

Bricul „Mircea”, un nume-simbol al marinei militare române

Ion Rîșnoveanu

Situarea României la țărmul Mării Negre și de-a lungul Dunării a deschis largi perspective navigației autohtone, îndelednicire ale cărei tradiții își au sorgintea în vremuri imemorabile. Navigația s-a asociat dintotdeauna cu voința poporului român de a intra în legătură cu alte popoare, de a participa activ la circuitul internațional de bunuri și valori, cu aspirația de lărgire a orizontului de cunoaștere, cu temeritatea și vigoarea nației române.

Unirea Principatelor Române în anul 1859, eveniment pe care Nicolae Iorga îl caracteriza drept „întruparea unei epoci de renaștere națională”, a avut implicații deosebite și asupra oștirii naționale, care urma să reprezinte una din temeliiile Statului Român¹.

După ce, chiar în anul 1859, au fost întrunite în tabăra de la Florești oștirile celor două Principate și a fost organizat un singur Stat Major al acestora, a cărui comandă a fost atribuită domnitorului Alexandru Ioan Cuza, în anul 1860 a fost înființat un singur Minister de Război în fruntea căruia a fost numit generalul Ion Emanoil Florescu. În luna mai a aceluiași an, Comisia Centrală de la Focșani a votat „Legea privitoare la instrucțiunea armatei Principatelor Unite ale României”, care trasa și coordonatele dezvoltării ulterioare a Marinei Militare.

Un pas important în procesul constituirii Flotei unice a României l-a reprezentat Ordinul de Zi pe toată Oastea Română din ambele Principate, dat de ministrul de Război, generalul I. M. Florescu, în absența domnitorului, la 6 octombrie 1860, prin care se hotăra ca până la definitiva organizare a Corpului Flotei, toată Flotila de pe Dunăre să formeze un singur Corp având ca primă bază portul Ismail.

Prin același Ordin a fost numit, provizoriu, în funcția de comandant superior al Flotei, colonelul Nicolae Steriade, iar ca ajutor al său, căpitanul Constantin Petrescu, totodată fiind numiți și comandanții principalelor puncte de pe Dunăre de la Chilia, Ismail, Galați, Brăila, Giurgiu și Calafat. Aprobând cele cuprinse în raportul ministrului de

¹ Marian Moșneagu (coordonator), *Statul Major al Forțelor Navale. 1860-2005. Tradiții și perspective*, București, 2005, p. 9.

Război, la 22 octombrie 1860, domnitorul Alexandru Ioan Cuza, prin Înaltul Ordin de Zi nr. 173 a decretat „Unirea definitivă a Flotilelor de pe întregul curs al Dunării într-un singur Corp”².

Importanța actului de Unificare a Flotilelor, din 22 octombrie 1860, este de netăgăduit, constituirea Flotei Unice a Principatelor Unite reprezentând începutul unei noi epoci de organizare pe baze moderne a Marinei Militare Române.

Dotarea Corpului Flotei cu noi bastimente de război care să asigure forța de foc necesară apărării intereselor României pe linia Dunării necesita pregătirea de ofițeri, subofițeri și trupă capabili să facă față oricărei situații specifice în cazul angrenării țării pe teatrul de operații militare. De aceea, s-a hotărât, în mod firesc, acordarea unei atenții deosebite organizării învățământului de specialitate în condițiile intrării în serviciul activ al Marinei a noi nave de luptă precum „România”, „Ștefan cel Mare”, „Rândunica”, „Fulgerul” și „Lebăda”.

În acest sens, prin Decizia Ministerială nr. 11 din 17 noiembrie 1872, a fost constituită, la Galați, Școala Flotei, prima instituție de învățământ a Marinei Militare care pregătea ofițeri și subofițeri, durata cursurilor fiind de doi ani. Prima Școală a Marinei a avut o existență scurtă, ea fiind desființată în anul 1882³.

Un loc și o semnificație aparte în contextul preocupărilor de diversificare și dezvoltare a învățământului de marină după anul 1878 l-a avut Școala Copiilor de Marină de la Galați înființată prin Înaltul Decret nr. 2 408 din 11 iulie 1881, în același an fiind întocmit și aprobat primul Regulament al Școlii în care erau precizate condițiile de admitere, disciplinele de studiu și alte cerințe ale activităților interne. În conformitate cu acest regulament, erau admiși, cu prioritate, fiii militarilor căzuți în Războiul de Independență sau ai cadrelor aflate în serviciu. În cazul în care numărul de locuri scos la concurs nu era ocupat, erau acceptați și copiii aparținând altor categorii sociale, cu vârsta stabilită la

² *Ibidem*, p. 10. Textul Înaltului Ordin era următorul: „Aprobăm cele cuprinse în raportul ministrului nostru secretar de stat la Ministerul de Rezel cu numarul 3597.

Am decretat și decretăm:

Art. 1. Flotilele după întregul curs al Dunării în viitor vor forma un singur corp.

Art. 2. Colonelul Steriade se întărește pe postul de comandant superior al întregului Corp și căpitanul Petrescu ajutorul său.

Art. 3. Ministrul nostru secretar de stat la Ministerul de Rezel va executa ordonanța de față”.

³ *Ibidem*, p. 14.

12-15 ani, aceștia fiind primiți la cursuri numai cu consimțământul scris al părinților.

Noul așezământ de învățământ de marină și-a deschis cursurile la începutul lunii februarie 1882, deși începutul anului școlar a fost fixat pentru data de 15 octombrie 1881, cu un număr de 20 de elevi în anul I⁴. În programa școlară intrau atât discipline de cultură generală ca aritmetica, geografia și cosmografia, istoria, limba română, limba italiană, noțiuni de geometrie și trigonometrie, fizică și chimie, dar și aplicații practice asupra artileriei navale, velelor, armelor portative, codului internațional de semnalizare, armarea bastimentelor, serviciul de gardă, serviciul interior, noțiuni de mecanică și de conducerea mașinilor, dar și „exerciții corporale” precum gimnastică, înot și scrimă, instruirea practică făcându-se pe navele aflate în serviciul activ⁵.

Pe aceeași linie a dezvoltării învățământului de marină, în paralel cu dezvoltarea Flotei române, în anul 1893 a început să funcționeze la Galați cea de-a treia școală importantă a Marinei, și anume Școala de Cadre a Flotei, urmată din 26 ianuarie 1896 de Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină⁶. În anul 1909, prin Înaltul Decret nr. 2 928, Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină s-a transformat în Școala Navală Superioară care și-a început activitatea la Constanța, în clădirea de pe strada Traian 53. Durata noii instituții de învățământ a Marinei Militare a fost fixată la un an, cursurile ei putând fi urmate doar de ofițerii de marină cu gradul de locotenent.

Prin Înaltul Decret nr. 4 225 din 3 octombrie 1912, a fost întărit statutul special al Școlii Navale Superioare prin înființarea unei unități de direcție sub denumirea de Școlile Marinei din care făceau parte Școala Navală Superioară, Școala de Marină a Maeștrilor Militari, Școala de Tragere a Marinei, Școala de Hidrografie și Pilotaj, precum și Școlile Practice la Bord pentru Ofițeri și Trupă⁷.

În perioada interbelică, învățământul de marină a cunoscut o dezvoltare deosebită prin înființarea Școlii Navale al cărui prim Regulament de funcționare și ordine interioară a fost aprobat în anul 1921.

⁴ Școala Copiilor de Marină a înlocuit Școala Flotei înființată în anul 1872 și a reprezentat un pas înainte în procesul de organizare a învățământului de specialitate din România.

⁵ *Ibidem*, p. 14.

⁶ Aceasta a funcționat, inițial, la Galați, pentru ca în anul 1900, ca urmare a reorganizării Marinei Militare, să fie dislocată la Constanța.

⁷ *Ibidem*, p. 15.

Această instituție a funcționat la Constanța, inițial în localul situat pe strada Traian 53 (actualul sediu al Muzeului Marinei Române), iar din anul 1948 instalându-se în localul Școlii de Maiștri situat pe strada Mircea.

Astfel, factorii de decizie politici, precum și comandanții Marinei Militare au luat hotărârea dotării cu o navă-școală care să asigure pregătirea teoretică și, mai ales, practică a viitorilor ofițeri și maiștri militari de marină. Propunerea înzestrării Marinei Militare cu un bric cu vele pentru pregătirea echipajelor a fost prezentată oficial Ministerului de Război de către colonelul Ioan Murgescu, comandantul Flotei, într-un Raport pe care l-a întocmit la încheierea misiunii de studiere a stării porturilor dobrogene și a Insulei Șerpilor. În anul 1881, pe baza raportului întocmit de o comisie care a examinat în străinătate anumite tipuri de bastimente, s-a luat hotărârea comandării în Anglia a unui bric cu vele și mașină cu aburi care să intre în serviciul activ al Marinei Militare ca navă-școală⁸.

În aceste condiții, printr-o notă din 22 august 1881 a Ministerului de Război adresată Comandamentului Corpului Flotei, a fost autorizată încheierea unui contract pentru construirea unor nave militare de către Șantierul naval „Thames Iron Works” din Londra, printre care și un bric care să servească drept navă-școală pentru pregătirea ofițerilor și maiștrilor-militari de marină⁹.

În urma acestui ordin, la 3 octombrie același an, Ministerul de Război a trimis o nouă notă către Comandamentul Flotei prin care maiorul Vasile Urseanu și locotenentul Nicolae Mardari primeau autorizarea de a supraveghea construirea navelor comandate de guvernul de la București.

Nava-școală tip bric a fost denumită „Mircea” de către Ion Ghica, reprezentantul consular al României în Regatul Unit, după numele domnitorului Țării Românești, „*singur stăpânitor... până la Marea cea Mare...*”¹⁰.

⁸ Arhivele Naționale Istorice Centrale (ANIC), fond Ministerul de Război, Direcția Marinei, dosar 4/1880, ff. 48-49.

⁹ Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei militare Române*, Constanța, 2001, p. 183.

¹⁰ Jean Bart, *O corabie românească. Nava-școală brikul Mircea*, București, f.a., p. 14. Ion Ghica, diplomat de carieră, cunoștea foarte bine lumea marinarilor încă de când a avut de îndeplinit misiuni diplomatice la Constantinopol. În corespondența pe care a purtat-o cu amiralul Urseanu arăta: „Facă cerul ca prima, fericita călătorie a lui Mircea pe marea cea mai periculoasă să fie de bun augur și să deschidă României o eră de

În luna iulie, locotenent-colonelul Urseanu, șeful comisiei de recepție a navelor comandate în Anglia, a comunicat de la Londra că bricul „Mircea” și cele trei șalupe tip „Opanez” comandate la același șantier naval au părăsit apele teritoriale ale Angliei pe data de 16 iulie 1882, angajându-se pe ruta Londra-Dartheimouth-Vigo-Gibraltar-Malta-Syra-Istanbul-Sulina-Galați¹¹. După o cursă care a durat aproape o lună, la 13 august, bricul „Mircea” a aruncat ancora în portul Galați, în timp ce șalupele-canoniere „Opanez”, „Rahova” și „Smârdan” au ajuns la destinație la 16 august¹².

Construit din lemn, având numai coastele din fier, avea un deplasament de 360 t, lungimea de 36 m, pescajul de 3,60 m și o viteză de 8-12 Noduri, asigurată de o mașină cu 2 cilindri de 160 CP.

Nava se caracteriza prin existența celor doi arbori cu velatură completă cu un număr de 14 vele care însumau o suprafață totală de 500 m² și care asigurau deplasarea navei atunci când motorul era scos din funcțiune¹³.

Armamentul a fost constituit inițial din două tunuri tip „Krupp” de 80 mm, un tun revolver tip „Hotchkiss” și o mitralieră cu 10 țevi, pentru ca în anul 1888 să fie completat cu două tunuri de 57 mm tip „Nordenfelt” cu tragere rapidă, două tunuri revolver de 37 mm tip „Hotchkiss” și două mitraliere tip „Nordenfelt” de de 11,43 mm cu câte 10 țevi¹⁴.

Încă de la lansarea la apă, „Mircea” a atras atenția marinarilor, dar și nespécialiștilor, care i-au admirat „originalitatea și finețea formelor sale”¹⁵. Până la primul război mondial velierul a fost piturat în negru, cu linia de plutire albă și opera vie roșie, catargele, vergile și coșul în galben, iar cabinetele în alb. După reparațiile realizate în anii dintre cele două războaie mondiale, nava a fost piturată în alb, cu opera vie roșie, linia de plutire neagră, vergile, catargele și coșurile în galben¹⁶.

În august 1882, imediat după intrarea în serviciul activ al Marinei Militare, bricul „Mircea” a efectuat 17 voiaje în Marea Neagră, 12 voiaje în Marea Mediterană, precum și două ieșiri în Oceanul Atlantic. În timpul

acțiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauți de sub direcția și conducerea dumneavoastră, un viitor glorios”.

¹¹ Marian Moșneagu (coordonator), *op. cit.*, p. 23.

¹² George Petre, Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, 1991, p. 157.

¹³ Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 183.

¹⁴ *Ibidem*, p. 183.

¹⁵ Apud, Valentin Ciorbea, *Istoricul navelor școală „Mircea”*, vol. I, Constanța, 1997, p. 12.

¹⁶ *Ibidem*, p. 13.

acestor marșuri, nava-școală a înfruntat numeroase furtuni care au pus echipajul la grea încercare¹⁷. Însă, cea mai puternică furtună înfruntată a fost cea din anul 1888, în Marea Neagră, trecută de nava românească doar cu avarii, în timp ce alte 40 de nave străine s-au scufundat. Acest fapt l-a făcut pe un comandant englez, îngrozit de cele întâmplate, să exclame: „*Marea Neagră e un cazan gata să facă explozie*”¹⁸.

Printre marșurile de instrucție mai importante ale bricului „Mircea” s-au numărat cele pe care le-a executat împreună cu crucișătorul „Elisabeta” în ultimul deceniu al secolului al XIX-lea. Astfel, în 1892, la Serbările columbiene de la Genova, bricul „Mircea” a participat alături de „Elisabeta”, fiind comandat de maiorul Constantin Mănescu. În anul 1895, sub comanda maiorului Ioan Coandă, bricul „Mircea” a participat împreună cu crucișătorul „Elisabeta” la serbările ocazionate de inaugurarea canalului Kiel, care face legătura între Marea Nordului și Marea Baltică. Acest marș de 146 zile, primul al bricului în Oceanul Atlantic, în care au fost vizitate 18 porturi străine și în care s-au parcurs mii de mile, a avut o importanță deosebită pentru marinarii noștri deoarece experiența pe care aceștia au acumulat-o le-a fost foarte utilă în activitatea de mai târziu. Dar, în afara acestor marșuri de instrucție, pregătirea echipajelor s-a desfășurat la bordul bricului fără întrerupere, prin participarea la manevre, ieșiri în mare și trageri cu armamentul din dotare¹⁹.

La sfârșitul secolului al XIX-lea, bricul „Mircea” sub comanda locotenent-comandorului Alexandru Cătuneanu a fost folosit și pentru executarea unor lucrări hidrografice, în vederea ridicării hărții Mării Negre, coasta românească, acțiune de o deosebită importanță strategică în condițiile accentuării conflictelor de interese dintre Marile Puteri ale Europei care aveau drept scop acapararea unor poziții economice, politice și militare cât mai privilegiate la Gurile Dunării și în bazinul Mării Negre²⁰.

În anii primului război mondial, bricul „Mircea” a fost adus pe Dunăre unde, încorporat în lungi convoaie de șleपुरi trase de remorhere, a transportat alături de celelalte nave auxiliare, provizii și materiale pentru

¹⁷ Serviciul pe acest bastiment nu era ușor. Deși poseda excelente calități nautice, „*tinea bine la mare*” cum spun marinarii, avea un balans foarte sensibil: ruliul se combina cu tangajul, provocând foarte repede răul de mare.

¹⁸ Jean Bart, *op. cit.*, p. 17.

¹⁹ Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 183.

²⁰ Nicolae Ionescu-Johnson, *Însemnările unui marinar*, București, f.a., p. 85.

front. Spre sfârșitul războiului, „Mircea” a fost dus pe brațul Chilia unde a fost transformat în navă-bază, iar după război a fost supus unor reparații capitale în Arsenalul Marinei din Galați. Întinerit în urma reparațiilor, „Mircea” a efectuat în 1925 un nou marș de instrucție în Marea Mediterană, pentru ca în anul următor să execute un ultim voiaj în această mare. În aceste din urmă voiaje efectuate în afara granițelor țării, bricul s-a aflat sub comanda locotenent-comandorului Gheorghe Dumitrescu. La 1 iulie 1925, cu un echipaj format din 81 elevi ai Institutului Maritim și 60 grade inferioare, „Mircea” a părăsit portul Constanța pentru a urma ruta Cospoli-Pireu-Navarin-Corfu-Durazzo-Boche di Cattaro-Ragusa-Suda-Rhodos-Smirna-Ceanak-Cospoli și a se întoarce în portul de reședință, Constanța. În timpul acestui voiaj, nava a totalizat 40 de zile de marș și 20 de zile de staționare, cu ocazia celor 12 escale făcute în porturile din Arhipelag, Marea Mediterană, Marea Adriatică și Mare Ionică și a parcurs peste 3000 mile marine. Importanța acestui marș de instrucție este apreciată în Jurnalul istoric al navei ca o „eficace propagandă națională”, dar și ca „o frumoasă instrucție a marinarilor”, întrucât atât ofițerii, cât și întreg echipajul „au profitat foarte mult în acest voiaj din toate punctele de vedere: al înmulțirii cunoștințelor generale prin vizitarea atâtor porturi străine, al cunoștințelor profesionale”²¹.

În anul următor, la 15 iunie 1926, bricul părăsește portul Constanța pentru a vizita porturi din Arhipelagul grecesc, de pe coastele Italiei și ale Iugoslaviei. Din acest voiaj, nava-școală s-a întors la 17 septembrie, după ce timp de trei luni și 2 zile a străbătut 5 mări, a vizitat 3 țări, arborând pavilionul țării noastre în 14 porturi²².

În anii următori, 1927-1930, bricul va continua pregătirea echipajelor, dar numai prin ieșiri în Marea Neagră fiind în același timp atașat Serviciul Hidrografic al Diviziei de Mare, pentru efectuarea unor lucrări hidrografice în zona Sulina-Baia Jibreni. În acești ani, nava s-a aflat sub comanda căpitanului-comandor Constantin Pogonat, care în mai 1928 a organizat, festivitatea comemorării la bordul bricului a 40 de ani de la furtuna cu care „Mircea” se confruntase în anul 1888. Cu această ocazie la bordul navei-școală s-au adunat toate seriile de marinari formați pe „Mircea”, iar bricul a fost decorat cu medalia „Patruzeci de ani de serviciu”.

²¹ Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 184.

²² Acesta a reprezentat unul dintre cele mai importante voiaje executate de bricul „Mircea” atât prin mesajul pe care l-a prezentat, cât și prin profesionalismul dovedit de membrii echipajului.

La 27 mai 1931, pentru meritele sale în formarea personalului marinăresc, bricul „Mircea” va fi decorat cu medalia „Meritul Maritim”, curând după aceea urmând și scoaterea sa din serviciul flotei. Ulterior, nava a fost dusă la Galați, aici având loc, în anul 1938, o nouă întâlnire la bordul navei a veteranilor, care au comemorat de această dată 50 de ani de la memorabila furtună din mai 1888. În anul următor, 1939, a sosit clipa când bricul „Mircea” a trebuit să predea ștafeta noii nave-școală „Mircea”, care va purta mai departe pe mările și oceanele lumii culorile României²³.

La începutul celui de-al doilea război mondial, „Mircea” a fost dus la Galați și transformat în farmacie flotantă, iar ulterior bazat la Brăila. Aici, la 12 aprilie 1944, o bombă lansată de un avion sovietic a lovit în plin bătrânul velier, transformându-l într-o uriașă torță. Ceea ce n-a mistuit focul, a înghițit Dunărea. Așa a sfârșit bricul „Mircea”, primul velier-școală a Marinei Militare²⁴.

Prin întreaga sa activitate de pregătire a unor străluciți ofițeri pentru marina militară ca și pentru cea comercială, bricul „Mircea” și-a cucerit un loc de frunte în rândul navelor militare românești și a creat în marina română spiritul „Mircea”. În cei 62 de ani de existență, la bordul bricului „Mircea” s-au perindat generații întregi de ofițeri și maiștri de marină, nava aflându-se sub numeroase comenzi ale unor ofițeri superiori care au făcut cinste uniforme de marinari²⁵.

²³ *Ibidem*, p. 186.

²⁴ Valentin Ciorbea, *op. cit.*, p. 19.

²⁵ Comandanți ai bricului:

Mr. Vasile Urseanu - august 1882; 7 mai 1883-octombrie 1884.

Cpt. Ilie Irimescu - august 1882-7 mai 1889 (provizoriu); 11 iulie 1885-1 aprilie 1888.

Cpt. Constantin Mănescu - octombrie 1884 -11 iulie 1885. Mr.Constantin Mănescu -15 mai 1892 - 24 inie 1892; 15 mai 1893 - 1 aprilie 1894.

Cpt. Eustațiu Sebastian -1 aprilie 1888 -1 octombrie 1889. Mr.Eustațiu Sebastian -1 aprilie 1894 - martie 1895. Cpt.Constantin Georgescu -1 octombrie 1884-1 mai 1890. Mr. Nicolae Bărbieri - 24 iunie 1892 -15 mai 1893; 1 aprilie 1896-1aprilie 1897.

Mr. Ioan Conadă - martie 1895 -1 aprilie 1896.

Mr. Paul (Pavel) Popovăț -1 aprilie 1897 -10 mai 1898

Lt. col. Constantin Bălescu -10 mai 1898 -1 august 1899.

Lt. cdor. Alexandru Cătuneanu -1 august 1890 -1 aprilie 1900.

Lt. cdor. Paul Rădulescu - 1 aprilie 1900 - 1 ianuarie 1901.

Lt. cdor. Petre Ponici -1 ianuarie 1901 - 27 aprilie 1902.

Lt. cdor. Nicolae Negrescu - 27 aprilie 1902 - 21 aprilie 1904.

Lt. cdor. Constantin Ciuchi - 21 aprilie 1904 -1 aprilie 1905.

Lt. cdor. Vasile Iorgulescu - 1 aprilie 1905 -16 februarie 1908.

Lt. cdor. Nicolae Negru - 16 februarie 1908 -1909.



Lt. cdor. Vasile Școdrea - 1909 -1 aprilie 1911.
Lt. cdor. Constantin Focșa - 1 aprilie 1911 -1 aprilie 1912.
Lt. cdor. Emil Opreșan - 1 aprilie 1912 -1914.
Lt. cdor. Gheorghe Dumitrescu - aprilie 1924 - 1925; aprilie 1926-1 octombrie 1926.
Cpt. Alexandru Știubei -1925 - aprilie 1926 - responsabil.
Cpt. Paul Diaconescu -1 octombrie 1926 - 1 mai 1927 - responsabil.
Cpt. cdor. Constantin Pogonat -1 mai 1927 - octombrie 1930.
Lt. Eduard Ghezzo -15 octombrie 1930 - responsabil.
Lt. Emilian Niculescu - noiembrie 1930 - responsabil.
Cpt. cdor. Gheorghe Constantinescu - 1 mai 1931.

