Daniel-Cristinel
76. Mastru militar clasa a III-a Manghiuc Cristian



- | | | |
|--|--------------------------------------|---|
| 77. Maistru militar clasa a III-a Manolescu Alexandru-Silviu | 106. Caporal Domșa Alexandru-Tudorel | 141. Caporal Sirbu Petrică |
| 78. Maistru militar clasa a III-a Modolea Sergiu-Cătălin | 107. Caporal Duminiță Cristian | 142. Caporal Smîrdioșeanu Ion-Cristian |
| 79. Maistru militar clasa a III-a Moraru Dumitrel | 108. Caporal Gagu Daniel | 143. Caporal Stamate Georgel |
| 80. Maistru militar clasa a III-a Mototolea Iulian | 109. Caporal Grigore Ionuț | 144. Caporal Stegaru Aurelian-Claudiu |
| 81. Maistru militar clasa a III-a Mototolea Nicolae | 110. Caporal Hagianu Marius-Cristian | 145. Caporal Stoica Adrian-Răzvan |
| 82. Maistru militar clasa a III-a Niță Narcis-Adrian | 111. Caporal Hîiță Adrian | 146. Caporal Tăgîrțoiu Dănuț |
| 83. Maistru militar clasa a III-a Novac Valerian | 112. Caporal Ion Adrian | 147. Caporal Ulmeanu Dumitru |
| 84. Maistru militar clasa a III-a Opreșan Adrian | 113. Caporal Iordache Bogdan | 148. Caporal Vaida Bogdan |
| 85. Maistru militar clasa a III-a Perșoiu Cristian | 114. Caporal Ismail Levent | 149. Caporal Vasile Florian |
| 86. Maistru militar clasa a III-a Petcu Gabriel | 115. Caporal Istrate Cătălin | 150. Caporal Vlad Viorel |
| 87. Maistru militar clasa a III-a Sirbu Vasiliță | 116. Caporal Jacotă Lucian-Mihai | 151. Caporal Vladimirov Liviu |
| 88. Maistru militar clasa a III-a Stanciu Nicușor-Vasilică | 117. Caporal Lazlo Daniel-Alexandru | 152. Caporal Vlase Marius |
| 89. Maistru militar clasa a IV-a Aioanei Daniel | 118. Caporal Lazăr Nelu | 153. Caporal Vlașin Florin |
| 90. Maistru militar clasa a IV-a Bondoc Vasile-Gavril | 119. Caporal Leahu Paul | 154. Frunțaș Alicsandru Marian |
| 91. Maistru militar clasa a IV-a Ivanov Serghei | 120. Caporal Leciu Nicolae | 155. Frunțaș Buzuc Sorin |
| 92. Maistru militar clasa a IV-a Niță Liviu-Marcel | 121. Caporal Leu Ștefan-Traian | 156. Frunțaș Cavadiea- Stejerean Mircea |
| 93. Plutonier major Carp Cristinel | 122. Caporal Marin Ciprian-Viorel | 157. Frunțaș Ceauș Nazif |
| 94. Caporal Anghelescu Cosmin | 123. Caporal Meșit Emin | 158. Frunțaș Cincu Valentin |
| 95. Caporal Badea Marius | 124. Caporal Milea Gelu-Valentin | 159. Frunțaș Ciobanu Dionisie |
| 96. Caporal Badiu Marian | 125. Caporal Minișan Aurelian-Traian | 160. Frunțaș Dima Marius |
| 97. Caporal Barzu Marian-Adrian | 126. Caporal Mocanu Ciprian | 161. Frunțaș Ene Mihai-Cristian |
| 98. Caporal Bertesteanu George | 127. Caporal Mocanu Marius | 162. Frunțaș Evduh Costel |
| 99. Caporal Căliman Ionel-Victor | 128. Caporal Moisescu Dorin | 163. Frunțaș Fachini Adrian |
| 100. Caporal Chivu Bogdan | 129. Caporal Nicolau Alin-Daniel | 164. Frunțaș Ghioc Aurel |
| 101. Caporal Ciurea Emil-George | 130. Caporal Nistorescu Aurel-Cornel | 165. Frunțaș Gurău Ionel |
| 102. Caporal Cuș Marcel | 131. Caporal Oancea Andrei | 166. Frunțaș Ilie Dumitru-Marius |
| 103. Caporal Cuvinciuc Alin | 132. Caporal Pavă Răzvan-Cătălin | 167. Frunțaș Lazăr Ionuț-Daniel |
| 104. Caporal Dan Ionel | 133. Caporal Pera Nicolae-Marius | 168. Frunțaș Lazăr Ștefan |
| 105. Caporal Dincu Valentin | 134. Caporal Pilaf Marian | 169. Frunțaș Luca Lucian |
| | 135. Caporal Podoreanu Cristian | 170. Frunțaș Magda Marius-Ionuț |
| | 136. Caporal Popa Claudiu-Dragomir | 171. Frunțaș Manasă Aurelian |
| | 137. Caporal Popa Vasile | 172. Frunțaș Pauliuc Petrică |
| | 138. Caporal Popaene Ionel | 173. Frunțaș Păuna Aurelian |
| | 139. Caporal Rădulescu Petre-Simion | 174. Frunțaș Simionov Traian |
| | 140. Caporal Sergei Gabriel | 175. Frunțaș Șeniman Florentin |

176. Fruntaș Șerban Daniel
177. Fruntaș Vasile Florin
178. Fruntaș Vasiloiu Cristian
179. Fruntaș Voicu Mihai
180. Fruntaș Voiculescu Mihail
181. Fruntaș Zestran Cosmin
182. Soldat Aldea Nicolae
183. Soldat Ali Sezer
184. Soldat Birsă Ionel
185. Soldat Bohacioc Bogdan

186. Soldat Burcea Dănuț
187. Soldat Dascălu Marian
188. Soldat Dobârceanu Constantin
189. Soldat Dorobăț Cătălin
190. Soldat Drînceanu Bogdan-Valentin
191. Soldat Gălăjeanu George
192. Soldat Manole Adrian
193. Soldat Mănăilă Apostu
194. Soldat Mirică Dumitrel
195. Soldat Osman Samir

196. Soldat Panait Valentin
197. Soldat Pelin Daniel-Florian
198. Soldat Rotaru Dan-Ștefan
199. Soldat Sîrbu Petrică
200. Soldat Staicu Eugen
201. Soldat Stancu Stelică
202. Soldat Tipa George-Iulian
203. Soldat Zamfir Cristinel





FILE DIN REGISTRUL ISTORIC

La data de **1 septembrie 2003** s-a înființat în subordinea directă a Comandamentului Operațional Naval, prima fregată engleză tip 22, având dislocarea în garnizoana Constanța.

La data de **15 august 2004**, cu ocazia sărbătoririi Zilei Marinei Române, echipajul a vizitat baza navală HMS „NELSON” din Portsmouth, Marea Britanie. În programul de activități s-au aflat:

- citirea Ordinului șefului Statului Major al Forțelor Navale cu ocazia Zilei Marinei Române;
- scurt istoric al aniversării Zilei Marinei Române (documentar) prezentat de către căpitanul Alexandru Gălățan;
- jocuri sportive:
 - aruncarea bandulei la distanță;
 - alergarea cu oul în lingură;
 - alergarea în sac;
 - trasul la parâmbă;
 - tenis de masă (simplu, dublu);
 - biliard (individual, echipe)
 - șah;
 - fotbal în sală.
- festivitatea de premiere a câștigătorilor competițiilor sportive astfel:

Fotbal în sală:

- Locul I – echipa Radio (operații)
- Locul II – echipa Polonicul (ofițer secund)
- Locul III – echipa Stilistul (ofițer secund)

Șah:

Locul I – caporal Cristian Smîrdioșeanu

Locul II – Maistru militar clasa a II-a Vasiliică Sirbu

Locul III – Căpitan Viorel Bold

Tenis de masă – individual:

Locul I – Maistrul militar clasa a II-a Nicușor Popa

Locul II – Locotenent-comandor Costel Bucur

Locul III – Caporal Ion Popaene

Tenis de masă – echipe

Locul I – Maistru militar clasa a III-a Radu Ghencea
Maistru militar clasa a III-a Cristian Perșoiu

Locul II – Maistru militar clasa a II-a Daniel Leonte
Caporal Tăgârțoiu Dănuț

Locul III – Caporal Ion Popaene
Fruntaș Nazif Ceauș

Biliard – individual:

Locul I – Maistru militar clasa a II-a Nicușor Popa

Locul II – Plutonier major Cristinel Carp

Locul III – Caporal Cristian Smîrdioșeanu

Biliard – echipe:

Locul I – Maistru militar clasa a II-a Nicușor Popa
Maistru militar clasa a III-a Cristian Perșoiu

Locul II – Maistru militar clasa a III-a Jean Diamandescu

Maistru militar clasa a III-a Marius Clipici

Locul III – Caporal Ion Popaene
Caporal Marius Hagianu

Trasul parâmei:

Locul I – Departamentul Electromecanic

Locul II – Departamentul Operații

Locul III – Departamentul ofițer secund

Alergarea cu oul în lingură:

Locul I – Soldat Ștefan Rotaru

Locul II – Fruntaș Nazif Ceauș

Locul III – Fruntaș Marius Dima

Alergarea în sac:

Locul I – Departamentul ofițer secund

Locul II – Departamentul Electromecanic

Locul III – Departamentul Armament

Aruncarea bandulei:

Locul I – Fruntaș Ștefan Lazăr

Locul II – Caporal Adrian Fachini

Locul III – Maistrul Militar clasa a III-a Florin Ciomaga

Clasamentul final pe departamente a fost următorul:

Locul I – Departamentul ofițer secund cu 88,5 puncte

Locul II – Departamentul Operații cu 85 puncte

Locul III – Departamentul Electromecanic cu 24 puncte

Locul IV – Departamentul Armament cu 22,5 puncte

La **3 septembrie 2004**, în conformitate cu prevederile „Acordului de achiziție între Guvernul Marii Britanii și al Irlandei de Nord, acționând prin intermediul Ministerului Apărării și Guvernul României, acționând prin intermediul Ministerului Apărării Naționale și Compania Națională Romtehnica S.A. pentru două fuste fregate tip 22 ale Marinei Regale Britanice, denumite „COVENTRY“ și „LONDON“, Comisia de acceptanță finală a fregatei „REGELE FERDINAND“ (ex-„COVENTRY“), numită prin ordinul comun al secretarului de stat și șef al Departamentului pentru Armamente și șefului Statului Major General și a planului de activități a comisiei, a semnat documentele de acceptanță finală. Fregata F 221 „REGELE FERDINAND“ trecând astfel sub autoritatea statului român, urmând ca la data de **9 septembrie 2004**, în urma desfășurării ceremoniei de comisionare, să intre în componerea Forțelor Navale Române.

La **9 septembrie 2004**, pe dana „Victory Jetty” din portul Portsmouth, Marea Britanie, s-a conferit în cadru festiv pavilionul navei. În cadrul aceleiași ceremonii s-a acordat și numele de „REGELE FERDINAND“, numărul de bordaj 221, cu specificarea clasei F din care face parte nava.

La ceremonialul de comisionare al navei au participat președintele României, Ion Iliescu, precum și numeroase alte personalități politice și militare din România și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord:

- Generalul-locotenent Viorel Bârloiu, consilier de stat, secretar al Consiliului Suprem de Apărare
- Sergiu Nicolaescu, președintele Comisiei pentru Apărare, Ordine Publică și Siguranță Națională
- Răzvan Ionescu, președintele Comisiei pentru Apărare,



Ordine Publică și Siguranță Națională

- Ioan Talpeș, ministru de stat pentru coordonarea activităților din domeniul Apărării naționale, Integrării europene și Justiției
- Dan Ghibernea, ambasadorul României în Marea Britanie
- Paul Hurmuz, atașatul militar în Marea Britanie
- Generalul dr. Mihail Popescu, șeful Statului Major General
- George Cristian Maior, secretar de stat și șef al D.I.E.P.A.
- Gheorghe Matache, secretar de stat și șef al DpA
- Generalul de brigadă Marin Ștefan, șeful D.M.C. din cadrul DpA
- Șerban Lungu, șeful DPIA din cadrul D.I.E.P.A.
- Contraamiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale
- Contraamiralul de flotilă Ioan Costi, locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale
- Contraamiralul de flotilă Aurel Blidea, comandantul Comandamentului Operațional Naval
- Locotenent-colonelul Gelaledin Nezir, purtătorul de cuvânt al Ministerului Apărării Naționale
- Aurel Cazacu, director general
- Ion Nicolae, director import
- Vera Ionescu, director economic
- Simona Mirela Niculescu, consilier prezidențial
- Radu Mazăre, primarul Municipiului Constanța
- Corina Crețu, consilier prezidențial
- Dorian Prisecaru, Ciprian Rădulescu, Răduța Matache, Sorin Baciuc, consilieri ai ambasadei României în Marea Britanie
- Comandorul Dorel Bivolant, șeful serviciului Programe

Majore de Achiziție

- Comandorul Marin Nicula, director de program
- Comandorul dr. Costică Crăciun, responsabil de program al Statului Major al Forțelor Navale
- Comandorul Varga Zoltan, căpitan-comandorul Ioan Stănculescu, căpitan-comandorul Lucian Bulgaru, căpitanul Marius Secieru, echipa română a oficiului de proiect
- Părintele Traian Chircu, preotul militar al garnizoanei Mangalia
- The right honourable Geoffrey William Hoon, Secretary of state for Defence
- Lordul Bach of Lutterworth, Parliamentary under secretary of state and Minister for Defence Procurement
- Alan Garwood, Head of Defence Export Services
- Commodore Jon Harries, director Romanian frigate project
- Rear Admiral Roger Ainsley, Flag Officer Sea Training
- Captain Philip A Jones, Previous CO director JMOTS
- Captain Edward F Searle, Previous CO retired
- Paul Bowsheer, Project manager BAE Systems.

Acesta a fost **primul ceremonial românesc** de o asemenea amploare organizat într-un port britanic. După primirea președintelui României, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin a înmănat pavilionul comandantului navei, comandorul Sorin Learschi. Serviciul religios a fost oficiat de preotul ortodox Traian Chircu.

În conformitate cu planul de vizită „Ziua Porților Deschise” organizat în cadrul activităților de comisionare, între orele 10.40-14.30 nava a fost vizitată de grupuri de diplomați, miniștri secretari

de stat, oameni politici, ziaristi români și străini, persoane civile de naționalitate română aflate temporar în Portsmouth.

La **29 septembrie 2004**, începând cu ora 10.00 nava a executat manevra de plecare de la cheul „Railway Station” din Portsmouth și a ieșit pe mare pentru executarea activităților în sectorul Portsmouth-Insula Wide-Sud, sub conducerea Flag Ship Training, având la bord echipajul navei și 21 de militari și civili englezi de la Flag Ship Training, BAE System, Fleet Support Limited și Flag Operational Sea Training, împreună cu căpitan-comandorul Marian Cîrstea de la Centrul de Mentenanță Tehnică Navală Constanța.

În cadrul ieșirii pe mare s-au executat următoarele activități conduse de instructorii Flag Ship Training: probe la instalația de guvernare; manevra de om la apă; probe la instalația de ancorare; exerciții de vitalitate (lupta contra incendiilor) și antrenarea operatorilor din Operations Room.

Începând cu ora 17.00, nava a executat manevra de intrare în portul Portsmouth, acostând cu bordul babord la cheul „Fontaine Lake Jetty”.

30 septembrie 2004: La ora 08.30, nava a executat manevra de plecare de la cheul „Fontaine Lake Jetty” și a ieșit pe mare pentru executarea unor activități sub comanda Fleet Support Limited.

În cadrul ieșirii pe mare s-au executat următoarele exerciții: „Om la apă” cu recuperare cu ajutorul șalupei, avarie la mașini, avarie la cârme, exerciții de căutare a unui om dispărut, exerciții de evacuare a unei persoane rănite și un exercițiu de vitalitate.

Începând cu ora 17.00, nava a executat manevra de intrare în portul Portsmouth și a acostat cu bordul babord la cheul Fontaine Lake Jetty.

1 octombrie 2004: La ora 10.30, nava a executat manevra de plecare de la cheul „Fontaine Lake Jetty” din Portsmouth și a ieșit pe mare în vederea executării unui marș de instrucție între locul de bazare temporară Portsmouth și raionul de executare a exercițiilor: Portland, Sud-Sud Est Portland.

În cadrul ieșirii pe mare s-au executat următoarele exerciții: „Om la apă”, avarie la mașini, avarie la cârme, vitalitate (lupta contra incendiilor).

La ora 18.00, nava a executat manevra de intrare în portul Portland și a acostat cu bordul babord la cheu.

2 octombrie 2004: La ora 09.30, nava a executat manevra de plecare de la cheul portului Portland și a ieșit pe mare în vederea executării antrenamentelor planificate.

În cadrul ieșirii pe mare s-au executat următoarele exerciții: avarie la mașini, avarie la cârme, „Om la apă”, evacuarea personalului rănit (MED EVAC) și vitalitate.

Începând cu ora 17.00, nava a executat manevra de intrare în portul Portland și a acostat cu bordul babord la cheu.

Miercuri, **19 ianuarie 2005**, președintele României, domnul Traian Băsescu a efectuat o vizită în Dana 0 a Portului Militar Constanța. Cu acest prilej, președintele Băsescu a trecut în revistă compartimentele navei, a avut discuții cu echipajul navei și a semnat în „Cartea de onoare” a fregatei „REGELE FERDINAND”: „*Sunt la bordul unei nave care, prin forța ei trebuie să fie un simbol pentru forța României la Marea Neagră. Doresc sănătate comandantului și echipajului său*”.

25 ianuarie 2005: La bordul navei a avut loc analiza structurii de la fregata „REGELE FERDINAND”, activitate la care a luat parte comandantul Comandamentului Operațional Naval,

contraamiralul de flotilă Aurel-Victor Blidea.

11 februarie 2005: Comandorul Sorin-Tudor Nicolaescu, însoțit de domnul Andrew R. Finlyason, cetățean american, vicepreședintele companiei americane NORTHROP GRUMMAN, implicată în elaborarea studiilor referitoare la eventuala amplasare a bazelor militare ale S.U.A. pe teritoriul României, a efectuat o vizită la bordul navei.

23 martie 2005: Nava a fost vizitată de o delegație britanică compusă din comodorul Martin Alabaster, Royal Navy, șeful Procurement Development Group Defence Procurement Agency, căpitan-comandorul David Newton, Royal Navy, Underwater Weapons Systems, Defence Export Services Organisation (DESO) și maiorul Mark Stanley, Royal Air Force, Deputy Defence Attache.

29 martie 2005: La bordul fregatei „REGELE FERDINAND” a avut loc vizita unor membri ai Forțelor Navale Turce. În acest cadru au fost prezentate mai multe materiale referitoare la activitățile de instruire ale Marinei Militare din Turcia.

În perioada **14-28 aprilie 2005**, locotenentul Hakan Timur din Forțele Navale ale Turciei a executat un stagiu ambarcat la bordul fregatei „REGELE FERDINAND”.

În urma desfășurării misiunii cu trageri reale de rachete navale din perioada 6-8 mai 2005, la **10 iunie 2005** comandantul Forțelor Operaționale Navale și al Comandamentului Operațional Naval, contraamiralul de flotilă Neculai Surlă a adresat mulțumiri echipajului pentru modul operativ și eficient în care acesta s-a implicat și a sprijinit organizarea acestei activități.

În perioada **29 august-5 septembrie 2005**, fregata „REGELE FERDINAND” a participat la exercițiul maritim „LITORAL

2005” cu tema „Comandamentul Operațional Naval în conducerea acțiunilor Forțelor Navale pentru apărarea litoralului propriu și crearea condițiilor pentru intervenția forțelor NATO”, alături de alte 30 de nave. Pentru prima dată în cariera sa, nava a executat, împreună cu nava-amiral „MĂRĂȘEȘTI”, trageri reale în apele teritoriale românești.



Aspecte din activitatea echipajului fregatei
„REGELE FERDINAND”



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



19 ianuarie 2005. Președintele României, domnul Traian Băsescu a efectuat prima sa vizită în teritoriu în cadrul Forțelor Navale

www.ziuaconstanta.ro



19 ianuarie 2005. Președintele României, domnul Traian Băsescu,
în vizită la bordul fregatei „REGELE FERDINAND”





19 ianuarie 2005. Contraamiralul dr. Gheorghe Marin, șeful
Statului Major al Forțelor Navale în dialog cu președintele
României, domnul Traian Băsescu



19 ianuarie 2005. Comandantul fregatei „REGELE FERDINAND”, comandorul Sorin Learschi, prezintă capabilitățile navei președintelui României, domnul Traian Băsescu



19 ianuarie 2005. Președintele României, domnul Traian Băsescu semnează în
Cartea de Onoare a fregatei „REGELE FERDINAND”



Sunt cu bordul unei nave care,
prin forța și trebură să fie un mijloc
pentru forța Românească Pe Marea Neagră
Dorim sănătate Comandantului
și echipajului său.

Președintele României:
3LC Traian Băsescu
Jale 19.1.
2005



www.ziuaconstant.ro

3. Istoricul fregatei HMS „LONDON“

The first LONDON to have served the British Navy was a 40 gun merchant vessel, hired from the Honourable East India Company in 1652, and which served throughout the First Dutch War, seeing action at the battle of the Kentish Knock in September 1652, and at the battles off the Gabbard and Scheveningen in June and July 1653. She returned to her owners at the end of the war.

The first LONDON to have been built as a warship was a 64 gun Second Rate, launched at Chatham in 1657 for the Commonwealth Navy. She was one of the squadron which returned King Charles II to England from exile in 1660 and was retained in commission during the years of uneasy peace before the outbreak of the Second Dutch War.

On 7th March 1665 while in the Thames Estuary off the Hope, on passage to the Nore to deliver stores and embark Vice Admiral Sir John Lawson, the LONDON blew up, with only a handful of survivors from her crew of 351 men.

Within two days a rumour circulated that the Lord Mayor and Aldermen of London had offered to replace the ship at the City's expense; this was confirmed a week later, but in the meantime a merchant ship of the same name was taken up. This ship, still with her mercantile crew, fought at the battle of Lowestoft in June 1665.

The City-funded new ship, 96 gun First Rate, was built at Deptford and launched as the LOYAL LONDON on 10th June 1666. She saw no fleet action before she was partly destroyed by fire during the Dutch attack on the Medway in June 1667. The damaged hull was taken to Deptford and rebuilt in 1670. On

completion, now as just the LONDON, she gauged a few hundred tons more than before. She fought at all the major engagements of the Third Dutch War - Sole Bay 1672, Schooneveld and Texel in 1673 - and enjoyed an extremely long service career. Although not in commission at the outbreak of the War of English Succession in 1689, she took part in the victory of Barfleur 1692 which effectively ended the French challenge at sea.

The LONDON was broken up in 1701, and 'Rebuilt' at Chatham. At the time, the Admiralty's use of the term 'Rebuild' to describe the process by which a new ship was built, if possible using serviceable timber from the previous ship of the name, administratively disguised what was actually the building of a new ship. That the ship's name remained on the lists of the Navy throughout the process added to the illusion of continuity. In fact it was easier, quicker, and cheaper to build a new ship on a slipway (whether recycling useable timbers or no), than to 'Rebuild' an old and decayed ship in a drydock - to say nothing of the occupation of one of the limited number of drydocks - and this creative use of language suited all concerned. The Royal Navy had a new ship built to the then-current Establishment of dimensions; Parliament and Crown had the appearance of stability and fiscal prudence.

The fifth LONDON was thus a new 100 gun First Rate, launched in 1706 at Chatham. After a very brief period in commission, she spent the rest of her career in Ordinary (i.e. in Reserve), at least part of the time as Guard Ship at Chatham. She underwent an expensive Great Repair between 1718 and 1721, but was finally broken up in 1747.

In November 1756 the Royal Navy purchased four busses (North Sea fishing vessels) and armed them with light guns to fit them for inshore operations. The 'LONDON Bus' (as she appears



in the List of the Navy) was formerly the Society for Free British Fishery's HELDEN, commissioned as an armed store ship in March 1757 and a year later was part of an expedition to drive the French from a trading post at the mouth of the Senegal River. On 29th April 1758, the LONDON found a channel across the bar and led other small vessels through to successfully engage the enemy batteries. She continued in service until 1762, when she was 'condemned', and sold.

The seventh HMS LONDON was a 90 gun Second Rate ship of the line, launched at Chatham in 1766. She served on the North American Station during the War of American Independence, and in 1781 (by which time she was rated for 98 guns) was Rear Admiral Thomas Graves' flagship in the two actions off the Chesapeake, the second of which, through its tactically indecisive outcome, led to the surrender of the British forces at Yorktown. In October 1782, while blockading San Domingo, the LONDON, in company with the TORBAY 74, intercepted the French 74 *SCIPION* and the 38 gun frigate *SYBILLE*, after an action in which the LONDON sustained more casualties than the French ships, the *SYBILLE* made good her escape, while the *SCIPION* was driven ashore the next day.

HMS LONDON served with the Channel Fleet from 1793 to 1797, maintaining the blockade of the French coast and patrolling in the South-west Approaches. In June 1795 she supported the expedition to Quiberon Bay and took part in Bridport's Action off lie de Groix on 23rd June. Two years later, her ship's company played a leading part in the mutiny at Spithead, following which she was detached to join Lord St. Vincent's fleet off Cadiz.

The LONDON returned to the Channel in 1800, and in 1801 was Admiral Hyde Parker's flagship for the expedition to the Baltic,

where she provided distant support to Nelson's action against the Danish fleet and batteries at Copenhagen. In March 1806, while part of a squadron detached to search for the French Brest Fleet, she sighted and engaged the French 74 *MARENGO* near Madeira. Although much damaged, the *MARENGO* managed to shake off the LONDON, whose masts and rigging had been badly cut about, but she was taken by three other ships of the British squadron next morning.

In 1807, the LONDON blockaded the Tagus following the French occupation of Portugal and early in 1808 was detached to escort the Portuguese Royal Family to Brazil. She remained at Rio de Janeiro until mid-1809, when she returned home to pay off. She was broken up at Chatham in 1811.

The next HMS LONDON was a Second Rate 92 gun line-of-battle ship, built at Chatham Dockyard and launched in 1840, after being thirteen years on the stocks. A member of the 'Rodney' Class, she was one of the last of the purely sailing ships of the line to be built, and was not commissioned until 1851, as flag ship at Sheerness. On the outbreak of the Crimean War she joined the Mediterranean Fleet and proceeded to the Black Sea. HMS LONDON took part in the naval bombardment of Sebastopol on 17th October 1854, towed into action by the paddle steamer HMS NIGER secured to her disengaged side. Although damaged in this action, and by the great hurricane a month later, she remained with the Fleet until the end of the war and paid off at Chatham in 1856.

In January 1857 she was taken in hand at Devonport for conversion to a screw steamer. She was lengthened and fitted with new machinery, manufactured by Miller and Ravenhill, and after undocking in May 1858, made 11/4 knots in trials - an outstanding success.

She saw several further years service in the Mediterranean, before paying off into reserve at Chatham in 1863. Between 1874 and 1884 she was a harbour 'depot ship' at Zanzibar, as base for the operations of small craft anti-slavery patrols. Her commanding officer, Captain Charles Brownrigg, was killed in action with a slaving dhow while leading one of these patrols in person. HMS LONDON was finally paid off in 1884, and sold for breaking at Zanzibar.

The ninth HMS LONDON was laid down on 8th December 1898 at Portsmouth as a 15,000 ton battleship, armed with four 12 in. and twelve 6 in. guns, and capable of a best speed of 18 knots. She was launched in December 1899 and commissioned in June 1902. After serving as flagship at the Coronation Review later that month, she proceeded to the Mediterranean, where she served until April 1907, before returning to Chatham to refit. The remainder of the pre-First World War period was spent in Home Waters, with the Channel and Atlantic Fleets: in 1912 she was fitted with a flying-off platform over her forecastle and conducted experiments with seaplanes during that year's Fleet manoeuvres.

The LONDON continued to serve in the Channel after the outbreak of war, protecting the reinforcement shipping en route to France and then escorting troopships arriving from the Dominions. On 26th November 1914 her sister ship HMS BULWARK blew up while lying at an adjacent buoy at Sheerness, and on 1st January 1915, off Portland, the battleship FORMIDABLE was torpedoed and sunk while in company. In March 1915 the older pre-Dreadnought battleships were despatched to the Dardanelles, to join the unsuccessful attempt to force the Straits, and on 25th April to support the landings on the Gallipoli peninsula. HMS LONDON covered the Anzac landings at Gaba Tepe and remained in support

until late May when she withdrew to Taranto, where a British battle squadron had been formed to assist the Italian Navy in bottling up the Austrian Fleet within the Adriatic.

The LONDON returned to Devonport and paid off in October 1916. She remained in reserve until January 1918 when she went to Rosyth for conversion to be a minelayer, her armament reduced to three 6 in. guns, one 4 in. AA and eight 12 pdrs.; on her upper deck she carried up to 240 mines. Joining the 1st Minelaying Squadron in the Forth in May 1918, she took part in several minelaying operations. She paid off late in 1918, and was sold for scrap in June 1920.

The next HMS LONDON was a 'County' class cruiser, armed with eight 8 in. guns and capable of over 30 knots. Built at Portsmouth Dockyard, she was launched in September 1927 and commissioned on 16th October 1928. After lengthy trials, she joined the Mediterranean Fleet, where she served four consecutive commissions. During the Spanish Civil War she was involved in 'Non-Intervention' patrols and the rescue of refugees.

In 1939 she returned to Chatham for a major reconstruction. Improvements to her armour protection and anti-aircraft armament were fitted, but the most obvious change was to her appearance: three funnels gave way to two, and her small bridge was replaced by a huge 'blockhouse' superstructure incorporating an aircraft hangar. The reworking complete, she joined the Home Fleet in May 1941 in time to assist in mopping up *the BISA4ARCIC's* supply ships. This operation showed up defects, caused by the additional weight (displacement had increased by some 1,200 tons) and she had to return to the Dockyard for strengthening. She rejoined the Home Fleet in the Autumn of 1941 and served in North Atlantic and Arctic water until



December 1942. After another refit and further strengthening she rejoined Home Fleet between July and December 1943, before joining the Eastern Fleet at Ceylon in early 1944. She supported various carrier strike operations, and bombarded Sabang in April 1945. After another refit, at Simonstown, she rejoined in time to take the Japanese surrender at Sabang on 3rd September 1945. Thereafter HMS LONDON was employed on troop duties in the Indian Ocean, returning to the United Kingdom in January 1946 before undertaking two long round voyages, first to Sydney then Singapore, ferrying Servicemen to Britain. In June 1946 she was recommissioned for another tour of duty in the Far East.

The LONDON rejoined the British Pacific Fleet (soon to be renamed the Far East Fleet) in September 1947. She was lying at Shanghai in April 1949 when the frigate HMS AMETHYST was damaged by Communist artillery in the Yangtze: on 21st April the cruiser attempted to go to her rescue but was herself damaged by artillery at very close range and retired with 67 casualties. She withdrew to Shanghai and remained there until mid-May acting as local Naval Headquarters. The LONDON left the Far East Station in June 1949 (six weeks before the AMETHYST broke out) and arrived at Sheeraess on 6th September. She paid off after being honoured with a Civic Reception by the Lord Mayor and Aldermen of the City of London. She was sold for breaking in 1950.

The eleventh HMS LONDON, a 6,800 ton 'County' Class guided missile destroyer, was built at Swan Hunter's Tyneside yard and launched in December 1961; she was completed in November 1963. Propelled by the COSAG (combined steam and gasturbine) system, she was armed with Sea Slug and Sea Dart missiles, four

4.5 in. guns in two twin turrets, and a Wessex helicopter provided anti-submarine capability.

Her first overseas deployment was to the Far East, providing cover for carrier operations during the Confrontation with Indonesia in 1965; on her return passage home in July that year she went to the aid of an Italian tanker in the Red Sea.

In November 1967 she was sent to the Red Sea, via the Cape of Good Hope, to cover the final withdrawal of British troops from Aden. From April 1969 she went to the Far East, and in October visited New Zealand for the Captain Cook Bicentenary celebrations.

After an extended refit, from August 1972 to November 1975, HMS LONDON sailed the following summer for New York, for the American Bicentennial celebrations. She continued the celebratory habit by taking a prominent part in the Queen's Silver Jubilee Review at Spithead in June 1977. Exercises in the Atlantic, Mediterranean and Baltic followed, including a visit to Poland, and in March 1979 the LONDON was flagship for the final British withdrawal from Malta, ending 179 years of Royal Naval presence.

On her final passage up-Channel on her return to Portsmouth in December 1981, HMS LONDON, the last two-turreted British warship, was the last British warship to fire a broadside; as her Commanding Officer, Captain John Gamier, said "Missiles systems are much more effective and accurate - but they do not have the *same feel* as the guns...".

On 22nd March 1982 the LONDON was handed over to Pakistan, to become the BABUR. Classified by Pakistan as a cruiser, she became flagship of their Fleet.

*
* *

Prima navă „LONDON“ care a servit în Marina britanică a fost o navă comercială armată cu 40 de tunuri, închiriată în 1652 de la Compania Indiilor de Est, care a luat parte la primul război cu Olanda, acționând în bătălia de la Kentish Knock din septembrie 1652 și în bătăliile din largul localităților Gabbard și Scheveningen din iunie și iulie 1653. La sfârșitul războiului a revenit proprietarilor săi.

Prima navă „LONDON“ construită ca navă de război a fost o navă de categoria a doua, cu 64 de tunuri, lansată la Chatham în 1657, pentru Marina imperială britanică. A fost una dintre navele escadre care l-a adus în Anglia din exil pe Regele Carol al II-lea în 1660 și a rămas în serviciu în timpul perioadei tulburi de pace dinaintea izbucnirii celui de-al doilea război cu Olanda.

La 7 martie 1665, în timp ce naviga în largul estuarului Tamisei, spre Nore pentru a furniza provizii și a-l ambarca pe viceamiralul Sir John Lawson, „LONDON“ a sărit în aer, rămânând doar o mână de supraviețuitori din echipajul său de 351 de oameni.

Timp de două zile a circulat zvonul potrivit căruia primarul Londrei se oferise să înlocuiască nava cu una nouă construită din fondurile orașului; acesta a fost confirmat o săptămână mai târziu, dar între timp a fost primită o navă comercială cu același nume. Această navă, având încă echipajul său civil, a participat la bătălia de la Lowestoft din iunie 1665.

Noua navă subvenționată de Primărie, o navă de categoria întâi cu 96 de tunuri, a fost construită la Deptford și lansată la 10 iunie 1666, sub numele de „LOYAL LONDON“.

Fără a apuca să participe la operațiuni de luptă, nava a fost distrusă parțial prin incendiere în timpul unui atac al olandezilor

asupra lui Medway, în iunie 1667. Carena avariată a fost dusă la Deptford și refăcută în 1670. În plus, acum, nava avea câteva sute de tone mai mult decât anterior.

A luat parte la toate luptele importante ale celui de-al treilea război cu Olanda – Golful Sole 1672, Schooneveld și Texel în 1673 – și a avut o carieră îndelungată. Deși nu mai era în serviciu la izbucnirea războiului englez de succesiune, în 1689, a participat la obținerea victoriei de la Barfleur, în 1692, care a pus capăt efectiv concurenței franceze pe mare.

Nava „LONDON“ a fost tăiată în 1701 și „reconstruită“ la Chatham. La vremea aceea, termenul „reconstruit“ folosit de Amiralitate se referea la procesul de construcție a unei noi nave, în care, dacă era posibil, se folosea chereșteaua bună a navei anterioare omonime și nu la ceea ce înseamnă de fapt construcția unei noi nave. Astfel, numele navei a rămas pe listele Marinei Militare, dând iluzia de continuitate. De fapt, era mai ușor, mai rapid și mai ieftin să construiești o nouă navă pe o cală de construcție (fie chiar recicland chereșteaua bună sau nu) decât să „reconstruiești“ o navă veche și stricată într-un doc uscat, fără a mai spune că era ocupat unul dintre puținele docuri uscate.

Marina Regală avea o nouă navă construită la standardele acelei vremi, iar Parlamentul și Coroana au creat aparența de stabilitate fiscală.

Cea de-a cincea navă „LONDON“ a fost astfel o nouă navă de categoria întâi cu 100 de tunuri, lansată în 1706, la Chatham. După câțiva ani de serviciu și-a petrecut restul carierei în rezervă, pentru puțin timp fiind navă de pază la Chatham. Între anii 1718 și 1721 a fost supusă unei costisitoare reparații capitale, dar în final a fost tăiată în 1747. În noiembrie 1756 Marina Regală a achiziționat patru nave de pescuit din Marea Nordului și le-a armat cu tunuri



ușoare, pentru a le folosi în operațiuni „costiere”. Nava botezată „LONDON” făcând inițial parte din Societatea pentru pescuitul liber englez, „HELDEN” a intrat în serviciu ca o navă armată, în martie 1757 și un an mai târziu a luat parte la o expediție de înlăturare a francezilor dintr-un port comercial de la gura râului Senegal. La 29 aprilie 1758, „LONDON” a descoperit un canal care traversa bara și a condus alte mici ambarcațiuni prin acesta, pentru a acționa cu succes asupra bateriilor inamice.

A rămas în serviciu până în 1762, când a fost „confiscată” și vândută.

A șaptea navă „LONDON” a fost o navă de linie de categoria a doua, cu 90 de tunuri, lansată la Chatham în 1766. A făcut serviciul într-o bază din America de Nord în timpul războiului american de independență și în 1781 (în acea perioadă a fost dotată cu 98 de tunuri) a fost nava-amiral a contraamiralului Thomas Grave, participând la două acțiuni în zona Chesapeake. Cea de-a doua dintre aceste acțiuni, prin rezultatul ei tactic indecis, a condus la capitularea forțelor britanice la Yorktown. În octombrie 1782, în timp ce bloca San Domingo, nava „LONDON” împreună cu „TORBAY 74” a interceptat nava franceză „SCIPION” și fregata franceză „SYBILLE” cu 38 de tunuri; după o acțiune în care „LONDON” a suferit mai multe pierderi decât navele franceze, „SYBILLE” a scăpat fugind, în timp ce „SCIPION” a fost pusă pe uscat în ziua următoare.

Nava „LONDON” a servit flota între anii 1793 și 1797, menținând blocada coastei franceze și patrulând la sud-vest de Approaches. În iunie 1795 a sprijinit expediția în Golful Quiberon și a luat parte la acțiunea Bridport, în largul Insulei de Groix, la 23 iunie.

Doi ani mai târziu, echipajul său a jucat un rol important în

revolta de la Spithead, după care a fost trimisă să se alăture flotei Lordului St. Vincent, din largul Cadizului.

„LONDON” s-a reîntors în țară în 1800 și în 1801 a fost nava-amiral de sub comanda amiralului Hyde Parker, participând la expediția în Marea Baltică, unde a sprijinit acțiunea amiralului Nelson împotriva flotei daneze și bateriilor de la Copenhaga.

În martie 1806, în timp ce o parte a escadrei a fost trimisă în căutarea flotei franceze de la Brest, „LONDON” a observat și a atacat nava franceză „MARENGO”, lângă Madeira. Deși foarte avariata, „MARENGO” a reușit să se descotorosească de „LONDON” ale cărei catarge și greement fuseseră rupte, dar ea a fost luată de alte trei nave ale escadrei în dimineața următoare.

În 1807, „LONDON” a blocat Tagul după ocuparea Portugaliei de către francezi, iar la începutul anului 1808 a fost trimisă să escorteze familia regală portugheză în drumul său spre Brazilia. A rămas la Rio de Janeiro până la mijlocul anului 1809, când s-a întors acasă pentru a fi scoasă din serviciu. A fost tăiată la Chatham în 1811.

Următoarea navă „LONDON” a fost o navă de linie de categoria a doua, cu 92 de tunuri, construită în șantierul din Chatham și lansată în 1840, după ce stătuse pe cală 13 ani.

Făcând parte din „Clasa Rodney” a fost una dintre ultimele veliere de linie autentice care au fost construite, și nu a intrat în serviciu până în 1851, când a devenit navă-amiral, la Sheerness. La izbucnirea războiului Crimeii, a intrat în Flota Mediteranei și a ajuns în Marea Neagră. Aici a participat la bombardarea Sevastopolului la 17 octombrie 1854, fiind remorcată spre locul operațiunii de vaporul englez „NIGER”. Deși avariata în această acțiune, și o lună mai târziu de un puternic uragan, ea a rămas alături de flotă până la sfârșitul războiului și a ieșit din serviciu la Chatham, în 1856.

În ianuarie 1857 a fost dusă la Devonport pentru a fi transformată în navă cu aburi. A fost lungită și dotată cu mașini noi, fabricate de „Miller & Ravenhill” și după scoaterea de pe doc, în mai 1858, a atins la probele de viteză 11,5 noduri, un succes remarcabil. A rămas în serviciu câțiva ani, înainte de a fi scoasă din dotare și dusă la Chatham, în 1863. Între anii 1874 și 1884 a fost folosită ca „navă-depoziț” portuar la Zanzibar, ca bază pentru operațiunile împotriva sclavilor ale micilor ambarcațiuni de patrulare. Comandantul său, comandorul Charles Brownrigg, a fost ucis în timpul unei acțiuni împotriva unei corăbii arabe cu sclavi, în timp ce conducea una dintre navele de patrulare.

În 1884, „LONDON” a fost scoasă din serviciu și vândută pentru a fi tăiată, la Zanzibar.

A noua navă „LONDON” a fost pusă pe cală la 8 decembrie 1898 la Portsmouth, fiind un cuirasat de 15 000 tone, armat cu 4 tunuri de 12 inci și 12 de 6 inci și putând să dezvolte o viteză de 18 noduri. A fost lansată în decembrie 1899 și a intrat în serviciu în iunie 1902.

După ce a reprezentat nava-amiral la parada încoronării de la sfârșitul acestei luni, a plecat în Mediterana, unde a servit până în aprilie 1907, după care s-a întors la Chatham pentru a fi redotată.

Până la primul război mondial, a rămas în apele teritoriale cu flota din Atlantic. În 1912 a fost dotată cu o platformă peste teugă și a efectuat experimente cu hidroavioane în timpul manevrelor flotei din acel an.

„LONDON” a continuat să servească în Canal după izbucnirea războiului, protejând transporturile pe ruta cu Franța și apoi escortând navele cu trupe care seseau din dominioane. La 26 noiembrie 1914 nava de același tip „BULWARK” a sărit în aer în

timp ce planta o geamandură la Sheerness, iar la 1 ianuarie 1915, în largul Portlandului, cuirasatul „FORMIDABLE” a fost torpilat și scufundat. În martie 1915, vechile cuirasate „Dreadnought” au fost trimise în Dardanele, să participe la încercarea de a forța strămtorile și la 25 aprilie să sprijine debarcarea din Peninsula Gallipoli.

Nava „LONDON” a protejat debarcările de la Gaba Tepe și a rămas pentru sprijin până în mai, când s-a retras la Taranto, unde o escadră de luptă engleză fusese organizată pentru a ajuta Marina Militară italiană să blocheze flota austriacă în Marea Adriatică. „LONDON” s-a întors la Devonport și a fost scos din serviciu în octombrie 1916. A rămas în rezervă până în ianuarie 1918 când a fost trimis la Rosyth pentru a fi transformat în puitor de mine, armamentul său fiind redus la trei tunuri de 6 inci, un tun A.A. de 4 inci și opt de 12 livre; pe puntea sa superioară transporta până la 240 de mine. Intrând în Escadra I de puitoare de mine în mai 1918, a participat la câteva operațiuni de minare. La sfârșitul anului 1918 a fost scos din dotare și vândut pentru a fi tăiat, în iunie 1920.

Următoarea navă „LONDON” a fost un cruciător din clasa „County”, armat cu opt tunuri de 8 inci și având o viteză de peste 30 Nd. Construit la Șantierul Naval din Portsmouth, a fost lansat în septembrie 1927 și a intrat în serviciu la 16 octombrie 1928. După efectuarea probelor, a intrat în Flota Mediteranei, unde a primit patru misiuni consecutive. În timpul războiului civil din Spania a executat patrulări de „non intervenție” și a salvat refugiați. În 1939 s-a întors la Chatham pentru o reparație capitală. A fost dotată cu armament antiaerian și i s-a îmbunătățit blindajul, dar cea mai evidentă schimbare a vizat aspectul său: din trei coșuri au rămas două, iar micul său castel central a fost înlocuit cu o uriașă suprastructură tip „blackhouse”, incluzând un hangar pentru



aviație. Refăcută complet, a reintrat în flotă în mai 1941, ajutând la distrugerea navelor de aprovizionare ale lui „BISMARCK”. Această operațiune a scos la iveală defecte cauzate de greutatea suplimentară (deplasamentul fusese mărit cu 1·200 tone) astfel încât „LONDON” a trebuit să se întoarcă în șantier pentru refacere. A reintrat în flotă în toamna anului 1941 și a acționat în Atlanticul de Nord și în apele arctice până în decembrie 1942.

După o altă refacere și redotare, a reintrat în flotă, unde a rămas din iulie până în decembrie 1943, după care, la începutul anului 1944 a intrat în Flota Orientală la Ceylon. Aici a sprijinit diferite operațiuni de luptă și a bombardat Sabangul în aprilie 1945. După o altă redotare, la Simonstown, a reintrat în flotă, participând la capitularea japonezilor la Sabang, la 3 septembrie 1945. Ulterior nava „LONDON” a fost folosită în transporturi de trupe în Oceanul Indian, întorcându-se în Marea Britanie în ianuarie 1946, înainte de a întreprinde două lungi voiaje, primul la Sydney, apoi la Singapore, pentru aducerea în țară a soldaților.

În iunie 1946 nava a fost trimisă pentru o altă misiune în Extremul Orient. În septembrie 1947 a intrat în Flota Engleză a Pacificului (rebotezată la scurt timp Flota Extremului Orient). Se afla la Shanghai în aprilie 1949, când fregata „AMETHYST” a fost avariată de artileria comunistă în Yangtze: la 21 aprilie, crucișătorul a încercat să o salveze dar a fost el însuși avariat de artilerie și s-a retras cu 67 de pierderi. S-a întors la Shanghai și a rămas acolo până la mijlocul lunii mai, acționând ca un comandament naval local. În iunie 1949, „LONDON” a părăsit baza din Extremul Orient (cu șase luni înainte ca „AMETHYST” să fie tăiat) și a ajuns la Sheerness la 6 septembrie. A ieșit din serviciu, după ce a fost onorată printr-o recepție dată de primul orașului Londra. A fost vândută pentru a

fi tăiată în 1950.

A unsprezecea navă „LONDON”, un distrugător purtător de rachete de 6 800 tone din clasa „County”, a fost construită la Șantierul Swan Hunter's Tyneside și lansată în decembrie 1961; a fost completată în noiembrie 1963. Propulsată prin sistemul COSAG (turbină mixtă vapori și gaz), a fost armată cu rachete tip „Sea Slug” și „Sea Dart”, cu patru tunuri de 4,5 inci în două turele gemene și un elicopter „Wessex”, înzestrat cu capacitate antisubmarină.

Prima sa misiune în străinătate a fost în Extremul Orient, de protejare a operațiunilor de transport, în timpul confruntării cu Indonezia, în 1965; la întoarcerea în țară, în iulie același an, a fost trimisă să acorde ajutor unui petrolier italian în Marea Roșie. În noiembrie 1967 a fost trimisă în Marea Roșie, via Capul Bunei Speranțe, să protejeze retragerea trupelor britanice din Aden. În aprilie 1969 a plecat în Extremul Orient, iar în octombrie a vizitat Noua Zeelandă, cu ocazia sărbătoririi bicentenarului căpitanului Cook.

După o redotare substanțială, care a durat din august 1972 până în noiembrie 1975, „LONDON” a plecat în vara anului 1976 la New York, pentru a participa la sărbătorirea bicentenarului S.U.A. În luna iunie 1977 a luat parte la revista navală de la Spithead, prilejuită de jubileul de argint al Reginei. Au urmat exerciții în Atlantic, Mediterana și Baltica, incluzând o vizită în Polonia, iar în martie 1979 „LONDON” a fost nava-amiral la retragerea engleză din Malta, după 179 de ani de prezență aici a Marinei Regale engleze.

La ultima sa trecere a Canalului Mânecii, cu ocazia întoarcerii la Portsmouth în decembrie 1981, nava „LONDON”, ultima navă de

război britanică cu două turele, a fost ultima navă de război engleză care a salutat uscatul cu o salvă de tun, deoarece comandantul său, comandorul John Garnier considera că „sistemele de rachete sunt mult mai eficiente și exacte – dar ele nu au același efect ca tunurile...”

La 22 martie 1982 nava „LONDON” a fost dată Pakistanului, devenind „BABUR”. Considerată de Pakistan ca fiind crucișător, ea a devenit nava-amiral a flotei acestei țări.

Ultima fregată „LONDON” a fost construită în perioada 1983-1984 și a intrat în serviciul Marinei Regale Britanice în anul 1987, inițial sub numele de „BLOODHOUND”. La solicitarea primarului Capitalei britanice, în amintirea înrudirii distrugătorului clasa COUNTY cu același nume cu orașul Londra, tradiție foarte populară în Marina Regală Britanică, nava a preluat numele de HMS „LONDON”.

Nava a fost angajată efectiv în serviciul Marinei Regale Britanice până în anul 1999, timp în care a purtat numărul de bordaj F 95. În perioada cât a fost în serviciu nava a parcurs peste 300 000 Mm, a fost dislocată în climate arctice și tropicale și a navigat o durată care depășește 35 000 de ore, ceea ce înseamnă o rată de utilizare pe mare de 25% din ani.

HMS „LONDON” a fost dislocată ca navă-comandant în forța Royal Navy din Golful Persic în timpul războiului din 1991. În ianuarie 1999 HMS „LONDON” a coborât pentru ultima oară pavilionul britanic de la catarg.

Începând cu 2003 a intrat într-un program de regenerare și modernizare în Baza Navală Portsmouth, program care să asigure parametrilor inițiali ai tehnicii de la bord și implementarea de tehnică și armamente noi.

Fregata britanică H.M.S. „LONDON” (F-95), comandată de căpitan-comandorul T.F. McBarnet, a vizitat portul Constanța în perioada 21-24 noiembrie 1998. La bordul navei s-a aflat și comandantul Grupării Operative a Marii Britanii, viceamiralul Jan Forbes.

Pe timpul escalei, oficialii navei au avut întâlniri protocolare la statul major al Marinei Militare, Prefectură, Primăria municipiului Constanța și au vizitat mai multe unități militare din garnizoana Constanța și obiective turistice de pe litoral.

De asemenea, programul vizitei a inclus și antrenamente de evoluție în formație de tip „PASSEX” și de transmisiuni cu fregata „AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU”.

4. Intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei „REGINA MARIA” (F 222)

La 1 august 2004 a intrat în vigoare statul de organizare al fregatei „REGINA MARIA”.

Având la bază experiența acumulată la bordul navelor românești, pregătirea de specialitate a echipajului s-a derulat, în prima fază, în bazele navale din România și ulterior, în cele din Marea Britanie, precum și la bordul fregatei.

Programul de pregătire în țară a inclus o serie de cursuri, începând cu cele de perfecționare a cunoștințelor de limba engleză și terminând cu cele de specialitate militară.

Cadrele militare care au fost numite în echipajul fregatei „REGINA MARIA” s-au prezentat, la 18 august 2004 la Școala de Aplicații a Forțelor Navale, în vederea constituirii echipajului și desfășurării centralizate a pregătirii. Activitatea s-a desfășurat în

prezența comandantului Comandamentului Operațional Naval și al Forțelor Operaționalizate, contraamiralul Victor-Aurel Blidea și a șefului de stat major, comandorul Ion Costură.

Luni, 3 ianuarie 2005: Un contingent format din 21 de cadre militare, în frunte cu comandantul fregatei „REGINA MARIA”, căpitan-comandorul Valentin Borșaru, a plecat spre Marea Britanie pentru a prelua posturile-cheie la bordul celei de-a doua fregate.

10 ianuarie: Un al doilea contingent de 19 militari a plecat spre Portsmouth pentru a urma cursurile de pregătire intensivă privind Supraviețuirea pe mare și Elementele de exploatare tehnică a utilajelor și instalațiilor de la bordul fregatei de tip 22.

La 22 martie 2005, 46 de cadre militare s-au deplasat în Marea Britanie în vederea refacerii echipajului, fiind urmate, la **30 martie 2005,** de al doilea grup de 99 de militari.

În Baza Navală Portsmouth programul de pregătire a cuprins cursul de ajutor și salvare pe mare, cursul de vitalitate a navei și cursul de pregătire tehnică de specialitate, încheiate cu testarea echipajului de către FOST (Flag Officers Sea Training), autoritatea britanică care verifică modul de realizare a standardelor de instruire ale Marinei Regale Britanice.

La 4 aprilie 2005, primii 76 de militari au început cursul de familiarizare cu nava - instruire în port. Cursul s-a desfășurat în conformitate cu planul de pregătire prin cursuri în Marea Britanie și a fost executat de către instructorii Companiei FLAGSHIP.

La 12 aprilie 2005, primii 76 de militari s-au mutat la bordul navei în vederea dublării serviciilor de zi.

La 16 aprilie 2005, ora 00.00, fregata „REGINA MARIA” (ex - „LONDON”) a intrat în proprietatea statului român, devenind astfel pământ românesc, în urma semnării actelor de recepție de

către Comisia de Acceptanță Finală, formată din contraamiralul Ioan Costi, locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale, comandorul Marin Nicula, Departamentul pentru Armamente și director de program și colonelul ing. (rez) Ion Nicolae, director de import la Compania Națională ROMTEHNICA S.A.

La data de 21 aprilie 2005 a avut loc ceremonialul de înmănare a pavilionului și de intrare în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei „REGINA MARIA”.

La manifestare au participat ing. Ioan Ion, secretar de stat și șef al Departamentului Armamente, Excelența Sa domnul Dan Ghibernea, ambasadorul României în Marea Britanie, locotenent-colonelul dr. Paul Hurmuz, atașatul militar al României, generalul de brigadă dr. Ing. Ștefan Marin, șeful Direcției Management Contracte, contraamiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Ioan Costi, locțiitor al șefului S.M.F.N., contraamiralul de flotilă dr. Eugen Laurian, director adjunct al S.M.G., Nicușor Mircea Mihai, directorul general al C.N. ROMTEHNICA S.A., colonelul ing. (rez) Ion Nicolae, director de import al C.N. ROMTEHNICA S.A., Vera Ionescu, director economic al C.N. ROMTEHNICA S.A. și Nineta Bărbulescu, secretar de stat și președinte al Agenției Naționale pentru Controlul Exporturilor.

La 23 aprilie 2005, echipajul navei a început instruirea centralizată cu durata de cinci săptămâni cu instructorii companiei FLAGSHIP LTD în portul Portsmouth și ulterior în Portland.

La 6 iunie 2005, echipajul navei a început instruirea centralizată (4 săptămâni) cu instructorii Centrului de pregătire F.O.S.T. (Flag Officer Sea Training).

În perioada **26 iunie-3 iulie 2005,** fregata „REGINA MARIA”

a participat la parada navală de la Portsmouth (26-29 iunie), la care Regina Elisabeta a II-a a Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord a trecut în revistă flota internațională.

Deși trecerea în revistă a flotei a fost făcută de monarhi încă din anul 1415, când Henri V a inspectat forța de invazie care trebuia să îi ducă armata la Agincourt, aceste activități sunt destul de rare. Aproape 50 de activități similare au fost organizate în ultimii 600 de ani, în marea lor majoritate la Spithead-Portsmouth.

Inițial, aceste treceri în revistă ale flotei se țineau cu scopul mobilizării acestuia pentru luptă sau pentru a atenționa eventualii inamici despre puterea navală a Marinei Regale britanice. Anul 2005 a căpătat o semnificație aparte, prin celebrarea a 200 de ani de la victoria amiralului Nelson la Trafalgar.

Participarea navei la IFOS (International Festival Of the Sea) – Festivalul Internațional al Mării, între 29 iunie-3 iulie, la Portsmouth a constituit o oportunitate deosebită pentru România

de a se prezenta în calitate de membru al NATO, cu o navă capabilă să execute în viitor misiuni în conformitate cu rezoluțiile NATO sau ale Uniunii Europene. În cadrul acestor manifestări, nava a fost vizitată de peste 10 000 de turiști. Vizitatorii, întâmpinați la bord cu pâine și sare, au avut posibilitatea să vizioneze și să participe

la momente artistice – dansuri populare oferite de trupa condusă de maistrul militar clasa a II-a Belu Eduard.

În cadrul concursului de tras la rame, echipa navei, compusă din căpitanul Marian Bahaciu, maistrii militari clasa a II-a Daniel Paraschiv, Daniel Marin, Dan Dragomir, Valentin Feodor, maistrul militar clasa a IV-a Dorinel Ciobanu, caporalul Florin Remus Gheorghe și frunțașii Cristian Onaca, George Bolea și Cristian Ion a câștigat locul I,

aducând la bord prima cupă obținută în cadrul manifestărilor sportive.

Programul zilei de 7 iulie 2005 a cuprins ieșirea din port și deplasarea cu formația de nave printr-un raion dragat, executarea



Contraamiralul dr. Gheorghe Marin înmâncează pavilionul fregatei „REGINA MARIA”



exercițiilor „Om la apă” și recuperarea omului căzut în apă și a colacului de salvare, cu ambarcațiunea de serviciu și cu înotătorul de cart, de stingere a incendiului la bordul navei și RAS realimentare pe mare (transfer de combustibil), executat cu tancul HMS „ORANGELEAF”, ocazie cu care nava a ambarcat 54 600 kg de combustibil, precum și navigația cu ajutorul pilotajului de rezervă - blind pilotage (post aflat la interiorul navei).

Ajunghând în Portsmouth, la navă a sosit scrisoarea conținând concluziile comandantului F.O.S.T., contraamiralul R.I. Ainsley, cu privire la perioada de pregătire parcursă de navă în Centrul FOST, echipajul bucurându-se de aprecieri pozitive pentru munca depusă și rezultatele obținute. Astfel, contraamiralul R.I. Ainsley concluziona că întreaga sa echipă și Domnia Sa în mod special au avut o plăcere deosebită să instruiască acest echipaj pentru că „*învațăm repede, suntem capabili să rectificăm rapid observațiile făcute și am avut o atitudine entuziastă pe durata întregii perioade desfășurate în FOST*” iar nava este în măsură să execute deplasarea în siguranță, pe mare, pe drumul spre casă. De asemenea, Domnia Sa a afirmat că exercițiile pe care le-a urmărit în ziua de joi au fost executate la un standard înalt, echipajul prezentându-se mai bine decât alte echipajele altor Marine Militare care au trecut prin FOST.

După o săptămână de reparații și aprovizionări înaintea plecării din Marea Britanie, la 14 iulie 2005 fregata „REGINA MARIA” a ridicat ancora din portul britanic Portsmouth, începând marșul spre țară.

La plecarea din port echipajul navei a prezentat onorul, cu membrii echipajului aflați „la front”, navelor aflate în dispozitiv.

17 iulie 2005: A avut loc botezul marinăresc.

„Poposit-am astăzi pe puntea mândrei fregate „REGINA MARIA”, eu, Neptun, zeu al mărilor și oceanelor lumii, pentru „a da” botezul marinăresc celor care pentru prima oară au simțit briza oceanului și au traversat Strâmtoarea Gibraltar.

Bravii mateloți au muncit și au transpirat la F.O.S.T., unde, ca și la Festivalul Internațional al Mării, au demonstrat că știu să învingă dar să se și distreze.

Lupi de mare adevărați, ei s-au luptat cu focul și cu apa, au „navigat” în ape sigure, au „menținut” tehnica în funcțiune, au „operat” la suprafață și sub apă, au „comunicat” cu colegii lor de breaslă și au călărit din greu „căii putere”.

Aventura lor nu s-a terminat aici: ei au „tuns, servit și hrănit” echipajul navei; i-au „tratat” și i-au „scutit”; l-au scos pe „Oscar” din apă; au „dirijat” elicoptere; au „realimentat” nava pe mare și s-au luptat ca niște lei pentru a menține condiția „yankee”.

Pentru efortul lor, le-am oferit ape liniștite în Biscaya, iar astăzi, 17 iulie 2005, în punctul de coordonate $\varphi = 36^{\circ}42'73''N$ $\lambda = 0^{\circ}26'75''W$ le dăruiesc botezul cuvenit, după datinile marinărești păstrate de-a lungul timpului, pentru recunoașterea lor pe întinsurile de ape”.

NEPTUN

Zeu al mărilor și oceanelor lumii



Aspecte din activitatea echipajului fregatei „REGINA MARIA”





www.ziuaconstantina.ro



www.ziuaconstant.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro

La 19 iulie, nava a intrat în portul italian Augusta pentru realimentare și ambarcare de muniție.

În perioada 21-24 iulie 2005 nava a executat marșul spre Constanța.

Pe timpul marșului au fost parcurse peste 3 000 Mm și au fost executate exerciții de comunicații navale, căutare și salvare pe mare, boarding care au avut ca principale obiective:

- antrenarea și perfecționarea echipei de comandă în conducerea navei în siguranță pe timpul manevrelor de intrare/ieșire în/din porturi, treceri prin strâmtori, treceri înguste, vizibilitate redusă;
- antrenarea echipajului în executarea serviciului de cart la bordul fregatei și perfecționarea aplicării prevederilor COLREG;
- recunoașterea coastei, reperelor de la coastă, a mijloacelor de semnalizare specifice și scheme de separare a traficului pe durata executării navigației;
- antrenarea și perfecționarea deprinderilor echipajului în exploatarea și deservirea aparaturii și tehnicii de bord.

Ceremonialul de primire a fregatei „REGINA MARIA” a avut loc luni, 25 iulie 2005, în portul militar Constanța.

La ora 11.00, comandantul gărzii, locotenent-comandorul Mihai Panait i-a dat onorul și a prezentat raportul președintelui României, domnul Traian Băsescu.

La ora 11.05, fregata „REGINA MARIA” a început manevra de acostare, la încheierea căruia comandantul fregatei, comandorul Sorin Learschi a prezentat raportul șefului Statului Major al Forțelor Navale.

Î.P.S. dr. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului, însoțit de un sobor de preoți militari din Forțele Navale Române, a oficiat serviciul religios de sfințire a navei și binecuvântare a echipajului.

Amiralul Sir Jonathan Band, comandantul Flotei de luptă britanice a precizat:

„Mr President, Minister, Secretaries of State, Your Excellencies, CGS, Admirals and distinguished guests,

It gives me enormous pleasure to be here today in Constantza as the senior representative of the United Kingdom Ministry of Defence on this special and privileged occasion to welcome the arrival of RNS REGINA MARIA to Romania and into her home port. As Commander in Chief of the Royal Navy's operational assets and as a professional sailor myself, you will understand that, for me, there are few greater causes for celebration than the home-coming of a newly commissioned warship. As part of the build up to today, REGINA MARIA has undergone rigorous preparatory training under the aegis of my Flag Officer Sea Training. I congratulate the captain and crew on their professionalism, their seamanship and the way in which they have tackled the many challenges during a long period of the ship's refurbishment, preparation and training which culminates today in this home-coming ceremony. I also offer my tribute to the wives and families who have had to contend with separation and distance: it is, of course, an especially significant celebration of reunion for you.

RNS REGELE FERDINAND and REGINA MARIA represent proud symbols of a modern seafaring nation. The spectrum of potential deployment options for both ships is considerable. Whether deployed in the Black Sea, manifestly in defence of Romania's own littoral and helping to combat regional threats, or further afield, they will demonstrate abroad Romania's determination in defence



and professional preparedness. I would imagine that there will not be many occasions when REGINA MARIA will deploy other than as part of a bilateral or multi-national task group or force. In operations with other allied warships the contribution she will make as a versatile platform will combine her command and control systems, weapons and, I understand eventually aircraft, in grasping the unique opportunity such ships offer to facilitate maritime activity and diplomacy at one and the same time.

The crew of REGINA MARIA can be justly proud of what they have achieved thus far in preparing and sailing their ship back from the United Kingdom on her first long sea passage. I wish them and future captains and crews every good fortune and success in the ventures that lie ahead".

*

„Îmi face o plăcere deosebită să mă aflu astăzi aici, la Constanța, ca reprezentant militar cu rangul cel mai înalt al Ministerului Apărării al Regatului Unit, cu această ocazie specială, care marchează sosirea navei Forțelor Navale Române „REGINA MARIA” în noul ei cămin din România și mai ales în portul ei de destinație, Constanța. În calitate de comandant suprem al Flotei Britanice și de marinar profesionist, veți înțelege că, în ceea ce mă privește, sunt puține sărbători mai importante decât sosirea acasă a unei nave de război, comisionată de curând.

Imaginea sosirii fregatei „REGINA MARIA” la țarm marchează astăzi sfârșitul unei etape din viața acestei frumoase nave și începutul alteia.

După cum știu mulți dintre dumneavoastră, capetele evoluției până în prezent, „REGINA MARIA” a trecut printr-un proces riguros de instrucție pregătitoare sub controlul comandantului

pentru Instrucție Navală cu grad de amiral. Felicit pe căpitan și pe membrii echipajului pentru gradul de profesionalism, aptitudinile marinărești și modul în care au abordat numeroasele provocări ivite în perioada refacerii navei, a pregătirii și instruirii – perioadă care culminează astăzi cu această piatră de hotar semnificativă.

De asemenea, aș dori să aduc un omagiu soțiilor, partenerilor și rudelor, care au trebuit să facă față despărțirii pe care o presupune un proiect de o asemenea amploare; este, cu siguranță, deosebit de semnificativ faptul că familiile marinarilor de pe navă se află aici pentru a-i întâmpina pe cei dragi și a se bucura cu ocazia reunirii lor.

Cele două fregate Tip 22 îi conferă acum României o capacitate impresionantă și puternică. Alături de alți comandanți aliați NATO, sunt încântat că România a reacționat cu promptitudine, oferind o navă pentru a participa la Operațiunea ACTIVE ENDEAVOUR din Marea Mediterană. Această contribuție oportună la o astfel de operațiune multinațională de mare succes este mai mult decât elocventă în ceea ce privește gradul de angajare și voința României de a împărți sarcina securității internaționale cu aliații săi din NATO.

Fregatele „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA” reprezintă simboluri mândre ale unei națiuni cu navigație modernă. Spectrul opțiunilor potențiale de desfășurare este considerabil. Fie că se vor afla în Marea Neagră, apărând litoralul românesc și luptând împotriva amenințărilor regionale, fie că se vor afla în locuri mai îndepărtate, aceste nave demonstrează angajarea țării dumneavoastră în apărarea regională și globală, precum și gradul de pregătire profesională.

Sistemele de comandă și control ale fregatei, armamentul și,



Ofițerii fregatei „REGINA MARIA”

- 1 My Sand Heron
- 2 RFA St Triton
- 3 R/V James Clark Ross
- 4 HMS Ocean
- 5 R/V Ocean Surveyor
- 6 R/V Polaris
- 7 LE Ethos
- 8 RFA St Albans
- 9 R/V Mersey
- 10 R/V Mersey
- 11 R/V Mersey
- 12 R/V Mersey
- 13 R/V Mersey
- 14 R/V Mersey
- 15 R/V Mersey
- 16 R/V Mersey
- 17 R/V Mersey
- 18 R/V Mersey
- 19 R/V Mersey
- 20 R/V Mersey
- 21 R/V Mersey
- 22 R/V Mersey
- 23 R/V Mersey
- 24 R/V Mersey
- 25 R/V Mersey
- 26 R/V Mersey
- 27 R/V Mersey
- 28 R/V Mersey
- 29 R/V Mersey
- 30 R/V Mersey
- 31 R/V Mersey
- 32 R/V Mersey
- 33 R/V Mersey
- 34 R/V Mersey
- 35 R/V Mersey
- 36 R/V Mersey
- 37 R/V Mersey
- 38 R/V Mersey
- 39 R/V Mersey
- 40 R/V Mersey
- 41 R/V Mersey
- 42 R/V Mersey
- 43 R/V Mersey
- 44 R/V Mersey
- 45 R/V Mersey

- 46 R/V Mersey
- 47 R/V Mersey
- 48 R/V Mersey
- 49 R/V Mersey
- 50 R/V Mersey
- 51 R/V Mersey
- 52 R/V Mersey
- 53 R/V Mersey
- 54 R/V Mersey
- 55 R/V Mersey
- 56 R/V Mersey
- 57 R/V Mersey
- 58 R/V Mersey
- 59 R/V Mersey
- 60 R/V Mersey
- 61 R/V Mersey
- 62 R/V Mersey
- 63 R/V Mersey
- 64 R/V Mersey
- 65 R/V Mersey
- 66 R/V Mersey
- 67 R/V Mersey
- 68 R/V Mersey
- 69 R/V Mersey
- 70 R/V Mersey
- 71 R/V Mersey
- 72 R/V Mersey
- 73 R/V Mersey
- 74 R/V Mersey
- 75 R/V Mersey
- 76 R/V Mersey
- 77 R/V Mersey
- 78 R/V Mersey
- 79 R/V Mersey
- 80 R/V Mersey
- 81 R/V Mersey
- 82 R/V Mersey
- 83 R/V Mersey
- 84 R/V Mersey
- 85 R/V Mersey
- 86 R/V Mersey
- 87 R/V Mersey
- 88 R/V Mersey
- 89 R/V Mersey
- 90 R/V Mersey
- 91 R/V Mersey
- 92 R/V Mersey
- 93 R/V Mersey
- 94 R/V Mersey
- 95 R/V Mersey
- 96 R/V Mersey
- 97 R/V Mersey
- 98 R/V Mersey
- 99 R/V Mersey
- 100 R/V Mersey
- 101 R/V Mersey
- 102 R/V Mersey
- 103 R/V Mersey
- 104 R/V Mersey
- 105 R/V Mersey
- 106 R/V Mersey
- 107 R/V Mersey
- 108 R/V Mersey
- 109 R/V Mersey
- 110 R/V Mersey
- 111 R/V Mersey
- 112 R/V Mersey
- 113 R/V Mersey
- 114 R/V Mersey
- 115 R/V Mersey
- 116 R/V Mersey
- 117 R/V Mersey
- 118 R/V Mersey
- 119 R/V Mersey
- 120 R/V Mersey
- 121 R/V Mersey
- 122 R/V Mersey
- 123 R/V Mersey
- 124 R/V Mersey
- 125 R/V Mersey
- 126 R/V Mersey
- 127 R/V Mersey
- 128 R/V Mersey
- 129 R/V Mersey
- 130 R/V Mersey
- 131 R/V Mersey
- 132 R/V Mersey
- 133 R/V Mersey
- 134 R/V Mersey
- 135 R/V Mersey
- 136 R/V Mersey
- 137 R/V Mersey
- 138 R/V Mersey
- 139 R/V Mersey
- 140 R/V Mersey
- 141 R/V Mersey
- 142 R/V Mersey
- 143 R/V Mersey
- 144 R/V Mersey
- 145 R/V Mersey
- 146 R/V Mersey
- 147 R/V Mersey
- 148 R/V Mersey
- 149 R/V Mersey
- 150 R/V Mersey
- 151 R/V Mersey
- 152 R/V Mersey
- 153 R/V Mersey
- 154 R/V Mersey
- 155 R/V Mersey

- 156 R/V Mersey
- 157 R/V Mersey
- 158 R/V Mersey
- 159 R/V Mersey
- 160 R/V Mersey
- 161 R/V Mersey
- 162 R/V Mersey
- 163 R/V Mersey
- 164 R/V Mersey
- 165 R/V Mersey
- 166 R/V Mersey
- 167 R/V Mersey
- 168 R/V Mersey
- 169 R/V Mersey
- 170 R/V Mersey
- 171 R/V Mersey
- 172 R/V Mersey
- 173 R/V Mersey
- 174 R/V Mersey
- 175 R/V Mersey
- 176 R/V Mersey
- 177 R/V Mersey
- 178 R/V Mersey
- 179 R/V Mersey
- 180 R/V Mersey
- 181 R/V Mersey
- 182 R/V Mersey
- 183 R/V Mersey
- 184 R/V Mersey
- 185 R/V Mersey
- 186 R/V Mersey
- 187 R/V Mersey
- 188 R/V Mersey
- 189 R/V Mersey
- 190 R/V Mersey
- 191 R/V Mersey
- 192 R/V Mersey
- 193 R/V Mersey
- 194 R/V Mersey
- 195 R/V Mersey
- 196 R/V Mersey
- 197 R/V Mersey
- 198 R/V Mersey
- 199 R/V Mersey
- 200 R/V Mersey



ile of Wight

Fleet Review 2005 Anchorage Plan

www.ziuaconstanta.ro

Graphic: Andy Brady, Navy News
Details correct at time of going to press

am înțeles că, în cele din urmă și elicopterele, vor face din ea o platformă de comandă extrem de versatilă, capabilă să execute o serie amplă de operații atât în sprijinul intereselor naționale cât și în sprijinul intereselor Aliate.

Echipajul fregatei „REGINA MARIA”, ca de altfel toți românii, pot fi în mod justificat mândri de ceea ce a realizat nava până în prezent. Membrii echipajului și-au clădit o foarte bună reputație în perioada șederii lor în Regatul Unit, iar noi suntem în mod special încântați, că înainte de a ne părăsi, au avut posibilitatea de a reprezenta România la celebrarea a 200 de ani de la Bătălia de la Trafalgar și la Festivalul Maritim Internațional.

Deoarece „REGINA MARIA” are tot viitorul înaintea sa, urez navei, comandantului său și echipajului foarte mult noroc și succes.

În străvechiul limbaj marinăresc, vă urez VÂNT DIN PUPA și BUN CART ÎNAINTE!”

Șeful Direcției Export-Vânzări Armamente și secretar de stat pentru apărare al Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, domnul Alan Garwood, a subliniat:

„Mr President, Minister, Secretaries of State, Your Excellencies, CGS, Admirals and distinguished guests,

I should like to thank the Romanian Government and the Romanian Navy for organising this event. It is a pleasure and a privilege for me to be in Constantza again to witness the home-coming of RNS REGINA MARIA and to join today's celebrations

with so many Romanian friends including some new and some familiar faces.

I have taken a very close interest in the frigate project since Romania and the UK signed the acquisition agreement in January 2003. It is an extremely important component of the defence relationship between our two countries and I would like to congratulate all those who have participated in this joint project for the professionalism and the spirit of co-operation which has underpinned the considerable effort required to bring it to fruition. Partnership linked to a common goal has been the name of the game: the Romanian Navy and its In Country Team; ROMTEHNICA; BAE SYSTEMS; the Ministry of Defence Warship Support and Disposal Services Agencies and the Royal Navy all deserve recognition for their own contributions to the project. I am confident that we have seen the creation and strengthening of links between not only our Armed Forces but also the industries that support them.

Now that RNS Regina Maria has joined her sister ship RNS REGELE FERDINAND in Constantza there is no doubt that our two countries have succeeded in a major collaborative venture which I trust will be a cornerstone of our continued and developing relationship in the future.

As HMS LONDON, RNS REGINA MARIA provided many years of sterling service to the Royal Navy throughout the world's oceans. She is a versatile and capable ship and I am sure that she will continue to provide excellent service in your own Navy's hands for many years to come. As has already been observed, the crew of REGINA MARIA can be very proud of what they have achieved thus far. We were particularly delighted that before leaving UK waters, they were able to take part in the Trafalgar



200 celebrations and the International Festival of the Sea. I would like to echo the sentiments of Admiral Sir Jonathon Band in wishing REGINA MARIA, her crew and the Romanian Navy every good fortune and success in the future".

*

„Aș dori să mulțumesc Guvernului României și Forțelor Navale Române pentru organizarea acestui eveniment. Este o plăcere și un privilegiu pentru mine să fiu din nou în Constanța pentru a fi martor la sosirea acasă a fregatei Regina Maria și pentru a participa la această celebrare în compania multor prieteni români, unii vechi, alții noi.

Proiectul fregatelor a constituit un subiect de interes major pentru mine, încă de la semarea de către România și Regatul Unit a acordului de achiziție în ianuarie 2003. Este o componentă extrem de importantă a relației dintre cele două țări în domeniul apărării, și aș dori să-i felicit pe toți participanții la acest proiect comun pentru profesionalismul și spiritul lor de cooperare, care au susținut efortul considerabil necesar fructificării lui. Parteneriat legat de realizarea unui scop comun – acesta a fost numele jocului: Forțele Navale Române și echipa părții române; Romtehnica; BAE Systems; Agenția pentru Suport Logistic Naval și Agenția de Servicii Echipament Disponibil din Regatul Unit, Forțele Navale Regale – toate merită recunoașterea propriilor contribuții la realizarea proiectului. Am convingerea că am fost martori la crearea și consolidarea nu numai a legăturilor dintre Forțele noastre Armate, ci și dintre industriile care le sprijină.

Acum, după ce fregata „REGINA MARIA” s-a alăturat navei-surori „REGELE FERDINAND” aici, la Constanța, nu există nici un dubiu că țările noastre au reușit într-o încercare de

colaborare majoră, care va fi, cred, piatra de temelie a continuării și dezvoltării relațiilor noastre în viitor.

Ca HMS „LONDON”, fregata „REGINA MARIA” a efectuat un serviciu cu reale merite în cadrul Marinei Regale pe parcursul mai multor ani. Este o navă versatilă și capabilă, aflată în mâinile Forțelor Navale Române pentru mulți ani de acum înainte. După cum s-a observat deja, echipajul de pe „REGINA MARIA” poate fi mândru de ceea ce a realizat până acum. Știu că BAE Systems dorește foarte mult să continue să joace un rol în sprijinirea evoluției viitoare a Proiectului fregatelor românești – aspirație și angajament pe care ni le asumăm și noi, cei din Organizația pentru Servicii de Export în Domeniul Apărării.

Aș dori să mă fac ecoul sentimentelor exprimate de amiralul Sir Jonathan Band și urez „REGINEI MARIA”, echipajului său și Forțelor Navale Române MULT NOROC și SUCCES în viitor”.

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin a precizat:

„La trei luni de la intrarea în serviciul Forțelor Navale, fregata „REGINA MARIA” scrie o nouă filă în cartea istoriei Marinei Militare Române, sosind astăzi în țară pentru a se alătura fregatelor „MĂRĂȘEȘTI” și „REGELE FERDINAND” în îndeplinirea angajamentelor pe care România și le-a asumat în calitate de membru al Alianței Nord-Atlantice.

Este o zi istorică pentru Armata României și va rămâne un reper esențial în istoria de 145 de ani a Forțelor noastre Navale.

Achiziționarea fregatelor tip 22 reprezintă materializarea opțiunii privind dotarea Forțelor Navale cu nave moderne, complet interoperabile cu alte nave din țările membre NATO,



25 Iulie 2005. Președintele României, domnul Traian Băsescu participă la ceremonialul sosirii în portul Constanța a fregatei „REGINA MARIA”



www.ziuaconstant.ro



25 iulie 2005. Președintele României, domnul Traian Băsescu
semnează în Cartea de Onoare a fregatei „REGINA MARIA”





www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro



25 iulie 2005. Grupul de veterani marinari a înmănat echipajului fregatei „REGINA MARIA” placheta cu însemnele eroismului camarazilor care au luptat în al II-lea război mondial

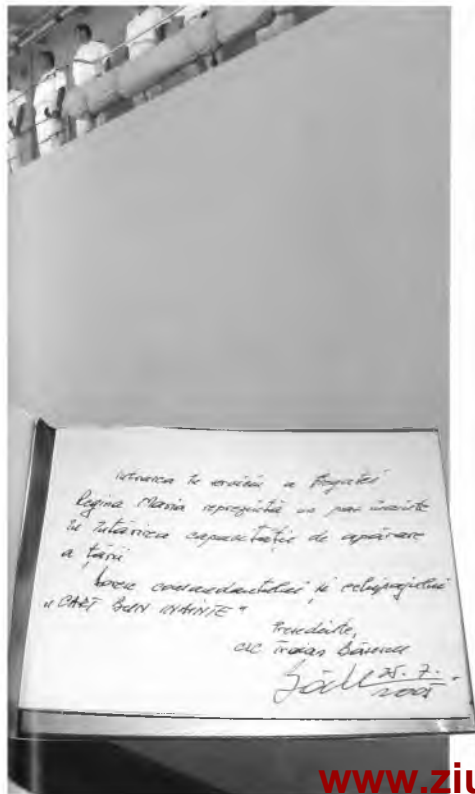
www.ziuaconstanta.ro

25 iulie 2005. Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin împreună cu amiralul Sir Jonathan Band, comandantul suprem al Royal Navy



25 iulie 2005. Î.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului sfințește fregata „REGINA MARIA”





care să asigure participarea țării noastre la apărarea colectivă, în cadrul operațiunilor multinaționale coordonate de NATO și UE și totodată, să contribuie la apărarea intereselor României.

Păstrătoare a tradițiilor fostelor distrugătoare de tip „R” ale căror nume le poartă astăzi, fregatele tip 22 împletesc o tradiție istorică bogată cu o responsabilitate considerabilă. Rolul lor este de a purta pavilionul tricolor pe mările și oceanele lumii, de a participa activ la contracararea riscurilor asimetrice, la operații antisubmarin, de apărare a litoralului și de altă natură ce încearcă să submineze evoluția națiunilor spre progres și democrație.

Domnilor ofițeri, maiștri militari și militari angajați prin contract,

Ați fost selecționați pentru a încadra una dintre cele mai moderne nave din dotarea Forțelor Navale. Este pentru dumneavoastră o mare cinste dar și o mare responsabilitate.

Prin rezultatele obținute în procesul de pregătire, sunteți cei care trebuie să demonstrați că nu în mod întâmplător, România este membră a Alianței Nord-Atlantice. După o perioadă de pregătire intensă în Marea Britanie, în marșul spre țară ați reușit să dovedeți că sunteți un echipaj. Este un pas foarte important în pregătirea și evoluția dumneavoastră viitoare.

Momente ca cel de azi sunt unice în viața și cariera oricărui marinar. Întoarcerea unei nave dintr-o misiune reprezintă întotdeauna un moment extrem de emoționant. Nu poți rămâne indiferent la trăirile intense ale celor de pe mal dar nici la emoția mascată sub sobrietatea specifică marinarilor, a echipajului.

Sosirea dumneavoastră în țară marchează o nouă etapă în

reforma instituției militare. Astăzi coboară pe cheu militari de la care Forțele Navale, Armata României, întreg poporul român, așteaptă să reprezinte țara cu succes în structurile de securitate națională și a celor destinate apărării colective ale Alianței Nord-Atlantice.

Pe chipurile dumneavoastră se poate citi mândria. Sunteți mândri și aveți de ce: lucrați pe o navă deosebită și aveți viitorul în față. Cu siguranță că nu a fost ușor să ajungeți aici, dar meseria de marinar este pentru oameni puternici. Primul pas a fost deja făcut: ați adus nava în țară! De acum înainte trebuie să continuați să vă faceți datoria la fel de bine ca și până azi!

Tuturor, membrilor echipajului dar și celor care prin efortul lor anonim au făcut posibilă sosirea acestei nave în țară, vă mulțumesc pentru abnegația de care ați dat dovadă în această perioadă și vă urez să fiți sănătoși și fericiți, iar Forțele Navale și familiile să fie mândre în continuare de rezultatele muncii dumneavoastră.

În încheiere, aș dori să mulțumesc Domnului Președinte pentru prezența Domniei Sale la acest eveniment și să îl asigur că Forțele Navale se vor afla în permanență acolo unde patria le-o va cere!

Bine ai venit acasă, „REGINA MARIA”!

Ministrul Apărării Naționale, domnul Teodor Athanasie a subliniat:

„Astăzi avem deosebită plăcere și onoare să participăm la un moment semnificativ în procesul de modernizare a Armatei României – sosirea celei de-a doua fregate tip 22 „REGINA MARIA” – și intrarea efectivă a acesteia în componerea Forțelor Navale Române.

Statutul de membru al Alianței Nord-Atlantice, acordat



României, a declanșat un amplu proces de transformări conceptuale și structurale și în cadrul Armatei României. Acest proces a cuprins, bineînțeles, și Forțele Navale, și a impus dotarea cu nave de luptă multifuncționale compatibile și interoperabile cu cele din structura Forțelor Maritime Militare ale statelor membre NATO.

Privit Strategiei Militare a României, Forțele Navale trebuie să ocupe în continuare un rol important în structura de forțe a Armatei, să contribuie la apărarea intereselor maritime și fluviale ale României, să realizeze protecția și susținerea forțelor proprii în teatrele de acțiuni militare. Forțele Navale trebuie să apere interesele naționale pe mare și pe fluviul Dunărea, concomitent cu participarea activă, în cadrul structurilor Alianței Nord-Atlantice și a celor regionale, pentru întărirea stabilității și securității mondiale.

Pentru îndeplinirea acestor obiective, s-a impus dotarea Forțelor Navale cu nave din clasa fregatelor, compatibile cu cele din Forțele Maritime Militare ale unor state membre NATO.

Achiziționarea celor două fregate tip 22 din Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord se înscrie în tradiția colaborării dintre Forțele Navale ale celor două state.

Această colaborare datează din anii 1881-1888 când Marina Română a comandat și achiziționat de la Șantierul Naval „Thames Iron Works” din Londra un număr de nouă nave de luptă și primul bric „MIRCEA”.

Astăzi, în Forțele Navale Române se derulează un amplu program denumit „Fregate” ce cuprinde două etape:

- prima – care a fost finalizată o dată cu sosirea în țară a fregatei „REGINA MARIA” – și a constat în achiziția celor două fregate și regenerarea sistemelor de la bord;

- a doua – începând cu anul 2008 – și va consta în îmbunătățirea capacităților de luptă ale celor două nave.

Calitățile combative ale fregatei tip 22, care se vor realiza la finalul etapei a doua, prin integrarea acestor sisteme de luptă moderne care le vor face apte să îndeplinească o gamă largă de misiuni, începând cu cele de apărare națională, până la cele de apărare colectivă, în conformitate cu prevederile Strategiei de Securitate Națională a României.

Pregătirea și instruirea echipajului fregatei s-a desfășurat în Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, unde au fost parcurse mai multe etape, fiecare încheindu-se cu câte o evaluare. În acest sens, doresc să aduc mulțumiri Ministerului Apărării al Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord atât pentru sprijinul acordat în instruirea echipajului, cât și pentru condițiile de viață și muncă oferite.

Alăturarea fregatei „REGINA MARIA” celorlalte fregate existente, „REGELE FERDINAND” și „MĂRĂȘEȘTI” și participarea acestora la misiuni de apărare națională și colectivă, fie sub egida NATO, Uniunii Europene sau ONU, va duce la creșterea încrederii în posibilitățile Forțelor Navale de a participa efectiv la securitatea și siguranța transporturilor pe mare și a stabilității, în primul rând în zona Mării Negre, dar și în afara acesteia, contribuind la descurajarea și anihilarea oricăror acțiuni cu caracter destabilizator.

Reforma structurală a Forțelor Navale va continua pentru realizarea unei forțe capabile să-și îndeplinească rolul de componentă navală în operații întrunite, conform prevederilor Strategiei de Înzestrare a Armatei României pe termen mediu și lung. Transformarea Forțelor Navale, deja complet profesionalizate, va

conduce la îmbunătățirea capacităților ce vor asigura îndeplinirea integrală a obligațiilor asumate de România.

În încheiere, adresez sincere felicitări echipajului fregatei „REGINA MARIA”, precum și tuturor marinarilor din Forțele Navale și le doresc succese în activitatea viitoare, însoțite de tradiționala urare marinărească „VÂNT DIN PUPA”.

În cadrul discursului susținut cu acest prilej, Președintele României, domnul Traian Băsescu a subliniat importanța deosebită pe care o marchează intrarea în serviciu a fregatei „REGINA MARIA”, țara noastră devenind „un furnizor și nu un simplu consumator de securitate”, inclusiv în misiuni navale, alături de cele aeriene, terestre sau în misiuni ale serviciilor de informații ale armatei. „Avem obligația, prin sarcinile asumate ca membri ai NATO, să fim un furnizor de securitate, iar intrarea în serviciu a fregatei „REGINA MARIA” confirmă acest lucru. România a devenit furnizor de securitate și în serviciul maritim. Aș spune că, începând de astăzi, România, practic, nu mai are nici o categorie de forțe armate la care să nu fie capabilă să răspundă nevoii de securitate colectivă a statelor membre ale NATO (...) și să intervină, oriunde în lume, alături de aliații săi în scopul salvării de vieți omenești, sprijinirii populației la calamități sau al protejării populației nevinovate, atunci când asupra ei se abat dictaturi care periclitează pacea lumii ... Capacitatea noastră de a contribui la controlul traficului de orice tip în Marea Neagră și în alte mări și oceane ale lumii este o contribuție importantă pe care România o aduce în lupta împotriva pericolului numărul unu ca amenință lumea în momentul de față.

Închei, urând echipajului fregatei „REGINA MARIA” CART BUN ÎNAINTE!”

După terminarea ceremonialului, președintele României, însoțit de persoanele oficiale, a efectuat o vizită la bordul fregatei și a semnat în Cartea de Onoare.

Fregata „REGINA MARIA” are un deplasament de 4 900 tone, o lungime de 148,2 metri și o lățime de 14,75 metri, o autonomie de 4 500 Mm și poate atinge viteza de 30 Nd – fapt demonstrat în timpul testelor de acceptanță, grație celor patru turbine cu gaz Rolls-Royce cu care este dotată. De asemenea, fregata are în dotare o instalație de aer condiționat cu funcționare permanentă și beneficiază de condiții de depozitare și refrigerare pentru provizii care pot asigura o perioadă de navigație de 90 de zile.

Sisteme de armament:

- instalații de bruijaj pasiv TERMA;
- sistem de comandă asistat de calculator;
- sisteme de luptă electronică;
- 9 sisteme de radar;
- sistem de propulsie
- tun super-rapid de calibru mediu 76 mm Otto Melara;
- director electrono-optic;
- sistem de conducere a focului de artilerie;
- echipament de contramăsuri electronice;
- lansatoare de capcane;
- sonar cu bătaie medie;
- sistem de lansare torpile;
- sistem de comunicații externe și interne;
- sisteme de navigație;
- dotări pentru aviație (elicoptere).

După derularea celei de-a doua etape a programului nava va avea capacități sporite de apărare antiaeriană și război electronic, sistem de comandă modern, sistem de rachete antinavă, sistem integrat de comunicații și gestionarea mesajelor – fiind în măsură să execute misiuni complexe de conducere a unei grupări de forțe, în funcție de misiunile primite.

Echipajul navei este alcătuit din 200 membri: 16 ofițeri, 76 maiștri militari, un subofițer și 107 militari angajați pe bază de contract, organizat pe patru departamente, într-un sistem nou, folosit pentru prima dată de o navă militară sub pavilion românesc: logistică, operații, mentenanță și electromecanic.

La **1 august 2005**, comanda fregatei „REGINA MARIA” a fost preluată de comandorul Costel Tătaru.





CĂPITAN-COMANDORUL VALENTIN BORȘARU

S-a născut pe 27 martie 1962, la București.

Este absolvent al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța (1980) și al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța, Secția Marina Militară, Facultatea Navigație (1984), cu gradul de locotenent, fiind repartizat comandant al Unității Artilerie și Arme sub apă pe vedeta torpiloare 209.

În anul 1987 a fost avansat la gradul de locotenent major, fiind mutat specialist cu Armele sub apă în statul major al Divizionului 84 Vedete Torpiloare pe Aripi Portante. În anii următori a absolvit un curs de specialitate și unul de limba engleză, ambele organizate de Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

În 1996, la un an după avansarea la gradul de locotenent-comandor a fost admis la Facultatea Interarme a Academiei de Înalte Studii Militare București, la terminarea acesteia fiind repartizat șef al Biroului Pregătire de luptă în statul major al Divizionului 93 Vedete Torpiloare Mangalia, iar peste un an ofițer 3 cu Operațiile în statul major al Brigăzii 29 Vedete.

În anul 2000 a fost numit comandantul vedetei torpiloare 2004 și al Secției I VTM, fiind avansat la gradul de căpitan-comandor.

În anul 2001 a absolvit Cursul Avansat de Comandă și Stat Major nr. 5, organizat în cadrul Colegiului Întrunit de Comandă și Stat Major din Shrivenhham-Marea Britanică, fiind brevetat ca ofițer de comandă și stat major pentru operații multinaționale inter-categoriilor de forțe armate.

Simultan cu acesta, s-a înscris la un program de masterat în studii de apărare la King's College, Universitatea din Londra, pe care l-a absolvit în anul 2000 „cum merit”.

Revenit în țară, a fost numit comandantul corvetei 261 din Divizionul 50

Corvete, iar în 2003 comandantul corvetei 263 din același divizion.

În perioada septembrie 2004-30 iunie 2005 a fost primul comandant al fregatei „REGINA MARIA”.

Este căsătorit cu Gabriela-Octavia și are un băiat, Dorian-Sabin, în vârstă de 15 ani.

COMMANDER VALENTIN BORȘARU

He was born on 27 mars 1962 in Bucharest. At the age of 14 he was admitted to Navy Junior High School in Constantza, from which he graduated in 1980. In the same year he passed the admission exam to the Naval Academy.

In 1984 after he had completed training and was promoted to Midshipman, he was appointed as operations officer onboard a fast attack craft-torpedo (FACT) „NALUCA” class in Mangalia, the then main Romanian Naval Base. On promotion to Sub Lieutenant, three years later, he moved to join the FACT „HUCHUAN” class squadron staff as underwater weapons officer. During this post he attended two courses: a three-month one for underwater weapons and another six-month one learning English language.

In 1995 he was promoted to Lieutenant Commander and the next year he passed the admission exam to the National Defence Academy for the Junior Command and Staff Course. On graduation he was sent back to the FACT „NALUCA” class squadron staff as head of operations and training.

In 1999 he moved up one echelon as operations officer in the Fast Attack Crafts Brigade HQ and one year later on promotion to Commander he was appointed in command of a FACT „NALUCA” class.

In 2001 he joined the then Joint Services Command and Staff College in Shrivenhham UK for the 46 weeks Advanced Command and Staff Course no 5. During the same period he achieved a Master of Arts in Defence Studies „with merit” diploma from the King's College-University of London.

On returning to Romania he was appointed as Commanding Officer of a 1500 tone antisubmarine corvette „TETAL” class.

During September 2004-30th of June 2005, he was the first commanding officer of the frigate „REGINA MARIA” the ex-Royal Navy Type 22 batch two HMS „LONDON”.

He is married to Gabriela Octavia, and they have a 15 year old son Dorian-Sabin.



COMANDORUL COSTEL TĂTARU

Informații personale – starea civilă:
 căsătorit cu Paula, tehnician
 – naționalitatea: română
 – data nașterii: 27 august 1956
 – locul nașterii: Constanța
 – copii: Monica-Alice și Mădălina-Claudia
 Studii – 1963-1971 – Școala Generală
 Constanța
 – 1971-1975 – Liceul „Mircea cel
 Bătrân” Constanța
 – 1975-1979 – Institutul de Marină
 „Mircea cel Bătrân” Constanța
 – 1992-1994 – Academia de Comandă

și Stat Major în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” Constanța
 – 1997-1999 – Academia de Comandă – General Staff Academy Germania
 Limbi străine – Limba germană: 3-3-3-2; Limba engleză: 2-2-2-1

Funcții deținute 1979-2005:

- comandantul Serviciului de luptă I-IV, Divizionul Dragoare de Coastă
- ofițer de stat major, Divizia Maritimă Mangalia
- comandant navă, Divizionul de Nave Auxiliare Mangalia
- comandantul Serviciului de luptă Armament antisubmarin, fregata „MĂRĂȘEȘTI” Constanța
- comandant secund, fregata „MĂRĂȘEȘTI” Constanța
- 1 iulie 2003 – comandantul fregatei „MĂRĂȘEȘTI”
- 1 august 2005 – comandantul fregatei „REGINA MARIA”

Pasiuni – Colecționar de timbre, fotbalul.

Grade – locotenent – 1979; locotenent major – 1983; căpitan – 1988;
 locotenent-comandor – 1993; căpitan-comandor – 1998; comandor – 2003

Specificații suplimentare – „COOPERATIVE PARTNER ‘94” – BULGARIA

– „COOPERATIVE MARMAIDE - CLASICA” – ITALIA

– „STORM 2000” – BULGARIA

– „COOPERATIVE PARTNER 2002” – ROMÂNIA

CAPTAIN COSTEL TĂTARU

Personal information:

Marital status: married with Paula, technical specialist

Nationality: Romanian

Born/age: 27.08.1956

Place of birth: Constanța

Kids: Monica-Alice and Mădălina-Claudia

Education:

- 1963-1971 – Primary School Constantza
- 1971-1975 – Highschool „Mircea cel Bătrân” Constantza
- 1975-1979 – Naval Institute „Mircea cel Bătrân” Constantza
- 1992-1994 – Staff College, Naval Academy „Mircea cel Bătrân” Constantza
- 1997-1999 – Staff College, General Staff Academy Germany

Languages: German: 3-3-3-2; English: 2-2-2-1

Ranks: Ensign – 1979; Lieutenant junior grade – 1983; Lieutenant – 1988;
 Lieutenant-commander – 1993; Commander – 1998; Captain – 2003

Work experience:

- 1979-1984 – Communication Officer on board of a MCM vessel Mangalia
- 1984-1988 – Staff Officer, Naval Division HQ Mangalia
- 1988-1992 – Commanding Officer of an Auxilliary Ship Mangalia
- 1994-2000 – ASW Officer onboard of frigate „MĂRĂȘEȘTI” Constanța
- 2000-2003 – Executive Officer onboard of frigate „MĂRĂȘEȘTI” Constanța
- 2003-2005 – Commanding officer of frigate „MĂRĂȘEȘTI” Constanța
- 1st of August 2005 – Commanding officer of frigate „REGINA MARIA” Constanța

Hobbies: Stamps collector, soccer.

Extracurricular activities:

- „COOPERATIVE PARTNER ‘94” – BULGARIA
- „COOPERATIVE MARMAIDE - CLASICA” – ITALY
- „STORM 2000” – BULGARIA
- „COOPERATIVE PARTNER 2002” – ROMÂNIA

PRIMUL ECHIPAJ AL FREGATEI „REGINA MARIA“

- | | | |
|---|---|--|
| 1. Căpitan-comandor Borșaru Valentin | Marian | 52. Mastru militar clasa a 2-a Irimia Dragoș Florian |
| 2. Locotenent-comandor Ioan Marian | 30. Mastru militar clasa a 2-a Ceeti Valentin | 53. Mastru militar clasa a 2-a Luca Ionel |
| 3. Locotenent-comandor Iacoblev Valentin | 31. Mastru militar clasa a 4-a Ciobanu Teodor Dorinel | 54. Mastru militar clasa a 3-a Marin Daniel |
| 4. Căpitan Alexandru Mitel | 32. Mastru militar clasa a 3-a Constantin Dumitru Ionel | 55. Mastru militar clasa a 2-a Marin Cristian |
| 5. Căpitan Ciobotaru Marian | 33. Mastru militar clasa 1 Cosor Nicolae | 56. Mastru militar clasa a 2-a Mihăescu Alin George |
| 6. Căpitan Rădulescu Fănel | 34. Mastru militar clasa a 2-a Criste Aurelian | 57. Mastru militar clasa a 2-a Mihăilescu Niță |
| 7. Căpitan Siminică Valentin Mircea | 35. Mastru militar clasa a 3-a Dinică Daniel | 58. Mastru militar clasa a 2-a Mihălceanu Vasiliță-Nicolae |
| 8. Căpitan Mandachi Ciprian | 36. Mastru militar clasa a 2-a Docan Florinel | 59. Mastru militar clasa a 2-a Mirion Ionel-Gabriel |
| 9. Căpitan Dinu Ionel | 37. Mastru militar clasa a 4-a Drăgan Dumitru | 60. Mastru militar clasa a 2-a Moisei Gabriel |
| 10. Căpitan Bahaciu Marian | 38. Mastru militar clasa a 2-a Dragomir Dan Eugen | 61. Mastru militar clasa a 2-a Moldovianu Cătălin |
| 11. Căpitan Burnete Cosmin | 39. Mastru militar clasa a 2-a Duculescu Vasile-Octavian | 62. Mastru militar clasa a 2-a Mureșan Florin |
| 12. Căpitan Cucona Tănase Marian | 40. Mastru militar clasa a 3-a Dulgheru Vasile Laurențiu Constantin | 63. Mastru militar clasa 1 Nanu Traian |
| 13. Căpitan Bicescu Victor | 41. Mastru militar clasa 1 Frangeti Eugen | 64. Mastru militar clasa a 2-a Neagu Ion |
| 14. Căpitan Lungu Virgil | 42. Mastru militar clasa a 2-a Găină Cătălin-Toader | 65. Mastru militar clasa 1 Nechita Mihai |
| 15. Locotenent Geantă Adrian | 43. Mastru militar clasa a 3-a Găină Liviu | 66. Mastru militar clasa a 3-a Negruț George |
| 16. Locotenent Nițu Florin | 44. Mastru militar clasa a 3-a Georgescu Alin Nicolae | 67. Mastru militar clasa a 3-a Nicolae Ionel |
| 17. Mastru militar clasa a 2-a Alexoiu Pavel | 45. Mastru militar clasa a 2-a Giică Gheorghe | 68. Mastru militar clasa a 3-a Olteanu Doru Mihail |
| 18. Mastru militar clasa a 2-a Arsene Valerică Cornel | 46. Mastru militar clasa 1 Gîrbă Ion Adrian | 69. Mastru militar clasa a 2-a Paraschiv Daniel |
| 19. Mastru militar clasa 1 Baciu Gabriel-Dan | 47. Mastru militar clasa a 2-a Iacob Costică Sergiu | 70. Mastru militar clasa a 2-a Petrov Viorel |
| 20. Mastru militar clasa a 2-a Băndilă Marius | 48. Mastru militar clasa a 2-a Iftode Pavel | 71. Mastru militar clasa a 2-a Pințoiu Florin |
| 21. Mastru militar clasa a 2-a Barbu Sorin | 49. Mastru militar clasa a 2-a Iliescu Tudor Marius | 72. Mastru militar clasa a 3-a Pisciă Alexandru |
| 22. Mastru militar clasa a 2-a Bătrîneanu Florin | 50. Mastru militar clasa a 2-a Ion Zamfir Cornel | 73. Mastru militar clasa a 2-a Pleșa Gheorghe Remus |
| 23. Mastru militar clasa a 2-a Belu Mihai-Eduard | 51. Mastru militar clasa a 2-a Iova Cătălin Liviu | 74. Mastru militar clasa a 3-a Rada Daniel Ion |
| 24. Mastru militar clasa a 2-a Boleac Aurel Marin | | 75. Mastru militar clasa 1 Radu Ion |
| 25. Mastru militar clasa 1 Brașoveanu Daniel | | 76. Mastru militar clasa a 2-a Schweitzer Ștefan |
| 26. Mastru militar clasa a 3-a Budișteanu Marius | | |
| 27. Mastru militar clasa a 3-a Bulai Mihai | | |
| 28. Mastru militar clasa a 3-a Caisin Elvis Nicolae | | |
| 29. Mastru militar clasa a 2-a Caranache | | |



77. Maistru militar clasa a 3-a Scurtu Nicolae
 78. Maistru militar principal Șerban Daniel
 79. Maistru militar clasa a 4-a Șerbănescu Cornel
 80. Maistru militar clasa a 3-a Simion Daniel
 81. Maistru militar clasa a 2-a Stancu Cătălin-Laurențiu
 82. Maistru militar clasa a 2-a Stănică Cătălin Ioan
 83. Maistru militar clasa a 2-a Sterparu Costel Sorin
 84. Maistru militar clasa a 2-a Stoica Ion
 85. Maistru militar clasa a 2-a Tiron Florin
 86. Maistru militar clasa a 2-a Tudor Paul-Adrian
 87. Maistru militar clasa a 2-a Ungureanu Dumitru Valentin
 88. Maistru militar clasa 1 Văcăreanu Marius Eugen
 89. Maistru militar clasa a 4-a Vartan Cristian-Florentin
 90. Maistru militar clasa a 3-a Vasiliu Daniel
 91. Maistru militar clasa a 3-a Voicu Constantin Cosmin
 92. Plutonier major Fluerau Ignat Daniel
 93. Caporal Abaza Radu Mihail
 94. Caporal Ailenei Mădălin
 95. Caporal Amariei Constantin
 96. Caporal Anghel Georgian
 97. Caporal Anuți Vasile
 98. Caporal Apostol Vadim
 99. Caporal Atanasiu Cosmin
 100. Caporal Axinia Adrian Cătălin
 101. Caporal Bădoi Lucian
 102. Caporal Banu Cristinel
 103. Caporal Bărbulescu Marius
 104. Caporal Bejan George
 105. Caporal Bugoi Adi Marian
 106. Caporal Căliman Daniel
 107. Caporal Catană Petrică
 108. Caporal Ciochină Mugurel
 109. Caporal Ciolăneșteanu Florin
 110. Caporal Cojocaru Emil
 111. Caporal Constantinescu Claudiu
 112. Caporal Croitoru Ionel
 113. Caporal Culea George
 114. Caporal Curt Florin
 115. Caporal Diaconu Daniel
 116. Caporal Dimancea Marian
 117. Caporal Dinu Ionel
 118. Caporal Dulgheru Cristinel Ciprian
 119. Caporal Dumitru Eduard
 120. Caporal Enescu Emanuel
 121. Caporal Felea Ionuț
 122. Caporal Gheorghe Florin Mihail
 123. Caporal Gheorghe Remus Florin
 124. Caporal Grigore Gigi
 125. Caporal Ichim Nicu
 126. Caporal Ion Gheorghe
 127. Caporal Ioniță Marius Adrian
 128. Caporal Iordache Dănuț
 129. Caporal Ispas Ionuț
 130. Caporal Ivanciuc Valerian Marius
 131. Caporal Liță Doni
 132. Caporal Lupu Sorin
 133. Caporal Mihart Marian
 134. Caporal Miuiț Constantin
 135. Caporal Moise Bogdan
 136. Caporal Papuc Aurelian
 137. Caporal Piaș Iulian
 138. Caporal Piperi Adrian Ionuț
 139. Caporal Popescu Marius
 140. Caporal Radu Georgică
 141. Caporal Radu Gheorghică Gabriel
 142. Caporal Samoilă Valentin
 143. Caporal Șerban Gheorghe
 144. Caporal Sima Gheorghe
 145. Caporal Sofrone Ionel
 146. Caporal Stanciu Constantin - Cosmin
 147. Caporal Tacciu Daniel
 148. Caporal Tănasei Gheorghe
 149. Caporal Taran Gabriel
 150. Caporal Trifan Valentin
 151. Caporal Tudor Răducu
 152. Caporal Văsii Ștefan
 153. Caporal Vătăman Ionel
 154. Caporal Vidrighin Nicolae
 155. Caporal Violențiu Ștefan
 156. Fruntaș Aionesei Cristian
 157. Fruntaș Antohe Nicușor
 158. Fruntaș Aron Paul Marius
 159. Fruntaș Bolea George
 160. Fruntaș Burcea Ionel
 161. Fruntaș Cristea Giani
 162. Fruntaș Culea Georgian
 163. Fruntaș Damache Aurel
 164. Fruntaș Dumitru Vasile
 165. Fruntaș Gîrjă Florea
 166. Fruntaș Gîscă Cristian
 167. Fruntaș Iacob Iulian
 168. Fruntaș Ion Cristian Adrian
 169. Fruntaș Iorgu Cristinel
 170. Fruntaș Lare Florin
 171. Fruntaș Lepădatu Ștefan Doru

172. Fruntaş Ocrainiciuc Gigi
173. Fruntaş Păpurică Ionuț
174. Fruntaş Părvu Anghel
175. Fruntaş Pașca Sorin
176. Fruntaş Plăcintă Valeriu
177. Fruntaş Răduț Bogdănel
178. Fruntaş Sava Florin
179. Fruntaş Ungureanu Aurelian
180. Fruntaş Vasile Adrian
181. Fruntaş Vlad Ștefan George
182. Fruntaş Zărnescu Cornel
183. Soldat Bălan Lucian
184. Soldat Burghilea Ion
185. Soldat Bușeșanu Florin
186. Soldat Cațaro Mihai
187. Soldat Ciobanu Ionuț
188. Soldat Dobre Dragoș
189. Soldat Ionescu Florin
190. Soldat Iosif Dănuț
191. Soldat Ivănescu Cătălin
192. Soldat Măcreanu Licuță
193. Soldat Naumencu Claudiu Daniel
194. Soldat Nicolau Valentin
195. Soldat Onaca Cristian
196. Soldat Porumb Eduard Mircea
197. Soldat Pușcașu Daniel
198. Soldat Roadevin Florin
199. Soldat Segărceanu Costel
200. Soldat Șerban Lucian
201. Soldat Țațu Dragoș
202. Soldat Tureac Toni Marinel
203. Soldat Urse Sorinel Dorinel



ANEXE



www.ziuaconstanta.ro



Anexa nr. 1

Programul
ceremoniei depunerii inimii Reginei Maria la Castelul din
Balcic, 29 octombrie 1938

Vineri, 28 octombrie 1938

Ora... Urna cu inima Reginei Maria este ridicată de la
Cotroceni de către adjutanții regali:

General Mihail Gheorghe

Locotenent-colonel Filitti C.

Locotenent-colonel Ruscescu D. Radu

și transportată la trenul regal, unde este așezată în salonul
vagonului nr. 42. Serviciul de gardă în acest salon va fi asigurat de
către adjutanții regali.

Ora 23.45 Plecarea trenului regal din Gara Mogoșoaia.

Vor lua loc în trenul regal persoanele arătate în Anexa nr. 1.

Sâmbătă, 29 octombrie 1938

Ora... Sosirea în gara Medgidia.

Aici trenul regal se desparte în două:

Partea I merge spre Constanța cu persoanele arătate în Anexa
nr. 1 (Capitolul A)

Partea a II-a merge spre Bazargic cu persoanele arătate în
Anexa Nr. 1 (Capitolul B)

Descinderea în gara Bazargic la ora 10.00.

Ora 07.30 Debarcarea gara Constanța port (Partea I)

Urna cu inima Reginei Maria va fi luată de ofițerii de marină:

Comandor Zlatian Paul

Comandor Constantinescu Mihail

Comandor Vlădescu Mihail

Ora 07.40 și transportată pe distrugătorul „REGINA MARIA“

Ora 07.45 Plecarea distrugătorului „REGINA MARIA“

Ora 10.45-11.00 Sosirea distrugătorului „REGINA MARIA“
la Balcic.

De la debarcader până la biserica Stella Maris se formează
cortegiul astfel:

- doi adjutanți

- urna cu inima Reginei Maria, purtată de ofițerii din Marina
Regală

- Majestatea Sa Regele

- Familia Regală

- Suita

Ora 11.30 Serviciul religios la biserica Stella Maris, oficiat de
P.S.S. Gherontie și preotul Caramanț

Ora 13.00 Dejunul.

Se va servi un dejun la castel, la care va participa numai Familia
Regală.

De asemenea, se va servi și un dejun în Casa suitei, la care vor
lua parte persoanele arătate în Anexa nr. 2.

Ora 16.30 .Plecarea trenului regal din gara Bazargic.

Ora 23.35 Descinderea în gara Mogoșoaia.

Ținuta: Civili: jachetă, pălărie înaltă

Militari: albastră de serviciu

Sursa: Arhivele Militare Române, fond 1683, dosar nr. 657, f. 284-285

Anexa nr. 2

LEGAȚIUNEA REGALĂ A ROMÂNIEI
ATAȘATUL MILITAR NAVAL
LONDRA

Nr. 595
13 martie 1939

ATAȘATUL MILITAR NAVAL LONDRA
către
MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI
D-lui Secretar General

Obiect: - Participarea N.M.S. „REGINA MARIA“ la revista navală de la Spithead (Portsmouth) cu ocazia încoronării suveranilor englezi - mai 1937.

- Primirea marinarilor români la Portsmouth de William N. Duttson de la Veryan, The Avenue, Fareham, Hants
Referințe: Raportul nostru nr. 337 din 4 decembrie 1938

Am onoarea a reveni la raportul nostru de la referințe prin care arătam purtarea frumoasă a d-lui W.N. Duttson de la „Veryan“ - The Avenue, Fareham, Hants, England ce a avut față de N.M.S. „REGINA MARIA“ și echipajul ei, cu ocazia vizitei făcută de navă la Portsmouth, Spithead, când a participat la revista navală a Încoronării - mai 1937 - precum și sentimentele frumoase ce le are pentru țara noastră.

Prin același raport propuneam Domniei Voastre:

- 1). Să se acorde d-lui W.N. Duttson o distincție românească;
- 2). Să i se propună să devină consul onorific al României pentru regiunea Portsmouth - Southampton, regiune de mare importanță comercială prin portul Southampton, unde România nu are nici un consul.

În acel raport am mai arătat că am trimis aceleași informațiuni și Legației noastre de aci - Londra - care m-a informat că a intervenit în sensul propunerii ce am făcut.

Vă rog să binevoiți a interveni și stăruii pentru a se soluționa satisfăcător propunerile din acel raport.

Atașatul militar naval la Londra
Comandor
Dumitrescu Șt. Gheorghe

Arhivele Militare Române, Bibliotecă, dosar nr. R.I. 528, f. 12 - 13.

Anexa nr. 3

MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI
Direcția Personalului

Nr. 3022
1939, luna iunie, ziua 28

MINISTERUL AERULUI ȘI MARINEI
către
DI. comandor DUMITRESCU ȘT. GHEORGHE
Atașat naval



Legăția Regală a României
Londra

Anexa nr. 4

La scrisoarea Dumneavoastră nr. 595 din 13 martie 1939, prin care se solicita propunerea la decorare a domnului William N. Duttson.

Am onoare a vă face cunoscut că, în urma intervenției acestui Departament, Ministerul Regal al Afacerilor Străine, cu adresa nr. 38516/939, face cunoscut că, în urma unei circulare din 30 martie 1939, Majestatea Sa Regele George al VI-lea își exprimă dorința de a nu se conferi decorații străine supușilor SĂI, cu ocazia încoronării SALE și a Revistei Navale de la Portsmouth-Spithead, care a făcut parte din programul încoronării.

În consecință, acest Minister nu poate interveni pentru acordarea vreunei distincții Domnului W.N. Duttson.

Directorul Personalului
Căpitan-comandor

Dorin C. Iacomî

Șeful Biroului Decorații
/ indescifrabil /

Arhivele Militare Română, Bibliotecă, dosar nr. R. I. 528, f. 14.

ATAȘATUL MILITAR NAVAL

Nr. 104

20 septembrie 1939

Domnule Ministru,

Prin scrisoarea Dumneavoastră nr. 1597/B - 3/C.P. din 7 iulie 1939 ați informat pe Domnul W.N. Duttson, „Veryan“, the Avenue, Fareham, Hants, despre numirea Domniei Sale în funcția de Consul Onorar la Southampton.

Din informațiile ce dețin, precum și din conversațiile ce le-am avut chiar cu Domnul W.N. Duttson, portul Portsmouth este și va fi frecventat din ce în ce mai mult de vapoare comerciale în directă legătură cu interesele și legăturile noastre comerciale cu Anglia.

De altfel, este deja de actualitate că articolele lemniarie și petrol cu derivatele respective sunt tranzacționate în acel port.

Pe de altă parte, în împrejurările actuale, aceste tranzacții se vor intensifica, desigur, și fără îndoială că cineva ar trebui să vegheze la interesele noastre și în acea regiune.

Având în vedere atât această situație cât și perspectivele ce deschid actualele împrejurări sugerez, Domnule Ministru, a se lua în considerare și a ruga Ministerul Afacerilor Străine să avizeze asupra extinderii numirii Domnului W.N. Duttson ca Consul și la Portsmouth.

Cum Southampton este numai la 20 km de Portsmouth, executarea funcției de Consul în ambele aceste importante porturi, atât de apropiate, este foarte simplu și chiar denumirea de „Consul

la Southampton“ cu „extinderea jurisdicției și asupra regiunii Portsmouth“ ar fi o soluție.

Primiți, vă rog, Domnule Ministru, asigurarea celor mai distinse sentimente.

Comandor Dumitrescu St. Gheorghe
Atașat Militar Naval - Londra

Domniei Sale,
Domnului Ministru al României
Londra

Arhivele Militare Române, Bibliotecă, dosar nr. R. I. 528, f. 24

Anexa nr. 5

RAPORT OPERATIV

Jurnal de operații

Pe timpul de la 5-6 august 1943 pentru executarea Ordinului operativ 335 nr. 293 al C.F.M. și Ordinul operativ nr. 140 al Escadrilei Distrugătoare al N.M.S. „REGELE FERDINAND I“

Situația

Din buletinele informative zilnice rezultă:

Întâlnirea cu forțe de suprafață inamice puțin posibilă.

De așteptat întâlnirea cu submarine și aviația inamică în special în zona Bosfor.

Misiunea

Gruparea compusă din două distrugătoare „XANTEN“ și două R/Boot are să escorteze de la Constanța la A 3 tancul s/s „FIRUTZ“. Iar de aici întărită cu două R-Boot vasul „THISBE“ până la Bosfor.

Nave participante

Escorta Nave transport

N.M.S. „REGINA MARIA“, s/s „FIRUTZ“ sub pavilion german

N.M.S. „REGELE FERDINAND I“, s/s „THISABE“ sub pavilion german.

4 R-Boot, Nava „XANTEN“.

Misiunea de la 5-6 august 1943 de la Constanța la Bosfor.

Situația navei: În starea de funcționare, personal se ambarcă la bord căpitan Prejbeanu Iulian, căpitan Popovici Mircea și căpitan Niculescu Ioan, elevi ai Cursului de Informații.

Execuția misiunii

5 august 1943. Ieșim din port și ocupăm poziția în pupa lui „FIRUTZ“. Convoitul în linie de șir format în ordinea: „XANTEN“ în prova pentru ascultare A.S., un R-Boot cu draga N.M.S. „REGINA MARIA“, s/s „FIRUTZ“, N.M.S. „REGELE FERDINAND I“, un R-Boot în Bd. Viteza convoiului 9 Nd.

Da = 123°.

Sosește un hidroavion B.V. pentru siguranță.

Da = 169°.

Da = 123°.



Travers geamandura B 2.

Ocupăm postul 3 și începem zig-zagul. Viteza 12 Nd.

Schimbăm semnalul de recunoaștere cu un hidroavion B.V.

Da = 189^o.

Se vede lumina farului Șabla.

Se vede un proiector la coastă. Din cauza distanței mari fascicolul trece pe deasupra convoiului.

Se vede farul Caliacra.

Încetăm zig-zagul din cauza relei vizibilități.

Da = 239^o.

6 august 1943

Da = 215^o.

Începem zig-zagarea.

Da = 248^o.

Se zărește o navă în prova. Punem capul pe nava zărită care pare a fi s/s „THISBE“.

Nava face semnalul de recunoaștere la care răspundem.

Manevra pentru a lua noua formație cu „FIRUTZ“ și „TISHBE“.

Convoiu are formația: „FIRUTZ“, „THISBE“ în linie de front N.M.S. „REGINA MARIA“, cu un R-Boot la Td, N.M.S. „REGELE FERDINAND I“ cu R-Boot la Bd, un R-Boot în prova și unul la pupa.

Da = 130^o, viteza 10 Nd.

Sosește un hidroavion bulgăresc „Arade“.

Da = 150^o.

Sosește alt hidroavion „Arado“ care îl schimbă pe primul.

Da = 160^o.

Se zărește coasta turcească în Td.

Da = 168^o.

Zărim o mină în $\varphi = 41^{\circ}50'5''$, $\lambda = 28^{\circ}52'$ tragem cu tunul de 37 mm și mitraliera 13,2 mm. N.M.S. „REGINA MARIA“ ordonă unui R-Boot s-o împuște.

Da = 157^o.

Da = 164^o.

Da = 135^o.

Mină în $\varphi = 41^{\circ}21'5''$. Anunțăm pe „FIRUTZ“ că are mină în prova. Un R-boot rămâne s-o împuște. Dă alarmă submarină, se văd trei siaje de torpiloare la Bd în sectorul ... înapoia traversului. Se manevrează pentru evitare. Prima torpilă trece prin pupa noastră la 3 metri distanță.

Asanăm două grenade antisubmarine. A doua prin Td, paralel cu nava, la 30 metri distanță. A treia lovește pe „FIRUTZ“ în prova Bd. Nava rămâne în stare de plutire și continuă marșul cu viteza de 4-6 noduri.

Marea calmă. Cerul senin, vânt N, forța 1, vizibilitate foarte bună.

Începem grenadarea conform schiței. Se lansează 8 grenade germane și 5 italiene. Una din grenadele italiene n-a explodat.

Încetăm grenadarea și manevrăm pentru a asigura mai departe protecția lui „FIRUTZ“, care continuă să navighe spre apele teritoriale turcești. S/s „THISBE“ a pus capul pe Bosfor cu toată viteza.

Convoiu „FIRUTZ“ intră în Bosfor.

Da = 70^o, viteza 21 Nd, linie de șir naturală cu zig-zag.

Da = 45^o, viteza 23 Nd.

N.M.S. „REGINA MARIA“ și după aceea noi patru lovituri cu tunul de 37 mm fără a o nimeri.

Da = 351°, viteza 23 Nd.

V = 21 Nd.

Da = 349°, viteza 16 Nd.

Da = 303°

Da = 335°

Da = 334°

Intrăm în port.

Rezultatele obținute, observații și propuneri:

1. Misiunea s-a executat cu toată împotrivirea inamicului, navele intrând în Bosfor.
2. Submarinul inamic avea poziție de așteptare la 2 Mm de punctul București.
3. Propunem ca în zilele de trecere obligată să se facă goană antisubmarină și chiar grenadări preventive de către nave afectate special acestei misiuni, cu cel puțin o oră înainte de sosirea convoiului în zonă.
4. Submarinul a lansat o jerbă de trei torpile în evantai, de la travers la distanță de 1 800 metri de convoi. Torpila a fost reglată la circa 2 metri imersiune și a fost evitată în ultima secundă, torpila trecând la trei metri de pupa navei.

5. Submarinul nu a fost detectat de aparatele de ascultare instalate recent la bord. Torpilele s-au auzit după ce a fost lansate, dar acest lucru nu ne-a fost de folos în acest caz, pentru că siajul s-a văzut în același timp și de veghe. Nava de ascultare „XANTEN“, deși a trecut la maximum 2 Mm de submarin lăsându-l la Bd, nu l-a semnalat.
6. În timpul manevrei de grenadare, soldatul Tudor Nicolae, ctg. 1940, a fost rănit la picior de o grenadă antisubmarin, care la un rondou s-a rostogolit peste el.
7. Pentru o ușoară manevrare a bombelor A.S. germane, de la rastelele de rezervă din borduri la planurile înclinate, propunem a muta rastelele în prelungirea planurilor. Rastelele astfel dispuse înlătură pericolul de alunecare de pe punte a bombelor și a oamenilor în timpul rondourilor cu o viteză mare, care se execută în timpul grenadărilor. Cazul de la punctul 6 s-a întâmplat tocmai în timpul acestei manevre, la un rondou când și bomba și omul erau să cadă în apă.

Mutarea rastelelui cere doar câteva ore de lucru.

Ore de marș - 30 ore și 32 minute.

Mile parcurse - 452 Mm.



COMANDANȚII DISTRUGĂTORULUI
„REGELE FERDINAND“

Căpitan-comandor Ferdinand Drăghicescu 1930
 Căpitan-comandor Alexandru A. Gheorghiu 1930
 Locotenent-comandor August Roman 15 octombrie 1931
 Căpitan-comandor Ioan Georgescu 1 aprilie-6 iulie 1931
 Căpitan-comandor Virgil Dragalina 1 aprilie 1932
 Căpitan-comandor Gheorghe Panteli – 15 mai 1933
 Căpitan-comandor Paul Zlatian 1 noiembrie 1933
 Căpitan-comandor Mihail Constantinescu 1 noiembrie 1934
 Căpitan-comandor Ferdinand Drăghicescu 1 noiembrie 1935
 Căpitan-comandor Dorin Iacomi 1 aprilie 1936
 Comandor Constantin Vlădescu 1 noiembrie 1936
 Căpitan-comandor Iacob Bălan 1937-31 octombrie 1938
 Căpitan-comandor August Roman 1 aprilie 1939
 Căpitan-comandor Paul Diaconescu 1 aprilie 1940
 Căpitan-comandor Teodor Isvoranu 1 martie 1941
 Căpitan-comandor Arpad Gherghel noiembrie 1942
 Locotenent-comandor Eugeniu Săvulescu 1942
 Locotenent-comandor Florin Bujoreanu 1943
 Căpitan-comandor Mihail Constantinescu-Cocioc
 Căpitan-locotenent Virgil C. Drăghici 1956

COMANDANȚII DISTRUGĂTORULUI
„REGINA MARIA“

Locotenent-comandor August Roman 1930-1931
 Căpitan-comandor Gheorghe Panteli 1 aprilie 1932
 Căpitan-comandor Virgil Dragalina 1 aprilie 1933
 Căpitan-comandor Ioan Atanase 1 noiembrie 1933
 Căpitan-comandor Camilo Eisenbeisser 15 aprilie 1934
 Căpitan-comandor Vasile Petre 1 noiembrie 1934
 Căpitan-comandor August Roman 1 noiembrie 1935-1937
 Căpitan-comandor Alexandru Stoianovici 1937
 Căpitan-comandor August Roman 1 aprilie 1939
 Căpitan-comandor Horia Macellariu 18 aprilie 1938-
 30 noiembrie 1939
 Căpitan-comandor Constantin R. Dobrescu 1 aprilie 1940
 Căpitan-comandor Paul Diaconescu 1 martie 1941
 Locotenent-comandor Eugeniu Săvulescu 3 octombrie 1941-
 1 noiembrie 1942
 Locotenent-comandor Gheorghe Roșescu 1 octombrie 1942-
 20 august 1943
 Locotenent-comandor Gheorghe Harting 1943-1944
 Locotenent-comandor Alexandru Bercea
 Locotenent-comandor Titus Samson mai 1944
 Căpitan de rangul 3 Constantin M. Georgescu 1956
 Căpitan-locotenent Sebastian Ulmeanu 12 martie 1957-
 23 ianuarie 1959

EROII DISTRUGĂTORULUI „REGELE FERDINAND“

Echipajul distrugătorului „REGINA MARIA“ a înregistrat 40 de victime: 12 morți (nouă marinari, un elev de la Școala Navală și doi elevi de la Școala de Submaștri) și 28 de răniți (doi ofițeri și 26 marinari).

1. Caporal Georgescu M. Marin - 25 iunie 1941
2. Locotenent (r) Ștefichi M. Constantin - 15 iunie 1942
3. Soldat Garojeanu Alexandru - 10 ianuarie 1944
4. Aspirant Cristodorescu Alexandru - 11 mai 1944
5. Elev sergent Jugănaru P. Gheorghe - 11 mai 1944
6. Elev sergent Stoica C. Eremia - 11 mai 1944
7. Elev sergent Vodă I. Mircea - 11 mai 1944
8. Soldat Laz M. Matei - 11 mai 1944
9. Soldat Budeanu N. Ioan - 11 mai 1944
10. Soldat Bucurenciu Gh. Gheorghe - 11 mai 1944
11. Sold. Curinoiu T. Gheorghe - 11 mai 1944
12. Soldat Nedelcu M. Nițu - 11 mai 1944
13. Soldat Caloianu Gh. Sava - 11 mai 1944
14. Soldat Caragață N. Valeriu - 12 mai 1944
15. Soldat Petrescu I. Marin - 12 mai 1944
16. Căpitan Sârbu Tiberiu - 20 august 1944
17. Sergent major Iacobăț I. Mircea - 20 august 1944
18. Caporal Țurcan Lulache - 20 august 1944
19. Caporal Cristea A. Octavian - 20 august 1944
20. Caporal Drăgan S. Ion - 20 august 1944
21. Caporal Budișteanu Gh. Marin - 20 august 1944

EROII DISTRUGĂTORULUI „REGINA MARIA“

Soldat Ghihaia A. Constantin - 1 ianuarie 1944

Căpitan-comandor Dumbravă Alexandru - 5 septembrie 1944



Tabloul cu eroii distrugătorului „REGELE FERDINAND“, oferit echipajului fregatei omonime de veteranii marinarii din cel de-al II-lea război mondial



LISTA ABREVIERILOR

A.G.M.N.	– Amiral German Marea Neagră
A.S.A.	– Arme sub apă
C.F.N.M.	– Comandamentul Forțelor Navale Maritime
C.L.M.Fl.	– Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial
C.P.Z.C.	– Comandamentul Portului și Zonei Constanța
C.S.D.	– Comandamentul Superior al Dobrogei
Da	– drum adevărat
Dc	– drum compas
F.N.M.	– Forțele Navale Române
IP	– înaltă presiune
JP	– joasă presiune
L.N.R.	– Liga Navală Română
M.R.R.	– Marina Regală Română
M.St.M.	– Marele Stat Major al Armatei Române
N.M.S.	– Nava Majestății Sale
Nd	– noduri (mile marine pe oră)
Ra	– relevment adevărat
R.I.M.	– Regimentul de Infanterie Marină
R.G.M.	– Regimentul de Geniu Marină
S.M.R.	– Serviciul Maritim Român
S.N.M.	– Șantierul Naval Mobil
St.M.M.	– Statul Major al Marinei
S.S.M.	– Subsecretariatul de Stat al Marinei
Tb	– tribord
Bd	– babord

BIBLIOGRAFIE

· ARHIVE

Arhivele Militare Române
 Direcția Județeană a Arhivelor Naționale Constanța

BIBLIOTECI

Biblioteca Muzeului Marinei Române
 Biblioteca Muzeului Militar Național
 Biblioteca Județeană Constanța

COLECȚII DE PERIODICE:

„CUGET LIBER“
 „MAREA NOASTRĂ“
 „MARINA ROMÂNĂ“
 „OBSERVATORUL MILITAR“

LUCRĂRI GENERALE

CRĂCIUN, BORIS, *Regii și reginele României. O istorie ilustrată a Casei Regale*, Editura „Porțile Orientului“, Iași, 1996
 DUȚU, ALESANDRU, DOBRE, FLORICA, LOGHIN, LEONIDA, *Armata română în al doilea război mondial (1941-1945)*, *Dicționar enciclopedic*, Editura Enciclopedică, București, 1999

GAUTHIER, GAY, *Acvile și lei. O istorie a monarhiilor balcanice din 1817 până în 1974*, Editura Humanitas, București, 2004

MAMINA, ION, *Regalitatea în România (1866-1947)*, Editura Comania, București, 2004

MOGHIOR, NECULAI, DĂNILĂ, ION, MOISE, LEONIDA, *Ferdinand I. Cuvânt pentru întregirea neamului românesc*, Editura Metropol, București, 1994

*** *Mareșalii României*, Editura Academiei de Înalte Studii Militare, București, 1999

*** *România și al doilea război mondial*, coordonatori: Gheorghe Buzatu, Valeriu Florin Dobrinescu, Horia Dumitrescu, Editura DMPress, Focșani, 2000

STAN, CONSTANTIN I., *Regele Ferdinand I „Întregitorul” (1914-1927)*, Editura Paideia, București, 2003

LUCRĂRI DE SPECIALITATE

DOGARU, PETRE, *Casa Regală, Femeile fatale, masoneria și dictatorii secolului XX*, Editura Aldo Press&Tritonic, București, 2004

IONESCU, ION, BORANDĂ, GEORGETA, MOȘNEACU, MARIAN, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001

KOSLINSKI, NICOLAE, RAYMOND, STĂNESCU, *Marina Română în al doilea război mondial (1939-1945), Volumul I (1939-1942)*, Editura Făt Frumos, București, 1996; *Volumul II (1942-1944)*, Editura Făt Frumos, București, 1997; *Volumul III (1944-1945)*, Editura Modelism International, București, 1998

Liga Navală Română, *În amintirea călătoriei distrugătorului „REGINA MARIA” în zilele de 4-6 ianuarie 1938 cu Măria Sa Marele Voievod de Alba Iulia la bord*, Institutul de Arte Grafice și Editura „Marvan”, București, 1938

MACELLARIU, HORIA, *contraamiral, În plin uragan*, Editura Sagittarius, București, 1998

MARA, DORIN, *Marina Regală a României în cel de-al doilea război mondial*, Editura Economică, București, 2000

*** *Marina Română în al doilea război mondial. Romanian Navy in World War II*, Editura Modelism, București, 1996

MOȘNEAGU, MARIAN, *Politica navală postbelică a României (1944-1958)*, Editura „Mica Valahie”, București, 2005

PEPENE, NICOLAE, STOIAN, EMIL, *Inima Reginei Maria*, Editura Illustratis, Brașov, 2005

PETRE, GEORGE, BITOLEANU, ION, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991

PETRESCU, ION BENONE, *Cu distrugătorul „REGELE FERDINAND I” în misiune*, Editura Domino, Târgoviște, 1997

ROTARU, JIPA, DAMASCHIN, IOAN, *Glorie și dramă. Marina Regală Română (1940-1945)*, Editura „Ion Cristoiu”, București, 2000

ARTICOLE ÎN PUBLICAȚII DE SPECIALITATE

BURGHİȘAN, ION, locotenent-comandor, *Sub pavilion tricolor, fregata „REGELE FERDINAND” a ajuns în țară*, în „Marina Română”, Anul XV, nr. 6, (103)/2004, p. 6-11.

CONSTANTIN, CRISTINA, *Aspecte privind cariera militară a Regilor Carol I și Ferdinand I ai României*, în „Buletinul Muzeului



Militar Național”, serie nouă, nr. 2, Editura Total Publishing, București, 2004, p. 92-101.

*** *Inspecția M.S. Regelui la unitățile de bază ale litoralului românesc*, în „*Marea Noastră*”, Anul XI, nr. 11-12/noiembrie-decembrie 1942, p. 279.

NEGULESCU, AUREL, comandor, *Jalea mării și a marinarilor*, în „*Marea Noastră*”, serie veche, Anul VII, nr. 7-8/iulie-august 1938, p. 259-261.

*** *S-a stins Regina tuturor românilor*, în „*România militară*”, Anul LXXV, nr. 9/septembrie 1938, p. 2-15.

*** *Solemnitatea distribuirii medaliilor L.N.R. comemorând furtuna întâmpinată de distrugătorul „REGINA MARIA” pe Marea Neagră*, în „*Marea Noastră*”, serie veche, Anul VII, nr. 11/noiembrie 1938, p. 436-438.

STROESCU, DAN, ing., *Cu Marele Voievod Mihai în furtună*, în „*Anuarul Muzeului Marinei Române*”, tom V/2002, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2003, p. 341.



CUPRINS

CUVÂNT ÎNAINTE.....	5
CAPITOLUL I CARACTERISTICILE TEHNICO-TACTICE ALE DISTRUGĂTOARELOR TIP R.....	9
CAPITOLUL II CARIERA DISTRUGĂTOARELOR TIP R ÎN MARINA ROMÂNĂ.....	45
1. Intrarea distrugătoarelor tip R în serviciul Marinei Regale Române ..	50
2. Distrugătorul „REGINA MARIA“ la revista navală de la Spithead ...	58
3. Distrugătorul „REGINA MARIA“ în furtuna din 1938	90
4. Marele Voievod Mihai de Alba Iulia, aspirant în echipajul distrugătorului „REGINA MARIA“	110
CAPITOLUL III DISTRUGĂTOARELE TIP R ÎN TIMPUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL	113
1. Distrugătoarele „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ în campania din Est.....	124
2. Jurnalul de Operații al distrugătorului „REGINA MARIA“ (22 iunie 1941-1 octombrie 1942)	157
3. Retrocedarea distrugătoarelor „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“ de către U.R.S.S.	243
CAPITOLUL IV FREGATELE ROMÂNEȘTI „REGELE FERDINAND“ (221) ȘI REGINA MARIA“ (222).....	249
1. Istoricul fregatei H.M.S. „COVENTRY“	254
2. Intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei „REGELE FERDINAND“	259
3. Istoricul fregatei „LONDON“	294
4. Intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei „REGINA MARIA“	302
ANEXE	337
BIBLIOGRAFIE.....	46

CONTENTS

FOREWORD	5
CHAPTER I TECHNICAL AND TACTICAL FEATURES OF TYPE „R“ DESTROYERS.....	9
CHAPER II TYPE „R“ DESTROYERS DUTY IN THE ROMANIAN NAVY.....	45
1. Type „R“ destroyers commission in the Romanian Royal Navy duty 50	
2. „REGINA MARIA“ destroyer during Spithead naval parade.....	58
3. „REGINA MARIA“ destroyer during 1938's storm	90
4. Great Prince Mihai of Alba Iulia, ensign in the „REGINA MARIA“ destroyer crew	110
CHAPER III TYPE „R“ DESTROYERS DURING THE SECOND WORLD WAR	113
1. „REGELE FERDINAND“ and „REGINA MARIA“ during East Campaign.....	124
2. „REGINA MARIA“ destroyer's Campaign Log (22 nd of June 1941 – 1 st of October 1942).....	157
3. „REGELE FERDINAND“ and „REGINA MARIA“ destroyers retrocession by the USSR.....	243
CHAPTER IV ROMANIA FRIGATES „REGELE FERDINAND“ (221) AND „REGINA MARIA“ (222)	249
1. HMS „COVENTRY“ frigate's history	254
2. „REGELE FERDINAND“ frigate commission in the Romanian Navy	259
3. „LONDON“ frigate's history	295
4. „REGINA MARIA“ frigate commission in the Romanian Navy	302
ADDENDA.....	337
BIBLIOGRAPHY.....	347

De același autor:

MUZEUL MARINEI ROMÂNE (1969-1999), Editura Modelism, 1999
– coautor

NOI CONTRIBUȚII LA ISTORIA MARINEI MILITARE ROMÂNE,
Editura „Muntenia & Leda”, Constanța, 2001 – coautor

ZIUA MARINEI LA ROMÂNI, Editura Companiei Naționale
Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002

CULTUL APELOR LA ROMÂNI, Editura Companiei Naționale
Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2004

ODISEEA NAVEI-ȘCOALĂ „CONSTANȚA”, Editura „Muntenia”,
Constanța, 2004

**SFÂNTA MARIA MARE. CREDINȚE ȘI TRADIȚII SPIRITUALE
ROMÂNEȘTI**, Editura CallasPrint, Mangalia, 2005 – coautor

**STATUL MAJOR AL FORȚELOR NAVALE. 1860-2005. TRADIȚII
ȘI PERSPECTIVE**, Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2005
– coordonator

POLITICA NAVALĂ POSTBELICĂ A ROMÂNIEI (1944-1958),
Editura „Mica Valahie”, București, 2005

**DESTINE SUB MARELE PAVOAZ. AMIRALUL GHEORGHE
ANGHELULESCU**, Editura „Muntenia”, Constanța, 2005 – coordonator

