MARIAN MOŞNEAGU

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA" ÎN CAMPANIE

editura militară

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

Marian MOŞNEAGU

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA” ÎN CAMPANIE

Biblioteca
ZIUA de Constanța
Nr. 151

www.ziuaconstanta.ro

Cartea a apărut cu sprijinul
Administrației Fondului Cultural Național

www.ziuaconstanta.ro

MARIAN MOŞNEAGU

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA” ÎN CAMPANIE

Editura Militară
Bucureşti, 2012

www.ziuaconstanta.ro

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
MOŞNEAGU, MARIAN
Crucişătorul „Elisabeta" în campanie / Marian Moşneagu.
- Bucureşti : Editura Militară, 2012
Bibliogr.
ISBN 978-973-32-0908-9

623.821.3(498) Elisabeta"1888/1920"

www.ziuaconstanta.ro

CUPRINS

CUVÂNT-ÎNAINTE 9

LISTA ABREVIERILOR 11

Capitolul I
PREGĂTIREA PENTRU LUPTĂ, IPOTEZELE DE RĂZBOI ŞI PRINCIPIILE DOCTRINEI NAVALE NAȚIONALE LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA 13
1.1. Crucişătorul „Elisabeta" – nava-amiral a Marinei Militare Române 22

Capitolul II
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", LIDERUL ESCADREI MARITIME ROMÂNE 26
2.1. Turul Mării Negre: Galați, Tulcea, Sulina, Iniada, Benderekli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria, Odessa, Constanța (16/28 mai – iulie 1889) 26
2.2. Nava-comandant a escadrei maritime (1890) 27
2.3. Escală pentru reparații în Şantierul naval din Constantinopol (1890) 28

Capitolul III
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", AMBASADOR ITINERANT AL ROMÂNIEI 31
3.1. Primul voiaj mediteranean: Constantinopol, Smirna, Kios, Alexandria, Kandia, La Valletta, La Goulette, Toulon, Cadiz, La Spezzia, Livorno, Palermo, Pireu, Salonic, Galați (2 ianuarie–9 iunie 1891) 31
3.2. Din nou în escadra Mării Negre (Batumi, septembrie–octombrie 1891) 34
3.3. Escală la Varna (15 mai–20 iunie 1892) 35
3.4. La Serbările columbiene de la Genova (3 iulie–10 octombrie 1892) 36
3.5. Prima campanie de cercetări marine în Marea Neagră (15 mai–15 iulie 1893) 39
3.6. Din nou în jurul Mării Negre: Balcic, Constantinopol, Sinope, Trebizonda, Ialta, Sevastopol, Odessa (8 iulie–26 august 1893) 40
3.7. Campania de vară. Sulina, Odessa, Constanța, Mangalia, Varna (15 mai–15 iunie 1894) 41
3.8. Partea a II-a a campaniei. Galați, Çanakkale, Taranto, Ancona, Veneția, Trieste, Pola, Fiume, Corfu, Constantinopol, Constanța (16 iulie–5 septembrie 1894) 41
3.9. La inaugurarea Canalului Kiel (6/18 aprilie–30 septembrie 1895) 43
3.10. Campania anului 1896: Galați, Sulina, Insula Şerpilor, Mangalia, Odessa (8 iunie 1896) 51
3.11. Manevrele navale din toamna lui 1896: Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Sinope, Benderekli 52
3.12. Lucrările hidrografice din vara anului 1897 53
3.13. Campania anului 1898: Burgas, Varna (23–30 august 1898) 54

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul IV
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", SUPORT AL DIPLOMAŢIEI NAŢIONALE 57
4.1. Cu membrii Familiei Regale la bord (Constanţa, 9–24 iunie 1899) 57
4.2. Crucişătorul „Elisabeta" la începutul secolului al XX-lea 58
4.3. Vizita Marelui Duce Aleksandr Mihailovici (1–5 iulie 1901) 60
4.4. Escadra rusă în portul Constanţa (22–24 iulie 1901) 70
4.5. Activitatea crucişătorului „Elisabeta" în 1902 87
4.6. Vizita Majestăţii Sale Regele Carol I la Constanţa (23–26 martie 1902) 90
4.7. Ziua Marinei Române sărbătorită pe „Elisabeta" (15 august 1902) 91
4.8. Voiajele anului 1902: Sinope, Heracleea, Caliacra, Constanţa (2–14 septembrie 1902) 92
4.9. Campania anului 1903 93
4.10. În Arsenalul Marinei Galaţi (6 octombrie 1903–29 octombrie 1904) 95
4.11. Campania anului 1905 96

Capitolul V
„ELISABETA" VERSUS „POTEMKIN" (19–28 iunie 1905) 98

Capitolul VI
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", NAVĂ-ŞCOALĂ ŞI DE REPREZENTARE 106
6.1. Exerciţii de debarcare şi vizite de onoare 106
6.2. La inaugurarea oficială a portului Varna (17 mai 1906) 106
6.3. Misiunile anului 1906 108
6.4. Evenimentele anului 1907 111
6.5. Aplicaţii, manevre şi antrenamente pe mare în anul 1908 112
6.6. La funeraliile Marelui Duce Mihail Nicolaevici (Sevastopol, 15–18 decembrie 1909) 115
6.7. Pe post de navă-şcoală (1910) 121
6.8. Campania anului 1911 144

Capitolul VII
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA" ÎN CAMPANIA PRIMULUI RĂZBOI BALCANIC 146
7.1. Activitatea crucişătorului „Elisabeta" în cursul anului 1912 146
7.2. Crucişătorul „Elisabeta" în timpul Primului Război Balcanic 147
7.3. Campania 1914–1915 158
7.4. Crucişătorul „Elisabeta" în campania 1916–1918 159

Capitolul VIII
CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA" – AMFITEATRU PLUTITOR (1919–1920) 192

EPILOG 193

COMANDANŢII CRUCIŞĂTORULUI „ELISABETA" 195
Colonelul IOAN MURGESCU 195
Colonelul VASILE URSEANU 198
Maiorul ILIE IRIMESCU 200
Locotenent-colonelul EMANOIL KOSLINSKI 202

www.ziuaconstanta.ro

Locotenent-colonelul CONSTANTIN MĂNESCU 204
Căpitan-comandorul SEBASTIAN EUSTAȚIU 206
Căpitan-comandorul NICOLAE BARBIERI 209
Locotenent-comandorul ION SPIROPOL 210
Locotenent-comandorul CONSTANTIN BĂLESCU 212
Căpitan-comandorul DIMITRIE POENARU 215
Căpitan-comandorul ALEXANDRU CĂTUNEANU 216
Căpitan-comandorul NICOLAE NEGRU 218
Căpitan-comandorul VASILE PANTAZZI 220
Locotenent-comandorul NICOLAE KIRIȚESCU 222
Căpitan-comandorul IOAN BĂLĂNESCU 223

ANEXE 227

BIBLIOGRAFIE 239

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

CUVÂNT-ÎNAINTE

Faptul că, timp de aproape patru decenii, între 1888 și 1930, crucișătorul „Elisabeta" a fost, după un deceniu de la redobândirea ieșirii la mare, nava-amiral a Marinei Militare a României și, incontestabil, între cele mai redutabile nave de luptă din Marea Neagră la începutul secolului XX, a reprezentat principalul argument care m-a determinat să reconstitui, exclusiv pe baza documentelor de arhivă, istoricul acestui glorios bastiment. Tentația de a marca editorial centenarul participării sale, în premieră pentru o navă de luptă românească, pe timpul primului război balcanic, la o campanie multinațională într-un teatru de operații european m-a determinat să aprofundez demersul salutar al prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, fostul meu profesor de istorie din Academia Navală „Mircea cel Bătrân" și ulterior, din Universitatea „Ovidius" din Constanța și muzeografului Georgeta Borandă, fostă colegă la Muzeul Marinei Române, autorii, în 2004, ai *Istoricului crucișătorului „Elisabeta"*.

În consecință, ce se mai putea scrie despre „vaporul nostru cel falnic"? În primul rând, că dorința și voința regelui Carol I ca nava să poarte numele reginei Elisabeta au ambiționat toate echipajele crucișătorului să fie demne să onoreze acest privilegiu. La rândul lor, marinarii români, ofițerii și comandanții acestuia s-au bucurat de atenția și prețuirea constantă a regelui Carol I, a patroanei navei, precum și a celorlalți membri ai familiei regale, care au vizitat periodic nava.

Apoi, realitatea că până în anul 1922, când a fost scos definitiv din serviciu, crucișătorul „Elisabeta" a fost nava-etalon în jurul căreia s-a constituit, organizat și instruit flota maritimă militară a României. Alături de bricul „Mircea", a îndeplinit misiuni diverse și complexe ca navă de luptă, navă de comandament, navă-școală ori navă de reprezentare. La bordul „Elisabetei" s-au format comandanți, ofițeri de stat major, navigatori, torpilori, și îndeosebi transmisioniști, fochiști și mecanici care, după efectuarea stagiului militar, s-au încadrat fie în echipajele celorlalte bastimente fie în marina comercială, precum și în industria petrolului.

Și nu în ultimul rând, panoplia de capabilități tehnico-tactice și operative de care crucișătorul „Elisabeta" a beneficiat din construcție și pe care și le-a valorizat constant, în toată complexitatea lor. Dincolo de misiunea esențială de apărare a intereselor statului român la Marea Neagră, a porturilor și căilor de comunicație, „Elisabeta" a îndeplinit importante misiuni de reprezentare, participând împreună cu bricul „Mircea" la cele mai grandioase reuniuni maritime internaționale, precum Serbările columbiene de la Genova (1892) și inaugurarea Canalului Kiel (1895), fiind, pe mări și oceane, în compania marilor bastimente ale epocii sau în diversele porturi europene unde a făcut escale, cel mai vizibil și inspirat ambasador al României. La bordul crucișătorului „Elisabeta" au urcat cu onorurile tradiționale regi, miniștri, lorzi, comandanți de flote și șefi de state, care au avut posibilitatea să cunoască și să remarce nava, echipajul, uniformele și datinile noastre marinărești. Prin rolul și misiunile multiple îndeplinite, „Elisabeta" a înscris pagini majore în istoria Marinei Militare, motiv pentru care va continua să rămână un subiect incitant și să suscite constant interesul cercetătorilor români și străini, deopotrivă.

www.ziuaconstanta.ro

Tezaurul arhivistic și iconografic pe care îl incumbă trecutul acestei nave, insuficient explorat și valorificat în istoriografia națională, m-a determinat să alcătuiesc, cu informații prețioase – identificate în Arhivele Militare, Arhivele Naționale Istorice Centrale și Arhivele Diplomatice Române, în presa epocii din țară și din străinătate, precum și în articolele și studiile unor reputați arhiviști, istorici, cercetători și analiști militari –, un autentic jurnal monografic al crucișătorului „Elisabeta", care completează colecția „Nave militare românești", pe care am lansat-o în 2002.

Detalierea secvențială a marșurilor de instrucție, campaniilor de navigație, aplicațiilor de debarcare, misiunilor de reprezentare și evenimentelor memorabile care alcătuiesc o originală cronică navală circumscrisă unei nave unicat în istoria navală românească sunt menite să aprofundeze cunoașterea îndeaproape a fundamentelor politicii navale naționale a tânărului stat cu ieșire la Marea Neagră după dobândirea independenței statale, disponibilitatea factorilor decidenți de a valorifica acest suport itinerant al diplomației navale și, nu în ultimul rând, arta marinarilor români de a valorifica capabilitățile combative și imagistice ale acestei unități navale în folosul creșterii și consolidării prestigiului națiunii române.

Pentru veridicitate, în majoritatea cazurilor, în reproducerea documentelor de arhivă am păstrat terminologia și ortografia epocii. De asemenea, termenii marinărești au fost utilizați în conformitate cu uzanțele *Dicționarului enciclopedic de marină*, ediția a II-a revăzută și adăugită, incluzând DEM-I/2006 și DEM-II/2008, apărut în 2010 la Editura Semne din București, care corespunde cel mai bine domeniului și demersului nostru salutar privind cutumele profesionale și cultura marinărească, în ansamblu.

În finalizarea acestui demers am fost susținut cu documente și fotografii de Biblioteca Militară Națională, Biblioteca Națională a României, Observatorul Astronomic „Amiral Vasile Urseanu", Muzeul Marinei Române, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I", cărora le sunt profund recunoscător pentru disponibilitate și promptitudine. De-a lungul investigațiilor m-au ajutat dezinteresat dr. Cornel Țucă, Ionel Burlacu, Vasilica Manea și maistrul militar principal Dănuț Dobrinoiu din Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice Pitești, dr. Veronica Bondar din cadrul Serviciului Istoric al Armatei, doamna Opritsa Dragalina Popa din Elk Grove, California (S.U.A.), cercetătorul britanic Tim Carter și colonelul Paolo D'Onofrio, reprezentantul militar italian în Statul Major General al armatei române, care mi-a pus la dispoziție articolul conaționalului său dr. Achille Rastelli, precum și fotografii-document publicate în prestigioasa „Rivista Marittima", pe care îi asigur de întreaga mea considerație. Le sunt deopotrivă dator și pentru totdeauna recunoscător soților Cristina și Cristian Crăciunoiu, cunoscuții promotori ai modelismului național, precum și domnilor Gabriel-Octavian Nicolae, consacrat colecționar constănțean, comandor (rtr.) Neculai Pădurariu și locotenent-comandor (r) ing. Dan Stroescu pentru fotografiile, cărțile poștale și prețioasele sugestii, contacte și informații furnizate cu o deosebită amabilitate. Și, nu în ultimul rând, datorez un imens respect și cea mai înaltă apreciere celor trei neobosiți și inspirați redactori și editori – directorul Adrian Pandea, Marius Iorgulescu și colonelul Dan Gîju, care mi-au facilitat și asigurat victoria în bătălia cărților și asocierea cu autorii de mare calibru ai prestigioasei Edituri Militare.

Sper că acest modest omagiu adus crucișătorului „Elisabeta" și marinarilor români de odinioară va fi un element de referință și un imbold pentru pledoariile care motivează și animă misiunile actuale și viitoare ale navelor de luptă ale Forțelor Navale ale României, angajate tot mai activ și tenace pe mările și oceanele lumii, sub egida NATO și a Uniunii Europene.

Dr. Marian MOȘNEAGU

www.ziuaconstanta.ro

LISTA ABREVIERILOR

A.A.L.L.R.R. – Altețele Lor Regale
A.S.I. – Alteța Sa Imperială
A.S.R. – Alteța Sa Regală
Bd – babord
C.E.D. – Comisia Europeană a Dunării
C.F. – Cernavodă–Feteşti
C.I.D. – Comisia Internaţională a Dunării
C.M.M. – Comandamentul Marinei Militare
C.M.R. – Comandamentul Marinei Regale
D.H.M. – Direcția Hidrografică Maritimă
D.L.L. – Deutsche Levante Linie
D.M. – Decizie ministerială
F.N.G. – Focşani–Nămoloasa–Galați
G.T.S. – Galați–Tulcea–Sulina
Î.D.R. – Înalt Decret Regal
L.N.R. – Liga Navală Română
M.C.G. – Marele Cartier General
Mm – milă marină (1852 metri)
M.M.L.L. – Majestățile Lor
M.S. – Maiestatea Sa
Nd – nod (Mm/oră)
N.F.R. – Navigația Fluvială Română
O.Z. – Ordin de zi
S.H. – Serviciul Hidraulic
S.M.G. – Statul Major General
S.M.R. – Serviciul Maritim Român
Tb – tribord
T.F.S. – telegrafie fără sârmă

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul I

PREGĂTIREA PENTRU LUPTĂ, IPOTEZELE DE RĂZBOI ȘI PRINCIPIILE DOCTRINEI NAVALE NAȚIONALE LA ÎNCEPUTUL SECOLULUI AL XX-LEA

Între 1900–1908, pregătirea personalului Marinei Militare Române a urmat tradiția trecutului, care imprimase o directivă mai mult marinărească decât militară. Educația primită în marinele străine de câțiva ofițeri ajunși în fruntea Marinei Militare și lipsa unui material naval propriu-zis pentru război au făcut ca pregătirea marinărească să predomine cele militare și de aceea această perioadă este caracterizată printr-o instrucție care imită serviciul și instrucția din marinele străine dar care a avut rezultatele scontate în domeniul formării navigatorilor, întreținerii navelor și al disciplinării caracterelor. Un serviciu sever de escadră cu navele care formau mica noastră flotilă, cu evoluții și formații cu navele cu caracteristici tehnico-tactice complet diferite este reprezentativ pentru mentalitatea acestei epoci. La mare, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" formau o școală de navigatori și de educație marinărească, în așteptarea noilor unități navale care nu mai soseau.

La Dunăre, micile nave armate cu tunuri de 57 mm, 37 mm și mitraliere erau o școală de piloți fluviali, un grup de nave de poliție a navigației, un mijloc de control al delictelor la regulamentul navigației și pescuitului care, împreună cu navele Navigației Fluviale Române, constituiau pentru mobilizare un parc de transport fluvial care la nevoie a dovedit utilitate și pricepere. Această perioadă a adus un mare serviciu economiei naționale, prin formarea primului personal pentru serviciile Navigației Fluviale Române (N.F.R.), Serviciului Maritim Român (S.M.R.) și Serviciului Hidraulic (S.H.) și crearea unei tradiții marinărești care ne lipsea aproape complet. În executarea tirului, artileria navelor utiliza numai ținte plutitoare și, în premieră, în 1900, sub presiunea conflictului cu Bulgaria, navele Diviziei de Dunăre au executat o tragere asupra uscatului, în amonte de Cernavodă. Deși marina dispunea încă din acea epocă de o artilerie de coastă care putea să aibă o bună întrebuințare în război, totuși ea era încadrată într-o unitate organică și pregătirea personalului în această direcție nu era făcută. Abia în anul 1901 s-a executat pentru prima oară, mai mult sub titlu experimental, o tragere cu un tun Armstrong. Din punctul de vedere al pregătirii propriu-zise de război, singura unitate care și-a urmat un program în acest scop a fost unitatea însărcinată cu alcătuirea barajelor și lansarea torpilelor care sub denumiri precum Apărarea Fixă port-mine, Apărarea Mobilă etc. formau apărarea pe apă în diverse ipoteze. În general, în marina acelor timpuri, programul instrucției și obiectul inspecțiilor o constituiau păstrarea în stare de operativitate a materialului, care explică timpul relativ îndelungat cât navele au putut fi păstrate în serviciu. Această perioadă este caracterizată prin buni ofițeri navigatori, care a dat primele promoțiile de comandanți de cursă lungă de la S.M.R. și buni ofițeri torpilori. În schimb, se resimțea o lipsă acută de ofițeri artilerești, cu excepția câtorva teoreticieni, iar problemele pregătirii personalului pentru folosirea navelor în limita posibilității lor tactice, respectiv ale încadrării marinei în cooperarea cu

www.ziuaconstanta.ro

armata de uscat, nu se cunoşteau. Temele adoptate ca exerciţii ori aplicaţie aveau un caracter stricat naval şi din lipsa unei pregătiri militare, de multe ori erau încadrate eronat în timp şi spaţiu.

Anul 1903 se afirmă printr-o intensificare a instrucţiei practice de specialitate, prin exerciţii reale de explozii cu torpile automobile, mine şi torpile de şcondru, exerciţii întrunite de nave, teme şi aplicaţii. De asemenea, în premieră, s-a executat o călătorie de stat-major pe Prut şi Dunăre până la Turnu Severin, pe timpul căreia s-au pus în discuţie chestiuni de război. Aceste călătorii s-au intensificat în 1906, când s-a efectuat până la Turnu Severin cu elevi ai Şcolii de Război, sub direcţia şefului statului-major al Comandamentului Marinei.

De altminteri, anul 1906 este caracterizat printr-o colaborare mai strânsă între armata de uscat şi marină, prin efectuarea unor exerciţii combinate cu un detaşament al armatei de uscat pe Borcea, în prezenţa Şcolii de Război, executarea la mare, la Capul Midia, a unei manevre de debarcare a trupelor de uscat în cooperare cu navele şi executarea la Giurgeni a trecerii unei divizii de cavalerie cu mijloacele marinei, în prezenţa şefului Marelui Stat Major.

În anul 1907, a început să se materializeze preocuparea pentru noile construcţii la Dunăre şi pregătirea personalului pentru aceste nave, în special pentru vedete, care intraseră în serviciu în cursul acestui an. Deşi materialul de navigaţie şi război, în general învechit în această perioadă, era menţinut datorită bunei îngrijiri şi reparaţiilor făcute la timp, din punct de vedere al valorii sale militare acesta era ca şi nul, întrucât atât tipul de navă cât şi armamentul erau complet declasate. Materialul de torpile automobile, căruia i se acorda o importanţă deosebită, prin desfiinţarea staţiei de regulare din cauza construcţiei portului Constanţa, a suferit o mare piedică în exploatare, motiv pentru care în 1901 s-a propus amenajarea unei staţiuni mobile pe un ponton. Începuse deja introducerea ţevilor interioare pentru tir redus şi se continua aprovizionarea pentru tunurile care nu aveau.

În 1900, a început introducerea pulberii fără fum la tunurile Marinei. Deşi în acest timp valoarea torpilei de şcondru ca armă ofensivă fusese definitiv abandonată în marinele străine, totuşi, la noi, în speranţa de a ridica valoarea militară a micilor şalupe tip vedete, s-a cerut Arsenalului Marinei să studieze posibilitatea instalării de tuburi lans-torpilă, similare celor de pe torpiloare şi pe aceste şalupe. Întrezărindu-se necesitatea unui atelier de reparat plutitor care să însoţească navele în operaţiuni, în acest scop, în 1900, s-a dat ordin Arsenalului să studieze înfiinţarea unui asemenea atelier.

În 1901, vechile tunuri de 150 mm Krupp ale crucişătorului „Elisabeta" au fost înlocuite cu tunuri de 120/50 St. Chamond, care au reactivat pentru moment valoarea tactică a acestuia. Încă din 1902 s-a relevat că tunurile aflate în serviciu nu aveau muniţia completă pentru mobilizare, acest fenomen menţinându-se ca o lipsă cronică în marină. După o experienţă de cinci ani pe „Grănicerul" şi „Bistriţa", anul 1903 a adus o propunere interesantă a Comitetului Consultativ al Marinei, respectiv încălzitul cu păcură la navele Marinei. Prin construcţia celor trei ateliere noi, Arsenalul Marinei a luat în acest an o dezvoltare mai mare şi cu mijloace tehnice extinse, construieşte căldări noi pentru canoniera „Griviţa" şi avizoul „România", scoate şi repară căldările crucişătorului „Elisabeta", lucrări executate în premieră în ţara noastră. Pe lângă construcţia monitoarelor şi a vedetelor de siguranţă, în anul 1907, Marina s-a dotat cu 50 de mine Sautter Harlé, 50 de mine Lernet, trei staţii T.F.S. şi trei aparate fotoelectrice comandate în Franţa, care, în acelaşi timp, ne-a donat şi 50 de torpile de şcondru.

În anul 1901, s-au întocmit pentru prima oară în Marină lucrări de mobilizare, după regulamentul armatei de uscat. În luna august, Comandamentul Marinei a întocmit primul proiect de

www.ziuaconstanta.ro

mobilizare al marinei. În 1901–1902, Marina Militară putea mobiliza 2 contraamirali, 2 comandori, 5 căpitani-comandori, 11 locotenenți-comandori, 26 căpitani, 23 locotenenți, 27 sublocotenenți, 6 ofițeri ingineri, 11 ofițeri mecanici, 9 medici, 2 farmaciști, 14 ofițeri de administrație și 6 guarzi de artilerie și geniu.

În organizarea și efectivele comandamentului la mobilizare, în 1902, se prevedeau:

1. Divizia de Mare avea o parte sedentară compusă din Compania Constanța, 351 oameni, Compania Sulina cu 123 oameni și o parte ambarcată pe crucișătorul „Elisabeta", canoniera „Grivița", șalupa „Rahova", crucișătoarele auxiliare „Regele Ferdinand" și „Principesa Maria". În total, Divizia de Mare putea mobiliza 673 oameni.

2. Divizia de Dunăre cuprindea:

A. Serviciul Apărării Porturilor Fluviale cu Apărarea Porturilor Galați (236 de oameni), Compania Română cu mai multe nave N.F.R. și șlepuri (137 oameni), Compania Canonierilor, în care intrau canonierele și mai multe remorchere N.F.R. (154 oameni)

B. Serviciul Apărării Submarine cu Compania Apărării Fixe cu pontoane, șlepuri și șalupe pentru baraj și Compania Apărării Mobile cu torpiloare și șalupe torpiloare (114 oameni). În total, Divizia de Dunăre cu Comandamentul Diviziei și depozitele Echipajelor mobiliza 910 oameni.

La aceste unități se adăugau Depozitele și Arsenalul; Compania Chilia și Isaccea erau desființate la mobilizare și efectivele lor completau celelalte unități ale diviziei. În timp de pace, cele mai multe efective le înghițeau companiile de frontieră. În 1903-1904, se prevedeau în efectivele de mobilizare 2 ofițeri generali, 18 ofițeri superiori combatanți, 5 ofițeri superiori necombatanți, 75 ofițeri inferiori combatanți, 11 ofițeri mecanici și 32 ofițeri asimilați, iar trupa se ridica la 2.083 oameni, din care 1.282 activi. Acest efectiv s-a menținut până în anul 1907, când au începe să intre în serviciu noile construcții.

În 1903, s-a cerut pentru prima dată Statului Major ca personalul navelor S.M.R. și N.F.R. care conta în alte corpuri, la mobilizare să fie afectat marinei.

În vederea rechiziționării lor la mobilizare, în anul 1907, s-a efectuat primul recensământ al navelor particulare, conform noii legi a rechizițiilor.

În privința ipotezelor de război și a planurilor de acțiune, conflictul cu Bulgaria, în 1900, a făcut ca Marele Stat Major și Comandamentul Marinei și reflecteze asupra întrebuințării marinei în cazul unui război cu bulgarii. În această eventualitate, s-a hotărât că misiunea cea mai importantă a marinei era paza podului „Regele Carol I" și planul de acțiune aducea înaintea acestui pod întreaga Divizie de Dunăre.

La mare, se prevedea că „Elisabeta", secondat de crucișătoarele auxiliare „Regele Ferdinand" și „Principesa Maria", armate cu tunuri de la „Mircea" și cu cele de 105 mm, împreună cu două torpiloare, vor staționa la Constanța, pentru a face poliția coastei, apărând portul și navele S.M.R. Această divizie va ține liberă marea noastră și bloca porturile Bugaz și Varna. Abia în anul 1903, lucrările de mobilizare și planul de acțiune se refereau la două ipoteze: Ipoteza A – împotriva Rusiei și Ipoteza B – împotriva Bulgariei.

În ipoteza A, armata de uscat făcea față unui atac spre est cu flancul drept sprijinit pe fortificația Galați. Rolul Marinei în această ipoteză era de apărare a portului Galați și stabilirea bateriilor de coastă, supravegherea Dunărei la Galați-Ostrov, împiedicarea întoarcerilor ce s-ar face în fața Galațiului pe malul drept. În acest scop, Divizia de Mare, părăsind Constanța a doua zi de mobilizare, era transportată pe apă de la Cernavodă la Galați, apoi trebuia să ocupe pozițiile Isaccea, dealul lui Milan și Bugeacul cu insula Bisericuța. La Isaccea, armata de uscat dădea o baterie de infanterie

www.ziuaconstanta.ro

şi o baterie de artilerie, iar Marina trebuie din prima sau a doua zi de mobilizare să trimită un baraj de mine, care se instala la înălţimea bateriei. Toate navele Diviziei de Mare intrau în apărarea Galaţiului.

Divizia de Dunăre trebuia să apere cotul Pisicii, organizând o rezistenţă prin baraje, baterii uşoare pentru apărarea barajului şi trupe de susţinere, iar cu navele trebuia să se opună unui atac la acest cot, oprind înaintarea inamicului spre Galaţi. Apărarea de la Cotul Pisicii intra în regiunea fortificată Galaţi şi era completată prin baterii de coastă, unele armate de marină, altele de armata de uscat. Crucişătorul „Elisabeta", care avea tunurile cele mai bune, era pus lângă vadul Raşcu şi constituia o rezervă. Companiile Chilia, Isaccea şi Sulina se retrăgeau de pe frontieră venind spre Galaţi şi lăsau paza frontierei unor detaşamente de infanterie. În misiunea Diviziei de Dunăre mai intrau paza podului la Cernavodă şi supravegherea Dunării între Galaţi–Ostrov ca o acoperire spre frontul de sud. În această ipoteză, portul Constanţa, coasta mării şi gurile Dunării erau complet abandonate şi toată apărarea pe apă se concentra la cotul Pisicii, Marina căutând să împiedice întoarcerea fortificaţiilor Galaţi–Nămoloasa, pe apă.

În ipoteza B, armata de uscat făcea faţă spre Sud se află în cadrilaterul Brăila–Călăraşi. Rolul marinei era apărarea podului Cernavodă în primul rând, iar în al doilea rând, stăpânirea Dunării de la mare la Turnu Severin, spre a acoperi teritoriul contra invaziilor ce s-ar încerca în scop de pradă tulburarea mobilizării. În al treilea rând, apărarea litoralului mării şi în special al portului Constanţa. Pentru îndeplinirea misiunii sale, Divizia de Dunăre trebuie să ia următoarele măsuri: executarea unor transporturi de trupe prevăzute în anumite tablouri, să apere podul Cernavodă cu două baraje pe patru rânduri. Primul baraj la capul de la deal al ostrovului Şoimu, al doilea la deal de Cernavodă în faţa bateriei de pe mal, stăpânirea Dunării de la Turnu Severin la mare asigurată prin nave. În acest sens, Dunărea este împărţită pe sectoare.

Pentru a-şi îndeplini misiunea, Divizia de Mare trebuia să instaleze două baterii de coastă cu 10 tunuri Armstrong, un baraj de 300 de mine şi organizarea apărării Sulinei cu torpiloarele tip „Năluca" şi şalupa „Rahova". Prin aceasta, avându-se în vedere forţa atacului, Divizia de Mare putea să apere Constanţa, ferind-o de bombardamente, şi putea lua chiar ofensiva, dominând comunicaţia pe mare, bombardând navele inamice şi punând mine la intrarea porturilor. Din punct de vedere doctrinar, în eventualitatea unui război contra Rusiei, flotila noastră, mult inferioară, şi mijloacele de apărare a coastei care ne lipseau aproape complet, ne puneau în situaţia de a renunţa la apărarea gurilor Dunării, a Deltei, a coastei şi a porturilor, forţându-ne la o defensivă pasivă sub protecţia barajului şi a bateriilor coastei, pe flancul liniei fortificată Focşani–Nămoloasa–Galaţi (F.N.G.). În această situaţie s-a făcut o eroare de concepţie tactică, păstrând crucişătorul „Elisabeta", elementul de forţă cel mai puternic, în rezervă, pe sprijinul căruia trebuia să se retragă navele ce apărau cotul Pisicii în cazul că erau respinse.

Ca principiu tactic, întrebuinţarea unei flotile de fluviu pe flancul armatei ce se sprijinea pe acest fluviu, pentru a împiedica întoarcerea acestui flanc, satisfăcea una din primele nevoi ale unui asemenea armate şi era cea mai bună întrebuinţare ce se putea da acestei flote. De asemenea, mijlocul de a ridica valoarea de rezistenţă a unei flotile, care avea de luptat împotriva unui inamic mai puternic, prin baraje de coastă, era un principiu elementar de război fluvial.

În eventualitatea unui război contra Bulgariei, Marina, probabil în cadrul acţiunii armatei de uscat, având a opera contra unui inamic mai slab, trecea la o atitudine mai ofensivă. La mare, cu ajutorul crucişătorului „Elisabeta" şi a celor două crucişătoare auxiliare armate, se spera că se puteau stăpâni liniile de comunicaţii, iar la Dunăre, prin împărţirea diferitelor grupe de nave pe sectoare,

www.ziuaconstanta.ro

se avea în vedere întretăierea căii fluviale și împiedicarea inamicului de a se folosi de ea, cu toate că acest lucru nu era posibil atunci când inamicul avea în puterile sale unul din maluri. În schimb, împărțirea navelor pe sectoare creat atunci a dat naștere principiului organizării sectoarelor, cu o mare utilitate într-un război fluvial.

În perioada 1908–1916, intrarea în serviciu a monitoarelor și vedetelor de siguranță a concentrat la Dunăre toată activitatea marinei și existența unei adevărate unități navale de război a deschis orizonturi și probleme noi. Instrucția fochiștilor, tunarilor, timonierilor și a torpilorilor la vedete a dobândit valențe calitative superioare. Încă din 1907 s-a înființat corpul maiștrilor de marină destinat să formeze legătura între ofițer, pe de o parte, și material și personal, pe de alta. Ofițerii au început să acorde o atenție deosebită chestiunilor de artilerie și diferitelor probleme referitoare la trageri. Evoluțiile și formațiile cu nave similare care dădeau impresia unei forțe umpleau inimile tuturor de încredere și speranță. Totuși, instrucția artileristică a continuat să domine tradiția trecutului și spiritul marinăresc, căci posibilitățile războiului pe Dunăre se vedeau sub prisma războiului naval propriu-zis, pregătirea se făcea mai mult în direcția de luptă contra navei și problema luptei împotriva uscatului era o eventualitate admisă, dar fără o rezolvare tactică precisă decât în timpul și după războiul din 1916.

Problema tirului indirect, deși la artileria de uscat începuse să primească soluții favorabile, la marină rămăsese încă sub o concepție învechită și lupta contra bateriilor de uscat nu era decât o aplicare a sistemului de luptă contra navei. În 1910 s-a făcut o încercare de instruire a recruților de către fiecare unitate în parte, rezultatele fiind nesatisfăcătoare. Deși marina solicitase insistent înființarea unui corp de hidroaviație, abia în 1912 i s-a dat în primire un hangar la Mamaia, cu un hidroavion și un ofițer.

În luna septembrie 1912, au fost concepute niște manevre de cooperare între armata de uscat și marină și deși începuseră chiar deplasările de trupe și se făcuse un pod la Giurgeni, din cauza evenimentelor acestea au fost contramandate. Situația în Balcani a influențat programele de instrucție, parte din nave găsindu-se în patrulare pe Dunărea de sus, ocupate cu supravegherea Dunării și a țărmului bulgar, culegerea de informații etc. În luna august, două monitoare și două vedete de siguranță au efectuat un voiaj de noapte în amonte ca exercițiu, cu scopul de a vedea dacă se pot sustrage observării de pe malul drept. În noiembrie, marina a început să dea detașamente și nave pentru paza podului. La mare, crucișătorul „Elisabeta" se găsea la Cospoli, într-un grup de nave internaționale, pentru paza legațiilor respective.

Anul 1913 a intensificat pregătirea personalului, dar navele însărcinate cu misiuni speciale și preocupate de starea politică externă și-au concentrat întreaga activitate în această direcție. Pe 23 iunie 1913, prima zi de mobilizare, navele se aflau pe Dunărea de sus, fiecare în zonele stabilite.

În 1914, Marele Stat Major a propus ca ofițerii de marină să urmeze școala de stat major a armatei de uscat, propunere refuzată de Comandamentul Marinei. Programele de instrucție au fost modificate, conform ordinelor superioare navele trebuind să se mențină în regiunea Silistra și împrejurimi. De trei ani funcționa o școală de ochitori care dăduse rezultate foarte bune, dar din cauza evenimentelor a fost suspendată.

În 1915 s-a studiat desființarea Secției Marinei din Școala de Artilerie și Geniu și înființarea unei școli navale la Constanța. De la începutul anului 1915 au început să se ia măsuri de pregătire în vederea evenimentelor ce vor urma. Astfel, încă din ianuarie, Marina a trimis un detașament și mai multe nave la Turnu Severin cu material de mine și dragaj, cu misiunea de a organiza un serviciu de convoiere a transporturilor între Prahovo (Serbia) și Turnu Severin și a împiedica pătrunderea

www.ziuaconstanta.ro

unei forțe inamice pe Dunărea mijlocie și a asigura calea navelor noastre de luptă. Dacă acest detașament și-a putut îndeplini misiunea de convoiere, probabil că evenimentele politice au împiedicat-o să îndeplinească și cealaltă misiune, respectiv împiedicarea pătrunderii unor nave inamice pe Dunărea mijlocie. Navele escadrei au început să ia o atitudine de supraveghere la frontieră și organizarea apărării pe apă la Turtucaia a debutat cu instalarea barajelor, lucrările bateriilor, paralel cu apărarea pe uscat a capului de pod, încă din ultimele luni ale anului 1915.

Starea de încordare cu Bulgaria a început să se afirme încă din noiembrie 1915, când Marele Stat Major a informat că guvernul bulgar a dat ordin garnizoanei Rusciuk să tragă asupra navelor de război care s-ar apropia noaptea de acel port. Un serviciu intens de patrulare a început pe Dunărea de sus pe frontieră, mai cu seamă în regiunea de frontieră Ruse-Giurgiu.

În ianuarie 1916, s-a decis scoaterea tunurilor de 120 și 75 mm St. Chamond de pe crucișătorul „Elisabeta" și instalarea lor la uscat, în baterii, crucișătorul fiind armat cu tunuri de câmp. Posibilitatea ca inamicul să lanseze mine de curent a determinat studierea dispozițiilor pentru pescuirea acestor mine și pregătirea personalului pentru trei stațiuni de apărare, a escadrei, a podului de la Silistra și a podului Cernavodă. Pentru observarea tirului și a Dunării au fost construite trei observatoare. De-a lungul Dunării existau mai multe stațiuni de lansare de mine de curent, la Gura Văii, la km 921 (vărsarea Topolniței), insula Corbu, km 901, la ostrovul Mocanu și la Gostinu și, ulterior, și la Cioroiu.

În privința materialului, vedetele de siguranță au intrat în serviciu în anul 1907, iar în anul 1908 erau gata în prima linie monitoarele „Lascăr Catargiu", „Brătianu", „Lahovary" și „Kogălniceanu". În anul 1909 s-au făcut devize pentru construirea a două pontoane port-mine pentru minele Sautter Harlé și Lernet. Întrucât torpiloarele tip „Sborul" se învechiseră, s-a hotărât că încă mai puteau fi întrebuințate la Dunăre.

În anul 1910, Arsenalul Marinei a început confecționarea celor 30 de pontoane de tablă pentru batalioanele de pontonieri. Un delegat al Marinei și un reprezentant al Direcției Generale al Porturilor au delimitat în perimetrul portului Constanța o porțiune rezervată ca port militar. Marina a preluat ostrovul Hinog în scopul instalării unei baterii de 57 mm în capul ostrovului.

Cu ocazia transporturilor din 1911, în vederea manevrelor combinate planificate, s-a constatat dificultatea executării transporturilor, mai ales pentru cavalerie și artilerie, din lipsă de nave speciale, marina argumentând necesitatea construcției a 12-14 ceamuri speciale cu șase remorchere de 120 CP care ar putea transporta odată un regiment de artilerie, pe când cu șlepurile N.F.R., pe lângă că nu sunt practice, era necesar un convoi de 20-25 șlepuri. În 1912 au fost finalizate clădirile și magaziile de muniții de la Hinog, luate în primire de Marină. le ia în primire.

După mobilizarea din 1913, când s-au putut constata rolul și importanța pe care a avut-o Marina în desfășurarea operațiunilor pe Dunăre și mai cu seamă rolul pe care l-ar fi putut îndeplini dacă am fi întâmpinat rezistență din partea bulgarilor, Marele Stat Major a revăzut chestiunea Marinei. Marina făcea parte din organizarea capului de pod Turtucaia, alcătuind sectorul IV Dunăre, intrând sub ordinele generalului comandant al capului de pod. Organizarea sa prevedea:

a. Un comandament al Diviziei de Dunăre cu statul său major având comanda sectorului Dunărea.

b. Escadra compusă din patru monitoare și opt vedete, un grup de patru canoniere și trei șalupe tip „Vedea".

c. Un câmp minat format din mai multe linii de baraje, estacade și plase, cu misiunea de a opri trecerea navelor inamice, a zădărnici un atac de șalupe în masă și a feri navele inamice de mine

www.ziuaconstanta.ro

de curent. Acest câmp minat era întocmit și întreținut de Grupul port-mine cu navele respective și mai multe șalupe.

d. O baterie de 4 tunuri de 120 mm „Regina Elisabeta" și o baterie de patru tunuri de 75 mm „Principele Mircea", cu tunurile St. Chamond luate de pe crucișătorul „Elisabeta", instalate în lucrări betonate, formau un grup de baterii pe malul stâng cu misiunea a bate Dunărea înaintea barajului și eventual și a interveni cu artileria de 120 mm și interzice ofensiva ce s-ar desfășura pe malul drept.

e. O baterie de 4 tunuri 150 Krupp și o baterie de 4 obuze luate de la monitoare armate cu personal de marină, formau un grup de baterii pe înălțimile dealurilor Turtucaia, ce puteau bate Dunărea și în același timp puteau contribui pe uscat la apărarea Turtucaiei. Toate aceste tunuri fiind instalate pe efective speciale de marină aveau avantajul unui mare sector de foc.

f. În ostroavele Cârneci și Cheoslugeaua se aflau mai multe baterii ușoare și proiectoare pentru apărarea locală a câmpului minat, și urma în ostrovul Cârneci două turele de 53 mm, patru tunuri revolver de 37 mm și două baterii turele de 37 mm, un aparat fotoelectric. În ostrovul Cheoslugeaua: o baterie de 53 mm, în turele, o baterie de 4 tunuri de 57 mm și un aparat fotoelectric.

g. Mai multe nave formând convoiul escadrei cu materiale muniții, serviciul de aprovizionare, secții de reparații, nave spitale.

h. Stații de lansare de torpile automobile și mine de curent dintre care la Greaca, Gostinu, ostrovul Mocanu.

În 1911, Marina cuprindea următoarele unități:

A. La Dunăre

1. Escadra de monitoare și vedete

2. Punctele de sprijin a regiunii G.T.S. Galați–Tulcea–Sulina, sau Dunărea de jos, având navele port-mine, grupul torpiloarelor și punctul naval Sulina.

3. Punctul de sprijin a regiunii C.F., Cernavodă–Fetești, sau Dunărea de sus, având grupul canonierelor și stațiunilor T.F.S.

4. Transporturile – remorchere și nave de servitudine, având unități de transport și aprovizionare.

B. La mare

1. Crucișătorul „Elisabeta", unitate de luptă

2. Școlile Navale cu nava-școală „Mircea"

3. Corpul Depozitelor Echipaje

4. Arsenalul Marinei

5. Depozitele Generale ale Marinei cu serviciul administrativ, depozitele.

În 1912, în total, marina putea mobiliza 140 ofițeri, 14 funcționari civili, 26 maiștri civili, 40 maiștri militari, 45 elevi, 2.076 oameni trupă. În vederea acțiunii militare din 1913, Marina a chemat rezerviști din contingentele 1900–1907 inclusiv. În prima zi de mobilizare, s-au prezentat la Țiglina 2.209 oameni, a doua zi alți 1.340, iar a treia zi 220, total în trei zile: 3.769 din 3.868 chemați. De asemenea, a fost rechiziționat materialul de pod și de transport necesar, luându-se în general nave N.F.R. și S.H. Mobilizarea din 1916 a găsit unitățile de luptă ale marinei având efectiv de mobilizare venit prin concentrări și chemări succesive, pe măsura nevoilor cerute de organizarea capului de pod.

În anul 1909, ipotezele de război erau neschimbate, cu mențiunea că statul major avea în studiu refacerea lor completă. În legătură cu aceste ipoteze, Comandamentul Marinei a desemnat

www.ziuaconstanta.ro

o comisie care să stabilească întrebuinţarea gurilor de foc pe care Marina le avea la uscat şi cele necesare pentru apărarea Galaţiului, podului Cernavodă şi atacul Silistrei, locul barajului la Galaţi, forţa apărării şi navele necesare, date pentru construirea unui monitor pe Dunărea de Jos şi ideea unui submersiuni.

Din planul de acţiune al Comandamentului Marinei în caz de mobilizare, rezulta că Marele Stat Major îşi făcuse o idee prea vastă asupra forţele noastre navale. La mare nu existau bastimente, crucişătorul „Elisabeta" şi bricul „Mircea" urmând să se retragă pe Dunăre oricare ar fi fost inamicul. La Dunăre, nave de luptă propriu-zise erau doar cele patru monitoare şi şapte vedete de siguranţă, care de fapt erau nave de patrulare, ştafete şi aprovizionare. Celelalte nave uşoare formau o grupare destinată pentru paza podului Cernavodă–Feteşti, împreună cu patru şalupe de la grăniceri şi o grupare formată cu materialul de mine, cu escadra şi bateriile de uscat, pentru apărarea Dunării de jos sau mai bine zis a Galaţiului, şi pentru împiedicarea întoarcerii linii fortificate. Cele trei nave de transport cu navele de servitudine şi cu cele care urmau să mai fie rechiziţionate de la stat serveau pentru mobilizarea armatei şi apoi pentru diferitele servicii ale Marinei. Lor li se mai adăugau navele destinate să servească drept spitale plutitoare, dragă-mină etc. Sulina rămânea fără nicio apărare, staţiunea şi navele urmând să se retragă la Galaţi. Apărarea Dunării de jos se făcea la Galaţi, unde fuseseră construite în acest scop bateriile armatei de uscat. Sub protecţia lor şi a barajelor opera escadra.

Operaţiunile în regiunea Cernavodă–Feteşti până la Silistra aveau ca puncte de sprijin şi aprovizionare Cernavodă–Feteşti–Ostrov şi la retragere Hârşova. În celelalte regiuni din susul Dunării aveam porturile noastre pe malul stâng, de unde ne puteam aproviziona, cele principale fiind legate de C.F. cu centru. Operaţiunile pe apă erau limitate, mai ales pe Dunărea de sus, unde nu ni se putea opune o forţă serioasă.

Prima operaţie care urma să fie întreprinsă de Marină pe Dunărea de sus era distrugerea navelor şi materialului naval al inamicului, cooperarea cu armata de uscat pentru poduri, treceri peste fluviu şi impiedicarea inamicului de la aceste operaţiuni. În timp de război, bastimentele aveau aproape întreg stocul de muniţii la bord. În zonele în care nu eram stăpâni pe ambele maluri, convoaiele de muniţii nu se puteau face şi nici nu se putea imagina aprovizionarea trimisă la aşa distanţă pe apă şi nici însoţirea navelor de luptă cu navele de transport.

În perioada antemergătoare campaniei din 1913, principalele patrulări făcute pe Dunărea de sus de către navele Marinei au avut ca scop culegerea de informaţii şi supravegherea malurilor adverse şi a oricăror mişcări de nave. Marina a adunat, convoiat şi transportat material de poduri pe şlepuri şi a dat concurs tehnic naval şi a furnizat personal acestor poduri. A protejat toate trecerile în Bulgaria debarcând primele detaşamente care asigurau acostarea navelor de transport. A întocmit, prin navele sale, paza pe apă a podurilor efectuate. Cu navele de transport a executat treceri în diferite puncte pe malul inamic şi a făcut poliţia acestor treceri. Astfel, după ce podul de la Corabia a fost întrerupt din cauză că şoseaua în legătură cu podul s-a inundat, între 15-24 iulie Marina a transportat cu şlepuri în Bulgaria, 3.355 căruţe, 5.814 boi, 2.092 cai, 346 oameni şi 14 cuptoare de pâine, toate formând convoaie care duceau alimente armatei trecute în Bulgaria. Tot în acest punct între 31 iulie–6 august a trecut din Bulgaria în România 1.305 căruţe, 2.614 boi şi cai şi 1.307 oameni. La Bechet, Marina a transportat în Bulgaria 80.000 oameni, 46.000 vite, 12.000 care, iar de la Rahova la Bechet – 3.000 oameni, 5.000 cai, 2.500 care. La desconcentrare a transportat de la Ostrov la Călăraşi 7.020 oameni, 2.557 cai, 468 tunuri, chesoane şi trăsuri. Un serviciu permanent de aprovizionare de la Cernavodă la Silistra şi Turtucaia s-a făcut cu 7 remorchere şi 10 şlepuri şi

www.ziuaconstanta.ro

unul de la Călăraşi cu trei remorchere şi cinci şlepuri. A executat paza podului la Cernavodă şi Feteşti prin nave trape de marină şi baterii de coastă.

Într-o dare de seamă asupra campaniei din 1913, Comandamentul Marinei precizează că Marina trebuie să cunoască ipotezele în care va fi chemată să coopereze cu armata de uscat, precizându-i-se cerinţele operative pentru a putea să-şi întocmească lucrările de mobilizare. Ordinele şi instrucţiunile ce se dau Marinei să nu prevadă amănunte tehnice, acestea să prevadă numai concursul solicitat, urmând ca Marina să aprecieze forţele necesare pentru îndeplinirea scopului. Din prima zi de mobilizare, navele N.F.R., S.H. şi comerciale particulare să fie puse sub ordinele Comandamentului Marinei, fără amestecul altor autorităţi, mai ales civile. Căpităniile de port să fie militarizate încă din timp de pace şi orice caz în timp de război să fie sub ordinul Comandamentului Marinei. Cartierul Marinei, având conducerea operaţiunilor pe apă, să primească ordine direct de la Marele Cartier General.

Pentru frontul de Est, aceleaşi principii de apărare care erau în fiinţă până în anul 1908 au rămas în vigoare şi în timpul Primului Război Mondial, respectiv abandonarea apărării Deltei Dunării şi rezistenţa la Cotul Pisicii, sub adăpostul barajelor şi bateriilor de coastă.

Înfiinţarea Flotei de Dunăre nu a adus vreo schimbare în doctrina unui război pe fluviu cu Rusia, această doctrină fie că era prea strâns legată de acţiunea armatei de uscat, care continuând să păstreze aceleaşi principii, nu a revăzut nici posibilităţile Marinei, fie că problema nu a fost îndeajuns studiată.

Din acţiunea militară din 1913 nu se puteau trage concluzii care să fixeze o doctrină a războiului pe apă, însă acest război a demonstrat importanţa parcului de nave de transport pe Dunăre, care uşura mult mobilizarea, concentrarea şi trecerea fluviului. Era greşit însă dacă se trăgea concluzia că aceste transporturi erau posibile în regiunea în care inamicul stăpânea unul din maluri. De asemenea, războiul din 1913 a arătat importanţa şi utilitatea podurilor pe şlepuri, însă acestea nu se puteau construi decât în punctele unde eram stăpâni pe linia de comunicaţie fluvială, ori aceasta implica stăpânirea ambelor maluri a acestei linii de comunicaţie. Se întrevedea posibîlitatea construirii unor asemenea poduri şi în puncte de pe Dunărea mijlocie, chiar dacă nu aveam stăpânirea liniei de comunicaţie până la aceste puncte, dar în acest caz materialul pe pod trebuia concentrat, înainte de declararea războiului, într-o regiune în apropierea acestor puncte, regiune care trebuia să îndeplinească anumite condiţii de siguranţă şi care cerea în acelaşi timp detaşarea unei părţi din escadra de Dunăre pentru paza sa pe apă.

Primul Război Mondial a facilitat confirmarea faptului că Marina trebuia considerată ca trupă de acoperământ care încă din perioada conflictului politic trebuia să se găsească la postul său şi, în consecinţă, ziua mobilizării trebuia să o găsească complet pregătită. Organizarea unei poziţii de rezistenţă pe fluviu, cu câmp minat şi baterii de coastă, cu artilerie uşoară pentru apărarea câmpului minat, cu nave ce sunt în măsură ajute unele baterii extra mobile, staţiuni de lansare de torpile şi mine de curent, formează apărarea cea mai indicată atunci când o flotă de fluviu inferioară trebuie să opună rezistenţă unei flote superioare. Acţiunea flotei austro-germane pe Dunăre a confirmat acest principiu şi dacă ea ar fi încercat să aibă o atitudine ofensivă, fără îndoială că ar fi avut atâtea pierderi că s-ar fi stabilit un echilibru mai stabil între ambele forţe de apă. Acţiunea unei flote de fluviu în această situaţie, în misiune defensivă, comportă două faze, o acţiune artileristică de ancoră prin întocmirea unor focuri de baraj cu tragere indirectă la distanţă depărtată şi o acţiune apropiată, care trebuie primită cu navele în mişcare şi prin întrebuinţarea tirului direct. Exista

www.ziuaconstanta.ro

posibilitatea ca atacatorul să întrebuinţeze nave uşoare în mare pentru executarea unui atac contra navelor apărării şi distrugerea câmpului minat, dar fără îndoială că această acţiune ar fi cerut mari sacrificii din partea atacatorului. Bateriile de coastă în lucrări betonate, aflate pe ţărmul pe care manevrează trupele celor două partide, sunt expuse pierderii la cea mai uşoară oscilare a frontului şi de aceea este preferabil ca această artilerie să fie mobilă. În schimb, artileria aflată pe malul opus are posibilităţi de tragere până în ultimul moment şi este necesar să fie instalată în lucrări solide, fiind joasă şi descoperită.

Un câmp minat, bine organizat, chiar dacă frontul de uscat cade, dă suficiente posibilităţi de retragere navelor şi materialului naval aflat la adăpostul acestui câmp. Necesitatea unui serviciu de informaţii şi supraveghere îndepărtată, prin nave de patrulare mici şi fără valoare militară şi posturi de observare pe ţărmul mic este de mare importanţă şi niciodată nu trebuie neglijat în perioada de pregătire şi încordare politică premergătoare războiului.

O flotă de Dunăre care operează în sprijinul flancului unei armate trebuie să aibă întotdeauna la îndemână un parc de nave de transport pe care că poată ambarca şi retrage trupele de uscat ce eventual ar fi împinse către Dunăre sau cărora li s-ar tăia retragerea. O organizare cap de pod asemănătoare celei de la Turtucaia trebuie să dispună totdeauna de un pod uşor de pontonieri pentru a avea retragerea asigurată.

Chestiunea unui baraj la Dunăre, destinat să stea multă vreme în apă, era foarte dificilă, întrucât niciun fel de mină, oricât ar fi ea de specială, nu putea rămâne multă vreme activă. Propunerea de baraje vizibile sau a minelor cu flotabilitate redusă susţinute cu flotoare nu erau practice, întrucât puteau fi împuşcate de la distanţă. Mai practică rămânea combinaţia de mine cu flotabilitate negativă susţinute de elemente din estacadă, însă cel mai practic sistem era considerată întocmirea barajelor cât mai aproape de timpul când el era necesar şi minele de Dunăre trebuiau să aibă posibilitatea de ancorare rapidă şi scoatere lesnicioasă[1].

1.1. Crucişătorul „Elisabeta" – nava-amiral a Marinei Militare Române

„Elisabeta", primul crucişător al Marinei Militare Române, construit în anul 1888, în Şantierul Naval „Armstrong" din Newcastle (Anglia), la gura râului Tyne, a intrat în serviciul Flotilei Române la 5 noiembrie 1888[2]. Era o navă de oţel, cu o punte ferecată care acoperea maşinile, căldările şi magaziile, cu blindajul punţilor de 44 mm, în borduri de 88 mm, iar la extremităţi de 25,4 mm[3]. Deplasamentul bastimentului armat de luptă era de 1330 tone. Nava avea lungimea între perpendiculare de 71,048 metri, lungimea totală 73,150 metri, pescajul mediu de 3,683 metri şi trei catarge cu vergi pentru vele, cu o suprafaţă totală de 513 mp.

Ansamblul artileristic al navei se compunea din 4 tunuri de 150 mm calibru, sistem Krupp[4], aşezate în semiturele, 4 tunuri de 57 mm cu tragere rapidă, sistem Nordenfeld, 2 tunuri revolver,

[1] A.M.R., Fond Comandamentul Marinei Militare, dosar nr. 345, f. 27–35.

[2] *Dicţionar enciclopedic de marină*, coordonator: comandor (r) Anton Bejan, Editura Societăţii Scriitorilor Militari, Bucureşti, 2006, p. 195.

[3] *Povestea crucişătorului „Elisabeta"*, în „Marea Noastră", nr. 2–3/1937, număr festiv, p. 81.

[4] Greutatea acestora era, în ordine, de 4804, 4839, 4803 şi 4817 kg.

www.ziuaconstanta.ro

sistem Hotchkiss, de 37 mm, calibru, 2 mitraliere sistem Nordenfeld și 4 tuburi lanstorpile: două prin travers, unul prin prova și celălalt prin pupa[5].

Iluminatul era asigurat de două mașini electrice sistem Clark Chapman et Parson de 2000 w, fiecare mașină de 80 volți și 100 amperi, două proiectoare electrice sistem Mangin, care puteau fi puse în comunicație cu fiecare sau cu ambele mașini electrice. Capacitatea totală a magaziilor de cărbuni era de 322 tone, așezate deasupra și sub puntea ferecată. Propulsia era asigurată de două mașini separate de 4700 CP, cu triplă expansiune, tragere directă și condensație la suprafață, patru căldări cu trei furnale fiecare și cu flacără directă și pentru fiecare câte un ventilator pentru tirajul forțat mișcat prin acțiune directă și două elice cu trei aripi și un pas de 2,971 metri. Nava a costat 1.568.750 lei, în care a intrat și premiul de viteză, fără costurile armamentului.

La încercările făcute la 2/14 septembrie 1888 pe bază a dat o viteză medie de 18,053 și a atins un maximum de 19,049 Nd. Încercările au fost făcute pe mare, la gura râului Tyne, starea mării calmă, deplasamentul numai 1263 tone, cu toate focurile aprinse (12) și cu cărbuni de proveniență Newcastle[6]. Echipajul navei era format din 180 membri.

După recepția navei de către comisia formată din colonelul Ioan Murgescu, președinte, maiorul Emanoil Koslinski, căpitanul Ioan Coandă[7], inginerii Alexandru Izvoranu, Nicolae Alexandreanu și Aurel Cupșa, vineri, 14/26 octombrie 1888, în urma completării materialelor și proviziilor necesare bordului, crucișătorul a coborât râul Tyne, ieșind la larg pentru compensarea compasurilor magnetice și stabilirea curbelor de deviație de către inginerul Casei Hitkinson din Suderland[8].

În procesul-verbal încheiat în dublu exemplar la Newcastle on Tyne, la 19 septembrie 1888, comisia prezidată de colonelul Ioan Murgescu constata faptul că, „în urma contestațiilor ivite între Comisia de recepție și Casa Armstrong, relativ la experiențele de viteză pentru patru parcursuri făcute în ziua de 14 curent, cu presiunea de ½ inch la coloana de apă din camerele căldărilor, în loc să fie făcute cu tiraj natural, după cum se înțelege prin contract, comisia a arătat Casei Armstrong că nu consideră aceste încercări făcute conform contractului și a cerut ca ele să fie reîncepute. Casa Armstrong a răspuns prin scrisoarea sa de la 17 curent că găsește că încercările pentru cele patru parcursuri au fost făcute după contract și că nu poate a le mai reîncepe. În fața acestor contestații de o parte ale comisiei și de altă parte ale Casei Armstrong et Cie, comisia opinează ca asupra acestei chestiuni să se ceară opinia domnilor ingineri englezi Gart și Adams, delegați a vizita comisia, asupra încercărilor celor patru parcursuri".

Conform procesului-verbal relativ la primirea crucișătorului „Elisabeta" construit la Casa Armstrong, Mitchell Cie, Elswick Shipyard Newcastle on Tyne, semnat de comisia de recepție alcătuită din colonelul Ioan Murgescu – președinte, căpitanul Ioan Coandă și căpitanul ing. N. Alexandrianu – membri și inginerul Cupșa – membru asistent, „la încercările principale cu acest bastiment, comisia a fost asistată, conform ordinului Ministerului de Război nr. 1506 din 27 iulie

---

[5] Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești. Breviar*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Editura Leda & Muntenia, Constanța, 2001, p. 160–162.

[6] Detalii privind construcția, cariera și voiajele navei în Valentin Ciorbea, Georgeta Borandă, *Istoricul crucișătorului „Elisabeta"*, Editua University Press, Constanța, 2004.

[7] Inițial, în Corpul Flotilei au fost utilzate gradele similare armatei de uscat. Abia prin legea promulgată la 22 mai 1898, au fost introduse termenul de „Marină Militară" pentru Flotila de Război și noile denumiri specifice gradelor de marină.

[8] A.M.R., Fond Inspectoratul General al Marinei, dosar nr. 1387/1930–1937, f. 91–106.

www.ziuaconstanta.ro

1888, de inginerii H. Adams şi D. Gard din Marina de Război britanică, care domni au depus observaţiile dumnealor în procesul-verbal alăturat aici în original, o traducere şi ordinul nr. 1506 în original. Materialele de construcţie au fost constatate de comisia de supraveghere în ceea ce priveşte calitatea şi rezistenţa, după cum se arată prin certificatele înaintate de această comisie Ministerului de Război, pe măsură ce avansa construcţia. Încercările făcute de comisie sunt următoarele:

S-a constatat că bastimentul este construit după planurile şi caietele de sarcini, conform contractului şi specificaţiilor tipărite, aprobate în urmă de minister, afară de următoarele schimbări aprobate:

a) Adâncimea la secţiunea medie de la chilă la partea superioară a punţii principale (superioare) s-a modificat în timpul construcţiei de la 19'6" la 19'4 ½".

b) La maşină s-au făcut numai mici modificări, adică în loc de una pompă de incendiu şi de aspiraţie s-au făcut două asemenea, câte una în fiecare cameră de maşină.

Până la pregătirea bastimentului pentru încercările de consumaţie s-au încercat maşinile auxiliare, ca: cabestanul, vinciul, servomotorul, încălzitul cu aburi etc., care toate s-au aflat corespunzătoare contractului. Atât în port cât şi în mare s-a dat la apă câte o ancoră şi s-a ridicat la bord cu cabestanul cu aburi. S-au dat la apă şalupele cu aburi şi s-a ridicat cu vinciurile. Toate aceste operaţii au mers bine.

În ziua de 12 septembrie, s-au făcut, conform contractului, încercările de consumaţie, ale căror rezultate s-au consemnat în tabloul nr. 1 alăturat prezentului proces-verbal. Încercarea a ţinut 6 ore şi s-au consumat la o viteză medie de 13,048 noduri 1,27 livre, adică 571 grame cărbuni pe oră şi cal putere indicat. La 14 septembrie s-a procedat la încercările de mare viteză, făcându-se cu panouri deschise patru şi cu tiraj forţat şase parcursuri în modul prevăzut la art. IX din contract. Rezultatele s-au consemnat în alăturatul tablou nr. 2.

Rezultatele principale sunt:

1. Cu panouri deschise: viteza medie 18,05 noduri pe oră, cai indicaţi 4295.

2. Cu tiraj forţat şi panouri închise: viteza medie 18,296 noduri, cai indicaţi 4715.

La aceste încercări deplasamentul a fost de 1263 tone şi artileria înlocuită prin balast, după cum se prevede la art. IX din contract.

S-a constatat din partea comisiei că la cele patru parcursuri făcute cu panouri deschise, ventilatorii au fost puşi în mişcare făcând presiune de ½" în coloana de apă în camera căldărilor, ceea ce, după opinia întregii comisii, nu trebuia să aibă loc. Asupra acestui fapt, s-a făcut raport special Ministerului de Război, spre a se decide de către arbitri. La 18 septembrie s-a procedat la încercarea cu vele, când vântul fiind prea slab s-a mers 4 ore cu maşina, profitându-se de a calcula pe bară consumaţia la 10 noduri pe oră, pentru deplasamentul ce avea bastimentul la aceste încercări şi care erau de 1.380 tone. S-au consumat 600 kg cărbuni pe oră şi 940 grame pe oră şi cal putere indicat. După care, stabilindu-se velele, comisia a găsit că ele sunt bine şi au suprafaţa cerută de contract.

La 20 septembrie, s-a încercat lumina electrică. Atât cele două proiectoare cât şi lumina interioară au funcţionat bine în timp de 4 ore. La 25 septembrie s-au încercat şalupele cu aburi pe râul Tyne înaintea milelor măsurate. Viteza medie obţinută a fost de 7,55 noduri, după cum se prevede în specificaţiile tipărite. Atât corpul cât şi maşinile şalupelor s-au comportat bine. Comisia a procedat asemenea la încercări de stabilitate conform regulilor Amiralităţii engleze. Rezultatele au fost bune şi cu elementele obţinute s-au construit curbele de stabilitate, aici alăturate în două tablouri nr. III şi IV. S-a făcut şi experienţă de giraţie şi atât timpul întrebuinţat cât şi diametrul

www.ziuaconstanta.ro

cercului de giraţie au fost între limitele care se obţin la bastimentele de felul acesta. Timpul a fost 3 ½ minute şi diametrul de 600 metri.

Înainte de luarea în primire s-a constatat că toate instalaţiile armamentului, adică:

Suporturile şi fixarea circularelor tunurilor de 150 mm Krupp, suporturile tunurilor de 57 mm Nordenfeldt şi de 37 mm Hotchkiss, suporturile *mitrailleuselor* din gabii, precum şi instalaţia tuburilor de lansare a torpilelor şi fixarea pieselor metalice de trecerea lor în corpul bastimentului împreună cu pompa de compresiune şi rezervoarele de aer sunt conform contractului şi ordinelor de comandă. În urmă, s-a luat în primire de comisie, după inventar, toate obiectele prevăzute în specificaţii, adică: 1. Ancore, cabluri şi parâme; 2. Bărci cu accesorii; 3. Vele şi tende; 4. Obiecte de punte şi pompele de mână; 5. Mobilierul; 6. Obiecte de rezervă ale maşinilor; 7. Instrumente pentru maşini. Toate aceste obiecte au fost în bună stare. După care s-a eliberat Casei Armstrong certificatul de luare în primire a bastimentului, care se alătură în duplicat.

Făcut în dublu exemplar.

Bucureşti, 2 decembrie 1888"[9].

Personalul străin bordului odată debarcat, „Elisabeta" s-a îndreptat spre Lisabona, trecând în vederea oraşelor Scarborough, Yarmouth, Lowistoff, Oxford, Ronesgate, Deal până la intrarea portului Dower, unde a fost debarcat pilotul. Apoi nava a trecut în vederea Insulei Wight, recunoscând farul de la Startpoint, a lăsat Insula Ouessant la babord, a dublat Capul Finnistère după o traversare furtunoasă în Golful Gasconiei şi, la 20 septembrie, a intrat la Lisabona, ancorând în pupa navei portugheze de război „Vasco da Gama" la ora 16.30 după amiază.

La 22 octombrie, a părăsit Lisabona, a dublat Capul St. Vincent şi a traversat pentru întâia oară Gibraltarul, lăsând Algerul cam la 18 mile în tribord, Philippeville şi None. Apoi, din dreptul Insulei Pantelaria a pus capul pe Malta, intrând în portul La Valletta la 27 octombrie. După ambarcarea apei şi a cărbunilor necesari, „Elisabeta" a părăsit ancorajul pentru a se îndrepta spre Constantinopol[10], vântul puternic obligându-l să ia drum de capă. La 2 noiembrie, a stopat la Chanack[11] pentru vizarea patentei de sănătate, apoi a ancorat la Scutari, pentru a lua firmanul de liberă trecere şi a intrat în Marea Neagră, acostând, după o traversare de 15 ore, la cheul nord în portul Sulina.

În dimineaţa zilei de 5 noiembrie 1888, „Elisabeta" a urcat Dunărea spre Galaţi, ancorând în faţa Arsenalului Marinei[12]. În aceeaşi zi, personalul englez a debarcat. Până la 22 noiembrie când a trecut pentru iernat la Ţiglina, s-au ambarcat 113 membri ai echipajului, precum şi armamentul navei cu ajutorul gruiei Căilor Ferate, au fost întocmite inventarele bastimentului şi s-au finalizat toate pregătirile pentru iernat la adăpostul chesoanelor de la Ţiglina.

---

[9] Arhivele Statului Bucureşti, fond Ministerul de Război, Direcţia Marinei, dosar nr. 7/1887, f. 248–249.

[10] Oraş fondat de Constantin cel Mare, pe locul vechii colonii greceşti Byzantion, devenit în 330 capitala Imperiului Roman, apoi a Imperiului Bizantin. Cucerit de turcii otomani la 29 mai 1453, a devenit capitală a Imperiului Otoman (până în 1923), sub numele de Istanbul.

[11] Çanakkale, oraş-port în Turcia, pe coasta strâmtorii Dardanele.

[12] Comandor dr. Marian Moşneagu, *Crucişătoare româneşti*, în „Marina Română", nr. 7 (129)/2008, p. 54–57.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul II

CRUCIȘĂTORUL „ELISABETA", LIDERUL ESCADREI MARITIME ROMÂNE

2.1. Turul Mării Negre: Galați, Tulcea, Sulina, Iniada, Benderekli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria, Odessa, Constanța (16/28 mai – iulie 1889)

La 15 mai 1889, crucișătorul „Elisabeta" a părăsit adăpostul pentru iernat de la Țiglina, acostând la cheul portului Galați, unde urma să-și completeze echipajul și statul major în vederea pregătirii executării unui marș de instruire ce trebuia să dureze o lună de zile. Prin Înaltul Decret nr. 1284 din 27 aprilie 1889, comanda navei a fost încredințată colonelului Vasile Urseanu, avându-l ca secund pe maiorul Ion Irimescu și pe căpitanul Petre Ponici, șef al companiei de debarcare[13]. La bordul navei au fost ambarcați pentru practică 23 de elevi ai Școlii Copiilor de Marină[14]. Din statul major al navei mai făceau parte sublocotenentul Zaharia Ionescu, locotenenții Constantin Bălescu și Nicolae Negrescu, medicul de batalion C. Gherache, un mecanic angajat al șantierului „Armstrong", mecanicul civil I. Reed din Corpul Flotilei, 10 angajați civili, încadrați pe funcții de mecanici, timonieri, piloți și 135 de marinari.

La 16/28 mai 1889, „Elisabeta" s-a îndreptat spre portul Tulcea, unde a staționat două zile, iar de aici prin Sulina a ieșit în apele Mării Negre. În această primă campanie de instrucție, nava a parcurs două etape de pregătire[15]. Între 15 mai-16 iulie 1889, crucișătorul a efectuat ieșiri săptămânale în mare de câte 72 de ore, de-a lungul coastei, cu escale la Sulina, Odessa, Constanța și Varna[16].

În cea de-a doua etapă, 16 iulie–16 septembrie 1889, crucișătorul a executat exerciții de tragere cu armamentul de la bord și recunoașterea coastelor circumpontice, făcând escale în porturile Iniada, Bendererekli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorosiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria și Odessa[17]. Aflat în portul Constanța pentru tot restul verii, la începutul lunii iulie 1889, crucișătorul „Elisabeta" a fost inspectat de comandantul Marinei Militare, colonelul Ioan Murgescu, care s-a declarat mulțumit de starea navei și pregătirea echipajului.

În cursul lunii septembrie 1889, crucișătorul „Elisabeta" a fost inspectat în premieră de regele Carol I. Acesta „a admirat foarte mult ținuta și atitudinea vie a marinarilor, felicitând pe co-

---

[13] „Monitorul Oastei" nr. 23 din 6 mai 1889, p. 217.

[14] Vezi Georgeta Borandă, *Istoricul crucișătorului „Elisabeta". Rolul său în formarea cadrelor Marinei Militare și Civile*, în *Anuarul Muzeului Marinei Române*, tom III/1/2000, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A., Constanța, 2001, p. 131.

[15] Georgeta Borandă, *Rolul crucișătorului „Elisabeta" în formarea cadrelor Marinei Militare 1888–1916*, în „Buletinul Marinei Militare" nr. 2/1978, p. 81-82.

[16] *Crucișătorul „Elisabeta"*, în Cristian Crăciunoiu, *Navomodele. Vechi nave românești*, Editura Sport-Turism, București, 1979, p. 87.

[17] Locotenent-comandor Constantin Ciuchi, *Istoria Marinei Române în cursul de 18 secole. De la împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a regelui Carol I*, Tipografia „Ovidiu" H. Vurlis, Constanța, p. 249–250.

www.ziuaconstanta.ro

lonelul Murgescu I., comandantul Flotilei".[18] În toastul ținut la 11/23 septembrie 1889, cu ocazia prânzului cu ofițerii de marină, personalitățile care l-au însoțit pe monarh și reprezentanții autorităților locale, regele Carol I a exclamat: „Salut astăzi cu vie mulțumire și tânăra noastră Marină – reprezentată aci în port prin «Elisabeta», vasul vostru cel mai falnic –, fiindcă numai prin Dobrogea, cu țărmurile sale întinse pe mare, flotila noastră a putut lua acest avânt fericit, astfel că drapelul român este acum cunoscut și respectat în țările cele mai îndepărtate"[19].

În cursul unei convorbiri avute cu consulul Franței la Galați, colonelul Ioan Murgescu, comandantul Corpului Flotilei, îl informa pe diplomatul francez că echipajul efectuase primele trageri cu tunurile Krupp, bătaia proiectilelor ajungând la 12 km, cu tunurile Nordenfelt cu tragere rapidă, calibru 57 mm, bătaia fiind de 5 km. S-a tras, de asemenea, cu tunurile revolver de 37 mm. Aceste trageri, primele executate în Marea Neagră cu tunurile montate la bord, „au reușit perfect". Astfel, dacă regele și-ar fi manifestat această dorință, nava și echipajul puteau executa în condiții foarte bune lansarea torpilelor, „deși cheltuielile unei astfel de trageri erau foarte mari ridicându-se la 15.000 lei." Activitatea desfășurată de crucișătorul „Elisabeta" în vara anului 1889 l-a determinat pe consulul Gaston Wiet să relateze ministrului de Externe al Franței, într-un raport din 9 ianuarie 1890, că „acest crucișător este excelent".

2.2. Nava-comandant a escadrei maritime (1890)

Crucișătorul „Elisabeta" a petrecut iarna anului 1889–1890 la Țiglina, unde a staționat până la începutul lunii iulie 1890, răstimp în care echipajul s-a pregătit intens pentru viitoarele ieșiri pe mare. În vara anului 1890, pregătirea de luptă a echipajelor și navelor flotilei s-a desfășurat în baza prevederilor unui nou regulament. Conform acestuia, navele au fost grupate, ținând cont de caracteristicile tehnico-tactice ale acestora, în Divizia de Mare și Divizia de Dunăre. Constituită în premieră pentru instrucție și evoluții pe mare, Divizia de Mare alătura navei-comandant „Elisabeta", bricul „Mircea", canonierele „Grivița" și „Bistrița" și torpiloarele „Năluca" și „Sborul". Preluând comanda escadrei, colonelul Vasile Urseanu, comandantul crucișătorului „Elisabeta", a coordonat misiunile de stat major și exercițiile tactice în cadrul unor aplicații care au îmbogățit experiența de navigație, cooperarea între nave, exersând comanda și navigația independent și în cooperare. „La 21 iunie, Corpul Flotilei a fost inspectat în detaliu de ministrul de Război, generalul Vlădescu[20] care, rămânând mulțumit de starea în care a găsit bastimentele, instrucția și administrația, a adus mulțumiri colonelului Murgescu, comandantul flotilei, confirmând și prin ordin această satisfacție – evocă locotenent-comandorul Constantin Ciuchi. Generalul Vlădescu, ca toți miniștrii de Război care s-au ocupat de binele oștirii, n-a scăpat din vedere marina. Inspecția de detaliu făcută

[18] Ibidem, p. 250.

[19] Contraamiral Nicolae Gracovski, *Dinastia noastră și marina națională*, conferință de propagandă maritimă, București, f.a., p. 13; *Regele Carol I al României. Cuvântări și scrisori. Tomul III 1887–1909*, Institutul de Arte Grafice Carol Göbl, București, 1909, p. 52.

[20] Generalul Matei Vlădescu (n. 21 februarie 1835–d. 23 ianuarie 1901), ministru de Război în perioada 5 noiembrie 1889–20 februarie 1891, în guvernul conservator-junimist condus de generalul Gheorghe Manu. În această calitate, Matei Vlădescu a adoptat legi menite să consolideze capacitatea de apărare a țării și să accelereze procesul de modernizare a Armatei Române. *Apud Miniștrii Apărării Naționale. Enciclopedie*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2012, p. 74.

www.ziuaconstanta.ro

în urmă l-a încredințat îndeajuns de valoarea armei și ce-i mai rămâne de făcut. Până aci de câțiva ani se făcuse aproape o regulă ca o parte din bastimente să rămână în rezervă pentru economii bugetare. Generalul Vlădescu a călcat peste aceste prejudecăți, care în fapt nu aduceau mult folos, ci împiedicau pe ofițeri și echipaje de a naviga, a se forma, a cunoaște Dunărea și afluenții săi navigabili. Pentru a remedia acest rău, dădu ordin ca toate bastimentele în stare de a naviga să fie armate: șalupele de poliție pentru executarea serviciului lor de-a lungul Dunării, canonierele pentru studii tactice și sondaje pe Dunăre, bastimentele de mare pentru formarea personalului pe mare și studierea coastelor până la 1 septembrie. După aceasta bastimentele se vor constitui în divizii pentru exerciții și evoluții[21]." La 8 noiembrie, crucișătorul a primit ordin să se deplaseze la Constantinopol, în Arsenalul Marinei Imperiale otomane, unde urma să i se curețe și pitura carena.

2.3. Escală pentru reparații în Șantierul naval din Constantinopol (1890)

Pentru introducerea crucișătorului în Șantierul Naval din Constantinopol, nava a sosit în Bosfor la 10 noiembrie 1890. După acostare, colonelul Vasile Urseanu a făcut vizite protocolare ministrului Marinei Imperiale, amiralul Hassan Pașa, prefectului portului comercial, amiralul Dilaver Pașa și președintelui portului militar, contraamiralul Hassan Pașa. De asemenea, s-au făcut schimburi de vizite cu navele de război aflate în port: nava turcească „Nuvaide - Tutuh", nava franceză „Pétrèl", nava austriacă „Taurus", nava italiană „Galileo" și nava germană „Loreley". Împreună cu o parte din ofițeri a asistat la un ceremonial militar la Selamlîk.

După terminarea serviciului și defilarea trupelor, sultanul Abdul Hamid al II-lea (1876–1909) i-a primit pe colonelul Urseanu și pe șeful Legației Române în Turcia, Mihail Mitilineu[22], într-o „audiență privată". În raportul înaintat de ministrul Mihail Mitilineu Excelenței Sale domnului Alexandru Lahovari, ministrul Afacerilor Străine, se arăta: „Crucișătorul «Elisabeta» a intrat în Bosfor la 10/22 noiembrie curent. A doua zi chiar, după venirea lui, am exprimat Marelui Maestru de ceremonii dorința de a fi primit în audiență privată de Maiestatea Sa Sultanul, pentru a i prezenta pe comandantul vasului nostru de război. Excelența Sa Munir Pașa luând imediat ordinele Sultanului îmi face cunoscut că Maiestatea Sa Imperială mă va primi vinerea viitoare, după ceremonia Selamlîk-ului împreună cu colonelul Urseanu. La ziua indicată am mers cu comandantul crucișătorului la Selamlîk pentru a aștepta ora primirii noastre la Palat. Prezența la această ceremonie echivalând cu înscrierea în registrele Palatului la Curțile Europene, am angajat pe toți ofițerii echipajului a veni cu noi. Parte din acești ofițeri fiind de serviciu pe bordul vasului, care în aceeași zi intrase în bazinele Amiralității otomane, nu ne-am însoțit decât maiorul Mănescu, al doilea comandant, căpitanul Nicolae Gracovski, locotenenții M. Catargiu și Constantin Bălescu și doctorul Constantin Bălteanu, medic de batalion. După terminarea ceremoniei Selamlîk-ului, am fost introdus împreună cu colonelul Urseanu și cu Primul Dragoman al Legației în interiorul Palatului de la Yildiz și primiți de Sultan. Maiestatea Sa ne-a făcut cea mai grațioasă primire, adresă colonelului Urseanu diferite chestiuni cu privire la armamentul, la dimensiunile și construcția crucișătorului

[21] *Ibidem*, p. 252–253.

[22] Mihail Mitilineu (1836–1903), ministrul României la Belgrad (30 septembrie 1882–18 februarie 1885).

www.ziuaconstanta.ro

nostru, cerând multe alte detalii, care vor face obiectul unui raport special ce comandantul vasului va adresa direct colegului Excelenței Voastre la Ministerul de Război. Sultanul îmi spune apoi că vede cu plăcere steagul unui stat vecin și amic în apele Imperiului și că este măgulit de preferința ce Guvernul Regal dă bazinelor otomane pentru executarea reparațiilor de care are nevoie cuirasatul nostru. Mi-am făcut o datorie a vă telegrafia la 16/28 noiembrie, că Maiestatea Sa s-a informat despre starea sănătății Augustilor noștri Suverani și m-a întrebat dacă Alteța Sa Regală Prințul României era întors în București. Când am spus Maiestății Sale că Regele nostru deschisese în ajun sesiunea corpurilor legiuitoare, Sultanul îmi răspunse surâzând că sarcina Suveranilor de astăzi este grea și obositoare și mai mult poate în statele cu regim parlamentar. Sultanul mi-a cerut totodată textul discursului pronunțat de Maiestatea Sa cu ocazia deschiderii Camerelor. În cursul audienței am prevenit pe Sultan că crucișătorul nostru are ordine de a întreprinde un voiaj de instrucție în Marea Mediterană și l-am rugat să binevoiască a-i acorda favoarea de a trece liber strâmtorile la ducere și întoarcere. Maiestatea Sa a admis cu multă amabilitate cererea mea. După ce Sultanul s-a întreținut cu mine mai mult timp, aflând că ceilalți ofițeri care au asistat la Selamlîk erau în pavilionul străinilor, îmi ceru de a-i prezenta asemenea și dete ordin Marelui Maestru de ceremonii de a-i introduce în salonul de primire. Maiestatea Sa Sultanul strânse mâna tuturor acestor ofițeri și le ură bună venire. Întorcându-se spre comandantul vasului îl asigură că a dat ordine ministrului de marină și viceamiralului portului ca să facă agreabilă șederea ofițerilor români în Constantinopol și să dea crucișătorului «Elisabeta» toate înlesnirile de care va avea trebuință. Concediindu-ne, Sultanul m-a însărcinat a transmite Maiestății Lor Regelui și Reginei salutările sale afectuoase. În aceeași zi, Sultanul a binevoit a decora pe toți ofițerii vasului nostru. Maiestatea Sa Imperială, îmi zise Munir Pașa, vă roagă a-i da o listă cuprinzând numele și gradele tuturor ofițerilor crucișătorului «Elisabeta» pentru că dorește a da o dovadă de Înalta Sa bunăvoință nu numai acelora pe care a avut plăcerea de a cunoaște, dar și celor care din cauza serviciului au rămas la bordul vasului lor. Maiestatea Sa ține ca toți să aibă un mic suvenir de trecerea lor pe aici. Această atenție delicată a Sultanului a produs cea mai bună impresie în sânul Coloniei Române din Constantinopol și a fost mult comentată în favoarea noastră, în cercurile diplomatice. Mai multe persoane m-au felicitat de modul cu totul excepțional cu care Sultanul a primit și tratat pe ofițerii români. Alătur la acest raport lista, indicând numele ofițerilor vasului «Elisabeta» și gradul decorației conferită fiecăruia.

Primiți, vă rog, domnule ministru, asigurarea prea înaltei mele considerații".

Prin raportul nr. 463, colonelul Vasile Urseanu, comandantul crucișătorului „Elisabeta", arăta, la rândul său: „După terminarea serviciului și defilarea trupelor M.S.I., Sultanul a binevoit a mă primi împreună cu domnul Ministru Militeneu în audiență privată. M.S.I. a spus că-i pare bine că nu ne-am adresat în altă parte pentru intrarea vasului în bazin și că va da ordin a ni se face toate înlesnirile; a întrebat despre sănătatea M.S. Regelui și mi-a cerut diferite detalii, relativ la dimensiunile, viteza, armamentul etc. crucișătorului. Apoi, vorbind despre navigație, M.S.I. a exprimat părerea sa că Marea Neagră este mai puțin ospitalieră, că valurile sale sunt mai supărătoare și navigația este mai penibilă ca în alte mări. Am sesizat această ocazie, a spune M.S. că tocmai pentru aceasta, noi profităm din timp în timp de înaltă favoare ce M.S.I. ne-o face, acordându-ne permisiunea de a trece Dardanelele și a naviga astfel în mări depărtate și mai ospitaliere. La acestea, domnul ministru Mitilineu adăugând că și acum am face o asemenea excursie dacă M.S.I ar binevoi să ne dea autorizație. M.S. ne-a răspuns că ne-o dă, mai mult încă, m-a consiliat la ce oră ar fi bine să plec din Constantinopol pentru a ajunge la Dardanele și a profita de vederea Mării de Marmara. În urma

www.ziuaconstanta.ro

M.S. a cerut să se introducă și ofițerii și a binevoit a-i decora pe toți, atât pe cei prezenți, cât și pe cei care fiind reținuți de serviciu nu au putut veni. Decorațiile sunt cele notate pe contrapagină."

Cu acest prilej, colonelul Vasile Urseanu a fost decorat cu Ordinul „Medjidie", clasa a II-a, maiorul Constantin Mănescu cu „Medjidie", clasa a III-a, căpitanul Nicolae Gracovski cu Ordinul „Osmanie", clasa a IV-a, iar locotenenții Constantin Bălescu, Constantin Perieţeanu, Theodor Atanasiu, Mărgărit Cătuneanu, medicul C. Bălteanu, sublocotenenții Zaharia Ionescu și Dumitru Iosipescu, mecanicii clasa a III-a Gheorghe Lăpuşneanu și Constantin Ştefănescu cu „Medjidie", clasa a IV-a. Echipajul a fost format din 152 marinari și cinci angajați civili.

La propunerea căpitanului Paul Popovăț, directorul Serviciului Flotilei, generalul Matei Vlădescu, ministrul de Război, a decis ca „Elisabeta" să execute un marş de lungă durată, de pregătire și reprezentare în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic. Itinerariul de marş prevedea escale ale crucişătorului în 37 de porturi: Constantinopol (2 ianuarie), Smirna (8 ianuarie), Chios (15 ianuarie), Alexandria (1 februarie), La Valletta (11 februarie), La Goulette (20 februarie), Villefranche (1 martie), Toulon (10 martie), Tanger (16 martie), Cadiz (23 martie), Lisabona (2 aprilie), Brest (14 aprilie), Le Hăvre (24 aprilie), Londra (6 mai), Dover (15 mai), Portsmouth (20 mai), Madeira (31 mai), Gibraltar (6 iunie), Barcelona (17 iunie), Alger (27 iunie), Ajaccio (4 iulie), La Spezzia (11 iulie), Livorno (16 iulie), Civita Vecchia (23 iulie), Napoli (1 august), Palermo (8 august), Messina (11 august), Brindisi (18 august), Ancona (24 august), Trieste (30 august), Pola (5 septembrie), Fiume (9 septembrie), Corfu (18 septembrie), Suda (24 septembrie), Pireu (3 octombrie), Salonic (11 octombrie), Constantinopol (28 octombrie) și Constanța (29 octombrie).

Pe 31 decembrie 1890, „Elisabeta" a părăsit Cornul de Aur ancorând pe un fund nisipos. În aceste condiții, ancora a grapat, crucișătorul a fost împins de curent și vânt spre corveta japoneză „Congo", lovind-o cu prova tribord în pupa tribord, abordajul provocând avarii ambelor nave.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul III

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", AMBASADOR ITINERANT AL ROMÂNIEI

3.1. Primul voiaj mediteranean: Constantinopol, Smirna, Kios, Alexandria, Kandia, La Valletta, La Goulette, Toulon, Cadiz, La Spezzia, Livorno, Palermo, Pireu, Salonic, Galați (2 ianuarie–9 iunie 1891)

La începutul lunii ianuarie 1891, comandantul Corpului Flotilei „a primit instrucțiuni pentru a trimite imediat în capitala otomană ofițerii care să completeze statul major de la bordul acestui vapor de război". Astfel, la 2 ianuarie 1891, crucişătorul „Elisabeta" a plecat din Constantinopol într-unul din cele mai lungi marşuri pe care le executase o navă militară românească. A navigat spre Smirna, unde a ajuns la 7 ianuarie, trecând prin Galipoli şi Çanakkale. Aici nava a primit vizita consulului român, iar în timp ce comandantul navei a făcut un schimb de vizite cu oficialitățile oraşului şi cu comandanții altor nave aflate în port, la bordul navei s-au desfăşurat conform programului, exerciții de infanterie, antrenamente la instalațiile artileristice şi cele lanstorpile. La 14 ianuarie, nava a plecat spre Chios, unde a ajuns în ziua următoare. De aici s-a îndreptat spre Alexandria, pe 16 ianuarie oprindu-se la Marmara. Pentru această zi, jurnalul de bord al navei consemna următoarele: „Domnul maior (Constantin Mănescu, *n.n.*) cu câțiva ofițeri se duc să viziteze oraşul, care cu drept cuvânt merită a fi văzut. Ruinele ce se înfățişează înaintea ochilor demonstrează că în vechime aici a fost un loc de refugiu al piraților.

A doua zi, în timp ce comandantul, colonelul Urseanu, l-a vizitat pe caimacamul oraşului, iar acesta la rândul său i-a întors vîzita, câțiva ofițeri, printre care Gracovski şi Crivăț, au vizitat oraşul, conduşi de o ceată de copii. La 20 ianuarie 1891, nava a ancorat la Alexandria. A salutat pământul Egiptului cu 21 lovituri de tun[23], ceremonial la care a răspuns fregata egipteană „Mehmet Ali".

[23] În principal, salutul era folosit în cadrul diferitelor evenimente cu caracter militar, atunci când militarii încercau să-şi dovedească intențiile pacifiste plasându-şi, în acest sens, armele într-o poziție inofensivă. Acest obicei, folosit pe plan universal cu delimitare clară în timp şi spațiu, depindea în cea mai mare măsură şi de armele care erau folosite. Membrii unui trib nord-african, de exemplu, îndreptau vârfurile sulițelor lor spre pământ în semn de neostilitate. Tradiția folosirii unui salut tras de tun îşi are originea încă din secolul al XIV-lea, fiind folosit un singur proiectil. Navele de război trăgeau câte şapte salve, numărul şapte având semnificație biblică sau antropologică. Astfel, au fost descoperite şapte planete, iar fazele lunii se schimbau la fiecare şapte zile. Biblia menționează că Dumnezeu s-a odihnit după şapte zile de creație, iar fiecare al şaptelea an anunța jubileul (sărbătoarea). Pe de altă parte, arsenalul de uscat având la dispoziție o mare cantitate de praf de puşcă, putea să răspundă cu trei salve de tun la o salvă trasă de pe mare. Simbolul de trei salve trimise era, probabil, folosit datorită semnificației cifrei trei încă din cele mai vechi timpuri. Praful de puşcă cel mai vechi existent era compus din nitrat de sodiu, aflat mai ales în componența apei mării, şi putea fi păstrat în bună stare în magazii. În momentul în care nitratul de potasiu a îmbunătățit calitatea prafului de puşcă şi navele de război au adoptat salutul cu 21 de salve de tun. Salutul s-a schimbat considerabil în S.U.A. În anul 1810, s-a stabilit ca numărul salvelor să fie de 17, câte una pentru fiecare stat aflat atunci în componența confederației. Salvele erau trase la ora 13.00, în după-amiaza Zilei Independenței. În 1842, salvele cu care era întâmpinat preşedintele erau în număr de 21. În 1890, s-a stabilit numărul de salve la 21, acestea fiind trase de Ziua Independenței - „salutul pentru S.U.A.". Un număr de 50 de arme efectuau acest salut la funeraliile preşedintelui, ale fostului preşedinte sau pentru preşedintele care fusese ales. Astăzi, salutul național se face prin 21 de salve de arme şi se realizează în cinstea steagului, în cinstea suveranului sau a şefului statului străin, în

www.ziuaconstanta.ro

Pe 21 ianuarie, au avut loc schimburi de vizite și saluturile protocolare cu Emin Pașa, comandantul fregatei, cu comandantul crucișătorului englez „Amphion", cu consulul italian, cavalerul Pesiano, care i-a însoțit pe ofițerii români în vizită la subguvernatori (guvernatorul fiind bolnav) și cu generalul Butler, comandantul trupelor engleze de ocupație.

Pe 23 ianuarie, câteva piese defecte de la mașinile crucișătorului au fost trimise la Arsenalul „Watson". A doua zi, membrii echipajului au vizitat orașul, „foarte frumos ca și un oraș european", după cum se menționează în jurnalul de bord, din care mai aflăm: „Aici se vorbesc mai toate limbile europene. Ne-am înțeles foarte bine în franțuzește și nemțește. Soldații, de asemenea, scapă din încurcătură cu câteva vorbe italiene".

La 30 ianuarie 1891, colonelul Urseanu însoțit de trei ofițeri s-a deplasat din portul Alexandria la Cairo, pentru a se prezenta Khedivului (viceregele Egiptului). Ofițerii români au fost primiți la 2 februarie, fiind introduși de comandorul Maccio, consulul general ai Italiei în Egipt.

Pe 7 februarie 1891, crucișătorul „Elisabeta" a participat la sărbătorirea zilei de naștere a Khedivului, salutând evenimentul cu onorurile cuvenite, prin arborarea marelui pavoaz. Pe 11 februarie, crucișătorul a părăsit Alexandria, navigând în condiții dificile spre Malta. Timp de 40 de ore, „Elisabeta" și echipajul au fost încercate de o puternică furtună, cu aluri ale navei care au atins benzi de 30-35° și chiar 40°. Din cauza tangajului, teuga intra sub valuri și astfel mari cantități de apă se prăvăleau pe punte. Apropiindu-se de Insula Creta pe la Sud, „Elisabeta" s-a adăpostit la Kandia, până s-a potolit furtuna.

De aici și-a continuat marșul și la 16 februarie a intrat în portul La Valletta, unde se afla o escadră engleză, cu care s-au schimbat saluturi și vizite. Tot aici, în Insula Malta, pe 17 februarie, comandantul și ofițerii navei au vizitat cuirasatul englez „Victory". Pe 24 februarie, crucișătorul a primit vizita comandantului bastimentului englez „Collingwood", iar în ziua următoare, comandantul și ofițerii au vizitat Arsenalul și docurile. Pe timpul escalei în Malta, „Ofițerii au fost foarte bine primiți. Au fost invitați la balul de la club, la amiral la masă, li s-a oferit lojă la teatru". Pe 27 februarie, „Elisabeta" s-a îndreptat spre Tunisia, ancorând în portul La Goulette. A doua zi, crucișătorul a primit vizita comandantului navei franceze „L'Hirondelle".

Următoarele escale s-au făcut în porturile Villefranche, Antibes și Cannes. Aici, colonelul Vasile Urseanu și statul major al navei au fost primiți de regina Victoria a Angliei (1837–1901). De aici, nava s-a îndreptat spre portul Toulon, unde a ajuns la 15 martie 1891. În timpul staționării la Toulon, nava a fost curățată și piturată. În numărul 683 pe 1891, periodicul francez „Yacht" prezenta crucișătorul, precizând că „«Elisabeta» este cel mai important (vapor, *n.a.*) al Marinei Române". După prezentarea datelor tehnice esențiale ale crucișătorului, revista preciza că este aproape identic cu „«Wattignies» al nostru care a fost lansat joia trecută la Rochefort", înfățișându-se și caracteristicile principale comparative ale celor două vapoare.

Din portul Toulon, „Elisabeta" s-a îndreptat spre Gibraltar, a ieșit în Oceanul Atlantic, ancorând la Cadiz, în ziua de 21 aprilie, de Paști: „S-a dat masa la echipaj, la care asistă comandantul și ofițerii, ciocnind ouă roșii. Un colonel spaniol vizitează nava [...] oamenii ies in oraș. Se vizitează arsenalul militar, seara, comandantul și ofițerii sunt invitați la Consulatul francez". Pe 25 aprilie, comandantul crucișătorului a vizitat Sevilla.

---

cinstea unui membru al unei case regale sau în cinstea președintelui, ex-președintelui, președintelui ales al S.U.A. Același salut se realizează și in după-amiaza zilei de înmormântare a președintelui, ex-președintelui sau președintelui ales. Salvele sunt trase și în cinstea vreunui lider civil sau militar întâmpinat. Numărul salvelor trase este stabilit printr-un protocol, dar întotdeauna sunt un număr impar.

www.ziuaconstanta.ro

Părăsind Spania, „Elisabeta" a revenit în Marea Mediterană, navigând în continuare prin Marea Tireniană spre coastele vestice ale Italiei, la 3 mai ancorând în portul italian La Spezzia. Aici a primit vizita consulului român de la Genova, a primarului orașului și a comandantului Școlii de Torpile, care au exprimat condoleanțe pentru moartea omului politic român I.C. Brătianu. În acest port italian a fost vizitat Arsenalul, iar ofițerii au vizionat un spectacol la teatru.

Din La Spezzia, nava a plecat spre Livorno, unde a staționat între 8 și 10 mai. Pe 10 mai, fiind sărbătoare, nava a arborat marele pavoaz, în această zi fiind invitați la dejun și elevii români de la Academia Navală din Livorno. De la Livorno, nava a plecat spre Palermo unde a ancorat la 14 mai. A urmat escala din portul Pireu, unde, la 21 mai, nava a arborat marele pavoaz pentru Ziua onomastică a prințului moștenitor al Greciei, Constantin. La 23 mai, colonelul Urseanu a fost primit, la Atena, în audiență de regele George al Greciei (1863–1913). În aceeași zi, ministrul marinei elene a vizitat nava, fiind salutat cu 18 salve de tun. În ziua următoare, s-a oficiat o feștanie la bord de către un preot român, ajutat de un moldovean, Andrei. La 26 mai, nava a primit vizita regelui George al Greciei. De la Pireu, nava a plecat spre Salonic, unde, la 29 mai a primit mulți vizitatori macedoneni și călugări. La 2 iunie, în drumul de la Salonic spre Constantinopol, crucișătorul a luat la remorcă, din cauza vântului puternic, un caic al călugărilor de la Muntele Athos. La 3 iunie, nava a intrat în Dardanele, îndreptându-se spre țară.

După aproape opt luni de la părăsirea apelor românești, crucișătorul „Elisabeta" s-a întors în țară, ancorând în portul Galați la 9/28 iunie 1891. După lansarea ancorei, „Elisabeta" a salutat portul Galați cu 21 salve de tun. Două nave străine, una engleză („Cockatrice") și cealaltă rusească („Psezuape") au înălțat pavilionul românesc, comandanții acestora felicitându-l pe colonelul Vasile Urseanu, ovaționat, de altfel, și de gălățeni. Presa locală a inserat articole elogioase referitoare la marșul executat, „Elisabeta" și echipajul său reușind „să provoace peste tot demonstrații de simpatie față de România". „Noi avem acum o adevărată marină care, la nevoie, își va dovedi meritele așa cum a făcut-o armata în 1877" – titra unul dintre tabloidele epocii.

Prin complexitatea sa, marșul a îmbogățit substanțial experiența echipajului. În porturile în care a acostat a fost primit cu admirație de populație și autorități, adresându-se laude referitoare la aspectul crucișătorului și ținuta marinarilor. Pe timpul marșului, nava și echipajul au trebuit să facă față unor furtuni, cum a fost îndeosebi cea care a surprins bastimentul în marș spre Toulon. Avariile înregistrate au impus introducerea navei în șantier pentru reparații, care au costat 65.000 lei. După părăsirea portului Constantinopol, o avarie la motor l-a obligat pe comandant să întoarcă crucișătorul în Bosfor pentru remedieri.

Experiența în domeniul pregătirii de luptă dobândită în timpul campaniei din vara anului 1890 a fost repetată și în anul 1891. Navele au fost grupate după caracteristicile tehnico-tactice pentru a putea executa activități distincte de pregătire complexă pe Dunăre și Marea Neagră. La cererea conducerii Corpului Flotilei, comandanții au trecut la completarea instruirii practice a marinarilor, „urmând să fie exersați fără încetare, recomandându-li-se să nu se apropie de uscat decât în caz de absolută nevoie".

Echipajul crucișătorului și-a urmat programele de pregătire specifice pe baza Regulamentului de instrucție pe bastimente ale flotilei întrunite în anul 1891, aprobat de comandantul Marinei Militare, colonelul Ioan Murgescu, care stabilea misiunile de pregătire a echipajelor în cadrul a trei situații distincte de acțiune ale navelor: I. bastimente izolate; II. bastimente de mare intrate în apele portului Constanța; III. bastimente de Dunăre intrate în Sulina.

Astfel, în prima situație, crucișătorul „Elisabeta" a executat exerciții cu tunurile, torpilele, manevrele și velele, exerciții de infanterie, exerciții specifice pentru mecanici, trageri cu tunurile de

www.ziuaconstanta.ro

la bord și mitralierele de la bord precum și lansarea de torpile, în a doua situație „bastimentele de mare intrate în apele portului Constanța", „Elisabeta", „Mircea", „Alexandru cel Bun", torpiloarele „Smeul" și „Sborul" au executat în formație în linie de tir, linie de front (formație în care navele se deplasează pe drumuri paralele, relevându-se reciproc la travers), linie de flancuri, trecere dintr-o formație în alta, atacul crucișătorului de către torpiloare, forțarea unui baraj de torpile fixe de către escadră și debarcarea detașamentelor de infanteriști pe plajă. Pe timpul campaniilor de pregătire, statul major al Corpului Flotilei a urmărit să pună echipajele, navele și comandanții lor în situația de a participa la exerciții complexe de acțiune în formații de nave, de a executa trageri cu armamentul de la bord, debarcări în zone litorale ș.a., asigurându-se astfel o temeinică pregătire de luptă.

Pe 28 iunie 1891, în prezența ministrului de Război sosit la Galați pentru „inspectarea navelor", crucișătorul „Elisabeta" a executat trageri cu tunurile de la bord, în timp ce două torpiloare și mai multe șalupe evoluau pe fluviu. S-au făcut, de asemenea, exerciții la instalațiile de torpile. Generalul Lahovari a urcat la bordul crucișătorului, „Elisabeta" navigând spre Brăila însoțit de torpiloare. Lipsa mijloacelor de comunicare radio cu uscatul a făcut nu de puține ori, ca odată plecate în mare, să nu se mai știe nimic de nave și echipaje, îngrijorarea accentuându-se atunci când navele nu se întorceau la data fixată. Corespondentul constănțean al periodicului gălățean „Poșta" relata: „Crucișătorul «Elisabeta», care a staționat până miercuri în portul Constanța, a plecat de atunci, conform ordinelor ce avea, în larg, spre a face manevre. Trebuia să se întoarcă încă de duminică la Constanța spre a se aproviziona cu de-ale mâncării, totuși nici astăzi, marți, n-a intrat în port, se crede că trebuie să fi pățit ceva din cauza furtunii de sâmbătă spre duminică, care a fost destul de puternică și la țărm". Contrar prevestirilor fataliste, „Elisabeta" a revenit peste câteva zile fără a părea să fi fost afectată de furtună.

3.2. Din nou în escadra Mării Negre (Batumi, septembrie–octombrie 1891)

La începutul lunii septembrie 1891, crucișătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canonierele „Oltul" și „Siretul" și torpiloarele „Sborul" și „Năluca" au fost din nou reunite sub comanda superioară a colonelului Ioan Murgescu, pentru exerciții în Marea Neagră cu durata de o lună de zile. În program a fost inclusă și o vizită în portul Batumi, cu excepția bricului „Mircea", planificat să efectueze un marș în Grecia. Exercițiile s-au încheiat pe 11 octombrie 1891, escadra revenind în portul Galați.

Odată cu sosirea sezonului rece, crucișătorul „Elisabeta" era pregătit de către echipaj pentru iernat, prin scoaterea „greementului" și bazarea în portul Țiglina. Până în iarna anului 1896, „Elisabeta" a staționat în portul militar Țiglina, întrucât, așa după cum reiese dintr-un raport al consulului Franței la Galați, datat 21 decembrie 1894, „porturile Mangalia și Constanța nu primesc nave, deși ele nu sunt niciodată înghețate în întregime, locurile lor nu sunt deloc sigure din decembrie până la sfârșitul lui februarie, în anotimpul rece marina de război română este prinsă în gheață și devine un utilaj nefolositor".

Perioada de iernare a navelor era intens utilizată pentru pregătirea teoretică a echipajelor. Așa după cum se precizează într-o *Dare de seamă a șefului de corp asupra a tot ce privește instrucțiunea militară și de carte, disciplina, administrația, urmările date ordinelor lăsate la diferite inspecții în*

www.ziuaconstanta.ro

cursul anului, lacunele în aplicarea diferitelor dispoziții și necesitățile corpului, stabilimentul sau serviciul său pe anul 1894, semnat de generalul Ioan Murgescu, „pentru dezvoltarea cunoştinţelor ofiţerilor s-au ţinut ca şi-n anii trecuţi, în timpul iernii, la Ţiglina conferinţe asupra diferitelor specialităţi, precum: navigaţia, torpile, tactica navală, artilerie, manevre etc." Soldaţii executau „instrucţia de gradul al II-lea" iar cei ştiutori de carte urmau „şcoala de grade şi specialităţi pentru manevre, timonerie, artilerie, maşini şi torpile".

3.3. Escală la Varna (15 mai–20 iunie 1892)

După cum se precizează în documentul *Campania de instrucție în mare, a bastimentelor române, în vara anului 1892*: „În fiece vară, crucişătorul «Elisabeta» şi bricul «Mircea» se armează pentru a face călătorii instructive în porturile maritime române şi străine, în scop de a perfecţiona în arta nautică pe ofiţerii tineri şi echipajele".

Crucişătorul „Elisabeta" a fost armat la începutul lunii mai 1892, ambarcând 18 ofiţeri şi 148 de marinari. De la 1 aprilie până în jurul datei de 15 mai se desfăşura o perioadă de pregătire la bord a echipajului şi a navei. La mijlocul lunii mai, „Elisabeta" a ieşit în Marea Neagră pentru prima campanie de pregătire, desfăşurată în două serii, de regulă pe parcursul a câte 15 zile. Prima parte a campaniei „a avut de scop a obicinui personalul nou îmbarcat cu marea şi a le da instrucţia teoretică şi practică prevăzută prin programe speciale". Această perioadă de pregătire care a durat până la începutul lunii iulie, „Elisabeta" şi „Mircea" „au petrecut-o mai mult în larg, având ordine a nu sta în porturi decât timpul necesar pentru curăţarea lor şi împrospătarea proviziilor", între 15 mai şi 20 iunie, „Elisabeta" a navigat între Sulina şi Varna, ca de altfel şi bricul „Mircea", pentru a economisi combustibilul şi a desfăşura programul de pregătire cu recruţi, în total „Elisabeta" a executat în această parte a campaniei 600 ore de navigaţie în larg, cea mai mare parte a timpul fără a se vedea coasta. Pentru aprovizionare s-a intrat în porturile Sulina şi Constanţa şi două zile la Cavarna pentru a se adăposti de un vânt puternic ce bătea dinspre N–E.

În zilele de 22 şi 23 iunie, generalul de divizie Iacob Lahovary, ministrul de Război a inspectat crucişătorul şi bricul aflate în portul Constanţa, interesându-se de nivelul pregătirii echipajelor, „rămânând pe deplin satisfăcut de starea în care a găsit aceste două bastimente".

Cea de a doua parte a campaniei de pregătire a anului 1892 a început prin constituirea unei grupări formate din crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea" şi două torpiloare care au executat exerciţii in Marea Neagră. În program s-a prevăzut şi vizitarea unor porturi ruseşti şi turceşti din Marea Neagră. Din cauza izbucnirii epidemiei de holeră în regiunea Caucaz şi măsurilor de carantină luate la Constantinopol, această parte a programului nu s-a mai efectuat.

Navele au revenit în portul Constanţa în aşteptarea ordinului de a pleca în străinătate. Itinerariul şi instrucţiunile marşului, precum şi porturile unde urmau să acosteze în Marea Mediterană şi Marea Adriatică fuseseră transmise comandanţilor celor două nave. Ziua plecării depindea însă de primirea reprezentanţilor României de către sultan şi aprobarea trecerii prin strâmtori.

Conform itinerariului de marş, „Elisabeta" urma să facă escale în porturile Constantinopol, Messina, Pola şi Corfu. Aprobarea sultanului a întârziat faţă de programul stabilit celor două nave, dorinţa autorităţilor turceşti fiind ca „Elisabeta" şi „Mircea" să treacă prin strâmtori la un interval de cel puţin opt zile.

www.ziuaconstanta.ro

3.4. La Serbările columbiene de la Genova (3 iulie–10 octombrie 1892)

Anul 1892 a avut din punct de vedere maritim o semnificație deosebită. Guvernul Italiei a decis să marcheze printr-o mare reuniune navală internațională, în portul Genova, cel de-al patrulea centenar de la traversarea Oceanului Atlantic, descoperirea majorității insulelor din America Centrală, atingerea coastelor Americii Centrale și ale Americii de Sud de către Cristofor Columb. Organizatorii au adresat invitații statelor lumii care aveau marină de război recunoscută, participanții putând veni la Genova cu mai multe nave.

Regele Carol I și guvernul au decis ca România să fie reprezentată între 21 și 31 august 1892 la Serbările columbiene de către crucișătorul „Elisabeta" – pus sub comanda maiorului Ilie Irimescu – și bricul „Mircea", comandat de maiorul Nicolae Barbieri. Cele două nave au fost puse sub comanda superioară a colonelului Ioan Murgescu, care a primit misiunea de la regele Carol I de a prezenta din partea sa o scrisoare de felicitare regelui Italiei, Umberto I (1878–1900).

Bricul „Mircea" a plecat în marșul de instrucție și reprezentare la 3 iulie 1892, înainte de primirea invitației de a se participa la Serbările columbiene. La 29 iulie, când se afla în portul Ancona, comandantul velierului-școală a primit ordinul de a reveni în portul Messina pentru a primi instrucțiuni din țară, în legătură cu modificarea programului. De la Messina, velierul a navigat spre portul Neapole, unde trebuia să aștepte sosirea „Elisabetei". Crucișătorul a pornit după câteva zile în marș. A fost oprit timp de 12 ore la intrarea în Bosfor. Pe data de 14 iulie, după o inspecție la bord a unui medic turc, s-a dat aprobarea navei pentru traversarea Strâmtorilor. La 15 august 1892, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au părăsit portul Neapole, îndreptându-se spre portul Livorno. Sosit în Italia cu trenul, colonelul Ioan Murgescu s-a ambarcat în portul Livorno la bordul crucișătorului „Elisabeta". Pe 20 august 1892, cele două nave au plecat din portul Livorno și la 21 august au ajuns în avanportul Genovei, unde au navigat pe lângă escadra austro-ungară formată din cuirasatele „Arhiducele Rudolf", „Arhiducesa Ștefania" și crucișătorul „Kaiser Franz Joseph", comandată de contele contraamiral von Spann, au salutat pământul Italiei cu 21 salve de tun, intrând în port. Autoritățile portuare genoveze au fixat ca loc de acostare pentru navele românești cheul Ponte Cristoforo Colombo (principal loc de acostare al navelor importante). Odată manevrele încheiate, colonelul Ioan Murgescu a avut întâlniri cu comandanții navelor sosite în portul Genova.

În aceiași zi au intrat în portul italian navele de război americane, cuirasatul „New York" și canoniera „Bennington", comandate de amiralul N. Raffaelo. Conform protocolului naval, crucișătorul „Elisabeta" a salutat navele americane, iar ulterior, între comandanți, a avut loc un schimb de vizite. Celor două nave americane li s-a alăturat, la 26 august 1892, și nava-școală mexicană „Zaragoza". La ora 14.00, a intrat în port gruparea navală italiană formată din cuirasatele „Castelfidardo" și „San Martino" și crucișătorul „Goito", comandate de contraamiralul Enrico Ancine. Crucișătorul „Elisabeta" a salutat navele italiene cu 13 lovituri de tun, răspunzându-i nava-amiral „Castelfidardo", cu același număr de lovituri.

Cea de a doua zi a prezenței navelor românești la Genova a fost dedicată vizitei comandanților la bordul navelor italiene și primirii consulului României la Genova, marchizul Palavicini, a cărui prezență a fost salutată cu 9 lovituri de tun, trase de crucișătorul „Elisabeta". În port au sosit și trei crucișătoare engleze: „Sans Pareil", „Australia" și „Phaeton", comandate de contraamiralul Tyron. Alături de celelalte nave-comandant, și crucișătorul „Elisabeta" a răspuns salutului de sosire a navelor engleze. După amiază, echipajul crucișătorului „Elisabeta" a primit vizita prefectului

www.ziuaconstanta.ro

maritim al Genovei și a comandanților grupărilor de nave prezente în port. Plecarea oaspeților de la bord a fost salutată cu lovituri de tun.

La 23 august 1892, a mai sosit la Genova crucișătorul german „Prinzess Wilhelm", urmat de o grupare de nave spaniole compusă din cuirasatele „Pelayo", „Victoria", crucișătoarele „Reina Regente" și „Alfonso XII", care au executat salutul tradițional. La ora 15.30 a intrat în port corveta portugheză „Bartolomeu Dias", urmată de cuirasatul grec „Psara". Pe 24 august 1892, colonelul Ioan Murgescu a făcut vizite protocolare la bordul navelor-amiral, întreținându-se cu comandanții prezenți. Fiecare navă l-a salutat cu 11 lovituri de tun. Echipajul crucișătorului „Elisabeta" și colonelul Ioan Murgescu, comandantul superior al celor două nave românești, au primit vizita ambasadorului României în Italia. La plecarea de la bord, diplomatul român a fost salutat cu 17 lovituri de tun.

În dimineața zilei de miercuri, 26 august, în portul Genova a intrat escadra franceză formată din cuirasatul „Formidable", nava-amiral „Amiral Baudin", „Courbet" și crucișătorul „Cosmao", comandată de viceamiralul A. Réunier, urmată, la puțin timp, de intrarea a două nouă argentiniene, cuirasatul „Almirante Brown" și crucișătorul „Veinte Cinco de Mayo" comandate de Daniel de Salier. La bord a venit domnul Constantin Esarcu, ministrul României la Roma, primit cu onorurile reglementare. A fost ziua în care la Genova au început diferite manifestări fie la bordul unor nave, fie prezentate de către organizatori. Bunăoară, la bordul crucișătorului olandez „Wilhelm Friso" s-a organizat o serbare în onoarea membrilor coloniei olandeze din Genova. Seara, conducerea municipalității a invitat toți ofițerii celor 44 de nave militare prezente la Serbările columbiene la un spectacol găzduit de Teatrul „Carlo Felice", ofițerilor români punându-li-se la dispoziție loja consulului României.

Joi, 27 august 1892, viceamiralul Réunier, însoțit de statul său major, a făcut vizite protocolare la bordul navelor-comandant, între care s-a aflat și crucișătorul „Elisabeta", prezența sa fiind salutată de fiecare dată cu 15 lovituri de tun. La ora 15.30, navele militare ale statelor participante, navele comerciale, yachturile și sutele de bărci din rada și portul Genova au salutat sosirea și intrarea yachtului regal italian „Savoia" la bordul căruia se afla regele Umberto I (1878–1900) cu familia. Yachtul „Savoia" a fost precedat la intrarea în port de o escadră italiană care naviga în linie de șir. Toate navele prezente au arborat marele pavoaz. Fiecare navă militară a salutat yachtul regal cu marinarii pe vergi, care au ovaționat cu strigăte de „ura" și câte 21 de lovituri de tun. La cheul de acostare, autoritățile Genovei și mii de locuitori au ovaționat familia regală și, în momentul debarcării, fiecare navă militară a repetat salutul cu 21 de lovituri de tun. Yachtul regal „Savoia" a ancorat la cheul Ponte Colombo, în babordul crucișătorului „Elisabeta". În seara zilei de 27 august, la Teatrul „Carlo Felice", în prezența regelui Umberto I, a ofițerilor de la navele participante, a altor invitați, s-a prezentat un spectacol de gală.

Vineri, 28 august 1892, comandanții navelor românești și comandantul superior al acestora, colonelul Ioan Murgescu au fost primiți în audiență și decorați de către regele Umberto I. „...La ora 2.00 d.a., am plecat de la debarcaderul Federico Galiano cu trăsura regală, însoțit de adjutantul, locotenentul Catargi, direct la palat unde mi s-au dat onorurile de garda palatului. Am fost întâmpinați de un șambelan, care ne-a introdus într-un salon de așteptare până la ieșirea amiralului francez, care se găsea deja în audiență. În timpul acesta am cerut audiență M.S. Reginei, care a binevoit a ne acorda. La ora 2.40 am fost introduși la M.S. Regele de Excelența Sa ministrul Gianotti, Marele Șambelan al Curții; M.S. care era înconjurată de casa militară și civili, a binevoit a-mi cere noutăți despre sănătatea Suveranilor noștri și după aceea i-am remis scrisoarea M.S. Regelui Carol, arătând

www.ziuaconstanta.ro

în acelaşi timp simpatia ce păstrează M.S. Regele României, M.M.L.L. Italiene şi întregii Familii Regale, precum şi dragostea frăţească ce simte fiecare român pentru naţiunea italiană. Am fost în urmă prezentat A.S. Regale Principele de Napoli, A.S. Ducelui de Genova, Excelenţei Sale primului ministru Giolitti şi întregii Curţi, după aceea a cerut a-i prezenta pe adjutant, la al cărui nume şi-a reamintit imediat pe acel al primului nostru ministru. Între acestea, M.S. s-a exprimat cu multă bunăvoinţă relativ la progresul realizat de marina noastră în timpurile din urmă, a lăudat pe ofiţerii români care au trecut prin Academia Navală de la Livorno şi şi-a luat concediu de la noi, după 25 minute de audienţă. La ora 3.05, am avut onoarea a fi primiţi în audienţă de M.S. Regina, care s-a întreţinut cu noi cu multă bunăvoinţă, interesându-se de sănătatea Suveranilor noştri şi întrebându-mă dacă M.S. Regina României va veni din nou la Pallanza. După terminarea audienţelor, am fost conduşi cu acelaşi ceremonial, de Şambelanul Curţii, în trăsura regală, până la debarcader"[24].

În cadrul audienţei, regele Umberto I l-a decorat pe colonelul Ioan Murgescu cu Ordinul „Maurizio şi Lazzaro" (instituit în anul 1572) în gradul de comandor, iar pe maiorul Ion Irimescu, comandantul crucişătorului „Elisabeta", şi maiorul Nicolae Barbieri – cu aceeaşi decoraţie în grad de ofiţer. Mişcat de conţinutul scrisorii regelui Carol, de dialogul avut cu ofiţerii români, regele Umberto i-a reţinut la masă pe colonelul Ioan Murgescu şi maiorul Ion Irimescu. O primire dintre cele mai cordiale au făcut-o ofiţerilor români şi cei mai înalţi demnitari ai Genovei, conţii Razzio şi baronul Podesta.

Ziua de 28 august s-a încheiat cu un mare bal desfăşurat în prezenţa regelui Umberto I, la care au participat circa 3.000 de invitaţi. Astfel de reuniuni au mai fost organizate în zilele următoare de deputatul Genovei, Raggio, mareşalul Spinola Palavicini şi de comandantul cuirasatului „Formidable", la bordul navei.

Ziua de 31 august a fost dedicată trecerii în revistă şi vizitării navelor militare de către regele Umberto I, acesta fiind primit peste tot cu onoruri marinăreşti şi cu 21 salve de tun. La ora 14.30, la bordul crucişătorului „Elisabeta", a urcat regele Italiei şi suita sa formată din principii Casei Regale, miniştrii, membrii guvernului, comandantul Marinei Italiei şi ducele de Genova. Toţi ofiţerii români de la cele două nave, în ţinută de ceremonie, au fost adunaţi la bordul crucişătorului, fiind prezentaţi regelui Umberto I, care a schimbat câteva cuvinte cu fiecare ofiţer român. Vizita la bordul crucişătorului a durat 15 minute, după care, regele şi suita „părăseşte bordul, cu o bună impresie de cele constatate la bordul «Elisabetei»". Seara, comandanţii navelor, comandanţii escadrelor şi grupărilor de nave au participat la cina festivă. În programul festivităţilor au fost incluse şi întreceri marinăreşti. Deosebit de gustate de public au fost întrecerile cu bărcile reprezentative ale grupărilor de nave care au dorit să se înscrie în cursă. Toţi marinarii români au trăit concursul cu emoţie, dar şi cu satisfacţie, întrucât barca bricului „Mircea" s-a situat pe locul I, fiind aclamată de numerosul public care a asistat la regată.

După şapte zile, Serbările columbiene s-au încheiat cu plecarea familiei regale cu trenul la castelul din Monza. Ultima întâlnire a ofiţerilor de pe navele participante s-a desfăşurat în cadrul unui cocktail la bordul cuirasatului „Lepanto". Treptat, navele au început să părăsească portul Genova. Crucişătorul „Elisabeta" şi bricul „Mircea" au intrat în şantier pentru operaţiile de curăţire a fundului navelor şi piturare.

Pe 10 septembrie 1892, crucişătorul „Elisabeta" şi bricul „Mircea" au părăsit şantierul. „Peste 4 zile, vasele sunt gata, astfel că, la 10 septembrie dimineaţa, ies din bazin, ancorând în avanport,

[24] Arhivele M.A.E., dosar nr. 98, f. 23–37. Relaţiuni asupra participării bastimentelor române la Serbările columbiene de la Genova.

www.ziuaconstanta.ro

fac provizii de hrană, apă și cărbuni și apoi, la ora 12.30, ridică ancora ambele vase și pleacă din port, defilând prin fața vaselor de război americane și italiene, care se găseau încă în port, cu care schimbă saluturi, oamenii fiind pe sarturi și strigând: Ura!".

Pe drumul de întoarcere, crucișătorul „Elisabeta" a mai vizitat porturile La Spezzia și Constantinopol. Aici, „Elisabeta" și bricul „Mircea" au efectuat „o carantină" de trei zile în Bosfor. Starea medicală a celor 14 ofițeri și 240 de marinari fiind bună, navele au primit aprobarea de intrare în Marea Neagră, luând drumul spre Sulina, iar de aici au navigat în amonte spre Galați – portul militar Țiglina. La 26 septembrie/10 octombrie 1892, crucișătorul „Elisabeta" a intrat în portul Galați. Presa locală a relatat în termeni entuziaști modul în care cele doua nave au executat marșul de instrucție și reprezentare la Serbările columbiene. Cititorii au fost informați despre faptul că „cele mai mari onoruri au fost făcute marinarilor români atât de poporul, cât și de regele Italiei. Prima navă pe care maiestatea sa a vizitat-o a fost «Elisabeta». [...] Trebuie să felicităm marina, în special pe ofițerii săi, pentru succesul obținut atunci când au reprezentat cu demnitate țara".

La începutul lunii decembrie 1892, alături de celelalte nave bazate în portul Țiglina, și echipajul crucișătorului „Elisabeta" a trecut la pregătirea pentru iernare și executarea programului specific de pregătire, adecvat sezonului rece.

3.5. Prima campanie de cercetări marine în Marea Neagră (15 mai–15 iulie 1893)

La începutul lunii aprilie 1893, crucișătorul a fost armat, avându-l la comandă pe maiorul Ilie Irimescu, ca secund pe căpitanul Pavel Popovăț, iar în statul major pe căpitanul Paul Rădulescu și Gheorghe Crivăț și locotenenții Petre Săvescu, Vasile Toescu, Constantin Boțan și Dimitrie Lupașcu. Conform planului de pregătire aprobat, crucișătorul trebuia să navige între 15 mai și l august în Marea Neagră între Constanța, Sulina, Burgas, Constantinopol și Odessa, fără să intre în aceste porturi decât în situații deosebite, făcând astfel 50 de zile de marș și 25 de zile de port. Scopul perioadei de pregătire era exersarea navigației cu vele, prin realizarea unui număr dublu de zile de marș decât de cele de staționare.

Cu aprobarea ministrului de Război, generalul Iacob Lahovary, la bordul crucișătorului s-a ambarcat și tânărul cercetător Grigore Antipa, pentru efectuarea unui studiu asupra faunei Mării Negre. Conform scrisorii oficiale primită la mijlocul lunii aprilie 1893 de comandantul crucișătorului „Elisabeta", nava urma să ridice ancora la 15 mai pentru prima campanie de pregătire. Grigore Antipa s-a ambarcat la 13 mai 1893, fiind ajutat în cercetările sale de trei ofițeri specialiști din echipaj – un hidrofizician, un hidrochimist și un astronom. Cu ajutorul gruiului din babord lansa și ridica batometrul cu care scotea apa de la diferite adâncimi, precum și fileurile de capturare a faunei planctonice. Cu celălalt grui, instalat în tribord, s-au manevrat sonda de măsurare a adâncimii, curentometrul și bondengreiferul (apucătorul de fund) pentru colectarea faunei bentonice de pe fundul mării. La pupa navei, Antipa solicitase comandantului să-i monteze o dragă primită de la Napoli cu care aducea la bord o bogată faună bentală.

Cercetările s-au efectuat de la Constanța spre Sud până la frontiera cu Bulgaria după care crucișătorul a navigat spre Nord, punând cap compas Sulina. S-au efectuat mai multe opriri la

www.ziuaconstanta.ro

diferite latitudini şi longitudini. Materialul cules era selectat, analizat la microscopul instalat în laboratorul din cabina pusă cercetătorului la dispoziţie, după care era introdus în borcane, depozitate în lăzi[25].

În dreptul Tuzlei, crucişătorul „Elisabeta" a fost surprins de o puternică furtună de gradul opt pe scara Beaufort, care a provocat, în pofida tuturor precauţiilor luate, spargerea mai multor borcane cu probe de plancton şi bentos. Ajuns la gura canalului Sulina, crucişătorul a navigat spre portul Sulina, unde s-a făcut aprovizionarea cu apă, carburanţi şi alimente. Ulterior, nava a revenit pe mare, cercetările fiind continuate până la 15 iulie 1893, când „Elisabeta" a intrat în portul Constanţa, încheind prima etapă a campaniei de vară.

3.6. Din nou în jurul Mării Negre: Balcic, Constantinopol, Sinope, Trebizonda, Ialta, Sevastopol, Odessa (8 iulie–26 august 1893)

Staţionarea în portul Constanţa a durat numai cinci zile, crucişătorul „Elisabeta" având misiunea ca în partea a doua a campaniei să execute o călătorie în jurul Mării Negre, vizitând porturile Balcic, Constantinopol, Sinope, Trebizonda, Ialta, Sevastopol şi Odessa. Expediţia a durat 42 de zile (20 iulie–31 august) şi a permis echipajului, pe de o parte să execute un reuşit marş de instrucţie şi reprezentare, iar pe de altă parte lui Grigore Antipa să studieze „repartiţia spaţială a faunei planctonice şi bentonice pe întinsul întregii zone litorale a Mării Negre". „Elisabeta" a navigat în acest marş singur ori împreună cu „Mircea" şi canoniera „Griviţa".

La Odessa, „Elisabeta" şi „Mircea" au participat la serbările prilejuite de a 99-a aniversare a fondării oraşului. Oficialităţi civile şi familii importante au vizitat navele româneşti. O escadră rusă formată din trei nave cuirasate, trei crucişătoare şi 13 torpiloare de diferite tipuri a intrat în portul Odessa la 21 august. Comandantul „Elisabetei" a făcut schimb de vizite cu amiralul comandant al escadrei.

Conform itinerariului stabilit, „Elisabeta" trebuia să viziteze şi Sevastopolul, dar s-a renunţat la această escală din cauza holerei care bântuia prin părţile locului.

Cu ocazia vizitei la Constantinopol, câţiva ofiţeri din statul major al navei au fost primiţi de sultanul Abdul Hamid al II-lea, prilej cu care au fost decoraţi. Maiorului Ilie Irimescu i s-a conferit ordinul „Osmanie" clasa a III-a în grad de comandor, iar căpitanului Pavel Popovăţ, secundul navei, ordinul „Medgidie" în grad de ofiţer. Cea de-a doua parte a campaniei de vară executată de crucişătorul „Elisabeta" a mai cuprins şi perioada de pregătire desfăşurată între 5 şi 20 septembrie 1893, în apele româneşti ale Mării Negre, fiind dedicată executării tragerilor cu armamentul uşor şi tunurile de la bord.

Campania din vara anului 1893 a durat 118 zile, fiind una din cele mai complexe. Pe lângă pregătirea specifică a echipajului, crucişătorul „Elisabeta" a concurat la reuşita primei cercetări oceanografice româneşti[26].

---

[25] Detalii în Andreea Atanasiu-Croitoru, „Grigore Antipa şi Marina Militară Română", în „Marina Română", Anul XX, nr. 7 (145)/2010, p. 57–58.

[26] Cu sprijinul Marinei Militare, Grigore Antipa a mai efectuat o expediţie ştiinţifică de două luni, în anii 1894 şi 1895, cu canoniera „Griviţa".

www.ziuaconstanta.ro

3.7. Campania de vară. Sulina, Odessa, Constanța, Mangalia, Varna (15 mai–15 iunie 1894)

La 1 aprilie 1894, crucișătorul „Elisabeta" a fost armat, completându-și echipajul format din 3 ofițeri superiori, 12 ofițeri inferiori și 158 „grade inferioare" și comandat de locotenent-colonelul Emanoil Koslinski. La 16 aprilie 1894, având-l la bord pe colonelul Vasile Urseanu, comandantul Diviziunii echipajelor, crucișătorul a navigat spre gurile Dunării. La 5 aprilie, a participat la primirea regelui Carol I cu ocazia inaugurării lucrărilor de amenajare a canalului Sulina, realizate de Comisia Europeană a Dunării.

De la 15 mai la 15 iunie, s-a executat partea I a campaniei de vară. Astfel, „Elisabeta" a navigat în Marea Neagră în două serii de câte 15 zile între porturile Sulina, Odessa, Constanța, Mangalia și Varna, iar la larg până în vederea coastei Crimeii. Având la bord trei ofițeri superiori, 12 ofițeri inferiori și 158 grade inferioare, întregul echipaj a executat manevre de vele, exerciții la tunuri, torpile, bărci și semnale. Exercițiile au fost urmărite și de colonelul Vasile Urseanu.

3.8. Partea a II-a a campaniei. Galați, Çanakkale, Taranto, Ancona, Veneția, Trieste, Pola, Fiume, Corfu, Constantinopol, Constanța (16 iulie–5 septembrie 1894)

Partea a doua a campaniei a început la 16 iulie, după ce nava a fost inspectată de comandantul Flotilei la Galați. În aceiași zi nava a pornit spre Bosfor, unde a staționat la **Çanakkale** numai pentru vizarea patentei de sănătate. Apoi s-a îndreptat spre portul italian Taranto, unde crucișătorul a acostat la 21 iulie 1894, după ce a salutat pământul italian cu 21 salve de tun. Aici, „Elisabeta" a staționat patru zile la cheul din fața Arsenalului Marinei Italiene.

Conform programului, s-au făcut vizite protocolare comandantului Bazei Navale, amiralul Turi, subprefectului, primarului și comandantului trupelor de uscat. Aceleași personalități au efectuat vizite de răspuns la bordul crucișătorului. Echipajul „Elisabetei" a părăsit portul Taranto, „păstrând cele mai bune impresiuni de primirea simpatică a autorităților și ofițerilor de marină italiană". La 28 iulie, a intrat în portul Ancona, după executarea salutului cu 21 de salve; în port se afla bricul „Mircea", sosit cu câteva zile mai devreme, unde a sosit și generalul Ioan Murgescu, care s-a ambarcat pe crucișătorul „Elisabeta", preluând comanda superioară a celor două nave. Obiectivul principal al prezenței generalului Murgescu la comanda navelor a fost acela de a vizita atelierele de torpile austriece și a se informa cu ultimele perfecționări ale torpilei Whitehead. Prin strădaniile consulului României la Ancona, comandanții și ofițerii români au făcut vizite protocolare prefectului, primarului și căpitanului portului. Conform protocolului, comandantul crucișătorului a primit vizitele de răspuns. Tot la bordul „Elisabetei", s-a organizat o serată la care au participat reprezentanții autorităților și familiile marcante ale orașului. La rândul lor, oficialitățile civile și militare ale Anconei au organizat în onoarea ofițerilor români o serată la Cercul militar. Cu ocazia întâlnirii pe care generalul Ioan Murgescu a avut-o cu generalul de divizie Marchezzi, oficialitatea militară cea mai înaltă a Anconei, s-a organizat și o întâlnire între ofițerii italieni de marină din garnizoană și ofițerii români, ce a prilejuit un fructuos schimb de experiență.

Crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au părăsit portul Ancona la 31 iulie, intrând la 1 august 1894 în portul Veneția, după salutul tradițional cu 21 de salve de tun. La Veneția, „Elisabeta"

www.ziuaconstanta.ro

a ancorat la cheul din fața Arsenalului. Programul de la Veneția a început cu vizitele făcute oficialităților militare și civile: viceamiralului Noci, comandantul Bazei Navale, comandantului Arsenalului, prefectului și primarului Veneției. Ofițerii români au fost însoțiți și prezentați gazdelor de consulul României la Veneția. La bordul crucișătorului s-a ambarcat muniție de război cumpărată, după care nava a fost introdusă în șantier pentru curățirea carenei.

Până pe 5 august 1894, cât au durat lucrările, s-au mai făcut schimburi de vizite cu comandantul cuirasatului „Morosini" și comandantul unui yacht egiptean aflat în port. După finalizarea lucrărilor, „Elisabeta" a ieșit în larg, după ce a ambarcat și restul muniției, ancorând în marele canal, în fața pieței San Marco, lângă bricul „Mircea".

La 9 august, navele românești au părăsit Veneția prin canalul Lido și în cursul serii au ancorat în portul Trieste, după executarea salutului. „Elisabeta" și bricul „Mircea" au staționat în portul Trieste până la 13 august. Programul a inclus întâlniri cu amiralul Cassini, comandantul Bazei Navale, comandantul garnizoanei, reprezentantul guvernului imperial, primarului și directorului marinei comerciale. Buna desfășurare a programului a fost și aici posibilă prin eforturile consulului României în acest port, Demetrio, care „cu egală bunăvoință ne-a îndatorat dându-și toate ostenelile pentru ca să părăsim cu regret acest port". Generalul Ioan Murgescu însoțit de ofițeri superiori a luat parte la un prânz oferit de amiralul Cassini la reședința sa și la un dejun oferit de consulul Demetrio. La bordul crucișătorului s-a organizat de asemenea un dejun, invitându-se reprezentanții autorităților cu care s-au schimbat vizite.

De la Trieste, „Elisabeta" și bricul „Mircea" au navigat spre Pola, ancorând în rada portului după salutul tradițional. S-au făcut vizite amiralului Hinke, comandantul portului și locțiitor al comandantului Marinei Austro-Ungare, directorului Arsenalului, reprezentantului guvernului și primarului. Echipajele românești s-au bucurat la Pola de o primire deosebită, „ofițerii marinei Austro-Ungare au primit pe ofițerii noștri cu adevărată frăție, s-au dat petreceri la Clubul Marinei în onoarea noastră, iar amiralul a oferit un prânz oficial pe bastimentul «Habsburg»", se arată în raportul privind executarea marșului. La bordul crucișătorului a avut loc, de asemenea, un schimb de experiență cu ofițerii austro-ungari, care au vizitat nava.

Din portul Pola, navele românești s-au despărțit, „Mircea" îndreptându-se spre Arhipelagul grecesc, iar crucișătorul „Elisabeta" navigând spre portul Fiume. La intrare, nu s-a executat ceremonialul marinăresc al salutului cu tunul, în port neexistând baterii pentru a răspunde la salutul crucișătorului. Și aici s-au făcut vizite reprezentanților autorităților, care au răspuns venind la bordul crucișătorului. Ofițerii români au vizitat Școala Navală și Șantierul „Whitehead", unde se fabricau celebrele torpile.

La 21 august 1894, „Elisabeta" a părăsit portul Pola, punând cap compas pe insula Corfu din Marea Egee, unde a sosit pe 23 august dimineața. S-a salutat pământul grecesc, s-au schimbat vizite cu autoritățile grecești cu sprijinul consulului Italiei, care „s-a oferit cu amabilitate pentru a se înlesni relațiile cu autoritățile locale". Crucișătorul a părăsit insula Corfu la 25 august, navigând spre Constantinopol, unde a ajuns în seara zilei de 29 august. Pământul Turciei a fost salutat la Çanakkale, de unde s-a primit și răspunsul. La Constantinopol s-au făcut vizite reprezentantului României, ambasadorul Mihail Mitilineu, ministrului marinei turcești, Hassan Husi Pașa, și prefectului portului, Delaver Pașa. Crucișătorul „Elisabeta" a fost vizitat, ca reprezentant al ministrului Marinei de Război al Imperiului Otoman, de Hassan Pașa, șeful Statului Major al Marinei. Staționarea la Constantinopol a prilejuit și schimburi de vizite cu comandanții navelor acostate în port, pe lângă cele turcești și nave sub pavilion francez, italian și englez. La 30 august, s-a ridicat marele

www.ziuaconstanta.ro

pavoaz pentru a marca ziua împăratului Rusiei, Nicolae al II-lea (1894–1917), iar la 31 august, s-a marcat ziua de naştere a profetului Mahomed. Generalul Ioan Murgescu şi comandantul crucişătorului au participat la un dejun diplomatic dat de ambasadorul Mihail Mitilineu, iar la bordul crucişătorului s-a oferit un dejun membrilor ambasadei şi consulatului României din Turcia. „Elisabeta" a părăsit portul Constantinopol la 4 septembrie şi a ancorat la Constanţa la 5 septembrie 1894. În aceiaşi zi, generalul Ioan Murgescu a debarcat.

Marşul executat încheia a doua parte a campaniei de instruire din vara anului 1894. Serviciul la bord s-a desfăşurat în condiţii bune, experienţa de navigaţie s-a îmbogăţit, iar vizitele făcute în porturi la diferite obiective, şcoli, arsenale, diferite nave armate ori în construcţie, au sporit cunoaşterea şi imaginea despre stadiul de dezvoltare a marinelor vizitate. Pe timpul marşului, în portul Veneţia s-a înregistrat o singură pierdere, un soldat s-a îmbolnăvit de febră tifoidă şi a încetat din viaţă în spitalul Marinei Militare italiene cu tot efortul depus de medici.

În zilele de 14 şi 15 septembrie, crucişătorul a executat la Gura Portiţei tragerile de artilerie planificate, iar din 15 septembrie a luat parte la „manevrele şi mişcările tactice executate de toate vasele flotilei pe Mare şi Dunăre, sub comanda superioară a domnului general Ioan Murgescu." La Sulina au fost concentrate crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canonierele „Grivița", „Alexandru cel Bun" şi „Bistriţa", torpiloarele „Sborul", „Năluca" şi nava „Prutul". Navele au fost împărţite în „două diviziuni", au fost inspectate amănunţit de comandantul superior, după care au început „mişcările tactice şi evoluţiunile speciale". Divizia de nave a ieşit în mare navigând spre Insula Şerpilor, după care a ancorat la ceatalul Sfântu Gheorghe. După efectuarea tragerilor la Sfântu Gheorghe, Divizia de Dunăre a simulat un atac din două direcţii al Diviziei de Mare, „în noaptea de 25 spre 26 septembrie se dă luptă; arbitrii pronunţându-se că atacul torpilorului din vale asupra crucişătorului «Elisabeta» a reuşit dar nu tot astfel a fost cu atacul din deal asupra bricului «Mircea», proiectoarele crucişătorului «Elisabeta» au descoperit la timp pe inamic". Aplicaţia s-a încheiat cu defilarea navelor, după care, la 26 septembrie, acestea s-au retras în portul Ţiglina. Crucişătorul a început pregătirea pentru inspecţia generală efectuată la 11 octombrie, iar pe 16 octombrie 1894, nava a fost dezarmată şi a intrat în programul de iarnă[27].

3.9. La inaugurarea Canalului Kiel (6/18 aprilie–30 septembrie 1895)

La începutul anului 1895, România a fost invitată să participe, prin Corpul Flotilei, la inaugurarea solemnă a Canalului Kiel, care uneşte Marea Nordului cu Marea Baltică. La acest important eveniment maritim internaţional urmau să participe marinele de război ale tuturor naţiunilor. Festivitatea prilejuită de această inaugurare se prefigura drept cea mai mare manifestare maritimă, cu mult mai amplă decât Serbările columbiene. Printr-un raport adresat regelui Carol I, ministrul de Război a propus ca Marina Militară să fie reprezentată de crucişătorul „Elisabeta" şi bricul „Mircea", nave care dovediseră prin marşurile de reprezentare executate în anii anteriori că prin caracteristicile tehnice şi de navigaţie puteau face faţă misiunilor de lungă durată, cu parcurgerea

[27] A.M.R., Fond Comandamentul Flotilei, dosar nr. 4/1894. Livret rezumând inspecţiile făcute în cursul anului 1984. Dare de seamă a şefului de corp asupra a tot ce priveşte instrucţiunea militară şi de carte, disciplina, administraţia, urmările date ordinelor lăsate la diferite inspecţii în cursul anului, lacunele în aplicarea diferitelor dispoziţii şi necesităţile corpului, stabilimentului sau serviciului său.

www.ziuaconstanta.ro

unor zone complexe de navigație. Pentru prima dată în istoria modernă a Marinei Militare, cele două nave urmau să navigheze sub pavilionul României în Oceanul Atlantic și să ajungă în Marea Nordului și Marea Baltică. La propunerea ministrului de Război, generalul Constantin Poenaru, regele Carol I a aprobat, prin Înaltul Decret nr. 885 din 25 februarie 1895, ca, pe timpul marșului, funcția de comandant superior al crucișătorului și al bricului să fie atribuită colonelului Vasile Urseanu, „având în același timp comanda directă a crucișătorului «Elisabeta»", funcție pe care trebuia s-o preia pe 15 martie 1895. Ca secund al navei a fost numit maiorul Constantin Mănescu, rol preluat pe 1 martie. De altfel, în volumul *De la Galați la Kiel. Istorisirea pitorească a voiajului făcut de crucișătorul „Elisabeta" la inaugurarea canalului dintre Baltica și Marea Nordului*, publicat în anul 1904 la Tipo-Litografia Moldova din Galați, acest merituos ofițer va realiza o amplă retrospectivă a acestui voiaj istoric.

Armarea navelor, îndeosebi ambarcarea echipajelor, a început cu mult mai devreme. Echipajul crucișătorului era constituit, pe lângă comandant și secund, din căpitanii Dumitru Poenaru, Cezar Boerescu, Vasile Iorgulescu și Petre Demetriade, locotenenții Zaharia Ionescu, Vasile Toescu, Vasile Pantazzi și Alexandru Negru, sublocotenenții Alexandru Vasiliu, Aristide Combari și Dumitru Borzan, căpitanul-medic doctor Pazelt, mecanicul Petre Dunarințu, mecanicii clasa a II-a și clasa a III-a Gheorghe Agapie, Constantin Ștefănescu și Gheorghe Lăpușneanu. Aceștia au format „marele stat-major al navei". Cei cinci submecanici, un sergent major și un sergent constituiau „micul stat-major". Lor li se adăugau 118 soldați, 15 caporali și 7 sergenți. Pe măsura sosirii la navă, soldații erau ambarcați pe un ponton, efectuând diverse „corvezi". La 23 martie 1895, echipajul s-a mutat la bordul crucișătorului, unde s-au stabilit rolurile de echipaj, carturile și s-a făcut recunoașterea posturilor. Într-un timp de pregătire foarte scurt, soldații cu destul de modestă experiență în marină, trebuiau să devină fochiști, gabieri, timonieri, torpilori și tunari. Mecanicii, sub conducerea căpitanului Petre Dunarințu, au lucrat zi și noapte pentru schimbarea tuburilor la căldări, reușind să finalizeze lucrarea la 25 martie 1895. De asemenea, la bord au fost aduse bărcile, vergile, lestul de la mașină, vele, unelte ș.a. Așa după cum ne relatează maiorul Constantin Mănescu, „corvezile curgeau fără încetare, nu se mai făcea o oră de exercițiu, iar seara cădeau de oboseală". Efortul nu a fost în zadar, nava și-a schimbat înfățișarea, iar echipajul a intrat în programul normal. Duminică, 2 aprilie, echipajul a sărbătorit Sfintele Paști: „Cazarma e împodobită cu funde și pavilioane, mesele sunt acoperite cu cozonaci, ouă roșii și friptură de miel, iar noi după ce facem salutul cu 21 de focuri ale sfintei învieri aprindem felinarele peste tot. Era frumoasă de tot podoaba covertei și a casărmei". Din cauza sistemului de propulsie combinat – vele și motoare –, colonelul Vasile Urseanu a decis ca bricul „Mircea", condiționat de forța și direcția vântului, să pornească în marș mai devreme cu câteva zile, la 29 martie/10 aprilie 1895. De altfel, conform regimului navigației prin Strâmtori, navele nu puteau să tranziteze Bosforul și Dardanelele împreună.

Crucișătorul a părăsit Galațiul la 6/18 aprilie 1895, navigând în aval. Echipajul era convins că îndeplinește o misiune importantă, că avea să parcurgă „tocmai nouă mări și nouă țări". Secundul navei avea să noteze în jurnalul său: „Era o mare cinste pentru noi, ca să arătăm prin acele locuri mândrul nostru pavilion." Itinerarul principal stabilit pentru cele două nave a fost următorul: Sulina, Constanța, Constantinopol, Pireu, Suda, port unde cele două nave urmau să se reîntâlnească, La Valletta, Alger, Toulon, Gibraltar, La Rochelle, Brest, Hamburg.

În dimineața zilei de 7 aprilie 1895, la bord au început pregătirile pentru intrarea în Marea Neagră. Totul a fost legat, „bărcile cu lanțuri și parâme, tunurile cu frâne puternice, gurile astupate cu dopuri [...] nici un obiect n-a rămas nelegat și neproptit încât puteai să întorci bastimentul cu

www.ziuaconstanta.ro

fundul în sus, fără să se mişte ceva". Secundul navei şi ofiţerii au inspectat cazărmile şi cabinele de trei sau patru ori pentru a se convinge că ordinul a fost bine executat şi toate obiectele sunt asigurate. La Sulina, pilotul a fost debarcat. Intrarea în Marea Neagră s-a făcut pe mare calmă, „apa argintie se întindea până la ţărm. Prima noapte avea să pună nava şi echipajul la o încercare deosebită, provocată de o puternică furtună, după cum o descrie Constantin Mănescu: „Sacii de efecte ieşiseră din rafturile lor, [...] butoiaşele cu apă se dezlegase şi troncăneau, vasul scârţâia din greu şi câteodată se scutură ca câinele când iese din apă [...] coverta părea că fuge sub mine. Sângele mi se urca la cap iar la stomac îmi venea leşin cumplit". Referindu-se la comportamentul navei pe timpul furtunii, Constantin Mănescu scria: „Crucişătorul ţine bine marea când ea vine din prova, însă când vine din pupa ori de-a curmezişul, se leagănă prea tare şi-i expus la mare pericol". Spre seară a intrat în portul Benderecli, unde alte 17 nave se adăpostiseră de furtună. Comandantul a ordonat ca echipajului să i se servească „vin cald cu ardei", pentru a se întrema, dar „asta nu a prins deloc căci eram ca câinii ieşiţi din tăbârcă". Pe 11 aprilie, crucişătorul a părăsit portul Benderecli „pe o mare cu hulă", înaintând de-a lungul coastei Anatoliei, pe lângă mica insulă Kirpen. S-a navigat prin Bosfor şi Dardanele, pe lângă insula Tenedos prin strâmtoarea Doro, spre portul Suda din nordul insulei Creta, unde trebuia să se întâlnească cu bricul „Mircea" şi să se aprovizioneze cu cărbuni, apă şi alimente. Din ordinul colonelului Vasile Urseanu transmis printr-o telegramă, „Mircea" a părăsit Suda la 12 aprilie, îndreptându-se spre insula Malta, iar crucişătorul a ajuns în nordul insulei Creta la 13 aprilie 1895 acostând în acelaşi port. Vizitând piaţa din Suda, marinarii români au constatat că negustorii locali vindeau „mult caşcaval din Dobrogea, scânduri din Galaţi, fasole de la Brăila".

La 16 aprilie, „Elisabeta" a părăsit portul Suda navigând spre coasta Peloponezului şi apoi spre Capul Pesaro din Sicilia. Aici echipajul a admirat cum Muntele Etna „îşi făcea luleaua, scoţând un fum gros şi întins spre zarea cerului". Nava şi-a continuat drumul spre La Valletta, principalul port al insulei Malta, unde a ajuns pe înnoptate. Din ordinul comandantului, crucişătorul a rămas în radă până în dimineaţa zilei de 17 aprilie, când şi-a anunţat sosirea salutând pământul cu 21 de salve de tun, ceremonial „ce-i fu imediat întors". Intrarea în port a oferit echipajului crucişătorului „Elisabeta" „o privire uimitoare" creată de numeroasele nave, între care se detaşau cele ale escadrei Marii Britanii din Mediterana, de aspectul caselor şi animaţia locuitorilor, în port se afla şi bricul „Mircea" care aşteptase sosirea crucişătorului.

La 19 aprilie 1895, „Mircea" părăsea portul La Valletta, urmat a doua zi de crucişătorul „Elisabeta". Ambele nave au pus capul compas pe portul Alger, crucişătorul trecând de insula Pantelleria şi îndreptându-se spre Capul Bon de pe coasta Africii, de unde a navigat spre Alger. În acest port, „Elisabeta" a intrat la 22 aprilie, iar „Mircea" tocmai la 27 aprilie, întrucât două zile s-a adăpostit la Filipville, de o puternică furtună. Cât a staţionat la Alger, „Elisabeta" a serbat, la 23 aprilie 1895, împreună cu yachtul „Steaua Polară", „serbarea de Sfântu Gheorghe şi am salutat [cu] 31 lovituri de tun în onoarea Marelui Duce, fratele împăratului". A doua zi, la bordul „Elisabetei" s-a sărbătorit ziua onomastică a reginei, patroana crucişătorului, „ruşii au luat şi ei parte la serbarea noastră şi au salutat cu 21 de focuri." După sosirea bricului „Mircea" şi aprovizionarea navei, velierul a părăsit La Valletta pornind spre Gibraltar. La ora 19.00, „Mircea" şi „Elisabeta" a luat acelaşi drum.

În dimineaţa zilei de 28 aprilie, navele s-au reîntâlnit, navigând împreună. Vântul deosebit de bun a favorizat bricul care „naviga cu toată velatura, până la 29 aprilie, dimineaţa, când vântul şi marea începu a contraria marşul său, şi din această cauză crucişătorul «Elisabeta» se apropie şi-l luă la remorcă". S-a navigat astfel cu o viteză de 8 Nd, până în apropierea Gibraltarului, când bricul a

www.ziuaconstanta.ro

fost lăsat liber. Crucişătorul a reuşit cu multă greutate să ancoreze, dar din cauza vântului puternic, lanțul de la ancoră era foarte întins, producând smucituri și îngrijorarea că va fi rupt. Comandantul a decis ca toată noaptea motorul să fie gata de a fi pornit „ca să manevrăm când s-ar rupe lanțul, nimeni n-a închis ochii". Cu eforturi, s-a putut lansa o barcă la apă, pentru a face aprovizionarea cu produse. „Mircea" a părăsit Gibraltarul în dimineața zilei de 1 mai. Plecarea crucişătorului s-a făcut în noaptea de 1 mai, întrucât ancora începuse să grapeze, nava nemaifiind în siguranță.

Prima zi de navigație în Oceanul Atlantic s-a desfășurat pe timp frumos, soarele încălzind nava și echipajul, după frigul îndurat la Gibraltar. „Elisabeta" a intrat apoi într-o zonă cu o ceață deosebit de densă, ce a făcut navigația „teribil de grea și periculoasă", umezeala, picăturile mari ce cădeau pe punte, dar mai ales lipsa de vizibilitate crea în rândul echipajului „teama de abordare (ce) făcea ca toată lumea de pe bastiment să păstreze o tăcere ca de mormânt și să fie cu urechea atentă la cele mai mici zgomote din jurul navei." După câteva ore de veghe în ceață, marinarul era obosit „încât auzul și vederea lui nu-l mai ajuta spre a face serviciul său, altul îi ia locul și în scurtă vreme toată lumea e obosită mai rău de cum s-ar afla după o zdravănă furtună." Pentru evitarea abordajelor, „Elisabeta" a navigat mult spre larg pentru a „ieși în afara drumului vaselor."

Spre seară „un vântuleț a început să țiuie printre catarge. În vreo două ore valurile s-au format ca munții [...]. Crucişătorul nostru începe să se scuture pe valuri după cum avea obiceiul, apa curgea gârlă pe covertă, parâmele cântau pe toate tonurile, iar icnelile oamenilor îți întorceau inima pe dos."

La 4 mai 1895, „Elisabeta" a ajuns în portul Vigo, cel mai mare de pe coasta atlantică a Spaniei. Bricul „Mircea" neputând să navige decât cu o viteză de 1 Nd, din cauza vântului deosebit de puternic, a schimbat drumul și a acostat la Lisabona în dimineața zilei de 5 mai. De la Vigo, „Elisabeta" a pornit spre Ferrol, principalul port la Atlantic în drumul Anglia–Marea Mediterană. Colonelul Urseanu a aflat că „Mircea" era la Lisabona. După plecarea din portul portughez, bricul „Mircea" a fost surprins de o puternică furtună. Bucuria a fost deosebită când s-a aflat că velierul și echipajul său sunt bine, că navele parcurseseră mai bine de jumătate din drumul către Kiel, astfel încât s-a cerut aprobarea comandantului ca echipajul să cânte. Constantin Mănescu nota: „Începurăm dar cu un «Deșteaptă-te române» de răsuna portul și vasele din jur; pe cheu lumea asculta cântecul iar pescarii care treceau pe lângă crucişător se opreau și ne aplaudau; s-a cântat «Hora de la Plevna», «Sărmană turturea»". Imnul național i s-a părut lui Constantin Mănescu „o rugăciune fierbinte ieșită din fundul inimilor noastre și înălțată către cerul înstelat, către a tot puternicul Dumnezeu, care nu m-a lăsat în vremuri grele."

Staționarea în Ferrol a fost utilizată pentru bricuirea navei. Soarta cea mai grea o aveau mecanicii, care „ieșeau de la mașină plini de unsoare, murdari și negri ca niște arapi". Șeful de cart nu le permitea să se deplaseze pe punte decât dacă aveau picioarele curate, ori să meargă la pompă pentru a se spăla, dar „la spălat altă belea pentru bietul fochist. Săpunul nu se topește în apa de mare, murdăria rămâne pe el până vine un alt camarad să-1 răzuiască pe spinare până îl lasă roșu ca racul." Crucişătorul a rămas la Ferrol șase zile în așteptarea bricului „Mircea".

La 10 mai 1895, marinarii români au sărbătorit Ziua Națională a României, având invitați și reprezentanți ai Marinei Militare a Spaniei. După sosirea bricului „Mircea", la 13 mai, cele două nave au părăsit portul Ferrol, „Mircea" fiind luat la remorcă de crucişător, navele îndreptându-se spre portul Portsmouth, de pe coasta de Sud a Angliei. Apropierea de capul Finistere din Franța, unde se găsește un lanț de stânci submarine, curenții fiind rapizi și valurile spumegând, au impus comandanților cunoașterea în permanență a poziției navelor în condiții de ceață și pâclă foarte

www.ziuaconstanta.ro

deasă. Toţi ofiţerii au stat pe punte, iar secundul a stat 8 ore în gabie, până a zărit farul Creah din insula Ouessant. Traversarea canalului La Manche s-a făcut cu luarea unor măsuri sporite de siguranţă, veghea în gabie fiind dublată, de asemenea la prova, marinarii au primit ordin să nu mai facă nici un zgomot. Pe 15 mai, ora 11.30, „Elisabeta" a dat drumul remorcii, lăsând bricului libertatea de manevră şi, la 14.30, când ceaţa s-a ridicat, navele au recunoscut intrarea în portul englez. După sosirea piloţilor, s-au executat manevrele de intrare şi acostare. Autorităţile engleze care au urcat la bord au felicitat pe comandanţi pentru sosire, au acordat unele facilităţi şi au permis furnizorilor de produse să facă oferte. Bricul „Mircea" a fost admirat de englezi, întrucât era cel mai frumos dintre toate navele existente în port. Staţionarea în Portsmouth a fost utilizată şi pentru aprovizionarea crucişătorului cu 200 tone de cărbuni şi cu alimente proaspete. Pe 17 mai, „Mircea" a plecat primul, fiind urmat a doua zi de „Elisabeta". S-a pornit spre Wilhelmshaven, port german de la Marea Nordului, lăsându-se în urmă porturile Le Havre, Portsmouth, Dieppe, Newhaven, Boulogne, Calais-Douvre.

În drum spre Wilhelmshaven, comandantul a ordonat „La posturile de luptă!". Alarmarea s-a făcut cu o goarnă, iar marinarii, fiecare unde se aflau, „aleargă repede şi iute ca fulgerul, armează tunurile, torpilele, pompele de incendiu şi tot ce poate servi pe navă pentru luptă". Nimeni nu rămânea pe navă „cu mâinile în sân, ordonanţele ofiţereşti, furierii, bucătarii, lemnarii, cămărarii, ofiţerii de administraţie, dar şi personalul civil, toţi din toate părţile au serviciul lor."

Intrarea în portul Wilhelmshaven s-a făcut cu echipajul la posturi, cu pilotul de comandă, prin ecluză, ceea ce a impresionat pe cei aflaţi pe mal. Crucişătorul a ancorat în prova cuirasatelor germane „Wisembourg" şi „Branderbourg", salutând pământul cu 21 salve de tun, „prin asta, tânăra Românie abia scăpată de lanţurile turceşti, [...] saluta puternica Germanie în marele ei port de război. Cum să nu fim mândri." „Mircea" a acostat în prova crucişătorului, petrecând seara împreună. A doua zi, de sfinţii Constantin şi Elena, maiorul Constantin Mănescu şi-a sărbătorit onomastica. După apelul de dimineaţă, ofiţerii „îmbrăcaţi cu epoleţi" şi sergenţii l-au felicitat pe secund. Pedepsele marinarilor au fost ridicate şi în afara carturilor s-a „lăsat la o parte orişice corvoadă". Fiecare marinar a primit o porţie de vin.

Începând cu ziua de 22 mai, timp de patru zile, s-a făcut curăţenie generală pe navă şi pregătirea ei pentru intrarea în şantier pentru curăţarea carenei, operaţie care a fost executată şi la bricul „Mircea". Navele româneşti s-au bucurat de o primire amicală din partea comandantului bazei, viceamiralul Valloise, beneficiind de toate facilităţile din partea directorului Arsenalului. La ieşirea din bazin şi trecerea spre ecluză, viceamiralul Valloise a trimis fanfara militară să salute crucişătorul. S-a interpretat un marş francez, un marş alert şi imnul naţional al României, „moment de o adevărată frumuseţe pentru sufletul românesc."

Crucişătorul „Elisabeta" a pornit spre portul Copenhaga, unde a ancorat la 28 mai, în apropiere de cuirasatul portughez „Vasco da Gama". Pe tot drumul spre Danemarca, precum, de altfel, şi în portul Copenhaga, s-au executat activităţi de curăţenie. În port s-a făcut plinul cu cărbune şi s-au completat proviziile. Staţionarea la Copenhaga a cuprins în program şi un banchet dat de ministrul Marinei Danemarcei, în onoarea ofiţerilor români. Comandantul „Elisabetei" a răspuns printr-un prânz de 18 tacâmuri, cât permitea careul principal. Colonelul Urseanu a fost primit în audienţă, în lipsa regelui, de prinţul moştenitor şi de prinţesă.

La 4 iunie, s-a plecat din Copenhaga spre Kiel, cele 150 Mm fiind parcurse cu rapiditate. Intrarea în portul Kiel s-a făcut după o perioadă de aşteptare, fără pilot, acesta urcând la bord în dreptul geamandurii numărul 3. „Elisabeta" a fost dusă la locul de ancorare – o geamandură cu tricolor – alături de „Mircea", aproape de intrarea portului, în rând cu nava turcească „Fewaid".

www.ziuaconstanta.ro

Poziția aleasă de organizatori „nu ne-a venit la socoteală nouă, care aveam crucișător, care veneam mai de departe ca oricare alt bastiment", desigur european. După ancorare, „Elisabeta" a executat 10 serii de saluturi după cum urmează: 1. uscatul, cu 21 lovituri; 2. principele german Heinrich von Preussen, cu 19 lovituri; 3. amiralul german Know, cu 19 lovituri; 4. contraamiralul suedez A.F. de Klintenberg, cu 15 lovituri; 5. viceamiralul englez Qt. Hon lord Walten, cu 15 lovituri; 6. contraamiralul francez Menard; 7. comandorul danez N.V. Gad, cu 11 lovituri; 8. viceamiralul italian Accini, cu 15 lovituri; 9. contraamiralul austriac Carl Stephan, cu 15 lovituri; 10. contraamiralul american Kirkland cu 15 lovituri.

Ziua de 6 iunie a fost utilizată pentru aprovizionare, primirea corespondenței, cunoașterea portului și a regulamentului de poliție și primirea și cunoașterea programului manifestărilor. Programul festivității și datele referitoare la modul de aprovizionare au fost aduse la cunoștința colonelului Urseanu și ofițerilor, de către ofițeri de la Școala germană „Stosch". A doua zi, toți comandanții navelor s-au întâlnit la bordul navei-amiral germane „Mars" pentru cunoaștere „depășind prin aceasta orice vizite de la vas la vas cu bărcile prin port." De aici toți comandanții superiori au plecat cu trenul expres spre portul Hamburg, unde primăria le-a pus la dispoziție trăsuri „care duse pe fiecare unde voi să descindă." După cinci ore, invitații au fost conduși la palatul primăriei Hamburgului, într-o sală decorată cu pavilioanele statelor prezente la Kiel, pentru prânz, la care a participat împăratul Wilhelm al II-lea (1888–1918). „După prânz, fu pleumbare venetziană pe bazinul Alster, în mijlocul cărei se ridicase o insulă artificială"[28]. Cu toate că frumusețea spectacolului de artificii a fost diminuată de o ploaie care nu mai contenea, întâlnirea s-a terminat pe la ora 23.00, după retragerea împăratului. Comandanții au revenit la navele lor, pregătindu-se pentru manevrele de a doua zi. Crucișătorul „Elisabeta" a fost vizitat, fără a fi anunțat comandantul în prealabil, de principele Wilhelm de Hohenzollern, fratele regelui Carol I. Vizitatorii, conți și contese, au fost primiți cu gardă la bord, servindu-se un pahar de șampanie. Grupul a plecat cu barca de la „Elisabeta", fiind salutat cu 21 lovituri de tun.

Pe 8 iunie, de ziua reginei Marii Britanii Victoria (1837–1901), navele trebuiau să navige prin canal. Crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au ridicat „marele pavoaz", iar la catargul cel mai înalt, pavilionul Marii Britanii. La ora 12.00, ziua reginei Victoria a fost salutată de navele prezente cu 21 salve de tun. După ceremonial s-a ridicat pavilionul german. Defilarea navelor prin canal a fost deschisă de yachtul „Hohenzollern", la bordul căruia s-a aflat și împăratul Wilhelm al II-lea. Principii Germaniei s-au îmbarcat pe „Kaiser". Pe yachtul „Savoia" s-a îmbarcat ducele de Genova, iar navele „Augusta Victoria" și „Columbia" au asigurat transportul corpului diplomatic acreditat în Germania.

De o parte și de alta a canalului, organizatorii au dispus subunități din diferite arme, fanfare care dădeau onorul navelor, iar locuitorii aclamau cu entuziasm trecerea acestora. La ora 12.42 yachtul „Hohenzollern" a ajuns în gura canalului. Toate navele din port au salutat nava cu pavilionul german la catarg, cu marinarii pe vergi și șarturi, care strigau „ura", fiecare navă executând 33 lovituri de tun. „Mulțimea de vase din port, a căror catarge erau împodobite cu pavilioane și marinari, zgomotul tunurilor acestei sume de vase, fumul, strigătele de „ura", furnicarul vaselor și bărcilor de pasageri, toate acestea formează un spectacol cu adevărat grandios. Câteva momente după aceasta, totul intră în tăcere, relativ, pentru a începe a doua zi cu mai multă furie."

[28] A.M.R., Fond Biblioteca arhivistică, dosar nr. crt. 2650, *Istoricul bricului „Mircea"*, f. 30.

www.ziuaconstanta.ro

Sosirea navelor la Kiel trebuia să aibă loc la ora 16.00, pentru prezentarea comandanților la bordul yachtului „Hohenzollern". Întrucât organizatorii au luat în calcul posibile întârzieri, s-au dat instrucțiuni comandanților navelor întârziate să se prezinte direct la balul organizat în seara zilei de 8 iunie 1895, la Academia Navală, la care a participat și familia imperială. Navele sub pavilion românesc, turcesc, olandez și danez nu au putut ajunge la timp, astfel încât ofițerii invitați s-au prezentat la bal la ora 22.30 neputând fi primiți de împărat, urmând să fie prezentați cu altă ocazie.

A doua zi, pe 9 iunie 1895, în programul festivităților era prevăzută punerea „pietrei terminale la gura canalului." La ora 11.00, împăratul Wilhelm și împărăteasa au sosit cu barca, luând loc pe estrada pe care se aflau deja principii din familia imperială, importanți funcționari ai statului și șefii misiunilor diplomatice din Germania. Familia imperială a fost întâmpinată de două companii, una din garda imperială și cea de a doua, dată de infanteria marină, care au acordat onorurile militare: 33 lovituri de tun trase de pe nava amiral germană au marcat ceremonialul de primire. Punerea pietrei fundamentale de inaugurare a canalului a fost, de asemenea, salutată de fiecare din navele participante cu câte 33 lovituri de tun. A urmat trecerea în revistă de către yachtul imperial „Hohenzollern" a navelor aranjate în ordine pe mai multe linii, cu marinarii pe vergi și pe șarturi, salutând familia imperială cu strigăte de „ura". După încheierea revistei navale, la ora 20.00 împăratul Wilhelm al II-lea a oferit o cină pe o navă special construită pe uscat. Sala în care s-a servit cina „reprezenta puntea unui vas din cele vechi la care au participat toți comandanții de nave. Împăratul Wilhelm al II-lea a toastat pentru toate statele ale căror nave au fost prezente la Kiel. După cină, împăratul a primit comandanții superiori, care nu au lipsit la momentul fixat de program. Între aceștia s-a numărat și colonelul Vasile Urseanu, care i-a prezentat împăratului omagiul, relatându-i că „tânăra marină română este fericită de a fi luat parte la inaugurarea canalului ce unește cele două mări și contactul ce a avut cu vechile și glorioasele marine reunite la Kiel este pentru România un model la muncă și un model de imitat." Împăratul a urat prosperitate tinerei marine române și l-a rugat pe colonelul Urseanu „a transmite Măriei Sale Regele României mulțumirile sale pentru trimiterea vaselor la Kiel." Împăratul s-a interesat de marșul navelor românești și dacă odată ajunse în Germania s-au bucurat de toate serviciile. Seara, toate navele au ridicat marele pavoaz electric, oferind un spectacol deosebit, completat cu un splendid foc de artificii, deosebit de apreciat atât de echipaje, cât și de populația participantă.

La 10 iunie 1895, a avut loc defilarea tuturor navelor de război germane în frunte cu „Mars", la bordul căreia se afla împăratul, care a fost salutat cu marinarii pe vergi, șarturi și strigăte de „ura". După amiază, echipajul crucișătorului „Elisabeta" a primit vizita principelui Leopold, fratele regelui Carol I, și a ambasadorului României la Berlin. În port s-au desfășurat serbări marinărești, regate; 60 de marinari români au fost invitați de marinarii germani să se întâlnească în parcul orașului cu reprezentanții celorlalte echipaje. Fiecare marinar a primit bilete ce-i permiteau să-și procure mâncare, băutură, țigări și să vizioneze un spectacol de teatru. După amiază a venit din nou la bord principele Leopold, în ținută de marinar, pentru a-1 întâlni pe colonelul Urseanu, care nu era la bord cu prilejul primei vizite. După întrevedere, prințul a fost condus la yachtul său cu una din bărcile crucișătorului „Elisabeta". Seara, toți comandanții au participat la cină, la invitația prințului Enrich von Preusen. Cu această ocazie, împăratul a ridicat paharul și s-a adresat celor prezenți în limba latină, toastând pentru prosperitatea marinarilor prezenți. A răspuns ducele Alexei, care, la rândul său, a ridicat paharul pentru prosperitatea marinei Germaniei.

Începând cu noaptea de 9 spre 10 iunie, escadrele au început să părăsească portul Kiel. La 13 iunie, „Elisabeta" a ieșit din port pe lângă patru fregate germane cu care a schimbat saluturi,

www.ziuaconstanta.ro

salutând şi navele din radă. Bricul „Mircea" a primit ordin să se indrepte spre Amsterdam, iar crucişătorul „Elisabeta", conform programului său, a navigat în Marea Baltică, la 24 iunie ancorând la Copenhaga. În aceeaşi seară, comandantul a fost invitat de regele Christian al IX-lea (1863–1906) şi regina Danemarcei la cină, în afara capitalei, la castelul regal. Înainte de cină, regele a ridicat paharul, în sunetul imnului României, în onoarea regelui Carol I şi a reginei „Elisabeta". La 26 iunie, ora 16.00, regele Christian, însoţit de principii Hans, Waldemar şi Christian de Gliicksborg, a vizitat crucişătorul „Elisabeta", rugându-l pe comandant să transmită regelui României mulţumirile şi recunoştinţa sa pentru trimiterea navei în apele daneze. După vizitarea navei, regele Christian al IX-lea l-a decorat pe comandantul crucişătorului, colonelul Vasile Urseanu, cu Ordinul „Danebrog" în grad de mare ofiţer, iar pe maiorul Constantin Mănescu şi căpitanul Poenaru cu acelaşi ordin, în grad de ofiţer.

Din Copenhaga, „Elisabeta" şi-a continuat marşul spre portul Stockholm, unde a primit la bord vizita regelui Oscar al II-lea (1872–1907). Monarhul şi-a exprimat bucuria de a vedea o navă românească, exprimând urări frumoase pentru România. Comandantul şi câţiva ofiţeri au fost decoraţi cu Ordinul „Spada" clasa I în grad de comandor, respectiv de cavaler. În onoarea regelui, marinarii au executat exerciţii în arboradă, unde a urcat şi puiul de urs, pe care Vasile Urseanu îl cumpărase de la Benderekli. La încheierea vizitei, ursul a fost oferit în dar regelui suedez[29].

De la Stocholm, „Elisabeta" s-a îndreptat spre Anglia, unde a ancorat la 29 iunie în radă la Spitehead, unde era aşteptat de bricul „Mircea". Aflat la Kent-House, principele Ferdinand al României i-a invitat pe colonelul Urseanu şi pe maiorul Mănescu la prânz. A doua zi, principele Ferdinand însoţit de principesa Maria şi suita sa au venit la bordul „Elisabetei", unde au luat dejunul şi, urmaţi şi de bricul „Mircea", s-au îndreptat spre Portsmouth. „Elisabeta" şi „Mircea" au revenit în radă la Spitehead. La 1 iulie, yachtul „Osborne", la bordul căruia se aflau prinţul de Galles şi ducele de Genova, a ancorat în radă, unde a staţionat două ore pentru a asista la exerciţiul demonstrativ executat de o escadră de torpiloare. A doua zi, ducele de Genova l-a invitat la prânz pe comandantul „Elisabetei", invitaţie neonorată întrucât comandanţii „Elisabetei" şi bricului „Mircea", cu câte patru ofiţeri de la fiecare navă, fuseseră invitaţi la balul Curţii regale de la palatul Buckingham, reşedinţa din Londra a suveranilor britanici. În timpul balului au fost prezentaţi ducelui de Edinburg.

La 5 iulie, crucişătorul şi bricul au pornit spre portul Brest, unde „Elisabeta" a făcut o escală prelungită pentru aprovizionarea cu cărbuni, alimente şi alte materiale. Din cauza vremii nefavorabile, nava a rămas la Brest până la 15 iulie 1895. Părăsind portul, crucişătorul a trecut printre navele escadrei franceze, ale căror fanfare au intonat, în semn de salut, imnul naţional românesc.

Următorul port de escală pe drumul de întoarcere către ţară a fost Barcelona, unde, la 27 iulie, o parte a echipajului a intervenit cu promptitudine pentru stingerea unui incendiu izbucnit pe strada Cidului şi ajutorarea locuitorilor afectaţi. În aceiaşi zi, guvernatorul Valenţe Alvarado de Toledo a adresat comandantului crucişătorului „Elisabeta" o scrisoare de mulţumire: „Am plăcuta satisfacţie de a transmite Domniei Voastre mulţumiri foarte călduroase pentru spontaneitatea cu care aţi binevoit să dispuneţi ca o parte a echipajului aflat sub onorata dumneavoastră comandă, să acorde ajutor cu ocazia incendiului ce a avut loc azi după-amiază, mulţumiri pe care doresc să le transmiteţi, de asemenea, ofiţerilor şi marinarilor pentru participarea eficace, prin care au contribuit la diminuarea efectelor dezastrului amintit, dând astfel dovadă remarcabilă a sentimentelor

[29] Comandor dr. Marian Moşneagu, „Mascotele marinarilor români", în „Marina Română", nr. 8(130)/2008, p. 56–57.

www.ziuaconstanta.ro

frumoase ce îi însuflețesc, sentimente pe care locuitorii Barcelonei, în numele cărora vă exprim recunoștința noastră, nu le vor uita niciodată."

În ziua următoare, echipajul crucișătorului „Elisabeta" a primit felicitări și din partea consulului general al României la Barcelona, Borrel, comandor al Ordinului „Coroana României", care a apreciat fapta marinarilor români: «Aflând cu câtă nobilă spontaneitate, echipajul crucișătorului românesc „Elisabeta" s-a oferit să dea sprijin sinistraților din strada „Cid"-ului împiedicând extinderea focului și ajutând la salvarea acestora, îi trimit felicitările mele cele mai cordiale și cele mai călduroase mulțumiri.»

La 30 septembrie 1895, crucișătorul „Elisabeta" a ancorat în portul Galați, pe care l-a salutat cu 21 lovituri de tun, după 146 de zile de la plecarea în cel mai important și mai lung marș de instrucție și reprezentare al navei-amiral a Flotilei Române. Revenirea navei a produs o reală bucurie pentru locuitorii Galațiului, dar și printre marinarii și ofițerii de pe celelalte nave prezente în port. Generalul Ioan Murgescu, comandantul Corpului Flotilei, a sosit la bord, s-a întreținut cu colonelul Vasile Urseanu și ofițerii din statul major al navei felicitându-i „pentru misiunea care au încheiat-o fericit."

Marșul crucișătorului „Elisabeta" și bricului „Mircea" la inaugurarea canalului Kiel și în alte porturi, comportarea exemplară a echipajelor, vizitele la bordul navelor românești a unor importanți monarhi, amirali și ofițeri superiori au transformat cele două nave în excelenți ambasadori ai României și ai Corpului Flotilei. Prezența navelor militare în apele internaționale era expresia efortului prin care de câțiva ani „guvernul român caută mereu să-și arate pavilionul în străinătate", după cum observa consulul Franței la Galați, Gaston Wiet, în raportul său din 19 iunie 1895, prin care informa pe ministrul afacerilor străine francez, Gabriel Hanotaux, în legătură cu impresia foarte bună pe care au produs-o la Cartierul General, știrile primite „asupra deplasării care tocmai s-a încheiat, a navelor «Elisabeta» și «Mircea»în drum spre Kiel".

În urma acestui marș, în care ofițerii și marinarii au făcut dovada calităților marinărești, a pregătirii de înalt nivel, regele Suediei a decis să trimită câte doi ofițeri, în fiecare an, pentru efectuarea stagiului în armata de uscat română.

3.10. Campania anului 1896: Galați, Sulina, Insula Șerpilor, Mangalia, Odessa (8 iunie 1896)

Pentru campania de instrucție și reprezentare din vara anului 1896, crucișătorul „Elisabeta" a fost inclus în Diviziunea de Mare, alături de bricul „Mircea", „Grivița", „Năluca" și „Sborul". Aflându-se în reparații din luna aprilie, armarea s-a făcut la 15 iunie 1896, mai târziu ca de obicei. La comanda navei a fost numit locotenent-colonelul Emanoil Koslinski, pe funcție de secund a fost încadrat maiorul Sebastian Eustațiu, iar ca ofițeri au fost ambarcați căpitanul Ion Brătuianu, locotenenții Dumitru Lupașcu, Mihail Teodorescu, Dumitru Grecescu și sublocotenenții Vasile Scodrea, Eugen Tăutu, Alexandru Cătuneanu, Mihail Gavrilescu, Constantin Păun, Ștefan Ionescu, Petre Georgescu și Nicolae Chirițescu, medicul clasa I Gheorghe Emanoilescu, administratorul clasa a II-a Constantin Damian, ofițerul mecanic clasa I Petre Dunarințu, ofițerii mecanici clasa a II-a Gheorghe Lăpușneanu și Constantin Ștefănescu și ofițerul mecanic clasa a III-a Ion Iordănescu. Echipajul crucișătorului a fost format din 180 de marinari.

www.ziuaconstanta.ro

Conform planului de pregătire, navele, mai puțin „Elisabeta", au părăsit portul Galați la 8 iunie. Prima parte a campaniei „de evoluție și exercițiu pe mare cuprinde recunoașterea coastelor europene ale acestei mări, precum și vizitarea insulei Șerpilor și a porturilor Sulina, Mangalia, Odessa și litoralul". După ieșirea din șantier, „Elisabeta" a plecat mai întâi spre portul Odessa, având misiunea de a-i readuce în țară pe prințul Ferdinand și principesa Maria. Misiunea fiind încheiată, crucișătorul și-a reluat programul de pregătire în Marea Neagră, în cea de-a doua parte a campaniei s-a executat recunoașterea coastelor asiatice ale Mării Negre cu vizitarea porturilor Sinope, Trebizonda, Batumi ș.a. Durata programată „a acestor manevre navale" era de 15 zile pe mare și o zi în rada unui port. Între 15 și 20 iulie, „Elisabeta", împreună cu bricul „Mircea", au executat o parte din programul de trageri anuale. În luna august, cele două nave au vizitat Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Sinope și Benderekli.

La Trebizonda, crucișătorul „Elisabeta" a salutat pământul cu 21 salve de tun, salut la care i s-a răspuns cu bateriile de la uscat. După acostare, a avut loc un schimb de vizite între comandantul crucișătorului și autoritățile militare și civile, respectiv guvernatorul general Kadry Bey și căpitanul de port Mehmet Bey. La Samsun, locotenent-colonelul Emanoil Koslinski a fost primit de guvernatorul general și de comandantul militar cu un ceremonial deosebit, iar în portul Benderekli a avut loc un schimb de vizite între comandantul crucișătorului și comandantul militar Hafiz Ferek Pașa, care ,după ce a urcat la bordul „Elisabetei", s-a întreținut cu ofițerii, a rememorat războiul din 1877–1878, exprimându-și admirația pentru valoarea militară a românilor.

3.11. Manevrele navale din toamna lui 1896: Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Sinope, Benderekli

La 1 septembrie, a început cea de-a treia parte a campaniei de pregătire. Navele Diviziei de Mare au fost reunite sub comanda locotenent-colonelului Emanoil Koslinski, executând „în apele porturilor Sulina și Constanța diferite evoluțiuni de escadră, alături de torpiloare, forțări de blocus, recunoașteri, debarcări". Pe 22 septembrie navele erau în zona Sulina unde s-au întâlnit cu vapoarele Diviziei de Dunăre, comandate de colonelul Irimescu și au continuat împreună programul de instrucție a celei de-a treia perioade a campaniei din vara anului 1896. S-a trecut apoi la pregătirea navelor pentru inspecția primului ministru Dimitrie A. Sturdza și a generalului de divizie Constantin Budișteanu, ministrul de Război. Inspecția a început pe 29 septembrie la baza navală de la Galați, după care cei doi demnitari s-au ambarcat pe „România", cu care au navigat până la Sulina. Aici au trecut la bordul crucișătorului „Elisabeta", fiind salutați cu 19 lovituri de tun. Primului ministru i-au fost prezentate personalitățile marcante ale portului Sulina. În continuare s-a urmărit o întrecere sportivă a ambarcațiunilor cu rame ale navelor Marinei Militare, iar la ora 20.00 oficialitățile au participat la o cină. A doua zi, toate navele au ieșit din Sulina în Marea Neagră formând trei grupări: **1.** bricul „Mircea", canonierele „Grivița" și „Alexandru cel Bun"; **2.** canonierele „Oltul", „Siretul" și „Bistrița"; 3. torpiloarele „Smeul", „Sborul" și „Năluca". Navele au așteptat în formație de linie de șir ieșirea crucișătorului „Elisabeta", care le-a trecut în revistă. Toate au ridicat mare-le pavilion, marinarii au dat primului-ministru onorurile cuvenite. De la bordul „Elisabetei" s-a semnalat navelor executarea unor manevre. După efectuarea acestora, la ora 11.00 „se semnalează libertate" de la posturile de manevră și canonierele „Grivița" și „Alexandru cel Bun" intră în port.

www.ziuaconstanta.ro

Celelalte nave «în cap cu crucișătorul „Elisabeta" se dirijau spre Constanța cu toată viteza posibilă». În apropierea Constanței au executat trageri cu artileria de la bord asupra unor ținte plutitoare, după care navele au intrat în port. Primul-ministru D.A. Sturdza a apreciat nivelul de pregătire al echipajului crucișătorului, îndeosebi al ofițerilor, și modul cum s-a efectuat aplicația: «Manevrele executate cu această mică flotă, m-au încredințat că ofițerii noștri sunt instruiți, iar prin tragerea ce s-a făcut la bordul crucișătorului „Elisabeta", am constatat că soldații au câștigat ceea ce le trebuia – să fie marinari și tunari». Vizita primului ministru Dimitrie A. Sturdza și a generalului de divizie Constantin Budișteanu s-a încheiat cu un dineu la Hotelul „Carol" din Constanța, la care au luat parte toți comandanții de nave și alți ofițeri din garnizoană.

Pe 1 octombrie 1896, navele au intrat în portul Galați, pregătindu-se pentru inspecția generală a comandantului Marinei Militare. Imediat ce activitatea a fost încheiată, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au pornit la 12 octombrie spre Constanța, pentru a participa la punerea pietrei fundamentale la construcția portului, festivitatea urmând să aibă loc pe 16 octombrie 1896. Pregătirile pentru ceremonia de inaugurare a portului au început cu multe zile înainte de data stabilită. În dimineața zilei de 16 octombrie 1896 orașul era îmbrăcat în haine de sărbătoare pentru întâmpinarea înaltelor oficialități ale statului român și a celorlalți invitați: Carol I și regina Elisabeta, prințul moștenitor Ferdinand și principesa Maria, președinții și vicepreședinții Corpurilor Legiuitoare, înaltul cler, primul-ministru Dimitrie A. Sturdza, membrii guvernului, prefecții județelor Constanța, Ialomița și Ilfov, inginerii I.B. Cantacuzino, Gheorghe Duca și Anghel Saligny, principalii proiectanți ai lucrărilor de construcție și modernizare a portului, și marele duce Vladimirovici cu suita. La intrarea în port, cortegiul regal a fost întâmpinat de ministrul Lucrărilor Publice, Constantin I. Stoicescu, inginerii care conduceau lucrările și un grup de tineri care au oferit buchete de flori. Familia regală a fost condusă spre pavilionul anume construit, îmbrăcat în roșu și împodobit cu iederă și frunze de stejar. Priveliștea era deosebită; de pe zona înaltă și până la intrarea în port „o mulțime nesfârșită de lume" flutura steaguri tricolore, în larg navele aliniate au ridicat marele pavoaz, iar marinarii aliniați pe punte și în sarturi au salutat pe oficiali cu strigăte de „Ura". Crucișătorul „Elisabeta" a tras 21 de salve de tun. După vizitarea șantierului, a lucrărilor și a carierei de piatră de la Canara (Ovidiu), regele Carol I, regina Elisabeta și principii s-au ambarcat la bordul crucișătorului „Elisabeta", cu care au făcut o croazieră pe mare. La ora 24.00, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au plecat spre Sulina, unde au fost dezarmate pentru iernare. Aici au staționat până la 1 ianuarie 1897, când au fost duse la Galați și introduse în docuri.

3.12. Lucrările hidrografice din vara anului 1897

În anul 1897, comandant al crucișătorului a fost numit locotenent-colonelul Constantin Mănescu, iar secund – maiorul Constantin Bălescu. Statul-major al navei a fost format din căpitanii Mihai Mihăilescu și Gheorghe Ionescu, locotenenții Dumitru Dumitriu, Titus Ciornei, Gheorghe Mărgineanu, sublocotenentul Alfons Sion, mecanicul clasa I Gheorghe Lăpușneanu și mecanicul clasa a II-a Gheorghe Gheorghiu. Și pentru campania de instrucție a anului 1897 navele au fost grupate pe Diviziunea de Mare – crucișătorul „Elisabeta", bricul „Mircea" și canoniera „Grivița" și Diviziunea de Dunăre. Prima perioadă pentru instruirea personalului a durat până la 15 iulie, în cea de-a doua perioadă, „Elisabeta" participând la executarea unor lucrări hidrografice desfășurate sub direcția maiorului Popovăț, comandantul bricului „Mircea". Conform instrucțiunilor, ridicarea

www.ziuaconstanta.ro

coastei trebuia efectuată între sudul portului Constanța și Tuzla, în special unde se presupunea că exista un banc de nisip ce făcea nesigură navigația și nu era marcat pe hărțile nautice. Pentru executarea măsurătorilor au fost întrebuințate șalupa cu motor de la crucișător și două bărci de la bricul „Mircea". Crucișătorul a mai participat la misiunea de constatare a pagubelor provocate de inundațiile foarte mari de la Galați. La 18 august, crucișătorul „Elisabeta", torpiloarele „Smeul" și „Năluca" au ieșit în mare pentru trei zile, timp în care s-au executat două ședințe de tragere cu tunurile de la bord și s-au lansat torpile la ținte. După cum aprecia periodicul „Marina", în numărul său din 1 septembrie 1897, rezultatul tragerilor de artilerie „a fost foarte satisfăcător, mai multe proiectile au trecut prin țintă". Rezultatul se datora, după aceleași comentarii, „organizării marinarilor în companii pe specialități; astfel, un tunar rămâne cu această specialitate tot timpul cât face serviciul activ. Mulți dintre tunari și în anii trecuți; din această cauză se poate prevedea un tir perfect de tun și în cele patru ședințe ce acest bastiment va trebui să mai facă în anul acesta."

Pe 20 august, nava italiană „Galileo", care a vizitat portul Constanța, unde a staționat câteva zile, a plecat spre porturile Bulgariei, schimbând saluturile obișnuite în astfel de momente cu „Elisabeta", care revenea în port după executarea ședințelor de tragere pe mare. Odată încheiată perioada de instrucție, crucișătorul „Elisabeta" a fost trimis la Constantinopol, pentru curățirea carenei. După încheierea operațiunii, crucișătorul urma să se întoarcă pentru a participa la manevrele navale generale, planificate pentru luna octombrie 1897. Surprins de o puternică furtună, „Elisabeta" s-a adăpostit în baia Caliacra. Fiind obligat să stationeze o perioadă mai mare, nava a întârziat, ajungând la Galați la 21 octombrie 1897, după terminarea aplicației. Încheindu-se perioada de instrucție, crucișătorul a fost dezarmat și introdus în Arsenalul Flotilei pentru diverse reparații, de unde a ieșit la 10 mai 1898.

3.13. Campania anului 1898: Burgas, Varna (23–30 august 1898)

După părăsirea șantierului, crucișătorul a fost armat, la comanda sa fiind numit căpitan-comandorul Sebastian Eustațiu, iar ca secund – locotenent-comandorul Ioan Spiropol. Din statul-major al navei au mai făcut parte căpitanii Constantin Negru și Angelo Frunzianescu, locotenenții Aristide Combari și Adrian Vasiliu, sublocotenenții Constantin Ionescu, Octavian Nedelcu, E. Maxim, R. Bădescu, mecanicul clasa I Constantin Ștefănescu, mecanicii clasa a II-a Gheorghe Agapie și Iordache Grigoriu, mecanicii clasa a III-a Dumitru Gheorghiu și Ion Negreanu și medicul clasa I Alexandru Christodorescu.

Campania de pregătire a cuprins etape de navigație în Marea Neagră, cu vizitarea porturilor Burgas și Varna. S-a executat, de asemenea, un amplu program de instruire, cuprinzând trageri cu armamentul de la bord, pe timp de zi și de noapte, lansări de torpile etc. După finalizarea acestora, la 27 iulie crucișătorul a revenit în portul Constanța, pentru a participa împreună cu bricul „Mircea", „Griviță" și „Rahova" la primirea cneazului Bulgariei, Ferdinand de Saxa-Coburg (1887–1918) și a soției sale. Întâmpinat de principele Ferdindand, cneazul Bulgariei a vizitat crucișătorul „Elisabeta", oaspeții fiind primiți „cu onorurile ce se dau suveranilor". Oaspeții bulgari s-au ambarcat pe nava „Principesa Maria", fiind salutați la părăsirea portului Constanța cu strigăte de „Ura", iar crucișătorul „Elisabeta" a tras 21 lovituri de tun.

www.ziuaconstanta.ro

La începutul lunii iulie, navele Diviziei de Mare se aflau în portul Constanța pentru întâmpinarea regelui Carol I, a principelui Ferdinand și principesei Maria, care trebuiau să participe la bo-tezul navelor Serviciului Maritim Român „Principesa Maria" (ex. „Ignazio Florio") și „Regele Carol I". La 1 iulie, ora 16.00, trenul regal a sosit în port, fiind salutat cu salve de tun trase de crucișătorul „Elisabeta" și o baterie a Regimentului 3 Artilerie. Toate navele Diviziei de Mare, precum și celelalte aflate în portul Constanța, între care și nava engleză „Coçatrice", arboraseră marele pavoaz.

După festivitatea de întâmpinare, regele Carol I a primit raportul comandantului Brigăzii de Infanterie, colonelul Verapol, și al contraamiralului Ioan Murgescu „asupra vaselor de război prezente." Ceremonialul s-a desfășurat la bordul navei „Regele Carol I", în prezența președinților Corpurilor Legiuitoare, a altor înalți demnitari ai statului, a președintelui Academiei Române, a unor ofițeri superiori și a corpului tehnic al Serviciului Maritim Român. Momentul a fost marcat de crucișător cu 21 salve de tun. A doua zi, regele Carol I și suita sa au trecut în revistă navele Diviziei de Mare, au urcat la bordul crucișătorului „Elisabeta", echipajul „făcu lansarea unei torpile automobile". Atât la sosirea la bord, cât și la plecare, regele Carol I și suita sa au fost salutați cu 21 de lovituri de tun.

Conform aprobării Ministerului de Război, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au început, la 23 august 1898, vizitarea porturilor bulgare Burgas și Varna. În dimineața zilei de 2 august 1898, navele au intrat în portul Burgas. S-au schimbat vizite cu oficialitățile portului și administrației: căpitanul portului, comandantul garnizoanei, prefectul și primarul. Seara, navele românești au părăsit portul Burgas, îndreptându-se spre portul Varna, în rada căruia au ajuns în dimineața zilei de 26 august. La ora 13.00, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au ancorat în noul port Varna. Conform protocolului au avut loc schimburi de vizite. De asemenea, comandanții celor două nave au vizitat reședința de la Marea Neagră a familiei monarhice a Bulgariei, unde s-au înscris în registrul palatului de la Euxinograd, fiind primiți de cneazul Ferdinand și soția sa. Comandanții au fost invitați să ancoreze a doua zi cu navele în fața palatului de la Euxinograd. Pe 28 august, la bordul crucișătorului „Elisabeta" s-a organizat un cocktail la care au fost invitate personalități marcante cu familiile lor și un număr de ofițeri de marină bulgari.

Răspunzând invitației A.S.R. Principele Ferdinand, navele românești au părăsit portul Varna în dimineața zilei de 29 august 1898 și „se dirig spre Euxinograd, unde ancorează în fața palatului, în mica baie formată de Capul Sf. Dumitru, la vreo 500 metri de debarcader"[30]. La ora 11.30, comandanții și ofițerii care nu se aflau în cart, în ținută de ceremonie, au fost primiți de cneazul Ferdinand și soția sa, care s-au întreținut cordial cu ofițerii români, după care au fost reținuți la dejun. Pe timpul primirii cât și al dejunului, „atât Principele cât și Principesa sunt de o amabilitate extremă, și mai cu seamă Principele nu încetează să aducă elogii Țării Românești și suveranului ei"[31]. După servirea prânzului, a urmat o lungă conversație și decorarea ofițerilor români cu decorații ale statului bulgar. În aceiași zi, la ora 16.00, suveranul Bulgariei a vizitat crucișătorul „Elisabeta", la bordul căruia a stat 30 de minute. Sosirea șalupei princiare a fost salutată de salvele de artilerie ale crucișătorului. Apoi, cneazul Ferdinand a asistat, la ora 17.00, de la debarcader, la plecarea navelor românești din baia Euxinograd spre portul Constanța. La 30 august, în apropierea portului Constanța, echipajele celor două nave au executat o nouă ședință de tragere. Crucișătorul a par-

[30] A.M.R., Fond Biblioteca arhivistică, dosar nr. crt. 2650, *Istoricul bricului „Mircea"*, f. 70.

[31] *Ibidem*, f. 71.

www.ziuaconstanta.ro

ticipat, de asemenea, la cercetările hidrografice efectuate sub direcția locotenentul-comandorului Alexandru Cătuneanu. Pe baza acestora s-a întocmit prima hartă a litoralului vestic al Mării Negre, hartă premiată la Expoziția universală de la Paris, din anul 1900, cu medalia de aur, fiind utilizată în Marina Militară după unele corectări efectuate în 1929, până în anul 1952.

Odată cu promulgarea noii legi de organizare a Marinei Militare la 22 mai 1898, Diviziei de Mare, având în componență navele „Elisabeta", „Mircea", „Grivița", „Năluca" și „Sborul", i s-a fixat baza la Constanța, fiind schimbat astfel portul de iernare a navei. Ca urmare, în iarna anului 1898, crucișătorul și echipajul său au staționat în portul Constanța.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul IV

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", SUPORT AL DIPLOMAŢIEI NAŢIONALE

4.1. Cu membrii Familiei Regale la bord (Constanța, 9–24 iunie 1899)

Pe 1 aprilie 1899, navele Diviziei de Mare au fost armate. La comanda crucişătorului s-au aflat căpitan-comandorul Sebastian Eustațiu și, ca secund, locotenent-comandorul Paul Rădulescu. În statul-major au fost numiți căpitanii Angelo Frunzianescu și Nicolae Negru, locotenenții Mihail Gavrilescu, Aristide Combari și Constantin Miclescu, sublocotenenții Dan Zaharia, E. Maxim, mecanicul clasa I Constantin Ştefănescu, mecanicii clasa a II-a Gheorghe Gheorghiu și Iordache Grigoriu, mecanicii clasa a III-a Ion Negrea și Dumitru Gheorghiu și mecanicul căpitan Dumitru Ştefănescu.

Navele Diviziei de Mare au fost inspectate de comandantul Marinei Militare, după care „Elisabeta", împreună cu „Mircea", au început campania de instrucție în apele litoralului românesc, între Constanța și Sulina. În portul Constanța s-a intrat numai pentru aprovizionare, timpul petrecut pe mare fiind utilizat pentru amarinizare și instruirea echipajului. La 9 iunie 1899, programul de pregătire al echipajului crucişătorului a fost întrerupt, nava primind ordin să revină de la Sulina la Constanța, pentru primirea principelui Ferdinand și a principesei Maria. La 10 iunie, regele Ferdinand și regina Maria au vizitat navele militare aflate în portul Constanța, crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canoniera „Grivița" și nava sub pavilion german „Loreley".

Ziua de 13 iunie a fost dedicată organizării întrecerii de bărci, la care au luat parte și ambarcațiunile navelor militare. La 17 iunie 1899, principele Ferdinand s-a ambarcat pe crucişătorul „Elisabeta" pentru a urmări desfășurarea unei ședințe de tragere. În cinstea familiei princiare, în seara zilei de 18 iunie, „după apusul soarelui", timpul fiind frumos, s-a organizat în radă o superbă serată venețiană în onoarea principilor, care a durat până la 10 noaptea, în timpul căreia Ferdinand și Maria au fost plimbați în radă cu bărcile. Pe 20 iunie, principii s-au ambarcat la bordul crucişătorului navigând până la Mangalia, unde s-au debarcat luând prânzul împreună cu ofițerii bordului. Pe 24 iunie seara, toți ofițerii disponibili din Divizia de Mare și 50 de marinari de pe „Elisabeta" și „Grivița" „merg la bordul «Regelui Carol» unde s-a făcut o petrecere cu caracter mai mult militar, oamenii iau masa pe bord, apoi se fac diferite jocuri marinărești".

Începând cu 9 august 1899, navele Diviziei de Mare au ieșit în mare, unde au executat exerciții complexe de pregătire tactică, de atac, de apărare, recunoașteri ale litoralului, debarcări la uscat ș.a. Pe 28 august, a avut loc inspecția ministrului de Război, generalul Iacob Lahovary[32], care a urmărit exercițiile executate de nave. Până la 15 septembrie s-au desfășurat toate ședințele de tragere.

[32] Generalul de divizie Iacob Lahovary, fost ministru al Ministerului de Război în perioadele 21 februarie 1891–21 februarie 1894 și 11 aprilie 1899–13 februarie 1901.

www.ziuaconstanta.ro

S-a tras şi într-o ţintă remorcată de o şalupă la 100 metri. Navele Diviziei de Mare au mai executat la Sulina câteva teme tactice, după care au fost inspectate de inspectorul general al Marinei. „Elisabeta" şi „Mircea" s-au întors la Constanţa, unde au fost dezarmate şi pregătite pentru iernare.

4.2. Crucişătorul „Elisabeta" la începutul secolului al XX-lea

La începutul lunii martie 1900, crucişătorul a revenit în portul Galaţi, unde a fost introdus în şantier pentru reparaţii, care au durat până la 1 septembrie. La comanda navei a fost numit căpitan-comandorul Nicolae Barbieri. În statul major al crucişătorului s-au aflat locotenent-comandorul Nicolae Gracovski, secundul navei, căpitanii Vasile Toescu şi Vasile Pantazzi, locotenenţii Titus Ciornei şi Alexandru Cătuneanu, sublocotenenţii Eugen Stihi, Constantin Rădulescu, Ion Caludi, Ioan Bălănescu, Trandiafil Mihuţu, Nicolae Constantinescu şi mecanicii clasa I Petre Dunarinţu şi Nicolae Gheorghiu.

„Ofiţerii crucişătorului, deşi complet deosebiţi ca formaţie de colegii mei de pe «Borda» (majoritatea absolviseră Şcoala Superioară de Artilerie sau de Geniu, căci în România nu aveam încă Şcoală Navală), aveau totuşi buna dispoziţie şi spiritul de aventură propriu marinarilor din toate ţările – îşi va aminti peste ani comandorul Matila Costiescu-Ghika. M-am împrietenit mai ales cu şeful meu de cart, un locotenent care cunoştea bine Parisul; avea multe cărţi franţuzeşti, pe care le schimba cu ale mele. Ceilalţi doi camarazi preferaţi erau un ofiţer mecanic moldovean, cu barbă lucioasă şi voce de bariton; trecuse prin seminar şi cunoştea foarte bine vechile cronici moldovene, din care îi plăcea să citeze, şi un aspirant de origine macedoneană[33], mult mai în vârstă decât camarazii lui, fost profesor la liceul român din Bitolia şi trecut prin Şcoala Superioară de Artilerie din Bucureşti"[34].

„Acest vas navigând de 12 ani şi făcând campanie în fiecare an, a avut căldările slăbite, axurile uzate, pitura exterioară a carenei deteriorată, iar în interior erau atacate de rugină părţile care nu sunt accesibile, şi care nu se pot curăţi şi pitura cu înlesnire în serviciul curent, când vasul este armat. S-au făcut, în consecinţă, următoarele lucrări: **a.** S-au scos tuburile de la toate patru căldări principale, sau curăţit şi vizitat minuţios căldările şi s-au înlocuit toate tuburile prin altele noi. Constatându-se că căldările în unele părţi sunt slăbite, din cauza serviciului îndelungat de 12 ani, s-a redus presiunea de regim de la 10 la 8 kilogram pe centimetru pătrat. Această scădere de presiune s-a făcut în urma încercărilor şi constatărilor prin găurire a părţilor celor mai slabe. **b.** S-au scos afară axurile elicelor, s-au turnat tuburile de bronz în dreptul suporturilor unde a fost necesar şi s-au înlocuit toate bucşele în lemn sfânt de la tuburile acestor axuri. Această lucrare a prezentat mai multe dificultăţi din cauză că axurile au dimensiuni mari (15 metri lungime) şi greutate mare (5 tone de piesă) astfel că atât scoaterea lor din vas cât şi transportul în atelier, fixarea lor la strung, transportul din nou la vas şi montarea lor la loc a dat mult de lucru personalului Arsenalului. În special, a trebuit ca să facem un cuptor mare pentru turnat bronzul pe ax, să se improvizeze o instalaţie anume, la unul din strungurile mari ale Arsenalului şi să se construiască aparate speciale pentru a se putea ridica axurile pe strung. Toate aceste aparate şi instalaţii s-au făcut de ofiţeri ingineri şi per-

[33] Este vorba despre aspirantul Trandiafil Mihuţu.

[34] Matila Ghyka, *Curcubeie. Vol. I Popasuri ale tinereţii mele*, prefaţă de Patrick Leigh Fermor, traducere de Georgeta Filitti, Editura Curtea Veche, Bucureşti, 2003, p. 116.

www.ziuaconstanta.ro

sonalul civil și militar al Arsenalului cu mijloacele ce erau la dispoziție și reușita deplină a lucrărilor dovedește că avem oameni capabili, conștiincioși și că se vor putea efectua lucrări și mai însemnate dacă se vor da mijloacele necesare și vor fi bine conduși. **c.** Carena vasului s-a rașchetat cu îngrijiri și s-a vopsit din nou cu două straturi de pitură «Moravia», un strat pentru a prezerva carena contra ruginii și celălalt exterior pentru a prezerva în contra încrustațiunilor. Se proiectase ca vasul să stea opt zile în docul plutitor pentru a-i rașcheta carena și a scoate axurile și pe urmă alte opt zile pentru a monta la loc axurile și a pitura carena. Arsenalul însă împreună cu personalul de pe crucișătorul «Elisabeta» a lucrat ziua și noaptea astfel că în total vasul nu a stat în doc decât 9 zile pentru ambele intrări. S-a făcut, prin urmare, o economie importantă, care sumă s-a întrebuințat după aprobările date la alte îmbunătățiri ale vasului. În special s-au construit două căldări noi pentru șalupele cu aburi ale crucișătorului «Elisabeta», în locul celor vechi care nu mai puteau servi și care la schimbarea unor tuburi s-au găsit cu totul deteriorate. În interiorul vasului s-au demontat toate paiolurile, s-au desfăcut toate părțile inferioare din cabine și s-au curățit și vopsit peste tot. Pe lângă acestea, toate compartimentele din cală și dintre punți au fost vizitate, rașchetate și piturate. Această lucrare este de mare importanță pentru întreținerea și durata vasului și a trebuit ca vasul să stea câteva luni dezarmat pe timpul verii pentru a se putea executa lucrarea deoarece iarna nu se poate vopsi și în timpul serviciului, când vasul este armat, nu se poate face decât cu inconveniente o lucrare de acest gen"[35].

După ieșirea din șantier, crucișătorul a executat o perioadă de pregătire în Marea Neagră. Conform Dării de seamă de mersul serviciului la corpuri pe luna septembrie, crucișătorul „Elisabeta" „De la 1 la 11 staționează în portul Constanța. În acest timp se pune cea mai mare supraveghere, bordul de cart aflându-se în continuu deștept, cu bateriile armate, servanții lângă tunuri, adeseori se cercetează rada cu proiectorul și se fac dese ronduri cu șalupa, aceasta conform ordinului Comandamentului. În ziua de 11 spre seară vasul pleacă la Sulina sub comanda subsemnatului (comandorul Emanoil Koslinski, comandantul Diviziei de Mare, *n.a.*), comandantul vasului fiind în permisiune, unde se îmbarcă munițiuni de război și se debarcă vergile și velele lăsându-se în păstrare la compania Sulina, la 13 vasul se înapoiază sub comanda comandantului său și la 15 ancorează în portul Constanța, unde staționează până la 19 septembrie, când iese pentru a executa tirul de artilerie,intrând apoi în port. În noaptea de 21 vasul iese în mare și execută tragerea de noapte asupra unei ținte luminată printr-un felinar și de la bord, cu proiectorul electric. În ziua de 27 vasul iese în mare cu misiunea italiană, care a notificat M.S. Regelui suirea pe tron a noului rege al Italiei. De la 27 la 1 octombrie vasul stă ancorat în portul Constanța și se prepară de inspecția generală"[36].

La 1 octombrie, crucișătorul „Elisabeta", „Mircea", „Grivița" și torpiloarele „Sborul" și „Smeul" din compunerea Diviziei de Mare „ies la larg și în prezența domnului contraamiral Murgescu execută diferite evoluțiuni și teme tactice de luptă". La 4 octombrie 1900, în portul Constanța s-a organizat o întrecere de bărci pe Divizia de Mare, la care a asistat un numeros public. Locul I a fost ocupat de barca crucișătorului „Elisabeta", urmată de baleniera bricului „Mircea" și yola canonierei „Grivița".

---

[35] A.M.R., Fond 1683, dosar nr. 13, f. 228–229. *Memoriu asupra lucrărilor ce s-au efectuat în campania de vară a anului 1900 de Arsenalul Marinei, dificultățile întâmpinate și îmbunătățirile necesare*, înaintat de directorul Arsenalului Marinei, inginerul șef clasa a II-a Nicolae Alexandreanu comandantului Marinei, contraamiralul Ioan Murgescu, cu raportul nr. 391 din 13 septembrie 1900.

[36] A.M.R., Fond Comandamentul Marinei, dosar nr. crt. 20, f. 2.

www.ziuaconstanta.ro

În *Darea de seamă de rezultatul inspecţiilor ce am trecut corpurilor şi bastimentelor acestei Divizii*, comandorul Emanoil Koslinski, comandantul Diviziei de Mare menţionează: „Cu un echipaj de 100 oameni au luat dispoziţiuni de iernare la 1 octombrie, după debarcarea elevilor de marină, demontându-se artileria şi formându-se roluri speciale pe acest echipaj redus. Până la 21 decembrie au stat în rada noului port iar de la această dată a intrat în port, ancorând cele două ancore. Timpul a fost foarte variabil, totuşi nu s-a avut niciun accident de semnalat. Crucişătorul a ieşit în mare în mod periodic după program, făcând cursa între Sulina şi Mangalia pentru instrucţia ofiţerilor-elevi şi elevilor de marină. S-a urmat instrucţia de bărci, tunuri şi matelotaj ori de câte ori timpul a permis după program. Şcoala de carte nu s-a întrerupt în tot timpul iernii dând bune rezultate. Bastimentul s-a întreţinut bine. Noile sobe pentru încălzit s-au găsit suficiente. Ofiţerii de la bord pe lângă temele lunare date de subsemnatul, au mai executat calcule nautice pe timpul voiajului. Medicul bordului, dr. Zosin, a ţinut o conferinţă foarte interesantă la bord, asupra răului de mare, la care au asistat toţi ofiţerii din Divizia de Mare. Cu mijloacele bordului s-au făcut mici reparaţii la maşină, cu raportul nr. 5043 am semnalat oaricari reparaţii ce se pot face la Arsenal, între care se cuprind călăfătuirea punţii, reparaţia bucătăriei trupei, piturarea generală şi reparaţia latrinei tribord prova ca mai însemnate. La bord se continuă cu instalarea sertarelor speciale pentru păstrarea efectelor de serviciu date oamenilor"[37].

4.3. Vizita Marelui Duce Aleksandr Mihailovici (1–5 iulie 1901)

Între 1–15 aprilie 1901, crucişătorul „Elisabeta" s-a aflat ancorat la Arsenal, unde serviciul s-a desfăşurat normal, pe tot timpul sărbătorilor echipajul fiind majoritatea în permisie. Apele Dunării fiind în creştere de la o zi la alta, serviciile au monitorizat în permanenţă legăturile navei, slăbindu-le puţin câte puţin pentru a nu le suprasolicita. Imediat după sărbători, întregul echipaj a fost întrebuinţat pentru serviciul de curăţenie şi reparaţie. S-au aerisit magaziile de timonerie, vele şi parâme, au fost confecţionate nouă semnale pentru mare distanţă conform noului Cod internaţional, s-a definitivat instalarea la arbori a două felinare electrice albe, conform aceluiaşi Cod internaţional şi au fost reparate toate tendele. Arsenalul începe reparaţiile, demontând bucătăriile şi latrinele din prova. La maşină se montează condensorul şi se prepară pentru presat. Se montează tija pistonului, valvula; se înlocuieşte tubul gros la căldarea babord pupa şi se scoate afară axul de la căldarea tribord pupa. Se montează vinciul ancorei[38].

De la 16 aprilie la 1 mai 1901, vasul se află în Arsenalul pentru a i se face reparaţiile prevăzute în deviz. În această perioadă s-a demontat tablele de la bucătărie şi se continuă ajustarea mai multor piese de la maşină, precum excentricele sertarelor, pompa de alimentaţie; se revăd şi se aranjează căldările din prova, montându-li-se tuburile scoase. La terminare, se încep reparaţii la accesoriile căldărilor din pupa. Lucrul bucătăriei avansează foarte greu din cauza grelei operaţii de desnituire. Statul-major al bordului fiind înlocuit prin altul, ofiţerii cel compun se prezintă la bord, aşa că în ziua de 22 toţi se aflau la bord. În ziua de 20 mai, echipajul este trecut în revistă de comandantul Marinei şi în acelaşi timp noul comandant al navei se prezintă la bord spre a-şi lua comanda. Echipajul este întrebuinţat pentru corvezi. Starea sanitară a fost satisfăcătoare[39].

---

[37] A.M.R., Fond 1683, dosar nr. 13, f. 244–245.

[38] A.M.R., Fond Comandamentul Marinei, dosar nr. 20, f. 3.

[39] *Ibidem*, f. 5.

www.ziuaconstanta.ro

De la 1 la 15 mai 1901, nava continuă să se afle în Arsenal și în acest timp se revăd și ajustează mai multe piese de la mașina tribord, ca excentricele și culisa sertarului intermediar se presează condensorul, care a dat bun rezultat. La căldările din prova se continuă șlefuirea robinetelor, se călăfătuiesc tuburile și niturile care curg. Se montează capacele cilindrilor, trombele de la căldările din prova. Se încearcă dinamii, apoi căldările și mașina fiind montate, se face curățenie, se presează căldările la 3 kilograme, la care încercare au curs tuburile de cenușă; se face apoi presiune se încearcă centrifuga, pompele de cală și se balansează mașina, care a funcționat regulat. Pe punte, nituirea bucătăriei a mers mai repede, așa că în prezent este terminată. Se începe piturarea vasului în interior și exterior, așa că pe ziua de 15 mai lucrările au fost mult avansate. Timpul a fost foarte schimbător, în ultimele zile fiind o căldură înăbușitoare. Starea sanitară a echipajului în cele mai bune condiții[40].

Între 16–19 mai, în portul Galați, vasul continuă și sfârșește reparațiile în Arsenal și operațiunile de armare. La 16 mai se îmbarcă muniția de artilerie și infanterie numai cea destinată pentru tragerea de instrucție a companiei și patru torpile automobile. Arsenalul încearcă din nou căldările din prova sub presiune rece; căldarea tribord continuă a curge pe la tubul de cenușă, dar se speră că închiderea se va face mai târziu, când căldarea va funcționa sub presiune caldă. În timpul nopții intră în port staționarul rus „Psesuape". A doua zi se continuă cu pituratul exterior și se continuă cu formarea rolurilor echipajului. La 18 mai, aprindem focurile la câte patru căldări și după prânz facem încercările mașinii în mers între Arsenal și Reni, timp de două ore cu diferite aluri până la 260 de rotații. Toate merg bine, căldarea tribord tot curge dar fără inconvenient sensibil. Domnul subdirector al Arsenalului supraveghează încercările la care asistă și domnul mecanic Dunarințu. La întoarcere acostăm la cheul cerealelor pentru a îmbarca cărbuni. A doua zi până la prânz se îmbarcă proviziile de drum și se iau ultimele dispoziții de plecare.

20–21 mai. Pe drum spre Constanța: La ora 9.00 dimineața, domnul comandant al Marinei în ținuta zilei trece revista personalului și urează drum bun. La 9.30 se dă la posturile de plecare și la 10.00 se pune pe drum cu mașina la 120–130 rotații, navigând după indicațiile pilotului C.E.D. Viteza de la 11-12 mile cu curentul. La 1.30 trecem de Tulcea și la 2.00 intrăm în canalul Sulina cu viteza redusă. La 5.30 intrăm în portul Sulina și la 6.00 suntem în radă, unde facem West la câteva capuri, apoi luăm drumul spre Constanța.

La 1.00 dimineața, 21 mai, se zărește farul Constanța și la 3.45 ancorăm în radă, după un mers de 9 ore, în condițiile cele mai bune de funcționare a aparatului motor; timpul a fost splendid, toată noaptea calm, senin și lună, marea lucie. În radă se ia serviciul de sărbătoare și se dă drumul permisionerilor în oraș. Se sting focurile.

22–25 mai. În radă: Se continuă curățenia generală a vasului așa de necesară după așa lungă ședere în Arsenal. Se completează rolurile echipajului și ale ofițerilor; șefii de specialități își examinează oamenii pentru a-i împărți în clase, după programele oficiale de instrucție. Se completează îmbarcarea oamenilor la bord.

La 22 mai, mă prezint domnului comandant al Diviziei de Mare și fac vizitele reglementare la Divizie și la Prefectură.

La 23 mai, domnul comandant al Diviziei de Mare, însoțit de domnul intendent al Marinei trece în inspecția vasului și revista de efectiv a personalului.

La 25 mai serviciul construcției portului ne invită să părăsim postul ce ocupăm în radă, urmând să facă instalații pentru dragarea generală a radei. Ni se pune la dispoziție un remorcher care ne bagă în port, unde ne legăm la postul obișnuit.

---

[40] *Ibidem*, f. 6.

www.ziuaconstanta.ro

26–31 mai. În port: Se îmbarcă oamenii destinați a completa efectivele; se fac diferite mişcări pentru ca oamenii să învețe rolurile. Se îmbarcă apă dulce cu cisterna.

La 26 mai dimineața țin ofițerilor o conferință asupra observațiilor meteorologice: Despre vârtejuri, direcția vânturilor resimțite în raport cu variația barometrului.

Duminică, 27 mai, trec inspecția echipajului și a vasului. După prânz, permisionieri. Serviciul de sărbătoare. A doua zi, luni, se începe serviciul regulat după program. La 9.00 dimineața, țin întâia conferință ofițerilor asupra serviciului la bord, dând lectură Regulamentului și comentând cu instrucții particulare articolele mai importante. După prânz țin căpitanilor întâia conferință asupra jocului de război. Se fac de asemenea experiențe cu un zmeu special, în vederea stabilirii comunicației între un vas eșuat și coastă.

La 31 mai, domnul general comandant al Diviziei, după prânz, întoarce vizita în ținuta zilei cu decorații, este primit cu onorurile obișnuite. În tot acest răstimp ofițerii fac observații la uscat și la bord sub dirijarea domnului comandant secund. Dau instrucțiuni comandantului secund pentru lucrările practice ce au de executat ofițerii-elevi. Timpul în general s-a menținut foarte frumos și călduros, cu câteva ploi abundente. Starea sanitară e excelentă la trupă, avem de regretat un caz de boală serioasă între ofițeri: sublocotenentul Caludi deja suferind de febră palustră din Galați, capătă pleurezie și e trimis în spital la Constanța.

Disciplina și serviciul foarte susținute[41].

1 iunie, port: Se continuă serviciul regulat, după program se iau dispoziții pentru ca să ieșim în mare a doua zi.

2 iunie, mare: La 7.30 dimineața, ies în mare și după ce fac verificarea compasului la câteva capuri care rămăseseră cam îndoielnice, execut în timp de o oră încercări preliminare asupra giațiunii vasului, făcând cinci întoarceri complete cu o mașină înainte și una înapoi, cu și fără cârmă; rezultatul a fost: durata unei giațiuni complete 12 minute, diametrul cercului 200–300 metri; diametrul cercului de giațiune 200–300 metri; efectul cârmei în aceste condiții a fost inapreciabil. Luăm drumul spre larg și după prânz, la 12.30–5.00, executăm întâia ședință de tragere cu arma de infanterie, tablou B. Seara intrând în port și profitând de presiunea rămasă ordon exercițiu cu proiectoarele, după care se sting focurile. Constatând că în general, în timpul tragerii oamenii au o poziție defectuoasă și neregulamentară la tragere, am dispozat ca exercițiul regulamentar de infanterie să se facă cu cea mai mare rigoare și atențiune pentru a se remedia acest defect capital.

3–6 iunie, port: La 3 iunie, duminică, trec inspecția la posturile de luptă, determinând definitiv posturile și rolurile. După prânz se trimit permisioneri în oraș; serviciul suspendat. A doua zi serviciul continuă cu exercițiile prevăzute în program. Dimineața continui cu ofițerii citirea și comentarea „Regulamentului serviciului la bord"; după prânz ținem a doua conferință asupra „jocului de război".

La 5 iunie, serviciul continuă după program; după prânz înainte de a începe exercițiile la posturile de luptă, întrunesc ofițerii și ținem a doua conferință asupra „dispozițiilor pentru luptă", după regulament, pentru a se stabili detaliile rolului diferiților șefi de specialitate. A doua zi la ora regulamentară se face exercițiul preliminar pentru îmbarcarea și debarcarea companiei de debarcare, echipată și armată. Se iau dispoziții de plecare pentru a doua zi. Seara se execută exercițiu cu Meritens.

1–9 iunie, la mare și în portul Sulina.

La 7 iunie, 8.00 a.m., ies în mare și iau capul spre Sulina, unde am de luat mai multe materiale pentru bord. Navigăm cu două căldări și 110 rotații cu o iuțeală de 9 mile mijlociu, cu timp foarte

[41] *Ibidem*, f. 8–9.

www.ziuaconstanta.ro

frumos; pe la 2.00 găsim farul Sf. Gheorghe. Serviciul continuă după program; după prânz stopez, apoi merg câtva timp încet, pentru ca să se execute câtva timp sondaje cu Thomson şi sonda mare ordinară; sondorul Thomson este inutilizabil, neavând accesoriile trebuincioase, tuburile colorate s-au uzat toate şi rigla graduată lipseşte, iar registratorul automatic de adâncime nu funcţionează, în urma acestor constatări am scris fabricantului în Anglia ca să completăm aparatul cu cele necesare. Saula sondei mari fiind de tot putredă s-a rupt de la prima sondare şi s-a pierdut plumbul. La 8.00 seara, intrăm în port. Seara se fac exerciţii cu proiectoarele.

A doua zi de dimineaţă, mai mulţi oameni având a depune jurământul, se invită la bord preotul oraşului şi se prestează jurământul cu ceremonialul regulamentar, după ce se oficiază o liturghie la care asistă ofiţerii şi trupa. În urmă cu toţi ofiţerii bordului şi ai garnizoanei şi cu câţiva elevi ai Şcolii de Marină, facem o procesiune de pioasă amintire la mormântul locotenent-colonelului Mihail Drăghicescu, unde se oficiază de preot o pomenire. După prânz se îmbarcă materialele şi vergile arborelui trinchet, apoi, pe la 8.00 p.m., ieşim în mare. Vântul suflând forte în timpul precedentei nopţi, forţa de la 5–7 de la E-SE precum şi toată ziua, găsim la larg marea bine formată, vasul rulează simţitor până la 25° şi mare parte a personalului suferă de rău de mare. Pe la 10.30 am dublat farul Sf. Gheorghe şi am luat capul spre Tuzla ca să navigăm la larg; a doua zi dimineaţa se zăresc Constanţa apoi Tuzla, pun capul la Sud şi ajungând la înălţimea Mangaliei, fac volta şi prelungind coasta înspre Nord intrăm în port la 05.00 seara. Acest voiaj s-a executat în foarte bune condiţii, totul a mers bine la bord, am constata însă că toate compasurile bordului lasă de dorit, fiind uzate; am luat măsuri pentru remediere cel puţin în parte.

10–13 iunie. În port: Duminică, inspecţie la posturile de luptă şi inspecţia detaliată a artileriei. Constatând că cilindrii frânelor hidraulice de la piesele 150 mm Krupp sunt încleiate de resturi îngroşate de glicerină aşa încât nu se poate pune tunul la recul decât incomplet cu mare anevoinţă, am dat ordin să se proceadă la curăţirea lor întrucât va permite manevra devenită foarte dificilă acum. Serviciul de sărbătoare, permisioneri. Zilele următoare 11 şi 12 exerciţiile continuă după program, înainte de posturile de luptă, întrunesc ofiţerii în a treia conferinţă asupra „Dispoziţiilor pentru luptă" şi stabilim definitiv operaţiunile de executat şi rolul fiecărui ofiţer şef de specialitate.

A doua zi, la ora programului, se execută o debarcare a companiei de debarcare, armată şi echipată sub comanda comandantului secund, bărcile fiind armate pentru război. Oamenii disponibili înverghează velatura arborelui trinchet. După prânz se fac experienţe pentru îmbarcarea tunurilor de debarcare şi se stabileşte postul lor în şalupe, astfel ca artileria să se transporte odată cu compania. Se iau dispoziţii pentru a ieşi în mare a doua zi.

14–15 iunie. În mare: La 8.30, ieşim în mare având vânt 5–6 NE şi puţină mare; pun capul la larg. După prânz vântul şi marea căzând, executăm a doua şedinţă de tragere cu arma de infanterie cu oameni vechi, focuri de salvă asupra unei ţinte-torpilor. Rezultatul tragerii a fost foarte satisfăcător, numerotând 102 gloanţe în ţintă, ceea ce ne dă 16% lovituri bune. Terminându-se tragerea iau capul din nou la larg şi mai în urmă vin la Sud. Având în vedere economia de combustibil, iar pe de alta raţiunea mai importantă a calităţilor tactice ale vasului, încep încercări de marş cu o singură maşină; rezultatul a fost surprinzător de favorabil. Întâi am mers 12 ore numai cu maşina babord la 80 rotaţii; drumul s-a menţinut stabil şi cu uşurinţă, cârma era ţinută de subofiţeri şi elevi cu un unghi la axiometru de la 5° la 10°, viteza mijlocie de 5 Nd şi maximă de 5,2 Nd, ne-am servit atât de servomotor cât şi de timonia directă la pupa. Doi. Am ridicat succesiv din oră în oră alura maşinii la 100/20; 140 şi 160 rotaţii, vitezele corespunzătoare au fost de 6,2, 7,7, 8,8 şi 9 Nd, aceasta din urmă viteză s-a obţinut cu 154–156 rotaţii, maxima alură ce s-a putut menţine fără să întrebuinţăm

www.ziuaconstanta.ro

ventilatorul; practic vorbind, nu se poate conta cel puțin în starea actuală de instrucție a fochiștilor decât pe 150 rotații, pe drum; vasul a continuat să guverneze foarte satisfăcător, cu drum constant, cârma ținută de subofițeri și elevi cu 10°–15° de axiometru în mijlociu. Rezultatele obținute în aceste încercări preliminare mă îndreptățesc a spera că în ieșirile următoare să pot întrebuința în mod curent acest mijloc de marș cu un întreit folos; economie de combustibil putându-se întrebuința numai o singură căldare, ocazie de instrucție pentru personalul mașinii – fiind obligați de a manevra mașina cu o alură mai repede din când în când, ceea ce nu aș putea face des cu două mașini, și în același timp de a menține o presiune constantă cu marș rapid; în fine profit pentru personalul combatant care manevrează vasul. Rezultatul experiențelor următoare va forma obiectul unui deosebit raport mai târziu. E de remarcat faptul observat de acum, că se poate obține cu două căldări și cu aceeași consumație, aceeași viteză de 9 Nd cu o mașină ca și cu două mașini, una mergând cu 155 rotații și amândouă cu 110 rotații – alura maximă ce se poate obține cu personalul actual în ambele cazuri, voi nota că în ultimele ore am avut vânt de forța 5–6 și marea agitată. Serviciul se execută după program, după prânz stabilim velatura pentru a încerca manevrele. Pe la 5.30 intrăm în port. În timpul acestei perioade de 15 zile, vremea a fost în general ploioasă și foarte variabilă; în câteva rânduri au fost vânturi reci între West și Est pe la Nord cu rafale care au atins momentan forța 7. Serviciul și instrucțiunea și-au urmat cursul normal cu regularitate; disciplina a continuat să fie susținută. Starea sanitară excelentă[42].

16–17 iunie. Mare: Dimineața, facem o tragere de infanterie la uscat. După prânz, primind ordin de la Divizia de Mare de a pleca în căutarea lui „Mircea", mă prepar să ies în mare și plecăm la 8.00, fiind la bord și domnul comandant al Diviziei. Iau capul la larg și apoi navig toată noaptea spre Caliacra, pe timp urât cu vânt tare de N–V și ploaie. La ora 4.00 dimineața intrăm în baia Caliacra și explorăm toată coasta în căutarea bricului „Mircea", pe care îl găsim ancorat în rada Balcicului; i se dă ordin prin semnale să plece imediat la Constanța, după care facem volta și ieșind din baie, luăm drumul spre Constanța, unde ajungem la ora 1.00 d.a., cu un green violent de ploaie; seara, pe la 10.00, intră în port și „Mircea".

18–19 iunie. Port: Serviciul și instrucția după program. La posturile de luptă se încearcă luminatul magaziilor de muniții cu lumina electrică și cu lumânările; se face exercițiu de comunicare cu servomotorul pentru guvernare și se instalează compasul; se încearcă pompele cu aburi pentru incendiu, se constată un grav inconvenient anume că reduta nu poate comunica deloc cu mașinile prin portavoce. Se lansează torpila de lemn prin electricitate din redută.

20–23 iunie, pe mare: În ziua de 20, se face exercițiul regulamentar de debarcare, luându-se și tunurile al căror post s-a fixat în șalupe, unde stau foarte bine armate; se iau dispoziții de plecare și la 1.30 începem manevra de ieșire; în timpul manevrei din cauza locului foarte strâmt, barca puiul se atinge de o piesă de fier de la vasul „Berthilde", care este lângă noi, și plesnesc câteva bordaje; se iau la întoarcere măsuri de reparare. Ieșind la larg, încerc a guverna direct cu cârma de la servomotor după compasul de acolo, dar din cauză că compasul nu funcționează bine nu pot guverna și renunț deocamdată, rămânând să reiau experiența altădată. Stabilim velatura și pun o singură mașină la 80 rotații, ceea ce-mi dă o viteză de 5,5 Nd în medie. Spre noapte strâng velele pătrate și continuu navigația capul la Est cu mașina din Bd, vasul guvernând perfect cu un unghi 5°–10° și cu o viteză medie de 5 Nd. Încerc aparatele de ochire de noapte la tunuri și constat că parte din ele nu funcționează. Duminică întâlnim un pachebot rus venind de la Odessa, când pun în marș am-

[42] *Ibidem*, f. 10.

www.ziuaconstanta.ro

bele maşini, gata de manevrat la trebuinţă. Apoi stopez maşina Bd şi continui navigaţia cu maşina Tb în aceleaşi bune condiţii ca şi cea din Bd. După prânz schimb din nou maşina şi iau capul spre Sud, apoi spre seară la Vest. Notez aici că în această ocazie am constatat că cu o singură maşină la 80 rotaţii cu vânt rece – 6 – din prova, cu marea forinată binişor, vasul îşi menţine o viteză medie de 4 Nd, timp de mai multe ore. Seara, timpul devine urât, cerul foarte încărcat, vântul de la S-SE se întăreşte până la forţa 7, vasul continuă navigaţia în bune condiţii cu ambele maşini în mers. La 10.30, vântul sare deodată la Vest suflând cu putere, forţa 7, măsurată la anemometru (cu această sesiune am constatat că tabela anemometrului era greşită şi indica forţa 8). Acest vânt de la uscat a curăţat cerul ca prin farmec, lăsând o splendidă lumină de lună şi aducând un parfum îmbătător de flori de câmp, deşi suntem la vreo 50 mile de coastă. Vântul slăbeşte spre ziuă.

Dimineaţa – 22 iunie – las în mers numai maşina Tb cu 100 rotaţii şi iau 6 Nd cu capul Nord, până aterizăm pe Sf. Gheorghe. Până la prânz explorez coasta golfului la o milă în medie de linia geamandurilor; toţi ofiţerii asistă la recunoaşterea geamandurilor şi balizelor. La 10.30, ancorez între geamandurile negre 4 şi 5. Se dă la masă şi repaus pe un timp splendid şi marea lucie. În acest timp, „Coţatrice" se arată la larg sub vele, având capul spre Constanţa. La 1.15 ridic ancora şi continuu coasta cu intenţia de a ancora la Portiţa şi a trimite ofiţerii să recunoască intrarea lacului dar ajungând în dreptul ultimei geamanduri s-a ridicat un green puternic dinspre Portiţa şi sunt obligat a renunţa la vizita proiectată şi iau capul spre S-V şi apoi spre Sud. Greenul se apropie întâi cu ploaie măruntă şi deasă, apoi se rezolvă cu un vânt violent de SE – forţa 7 – care durează mai toată noaptea, schimbând mereu direcţia spre V, V–NV, până ajunge la Nord, când cade complet. Navigăm în vederea farurilor până la Mangalia, când fac volta şi iau capul spre Constanţa. În noaptea aceasta am constatat lângă farul Mangaliei o altă lumină mai puternică decât farul cu strălucire de lumină electrică, a cărei prezenţă nu am putut-o explica. La 4.00 intru în rada Constanţei şi, neavând loc, ancorez la intrare până la sosirea pilotului când merg şi iau locul lui „Mircea", care a ieşit în mare după sosirea noastră. Continuăm serviciul după program.

În timpul zilei – 23 iunie – schimbăm vizitele cu „Coţatrice" şi cu „Grivţa", care intră în radă la 2.00 p.m.

23–25 iunie. Port: Serviciul după program. La 24.00 dimineaţa, inspecţia nr. 3, după prânz dau o balenieră cu un ofiţer domnului general comandant al Diviziei pentru a întoarce vizita comandantului englez; la trecere i se dau şi de la bord onorurile cuvenite; aceeaşi balenieră conduce în urmă pe domnul prefect la englez. A doua zi, domnul comandant al Diviziei de Mare întoarce vizita englezului cu o barcă a bordului şi apoi se abate pe la bord. Seara se încearcă câteva rachete şi focuri bengale, care mi s-au dat ca avariate, dar merg foarte bine.

26 iunie. Mare: Timpul fiind frumos, dau ordin pentru a ieşi în mare ca să facem o şedinţă de tragere. La 1.00 p.m., ies în mare şi iau drumul spre Nord pentru a comunica un ordin de plecare bricului „Mircea", care se afla la vreo 7 mile la larg. La 2.15 vine barca de la „Mircea" să primească ordinul după care „Mircea" intră în port pentru a-şi face provizii de drum, iar noi punem ţinte la apă şi începem îndată tragerea redusă de artilerie; tragerea merge destul de bine şi fără incident la tunurile mici; la tunurile Krupp însă constatăm că tragerea cu cartuşe de arma 1879 este imposibilă, deoarece focul stupilei nu ajunge până la cartuş; am stricat vreo 20 de stupile şi numai vreo 4-5 cartuşe au luat foc, prin urmare această tragere nu va mai avea loc prin tubul-cartuş. Terminându-se tragerea de artilerie, ordon executarea unei şedinţe de tragere de infanterie cu oamenii noi. În acest timp se fac preparative pentru un exerciţiu de debarcare forţată la intrarea portului. După ce se termină tirul şi oamenii mănâncă, ne îndreptăm spre port şi cu toate că timpul e urât, vânt, ploaie

www.ziuaconstanta.ro

şi puţină mare, lăsăm şalupele şi bărcile la apă. Compania îmbarcă şi face atacul la digul de Sud, trăgând focuri oarbe cu tunurile din şalupe; atacul e susţinut cu focuri de manevră de la bord. Cu restul echipajului intrăm în port şi acostăm la cheu pentru a lua cărbuni.

27 iunie. Port: Toată ziua e întrebuinţată pentru a face cărbuni şi apă; s-au îmbarcat 94 tone cărbuni şi vreo 50 tone de apă, umplându-se toate depozitele şi căldările. După masă întrunesc ofiţerii şi le ţin o conferinţă asupra marinei ruseşti, cu deosebire asupra caracteristicilor vaselor din Marea Neagră şi asupra personalului ofiţeresc, cu câteva date relativ la A.S.I. Marele Duce Aleksandr Mihailovici[43].

28 iunie. Mare: La 08.00 dimineaţa ieşim în mare şi mergând câteva mile la larg, lăsăm ţinta la apă şi executăm a doua şedinţă de tir redus pentru artilerie. După terminarea tragerii se stopează maşina, se lasă presiunea să scadă şi rămânem sub vele; la început vântul fiind foarte slab nu mişcăm mai deloc, mai în urmă însă cu vânt 3–4 mergem cu 1,8 Nd. Spre seară timpul devine urât, greenuri de toate părţile care însă pe noi nu ne ating. La 8.00 seara, ancorăm în radă. În acelaşi timp cu noi intră în port şi ancorează în radă „Oltul" şi „Sborul".

29–30 iunie. Port: La 9.00 dimineaţa, 29 iunie, sosesc la bord domnul comandant al Marinei şi ia comanda întrunirii de vase aflate în port prin ordin de bord, arborând pavilionul de comandant pe „Elisabeta".

În aceste două zile serviciul este suspendat pentru a se completa curăţenia şi lua toate dispoziţiile pentru buna primire a cuirasatului rus „Rostislav", a cărui sosire a anunţat-o pentru 1 iulie, apoi pentru 2 iulie. Domnul prefect al judeţului vine la bord pentru a lua înţelegere cu domnul comandant al Marinei asupra unor dispoziţii relative la această chestiune. La 20.00 seara, se fac încercările iluminaţiei electrice pentru serbare şi se fac exerciţii cu proiectoarele. În tot timpul acestei perioade de 15 zile starea sanitară a fost foarte bună. Serviciul, instrucţia şi disciplina foarte susţinute[44].

1–4 iulie: Serbările pentru recepţia A.S.I. Marele Duce Aleksandr Mihailovici. La 1 iulie seara îmbarcă la bord domnul prim-ministru şi ministrul de Război venit pentru recepţie. A doua zi, la ora 9.00 dimineaţa, la arătarea trenului princiar se ridică marele pavoaz la toate vasele din port – prezent fiind şi staţionarul englez – şi la intrarea trenului în port se salută de la bord A.S.R. Principele Ferdinand cu 21 lovituri de tun; aproape în aceleaşi moment sosesc în rada exterioară cuirasatul „Rostislav", purtând flamura A.S.I. Marele Duce, care este condus la ancoraj de căpitanul Constantin Ciuchi, căpitan al portului. Imediat, A.S.R. îmbarcă pe „Regele Carol", unde se arborează pavilionul princiar; atunci cuirasatul rus salută cu 21 tunuri fără pavilion, la care răspunde uscatul cu acelaşi număr de lovituri. După aceasta, domnul comandant al Marinei merge la „Rostislav" şi salută pe A.S.I. din partea A.S.R. La plecarea de la bord, „Rostislav" salută din nou cu 21 tunuri, la care răspunde „Elisabeta" din ordinul domnului comandant al Marinei – având arborat pavilionul naţional rus. După explicaţiile ce au avut loc, primul salut a fost făcut de „Rostislav" în intenţia A.S.R., dar nefiind arborat pavilionul princiar, s-a luat drept salut al uscatului şi i s-a înapoiat de bateria de la uscat; al doilea salut s-a făcut pentru uscat şi s-a convenit a se răspunde de „Elisabeta". La ora 12.00, A.S.R. face prima vizită cuirasatului „Rostislav" cu barca cu rame de la „Elisabeta". Plecând de la „Rostislav", A.S.R. e salutat cu 21 tunuri, cuirasatul având arborat pavilionul princiar (care fusese dus de domnul comandant al Marinei) tot timpul cât a fost A.S.R. la bord, dar care

[43] Marele duce Aleksandr Mihailovici (13 aprilie 1866–26 februarie 1933), fost membru al familiei imperiale ruse, ofiţer de marină, autor şi explorator, cumnat al ţarului Nicolae al II-lea al Rusiei.

[44] *Ibidem*, f. 16-21.

www.ziuaconstanta.ro

a fost coborât (din eroare cred) în timpul salutului. La 12.35 A.S.I. pleacă de la cuirasat salutând vasul său cu 15 lovituri de tun şi soseşte la 12.42 la „Regele Carol" pentru a întoarce vizita; pleacă de aici la ora 1.00, când e salutat cu 21 tunuri de „Elisabeta", arborându-se pavilionul naţional rus. După prânz împreună cu domnul comandant al Diviziunii de Mare şi cu comandantul bricului „Mircea" facem vizita la „Rostislav". Aici suntem primiţi în audienţă de A.S.I., cu care ne întreţinem vreo 15–20 minute cu multă amabilitate din partea A.S.I. Înainte de a pleca, A.S.I. binevoiesc a-mi da pentru crucişător două uvrage scrise de A.S.I. asupra Marinei – un anuar şi un album. Sosind la bord, găsesc harta A.S.I., care binevoise a mi-o trimite prin căpitanul secund, principele Putiatin, venit în vizită în absenţa mea; în urmă vin în vizită la careu şi alţi ofiţeri. La 7.00 seara, e mare prânz în onoarea A.S.I. pe „Regele Carol", la care iau parte toţi comandanţii vaselor. După masă, A.S.I. binevoiesc a se întreţine cu toate persoanele prezente, civili şi militari. Toată seara au loc iluminaţii splendide pe toate vasele, cu proiecţii electrice de la „Rostislav" şi „Elisabeta"; numeroase focuri de artificii de la uscat şi de la bord.

A doua zi, la 11.00, A.S.R. şi apoi A.S.I. trec spre uscat, unde împreună vizitează diferite stabilimente din oraş. O mare parte din ofiţerii bordului merg în vizită la „Rostislav", unde sunt foarte bine primiţi, vizitând cu de-amănuntul cuirasatul; merg şi ofiţerii mecanici pentru a studia instalaţia de încălzire cu petrol la căldările acestui vas. După prânz, domnul prim-ministru şi ministrul de Război face o lungă vizită A.S.I. la bord şi la plecare e salutat cu tunuri.

La 7.30 seara, are loc un prânz de onoare pe bordul cuirasatului, la care iau parte comandanţii vaselor; înainte de prânz se face cu mare economie regularea serviciului de noapte pe bord, A.S.I. dând raportul A.S.R. Principele Ferdinand. În tot timpul mesei, vasele noastre fac splendide iluminaţii şi focuri de artificii. Pe la 10.00, A.S.R. ia loc în barcă împreună cu domnul prim-ministru şi suita sa şi merg la „Regele Carol", de unde după vreo 15 minute conduc pe domnul prim-ministru la bord. La 11.30, domnul prim-ministru debarcă definitiv şi îl însoţesc până la debarcader, unde o trăsură îl aşteaptă pentru a-l conduce la tren. Domnul prim-ministru îşi ia rămas bun, binevoind a-mi exprima mulţumirile sale. În acest timp, A.S.R. cu suita se duce la bal, la Cazinoul Municipal, la care iau parte numeroşi ofiţeri ruşi, englezi şi români şi toată frumoasa societate a Constanţei. Pe la 12.00, se serveşte un sufle foite animat, după care A.S.R. se retrage. Pe la 3.30 dimineaţa se retrag ofiţerii ruşi, care sunt conduşi cu muzica până la debarcader.

A doua zi, 4 iulie, serviciul e suspendat pe toate vasele şi se trimit permisioneri în oraş. Cuirasatul rus e sub presiune gata de plecare la ora 4.00 seara, dar nu pleacă decât la 4.00 dimineaţa, pe 5 iulie, după ce comunică în mare cu consulul rus din Sulina, venit într-adins cu un remorcher. În tot timpul şederii cuirasatului, numeroşi vizitatori erau zilnic pe bord foarte cordial primiţi de ofiţeri. Eu însumi am vizitat vasul cu familia şi cunoştinţe din oraş şi am fost primiţi cu cea mai mare atenţiune, ofiţerii punându-se la dispoziţie pentru a ne arăta vasul în detalii. La plecare, muzica cântă un marş în intenţia noastră, odată cu onorurile obişnuite. În rezumat, vizita cuirasatului rus a lăsat, la ambele părţi cred, cele mai bune impresii.

La 6 iulie, 11.00 dimineaţa, domnul comandant al Marinei îşi ia rămas bun şi părăseşte bordul pentru a se întoarce la Galaţi; la gară e condus de ofiţerii comandanţi. La bord se reia serviciul după program şi se continuă astfel până la 9 iulie ora 10.30, când domnul comandant al Diviziei arborează ghidonul de comandant superior pe „Mircea", dând un ordin prin care vasele prezente se consideră ca îndivizionate.

La 7 iulie, ora 2.15, intră în port torpilorul rus „Ai-Todor" nr. 253, cu care schimb vizita imediat. Comandantul îmi spune că ieşise din Burgas pentru a se întâlni la larg pe „Rostislav", dar

www.ziuaconstanta.ro

neîntâlnindu-l, a venit aici, de unde va pleca pentru Ismail, pe la gura Oceacov; a doua zi și a treia zi însă timpul fiind urât și marea rea, torpilorul rămâne în așteptare. La 8 iulie seara, sosește „Griviţa" cu materiale de mașină.

La 9 iulie, se fac experiențe cu zmeul de salvare de la bord, un nou model al bordului și se constată că, cu vânt forța 6 poate remorca barca de corvoadă a „Elisabetei" – care e greoaie cu patru persoane înăuntru, putând evolua pe un câmp de 10 carturi, după prânz se trimite spre uscat o remorcă cu zmeul și experiența demonstrează pe deplin că se poate stabili cu multă ușurință comunicarea cu uscatul prin acest mijloc; în cazul unui vas naufragiat care caută a salva echipajul.

9–16 iulie: Programul bordului se suspendă și e înlocuit cu un program nou, comun pentru toate vasele. Se execută mai cu seamă exerciții de bărci și de semnalare. La 10 iulie, se execută la bord, după semnalul de la „Mircea", un exercițiu la posturile de luptă, precedat de o conferință ce țin ofițerilor asupra programului acestui exercițiu, asistând și domnul comandant al Diviziunii. Pentru prima oară am procedat la aprovizionarea nepreparată a pieselor și executarea la comandă a unui foc de șir. Când torpilorii sunt gata, se lansează din redută o torpilă fără presiune; lansarea se execută bine, dar torpila după vreo 15 minute fiind pescuită și legată, începe să se afunde. Se pregătește lansarea unei a doua torpile prin tubul Td, dar în ultimul moment se constată că teul torpilei nu e ajustat pe tub și sunt obligat a renunța la lansare, ordonând ajustarea teului. Ordon demontarea și vizitarea torpilei lansată, când găsim înăuntru vreo 15 kg de apă. Unele garnituri erau complet reformate și șurubul de purje de la conul de plutire uscat. Cu această ocazie, ofițerii au studiat mecanismul torpilei cu de-amănuntul, căpitanul mecanic Gheorghiu și locotenentul Sion, ofițer torpilor, dându-le toate explicațiile necesare. Tot în această ședință detașamentul de manevră instalează paietul de abordaj la comandă. Celelalte exerciții: infanteria, semnalarea, incendiul se execută la comandă, ca de obicei. Pentru mișcările de ansamblu la comandă se resimt mult numeroasele absențe ce avem la bord – 39 absenți, din care 22 în concediu. Seara, comandantul și secundul torpilorului rus sunt invitați la cină, la careu; a doua zi, 11 iulie, ora 4.00 dimineața, „Ai-Todor" pleacă, luând capul spre Nord. Cu autorizația domnul comandant al Diviziei, la 6.30 efectuăm debarcarea obișnuită la uscat, debarcând pentru prima oară tunurile; exercițiul urmează foarte variat până la 10.50, când se întoarce la bord. Multele lipsuri în echipaj sunt și aici greu resimțite. Restul zilei urmează exerciții de bărci și de semnale la ordinele superioare. A doua zi, 12 iulie, se continuă aceleași exerciții. Canoniera „Oltul" și torpilorul ies în mare.

La 13 iulie, ora 8.00 dimineața, bricul „Mircea" cu domnul comandant superior iese în mare, reintrând în port la ora 3.30. La plecarea bricului atrag atenția ofițerilor prezenți pe punte asupra modului cum se prezintă ancora sa, care iese cu ghearele în sus, având o voltă de lanț completă peste brațe; aceasta a provenit probabil din cauza evitajelor de curent așa de dese și capricioase, ceea ce face cu totul nesigură șederea la ancoră în acest port. Într-o zi am remorcat pe „Regele Carol" venind pupă în pupă cu „Principesa Maria", așa că au trebuit să pună baloane pentru a nu se lovi. Același lucru mi s-a întâmplat alt an cu „Mircea". După prânz încerc cu ofițerii o partidă simplă cu jocul de război. După prânz mi se comunică un ordin al comandantului superior de a lua preparațiune pentru a respinge un atac, la ancoră, cu începere de la 10.30. Întrunind ofițerii, le dau instrucțiuni după regulament; se încearcă proiectoarele tunurilor etc. La 10.30, fiind prezent și domnul comandant superior, ordon stingerea luminilor și supravegherea împrejurul vasului și la larg. Imediat, domnul comandant superior ordonă să se sune „Posturile de luptă", când se scoală în grabă și bordul care nu e de cart, executându-se pe cât a fost posibil toate mișcările precise și deja executate ziua; acest exercițiu făcându-se pentru prima oară noaptea – nefiind destul de avansați

www.ziuaconstanta.ro

oamenii cu programul de instrucție, mișcările se fac cam încet; de altfel și lipsurile deja semnalate fac imposibilă actualmente o mișcare de precizie. La 11.15, domnul comandant superior ordonă încetarea exercițiului și se duce la „Mircea", unde se face același exercițiu.

Pentru a doua zi, 14 iulie – fiind singura zi pe săptămână de tragere de infanterie în poligon pentru Marină –, dispusesem a se executa o tragere dar ordinul se revocă de domnul comandant superior, care a luat în considerație fatiga echipajului din timpul nopții. La 1.00 ieșim în mare, fiind la bord și domnul comandant superior și după ce mergem vreo 7–8 mile la larg, executăm cu amândouă bordurile la 600–800 metri o tragere redusă cu tunurile și cu mitralierele. Tirul se face în bune condiții și se sfârșesc fără incident la 3.40, când apropiindu-ne la 300 metri, executăm o tragere de infanterie cu recruții. La 4.40 totul se sfârșește și, ridicând ținta, luăm capul spre Constanța, ancorând în port la 5.40. Mergând la uscat aflăm că domnul ministru ad-interim la Război a sosit în garnizoană și are intenția să iasă în mare cu „Elisabeta"; dau ordin a se păstra focurile la căldări. La 9.30, domnul comandant al Diviziei de Mare primește ordinele domnului ministru, care anunță vizita sa la bord pentru a doua zi, la ora 11.00 dimineața.

Duminică, 15 iulie, domnul ministru la 11.20, cu mai multe persoane civile, este adus cu barca la remorcă a șalupei, de la Vii. I se dau onorurile obișnuite și după o vizită de 30 minute părăsește bordul pentru a merge la „Regele Carol". La 12.00 are loc pe „Regele Carol" un dejun în onoarea Comisiunii Prutului, la care iau parte comandanții ofițeri superiori. După prânz, serviciul de sărbătoare, permisioneri etc. Seara fiind o admirabilă noapte și lumină de lună, observăm de la bord cu luneta pe Jupiter și pe Saturn; se văd foarte clar atât sateliții lui Jupiter, cât și inelul lui Saturn. Ca și în trecut, în acest interval de 15 zile, serviciul și disciplina au fost satisfăcătoare. În ceea ce privește starea sanitară, deși nu avem de semnalat cazuri grave de boală sau vreo epidemie, dar avem mulți oameni în spital fiind anemici și slăbănogi[45].

16–18 iulie. În portul Constanța: Serviciul și exercițiile după program. La exercițiul de posturi de luptă se încearcă paietul de abordaj, confecționat la bord, asupra prizei pompei centrifuge din Bd și se constată că funcționează foarte bine; pompa pusă cu viteză, apa nu mai intră îndată ce paietul s-a prins; aderența este așa de mare că paietul nu s-a putut desprinde decât stopând pompa. Cu aceeași ocazie s-a lansat și torpila de exercițiu, la comandă. La 8.00 dimineața, s-a făcut debarcarea regulamentară a companiei, cu tunurile de debarcare. Tot atunci schimbăm ancorajul în vederea venirii escadrei ruse, legându-ne la corpul mort ce mi s-a preparat într-adins prin binevoința Serviciului Construcțiunii Portului. După prânz se suspendă serviciul regulat pentru curățenie. D-l comandant al Marinei sosind la bord la 2.15 p.m. și arborează pavilionul său, în vederea sosirii escadrei ruse.

19–21 iulie, în port. În așteptarea escadrei ruse, serviciul regulat e suspendat. La 5.00 dimineața – 19 iulie – „Regele Carol" arborează pavilionul domnului ministru de Război; imediat „Elisabeta" face salutul cu 19 tunuri; se pregătește a primi la bord d-l ministru de Război, care sosește la bord la 9.35 și se arborează permanent pavilionul domniei sale. Imediat sosește la bord și domnul general Năsturel cu domnul prefect al județului. La 10.00, domnul ministru pleacă de la bord. La 12.00, domnul ministru îi invită la dejun, pe „Regele Carol", pe toți comandanții și ofițerii superiori. Acolo sosește telegrama dlui ministru că escadra rusă va veni la 22 iulie, ora 7.00 dimineața.

A doua zi, domnul ministru, însoțit de suita sa sosește la bord la 10.45 și asistă la prepararea unei torpile pentru lansare. Căpitanul Negru dă explicațiile necesare. Torpila nu se poate lansa din

[45] *Ibidem*, f. 22–29.

www.ziuaconstanta.ro

cauză că fundul câmpului liber este prea mic; se lansează torpila de exercițiu. La 12.00 are loc un dejun la „Regele Carol", la care iau parte pe lângă comandanți și ofițerii torpilori. Seara domnul ministru pleacă din Constanța și pavilionul său este înlocuit la bord cu acela al domnului comandant al Marinei.

La 21 iulie, pe la 3.00 p.m., se vede la orizont un mic vas cu aburi care ar putea fi un torpilor rus; eu însă observându-l cu luneta cea mare, am rămas convins că avea pavilionul românesc. La 9.54 seara, ofițerul de cart, auzind o detunătură urmată de semnalul de incendiu la bord, pe canoniera „Griviţa", trimite îndată detașamentul de incendiu cu locotenentul mecanic Iordănescu și mai apoi se duce însuși căpitanul Ciudin, care asistă la inundarea magaziei de muniții. Fiind la „Casino", domnul comandant al Marinei și domnul comandant al Diviziei sunt avizați de accident și se transportă imediat la „Griviţa", unde merg și eu în același moment. Accidentul pare provenit din combustia spontană a artificiilor îmbarcate de curând; incendiul nu are nicio urmare gravă, muniția n-a fost atinsă de focul artificiilor, deși erau în aceeași magazie. Ceva mai târziu se dezlănțuie o ploaie puternică cu manifestații puternice de electricitate.

4.4. Escadra rusă în portul Constanța (22–24 iulie 1901)

22–25 iulie, în port: Recepția escadrei ruse. La 5.30 dimineața, se zărește din gabie escadra rusă venind dinspre Nord; se recunosc apoi succesiv, cuirasatele „Sinope" în cap, cu pavilionul viceamiralului, apoi „Dvenoudzat Apostoloff" și „George Povidonosetz"; pe lângă ele se vede un contratorpilor și avizou-torpilor, care intră în port. Înapoia cuirasatelor vin canoniera „Donetz" cu pavilionul contraamiralului și avizoul „Dunai". Vasele ancorează în această ordine la locurile indicate de Căpitanul Portului.

În acest timp, se abate un green violent de N-E, care se calmează tocmai pe la 10.00. La ridicarea pavilionului, „Sinope" salută uscatul cu 21 de tunuri; salutul e întors de la uscat de bateria Marinei. Imediat apoi „Elisabeta" salută pavilionul viceamiralului cu 17 tunuri; „Sinope" întoarce salutul. Prin căpitanul Demetriade, care a fost la bord, suntem avizați că escadra va pavoaza pentru M.S. Imperatricea Mamă. La 9.00, domnul comandant al Marinei merge în vizită la „Sinope", unde e reținut la Te-deum și la dejun. La 11.30, se ridică marele pavoaz după ruși și se salută cu 31 tunuri, după cum salută și rușii. La 11.35, comandantul Marinei pleacă de la „Sinope" și e salutat cu 7 tunuri. La 3.00 sosește în vizită viceamiralul Hildebrandt; la 3.17 părăsește bordul, fiind salutat cu 17 tunuri. Imediat, plecăm în vizită la cuirasate cu comandantul Diviziei și comandantul bricului „Mircea"; apoi lăsând în port pe comandantul Diviziei, continuăm vizitele la toate vasele ruse, comandanții fiind toți căpitani clasa a 2-a (locotenent-colonei). Seara este iluminație la vase; la „Casino" este bal, la care asistă viceamiralul și mulți ofițeri. Viceamiralul pleacă de la bal la tren pentru Sinaia.

A doua zi dimineața, toți comandanții ruși întorc vizita la bord. Comandantul Marinei face vizita contraamiralului Besobrasoff, care o întoarce imediat; la plecare e salutat cu 13 tunuri. La 11.30 încep să sosească invitați la bord pentru dejun și sunt primiți cu muzica Regimentului „Siret"; iau parte contraamiralul cu comandanții și câțiva asimilați; consulul rus, generalul comandant al Diviziei, prefectul, primarul etc., în total 23 de persoane; dejunul se termină după ora 2.00. După prânz facem vizită intimă la cuirasate cu familiile și suntem reținuți la prânz pe cuirasatul „Apostoloff", al cărui comandant și ofițeri ne primesc cu cea mai mare cordialitate.

www.ziuaconstanta.ro

La 24 iulie, ora 12.30, soseşte la bord domnul ministru de Război în barca „Elisabetei"; e primit cu onorurile regulamentare; la sosirea trenului e salutat cu 19 tunuri. Se arborează pavilionul ministrului, care e imediat salutat de „Sinope" cu 19 tunuri şi e întors de „Elisabeta". Domnul ministru merge apoi să ia dejunul la „Regele Carol", după care întorcându-se, primeşte la 3.10 vizita viceamiralului; la plecare, viceamiralul e salutat cu 17 tunuri, deşi nu avea arborat la barcă pavilionul său. La 4.00, domnul ministru întoarce vizita amiralului şi la plecare e salutat cu 17 tunuri. Între 4.00–6.00, are loc o recepţie pe „Sinope", la care ia parte domnul ministru şi mulţi ofiţeri. La 7.30, are loc pe „Regele Carol" un prânz de 80 tacâmuri, în onoarea ruşilor. În timpul mesei vasele sunt iluminate. Seara, mare bal la „Casino", la care ia parte şi domnul ministru. La 1.30, se retrag amiralul rus şi ofiţerii; e condus la debarcader cu muzică. La 2.20 escadra ridică ancora şi ia drumul spre S-E. A doua zi, 25 iulie, serviciul de instrucţie e suspendat pentru a se repausa echipajul. La 4.15 domnul ministru părăseşte portul; se coboară pavilionul ministerial.

26–29 iulie. În port: Se reia în parte serviciul după program.

La 26 iulie, ora 5.37, abia plecase de la bord domnul comandant al marinei, când se aude o detunătură violentă cauzată de o explozie la torpilorul „Sborul"; explozia se pare a fi provenit tot din cauza combustiei artificiale, însă de astă dată focul s-a propagat la pulberea comprimată şi rezultatul a fost dezastruos: patru oameni grav răniţi şi torpilorul avariat, face apă. I se dă asistenţa necesară, atât pentru transportarea răniţilor la spital cât şi pentru salvarea torpilorului. Se duc la bord torpilele, armele şi muniţia torpilorului. În aceste zile s-au demontat căldările de la amândouă şalupele şi s-au curăţat radical. S-a demontat şi torpila nr. 3505 de la torpilor, care s-a găsit în rea stare de etanşeitate.

În noaptea de 27–28 iulie, vântul prevestit de altfel, suflă violent de la Nord, forţa 7–8, şi durează până după prânz, slăbind însă mereu. La 3.00 soseşte în port staţionarul rus „Psesuape", care intră la adăpost de vreme rea având şi o gravă avarie la maşină; imediat este complimentat după uz. A doua zi schimb vizitele cu comandantul.

30–31 iulie. În port: La 9.00 dimineaţa, avem inspecţia domnului comandant al Diviziei, care durează până la 10.35. La 11.30 primesc la dejun pe comandantul staţionarului englez „Cockatrice". După prânz luăm parte la ceremonia funebră în memoria sergentului major Boţoacă, mort la spital, în urma exploziei de la torpilor. La 5.00 dăm o barcă domnului general Năsturel pentru a întoarce vizita la englez; apoi domnului prefect.

La 31 iulie, cu ocazia exerciţiului la posturile de luptă, se lansează torpila nr. 3506, care fusese demontată, vizitată şi aranjată la bord. Această torpilă a fost lansată din tubul travers Bd înspre larg, având fundul de plecare la 5 metri şi vasul fiind la ancoră. Ea a fost aranjată astfel: distanţa 200 metri, presiunea în rezervor 600 atm, resortul de presiune comprimat la 9 mm, imobilizarea + 1 mm, adâncimea 1,50 metri, iar în locul aparatului de aprindere a fost instalat aparatul de iluminat sistem Hobue, care e practic chiar şi ziua, lăsând să se vadă de departe locul unde pluteşte torpila după ieşirea ei la suprafaţă. Rezultatul lansării a fost cât se poate de satisfăcător, torpila ascultând perfect de regulatorul ei, dând astfel o traiectorie exactă. În acest interval de 15 zile instrucţiunea după program a fost stânjenită de recepţia escadrei. Disciplina satisfăcătoare. Starea sanitară foarte bună, însă avem foarte mulţi oameni slăbănogi la bord, care au nevoie de concediu de convalescenţă[16].

1–6 august. În Port: Exerciţiile şi instrucţia continuă după program.

La 1 august, ia dejun la bord comandantul staţionarului rus şi consulul rus.

---

[16] *Ibidem*, f. 30–33.

www.ziuaconstanta.ro

La 2 august, ieşim în mare după prânz pentru a executa o şedinţă de tragere de artilerie la care asistă şi domnul general comandant al Diviziei Active, invitat după dorinţa exprimată altă. La această tragere am avut a ne plânge de reaua calitate unei întregi lăzi cu cartuşe de infanterie Md. 1879: unele cartuşe erau necalibrate, altele cu pulbere puţină, altele fără pulbere deloc, în fine unele fără capac; cea mai mare parte a gloanţele cădeau lângă bord şi vreo câteva au rămas în ţeavă. În schimb, tragerea redusă cu tunul de 37 mm Krupp a mers perfect.

Seara intrăm în port şi acostăm la cheu pentru a lua cărbuni şi apă. N-am putut începe îmbarcarea cărbunilor decât a treia zi, 4 august, din cauză că vagoanele nu au putut intra în port fiind ocupate liniile cu vagoane de cereale. Am îmbarcat 150 tone.

La 5 august staţionarul rus „Psezuape" încerca să iasă în mare, dar se înapoiază, marea fiind destul de rea şi vântul Nord rece, 5–6. Se iau dispoziţii de ambele vase pentru a ieşi împreună în mare a doua zi, 6 august, dar timpul fiind încă nefavorabil amân plecarea; cum e sărbătoare, se trimit şi permisionarii în oraş.

7–14 august. În mare. Se execută voiajul spre Bosfor prevăzut în programul de instrucţie. La 7 august „Elisabeta" şi „Mircea" ies în mare la 11.00 dimineaţa şi iau capul la Est, vasele în linie de şir. Vântul e încă destul de tare şi marea cam huloasă, dar spre seară timpul şi marea se liniştesc. Noaptea navigăm cu o singură maşină şi cu o viteză medie de 5 Nd, îl avem pe „Mircea" în pupa la 800–1000 metri.

La 5.00 dimineaţa, 8 august, luăm capul la Sud; timpul se stabileşte frumos. Serviciul şi instrucţia continuă după program. După prânz dau libertate de manevră bricului, care profită pentru a executa diferite evoluţii sub vele, în vederea noastră. Noaptea continuăm navigaţia împreună, „Elisabeta" mergând tot cu o maşină, care se schimbă la fiecare 4 ore; viteza 4–5 Nd. Se face puţin exerciţiu cu proiectoarele. Timpul continuă frumos şi marea calmă. Întâlnim două probele care ne taie drumul, mergând din Bosfor spre Crimeea.

A doua zi, 9 august, în timpul dimineţii, dau libertate de manevră lui „Mircea", care rămâne în vederea noastră, iar noi facem o compensare şi, în urmă, o verificare a variaţiei. La 12.00 ordon vaselor să stopeze pentru 6 ore; marea e lucie, timpul e frumos, vasele stau ca în port. Comandantul bricului vine la bord pentru a lua înţelegere asupra navigaţiei pe coaste. În acele momente ne aflăm la 20 metri de coasta Asiei, între Benderikli şi Kefken. La 5.00, „Elisabeta" se pune în marş pentru determinarea variaţiei, făcând ocolul în bordul opus celui urmat dimineaţa şi obţinând o frumoasă curbă cu deviaţia maximă de 3°, redusă astfel în urma compensării executate la larg. Elevii ofiţeri asistă la operaţiune. La 6.00, reluăm formaţiunea de drum şi punem capul spre Vest. La 10.00, se zăreşte farul de la capul Kefken şi, la 10.40, rectificând poziţia, ies la larg cu 15°; aceasta mai cu seamă din cauză că timpul devenind ameninţător peste noapte, caut să-l dezlipesc pe „Mircea" de coastă pentru întâmpinarea unui vânt eventual de Nord. Într-adevăr, pe la 8.00 seara deja întâmpinăm o hulă considerabilă, vântul se stabileşte la Nord, apoi la N–E şi merge crescând astfel la 3½ ajunge forţa 6. Totuşi „Mircea" navigă bine, menţinându-şi distanţa constantă, fiindcă drumul ce îi dau îi permite să poarte velatura. Pe la 2.00 se vede farul Kili şi dispare cel de la Kifken.

Dimineaţa, 10 august, timpul urât, vânt rece, marea binişor formată; continuăm drumul, trecând pe lângă farul plutitor spre Vest. Văzând că timpul se menţine urât şi vântul refuză, cu tendinţă a se înrăutăţi, facem voltă şi ne îndreptăm din nou spre Est; vântul fiind acum de la N-V, „Mircea" continuă a naviga bine cu velatura redusă, la noul cap. Intenţia mea este să încrucişez în acele pasage toată ziua, în aşteptarea schimbării timpului care să ne permită a lua drumul spre Nord. Pe la 1.00 d.a., însă vântul începe să sufle rece, apoi foarte rece ajungând pe la 3.00 forţa 7–8

www.ziuaconstanta.ro

și marea devine furioasă. Atunci ordon lui „Mircea" să ne urmeze și iau capul spre Bosfor, cu scopul de a merge la adăpost la Buiuk-Leinan. Vântul fiind favorabil, drumul se face în bune condiții, dar marea fiind foarte rea, mișcările vaselor de ruliu și tangaj sunt foarte violente. „Mircea" ne urmează cu gabierii terțaloraţi și cu trinca.

La 3.30, intrăm în Bosfor, urmaţi la mică distanță de „Mircea", care face o frumoasă intrare. La 3.45 ancorăm la Buiuk-Leman pe fund de 60 metri, fundul cel mic fiind tot ocupat de o mulțime de corăbii, care sunt la adăpost. Îndată ce intrăm, încep greenuri violente cu ploaie torențială. La 6.00, vine de-a lungul bordului o barcă a Căpităniei portului cu un ofițer, care ne complimentează de bună sosire și ne propune serviciile sale în caz de trebuință; neavând trebuință de nimic, îi mulțumim de atențiune și bunăvoință. Timpul continuă rău toată noaptea și dimineața avem rafale din ce în ce mai violente, atingând forța 8, măsurată la anemometru. La larg se vede marea furioasă. Mai multe probele așteaptă la Kavak calmarea timpului. O probelă italiană care iese în mare se întoarce înapoi. O altă probelă ieșind în mare, rămâne multă vreme în fața intrării, tangând îngrozitor. După prânz, comandantul secund merge la Kavak pentru a remite o telegramă pentru Divizia de Mare prin care anunță intrarea noastră în Bosfor. Pe seară, timpul se liniștește și aștept noaptea aici pentru ca să cadă hula, așa ca să putem lua capul spre Nord.

A doua zi, 12 august, la 11.00 dimineața, ieșim în mare și îi dăm lui „Mircea" libertatea de manevră cu întâlnire la farul plutitor, iar noi mergem de-a lungul coastei recunoscând, cu ofițerii diferitelor stațiuni de salvare; la vreo 8 metri de Kara-Burnu fac volta și iau capul spre farul plutitor, de la larg recunoscând intrarea falsă, de lângă Kara-Burnu. La 4.00 seara, reluăm pe „Mircea" și punem capul spre Emineh, reluând navigația întrunită de noapte, în condiții umile deja urmate mai înainte. Timpul este frumos și marea lină; navigăm cu o mașină la 110 rotații cu viteză medie 5,5 Nd. Pe la 5.00 dimineața, se zărește farul de la Capul Emineh. La 6.00 dimineața, schimbăm capul la Nord și când suntem E–V cu Emineh, rectificăm punctul și ieșim spre larg pentru a ne depărta la 10 mile de coastă. La 11.00 dau libertate de manevră lui „Mircea" cu ordin de a merge spre Caliacra, unde ne va aștepta având facultatea să ancoreze pentru noapte; noi luăm capul spre larg și la 2.00 fiind afară din vederea coastei, lăsăm ținta la apă pentru a executa o ședință de tragere cu toată atenția și sub privegherea continuă a ofițerilor. De astă dată începând o nouă ladă de cartușe Md. 1879 și cartușele fiind alese și cântărite unul câte unul, tragerea a mers foarte bine. Avem însă de notat numeroase rateuri de stupile obturatice la tunurile Krupp. După tragere, stabilesc velatura și stopez mașina, rămânând astfel, mai mult în derivă, până la 12.30, când hula devenind supărătoare pentru cârmă care bate prea tare, pun o mașină înainte cu 60 rotații și cu 3 Nd viteza medie, capul spre Caliacra. Pe la 2.00, mă apropii de Caliacra și recunoscându-l pe „Mircea" la ancoră, reiau drumul la larg. Vântul se stabilește bine la S-E și se întărește, ajungând la forța 5 spre ziuă.

La 6.00, reluăm pe „Mircea" și împreună, în linie de front, mergem de-a lungul coastei la 8–10 mile distanță, având velatura stabilită. Pe la 10.00, vântul fiind destul de forte 5–6, dau ordin lui „Mircea" să stabilească toată velatura și cu bonetele: în aceste condiții, „Mircea" navigă foarte bine și se prezintă cu o înfățișare prea frumoasă. La 1.30 schimb capul spre coastă și apoi dau ordin lui „Mircea" să ia capul spre Constanța dar mai navigăm după el în formațiunea anterioară. În acest timp marea se formează cumsecade și vântul se ridică la forța 6, dar nu ne supără, avându-l din mare larg. La 4.00, dau ordin lui „Mircea" să intre în port și să ne prepare o barcă pentru a ne da legătura la corp mort; în acest timp ies la larg pentru a aprecia vântul și marea din prova; vântul fiind cam de la coastă, marea din apropierea portului nu e considerabilă, totuși cu 110 rotații viteza e foarte redusă. După ora 5.00 intrăm in port, dar sunt foarte nedumerit când văd că postul meu,

www.ziuaconstanta.ro

stabilit de mine însumi e ocupat de o corăbioară; sunt obligat a ancora într-un loc pustiu potrivit, neavând alegerea și manevra în acest post, am cambrat de drage și anexele lor, fiind puțin comodă cu vânt rece din pupa. La sosire, medicul portului avizat de Divizia de Mare despre ancorarea noastră în Bosfor vine la bord și vizită patenta, dându-ne imediat liberă practică.

A doua zi, 15 august, intervenim la Căpitănie să ne libereze corpul mort și ne legăm la postul nostru. Serviciul de sărbătoare. În aceste opt zile de mare atât navigația propriu-zisă cât și instrucția s-au făcut în excelente condiții. Ofițerii au făcut numeroase observații și calcule de zi și de noapte; s-au schimbat diferite semnale cu „Mircea", s-au executat manevre de timp rău; s-a făcut navigație de larg și navigație de coastă; s-a ancorat într-un port de adăpost, pe care e bine să-l cunoască toți ofițerii. Navigația întrunită s-a urmat fără nici o dificultate: „Mircea" a executat corect toate ordinele și toate mișcările fără nicio întâmpinare și a întrebuințat în mod logic și judicios velatura; a făcut o frumoasă intrare de timp rău, urmându-ne cu punctualitate și fără șovăire. Din parte-mi, am avut în vedere a-mi regula drumul și manevra pentru a-l pune totdeauna în cele mai bune condiții potrivite puterii lui de navigație, în diferite circumstanțe de timp și de mare. Un singur neajuns am întâmpinat: reaua calitate a cărbunilor; pe lângă că sunt mai numai praf, dar sunt și de o calitate inferioară, dând la 30% cenușă. În aceste condiții ar fi foarte greu să executăm un marș ceva mai iute; abia se putea menține presiunea cu alura redusă la cea mai simplă expresie. Serviciul și disciplina s-au menținut ca și până acum. Starea sanitară a fost de asemenea excelentă. S-a străbătut în 8 zile de mare un drum de 570 mile, consumându-se 60 tone de cărbuni[47].

16–19 august, portul Constanța: Continuăm serviciul și exercițiile după program, fără niciun incident de remarcat. În același timp se demontează o torpilă de ofițerul torpilor cu personalul său și se vizitează cu de-amănuntul, prefăcându-se garniturile pentru a o pune în stare de a fi lansată. Observăm însă că conul de plutire prezintă în multe locuri semne de uzură, mai cu seamă de-a lungul îmbinării tablei, purtând în diferite puncte suduri cu cositori, pe care le preînnoim pe unde se pare că e nevoie mai multă.

20–26 august. În mare și Sulina: În acest interval se execută voiajul spre Odessa. La 2.00 dimineața, în urma raportului ce mi se făcuse în ultimul voiaj de șeful mecanic asupra relei funcționări a vidului în condensor, ordon vizitarea prizelor de apă ale pompelor de circulație, de către un scafandru și se găsește că, într-adevăr, prizele erau astupate în mare parte de scoici lipite pe site și de niște plante în formă de fire, lungi de 60–80 cm, încâlcite pe grătarul prizei. În urma acestei operațiuni, condensoarele au funcționat normal. Scafandrierul a raportat că peste tot carena vasului poartă scoici și plante în mare cantitate, astfel că pentru viitoarea campanie vasul trebuie curățat la doc. De altfel, cred că acum când vasul iernează în Constanța ar fi bine să fie trecut la doc în fiecare primăvară. Înainte de plecare, îl chem pe comandantul bricului și-l pun în curent cu intențiile ce am asupra executării de detaliu a acestui voiaj. Vasele fiind lipsite de materialul de mașină necesar, trebuie să trecem întâi la Sulina pentru a ne reaproviziona; totuși am intenția ca în cazul când timpul ar fi foarte favorabil să profităm pentru a merge până la Odessa și să intrăm pe urmă la Sulina; în acest scop îi și dau lui „Mircea" ceva material pentru ca să poată executa voiajul.

Plecăm la 6.00 seara cu vânt moderat de Sud și navigăm în bune condiții toată noaptea; spre ziuă însă vântul se întărește, barometrul oscilează, cerul e amenințător. Timpul fiind îndoios, mă hotărăsc a intra în Sulina pentru a ne asigura de material și de apă pentru căldări. La plecarea din Constanța n-a fost cu putință să ne aprovizionăm apa trebuincioasă, căci pe de o parte cisterna

[47] *Ibidem*, f. 36–41.

www.ziuaconstanta.ro

construcției portului a fost ocupată la port tot timpul, iar pe de alta, portul fiind imbulzit cu vase nu am putut merge la cheu. A trebuit să ne mulțumim a lua strictul necesar cu bărcile. Cred că ar fi posibil să ne înființăm o cisternă pe unul din pontoanele ce avem la Dunăre, ca să nu mai suferim de acest neajuns și să nu fim obligați a solicita tot timpul bunele oficii ale altor autorități, care cu toată bunăvoința ce au să ne servească, sunt obligate uneori să ne refuze. Pe la 9.00 a.m. intrăm în port și imediat începem îmbarcarea apei și a materialelor. După prânz, se dă la spălarea hamacelor și altor pânzeturi cu apă dulce. Vântul se menține la Nord toată ziua, cerul e acoperit și barometrul se urcă.

A doua zi, 22 august, timpul se menține amenințător, vântul trece la Est, cu forța 5–6, barometrul e ridicat. Dispun a se face un marș militar în formațiunea de campanie cu tunurile de debarcare, la care iau parte trupele de la „Mircea" și cele din garnizoană cu toți ofițerii. Cu această ocazie executăm o tragere de război de infanterie asupra unor manechine preparate de noi care reprezintă soldați marinari, în linie de tiraliori, în picioare și în genunchi. Tragerea se face în marș, în tiraliori, între 700 și 300 metri, și se termină printr-un asalt cu întreaga companie. Mergem împreună cu ofițerii să constatăm rezultatul și constatăm 20 gloanțe lovite sigure din 250 cartușe trase, ceea ce dă 11,2%, ceea ce e un frumos rezultat. După aceasta, așezăm din nou manechinele înapoia parapetului biutei, figurând două grupuri de servanți de tunuri și prepar terenul pentru a executa tragerea cu tunurile de debarcare. Tragerea se face de la 700 metri, cât ne permite lungimea câmpului de tragere; primele lovituri le tragem piesă cu piesă, apoi continuăm focuri de salvă, observând cu atenție efectul fiecărei lovituri; cu binoclul se urmărește foarte deslușit fiecare proiectil în ultima jumătate a traiectoriei lui. Pe măsură ce tragerea avansează, efectul devine din ce în ce mai aparent: se disting breșe considerabile în parapet, mulți servanți sunt doborâți, terenul e sfărâmat în împrejurimi. Tragerea săvârșindu-se fără nicio dificultate, după terminarea muniției lestate, ordon a se continua cu muniția încărcată; cu surprindere, însă, constatăm că și obuzele primite ca încărcate sunt toate lestate. Fiindcă ședința era foarte interesantă și așa și, pentru că nu știu când voi mai avea ocazia favorabilă pentru acest tir, hotărăsc a le trage lestate, aprind două lovituri de fiecare piesă pentru o eventuală inspecție superioară. După ce se termină, mergem să constatăm rezultatul, ceea ce ne dă convingerea că aceste piese sunt de o considerabilă precizie, dat fiindcă tragerea se executa pentru întâia oară cu oamenii Marinei; de altfel, oamenii au fost bine antrenați la exercițiile de debarcare. Regret că nu am putut vedea efectele ce ar produce obuzele încărcate; judecând însă după cele ce am obținut cu obuzele lestate, mă cred îndreptățit a considera această armă ca foarte folositoare pentru o operație reală. Manevra pieselor in baterie și în marș se face în bune condiții; este absolut indispensabil a se înființa chesoane de muniții pe roate; fără această instalație, o operație de campanie nu este cu putință. Spre seară, vântul slăbește și are tendința să treacă spre Sud; barometrul este tot ridicat. Dau ordin de plecare pentru a doua zi. Peste noapte vântul se intărește și, pe la 4.00 dimineața, suflă tempestos de la E–SE, marea este furioasă la larg, sunt nevoit să dau contraordin și să amân plecarea, voiajul pentru „Elisabeta" fiind penibil iar pentru „Mircea" imposibil. După prânz, schimb vizite cu comandantul lui „Psezuape", care aștepta timpul favorabil să iasă în mare. Timpul rău continuă toată ziua; pe noapte se mai calmează. A doua zi dimineața il consult și pe comandantul bricului „Mircea" asupra ieșirii sale în mare și suntem de acord a găsi că ieșirea bricului ar fi riscantă, astfel că decid a ieși singur.

La 9.00 dimineața, însoțiți de un green violent de la uscat cu vânt și ploaie torențială, marea este rea, vântul este rece de la SE și cerul foarte urât, vasul e foarte zguduit dar se comportă bine. Iau capul spre insulă pentru a ieși la larg și apoi spre Odessa. Spre seară timpul se mai infrumusețea-

www.ziuaconstanta.ro

ză, vântul şi marea scad. În drum controlăm harta cu sondele şi pe la apusul soarelui suntem în faţa Odesei, la vreo zece mile de farul Fontana, care se vede foarte bine. După recunoaşterea Odesei cu toţi ofiţerii, iau capul la larg. Peste noapte timpul devine frumos pentru puţin însă, căci spre ziuă cerul e din nou acoperit, vântul e de la N-V. Navigăm având mai multe vase în vedere.

La 6.30, 25 august, ancorăm în rada Sulinei şi semnalez lui „Mircea" să iasă în mare conform instrucţiunilor ce îi lăsasem la plecare. La 7.00, „Mircea" iese în mare şi luăm împreună drumul spre Sud; executăm în drum diferite mişcări după semnale. Continuăm navigaţia spre Constanţa în bune condiţii cu vânt slab dinspre Nord. La 6.00 intru în port şi la 8.00 intră „Mircea", căruia îi dădusem libertate de manevră la 2.00, cu ordin de a intra seara în port. Abia intraţi, peste noapte timpul devine iar urât, cu vânt rece de Nord.

Duminică, 26 august, trec inspecţia regulamentară şi serviciul continuă de sărbătoare. După prânz avem multe vizite la bord din partea persoanelor aflate în viligiatură.

A doua zi, 27 august, mare mişcare în port produsă de plecarea studenţilor la Atena. Marţi profităm de o înfrumuseţare a timpului pentru a pitura arborada şi alte locuri unde este nevoie. Miercuri, 29 august, plec la Galaţi în serviciu lăsând comanda comandantului secund, cu ordin de a continua curăţenia generală şi a lansa torpila nr. 1508 preparată deja. Lansarea se şi execută chiar în acea zi. Cotele balansării deşi nu au fost tocmai exacte, totuşi torpila a avut o traiectorie foarte bună şi rezultatele ar fi fost mulţumitoare dacă torpila nu s-ar fi înecat după ce stopase tocmai în momentul când şalupa voia să o prindă; această înecare a provenit din cauza uzării conului de plutire, care era spart de la alte lansări după cum am arătat mai sus şi care nu a mai putut rezista în bune condiţii presiunii; conul a fost plin cu apă şi torpila a fost aşezată la fund, locul fiind însemnat cu o geamandură; imediat ea a fost legată de soldatul Genoiu Mandache care, cu o măiestrie deosebită, a lucrat aproape 2 minute sub apă la o adâncime de 6,50 metri. Condiţiile în care a fost lansată sunt următoarele: distanţa 200 metri, adâncimea 2 metri, presiunea în rezervor 65 atmosfere, în maşină 6 mm, imobilizarea 2 metri. În locul aparatului de aprindere a fost înşurubat aparatul de iluminat cu fosfură de calciu.

La 30 august, serviciul de sărbătoare.

A doua zi, 31 august, se reia serviciul după program, dar ploaia continuă şi împiedică unele exerciţii, precum ne împiedică şi de la piturat, la care renunţăm. Ofiţerul torpilor şi personalul său lucrează la demontarea şi remontarea torpilei lansate, se demontează şi prepară torpila nr. 3 501 pentru lansare. În această perioadă de 15 zile instrucţia şi-a urmat cursul normal. Ieşirea făcută din Sulina a fost foarte interesantă şi instructivă. Starea sanitară s-a menţinut bine[48].

1–5 septembrie, în portul Constanţa: Serviciul continuă strict după program; oamenii care nu sunt la exerciţii sunt întrebuinţaţi la curăţenia generală. Sâmbătă, 1 septembrie, se face o şedinţă de tragere de infanterie la uscat. Marţi, 4 septembrie, la ora programului, se execută exerciţii de luptă la comanda mea; se lansează şi torpila de exerciţiu. În urmă inspectez specialităţile care n-au fost inspectate, examinând oamenii după program. În acest interval am avut în general vânt tare de E–SE, cu hulă puternică care pătrunde în interiorul portului.

Joi, 6 septembrie, la ora 1.30 p.m., ieşim în mare, „Elisabeta" şi „Mircea" pentru tir. De la 2.00 la 4.00, facem tir: o şedinţă de tunuri, ţinta fiind remorcată la „Mircea" şi o şedinţă de infanterie, cu oameni vechi. La 4.00, luăm noi ţinta la remorcă pentru ca să tragă „Mircea"; ţinta însă fiind defectuoasă, la un moment dat se răstoarnă; totuşi rămânând încă o parte vizibilă, „Mircea" îşi

[48] *Ibidem*, f. 42–49.

www.ziuaconstanta.ro

poate continua tragerea. Seara se pregătim pentru tragerea de noapte. La 8.00 seara, se dă la posturile de luptă la comanda mea, se lasă ținta la apă și se începe tragerea redusă, după regulament, ținta fiind mereu luminată de proiectoare. La 10.15, se dă liber de la posturile de luptă. „Mircea", căruia îi dădusem libertate de manevră, îndată ce a văzut că facem tragere de noapte s-a apropiat de noi și a executat și dânsul aceleași exerciții de luptă și tragere după semnalele de la „Elisabeta".

Asupra tragerilor am de raportat ca incidente mai importante:

1. Tragerea redusă la tunurile de 150 mm cu muniția de 37 mm așa de interesantă pentru instrucție, consumă o prea mare cantitate de stupile, focul stupilelor nu se propagă cu siguranță la cartușul din țeavă din cauză că e prea departe, astfel că de multe ori nu are destulă putere pentru a-i sparge capsa; d.c. la tragerea de noapte, cu 7 stupile ce îmi mai rămăsese n-am putut trage decât două focuri. Din cauza acestei consumații suplimentare n-am putut termina ședința regulamentară, urmând să o complectez altădată. Acest neajuns mai are și efect rău pentru tragere prin enervarea ce o produce asupra ochitorului. Eu însumi am încercat această senzație când pentru o lovitură a trebui să reîncep operațiunea de trei ori. Am observat însă că la unele tunuri rateurile sunt mai puțin numeroase decât la altele; dacă aș fi avut mai multă muniție disponibilă aș fi putut studia în detaliu această chestiune. Cred că placa de obturație a tubului nu se adaptează uniform la toate tunurile.

2. Un alt incident important, deși frecvent de altfel, am de raportat la mitraliere, înțepenirea a două cartușe Md. 1879 în cameră, înainte de a intra la post, fiind rău calibrate.

3. La tunul Nordenfelt 57 mm nr. 2 am avut două percutoare cu vârful rupt din cele confecționate la Arsenalul Armatei.

4. În fine, aparatele de ochire de noapte sunt puțin satisfăcătoare, lumina fiind prea slabă la cea mai mare parte din ele, probabil din cauza sleirii pilei.

În afară de tragere, am de raportat mica bătaie a luminii proiectoarelor cu care cu multă greutate am putut menține ținta la 1 000 metri aproximativ deși arcul luminos era bine format și constant; cauza cred că sunt oglinzile, care au nevoie neapărat să se reargintească. Voi menționa iarăși că personalul mașinii nu a putut sta cu porțile etanș închise decât o oră, deși capacele deasupra cilindrilor nu au fost lăsate deși mașinile mergeau cu alura cea mai redusă, deși avea focurile numai la două căldări cu presiune moderată deși timpul era răcoros, deși, în fine, oamenii erau mai mult sau mai puțin antrenați, căci acest exercițiu s-a făcut mai de multe ori treptat. La o altă ocazie voi încerca anduranța oamenilor fiind închise și capacele deasupra cilindrilor. Restul nopții îl petrec în mare la larg de Constanța, mergând cu o mașină; „Mircea" intră în port la 12.00 noaptea.

A doua zi, 7 septembrie, mergând coasta de la Agigea spre Nord, intru în baia de la Mamaia și ancorez, la 11.00, pe fund de 9,50 metri, cam la E–SE de satul Mamaia, la o milă de coastă. După masă iau mai mulți ofițeri în balenieră și merg la coastă sondând; am constatat că „Elisabeta" ar putea ancora în bună voie la 1.000 metri de coastă pe 7 metri fund. De altfel, excelenta hartă a locotenent-comandorului Cătuneanu[49] poate servi în orice împrejurare. Plaja însă e cam întinsă astfel

[49] Este vorba despre *prima hartă românească de navigație maritimă* a țărmului de vest, cuprins între Ilanlic și Gura Starii Stambul, denumită „Harta Mării Negre, coasta României", executată în urma a numeroase lucrări hidrografice pe coasta României, datele rezultate făcute cu bricul „Mircea" împreună cu șalupa „Rahova" fiind valorificate de un colectiv de ofițeri, sub coordonarea sa. În urma demersurilor întreprinse de comandantul Marinei, contraamiralul Ioan Murgescu, pe lângă ataşatul militar al Legației Franței, harta a fost tipărită în cadrul Institutului de Hidrografie al Marinei franceze. Apreciată de locotenent-comandorul Constantin Ciuchi în *Istoria Marinei române în curs de 18 secole* drept „cea mai exactă lucrare ce s-a executat vreodată" care „face onoare ofițerilor noștri de marină, și în special locotenent-coman-

www.ziuaconstanta.ro

că la vreo 50 metri de mal hula începe să se răsfrângă și o debarcare liniștită nu se poate face îndată ce e puțin vânt; în ziua aceea vântul era de la NE, cu forța 4–5 și îndată ce am apropiat coasta la vreo 50–60 metri, am fost amenințați să primim valul în barcă. În acest timp se așează o țintă pentru a tragere de infanterie cu recruții. La 3.00, tirul fiind terminat, plecăm spre Constanța; la larg întâlnim pe „Mircea", care face tragerea de artilerie. La 4.30, suntem în port la geamandură.

8–15 septembrie. În portul Constanța: Serviciile și exercițiile continuă după program. La 8 septembrie facem primul exercițiu de evoluții cu bărcile după tactica pregătită la bord.

Luni, 10 septembrie, trec o inspecție minuțioasă la mașini și căldări și ordon lăsarea capacelor cuirasate de la cilindri, operațiunea executându-se în parte în prezența mea. Am constatat atunci că șuruburile destinate a lega capacele de șarpanta vasului, în număr de 254 sunt lipsă; după cele relatate de personalul mașinii se pare că au fost lipsă chiar la prima armare a vasului și nu s-a simțit lipsa lor, deoarece această operațiune nu s-a făcut de mult timp și când s-a făcut nu s-a pus șuruburile, capacele fiind lăsate pentru demontarea pistoanelor, iar nu pentru exerciții de luptă. Ordon a se lăsa capacele închise în permanență până la alte dispoziții. „Grivița" sosind în ajun, comandantul se prezintă pentru a lua ordine. Conform instrucțiunilor, dau ordin pentru ca vasele întrunite să-și conformeze programele în ceea ce privește mișcările și exercițiile generale.

A doua zi, marți, la ora programului, comand exercițiul general de luptă; apoi trec inspecția și examinarea specialităților neexaminate încă. La 5.30, se lucrează a patra torpilă, nr. 3514; ofițerul torpilor lansând-o în condițiile următoare: Presiunea în rezervor 66 atm, în mașină 7 mm, adâncimea 2,5 metri, distanța 200 metri. Paleta în poziție de funcționare. Lansarea se face în foarte bune condiții și traiectoria lor e perfect dreaptă, această torpilă a dat cote bune la lansare, afară de egalitatea de acțiune, care era cu vârful în sus mai mare decât cu vârful în jos, ceea ce ne face a crede că traiectoria în adâncime nu a fost tot așa de bună. Etanșietatea a fost satisfăcătoare.

La 12 septembrie, comandantul secund împreună cu ofițerii-elevi încep operațiunile hidrografice pentru ridicarea planului portului, luând ca bază digul de Sud. La 13 septembrie, bărcile fac exercițiu de vele, timpul fiind foarte favorabil. După prânz lansăm a doua oară torpilă nr. 3514 aproape în aceleași condiții cu întâia oară, cu deosebire că se reduce adâncimea la aproape 2 metri pentru a putea observa dacă din cauza egalității de acțiune nepotrivită, torpila face salturi. Într-adevăr, torpila a făcut două salturi la suprafața apei din care cauză a și deviat, ajungând în dreptul țintei cu o deviere de vreo 10–11 metri. La 14 septembrie, la ora programului se fac evoluții cu bărcile întrunite ale tuturor vaselor, celelalte vase având tactica copiată de la „Elisabeta". După prânz se ia serviciul de sărbătoare, permisionari în oraș. Sâmbătă, 15 septembrie, fiind ziua destinată, trimit recruții la tir la uscat. După prânz executăm ultima ședință de tragere cu oamenii vechi, tragere din bărci, împreună cu celelalte vase ale întrunirii. Comandantul secund continuă în radă lucrările începute de hidrografie, împreună cu ofițerii-elevi. După prânz, vine la bord cu mine pictorul Adjukievici[50], care fotografiază mai multe grupuri și scene la bord. La ora 4.00, întrunesc la bord pe toți ofițerii de la vase care comandă bărci pentru a stabili instrucțiuni de detaliu în vederea exercițiilor viitoare. În acest interval de 15 zile timpul a fost mai mult rău, mai cu seamă ultimele 7 zile, din care cauză nici nu am putut scoate vasele la tir și evoluții vineri sau sâmbătă, după cum

dorului Alexandru Cătuneanu sub a cărui direcțiune s-a executat", harta a fost premiată în anul 1900 cu medalia de aur, pentru exactitatea și înalta sa ținută științifică, la expoziția organizată în capitala Franței. După ce, în anul 1929, i s-au făcut unele mici corecturi, determinate de modificarea în timp a adâncimilor fundurilor prin depuneri, harta a rămas în folosință până în 1952, când a fost înlocuită cu noile hărți întocmite de D.H.M.

[50] Tadeusz Ajdukiewicz (1852–1915), pictor polonez aflat, temporar, și în slujba regelui român Carol I.

www.ziuaconstanta.ro

aveam intenția. Serviciul general a mers fără incident; am suferit însă iarăși de lipsa de apă dulce; când sunt lucrări multe în port cu mare greutate putem obține canistre și cu bărcile nu e comod a se aduce 40–50 tone de apă, cum e cazul când aprovizionăm depozitele căldărilor. Voi nota însă că în fiecare zi sub privegherea ofițerului timonier se execută semnale de mare distanță și semnale cu codul internațional iar seara semnale Meritens. În acest interval de 15 zile, am avut dese vizite la bord a mai multor persoane distinse, civile și militare, din țară. Starea sanitară prea bună[51].

Duminică, 16 septembrie, în portul Constanța: După inspecția de dimineață, trimit bărcile în exerciții de evoluții la care iau parte și bărcile „Griviței"; evoluțiile se termină cu o cursă de bărci. Serviciul continuă de sărbătoare.

17 septembrie, în mare: La 9.00 dimineața, ies în mare pentru evoluții cu vasele Diviziei și pentru trageri de artilerie și infanterie. Avem la bord pe domnul comandant al Diviziei de Mare, pe domnul general Brătianu și pe domnul intendent general Bengescu. De la 10.00 la 11.00, incercăm câteva evoluții cu vasele dar nu reușim a ne înțelege bine. Cercetând în urmă, am constatat că cauza era mica dimensiune a pavilioanelor de semnale care deveneau invizibile pentru vasul nr. 3. La 11.30, ancorez în baia Agigea împreună cu „Mircea", iar „Grivița" intră în port și revine la 1.20. La 1.00 p.m., dau la posturile de luptă și ordon începerea focului de artilerie asupra țintei deja instalate. Este prima ședință de tragere de război și pentru ca să am o convingere categorică asupra rezultatului instrucțiunii ochitorilor prin tragerile reduse anterioare am pus ținta în condiții cât mai grele, reducând ținta la un punct de altfel bine distinct – prin suprimarea balonului alb superior și lăsând distanța la 1.800 metri în loc de 1.600 metri (diferență provenită din aprecierea eronată a distanței de către ofițerul care a așezat ținta). Rezultatul a fost excelent, marea majoritate a lovitu-rilor fiind foarte bune și a produs o impresie de uimire asupra generalului Brătianu, care și-a exprimat atât către mine cât și către ofițeri, adânca sa stimă pentru modul cum sunt pregătiți trăgătorii tunari ai Marinei. La 2.00, terminându-se tragerea de artilerie, începem tragerea de infanterie. La 3.00 se termină totul – atât de la noi cât și de la vasele celelalte și cu toții plecăm la larg; după câteva evoluții, luăm drumul spre Constanța, unde ne legăm la corpul mort la 4.40. Seara, ordon o lansare a torpilei de lemn pentru a încerca și noaptea aparatul luminos Holme, dar torpila se oprește în tub pe jumătate și din cauza greutății se rupe de la coadă; am dat ordin să se repare.

18–20 septembrie, în portul Constanța: Serviciul continuă după program. La 18.00, la exercițiile de posturile de luptă (a asistat și domnul comandant al Diviziei), s-a lansat o torpilă fără presiune prin tubul din pupa, atât pentru ca să încerc funcționarea tubului cât și pentru ca să verific etanșietatea torpilei (este o torpilă rămasă de la torpilor). Lansarea s-a făcut în bune condiții și torpila – care a fost demontată mai întâi de noi și preparată pentru lansări – s-a prezentat bine, decid dar a o lansa în curând cu presiune.

La 9.00 dimineața, la ora programului, facem o debarcare la care iau parte toate trupele de la toate vasele și toți ofițerii. După diferite lupte, urcăm artileria în reduta din deal lângă baraca de torpile și tragem de acolo spre mare cele patru obuze ce păstrasem de la precedenta tragere, executând mai întâi trageri individuale și apoi un foc de salve. Totul se petrece foarte bine. Termin exercițiul printr-un marș militar – infanterie și artilerie – și o defilare, trupele intrând prin oraș la bord. La 8.30 seara lansăm torpila nr. 3514, cu aparatul luminos; această lansare de noapte făcându-se pentru prima dată în Marină, luăm toate precauțiile ce se pot prevedea. Torpila a mers cât se poate de bine și reîmbarcarea ei s-a făcut în regulă și fără niciun incident. Aparatul luminos Holme a funcționat perfect.

[51] *Ibidem*, f. 50–52.

www.ziuaconstanta.ro

La 20 septembrie, serviciul continuă fără incident. Prepar două torpile pentru lansări, una de noapte și una de zi.

21–22 septembrie, în mare: La 1.00 p.m., ies în mare, împreună cu celelalte vase ale Diviziei și, până la 3.00, executăm o serie de evoluții tactice care reușesc de minune – căci pentru a înlătura inconvenientul arătat mai sus, am dispus ca toate vasele să repete semnalul în loc de a ridica „Zărit", astfel că semnalul comandantului se transmitea din vas cu ușurință. La 3.00, dau la posturile de luptă și încep tragerea de artilerie în marș cu aceleași bune rezultate ca și în ședința precedentă. Sergentul Zăgăneanu, șeful tunului nr. 4 lovește cu un obuz de 15 cm tocmai sub țintă și o răstoarnă, ceea ce mă face să suspend tragerea pentru a pescui ținta. Cum nu mai a rămas decât un singur foc de tras la Krupp și câte unul sau două la celelalte tunuri, le păstrez pentru tragerea de noapte care am întrerupt-o în ședința de la 17 septembrie din cauzele arătate atunci și pe care o voi executa astă seară, primind acum stupilele cerute. La 7.30, se începe tragerea de noapte – tragerea redusă cu tunurile Krupp. Rezultatele sunt foarte interesante, dar din cauza luminii slabe a proiectoarelor, îndată ce ne depărtăm ceva mai mult pierdem ținta, astfel că tragerea s-a făcut la 500–700 metri. Am tras atunci și loviturile de război cu mitralierele, tunurile revolver și de 15 cm, care au rămas de cu ziua.

Toate tragerile din această zi s-au urmat regulat și fără niciun incident de notat. Totuși, am o rectificare de făcut: am raportat numeroasele rateuri ce am avut în ședințele trecute la tragerea redusă de 15 cm și am atribuit-o relei funcționări a tubului; față cu rezultatele excelente ce am avut acum – nicio ratare! – mă cred îndreptățit să atribui incidentul stupilelor, care n-au avut, probabil, destulă putere să propage focul la capsa cartușului de 37 mm din tub. Stupilele primite acum, fiind din alt lot de recepție, au funcționat perfect în tragere redusă, care rămâne doar o bună achiziție pentru formarea ochitorului, trebuie însă să se aprovizioneze încă un tub cel puțin, fiind patru piese.

Terminând tragerea la 10.30, iau capul de-a lungul coastei, spre Sud și navig toată noaptea cu 80 rotații la mașină. Timpul e urât. Dimineața stăm câtva timp cu velele, apoi facem o exploatare a băii Techirghiol cu ajutorul hărții românești – singurul punct ce ne rămăsese nevizitat – și reluăm drumul la larg, căci marea este prea rea pentru a ancora și atât mai puțin pentru a debarca. La 2.00 intrăm în port.

La 23 septembrie, în rada Constanței: serviciul de sărbătoare, inspecție permisioneri etc. La 24 septembrie, serviciul și exercițiile după program, fără incident. La 25 septembrie dimineața se execută din bărci o tragere de infanterie și din șalupe o tragere de artilerie. Tragerile se fac fără incident asupra unei ținte-torpile, iar marea fiind foarte huloasă, rezultatele sunt medii. Astfel terminăm cu bine toate tragerile prevăzute în programul de instrucție și conform cu regulamentele. Pentru după prânz, ordon lansările torpilelor pregătite, dar sunt obligat a renunța din cauză că pompa de compresiune nu mai ne dă presiunea necesară. Se iau măsuri pentru o vizită radicală a pompei și se reparația posibilă a cercurilor de ebonită de la piston și a valvulelor de bronz de la camerele de aer care sunt roase.

La 26 septembrie continuăm serviciul după program și încă cu comisia examenului școlii de cadre.

De la 27 septembrie la 30 septembrie suntem în port acostați lângă probela (navă cu aburi, *n.n.*) „Tavilight" și îmbarcăm 207 de cărbuni Cardiff. Serviciul programelor e suspendat pentru această corvoadă. Timpul în această perioadă de 15 zile a fost mult mai rău. Serviciul și disciplina s-au menținut bine. Starea sanitară a fost prea bună[52].

---

[52] *Ibidem*, f. 53–55.

www.ziuaconstanta.ro

Planul și apărarea plajei Constanța: În seara zilei de 20 septembrie, Compania „Grivița" a ocupat plaja dintre tunel și Spitalul Militar, în scop de a împiedica debarcarea Companiei „Elisabeta". Pe la ora 8.30, proiectorul începe a lumina coasta și descoperă santinelele postate lângă mal. Un detașament din Compania „Elisabeta" debarcă în următorul mod: oamenii debarcați pentru demonstrație debarcă în două bărci mici și pleacă în direcția plajei, spre a figura una din ele o demonstrație vizibilă iar cealaltă o debarcare reală. În realitate, debarcarea grosului coloanei se face cu barca nr. 2 pe extremitatea plajei dinspre port. Debarcarea s-a făcut în cele mai bune condiții fără ca inamicul să o poată împiedica; dimpotrivă, apărarea a fost surprinsă la distanță de 20 metri. Toate santinelele s-au retras în defileu, luând o poziție admirabilă pe crestele înălțimilor A și B, lăsând doi oameni în reduta R să tragă focuri spre a atrage trupele atacului în acea direcție. Atacatorii însă, formați în două coloane intră în defileu și învăluie flancul apărării în punctul A care, văzându-se surprinși, au fost nevoiți să înceapă focurile mai înainte ca coloana a doua să înceapă a ataca reduta R. În care timp apărarea de pe înălțimea B s-a demascat, pe când cobora valea în fugă, astfel că coloana subsemnatului care ridicase dealul fără să fi fost atacată de nimeni ar fi putut bate de sus trupa apărării coborâtă în defileu. Dacă însă s-ar fi întâmplat ca oamenii atacului să se fi urcat în masă spre reduta R și nu ar fi surprins pe apărătorii de lângă șoseaua din spate și dacă detașamentul apărării de pe colina B nu s-ar fi grăbit să se demaște înainte de timp, ar fi putut prinde pe atacatori din trei focuri. Cum însă mișcarea atacatorilor nu a fost ghicită de operare, ar fi trebuit ca planul luptei să se schimbe imediat potrivit mișcărilor atacului. Astfel că, în momentul trecerii prin defileu, detașamentul apărării de pe colina B să înceapă focul fără a mai aștepta alt ordin; iar detașamentul apărării de pe înălțimile A să se apropie în grabă la locul unde s-a deschis focul și atunci izbânda apărării rămânea nediscutată. Se conchide dar că e absolut indispensabil să nu se hotărască niciodată de comandantul suprem fie a atacului, fie a apărării, punctul decisiv de apărat sau de atacat, decât sub rezerva soluțiilor ce s-ar putea lua potrivit împrejurărilor, de către șefii de fracțiuni mai mici; care rămân obligați a se orienta după mișcările executate de inamic, pe drumul presupus, sau pe altul opus cu totul contrar celui dintâi. De unde urmează ca șefii detașamentelor celor mai mici să aibă toată latitudinea și mai cu osebire în timpul nopții, când trupa nu se poate ține în mână decât prin convenții stabilite mai dinainte.

Am observat cu această ocazie că proiectorul electric aduce servicii însemnate când descoperă drumul inamicului, ținându-l în lumină necontenit fără a preaumbla proiectorul prea repede pe o direcție sau pe alta; ci a se mărgini în luminarea unei fâșii mai multă vreme, ferindu-se cât mai mult de a lumina trupa amică (atacatorii); dimpotrivă, în timpul retragerii e de mare folos a le eclera drumul până la plajă, care de multe ori e accidentat și face retragerea foarte dificilă. Când însă inamicul e în apropiere trebuie a se renunța la acest avantaj în schimbul aceluia de a ține pe adversari în plină lumină care are drept efect nu numai orbirea lui momentană, dar încă îl pune în poziție a se ascunde, sub impresia instinctului ce-și face că este luminat în scopul de fi atacat de vreo altă trupă pe la spate[53].

1–5 octombrie: Preparative pentru inspecția generală. La 1 octombrie dimineața, ieșim din port unde am îmbarcat cărbuni și ne reluăm locul la corpul mort. Se întrunește comisia pentru examenul de maior și are loc proba scrisă. După prânz comisia merge cu „Mircea" în mare pentru proba practică. Se lansează torpila nr. 3506 care merge destul de bine, dar etanșietatea fiind din nou slăbită torpila se duce la fund; e pescuită imediat și adusă la bord în bună stare. La 3 octombrie

[53] *Ibidem*, f. 55–56.

www.ziuaconstanta.ro

are loc examenul de absolvire al sublocotenenților din Școala de Aplicație. Ordon lansarea unei torpile pentru seară, la care invit pe domnul comandant al Marinei. La 9.00 sosind la bord, domnul comandant al Marinei cu mai mulți ofițeri superiori ai garnizoanei, se lansează torpila, care merge foarte bine, având și aparatul luminos Holme, cu această ocazie se aruncă ca țintă luminată, un colac înzestrat cu aparatul luminos de scăpare, construit la bord și care funcționează foarte bine atât ca intensitate și regularitate de lumină cât și ca durată, deși nu are decât o cantitate minimă de fosfură. La 4 octombrie, domnul comandant al Marinei inspectează canoniera „Grivița". La 5 octombrie inspecție generală la „Mircea". La prânz „Grivița" acostează în radă lângă noi și se îmbarcă torpilele noastre și ale torpilorului pentru a fi transportate la Galați și predate atelierului. Imediat după aceea, „Grivița" pleacă la Sulina, deși timpul e cam rău. În aceste zile se fac câteva curse de bărci în vederea curselor.

6–8 octombrie: Inspecție generală. La 8.50, sosește la bord domnul inspector general al Marinei însoțit de șeful de stat major și de șeful Intendenței. Se face mai întâi controlul efectivului după foaia de apel; apoi se dă la posturile de luptă. După câteva mișcări executate după comanda mea, domnul inspector general începe examinarea oamenilor pe specialități. După examen se dă la posturile de incendiu. La 11.45, domnul inspector general părăsește bordul. Mai tot timpul inspecției e ploaie continuă. După prânz la 2.20, domnul inspector general continuă inspecția de detaliu, la materialele reformate din deviz și la efectele oamenilor. La 5.40, inspectorul general părăsește bordul. În acest timp, intendentul Marinei clasează mai multe efecte de mare, echipament și cazarmament.

La 8 octombrie, după prânz, au loc cursele de bărci, la care asistă inspectorul general al Marinei, generalul Năsturel, comandantul Diviziei Active și alți ofițeri superiori; timpul este defavorabil și marea foarte rea, de aceea în ultimul moment se modifică itinerariul curselor. La 3.00, începe cursa între baleniere și premiul I e câștigat de baleniera „Mircea"; se continuă cu cursa între bărci, premiul I fiind luat de barca nr. 2 a crucișătorului „Elisabeta".

9–15 octombrie: Serviciul suspendat pentru predările de servicii ocazionate de mutările și debarcările ce vor avea loc la 16 octombrie. Tot în acest timp se prepară oamenii care urmează să se debarcă la 16 octombrie, fie pentru a se înapoia la școli, fie pentru reducerea efectivelor; în fine, se inspectează și se prepară oamenii ce urmează a se libera fiind debarcați pe aceeași zi. La 10 octombrie, se deverghează pânzele și se descrucișează vergile, care se pun la dromă. Se începe repararea și montarea sobelor. La 3.00 p.m., se distribuie la bord premiile curselor. Timpul continuă a fi rău și în noaptea de 12 spre 13, vântul suflă tempestos de la E–SE, barometrul având o scădere de 10 mm în 20 ore de la 780 mm la 770; marea e foarte rea și stropiturile ajung pe deasupra zidului digului la o mare înălțime sub formă de ploaie continuă. În port însă se rezumase numai o hulă moderată. Preparăm acum rolurile pentru efectivul redus de 100 oameni, din care 25–30 vor fi absenți prin concediu și alte cauze întâmplătoare; se modifică asemenea programele de servicii și instrucție pentru a se continua instrucția pe timpul iernii, dând o extensiune mai mare instrucției de bărci și operațiunilor la uscat. Disciplina și serviciul s-au menținut bine. Starea sanitară excelentă ca și în trecut[54].

La 16 octombrie, reunind contingentul care se eliberează, le țin o mică cuvântare, dându-le câteva sfaturi și le urez drum bun. Pe bord s-a pregătit materialul propus pentru reformă care e inspectat de comisia numită pentru stabilirea reparațiilor. Se scoboară și arborii gabieri pentru a fi

[54] *Ibidem*, f. 58–59.

www.ziuaconstanta.ro

vizitați. A doua zi se continuă cu pregătirea rolurilor pe efectivul redus și se face exercițiul de bărci după noile roluri. La 18 octombrie, timpul fiind splendid, se fac iarăși exerciții de bărci, oamenii de la bord încep a ridica arborii gabieri la post. După prânz se trimite un bord la baie la Spitalul Militar și se îmbarcă apă dulce. Peste noapte timpul se strică și se ridică vânt rece de NE cu rafale violente și dese, însoțite de o ploaie rece. A doua zi vine la bord preotul garnizoanei pentru depunerea jurământului de către absolvenții Școlii de Marină acum înrolați. După prânz se termină cu ridicarea arborilor.

Sâmbătă, 20 octombrie, serviciul de curățenie generală după program. A doua zi, duminică, trec inspecția la posturile de luptă după noile roluri. După prânz permisioneri.

Luni, 22 octombrie, aflând de sosirea M.S. Regelui în portul Constanța, dau ordin a se pregăti o barcă și o șalupă pentru orice eventualitate. Serviciul continuă după program. Seara suntem avizați prin domnul Saligny din partea domnului prim-ministru de a fi gata pentru o eventuală vizită la bord a M.S.; mă pregătesc în consecință.

A doua zi, la 12.00, M.S. intră în port cu trenul și e salutat de noi cu 21 tunuri, ambele vase fiind pavoazate. Comandanții sunt pe peron împreună cu toți ofițerii superiori ai garnizoanei și autoritățile civile, unde M.S. se întreține cu fiecare. M.S. după vizitarea platformei și a digului, îmbarcă cu suita pe remorcherul „Sulina" și pornește la tunel, debarcând la digul de sud. La 3.00 pleacă pentru a reveni în port, dar observând de la bord că remorcherul după ce a dat afară stă pe loc și apoi face semnale cu fluierul, ordon numaidecât șalupei să se ducă într-acolo; înainte de a sosi șalupa, remorcherul își luă drumul. Am aflat în urmă că se rupsese lanțul de transmisiune al cârmei și rămăsese vasul în detresă (stare critică, din fr. *detrésse, n.n.*) până la reparare; timpul fiind calm, nu era nici un risc. La trecerea remorcherului, oamenii se suie in sarturi și salută conform regulamentului, ofițerii și garda fiind pe dunetă. M.S. cu suita merg pe „Regele Carol" – acostat la cheu – și după luarea unui ceai, pleacă în oraș vizitând câteva localuri. La 4.00, trenul regal pleacă de la gara din oraș, unde se face primirea ca și la sosire; când trenul se pune la marș, „Elisabeta" salută cu tunurile.

A doua zi, 24 octombrie, în locul companiei de debarcare, lipsind ofițerul comandant în misie, și timpul fiind foarte favorabil se fac bărci cu vele; după prânz se continuă programul. La 25 octombrie, serviciul după program, după prânz bărci cu vele.

Vineri, 26 octombrie, sărbătoare. După prânz, medicul șef al Diviziei active trece inspecția sanitară a echipajului, în vederea vizitei medicului inspector general. A doua zi dimineața observând că vasul nu evoluează în vânt, constatăm că suntem pe nămol, sonda arătând 4 metri; ordon a se da o legătură din prova și din lături, de care virând, vasul iese mai la larg și evitează. Din cauza ultimelor vânturi de la uscat, apa a scăzut cu vreo 50 cm.

Duminică, 28 octombrie, trec inspecția echipajului la compania de debarcare. După prânz, primim vizita domnului medic general Vercescu, căruia îi pun la dispoziție o barcă cu un ofițer; îl primesc la bord cu onorurile cuvenite; echipajul tot e pus la front și inspectat. Starea sanitară și aspectul oamenilor fac cea mai bună impresie asupra domnului general și statului său major. De aici, domnul general merge la „Mircea".

A doua zi, luni dimineața, urmăm exercițiile după program. După prânz trimit un bord in oraș deoarece ultimele două sărbători oamenii au fost reținuți la bord, din cauza inspecțiilor sanitare. Cu bordul rămas se armează două bărci și se fac exerciții de vele.

Pe 30 octombrie, exercițiile după program, după prânz fiind posturile de luptă. A doua zi, 31 octombrie, la ora programului, trimit compania de debarcare la uscat, cu tunurile și asist eu

www.ziuaconstanta.ro

însumi la exerciții. Timpul fiind prea scurt, ordon să se lase artileria montată la uscat și trimit după prânz pe toți tunarii la ora exercițiilor de tunuri prevăzute în program – să facă exercițiul cu aceste piese sub conducerea ofițerului tunar. La 3.30 oamenii se întorc de la exerciții. Văzând că apa rămâne tot scăzută, decid a schimba ancorajul și ordon aprinderea focurilor la două căldări; în unire cu Căpitănia portului și cu inginerii Construcției, aleg postul de lângă cercul de travers care formează limita portului, unde a fost vara trecută crucișătorul rus „Donetz". La 4.00, având pilotul la bord, abandonăm vechiul post și ne instalăm la cel nou, având amândouă ancorele fundarisite și pupa legată la două geamanduri, fundul fiind de 8,50 metri.

În acest interval de 15 zile, serviciul și disciplina au urmat ca și în trecut. Starea sanitară excelentă. În port începe a se remorca o mare activitate de export; azi sunt la cheu șapte probele care încarcă cereale și mai așteaptă alte două în radă. Timpul a fost urât până la 28 octombrie, de atunci avem un timp splendid[55].

1–2 noiembrie. În radă: Exercițiile continuă regulat după program. La 1.00 dimineața, exercițiu de bărci cu vele. La terminarea ședinței bărcile aduc la bord tunurile de debarcare care fuseseră lăsate la uscat pentru exercițiul tunarilor. A doua zi evoluții tactice cu bărcile; după prânz curse de antrenare. Seara exerciții de semnale Meritens, luând curentul de la dinam, lumina e mult mai regulată și semnalele se fac mai regulat.

3 noiembrie, în mare: Timpul fiind prea frumos, dau ordin pentru ieșirea în mare, conform programului. La 1.00 p.m., ieșim în mare, având pe bord pe elevii școlilor. Executăm la larg o compensare preliminară a noului compas de drum, care are o variație enormă, asistând toți ofițerii. Ofițerul cu navigația face observații pentru tragerea curbei de variație împreună cu ofițerii-elevi. La 4.30, intrăm în port și fundarisim două ancore în barbă, ne legăm solid cu pupa la geamandură. De astădată am ancorat în direcția NV cu trei chei la lanț afară, astfel ca în cazul când voluntar sau accidental, pupa n-ar mai fi ținută să putem trece de capul digului din travers. Îndată ce se înnoptează ordon pentru instrucția elevilor școlilor, exerciții de semnale de noapte Meritens – luminate cu dinamul –, apoi un exercițiu cu proiectoarele, după care elevii debarcă.

4–15 noiembrie, în radă: Duminică, 4 noiembrie, serviciul de sărbătoare, inspecție, permisioneri etc. Pe la 9.00, avem câteva rafale destul de violente de W, dar durează puțin, vântul trecând la N–NE. Pe seară vântul devine iar rece continuând toată noaptea, dar fără mare influență asupra vasului, ale cărui legături se rectifică în consecință.

Luni, 5 noiembrie, serviciul regulat fără incident, timpul ploios și rece, fără vânt, asemenea și ziua următoare.

Miercuri, 7 noiembrie, compania de debarcare merge la uscat ca de obicei, efectivul este mult redus de absențe.

A doua zi, 8 noiembrie, serviciul de sărbătoare.

Vineri, 9 noiembrie, serviciul și exercițiile după program; după prânz curse de antrenare cu bărcile; timpul este magnific, senin, cald și calm. Un strat remarcabil de cirus, însă ne prevestește încă de dimineață schimbarea timpului; pe seară cerul se înnorează și începe a bate vânt de N–NV. Pe la 10.00, timpul devenind îndoielnic având în vedere și tempestele ce au făcut ravagii în apusul Europei și a căror vizită o așteptăm – las ordine să mă prevină pentru aprinderea focurilor la două căldări dacă timpul se înăspreşte. Vântul crește pe fiecare clipă, ordon aprinderea focurilor și stăm in supraveghere toată noaptea. Pe la 11.00, vântul suflă deja foarte rece – forța 7. Pe la 12.00 atinge

[55] *Ibidem*, f. 60–62.

www.ziuaconstanta.ro

forța 8 și apoi continuă a sufla în tempestă forța 8–9, măsurată la anemometru, care indică viteza de peste 1200 metri pe minut adică 40 Nd. Din când în când întindem legăturile stabilite pentru a egaliza sforțarea, dar observăm că geamandurile cedează, încet, încet, precauția luată de a ancora în barbă și mai la larg de dig ne este spre mare folos, căci toată siguranța vasului este în nădejdea lanțurilor bine întinse și bine prinse. Marea chiar în port este destul de rea, la larg însă este furioasă. La 7.30 dimineața, 11 noiembrie, văzând că timpul continuă rău și barometrul crește considerabil, vântul având încă forța 8, manevrez cu precauție trăgând de lanțuri și filând pe măsura parâmelor, astfel că ies la larg de dig cu ușurință, scot ancorele și ancorez în radă pe ambele ancore, mai la larg de vechiul post ce am avut pe vară; păstrez și presiunea pentru orice eventualitate. Această tempestă m-a convins că postul ce luasem nu era potrivit pentru a rezista cu siguranță la o vreme rea. Comunicația cu uscatul nefiind posibilă cu barca, ofițerii și echipajul au recurs la proviziile de rezervă – ordonate în această prevedere –, pe la 10.00, vântul se mai moderează; forța 7, trecând spre Nord, apoi suntem și mai mult adăpostiți. Peste noapte vântul se menține astfel până pe la 12.00, când scade la 6.

A doua zi, 12 noiembrie, timpul se îmbunătățește, serviciul se reia, cursul normal; se sting focurile la căldări. O barcă cu o corvoadă se duce să ia parâmele de la geamandură. Marți, 13 noiembrie, timpul liniștit, serviciul regulat după program, după prânz posturi de luptă. Peste noapte ploaie care continuă și a doua zi în port. În locul campaniei de debarcare se fac exerciții asupra teoriei de tragere în țintă. Bricul „Mircea" iese în mare cu o parte din elevii Școlii de Marină, la 9.30 dimineața, și se înapoiază la 3.30 p.m. Timpul continuă a fi ploios cu vânt destul de tare de E–SE și marea bine formată la larg.

Joi, 15 noiembrie, timpul ploios; exercițiile de bărci prevăzute în program se reduc numai la o cursă de 30 metri, după care se face matelotaj. După prânz serviciul după program. Pe seară începe să ningă, prima oară anul acesta. În tot timpul acestui interval de 15 zile, serviciul și disciplina urmează cursul normal. Starea sanitară excelentă. În port mișcarea de export s-a redus din ceea ce era la jumătate. Lucrările portului au continuat cu activitate terminându-se zidăria cheiului de la a doua platformă, cea de-a lungul digului[56].

16 noiembrie, în rada Constanței: serviciul după program; din cauza vântului prea tare se face teorie de bărci în loc de exercițiu. La 17 noiembrie, serviciul de curățenie, după program. După prânz, ridicăm la gruie ancora Bd ce fusese ancorată în supliment în vederea vântului tare. A doua zi, duminică, serviciul obișnuit de sărbătoare; pe la miezul nopții, „Mircea" pleacă la Sulina. Comandanții companiilor trec inspecția oamenilor lor.

Luni, 19 noiembrie, serviciul regulamentar; îmbarcăm apă dulce din cisterna portului. Peste noapte ridicându-se niște rafale de Nord 5–6, ofițerul de cart lasă ancora Bd în plumb de sondă. Serviciul după program, posturi de luptă, după prânz continuăm cu îmbarcarea apei pentru completarea apei căldărilor.

A doua zi, 21 noiembrie, serviciul de sărbătoare: oamenii merg la biserică; după prânz permisioneri. Sosește „Mircea" de la Sulina aducând diferite materiale.

Joi, 22 noiembrie, exerciții de bărci cu vele, după program. „Mircea" iese în mare cu școlile.

Vineri, 23 noiembrie, tactica de bărci după program. Sâmbătă, serviciul regulamentar de mare, curățenie. A doua zi, duminică, 25 noiembrie, trec inspecția obișnuită a personalului și, în detaliu, a artileriei; după prânz, permisioneri.

---

[56] *Ibidem*, f. 63–64.

www.ziuaconstanta.ro

Luni şi marţi, serviciul continuă după program, cu excepţia că posturile de luptă se înlocuiesc cu teorii din cauza ploii. În timpul nopţii primind ordine de paradă, ordon dispoziţiile necesare pentru pregătirea trupelor.

28 noiembrie, sărbătoare naţională. „Elisabeta" dă un pluton pentru formarea companiei de paradă. Toţi ofiţerii merg la biserică, se arborează micul pavoaz. După prânz, oamenii merg la baie la Spitalul Militar. Soseşte în port pentru prima oară, un vapor rus cu cărbune (huilă) de Mariupol (Azov). Astfel că acum se importă prin Constanţa cărbuni din trei proveniente: engleză, turcă şi rusă.

A doua zi, 29 noiembrie, pe la ora 8.45 dimineaţa, se ridică subit un vânt violent de Vest, care atinge forţa 8 şi continuă a sufla 7–8 până la 11.00, apoi scade. Marea în port e foarte turmentată, exerciţiul de bărci e suspendat; se aruncă ancora suplimentară în plumb de sondă, apoi mai în urmă se ridică la suprafaţă, gata de ancorat. Barometrul a sărit subit cu 2 mm, apoi creşte repede până la normal era la 754 mm. Comunicaţia cu uscatul e foarte penibilă timp de vreo două ore şi nu se poate face decât cu barca mare; de altfel, e un bun exerciţiu. A doua zi, vineri, tactica de bărci, conform programului.

În acest interval de 15 zile, timpul a fost în general frumos. Serviciul a continuat regulat. Disciplina s-a menţinut fără incident. Starea sanitară a continuat a fi excelentă. Activitatea la experţi mai slabă[57].

1–15 decembrie, în radă la Constanţa: 1 decembrie, sâmbătă curăţenie generală la armament şi în interior, conform programului. Din cauza vântului prelungit de Sud, hula pătrunde în port. A doua zi, duminică, serviciul de sărbătoare: inspecţie, permisioneri, repaus.

Luni şi marţi, 3 şi 4 decembrie, serviciul şi exerciţiile urmează după program, fără incident remarcabil. În noaptea de 3 spre 4 decembrie a fost ceaţă deasă, lucru ce noi nu am mai avut anul acesta. Miercuri, 5 decembrie, neputându-se face debarcarea la locul de exerciţii din cauza hulei, se face exerciţiul de infanterie la bord. După prânz, torpilorii merg la Şcoala de Aplicaţie pentru a face teoria torpilei tăiate, iar tunarii merg la „Mircea" pentru a studia mitraliera cu 10 ţevi, după programul de instrucţie. Vântul continuând de Sud, hula se resimte bine în port.

Joi, 6 decembrie, serviciul de sărbătoare, se trimite un bord la biserică; după masă permisioneri. A doua zi, 7 decembrie, dimineaţa, exerciţii de tactică cu bărcile, după program; sâmbătă, 8 decembrie, curăţenie generală. Duminică, 9 decembrie, serviciul de sărbătoare, inspecţia echipajului de către comandanţii de companie. Timpul fiind urât şi marea rea, nu se învoiesc permisioneri. În noaptea următoare, spre ziuă, se ridică brusc vânt tare de SV; ofiţerul de cart ancorează ancora suplimentară. Vântul crescând dimineaţa, se formează valuri aspre, scurte şi violente, care fac comunicaţia anevoioasă, chiar cu barca mare; ofiţerii profesori pot coborî, dar la 11.00, nu au mai putut intra la bord, atunci vântul a ajuns la forţa 8 măsurată la anemometru cu rafale 8–9. La 12.00 slăbeşte puţin şi atunci barca vine la bord cu ofiţerii. Pe la 3.00, vântul cade. Ancora a ţinut foarte bine. Serviciul urmează după program.

Marţi, 11 decembrie, dimineaţa serviciul regulat după program, după amiază o companie merge la uscat pentru distribuţia de efecte. Bricul „Mircea" iese cu parte din elevi în mare; i se dă şi gabierul bordului.

A doua zi, 12 decembrie, la 1.30, ieşim în mare cu elevii-ofiţeri, se fac exerciţii de compensare cu compasurile cele noi pentru a li se studia deviaţia. Timpul este radios, briza uşoară de Vest,

[57] *Ibidem*, f. 65.

www.ziuaconstanta.ro

marea calmă, temperatura caldă. La 4.00 p.m., intrăm în port și ne legăm pe două ancore cu pupa la geamandură lângă vechiul cheu.

13 decembrie dimineața, exerciții de bărci cu vele după program. A doua zi, la 14 decembrie, exerciții de bărci cu vele în loc de tactica bărcilor, timpul fiind foarte favorabil pentru evoluții cu vele. Se îmbarcă apă dulce. Se curăță carena la linia de plutire.

15 decembrie. Sâmbătă, curățenie generală. Timpul rău, vânt de SV suflă tare de dimineață cu greenuri de ploaie. Pe la 2.00 p.m., ajunge forța 7–8, apoi scade. În timpul acestor 15 zile serviciul și disciplina s-au menținut normal, fără incident. Starea sanitară a continuat a fi excelentă. Timpul a fost în general frumos și călduros. În port activitatea de export continuă[58].

16–22 decembrie: Serviciul și instrucția după program. La 18 decembrie, fiind timpul favorabil, ordon Companiei de debarcare să iasă la uscat, unde se execută diferite exerciții de teren și săpături de șanțuri adăpost, apoi se face un marș militar până la Vii. A doua zi dimineața se dă la posturile de luptă, în locul Companiei de debarcare a cărei ordine intervenise ziua precedentă. La orele prescrise în program torpilorii merg la școală pentru teoria torpilei pe model. Vineri, 21 decembrie, la ora programului se execută exerciții de evoluții tactice cu bărcile. Se face o curățenie mai amănunțită, interioară și exterioară, având în vedere absențele ce vom avea în echipaj în timpul sărbătorilor.

22–31 decembrie: Toți oamenii care au permisiune sunt învoiți pentru sărbători pe timp de 15 zile. Serviciul și instrucția sunt suspendate. Timpul a fost mai mult frumos, vântul dominant, adeseori violent, a fost cel de Vest, cu mare agitație în port. Serviciul și disciplina satisfăcătoare. Starea sanitară prea bună. Activitatea de export se menține, fiind în medie 5–6 vapoare la încărcare[59].

4.5. Activitatea crucișătorului „Elisabeta" în 1902

La începutul anului 1902, crucișătorul „Elisabeta" se afla în Arsenalul Marinei Militare pentru reparații. Nava are următoarea încadrare: locotenent-comandor Spiropol Ion – comandant, locotenent-comandor Crivăț Gheorghe – comandant secund, căpitanii Botzan Constantin și Mărgineanu Gheorghe – ofițeri la bord, căpitanul Scodrea Vasile – detașat la Direcția Marinei din Ministerul de Război, locotenenții Sion Alfons, Kirițescu Nicolae și Popovici Alexandru – ofițeri la bord, sublocotenenții Popescu Ștefan, Antonescu Nicolae, Blebea Iulian – ofițeri la bord, medicul căpitan Pavelescu – medicul de bord, mecanic clasa I Lăpușneanu Gheorghe – mecanic șef, mecanic clasa a II-a Iordănescu Ilie, mecanic clasa a III-a Dimitriu Gheorghe – mecanici la bord și mecanicul clasa a II-a Gheorghiu Dumitru – detașat la Divizia de Dunăre.

1–16 ianuarie 1902: O mare parte a echipajului fiind în concediu, serviciul de instrucție e suspendat; se urmează însă regulat serviciul de întreținere; școala de carte și teoriile de seară. Pe 1 ianuarie serviciul de sărbătoare, permisioneri, pe noapte a început să ningă puțin. Pe 3 ianuarie curățenie generală la armament; sâmbătă, 5 ianuarie, asemenea. Seara se iau dispoziții pentru parada de a doua zi. Duminică, 6 ianuarie, Boboteaza, se arborează micul pavoaz, oamenii și ofițerii desemnați pleacă în paradă de dimineață. Oficierea Sf. Botez are loc la noul cheu și crucea e aruncată în apă după treptele scării celei mari de piatră. Totul se petrece în perfectă ordine deși o mulțime

[58] *Ibidem*, f. 66–67.

[59] *Ibidem*, f. 68.

www.ziuaconstanta.ro

compactă asistă la ceremonie. Multă lume este pe vasele din port, care se găsesc acostate în mare număr. Timpul este rece, cu vânt rece de Nord.

A doua zi, 7 ianuarie, serviciul de sărbătoare, permisioneri. La 8, 9 şi 10 ianuarie, se continuă serviciul redus după program, fără incident remarcabil.

La 11 ianuarie se întruneşte la bord comisia pentru a revizui tablourile de reparaţie şi materiale. După prânz, oamenii disponibili sub comanda ofiţerului cu infanteria execută un marş militar cu exerciţii de lucrări de campanie. Se da ordine pentru a ieşi în marea doua zi.

La 12 ianuarie, ora 9.15 a.m., ieşim în mare, având la bord pe domnul comandant al Diviziei de Mare şi pe domnul director al Arsenalului şi ambele şcoli. Mergem până la Mangalia cu diferite aluri, timpul fiind foarte frumos, cu vânt bun de Sud.

Locotenent-comandorul Alexandru Cătuneanu face aplicaţii de navigaţie costieră cu eleviiofiţeri. La 3.15 intrăm în port la postul obişnuit.

Duminică, 13 ianuarie se suspendă inspecţia personalului pentru a se face curăţenia la armament şi la maşini. După prânz serviciul suspendat, permisioneri.

Luni, 14 ianuarie, deşi avem încă mulţi absenţi, reluăm serviciul de instrucţie după program. După prânz, pe la ora 3.00, vântul care suflă tare şi foarte rece de la Sud de trei zile, sare brusc la Vest. La „Mircea" se rupe o parâmă de sârmă şi fiind urgentă nevoie, îi împrumutăm imediat la cerere remorca noastră disponibilă deoarece bricul nu mai are niciuna disponibilă. Din cauza vântului de Sud din ultimele zile, este în port un resac foarte simţitor şi destul de aspru pentru legăturile portului, fiind deschis complet la valurile de Sud mai cu seamă vasele acostate la cheurile noi sunt cu deosebire incomode.

Marţi, 15 ianuarie, serviciul şi instrucţia continuă după program. În acest interval de 15 zile, serviciul s-a urmat fără accident. Disciplina satisfăcătoare, starea sanitară exactă, timpul variabil dar în general frumos, cu câteva zile splendide. Activitate foarte mare în port fiind acostate la cheurile de cereale până la 15 probele; dar nu toţi încarcă din cauză că nu se poate aduce cantitatea necesară de grâne deşi liniile sunt în permanenţă pline cu vagoane şi căruţele din oraş la port formează un şir neîntrerupt toată ziua[60].

16–17 ianuarie, în portul Constanţa: Serviciul de instrucţie după program; la 16.00 d.a., torpilorii merg la Şcoala de Marină pentru teoria torpilei; la 7.00 dimineaţa exerciţiu de bărci.

18–19 ianuarie: Se îmbarcă cărbuni de la „Evelin", care acostează lângă bord, serviciul de instrucţie suspendat. La 19 „Mircea" iese în mare având mai mulţi gabieri şi fochişti de la „Elisabeta". Duminică, 20 ianuarie, serviciul de sărbătoare. Luni şi marţi până la prânz se continuă şi se termină cu îmbarcarea cărbunilor; după prânz se face curăţenia generală.

Miercuri, 23 ianuarie, se reia serviciul după program: de dimineaţă se face descindere la uscat cu compania de debarcare. Joi, 24 ianuarie, sărbătoare naţională: curăţenie, permisioneri. Fiind marea rea de la larg cu vânt de NE, o corabie care vrea să intre în port neputând să se ridice destul în vânt ancorează afară la intrare, poziţia ei fiind critică căci riscă să fie aruncată la coastă. Căpitanul Portului cu remorcherul S.M.R. o bagă în port. A doua zi, vineri, de dimineaţă, tactica bărcilor după program. Sâmbătă, 26 ianuarie, serviciul regulat fără incident. Se îmbarcă apă dulce cu cisterna Serviciului Hidraulic. Bricul „Mircea" iese în mare pentru câteva ore cu Şcoala de Marină şi mai mulţi oameni de la „Elisabeta".

Duminică, 27 ianuarie, serviciul de sărbătoare. Este un timp excepţional de frumos şi cald. Luni şi marţi continuă serviciul şi instrucţia regulamentară. Miercuri, 30 ianuarie, serviciul de

[60] *Ibidem*, f. 69.

www.ziuaconstanta.ro

sărbătoare. În acest interval de 15 zile serviciul și disciplina s-au menținut în ordine și fără incident. Starea sanitară a continuat a fi excelentă. Timpul în general frumos, cu zile splendide. Vânt mai tare a fost de la Sud și marea intrând în port, se formează hulă și resac simțitor. O probelă-cisternă, care era la stația de îmbarcare de petrol, având legăturile rupte, a fost aruncată peste priza de petrol și, rupând-o, o mulțime de petrol a fost vărsat și împins în port, în așa cantitate să s-a putut lua cu vasele petrol de la suprafața apei. Mișcarea de export a slăbit mult în ultimele zile[61].

În dimineața zilei de 1 februarie, se fac exerciții de tactică cu bărcile după program. A doua zi serviciul de sărbătoare, se trece inspecția de detaliu de comandanții companiilor permisioneri merg în oraș. La 3 februarie, duminică, un pluton de la bord și de la „Mircea" merg să ia parte la ceremonia de degradare militară a unui soldat din Infanterie, condamnat de Consiliul de Război la 5 ani recluziune pentru furt de efecte ale militarilor, după prânz, permisionerii merg în oraș.

Luni, 4 februarie, timpul fiind ploios, în loc de exercițiul de infanterie se face curățenia generală a armelor. Marți și miercuri serviciul continuă regulat după program, fără incidente; torpilorii fac scoală pe torpila tăiată de la Școala de Aplicații.

Joi, 7 februarie, timpul urât, vânt de NE care se întărește mereu 7–8, ceea ce produce un resac puternic și foarte periculos pentru legături: un cargobot e obligat a ieși la ancoră după ce și-a rupt mai toate legăturile, un altul are o puternică lovitură în tabla de bordaj. La bord se potrivesc cu atenție legăturile pe măsură ce slăbesc, mai cu seamă parâmele de sârmă cele subțiri care alunecă din clește; din această cauză una din parâme filând de pe vârtej cu smucitură a rupt un picior al vârtejului, care era de altfel deja crăpat dinainte. Cargobotul „București" soseşte cu o întârziere de 15 ore de la Bosfor până în Constanța și „Regele Carol" cu două ore. Din când în când ninge viscolind. Timpul continuă același. A doua zi, 8 februarie, tactica bărcilor e înlocuită cu teorie pe specialități. A doua zi vântul slăbeşte dar e ger (–5°C), se aprind focurile la căldarea auxiliară pentru încălzirea compartimentelor mașinilor. Duminică, 10 februarie, timpul urât, ninsoare, serviciul ordinar de sărbătoare. A doua zi, luni, se scoate ancora din Bd care se smulsese din cauza sforțărilor resacului și se reancorează mai departe, resacul fiind încă violent. Serviciul ordinar după program. Marți, 12 februarie, un pluton de la „Elisabeta" și „Mircea" merge la parada ce se face pentru înmormântarea osemintelor soldaților francezi din campania 1854–56.

Miercuri și joi, „Mircea" iese în mare și se completează echipajul de la „Elisabeta". La bord serviciul după program, exerciții de bărci cu vele, torpilorii la Școala de Aplicație pentru torpila tăiată. Vineri, 15 februarie, îmbarcăm apă dulce din cisterna Căilor Ferate. În acest interval de 15 zile, serviciul și disciplina au continuat normal fără incident. Starea sanitară bună, dar am avut vreo câțiva oameni în spital pentru indispoziţiune fără gravitate. Mișcarea de export e foarte redusă, abia sunt 2–3 vapoare care încarcă cereale; grămezi mari de porumb încins pe platforma cheurilor[62].

Sâmbătă, 16 februarie, curățenie generală după program; a doua zi, duminică, serviciul de sărbătoare: inspecție, permisioneri etc. Zilele următoare, 19 și 20 februarie, se execută exercițiile după program; la 21 februarie fiind ploaie, s-a suspendat compania de debarcare, prevăzută în program; după prânz se face apă dulce cu cisterna Căpităniei Portului Constanța. Vineri, 22 februarie, ieșim în mare după prânz câteva ore având la bord școlile, vântul e rece de Sud, marea binișor formată. A doua zi, sâmbătă, curățenie generală. Duminică, 24 februarie, serviciul obișnuit de sărbătoare. Luni, exercițiile după program. Marți și miercuri exercițiile sunt înlocuite cu teorii din cauză că s-au dat 10 oameni la „Mircea", care a făcut ieșirea în mare în aceste două zile. Joi, 28 februarie, se reia serviciul regulat. În această jumătate de lună, serviciul și disciplina au urmat cursul normal

[61] *Ibidem*, f. 70.

[62] *Ibidem*, 71.

www.ziuaconstanta.ro

fără nici un incident. Starea sanitară bună. În port activitatea de export e aproape nulă. Timpul a fost în general bun[63].

1–4 martie: Serviciul regulat după program. La 3 martie d.a., s-a trimis o barcă cu ajutoare la o corabie ancorată în avant-port, care avea incendiu la bord.

5–20 martie: Se profită de zilele frumoase pentru a face cu încetul curăţenia generală a vasului, în interior şi în exterior precum şi a armamentului. Şalupele se dau la apă şi se încearcă la drum. Se demontează complet maşina magneto-electrică Meritens şi se găseşte că are nevoie de oarece reparaţii.

4.6. Vizita Majestăţii Sale Regele Carol I la Constanţa (23–26 martie 1902)

Pe 21–22 martie, fiind avizat de venirea M.S. Regelui, se prepară vasul şi echipajul pentru această vizită. La 22 martie d.s., soseşte la bord domnul comandant al marinei pentru vizita regală.

Sâmbătă, 23 martie, vizita M.S. Regelui. La 8.00 dimineaţa, crucişătorul iese la ancoră în avanport. La 2.15, trenul regal apărând în susul portului, se ridică marele pavoaz şi bateria de la uscat a Marinei salută cu 21 tunuri. La 2.20 trenul soseşte în port, unde asistă la primire toţi ofiţerii superiori ai garnizoanei, în ţinută de serviciu şi cu semn de doliu. M.S. este însoţită de A.S.I. Principele Ferdinand de Hohenzollern, A.A.L.L.R.R. Principele şi Principesa României şi A.S.R. Principele Carol cu suitele lor. Cu toţi vizitează repede portul apoi, îmbarcând pe remorcherul „Sulina", fac o excursie până la tunel, de unde se întorc fără a fi debarcat acolo.

La 4.00, M.S. cu toţi invitaţii iau loc în barca nr. 1, ce era în aşteptare la scara mare şi condusă de căpitanul Constantin Boţan, barca acostează la bord la 4.08. M.S. însoţit de principi, de primul-ministru şi de ministrul de Externe vizitează bordul cu multă atenţie şi cu deosebire postul de torpile din prova. La 4.28, M.S. părăseşte bordul cu barca şi e salutat de la bord cu 21 tunuri. La 5.06, trenul regal pleacă din gară. La 6.30, crucişătorul e băgat în port de comandantul secund.

Duminică, 24 martie, serviciul ordinar de sărbătoare. Se experimentează aparatul de luminat colacii de scăpare şi funcţionează foarte bine, deşi a stat toată iarna încărcat în intemperii la postul de mare. Arde 35 minute cu o flacără frumoasă constantă, apoi continuă a arde încă 30 minute cu flacără intermitentă. Astfel încercat, acest aparat, imaginat şi construit la Arsenal, va putea fi introdus pe vase cu mare folos.

Luni, 25 martie, serviciul de sărbătoare. Pe la 7.00 dimineaţa, se vede spre Agigea unul din vapoarele „Florio" pus pe uscat; se duc diferite remorchere din port spre a-i da ajutor şi, la 10.05, se vede ieşind la larg prin ajutorul unor ancore date din pupa.

26–31 martie: Se reia serviciul de instrucţie după program: recruţii se trimit la şcoala de ramare. La 28, vine fotograful însărcinat să facă Albumul Armatei şi ia diferite vederi: bastimente, ofiţerii, Şcoala de Marină[64].

---

[63] *Ibidem*, f. 72.

[64] Este vorba despre *Albumul Armatei Române*, apărut la 10 mai 1902, la Editura Librăriei Socecu & Co Bucureşti. Cele 248 de fotografii alb-negru sunt executate de Al. Antoniu şi de locotenentul Eliad. Pe copertă este înscrisă dedicaţia „ARMATA ROMÂNĂ MARELUI EI CĂPITAN". În mijloc este imprimat în relief portretul Regelui Carol I, înconjurat de o cunună de frunze de stejar şi de lauri iar pe panglica tricoloră sunt înscrişi anii de referinţă, 1877-1902. deasupra este postată acvila regală ţinând în cioc o cunună de lauri iar în gheare o spadă. Pe chenarul copertei I, în colţuri, sunt reprezentate ordinele şi medaliile care au răsplătit vitejia ostaşilor români pe câmpul de luptă, alături de localităţile cu rezonanţă pentru Războiul de Independenţă: Plevna, Corabia, Griviţa, Nicopol, Opanes, Rahova, Smârdan şi Vidin.

www.ziuaconstanta.ro

Duminică, 31 martie – inspecția de detaliu a personalului și a materialului. Serviciul și disciplina au continuat a fi satisfăcătoare în cursul acestei luni. Starea sanitară prea bună. Mișcarea de export nulă[65].

La începutul lunii aprilie 1902, crucișătorul „Elisabeta" a fost introdus în Arsenal pentru reparații. Comandant al crucișătorului a fost numit locotenent-comandorul Ion Spiropol iar ca secund, locotenent-comandorul Gheorghe Crivăț. Ofițeri la bordul navei au fost încadrați căpitanii Constantin Boțan, Gheorghe Mărgineanu și Vasile Scodrea, locotenenții Alfons Sion, Nicolae Antonescu și Iulian Blebea. Personalul mecanic era format din mecanicii clasa I Gheorghe Lăpușneanu, clasa a II-a Dumitru Gheorghiu și Ilie Iordănescu și clasa a III-a Gheorghe Dumitriu.

În luna mai, crucișătorul „Elisabeta" a fost scos de pe doc, întrucât în Arsenal a izbucnit un incendiu, ce a afectat și distrus și unele obiecte de la bordul crucișătorului. După înlăturarea urmelor incendiului, în vara acestui an, nava a început programul de instrucție. Astfel, pe 15 iulie 1902, pe crucișător s-au ambarcat ofițerii cursanți de la Școala de Război din București, „Elisabeta" efectuând navigație costieră între porturile românești de la Marea Neagră. Cu acest prilej s-a vizitat Insula Șerpilor, iar la Sulina, echipajul, precum și cei ambarcați temporar, au participat la dezvelirea monumentului ridicat în cimitirul orașului pentru comemorarea locotenent-colonelului Mihail Drăghicescu, realizat din contribuția ofițerilor de marină, de către colonelul Coandă, adjutant regal, secretarul general al Ministerului de Război.

4.7. Ziua Marinei Române sărbătorită pe „Elisabeta" (15 august 1902)

Anul 1902 a înscris în istoria Marinei Militare oficializarea sărbătoririi Zilei Marinei, la 15 august, de Sfânta Maria, patroana Marinei. La bordul crucișătorului s-au adus între alte materiale și „focuri bengale" pentru spectacolul cu artificii. La 12 august, «către 6.00 seara, declanșându-se un incendiu la una din magaziile cu muniție ale crucișătorului „Elisabeta", aprinzându-se focuri bengale» s-au luat măsuri imediate de localizare a incendiului. Bricul „Mircea" a trimis în ajutor „un pichet de incendiu cu pompă și ghiordele, care a fost de mare ajutor la stingerea incendiului, care din fericire s-a făcut repede și fără nicio consecință, alta decât arderea completă a ladei cu toate focurile bengale ce conținea (*sic*)".

În dimineața zilei de 15 august 1902 festivitatea oficială a început la bordul crucișătorului „Elisabeta", unde au fost convocați toți ofițerii Diviziei de Mare. Ceremonialul militar a debutat în momentul sosirii la bordul crucișătorului a primului ministru D.A. Sturdza, a generalului Vasiliu-Năsturel, comandantul Diviziei a 9-a, a celorlalte personalități venite de la București, ori de pe plan local. La bordul navei s-au desfășurat ceremonialul religios și banchetul. Între activitățile urmărite cu real interes de numerosul public participant, incluse în programul Zilei Marinei, organizată cu sprijinul Primăriei Constanța, au figurat întreceri sportive cu bărci, precum și diverse

Pe foaia de titlu, albumul are inserată următoarea dedicație: „Armata Română pătrunsă de simțăminte de credință statornică și de adânc devotament, depune cu recunoștință tributul ei de admirație la picioarele Majestății Sale Regelui Carol I, șeful ei suprem, care a călăuzit primii ei pași pe calea gloriei în botezul de sânge de pe câmpiile Bulgariei în anul 1877".

[65] *Ibidem*, f. 73.

www.ziuaconstanta.ro

jocuri nautice[66]. După lăsarea întunericului a urmat spectacolul feeric asigurat de pavoazul luminos al navelor, de cele 400 de felinare puse la dispoziția Căpităniei portului de Primăria Constanța, de focurile de artificii și de ceea ce în epocă erau denumite „seratele venețiene"[67].

4.8. Voiajele anului 1902: Sinope, Heracleea, Caliacra, Constanța (2–14 septembrie 1902)

În conformitate cu programul de pregătire specific, crucișătorul „Elisabeta" a executat, în cursul lunii septembrie 1902, două marșuri în Marea Neagră. Primul, împreună cu bricul „Mircea", pe coastele Asiei Mici. Pentru acest marș, supervizor al celor două nave a fost numit comandantul „Elisabetei", locotenent-comandorul Ion Spiropol. Ordinul eșalonului superior preciza că „Elisabeta" «trebuia să navige în concert cu „Mircea" având același itinerar». În pofida acestui ordin, locotenent-comandorul Ion Spiropol a hotărât ca bricul „Mircea" să plece în marș cu nouă ore mai devreme, urmând ca „Elisabeta" să-l ajungă pe drumul de navigație, să navige și să intre împreună în portul Sinope. Din cauza unor calcule greșite de navigație, cele două nave nu s-au întâlnit, astfel că „Elisabeta" a intrat în portul Sinope în dimineața zilei de 3 septembrie, iar „Mircea" a ajuns în port spre seară. Conform protocolului marinăresc, crucișătorul „Elisabeta" a salutat pământul Turciei. În timpul celor două zile de staționare, în portul Sinope au avut loc schimburi de vizite cu reprezentanții autorităților.

Pe data de 6 septembrie, la ora 5.00 dimineața, „Mircea" a plecat din portul Sinope, urmat după două ore de „Elisabeta". Crucișătorul a ajuns bricul, l-a depășit, dublând Capul Kerempeh și a intrat în portul Heracleea (azi Eregli) pe 7 septembrie dimineața, urmat la ora 16.00 de bricul „Mircea". În acest port au avut loc întâlniri cu autoritățile locale. Pe 12 septembrie, cele două nave și-au continuat voiajul, dar „Elisabeta" cu motorul său mult mai puternic a depășit bricul, îndreptându-se spre portul Caliacra, unde a așteptat sosirea bricului „Mircea".

Pe 15 septembrie, au sosit la Constanța regele Carol I, regina Elisabeta și principesa Maria pentru o vacanță de o lună. Cu acest prilej au vizitat portul și au făcut mai multe plimbări pe mare cu crucișătorul „Elisabeta".

Ca răspuns la vizita escadrei ruse din anul precedent, crucișătorul „Elisabeta" a efectuat un marș la Sevastopol. Ca urmare, pe 22 septembrie, la bordul navei s-au ambarcat comandorul Emanoil Koslinski, comandantul Marinei Militare, căpitan-comandorul Sebastian Eustațiu,

---

[66] Căpitan-comandor Marian Moșneagu, *Ziua Marinei la români*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002, p. 56.

[67] Seratele venețiene cuprindeau: bătaie cu confetti, focuri bengale și artificii (diferite piese), luminația bărcilor (bombardament – mare bombardament a două vase de război, cea mai măreață figură a jocurilor de artificii și candele romane – o noapte in Veneția; două baloane uriașe se vor înălța in aer aruncând de la înălțime buchete de flori, șerpi și stele multicolore), jocuri (Căzăceasca și Banul Mărăcine) executate pe un ponton, stâncile de marmură, bărcile remorcate de remorchere in largul mării și diferite alte surprize. În altă versiune, serbările venețiene cuprindeau, în prima parte a acestora, mare bătaie de flori, confetti și asalturi de serpentine, respectiv surprize și distracții iar în partea a doua, splendide focuri de artificii executate de Fabrica de Artificii „Vulcanul" București, care cuprindeau: răsăritul soarelui, roza sau buchetul magic, lupta șerpilor in aer, candele romane aruncând globuri de diferite culori, telegrafia fără fir Marconi, moara de vânt cu patru moriști care își vor lua iuțeala prin fir electric, bombe granate, sportafee americane aruncând mii de globuri multicolore, salve de rachete, șerpi și pocnitori, evantaie japoneze, ploaia de aur și argint și palmierii fermecați. Vezi D.J.A.N. Constanța, fond Primăria Constanța, dosar nr. 11/1906, f. 198 și nr. 8/1907, f. 60.

www.ziuaconstanta.ro

comandantul Diviziei de Mare, și un grup de ofițeri, respectiv „căpitanul de vânători Sturdza și așa-zisa misiune inteligentă, constituită din căpitanii Vasile Pantazzi și Vasile Scodrea, locotenentul Gheorghe Coandă și sublocotenentul Matila Costiescu-Ghyka, adusă la bord numai în vederea voiajului la Sevastopol". În ziua de 25 septembrie 1902, crucișătorul „Elisabeta" iese din port și pune capul la Sevastopol, unde ajunge a doua zi, la ora 7.30 dimineața. Se salută uscatul cu 21 lovituri de tun și cu 17 lovituri de tun pavilionul viceamiralului comandant al escadrei ruse. Se primește răspunsul cuvenit și vizitele de bun venit de la yachtul „Amfitritis" al M.S. Reginei Greciei și yachtul „Eraclie" al comandantului flotei ruse din Marea Neagră. În tot timpul zilei se schimbă vizite cu autoritățile militare de la bastimente și de la uscat. Seara, comandantul Marinei și o parte din ofițeri merg la masa dată în onoarea ofițerilor români la bordul navei-amiral.

Pe 28 septembrie, comandantul marinei face vizită A.S. Marele Duce Alexe Mihailovici pe cuirasatul „Rostislav". Comandorului Koslinski i s-a oferit din partea țarului Nicolae al II-lea „o prea frumoasă cupă de argint", iar căpitan-comandorii Sebastian Eustațiu, Ion Spiropol, Theodor Atanasiu și căpitanii Pantazzi și Sturdza au fost decorați. Comandantului Diviziei de Mare i s-a oferit Ordinul „Sf. Stanislav". Pe la ora 4.00 p.m. aceeași zi, A.S. Marele Duce este primit la bordul „Elisabetei" cu toate onorurile reglementare. Seara se dă un bal la Clubul Marinei Ruse în onoarea ofițerilor români.

La 29 septembrie, „Elisabeta" părăsește portul Sevastopol, trecând pe lângă bastimentele rusești de pe bordul cărora ofițerii și echipajele fac front, salutând și dând onorul prin sunetul muzicilor până ce „Elisabeta" se îndepărtează. Se navigă în lungul coastei până la Ialta. La ora 2.00 p.m. „Elisabeta" trece prin dreptul Palatului Imperial și salută pavilionul M.S. Țarului cu 31 lovituri de tun, la care răspunde yachtul imperial „Standard". Se pune apoi prova pe Constanța și pe 30 septembrie, la ora 6.00 a.m., „Elisabeta" ancorează în port.

Pe 3 octombrie 1902, crucișătorul a pornit într-o nouă misiune spre portul Sulina, unde a participat la inaugurarea noului canal construit de Comisia Europeană a Dunării.

Pe 6 octombrie 1902, a urcat Dunărea până la Mila 27, unde au sosit și staționarele străine: „Scont" (englez), „Vantour" (francez), „Sesia" (italian), „Taurus" (austriac) și „Lorelei" (german). La ora 1.00 p.m. a trecut vaporul S.M.R. „Principesa Maria", avându-i la bord pe A.S. Regală Principele Ferdinand și Principesa Maria cu suita lor. Atât crucișătorul cât și toate staționarele străine au arborat marele pavoaz și au salutat cu 21 lovituri de tun. În urma „Principesei Maria", toate vasele de război au plecat, coborând canalul până la Sulina. Seara, în Palatul C.E.D. s-a dat un banchet, toate vasele din port fiind iluminate. După miezul nopții, „Principesa Maria", urmat de „Elisabeta", a plecat spre Constanța.

A doua zi, 10 octombrie, A.S. Regală Principele Carol, Principesa Elisabeta și Principesa Maria au vizitat crucișătorul, luând ceaiul împreună cu ofițerii bordului.

4.9. Campania anului 1903

Pentru anul 1903, la comanda crucișătorului a fost menținut locotenent-comandorul Ion Spiropol. Pe funcția de secund a fost numit locotenent-comandorul Theodor Atanasiu. Printre ofițerii de bord apar nume noi precum căpitanii Alexandru Racleș și Dumitru Dumitriu, locotenenții Matei Niculescu, Pompiliu Georgescu și Nicolae Puricescu, sublocotenenții Constantin Ionescu, Corneliu Bucholtzer și Gheorghe Lazu, iar printre mecanici, ofițerul mecanic clasa I Gheorghe Lăpușneanu și ofițerii mecanici clasa a II-a Dumitru Gheorghiu și Ion Negreanu.

www.ziuaconstanta.ro

La 15 mai, „Elisabeta" s-a deplasat la Sulina pentru reparații, lucrările fiind efectuate cu materialele și specialiștii Arsenalului din Galați. Luna iunie a fost dedicată programului de instrucție, prin ieșiri în Marea Neagră. Din inițiativa comandantului, la bordul crucișătorului „Elisabeta" s-a înființat, din membrii echipajului, o fanfară din 22 de muzicanți, eveniment care marchează începuturile activității muzicii reprezentative a Marinei Militare[68].

La 28 iunie, avându-i la bord pe generalul Constantin Coandă, secretarul Ministerului de Război și pe comandantul Marinei Militare, contraamiralul Emanoil Koslinski, crucișătorul s-a deplasat până în fața portului Burgas.

Pe 30 iunie, la bordul crucișătorului s-a ambarcat noua serie de ofițeri cursanți de ai Școlii de Război, comandați de colonelul Hârjeu. „Elisabeta" a navigat până în dreptul portului Mangalia și apoi spre Sulina, cursanții având posibilitatea să cunoască specificul profesiei de ofițeri de marină, să observe litoralul ș.a. Pe drum, comandantul crucișătorului a ținut o conferință asupra apărării coastelor iar căpitanul Sturza din Vânători asupra campaniei rușilor din 1828. Garnizoana din Sulina i-a primit cordial pe camarazii din armata de uscat, organizând serbări și regate. A doua zi, Școala de Război s-a ambarcat pe „Grivița" și a studiat poziția Sulinei și organizarea apărării din timpul războiului din 1877.

Lunile iulie și august au fost utilizate pentru instrucția pe mare și executarea ședințelor de tragere. În premieră națională, la tragerile de exercițiu s-a întrebuințat țeava redusă de armă de 6,5 mm, introdusă în țeava tunurilor, pe care s-a montat un înălțător, calculat la bord.

Pentru al doilea an, la 15 august, la Constanța s-a sărbătorit la bord Ziua Marinei. În cadrul festivităților, la care a asistat ministrul de Război, Dimitrie A. Sturdza, crucișătorul „Elisabeta", bricul „Mircea" și nava de război rusă „Psezuape" au arborat marele pavoaz. Concursul de ambarcațiuni a fost câștigat de baleniera și barca nr. 1 de pe „Mircea".

La 1 septembrie 1903, s-a constituit o grupare din „Elisabeta", „Mircea" și „Grivița", sub comanda superioară a locotenent-comandorului Ion Spiropol, cu misiunea de a ieși în mare câte 48 de ore pe săptămână pentru diverse exerciții.

Pe 20 septembrie 1903, navele de luptă au părăsit portul, împărțite în trei divizii: I. „Elisabeta", „Grivița" și „Sborul", II. „Mircea", „Fulgerul" și „Alexandru" și III. „Bistrița", „Oltul" și „Siretul".

---

[68] În numărul 4 din 15 septembrie 1897, revista „Marina" informa cititorii despre inițiativa colonelului Vasile Urseanu, viitor amiral, sprijinit de toți ofițerii de marină, de „a se organiza o muzică a marinei, care se va întreține prin cotizații lunare." Redacția saluta această idee, argumentând că „nicăieri mai mult decât în marină, unde serviciul este lung și greu, nu se simte necesitatea agrementelor ce oferă o muzică, bine organizată și condusă. De altfel, s-au putut totdeauna observa efectele salutare ce are muzica, în momente grele, asupra moralului trupei, pe care îl ridică și îl întreține." Se pare că această inițiativă a rămas fără finalitate pentru că în „Orizontul Maritim" din octombrie 1934 găsim relatarea unui fost membru al echipajului crucișătorului „Elisabeta", care în anul 1902 își satisfăcea stagiul la bordul acestui bastiment, ca electrician, având gradul de caporal: „Pe atunci, Marina Militară nu avea muzică, așa că noi am improvizat una. Instrumentele erau o armonică, un flaut (flautist eram eu), o piculină, o vioară; tobă mare era peretele de la tambuchiul căldării, iar în loc de tobă mică, fundul unui lighean. Într-una din zile am fost auziți de către domnul comandor Spiropol, comandantul crucișătorului, care a venit jos la noi, ne-a ascultat și ne-a felicitat. Seara s-a și propus înființarea unei muzici militare a marinei. Începutul s-a făcut grație cotizațiilor de 10–15 lei pe lună ale ofițerilor, cât și faptului că locotenentul mecanic Gheorghiu, care fusese pregătitul meseriașilor din Galați, a vândut instrumentele muzicale ale numitei organizații, care se desființase, pe mica sumă de 1200 lei. Sub conducerea capel-maestrului Cilindri s-a organizat repede orchestra. Elemente s-au găsit repede și destule căci de dragul uniformei, mulți s-au angajat gagiști (muzicant angajat cu leafă într-o fanfară militară, *n.a.*) pe o leafă de nimica, mulțumindu-se cu hrana și dormind la bord. După 6 luni de repetiție, a avut loc prima defilare a marinarilor cu fanfara proprie și, după o lună, am dat primul concert în Galați."

www.ziuaconstanta.ro

În zilele de 21 şi 22 septembrie, s-au efectuat diferite evoluţii şi recunoaşteri în vederea Insulei Şerpilor, Starîi Stambul şi Sf. Gheorghe.

Pe 24 septembrie, a avut loc o luptă între Divizia de Mare şi Divizia de Dunăre.

Pe 25 septembrie, navele au ieşit în mare, formând o linie de blocus în rada Sulinei. În timpul nopţii, torpilorul a încercat, însă fără rezultat, să străpungă blocusul.

Pe 27 septembrie, s-a încercat un atac şi debarcarea la Sulina. Conform scenariului, o divizie compusă din „Elisabeta" şi „Griviţa" venind de la larg, în linie de relevement, trebuia să bată cu artileria sa bateriile de uscat în anfiladă. Simultan, cele trei canoniere, în formaţie de semicerc, îndreptate la Sud, trebuia să bată aceleaşi baterii, însă de front. Apărarea a deschis focul când vasele se găseau la 1.500 metri. Considerând că bateriile de la uscat au fost reduse la tăcere şi că barajele dintre diguri au fost distruse, canonierele au intrat pe canal şi au demarat debarcarea trupelor. Acestea urmau să ocupe poziţia, tăind comunicaţia dintre oraş şi infanteria marină a apărării. În acelaşi timp, navele de la Nord au pregătit o debarcare în zonă, deoarece din cauza unui vânt tare de Sud nu se putea executa debarcarea pe plaja de la Sud. Din cauza valurilor de la gura Sulinei, operaţia s-a executat cu mare greutate şi întârziere. Odată trupele ajunse pe plajă, acţiunea a intrat în faza luptei de uscat. Seara, toţi ofiţerii au participat la un bal dat în onoarea Marinei Militare de către cetăţenii din Sulina.

Pe 28 septembrie, comandantul marinei a trecut în revistă trupele, defilarea, în frunte cu fanfara de pe „Elisabeta", derulându-se în faţa Cercului Marinei. În seara aceleiaşi zile, vasele s-au întors la Constanţa, reluându-şi locurile de ancoraj în aşteptarea inspecţiei generale.

La 28 septembrie, crucişătorul s-a întors la Constanţa, unde a fost supus inspecţiei generale, iar la 1 octombrie, conform Ordinului 784 al ministrului de Război, a fost dezarmat. La bord a fost reţinută numai compania a II-a formată din 78 de fochişti. În statul-major al navei au rămas locotenent-comandorul Theodor Atanasiu, căpitanul Dumitru Dumitriu, locotenentul Matei Niculescu, sublocotenentul Constantin Ionescu şi ofiţerii mecanici clasa a II-a Dumitru Gheorghiu şi Ion Negreanu. Compania I a crucişătorului a fost detaşată la Compania Apărării Portului Constanţa, iar locotenent-comandorul Ion Spiropol, căpitanul Alexandru Racleş şi ofiţerul mecanic clasa I Gheorghe Lăpuşneanu au fost detaşaţi ca profesori la Şcolile Marinei.

4.10. În Arsenalul Marinei Galaţi (6 octombrie 1903–29 octombrie 1904)

La 6 octombrie, crucişătorul, sub comanda locotenent-comandorului Ion Spiropol, a fost introdus în Arsenalul Marinei din Galaţi pentru diverse reparaţii şi schimbarea căldărilor. Acestea au fost înlocuite cu patru căldări tubulare tip Normand, livrate de Casa Société Anonyme des Forges & Chantiers de la Méditerannée din Paris[69]. Crucişătorul „Elisabeta" a rămas dezarmat în Arsenal, membrii echipajului ocupându-se inclusiv cu reparaţiile vasului. Materialele de la bord au fost depozitate pe un şlep, fiind păstrate cu dificultate, neputându-se instala o pază destul de sigură. Până la 29 octombrie 1904, „Elisabeta" a staţionat în şantier. Odată încheiate lucrările, crucişătorul a fost armat şi a navigat spre Constanţa, urmând să înceapă probele pentru constatarea funcţionării noilor căldări.

[69] Ordinul 384 din 21 iunie 1903 al Ministerului de Război. Contractul nr. 814 din 6 octombrie 1903. A.M.R., Fond Direcţia V Marină, dosar nr. crt. 49, f. 13–15.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 8 ianuarie 1904, în timp ce crucişătorul s-a aflat în bazinul docurilor din Galați, s-a produs o îndoire a tablelor de la opera vie a navei, cauzată de slăbirea nepermisă a legăturilor interioare, pe care Arsenalul le-a ridicat spre a le reface și până la refacerea lor nu le-a înlocuit cu altele provizorii. Această avarie a necesitat scoaterea de pe doc în regim de urgență, profitându-se de timpul favorabil de la finele lunii ianuarie. Deformarea fundului a revenit la loc fără distorsiuni apreciabile ale tablelor carenei iar reparațiile proiectate au putut să continue, însă cheltuielile cauzate prin scoaterea vasului pe doc au diminuat gama reparațiilor suplimentare.

Lucrările relative la prepararea mobilizării neputându-se termina până la 16 martie, au rămas să fie completate în cursul lunii aprilie. Conform Procesului verbal din 6 iulie 1904, încheiat de inginerul șef clasa a II-a Nicolae Alexandreanu de la Comandamentul Marinei și inginerul clasa I Aurel Cupșa, reprezentantul Arsenalului Marinei, au fost verificate cele 3.576 tuburi ale condensoarelor crucişătorului, 150 dintre acestea au fost înlocuite din rezervă, celelalte urmând să fie achiziționate și înlocuite pe timpul iernii[70].

Pe 29 octombrie 1904, crucişătorul „Elisabeta" a ieșit din Arsenal, de unde a revenit la Constanța pe 31 octombrie. Conform Ordinului de zi nr. 240, pe 1 octombrie, nava a fost armată cu echipaj complet, crucişătorul urmând să înceapă probele de recepție a căldărilor nou instalate. Astfel, pe 26 noiembrie 1904, crucişătorul „Elisabeta" s-a deplasat de la Constanța la Sulina pentru a lua cărbuni.

4.11. Campania anului 1905

La 1 aprilie 1905, căpitan-comandorul Constantin Bălescu era comandantul Diviziei de Mare și al crucişătorului „Elisabeta". Noul stat-major al navei era format din locotenent-comandorul Zaharia Ionescu, ca secund, căpitanii Constantin Miclescu, Aristide Combari și Gheorghe Munteanu, locotenenții Nicolae Chiriţescu și Dan Zaharia, sublocotenenții Nicolae Manolescu, Ion Isbăşescu și Regnault Herter, mecanicii clasa I Gheorghe Lăpuşneanu, mecanicii clasa a III-a Constantin Vieru, Marin Pişlicaru, Ion Gheorghiu și Ion Cameniță și medic locotenentul Gheorghe Boanță.

Între 18–22 februarie 1905, crucişătorul „Elisabeta" a efectuat un voiaj la Sulina, pentru a se aproviziona cu cărbuni și apă. Cu această ocazie, timp de șase ore și jumătate, nava a făcut încercări de viteză. Pe timpul acestei ieșiri a avut o avarie la cilindrul de presiune mijlocie, găurindu-se capacul din cauza unei bucăți de metal pilă care se afla între piston și capac. Crucişătorul „Elisabeta" a plecat la Galați la 29 martie 1905, pentru a fi ridicat pe doc. Trecând prin Sulina, și-a pierdut ancora tribord cu o jumătate de cheie de lanț, pe care a găsit-o la întoarcerea din Galați, fiind pescuită de către Comisia Europeană a Dunării. Conform Procesului verbal nr. 10 din 12 aprilie 1905, întocmit de căpitan-comandorul Ion Spiropol, inginerul clasa I Aurel Cupșa și mecanicul clasa I Gheorghe Lăpuşneanu, în urma recepției căldărilor noi tip Normand și a încercărilor din 7 aprilie nu s-au constatat deficiențe.

La 15 mai, crucişătorul a participat la festivitatea de intrare în Serviciul Maritim Român a pasagerului „România", botezat în prezența regelui Carol I. Prezența navei austriece „Taurus" în

[70] A.M.R., Fond Direcția V Marină, dosar nr. crt. 56, f. 11.

www.ziuaconstanta.ro

portul Constanța a prilejuit ofițerilor ambarcați pe „Elisabeta" întâlniri, discuții și utile schimburi de experiență cu echipajul acestui vapor.

Pe 16 mai 1905, între 9.50 și 10.10, MMLL împreună cu AALL Regale principii moștenitori și augusta lor familie, suita și domnii miniștri au vizitat crucișătorul, dându-li-se salutul cu tunurile și onorurile regulamentare.

Pe 23 mai, la ora 9.00, crucișătorul a părăsit postul dintre geamanduri și a ieșit în mare până la ora 11.00, când a ancorat în port. La ora 13.15, M.S. Regina și familia princiară cu suitele lor au sosit la bord, fiind întâmpinate cu onorurile regulamentare. La 13.25, crucișătorul a părăsit portul luând drumul spre Mangalia, unde a ancorat în radă la ora 15.30. M.S. Regina și Familia Princiară s-au îmbarcat pe remorcherul „Julieta" al Serviciului Hidraulic și au debarcat în port, unde a avut loc o recepție entuziastă din partea publicului. Augusta Familie cu suita s-au deplasat cu trăsurile la lac, unde au făcut o plimbare cu bărcile până la băi. Aici au debarcat pentru câteva minute, apoi s-au întors la debarcader și de aici la bord.

La ora 17.50, crucișătorul a plecat din Mangalia, intrând în Constanța la ora 19.40, când M.S. Regina și Familia Princiară au debarcat, cu salutul cu tunurile și onorurile regulamentare. Voiajul s-a efectuat fără incidente, la întoarcere servindu-se ceai în careul ofițerilor, special împodobit cu flori. În timpul voiajului au avut loc execuții corale și instrumentale din partea echipajului, urmărite cu interes de M.S. Regina. Înainte de plecare, M.S. Regina a înscris în jurnalul de bord satisfacția și mulțumirile sale.

A doua zi, comandantul și secundul crucișătorului și comandantul bricului „Mircea" au fost invitați la dejun pe yacht, iar la 16.00, toți ofițerii și o mare parte din echipaj au fost invitați la bord, unde au asistat la o conferință a inginerului electrician Popp asupra telegrafiei fără fir[71]. După terminarea conferinței, echipajele au executat diferite jocuri marinărești, dansuri, coruri etc.

[71] În 1905, la bordul crucișătorului a fost instalată prima stație de radiotelegrafie din Marina Română, cu bătaie de circa 100 km.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul V

„ELISABETA" VERSUS „POTEMKIN" (19–28 iunie 1905)

Pe 28 mai, s-a reluat programul de serviciu în mod obișnuit, care nu a durat decât până la 19 iunie, când comandantul Diviziei de Mare a primit o telegramă de la comandantul garnizoanei Sulina, prin care acesta făcea cunoscut că, la ora 6.00 dimineața, s-a distins venind din largul mării, dinspre Insula Șerpilor, un cuirasat mare cu trei coșuri și două catarge însoțit de un torpilor. Ambele nave navigau cu viteză mică, la circa 8 mile de coastă, îndreptându-se spre Sf. Gheorghe. Cunoscându-se evenimentele revoluționare din Rusia și verificându-se datele semnalate, s-a stabilit fără dificultate că acest bastiment era cuirasatul „Kneaz Potemkin Tavriceski", cel mai mare și un puternic vas al Marinei Ruse din Marea Neagră, al cărui echipaj se revoltase. În întâmpinarea acestei vizite neașteptate pe care bastimentul o făcea pentru a se reaproviziona, în gabia crucișătorului s-a înființat un post de observație și a fost înștiințat și comandantul staționarului rus „Psezuape", care se afla ancorat lângă crucișătorul „Elisabeta".

La 6.15, au fost recunoscute din gabie cuirasatul însoțit de torpilor venind de la Nord și îndreptându-se spre Constanța, la ora 7.00 acestea ancorând în larg, cam la 2,5 km de port. Imediat s-au remarcat mai multe focuri de tun ca de salut, însă fără a se auzi. Cum însă acest salut nu a fost făcut după uzurile stabilite, nu i s-a răspuns. În acest timp, a fost trimis în vizită un ofițer de la crucișător, care s-a deplasat la bord împreună cu căpitanul portului, bastimentele purtând numai pavilionul național legal și flamura de război regulamentară, fără alt semn distinctiv. Sosirea navelor rusești a cauzat o vie neliniște în tot orașul. Prefectul județului, colonelul Mihail Capșa și primarul orașului au venit la bordul crucișătorului pentru a-l consulta pe comandant asupra atitudinii ce urma a se adopta față de aceste bastimente. În același timp, s-a întors și ofițerul trimis în vizită, împreună cu căpitanul portului, care au confirmat faptul că bastimentele erau cuirasatul „Potemkin" și torpilorul nr. 267, ambele încăpute pe mâinile revoluționarilor. Ofițerii au fost bine primiți și li s-au explicat în parte evenimentele care au avut loc și că scopul lor este de a lua provizii de hrană și materiale pentru mașini, în care scop au și înaintat o listă. Căpitanul de port le-a spus că nu poate da nici un rezultat până a doua zi și, în nici un caz, materiale pentru mașini nu vor putea găsi. În același timp, conducătorul revoluționarilor a încredințat ofițerilor un manifest în limba rusă[72], în

[72] Primul apel, semnat „Echipajul crucișătorului de escadră «Kneaz Potemkin Tavriceski» și al torpilorului «267»", avea următorul conținut: *„Către întreaga lume civilizată. Cetățeni din toate țările, fii ai tuturor popoarelor!* În fața ochilor voștri se înfățișează priveliștea măreață a unei mari lupte eliberatoare! Poporul rus, asuprit și înrobit, n-a mai putut răbda jugul secular și despotismul autocrației. Jaful, sărăcia și lipsa de drepturi în care guvernul rus a adus Rusia martiră au făcut ca masele de muncitori să-și piardă răbdarea. În toate orașele și satele s-a aprins deja flacăra revoltei și mâniei. Strigătul puternic scos din milioane de piepturi: «Destul cu lanțurile robiei și ale despotismului, trăiască libertatea!» a răsunat ca un tunet pe tot întinsul Rusiei. Guvernul țarist însă a socotit că e mai bine să înece țara în sângele poporului său decât să-i dea libertate și un trai mai bun. Și astfel sângele nevinovat al bravilor luptători a curs valuri în

www.ziuaconstanta.ro

care se arăta motivația acestei rebeliuni, neuitând să-i întrebe pe ofițerii români dacă opinia publică străină simpatizează cu opera revoluționară urmărită de ruși. Manifestul a fost preluat de prefect. Comandantul crucișătorului a convenit cu prefectul, primarul și căpitanul de port să temporizeze chestiunea, fiind fermi față de ruși și evitând totodată orice măsură care ar putea inflama situația, dat fiind starea de excitare și anarhie care domnea pe bord și lipsa de răspundere a rebelilor, care dispuneau fără niciun control de o forță formidabilă și căreia nimic nu i se putea opune în mod eficace, orașul fiind lipsit de orice apărare, iar „Elisabeta" fiind o cantitate neglijabilă ca forță efectivă față de cuirasat. S-a expediat prima telegramă Ministerului de Război, anunțând sosirea navelor rusești și stabilindu-se legătura operativă cu autoritățile superioare. În urmă, a sosit la bord comandantul staționarului rus care s-a întors ulterior pe cuirasat. Acesta i-a comunicat comandantului că a fost bine primit, că i s-au dat asigurări că nimeni nu se va atinge de persoana sa și i-a istorisit măcelul care a avut loc la bord asupra ofițerilor.

Pe la ora 21.00, comandantul crucișătorului, mergând pe cheu pentru a comunica cu prefectul județului, a găsit acolo o șalupă de la cuirasat ai cărei mateloți, prin interpret, i-au cerut voie să comunice dorința lor de a ști dacă în cazul când s-ar hotărî să abandoneze nava, ar risca să fie extrădați. Atitudinea acestora lăsa să se întrevadă starea sufletească deprimantă și situația extremă în care se găseau și asumarea grozăviilor pe care le comiseseră. Ca urmare, păreau să implore ca un act de milă din partea autorităților permisiunea de a debarca în România, sentiment împărtășit, se pare, de majoritatea echipajului. Comandantul le-a recomandat să se întoarcă la bord și să-i spună șefului lor să trimită o delegație la „Elisabeta" pentru a le da un răspuns și, în caz că s-ar hotărî să se debarce, să se regleze luarea în primire a navelor.

La bord, comandantul a ordonat să fie luate toate măsurile impuse de împrejurări; echipajele și ofițerii la posturile de luptă, toate piesele pregătite de tragere, piesele mari încărcate, muniții suficiente pe punte, detașamentele de infanterie armate, porțile etanșe închise, instalațiile de incendiu la post, proiectoarele explorând rada și intrarea portului, mașina gata de manevre. Astfel s-a vegheat toată noaptea, gata de ripostă la primul semnal. Pe la 10.00 seara, s-au prezentat la bord delegații răzvrătiților, respectiv șeful acestora, servantul torpilor Afanasie Nikolaevici Matiușenko, și doi marinari, din care unul român; li s-a spus că comandantul se obligă să ceară libera lor trecere prin țară, însă mai înainte de a se debarca, trebuie să predea comandantului Diviziei de Mare bastimentele, lucru pe care șeful revoluționarilor l-a exclus cu energie; a reînnoit cererea de reaprovizionare, dar i s-a răspuns că autoritățile nu sunt de acord. În aceste condiții, cei trei au plecat,

---

toată țara noastră. Dar guvernul înnebunit a uitat un lucru, și anume că armata, ținută în întuneric și asuprită, arma sa puternică pentru planurile sale sângeroase, nu este decât același popor, aceiași fii ai maselor muncitoare care au hotărât să-și cucerească libertatea. Și armata, mai devreme sau mai târziu, va înțelege acest lucru și va șterge această pată rușinoasă a călăilor care au lovit în părinții și frații lor. Astfel, noi, echipajul crucișătorului de escadră «Potemkin Tavricesski», facem cu hotărâre și în deplin acord cu toții acest pas măreț. Fie ca toate jertfele fraților noștri muncitori și țărani, căzuți pe străzile și plaiurile Patriei noastre de gloanțele și baionetele soldaților, să ridice de pe noi blestemul de ucigași ai lor. Nu, noi nu suntem ucigașii lor, noi nu suntem călăii propriului nostru popor, ci suntem apărătorii lui. Lozinca noastră, a tuturora, este: «Moartea sau libertatea pentru întreaga Rusie». Cerem imediata încetare a vărsării de sânge fără rost de pe câmpiile Manciuriei îndepărtate. Cerem convocarea imediată a unei Adunări constituante, aleasă de întregul popor pe baza votului universal, direct, egal și secret. Pentru aceste revendicări, noi, echipajul acestui crucișător, suntem gata cu toții să cădem în luptă până la unul sau să ieșim învingători. Suntem ferm convinși că oamenii cinstiți și muncitorii din toate țările, ca și popoarele, vor răspunde cu înflăcărare la apelul pentru măreața noastră luptă pentru libertate. Jos autocrația! Trăiască Adunarea constituantă!". (Titu Georgescu, Gavril Marcu, *Potemkiniștii în România. 50 de ani de la răscoala marinarilor de pe crucișătorul „Potemkin"*, Editura de Stat pentru Literatură Politică, București, 1955, p. 62-64).

www.ziuaconstanta.ro

promițând că a doua zi vor părăsi Constanța. Cu puțin înainte, venise la bord și comandantul staționarului rus pentru a-i cere comandantului crucișătorului atât asistență împotriva unei eventuale răzvrătiri la bord, deși echipajul îl asigurase în unanimitate că-i vor rămâne supuși, precum și împotriva unui eventual atac din partea torpilorului, căci echipajele lui „Potemkin" îi amenințaseră cu distrugerea dacă nu trec de partea revoltaților. Comandantul l-a asigurat că va beneficia de toată protecția pentru securitatea vasului său și a personalului și, intervenindu-se la Căpitănia Portului, s-a dispus mutarea bastimentului în interiorul portului, la cheu, unde a rămas și în zilele următoare, iar pe cheu s-a postat un detașament de trupe de infanterie. Pe timpul nopții a fost liniște și nu s-a ivit nici un incident, navele de la larg fiind atent supravegheate. În cursul nopții, comandantul a primit la bord diferite telegrame cu instrucțiuni, diferite persoane oficiale ținându-l la curent cu mersul evenimentelor.

Ordinul Ministerului de Război, sosit la ora 1.00 noaptea, sancționa toate măsurile luate de comandant și care s-au menținut întocmai. Aceleași măsuri au fost ordonate și bricului „Mircea". La ora 4.35, torpilorul rus s-a îndreptat spre intrarea portului. Imediat, comandantul a ordonat deschiderea focului, trăgându-se cu tunul nr. 3 Nordenfeld un foc orb de avertisment și un al doilea cu proiectil încărcat spre larg. Ulterior a dat ordin de începerea focurilor de către toate piesele din port asupra navei însă s-a observat că instantaneu torpilorul a pus mașina înapoi cu toată viteza și luând largul mării, s-a retras lângă cuirasat, de lângă care nu s-a mai dezlipit până la plecare.

Se pare că acesta a avut intenția să-l amenințe pe „Psezuape", dar, ulterior, revoluționarii s-au scuzat, spunând că au încercat să intre fără o prealabilă permisiune și au motivat tentativa lor ca fiind cauzată de starea agitată a mării care suprasolicita nava și personalul. Incidentul a fost raportat imediat Ministerului de Război. Restul zilei a fost liniște; din arboradă, cu luneta, s-a văzut un timp îndelungat echipajul strâns în ordine la pupa cuirasatului, în consfătuire, probabil. De mai multe ori șalupa cuirasatului a venit în port pentru a comunica cu căpitanul. La ora 1.00, s-a văzut cuirasatul ridicând ancora și, la 1.10, punându-se în mișcare cu torpilorul la remorcă. La un moment dat, a schimbat brusc drumul și a pus capul spre intrarea portului. Imediat au fost îndreptate toate piesele dintr-un bord asupra lui, gata de tragere în cazul vreunei agresiuni, dar după câteva momente a schimbat din nou capul și, după mai multe ezitări, a luat drumul spre Est. Astfel, s-a terminat acest eveniment extraordinar, care a produs o situație unică din punct de vedere internațional, fără niciun incident, cu toate că ordinele superioare s-au executat întocmai, grație în parte fermității autorităților, dar mai cu seamă moderațiunii și dorinței de ordine față cu străinii a rebelilor, care au constituit o surpriză pentru guvernul și conaționalii lor. Ei au declarat și au ținut să probeze că fac tot posibilul să câștige încrederea și simpatia opiniei publice europene.

A doua zi, pe la ora 10.55, a fost semnalat un torpilor rusesc, imediat dându-se „La posturile de luptă!", toate piesele fiind gata de tragere; în același timp, a fost trimisă șalupa cu un ofițer pentru a-i recunoaște calitatea și intenția, deoarece sosirea acestei nave nu fusese anunțată. La 11.25, torpilorul a intrat în port ignorând șalupa și semnalele pe care aceasta i le făcea pentru a se opri. La 11.50, a venit la bord comandantul acestui torpilor, Stremitelyng, însoțit de comandantul de la „Psezuape", ambii fiindu-i prezentați comandantului marinei, sosit la bordul „Elisabetei" în ajun, seara. Stremitelyng i-a comunicat că a venit în căutarea lui „Potemkin" și că are ordin de a-l soma să se predea sau, în caz contrar, să-l torpileze. Comandant marinei i-a întors vizita lui Stremitelyng, echipajul torpilorului fiind format în mare parte din ofițeri. La ora 2.00, Stremitelyng a ieșit din port, după ce s-a informat asupra vizitei cuirasatului la Constanța, luând drumul spre Sud. La 2.15, generalul Anghelescu a sosit la bord, cerând informații asupra vizitei acestui torpilor. La

www.ziuaconstanta.ro

3.30, „Psezuape", remorcat, a ieşit din fundul portului, ancorând lângă crucişător. Pe 22 iunie, la ora 12.20, ataşatul militar al Rusiei, locotenent-colonelul Zanchevici, a sosit la bord, unde s-a întreţinut cu comandantul Marinei şi cu comandantul crucişătorului, care comunica prin semnale convenţionale mişcările din largul mării. La bord, dispoziţiunile de luptă au continuat atât ziua cât şi noaptea, toate piesele de artilerie fiind gata de tragere la ordin. Comandantul lui „Psezuape" şi ataşatul militar rus au convenit, la plecarea de la bord, ca vasele regulate (rămase credincioase) să poarte la catarg un pavilion special alb cu o cruce roşie.

Ziua de 23 iunie, a trecut liniştită, fără evenimente de semnalat. La far s-a continuat cu postul de observaţie, supravegherea, zi şi noapte, a navelor de la orizont. Pe 24 iunie, la ora 10.40, a fost semnalat de la far un bastiment în vedere. Imediat a fost trimisă o şalupă sub comanda unui căpitan, care a ieşit la larg în cercetare. Peste puţin timp a fost identificat un vas de război. Imediat s-a ordonat „La posturile de luptă!", luându-se toate preparativele necesare – ca şi în rândul trecut – pentru a putea face faţă evenimentelor. La 11.55, nava semnalată a ancorat în rada exterioară, cam în acelaşi loc unde ancorase, pe 19 iunie, cuirasatul. S-au aprins proiectoarele şi a fost recunoscut cu uşurinţă cuirasatul „Kneaz Potemkin Tavriceski". S-a ordonat aprinderea focurilor la două căldări, iar o şalupă a rămas afară, în observaţie. De la bordul cuirasatului se auzeau urale şi, cu binoclul, s-a putut observa cum echipajul bastimentului salută cu bonetele publicul strâns pe cheu şi pe bulevard. La bord şi în oraş, toată lumea credea că revoluţionarii, fiind urmăriţi de navele rămase credincioase, au venit să-şi găsească adăpost la Constanţa şi, probabil, vor părăsi nava, predându-se autorităţilor române. La 12.55 comandantul lui „Psezuape" a venit la bord, cerând asistenţă. La ora 1.00, a sosit la bord generalul Anghelescu care, împreună cu comandantul Marinei, a coborât pe cheu, înarmaţi, în şalupă având trei oameni cu armele încărcate; pe cheu urmau să se întâlnească cu o delegaţie de pe cuirasat pentru a parlamenta asupra revenirii lor în Constanţa. Între timp, staţionarul „Psezuape" a fost remorcat în fundul portului de către remorcherul S.H. „Julietta". Cei doi oficiali români au revenit la bord la ora 4.00 dimineaţa, aducând vestea că revoluţionarii au intenţia să se predea şi că vor lua decizia finală la ora 6.00 dimineaţa. La bord au sosit generalul Grozea, prefectul judeţului, primarul oraşului ş.a.

La ora 10.50, şalupa de la „Potemkin" a sosit la navă, aducând şapte delegaţi ai revoluţionarilor pentru a negocia predarea navei şi debarcarea echipajului; în acest timp, armamentul şalupei a plecat cu şalupa la cheul de Sud, au legat-o şi, debarcând, au părăsit-o fugind spre Vii. A fost trimis imediat personalul necesar de la bord, care a ridicat presiunea şi au adus-o la crucişător, cu care ocazie s-a constatat că şalupa era spartă şi făcea apă. La 11.05, delegaţii au părăsit nava, după ce li s-au dat toate asigurările din partea celor în drept asupra libertăţii lor în ţară, precum şi condiţiile asupra predării bastimentului. În scurt timp, cuirasatul „Potemkin" a fost adus în port de către locotenent-comandorul Nicolae Negru, căpitanul Portului, şi pilotul Căpităniei, la 12.45 fiind ancorat şi legat la geamandură, în apropiere de intrare. După acostare, au fost trimişi doi ofiţeri şi personalul de la bord pentru a aduce şi torpilorul în port, însă după ce acesta a intrat în acvatoriu, echipajul său a declarat că nu sunt revoluţionari şi că au fost luaţi cu forţa de cuirasat, cerând provizii pentru a se întoarce la Sevastopol. Este ţinut în observaţie strictă sub tunuri până când s-a decis, dând însă comunicaţie la bărcile pentru personalul nostru aflat pe bordul său.

La 2.40, a început debarcarea echipajului de pe cuirasatul „Potemkin", cei circa 700 de marinari fiind transportaţi la cheu cu şalupele Serviciului Hidraulic. Printre ei se aflau şi 3–4 răniţi, care au fost transportaţi la Spitalul Militar. Debarcarea a avut loc sub supravegherea autorităţilor române, portul şi cheurile fiind pline de public, care asista cu o vie satisfacţie la deznodământul

www.ziuaconstanta.ro

acestui eveniment. La ora 4.20, debarcarea s-a încheiat, bastimentul fiind luat în primire de personalul numit prin ordine anterioare, la 4.24 acesta arborând pavilionul român. Personalul crucişătorului „Potemkin" era alcătuit din locotenent-comandorul Vasile Iorgulescu, comandant, căpitanul Constantin Ciudin, secund, căpitanul Gheorghe Munteanu, locotenentul Zaharia Dan, sublocotenentul Nicolae Manolescu şi medicul căpitan Mihail Gafencu, ofiţeri la bord iar ca motorişti ofiţerii mecanici: clasa I Gheorghe Lăpuşneanu, clasa a II-a Ilie Iordănescu şi clasa a III-a Ioan Gheorghiu şi Marin Pişlicaru, respectiv 67 de grade inferioare.

La ora 6.00 seara, torpilorul rus a fost somat prin comandantul secund al crucişătorului care s-a deplasat la bordul acestuia, comunicând echipajului că trebuie ori să plece ori să se predea, întrucât provizii nu li se pot da. La ora 6.15 torpilorul, a părăsit portul, luând drumul spre Est. Seara, cuirasatul a iluminat portul cu proiectoarele.

Pe 26 iunie, la ora 7.20, s-a semnalizat în radă, la 2 mile, două torpiloare care, după ce au recunoscut situaţia cuirasatului „Potemkin", pe care era arborat pavilionul român, s-au retras în larg. La ora 7.50, s-au recunoscut spre NE două cuirasate. Pentru a recunoaşte situaţia şi intenţia acestora, au fost somate prin codul internaţional: „Nu încercaţi a intra în port!". Cu toate acestea, un torpilor a intrat în port fără să ia seamă de şalupa care era postată la intrarea portului spre întâmpinare. La ora 9.50, primul cuirasat „Ceşme" a ancorat în radă, purtând pavilion de amiral, urmat de al doilea cuirasat, „Sinope". În port au intrat şi ancorat torpiloarele nr. 261, 263, 264 şi 265. Imediat a fost trimis un ofiţer la „Ceşme" pentru a-l complimenta pe amiral. În acest timp, au sosit la bord ataşatul militar rus, generalul Anghelescu şi generalul Grozea.

La ora 10.00, nava-amiral a salutat uscatul cu 21 lovituri de tun, la care a răspuns „Elisabeta" cu acelaşi număr de focuri, salutând imediat pavilionul contraamiralului comandant şef cu 15 focuri. Salutul a fost imediat întors de nava-amiral. Atât prin ataşatul militar cât şi prin ofiţerul trimis spre complimentare, amiralul a obiectat pentru ce s-a ridicat semnalul prin care i se recomanda să nu intre în port, la care obiecţie i s-a răspuns că faţă cu situaţia anormală a unora din bastimentele marinei ruseşti era obligatoriu ca navele care soseau să fie oprite la larg, până când ofiţerul trimis în întâmpinare cu şalupa va fi cunoscut calitatea şi intenţia navelor străine. Mai mult însă, sosirea acestora nu a fost anunţată prealabil şi nici nu purtau semnalul distinctiv stabilit cu câteva zile înainte de însuşi reprezentanţii de faţă ai Guvernului rus, comandantul staţionarului şi ataşatul militar, pentru ca să le recunoaştem calitatea de bastimente oficiale.

La ora 10.30, un ofiţer a venit din partea amiralului rus pentru a mulţumi pentru complimentare şi, ulterior, comandantul Marinei i-a făcut vizita amiralului, fiind salutat la plecare cu 9 focuri de tun. În acest timp, a sosit la bord prefectul Constanţei, care a notificat telegrama extra-urgentă prin care se ordona căpitanului Portului să se predea cuirasatul amiralului. Ordinul fiind transmis căpitanului de Port de către comandantul Marinei, acesta s-a dus imediat la amiralul rus, unde au convenit să înceapă predarea la ora 2.00 p.m.

La 12.10, au sosit în port torpiloarele „Smeul" şi „Năluca", sub comanda comandorului Eustaţiu. La 1.20, amiralul Pisarewski a venit la bord pentru a întoarce vizita comandantului Marinei care, fiind chemat la telegraf pentru primiri de ordine, amiralul a fost primit de către comandantul Diviziei de Mare şi al crucişătorului. La plecare, amiralul a fost salutat cu 15 focuri de tun.

La ora 1.45, au început să sosească la „Potemkin" bărci cu echipaje şi ofiţeri ruşi pentru luarea în primire a cuirasatului. La ora 3.10, comandantul Diviziei de Mare a plecat la nava-amiral pentru a face vizita reglementară, întoarsă de comandantul lui „Ceşme" la ora 5.35. Cu această ocazie, fiind întrebat asupra datei prealabile a plecării lor, comandantul rus a precizat că vor pleca a doua zi seara, din cauză că „Potemkin" făcea apă pe la o valvulă, năvălirea apei fiind stăpânită de pompe.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 27 iunie, s-a observat că cuirasatul s-a afundat puțin de pupa și prezintă o ușoară bandă în Bd. După prânz, și-a reluat poziția normală. Pe la ora 6.00 seara, „Potemkin" a început manevra de ieșire din port cu ajutorul remorcherelor Serviciului Maritim Român și Serviciului Hidraulic, dar pe la 8.00, a renunțat, revenind la postul său; cercetând cazul, s-a menționat că nu a putut scoate ancora, nefiind în măsură să genereze tensiunea necesară la dinamuri pentru motoarele ancorelor.

La 28 iunie, ora 8.30, „Potemkin" a reluat manevra de plecare și, la 9.55, bastimentul a fost scos afară din port de remorcherele S.M.R. „Sulina" și S.H. „Jullieta". Între orele 11.00 și 11.30, torpiloarele rusești au ieșit din port în radă; la 2.00, torpilorul nr. 261 a reintrat în port, de unde a luat două șalupe cu cărbuni și apă dulce pentru „Potemkin". În acest timp, s-a văzut cum în radă „Potemkin" îi dă o remorcă lui „Sinope", fără însă a ridica ancora. Între vasele din radă și „Psezuape" se menținea o continuă mișcare de bărci. La ora 7.00 seara, escadra s-a pus în marș; „Potemkin" la remorca lui „Sinope" a luat drumul spre Est. La ora 9.20 seara, „Psezuape" a ieșit din fundul portului unde fusese adăpostit la sosirea lui „Potemkin" cu revoltați și a ancorat lângă „Elisabeta" și, ulterior, la 12.30 noaptea, a plecat în largul mării.

Până pe 3 iulie, serviciul s-a desfășurat în mod obișnuit. Pe 4 iulie, primindu-se la Divizia de Mare programul pentru lunile iulie și august, crucișătorul a ieșit în mare, rămânând în derivă pe timpul nopții. A doua zi, a intrat pe Canalul Sulinei, însă fiind avertizat de garnizoana locală că, printr-o telegramă, Comandamentul Marinei ordonă ca nava să se înapoieze imediat, a făcut rondoul, luând drumul spre Insula Șerpilor, pentru a ralia canoniera „Grivița", care se întorcea dintr-o excursie cu studenți de la Facultatea de Științe. Crucișătorul a intrat în port la ora 4.30 dimineața. După prânz, a sosit la bord comandantul Marinei.

Pe 9 iulie, primindu-se din nou ordin ca nava să se deplaseze la Sulina, crucișătorul a ieșit în mare la ora 8.00 seara, a doua zi dimineața ancorând la Insula Șerpilor, unde comandantul marinei a inspectat postul de acolo. În aceeași zi, la 14.30 după prânz, crucișătorul a intrat în Sulina.

Pe 12 iulie, torpiloarele au ieșit în mare și au început lansările în rada Sulinei, unde se afla ancorat și „Elisabeta". Ofițerii disponibili de la bord, precum și mecanicii au asistat la lansări pe torpiloare. Pe 13 iulie s-au făcut exerciții cu Compania de debarcare, ofițerii disponibili continuând să asiste la lansările de torpile. Pe 15 iulie, s-au executat lansări de torpile asupra crucișătorului „Elisabeta" și canonierei „Grivița". La ora 4.00 p.m. „Elisabeta" a părăsit ancorajul și ieșind la larg, a făcut observații de variație cu compasul de drum, la 6.30 intrând în Sulina.

Pe 16 iulie, la 6.00 dimineața, Compania de debarcare a crucișătorului, o mare parte din echipaj și Compania Sulina, sub comanda comandantului secund și ofițerii disponibili, au executat un marș pe plaja de la Sulina, unde s-au făcut trageri de artilerie cu tunurile de 65 mm asupra unei ținte baterii. Trupa a luat prânzul pe plajă, după prânz având loc trageri de infanterie cu oamenii vechi.

Pe 19 iulie, crucișătorul a ieșit în radă și a lansat o torpilă de la bord. La ora 2.00 p.m. crucișătorul a părăsit ancorajul și a ieșit în larg, în vederea manevrelor care urmau să aibă loc a doua zi în rada Sulinei. Noaptea, crucișătorul a ancorat în golful Portița, între geamandurile 4 și 5, iar a doua zi, la ora 8.00 dimineața, a luat drumul spre NE, la 2.30 ancorând la insulă. La ora 7.30 seara, crucișătorul a plecat spre Sulina. În rada Sulinei urma să aibă loc o manevră între crucișător și torpiloare, care apărau rada Sulinei împotriva crucișătorului care ar forma avangarda unei escadre care se îndrepta spre Sulina. Atacul torpiloarelor a fost considerat ca nereușit deoarece a fost descoperit de la crucișător, care imediat a deschis focul asupra lor, acestea neputând lansa o torpilă decât după

www.ziuaconstanta.ro

4 minute şi de la distanţă mare. La ora 11.15 noaptea, crucişătorul a ancorat în radă, celelalte vase intrând în port. Imediat după ce a ancorat, a primit ordinul telegrafic al Ministerului de Război de a se afla în Constanţa la 24 iulie.

Pe 23 iulie, la 7.30 seara, crucişătorul ia drumul spre Constanţa, urmat la mică distanţă de canoniera „Griviţa". Pe 24 iulie, la ora 6.30 dimineaţa, ambele nave au intrat în portul Constanţa, pregătindu-se pentru solemnitatea înmânării decoraţiilor acordate cu ocazia incidentului „Potemkin".

La ora 9.30, ofiţerii Diviziei de Mare şi cei de pe torpiloare s-au întrunit la bord în ţinută de ceremonie. La 10.30, au sosit invitaţii, ministrul Lucrărilor Publice, prefectul, primarul şi comandantul Brigăzii, ţinând loc de comandant al Diviziei, precum şi numeroşi ofiţeri din garnizoană. Ceremonia a fost deschisă în faţa echipajelor sub arme de către directorul Marinei din Ministerul de Război, ca delegat al Ministerului de Război, care a dat citire ordinului prin care se notifica decorarea şi medalierea celor care au fost consideraţi de autorităţile superioare că s-au distins cu ocazia evenimentelor sus-menţionate. A urmat remiterea însemnelor de către comandantul Marinei în numele M.S. Regelui şi cuvântarea acestuia. După aceasta, a avut loc defilarea ofiţerilor şi echipajelor înaintea celor decoraţi, care au primit felicitările ministrului şi ale tuturor persoanelor prezente la bord. S-a servit şampanie, ministrul adresând câteva cuvinte de simpatie pentru marină şi urări pentru prosperitatea ei, adăugând că acum Guvernul recunoaşte importanţa rolului ce trebuie să aibă marina şi că se vor face sacrificii pentru înfiinţarea materialului necesar. La plecare, i s-a făcut salutul cu tunuri.

Pe 25 iulie, comandantul Marinei s-a debarcat, iar pe 30 iulie, crucişătorul a ieşit în mare pentru tragerile de artilerie şi infanterie. Între 1 şi 8 august s-a desfăşurat serviciul obişnuit. O corvoadă de torpile de la crucişător a lucrat sub supravegherea mecanicului clasa I Gheorghiu la pregătirea pontonului de lansare şi, când totul a fost gata, s-a ridicat presiunea la o căldare pentru a comprima aer la crucişător. După câteva încercări fără succes, comisia a stabilit că pompa de comprimat era defectuoasă. S-au luat măsuri de către Comandament pentru a se construi o altă pompă.

Pe 15 august, ziua patroanei Marinei, s-a oficiat serviciul religios la bord de către preotul garnizoanei, în prezenţa tuturor ofiţerilor diviziei. După prânz, au avut loc regate în port, la care au participat şi bărcile Diviziei de Mare şi cele de la navele aflate în port.

Pe 18 şi 19 august, crucişătorul a ieşit în mare, executând trageri asupra unei ţinte remorcate de bricul „Mircea". Pe 21 august, crucişătorul a revenit în port. Pe 24 august, s-a executat o manevră generală de debarcare la Agigea, la care au participat toate trupele marinei din garnizoană. Din cauza hulei pronunţate, debarcarea a avut un deosebit interes dat fiind dificultatea cu care s-a executat această importantă manevră.

Pe 27 august, crucişătorul a ieşit în mare, avându-i la bord pe generalul Angelescu şi colonelul Istrati, precum şi mai mulţi ofiţeri superiori, cu intenţia de a executa o manevră de debarcare la Mangalia. Din cauza unei hule de SE, nava rula puternic, orice manevră de debarcare fiind imposibilă, astfel încât crucişătorul s-a întors în port după două ore.

Pe 28 august, la ora 9.00 seara, crucişătorul a plecat spre Sulina, având la bord Şcoala Superioară de Război. La ora 6.00, a intrat în Sulina, Şcoala de Război ambarcându-se pe „Griviţa", cu care a plecat spre Galaţi împreună cu comandantul crucişătorului pentru a vedea poziţiile importante ca aplicaţie la cursul de Război Maritim al cărui profesor era. Crucişătorul a rămas în port sub comanda comandantului secund, executând trageri de infanterie la uscat.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 2 septembrie, canoniera „Grivița" s-a întors la Sulina, aducându-l la bord și pe comandantul crucișătorului, care a ieșit în mare, în dimineața zilei de 3 septembrie intrând în Constanța. Pe 7 septembrie, se executat un exercițiu cu Compania de debarcare, comandantul Diviziei trecând în inspecție crucișătorul și bricul „Mircea" în intervalul de la 1–15 septembrie la diferitele specialități. Pe 17 septembrie, crucișătorul a ieșit în mare, executând tirul de artilerie, la 6.55 seara revenind în port. Pe 23 septembrie, crucișătorul a ieșit în mare executând ședința de tir pe timp de noapte, la ora 9.00 seara reintrând în port. Pe 25 septembrie, ministrul Grădișteanu a vizitat nava, fiind primit de comandantul crucișătorului. De la 25 la 30 septembrie, s-a desfășurat serviciul obișnuit după program, pregătindu-se inspecția generală.

Pe 3 octombrie, comandantul marinei a venit la bordul crucișătorului și împreună cu Comisia de examinare pentru gradul de locotenent-comandor și candidații, nava a ieșit în mare pentru examenul practic, în aceeași zi crucișătorul reintrând în port. După terminarea examenului candidaților, la bord se întrunit Comitetul Tehnic al Marinei.

Pe 8 octombrie, s-a desfășurat examenul practic de absolvire a Școlii de Aplicație. Pe 9 octombrie, inspectorul general al Marinei a inspectat nava, după prânz trecând în inspecție Corpul și Compania Apărării Portului Constanța.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul VI

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA", NAVĂ-ŞCOALĂ ŞI DE REPREZENTARE

6.1. Exerciţii de debarcare şi vizite de onoare

În anul 1906, crucişătorul „Elisabeta" avea următoarea încadrare: căpitan-comandorul Nicolae Barbieri – comandant de la 15 aprilie până la 23 iunie 1906, locotenent-comandorul Zaharia Ionescu – comandant secund, căpitanii Vasile Pantazi, Dumitru Lupaşcu şi Constantin Stoianovici – ofiţeri de cart îmbarcaţi în timpul verii în campanie, locotenenţii Matei Vasilescu, Constantin Rădulescu şi Gheorghe Coandă, sublocotenenţii Nicolae Manolescu, Ioan Hâncu şi Gheorghe Culică şi mecanicii clasa I Gheorghe Agapie, clasa a III-a Constantin Vieru, Ion Cameniţă şi Ioan Popovici.

Prin Înaltul Decret nr. 1012 din 2 martie 1906, pe 15 aprilie, s-a constituit, pentru o durată de şase luni, o Diviziune Navală compusă din crucişătorul „Elisabeta", canoniera „Grivița" şi torpiloarele „Smeul" şi „Năluca", absolut necesară pentru o instrucţie desăvârşită a ofiţerilor şi echipajelor Marinei Militare. Diviziunea Navală era pusă sub comanda unui ofiţer superior de marină, având deja organizarea stabilită prin art. 53 din Regulamentul serviciului de bord. În rezumat, acesta stabilea faptul că comandantul Diviziei Navale corespundea direct cu Comandamentul Marinei pentru tot ceea ce priveşte administraţia şi ordinele relative la programul stabilit în vederea completării instrucţiei maritime a ofiţerilor şi echipajelor. Această divizie se administra ca un corp aparte mobilizat în conformitate cu art. 6 din Regulamentul de Administraţie al corpurilor de trupă. Serviciul Intendenţei din Comandamentul Marinei îi aloca şi ordonanţa drepturile de soldă şi hrană pentru ofiţeri şi trupă ca unui corp aparte, conform art. 8 din Regulamentul de Administraţie. Partea sedentară continua să fie administrată de personalul rămas la uscat, sub supravegherea serviciului de intendenţă, iar în ceea ce priveşte lichidarea cu partea centrală, aceasta urma să se facă după desconcentrarea Diviziei Navale.

6.2. La inaugurarea oficială a portului Varna (17 mai 1906)

Conform ordinului telegrafic al Comandamentului Marinei nr. 1142, pe 16 mai 1906, la ora 8.00 a.m., Divizia Navală – compusă din crucişătorul „Elisabeta" şi torpiloarele „Smeul" şi „Năluca" – a părăsit portul Constanţa, pe o vreme frumoasă, îndreptându-se spre Varna, unde trebuia să participe a doua zi la serbările inaugurării portului. În dreptul micului golf pe a cărui coastă este aşezat palatul de la Euxinograd, reşedinţa de vară a A.S. Regale Principele Ferdinand al Bulgariei, torpiloarele au micşorat viteza, rămânând mai multă vreme în vederea palatului şi a acestei plăcute privelişti, cu marinarii aliniaţi la posturile de salut pe teugă şi dunetă.

La ora 3.35 p.m. Divizia Navală a intrat în portul Varna, la un loc indicat de un ofiţer bulgar de legătură. După lansarea ancorei, se salută navele şi pământul bulgar cu 21 de lovituri de tun, salut

www.ziuaconstanta.ro

care este întors lovitură cu lovitură de crucișătorul bulgar „Nădejda", care purta ca semn distinctiv marca reprezentativă a comandantului marinei bulgare, Pichon. Se salută apoi marca acestuia cu 11 lovituri, la care a răspuns din nou micul crucișător bulgar. La sosirea în avanport se mai găseau la ancoră staționarul austriac „Taurus", staționarul italian „Arhimede" și cel francez „Voutour". După schimbarea vizitelor reglementare și de mulțumire, s-a făcut prima vizită comandantului marinei bulgare, la plecare, comandantul fiind salutat cu 11 lovituri de tun. Vizitele au continuat la prefectul orașului Varna, domnul Haralambie, primar, domnul Mirskt și comandantului Brigăzii de Infanterie din Varna, colonelul Valcoff.

A doua zi, au sosit în port staționarul german „Loreley", contratorpilorul rus „Gridin" și staționarul englez „Ymogene", cu care s-au schimbat vizitele reglementare. Contratorpilorul rus „Gridin" a sosit împreună cu cuirasatul rus „Tri Sviatitelea", ancorat în radă. La ora 10.00 a.m. comandantul marinei bulgare a întors vizita, la plecare fiind salutat cu 11 lovituri de tun. Comandorul Egormicheff, comandantul cuirasatului rus, a sosit în vizită la „Elisabeta" la ora 12.15 p.m., de unde s-a plecat împreună la dejunul oferit de comandantul Pichon la bordul „Nadejdei", tuturor comandanților navelor militare din port. La 3.00 p.m., s-a întors vizita comandantului cuirasatului rus, la plecare comandantul fiind salutat cu 11 lovituri de tun. După amiază au întors vizitele comandantul brigăzii, prefectul și primarul orașului Varna.

În dimineața zilei de 18 mai, între orele 6.30–8.00 a.m., conform programului comunicat din vreme, „Nadejda", urmată în ordinea vechimii de comandanții navelor aflate în port, a părăsit portul pentru a arunca apoi ancora în fața micului port Euxinograd. Navele au ancorat pe două linii de front, una formată de torpiloarele „Smeul" și „Năluca", în apropiere de coastă, iar cealaltă formată din celelalte staționare. La ridicarea pavilioanelor, toate navele au ridicat marele pavoaz. Când „Nadejda" a ieșit din portul Euxinograd, unde intrase ca să îmbarce pe A.S.R., pentru a trece toate staționarele în revistă, navele au salutat cu 21 lovituri succesiv, pe măsură ce nava bulgară ajungea în dreptul fiecăruia. După salut și trecerea acestei reviste, navele au ridicat ancora împreună cu celelalte staționare, urmând-o pe „Nadejda" în linie de șir, în ordinea „Elisabeta", „Ymogene", „Vautour", „Gridin", „Arhimede", „Taurus", „Loreley", flancate la tribord de torpiloarele „Smeul", în dreptul „Nadejdei" și „Năluca", în dreptul „Elisabetei". După ce întreaga linie de șir a defilat pe dinaintea navelor comerciale aflate în port și ancorate în linie de front, între care cargoul S.M.R. „România" și apoi pe dinaintea cuirasatului rus „Tri Sviatitelea". „Nadejda" a lansat ancora în apropierea gurii avanportului, în timp ce celelalte bastimente au intrat în avanport, reluându-și ancorajul la locul destinat din vreme, prin mici geamanduri cu pavilioanele respective. După intrarea tuturor navelor, A.S.R. a descins cu o șalupă la capătul digului, la intrarea avanportului, pentru a asista la ceremonia dezvelirii medalionului cu efigia sa, instalat pe soclul farului de intrare, în mod identic cu cel al M.S. Regelui la Constanța.

După terminarea ceremoniei, la care au luat parte doar autoritățile bulgare, A.S.R. s-a îmbarcat pe „Nadejda" și, după ce a intrat în avanport, a continuat drumul, rupând cu etrava o panglică care împiedica intrarea portului, simbolizând în acest mod, deschiderea definitivă a portului. În momentul ruperii panglicii, „Nadejda" a salutat cu 21 lovituri de tun. După celebrarea serviciului divin de către însuși Mitropolitul Bulgariei, într-un pavilion special, comandanții au fost invitați la bordul „Nadejdei" pentru a fi prezentați A.S.R., cu această ocazie oferindu-li-se insignele ordinelor cu care fuseseră decorați. Comandorul Nicolae Barbieri a primit insigna de Comandor al Ordinului „Sf. Alexandru" iar căpitanii Gavrilescu și Sion, comandanții torpiloarelor, pe cele de Cavaler al aceluiași ordin. La ora 12.30 p.m., a avut loc dejunul la bordul navei comerciale sub pavilion

www.ziuaconstanta.ro

german „Stam", oferit de către A.S.R., dejun care trebuia să aibă loc într-un pavilion distrus de incendiu, cu puțin înainte de ora fixată pentru dejun. De la dejun, comandorul Nicolae Barbieri s-a întors la bord cu ministrul plenipotențiar Mișu, care venise pentru serbări cu ataşatul militar, căpitanul Nicolae Petala. Deşi timpul nu era favorabil, totuşi, A.S.R. a vizitat crucişătorul, unde a fost primit cu toate onorurile şi ceremonialul prescris pentru asemenea vizite. După ce a făcut turul navei, a binevoit să accepte un pahar cu şampanie, ridicând în sănătatea M.M.L.L.R.R. şi a întregii familii regale a României. Cel dintâi pahar a fost ridicat de comandorul Nicolae Barbieri în sănătatea A.S.R., exprimându-şi mulțumirea pentru înalta cinste făcută de a vizita. Înainte de a părăsi bordul, a binevoit să se întrețină cu ofițerii bordului, la plecare fiind salutat cu 21 lovituri de tun.

Pe 19 mai, a avut loc dejunul oferit de A.S.R. reprezentanților diferitelor puteri şi comandanți de bastimente. Cu această ocazie a remis încă o decorație în grad de Ofițer locotenent-comandorul Zaharia Ionescu şi una de Cavaler al „Meritului Militar" bulgar căpitanului Stoianovici, precum şi o medalie pentru unul din gradele echipajelor.

Pe 20 mai, la ora 8.30 a.m., navele româneşti au părăsit portul în urma contratorpilorului rus „Gridin" şi a cuirasatului „Tri Sviatitelea". În dreptul palatului de la Euxinograd, „Elisabeta" a salutat stindardul princiar, ca şi cuirasatul rus, cu 21 lovituri de tun, apoi au luat drumul spre Constanța, unde au ajuns la ora 5.35 p.m. Torpiloarele au navigat independent, explorând coasta.

6.3. Misiunile anului 1906

Pe 28 mai, la ora 2.30 p.m., crucişătorul „Elisabeta" a plecat din Constanța spre Koslu, de unde trebuia să îmbarce cărbunii necesari şi apoi să ia drum spre Batumi. Pe 29 mai, la ora 12.05 p.m., nava a ancorat în baia Zonguldak. La ora 1.30 p.m. a ridicat ancora, plecând spre Koslu.

Pe 30 mai, la ora 4.30 a.m., crucişătorul a ieşit din portul Zonguldak, luând drumul spre Batumi. La ora 10.50 p.m., travers cu Sinope, a schimbat drumul.

Pe 31 mai, la ora 8.00 p.m., N.S. cu farul Trebizunda s-a schimbat drumul, luându-se cap compas N 72° E, spre Batumi.

Pe 16 mai, la ora 8.00 p.m., au ieşit din port odată cu crucişătorul „Elisabeta" şi torpiloarele care s-au dus la Varna.

Pe 1 iunie 1906, locotenent-comandorul Nicolae Negrescu, de la Inspectoratul Porturilor, a fost mutat la Divizia de Mare, ținând loc de comandant al acestei divizii până la 15 ianuarie 1908. Crucişătorul „Elisabeta" şi-a continuat drumul şi, în dimineața zilei de 1 iunie 1906, ora 6.50 a.m., ancora în portul Batumi. A salutat uscatul cu 21 lovituri de tun, răspunsul fiind dat de o baterie de la uscat. La bord a sosit comisia compusă din domnii Bibescu, Stoicescu şi locotenentul Matila Costiescu Ghyka. S-au schimbat vizitele oficiale cu generalul comandant al trupelor din Batumi, cu generalul guvernator, precum şi cu comandanții vaselor de război ruseşti „Donetz" şi „Uraletz".

Pe 2 iunie, la ora 8.00 a.m., crucişătorul a părăsit portul Batumi, pe 4 iunie, la ora 5.00 p.m., intrând în portul Constanța. Pe 11 iunie, la ora 10.15 a.m., s-a deplasat spre Koslu pentru aprovizinarea cu cărbuni, ajungând in port în dimineața zilei de 12 iunie, la ora 7.30 a.m. Pe 14 iunie, la ora 6.45 p.m., a ridicat ancora, îndreptându-se spre Constanța, unde a ajuns la ora 5.40 p.m.

După sosirea de la Batumi cu misiunea trimisă în Persia, crucişătorul „Elisabeta" a staționat in portul Constanța până în dimineața zilei de 17 iunie, ora 8.00 a.m., când a părăsit portul cu

www.ziuaconstanta.ro

destinația Sulina, unde a ajuns la ora 9.30 p.m. Pe 23 iunie, ora 10.00 a.m., a luat marea în drum spre Constanța, unde a ajuns la ora 7.30 p.m.

Pe 27 iunie, la ora 8.00 a.m., crucișătorul a părăsit portul, executând tirul și diferite recunoașteri în vederea coastei și a portului. La ora 11.00 a.m. a revenit în port.

Pe 30 iunie, la ora 23.00, a plecat din port spre Sulina, având pe bord deputățimea rusă a Regimentului Vologda al M.S. Regelui, acompaniați de generalul Alexandru Averescu și colonelul Traian Găiseanu, la ora 8.30 a.m. sosind la Sulina.

Pe 1 iulie, crucișătorul „Elisabeta" se înapoiază la Constanța, având la bord misiunea rusă din Regimentul Vologda și pe generalul Averescu. Pe 2 iulie, la ora 10.30, ancorează în port.

Pe 7 iulie ia marea la ora 8.30 dimineața, pentru a executa tir de artilerie și infanterie, seara revenind în port. Crucișătorul „Elisabeta" a staționat în portul Constanța până pe 16 iulie, la ora 8.00 dimineața când a plec spre Koslu pentru a îmbarca cărbuni, de unde a revenit pe 21 iulie, ora 2.35 a.m.

Pe 22 iulie, la ora 7.00 a.m., a luat marea spre Sulina, unde a ajuns pe 23 iulie, ora 4.00 a.m. Pe 31 iulie a revenit la Constanța, unde a ancorat în port la ora 7.45 p.m.

Pe 1 iulie 1910, au fost detașați de la Divizia de Dunăre sublocotenenții înaintați în această zi prin Î.D. nr. 2395: Dumitru Borș, Virgil Dragalina, Constantin Ionescu, Remus Lepri, Grigore N. Popovici și C. Ștefănescu, care au fost ambarcați pe crucișătorul „Elisabeta" pe 1 august, când s-au prezentat din concediu.

Pe 8 august, la ora 8.30 a.m., crucișătorul „Elisabeta" a luat marea, având la bord comisia de examinare a mașinilor. Nava s-a pus în marș spre Tuzla cu toate cele patru căldări și cu viteză maximă. S-a atins 11,5 Nd, nava revenind în port la ora 11.20 a.m.

Pe 13 august, la ora 4.00 după amiază, „Elisabeta" s-a îndreptat spre Mamaia, unde a ancorat în fața băilor comunale. În timpul nopții a montat pavoazul electric și a luminat plaja cu proiectoarele până la 11.30 noaptea. În acele zile de vară, băile erau suprapopulate de români veniți din toate colțurile țării cu ocazia serbărilor și festivităților ocazionate de inaugurarea băilor. La ora 11.30, a părăsit ancorajul și la ora 12.30 p.m. a intrat în port.

Pe 14 august, crucișătorul „Elisabeta" a luat drumul spre Mangalia, avându-i la bord pe ministrul de Război, pe P.S.S. Episcopul Dunării de Jos, contraamiralul Koslinski și numeroși alți invitați. La ora 11.30 a.m. P.S.S. Episcopul a oficiat un Te-deum, iar la ora 12.30 p.m. a început banchetul, care s-a încheiat la ora 2.30 p.m. La ora 3.15 p.m., au început cursele de bărci, care s-au încheiat la ora 6.00 p.m. Ministrul de Război a părăsit crucișătorul, dându-i-se salutul regulamentar. La ora 7.00 p.m. a plecat de la bord și contraamiralul Koslinski.

În dimineața zilei de 17 august, la ora 8.30 a.m., toate navele Diviziei Navale au ieșit din port, luând drumul spre Sulina. Pe timpul marșului au executat diferite formații de escadră și evoluții până aproape de Sf. Gheorghe, seara toate navele diviziei intrând în portul Sulina.

În dimineața zilei de 18 august, navele au părăsit portul întrunite, luând drum spre Constanța, unde au ajuns pe 19 august.

Pe 23 și 24 august s-au pregătit manevrele de debarcare în timpul zilei. Compania de debarcare a „Elisabetei" a făcut câteva exerciții de debarcare pe plajă. În seara zilei de 24 august la ora 10.00 p.m. s-au debarcat generalul Gheorghe Tătărăscu și contraamiralul Emanoil Koslinski, după care a început manevra de noapte.

În noaptea de 23 august, un corp de debarcare, escortat de „Elisabeta", cargoul S.M.R. „România", canoniera „Grivița" și torpiloarele „Smeul" și „Năluca", urma să ocupe orașul Constanța,

www.ziuaconstanta.ro

apărat de o divizie de infanterie cu artileria necesară, având zona de apărare întinsă între Capul Midia la Nord şi Tuzla la Sud. Între aceste puncte care ar fi fost mai slab apărate urma să se facă debarcarea trupelor prin surprindere.

Pentru toate cele patru ipoteze se luaseră dispoziţii asupra locurilor unde ar fi urmat cu probabilitate să se efectueze debarcarea trupelor.

Ipoteza 1. Midia. Se va face demonstraţie la baia Singol la ora 12.30 a.m. de către „Elisabeta", „România", „Grivița" şi torpiloare. Locul de întâlnire va fi la ora 12.00 spre este de farul Constanța, la 4 mile. „Elisabeta" şi „Grivița" ieşind din port merg direct la locul de întâlnire. „România" ieşind din port, având la bord Batalionul 7 Vânători şi ofiţerii Şcolii de Război, va face întâi o recunoaştere către Sud, şi se va afla la locul de întâlnire la ora indicată. Dacă după cercetările făcute, inamicul nu s-ar găsi la satul Mamaia sau pe platoul de la Midia, se va executa demonstraţia unei debarcări la Singol. Torpilorul „Năluca" la ora 12.00 va aduce informaţii de la Capul Midia. În timpul demonstraţiei, „Elisabeta" pleacă şi debarcă la Midia. Fiind Midia ocupată cu artilerie, celelalte vase vor pleca după o jumătate de oră de la plecarea „Elisabetei" şi vor debarca la Midia. În caz când debarcarea nu reuşeşte, trupele se reîmbarcă şi vasele iau drumul spre SE în ordinea următoare:

↑ *SE direcţia*
„Elisabeta"
„Sborul" „România" „Năluca"
„Grivița"

Ipoteza 2. Demonstraţie la Agigea. Debarcarea la Tuzla.

În consecinţă, vasele vor pleca de la Midia spre SE, parcurgând 5 mile. „Elisabeta" va merge direct la Tuzla unde execută debarcarea iar „România" şi „Grivița" şi un torpilor va efectua demonstraţie la Agigea. Dacă sunt trupe la Tuzla, farul va face semnal o lumină continuă în timp de 5 secunde repetat în timp de 1 minut din jumătate în jumătate de oră începând de la ora 12.00 a.m.

„România" după demonstraţia de la Agigea pleacă cu toată viteza la Tuzla.

Ipoteza 3. În cazul când Tuzla e ocupată de trupe, se menţine demonstraţia la Agigea şi se va face debarcarea forţată la Techirghiol de „Elisabeta", iar „România" va pleca după ce torpiloarele vor aduce informaţii.

Ipoteza 4. În cazul când nici astfel nu se va putea face debarcarea, se va executa debarcarea forţată cu toate trupele deodată la Mamaia. Semnalele se vor da de „Elisabeta", arătându-se Noipotezei, cu Meritens sau cu megafonul departe de uscat.

Ca urmare la aceste ipoteze, după ora 10.00 p.m., toate navele Diviziunii Navale au ieşit din port în ordinea torpiloarele, „Grivița", „Elisabeta" şi „România", care avea la bord Batalionul 7 Vânători şi ofiţerii Şcolii de Război. Torpiloarele, „Grivița" şi „Elisabeta" care ieşiseră din port separat s-au întrunit în dreptul tăbăcăriei de la Nordul oraşului, la 4 mile departe de coastă. Din recunoaşterile făcute aflându-se că în această parte nu sunt trupe, s-a hotărât ca aici să se facă operaţiunea de debarcare. Compania de debarcare a crucişătorului „Elisabeta" a efectuat debarcarea prima in acest punct în timp de 25 minute cu două tunuri de 37 mm pe afet, găsind pe platoul de la Midia o patrulă de cavalerie, care a fost alungată cu focuri. Cu toate mijloacele puţin suficiente şi a puţinului material de care se dispunea s-au debarcat de pe „România" şi Batalionul 7 Vânători şi două tunuri de debarcare de 65 mm. Operaţiunea a durat până la ora 4.00 a.m. Timpul era defavorabil

www.ziuaconstanta.ro

și îngreunat de întunericul nopții. În timpul debarcării, o barcă pe care o luase la remorcă torpilorul „Năluca", s-a scufundat, dând pradă și tribut mării un ofițer tânăr, nouă soldați vânători și doi marinari. În timp ce torpilorul remorca barca, vântul și valurile erau de la SE și prin urmare loveau coasta normal, torpilorul mergea tăind valul urmat de barca sa. Când torpilorul se găsea fiecare pe câte o creastă a aceluiași val, remorca bărcii se întindea iar barca suferea o lovitură de val în coastă, așa cum a fost probabil în acel moment. Cum însă remorca trebuia să treacă de o parte sau de alta a vârfului etravei bărcii, aceasta neputând în toate împrejurările să urmeze mișcările torpilorului din cauză că pierduse echea și marea scormonindu-se, țâșni, la un moment dat, un val, lovind în coasta de dinainte a bărcii, fapt ce a produs în parte smulgerea etravei din întăritura bordajelor, o a doua lovitură în partea opusă a fost suficientă pentru ca să smulgă etrava din bordul opus. Ajutorul dat de torpilorul „Năluca" cu barca sa, de torpilorul „Sborul" cu barca sa, precum și de canoniera „Grivița", sosită în grabă la locul nenorocirii, cercetându-se împrejurimile locului unde s-a întâmplat dezastrul au făcut posibilă salvarea unui soldat de marină, a unui caporal și a unui soldat de vânători, precum și a câinelui ofițerului. Numai fatalitatea, produsă printr-un caz fortuit, a putut aduce această nenorocire plânsă și regretată de toți. Trupele debarcate au ocupat imediat poziția, întărindu-se cu tunurile de debarcare de la „Elisabeta". La ora 5.00 a.m., având posturile și patrulele anunță că de la satul Mamaia au plecat companii de infanterie și a unui pluton de cavalerie. Batalionul de infanterie înaintează pentru a ocupa defileul, artileria de debarcare de pe platou, precum și artileria de la „Elisabeta" bat prin focuri încrucișate trupele apărării care se angajase în defileu. Postul de artilerie pe care îl avea apărarea de la Mamaia era prea departe pentru a putea avea vreun efect asupra bastimentului de la 8.300 metri sau cu atât mai puțin asupra trupelor debarcate la 8 mile (13.500 metri). Disciplina forțelor și a trupelor apărării a fost rău condusă, neținând socoteală de imposibilitatea trecerii defileului copleșit de forțele de artilerie și în fața batalionului de vânători. Pe 24 august, manevra s-a încheiat, toate navele revenind în port, după ce îmbarcaseră trupa debarcată cu materialul de artilerie. Batalionul 7 de Vânători a intrat în tabără pe uscat. După ce a îmbarcat ofițerii Școlii de Război, care participaseră la manevră, la ora 9.40 a.m., „Elisabeta" a ieșit în mare pentru a executa o ședință de tragere de război. Ulterior, contraamiralul Koslinski și generalul Boerescu au făcut critica manevrei. Nava revenind în port, ofițerii Școlii de Război iau masa la bord și se debarcă.

Pe 26 august, crucișătorul a fost inspectat de contraamiralul Emanoil Koslinski, comandantul și inspectorul general al Marinei.

Pe 21 septembrie, torpiloarele, „Elisabeta" și „Grivița" părăsesc portul, luând marea pentru a executa tir de război și face diferite evoluții. La ora 9.00 p.m. se reîntorc în port.

6.4. Evenimentele anului 1907

Crucișătorul „Elisabeta" a început anul 1907 cu căpitan-comandorul Dimitrie Poenaru – comandant, căpitanul Constantin Stoianovici, locotenenții Nicolae Manolescu, Ioan Isbășescu și Regnaul Herter, ofițeri la bord și ofițerii mecanici clasa I Ilie Iordănescu, clasa a III-a Constantin Vieru și clasa a III-a Ioan Cameniță.

Pe 5 iulie 1907, a luat drumul spre Sulina, unde a ajuns la ora 5.40 p.m. După ce l-a luat la bord pe pilotul C.E.D. Caminarovici, la ora 6.00 p.m. a ieșit din nou în mare pentru a face variația compasurilor. În timp ce intra pe canalul Sulina, la 7.20 p.m. a făcut explozie un tub de la căldarea

www.ziuaconstanta.ro

din prova babord. S-au pus imediat în mişcare pompele de mână cu furtunele şi s-au scos focurile de la acea căldare. Cu această ocazie, trei oameni au fost răniţi de vaporii care ieşeau prin spărtură.

Pe 7 iulie, nava a părăsit canalul Sulina spre a lua drumul Constanţei, unde a ajuns în aceeaşi zi. Pe 11 august, „Elisabeta" a părăsit portul Constanţa, luând drumul spre Sulina. La 12 august a navigat spre spre capul Şabla iar la 1.45 p.m. a ancorat în dreptul portului Mangalia. La 4.36 p.m. a ridicat ancora, îndreptându-se spre portul Constanţa.

Pe 14 august, a luat drumul spre Sulina, de unde a luat 50 de tone cărbuni pentru torpiloare, 35 tone pentru crucişător, 20 tone apă dulce şi la 5.30 p.m. a ieşit din canal, luând drumul spre Constanţa. Pe 15 august, la ora 2.30 a.m. a ancorat la Constanţa.

Pe 19 august, crucişătorul a plecat spre Sulina cu destinaţia spre Galaţi. Seara a ancorat lângă Tulcea. Pe 20 august 1907, a continuat marşul spre Galaţi, unde a ajuns înainte de amiază. Pe 21 august, montorul Casei St. Chamont a sosit la bord, vizitând locurile unde urmau să fie instalate noile tunuri cu tragere rapidă de 120 mm şi 75 mm[73].

Pe 19 septembrie, nava a plecat din Galaţi, luând drum spre Sulina, unde a ajuns la 7.30 p.m. A luat imediat drum spre Constanţa, fără a se opri în portul Sulina. Pe drumul de la Galaţi la Sulina a plesnit un tub de la căldarea prova tribord, reparată de mecanicii bordului. Pe 4 octombrie, crucişătorul s-a deplasat la Sulina pentru a face probă la maşină, mergând până în dreptul Ceatalului Chiliei, de unde s-a înapoiat la Galaţi. În dimineaţa zilei de 5 octombrie a plecat la Sulina. În zilele de 6, 7 şi 8 octombrie, a îmbarcat cărbuni pentru a umple depozitele. Pe 9 octombrie, crucişătorul a plecat din portul Sulina spre Constanţa, unde a staţionat pe 10 şi 11 octombrie.

Pe 12 octombrie 1907, a ieşit în mare împreună cu comisia de examinare pentru examenul de secund în Marina Comercială. Pe 13 octombrie, s-a desfăşurat inspecţia generală a comandantului marinei. Pe 22 octombrie, crucişătorul a ieşit în mare, luând drumul spre Sulina, unde a ajuns în aceeaşi zi. Pe 28 octombrie, s-a înapoiat la Constanţa.

Pe 14 noiembrie, crucişătorul s-a deplasat la Sulina, avându-l la bord pe adjunctul clasa I Drăgoiu, care a inspectat efectele navei. A doua zi a îmbarcat cărbuni. Cu această ocazie ofiţerii de pe crucişător s-au deplasat cu barca pentru a vizita lucrările de salvare a vaporului „Ghisela Groedel", la care lucra vaporul de salvare „Hermes". În aceeaşi zi, crucişătorul s-a înapoiat la Constanţa, unde a ajuns în dimineaţa zilei de 16 noiembrie.

Pe 19 noiembrie, crucişătorul a escortat torpiloarele plecate spre Sulina. A doua zi a ambarcat apă dulce şi s-a înapoiat la Cosntanţa.

Pe 14 decembrie, crucişătorul a plecat la Sulina, de unde, pe 17 decembrie, a revenit la Constanţa.

6.5. Aplicaţii, manevre şi antrenamente pe mare în anul 1908

La începutul anului 1908, crucişătorul „Elisabeta" era încadrat de căpitan-comandorul Dimitrie Poenaru – comandantul navei, locotenent-comandorul Vasile Ionescu – secund, căpitanii

[73] Cu raportul nr. 225 din 1 februarie 1907, Confidenţial, preşedintele Comisiei de supraveghere, căpitan-comandorul Constantin Bălescu informa Ministerul de Război „ca rezultat al ultimei inspecţii ce am făcut la Uzinele din St. Chamond că lucrările pentru comanda artileriei crucişătorului sunt mai înapoiate decât s-a arătat Ministerului de către reprezentantul său, domnul colonel Noudaille şi recepţia ultimului lot nu se putea efectua decât cel puţin cu două luni mai târziu decât se fixase prin programul de recepţie prevăzut de casă." A.M.R., fond Direcţia V Marină, dosar nr. 77, f. 170.

www.ziuaconstanta.ro

Adrian Vasiliu și Mateiu Vasilescu, locotenentul Gheorghe Ladu și sublocotenenții Petre Ureche și Alexandru Vasiliu – ofițeri la bord și ofițerii mecanic clasa a III-a Ion Gheorghiu, clasa a III-a Ion Popovici și clasa I Ilie Iordănescu Ilie (până la 1 iulie, când a fost înlocuit de mecanic clasa a II-a I. Negreanu).

Pe 21 ianuarie 1908, crucișătorul „Elisabeta" se găsea la iernat în portul Constanța. Pe 22 ianuarie a părăsit portul, cu destinația Sulina de unde, pe 23 ianuarie, a îmbarcat apă dulce și provizii. În dimineața zilei de 24 ianuarie, crucișătorul a revenit la Constanța. Pe 26 ianuarie, a făcut salutul cu 21 lovituri de tun, în onoarea A.S.R. care a sosit în port. Pe 23 februarie 1908, crucișătorul a plecat la Sulina. A doua zi a îmbarcat cărbunii necesari navei, seara părăsind portul Sulina în drum spre Constanța, unde a ajuns în dimineața zilei de 25 februarie.

Pe 3 mai 1908, la ora 6.00 dimineața, crucișătorul „Elisabeta" a plecat de la Sulina. Din cauza unor avarii, la ora 6.40, nava a stopat, ulterior punându-se în marș cu o singură căldare, până la ora 10.00 seara când s-a remediat complet avaria, ajungând la Constanța la ora 3.20 dimineața. Pe 9 mai, crucișătorul „Elisabeta" a ieșit în mare, unde a întâlnit bricul „Mircea", care a semnalizat că are materiale. După ce acestea au fost preluate cu o barcă, s-a îndreptat spre Sulina, de unde, pe 12 mai, a ieșit pe mare. Pe 13 mai, a întâlnit pe mare torpiloarele „Sborul" și „Năluca" și bricul „Mircea", împreună cu care a intrat în linie, executând împreună câteva evoluții, după care a intrat în port.

În zilele de 16 și 17 mai, crucișătorul „Elisabeta" a ieșit în mare, unde a executat tragerea de recepție a tunurilor de 75 și 120 mm. Tragerea s-a executat cu încărcătură întreagă. Nu s-a observat nicio avarie, legăturile afetului cu puntea rămânând intacte.

Pe 25 mai, având la bord Societatea muzicală „Gavril Musicescu", crucișătorul „Elisabeta" s-a deplasat la Sulina, unde a ajuns a doua zi, la ora 2.00 dimineața. Pe 27 mai, ora 1.00 dimineața, a plecat spre Constanța cu aceeași societate muzicală, unde a ajuns la ora 10.00 dimineața. Pe 3 iunie, la bordul crucișătorului „Eliabeta" a fost sărbătorit sergentul adjutant Andrei Constantinescu, zis Mastela[74], care a împlinit 25 ani de serviciu, printr-un banchet dat de Divizia de Mare, la care au luat parte toți ofițerii și subofițerii din Divizia de Mare.

---

[74] Sublocotenentul Andrei Constantinescu, zis „Mastela" (n. 21 februarie 1865, Turnu-Măgurele, județul Teleorman - m. 1916), caporal (14 martie 1884), sergent (1 aprilie 1885), sergent-major (19 mai 1900), sergent adjutant și sublocotenent în rezervă (la 3 iunie 1908, cu prilejul pensionării, după 25 de ani de navigație efectivă). În anul 1883, a intrat voluntar în Corpul Flotilei. După terminarea stagiului militar, la 26 aprilie 1886, s-a reangajat. În 1903, a fost mutat de pe canoniera „Grivița" pe bricul „Mircea", pe care a funcționat până la pensionare, ca șef de echipaj. Figură pitorească a Marinei Române, a rămas în conștiința seriilor de elevi ai Școlii Navale, precum și a contingentelor care s-au perindat pe vergile și țapapiile bricului „Mircea", sub îndrumarea sa instruindu-se numeroase generații de marinari. O descriere a acestuia aparține sublocotenentului, pe atunci, Jean Bart: „În amestecul de șoapte întretăiate, de respirări scurte, deasupra scârțăitului macaralelor, vibrează mai tare sunetul argintiu al sifleei lui Mastela. Minunat șef de echipaj mai e și vechiul Andrei Mastela. Om inalt și bine legat, oacheș, cu mustața groasă și ridicată, smolit la față dar cu ochii vii și plini de veselie. Putem spune chiar că-i chipeș Mastela când apare el pe punte cu galoanele de aghiotant la mânecile șpențerului, purtând pe după gât întotdeauna șnurul alb de care-i legată sifleea. Greu și cu anevoie ar fi să răscolim adâncul vremurilor trecute pentru a da de urma poreclei sale, căci și în foaia matricolă și în livretul individual îl găseai trecut cu nume românesc și un *escu* la coadă ca orice român curat. Noi însă așa l-am pomenit, așa l-am cunoscut cei dinainte și cei după noi; și-i cam de multă vreme și multe generații au trecut pe sub mâna lui. Pe câți nu i-a primit de copii, i-a învățat meseria și după ani de zile, unii au ajuns bine, ofițeri de bord pe vase de comerț, pe când el a rămas același, pururea la postul său, vechi și neclintit șef de echipaj al lui „Mircea". Altminteri nu era om rău, chiar blând putem zice, doar așa câteodată de-ajungea cu sfârcul salamastrei pe vreunul mai moale, și asta numai ca să-l iuțească la lucru, cum e datoria unui șef de echipaj, căci de aceea se cheamă sufletul bordului." Făcând parte din convoiul pornit de armatele ruse în retragerea lor din Dobrogea la finele anului 1916, a căzut dintr-o căruță, fracturându-și o mână, din care cauză avea să se stingă din viață, la Tecuci.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 9 iunie, crucişătorul „Elisabeta" a ieşit în mare pentru a executa tragerea redusă de 120 mm, revenind în port la ora 7.00. Pe 12 iunie, crucişătorul „Elisabeta" s-a deplasat la Mangalia unde a îmbarcat 182 elevi ai Şcolii de Infanterie şi şapte ofiţeri, iar la 13 iunie a revenit la Constanţa, unde i-a debarcat la ora 10.30 a.m.

Pe 14 iunie, la bord s-a îmbarcat Şcoala de Infanterie, nava luând drumul spre Sulina, unde a ajuns pe 15 iunie. Şcoala de Infanterie s-a îmbarcat pe monitoarele „Mihail Kogălniceanu" şi „Alexandru Lahovary", crucişătorul „Elisabeta" revenind pe 16 iunie, la ora 2.00 dimineaţa, la Constanţa. Pe 4 şi 8 august 1908, crucişătorul „Elisabeta" a ieşit în mare, unde a executat tragerea de artilerie. Pe 11 august, crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea" şi torpilorul „Sborul" au ieşit în mare, intrând la Sulina, unde au făcut diferite exerciţii. Pe 12 şi 13 august, cele trei nave au ieşit în mare, executând diferite evoluţii. Pe 14 august navele au revenit la Constanţa, „Elisabeta" având la bord şi Şcoala de Război, trecând înainte pe la Insula Şerpilor.

Pe 16 august, crucişătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canoniera „Griviţa" şi torpiloarele „Sborul" şi „Smeul" au ieşit în mare pentru a executa diferite manevre şi evoluţii în prezenţa ofiţerilor Şcolii de Război, aflaţi pe crucişător. S-a executat o şedinţă de tragere de artilerie şi s-a provocat explozia unei torpile improvizate. Pe 22 august, crucişătorul „Elisabeta" a ieşit în mare şi a executat trageri asupra unei ţinte remorcate la distanţa de 500 metri de către canoniera „Griviţa". Pe 23 august, a sosit în port torpilorul rus „Harcovski", comandat de căpitanul de rangul 1 Chaderoff. Pe 27 august, „Elisabeta" a ieşit în mare, executând trageri asupra unei ţinte remorcate de bricul „Mircea". Pe timpul tragerilor, s-a constatat cu satisfacţie că tunurile de 120 mm St. Chamond dau rezultate strălucite la distanţa de 3.000 metri, la viteza navei de 10 Nd şi a ţintei de 5 Nd obţinându-se un randament de 75% în ţintă.

Pe 30 august, „Elisabeta" s-a deplasat la Sulina, unde, pe 1 septembrie, în continuarea programului de instrucţie, a executat cu Compania de debarcare diferite exerciţii de manevre. La uscat s-au construit şanţuri adăposturi pentru tunurile de 63 mm şi din acele adăposturi de la distanţa de 1.100 metri şi 1.300 metri s-a executat tirul de război cu tunurile de 63 mm. De asemenea, la uscat, Compania de debarcare a executat lupte simulate cu Compania Apărării Maritime. La ora 5.00 p.m., după terminarea tirului de artilerie, Compania „Elisabeta" şi Compania Sulina au defilat în faţa comandantului Diviziei de Mare.

Pe 2 septembrie, Compania crucişătorului a executat o şedinţă de tir de infanterie. Pe 3 septembrie, la 1.48 p.m., nava a părăsit Canalul Sulina, luându-se cap spre Chersonez, având-l la bord pe comandantul Diviziei de Mare. În mare s-a făcut un tur de orizont pentru calculul deviaţiei. S-a navigat în bune condiţii, timpul fiind favorabil şi foarte frumos. Pe 4 septembrie s-a schimbat drumul spre Mangalia. Ofiţerii-elevi au făcut diferite exerciţii, luând înălţimi cu sextantul. Comandantul Diviziei de Mare a inspectat diverse etape ale instrucţiei. La compas s-au schimbat diferite capuri. La ora 1.30 p.m. s-a zărit la orizont farul Tuzla. La ora 5.00 p.m., nava a ancorat în faţa Mangaliei, pe un timp nu tocmai favorabil, vânt cu valuri pronunţate de la SE. Parte din ofiţeri şi comandantul Diviziei au debarcat la uscat pentru a vizita oraşul. La ora 9.00 p.m., nava a ridicat ancora pe o hulă pronunţată, luând drum spre Constanţa. S-a navigat cu luminile stinse, în vederea unui atac de torpiloare. La ora 11.00 p.m., aproape de intrarea portului, nava a fost atacată de un torpilor. În port s-a ancorat la locul obişnuit.

Pe 5 septembrie, pe o vreme rece cu vânt tare de la NV, s-au executat o şedinţă de tir de infanterie şi diverse exerciţii de bărci cu vele şi rame. Pe 7 septembrie, între orele 8.15–10.15 p.m. s-a aflat la bord ministrul de Război cu mai mulţi ofiţeri.

www.ziuaconstanta.ro

Pe 8 septembrie, timp foarte rece, se fundarisește a doua ancoră, plouă des și mărunt. Pe 12 septembrie, la ora 3.00, șalupa nr. 1 a fost trimisă la debarcader cu un ofițer pentru a-l prelua pe A.S.R. Principele Ferdinand, care sosește la bord, salutat cu 21 lovituri de tun. La ora 4.33 p.m. A.S.R. iese cu șalupa în mare iar la ora 5.50 p.m. se întoarce în port.

Pe 13 septembrie, la ora 6.40, nava a luat drumul spre Sulina și la ora 2.50 a acostat la pontonul Agenției Austriece. Pe 14 septembrie a luat drumul spre Galați. La ora 7.00 p.m., a ancorat în coada ostrovului Isaccea, unde se găsea adăpostită canoniera „Oltul". Pe 15 septembrie, la ora 7.00 a.m., a reluat drumul spre Galați, unde a ajuns la ora 10.30 a.m. ancorând la vadul Sacalelor, în capul Diviziunii Monitoarelor.

De la 15 septembrie la 12 noiembrie 1908, crucișătorul s-a aflat în Arsenalul Marinei Galați, unde i s-au făcut reparațiile necesare. Cu această ocazie a fost inspectat de inspectorul general al Marinei. În luna octombrie i s-a pus o nouă cămașă la coș, au fost schimbate 400 tuburi la căldări și s-au executat reparații la punte și bărci, s-a montat căldarea auxiliară și au fost reparate tuburile de la calorifere.

În luna noiembrie, s-a continuat montarea mașinilor și au fost finalizate celelalte lucrări în vederea plecării. Pe 1 noiembrie nava a trecut în poziție de rezervă la Dunăre. De la 2–8 noiembrie s-au montat mașinile și s-a pregătit nava de plecare.

Pe 12 noiembrie, la ora 1.30 a sosit la bord comandantul Diviziei de Mare, nava plecând spre Sulina, unde a fost rearmată la mare. Imediat după plecare, la cotul Pisicii, din cauza unei avarii la mașina din tribord, s-a continuat marșul numai cu mașina din Bd. La Mila 47, înnoptându-se complet, s-a făcut rondou și s-a ancorat. Pe 13 noiembrie, s-a continuat drumul spre Sulina, unde a acostat la pontonul austriac pentru a debarca niște materiale, apoi s-a deplasat la depozitul de cărbuni pentru umplerea depozitelor.

Pe 16 noiembrie, pe un timp rău, cu vânt tare de la Nord, nava a ieșit din Sulina, luând drumul spre Constanța, unde a ajuns la ora 3.30 p.m., cu tot vântul tare de la N–NE, legându-se cu pupa la cheul genovez. Pe 18 noiembrie, nava a ieșit în mare spre a compensa compasurile magnetice și pentru a stabili o nouă curbă de variație, revenind în port la ora 4.00 p.m. Între 19 și 30 noiembrie, nava a staționat în port.

La 1 decembrie, crucișătorul a fost trecut în poziție de rezervă, împreună cu celelalte nave ale Diviziei de Mare, urmând să staționeze în portul Constanța. Cu toate că se afla în poziție de rezervă, însă având nevoie să-și completeze depozitele cu cărbuni și apă dulce pentru iernat și fiind nevoie să transporte la Sulina recruții acelei companii, pe 5 decembrie „Elisabeta" a făcut un voiaj spre Sulina pe un timp urât, cu ceață și vânt tare de la N-E, marea formată. La ora 3.00 p.m., nava a ajuns la Sulina. Pe 8 decembrie, nava a părăsit portul Sulina, luând drumul spre Constanța, unde a ajuns în aceeași zi, la ora 3.05 p.m.

6.6. La funeraliile Marelui Duce Mihail Nicolaevici (Sevastopol, 15–18 decembrie 1909)

La începutul anului 1909, conducerea crucișătorului „Elisabeta" era asigurată de căpitan-comandorul Alexandru Cătuneanu (comandant), locotenent-comandorul Alexandru Mărgineanu (secund), căpitanul Adrian Vasiliu, locotenenții Ion Isbășescu și Gheorghe Lazu și sublocotenenții

www.ziuaconstanta.ro

Constantin Ene, Gheorghe Măicănescu și Gheorghe Mihăilescu (ofițeri la bord), ofițerii mecanici: clasa a II-a Ion Negreanu (mecanic șef) și clasa a III-a Neculai Fotiade (mecanic la bord).

Aproape jumătate din luna ianuarie, echipajul fiind în mare parte în concediu, s-a lucrat la bord numai matelataj și întreținerea navei. De la 15 ianuarie, crucișătorul a fost rearmat, reluându-se serviciul după un program stabilit de comandant anual pentru sezonul de iarnă. Comandantul secund, locotenent-comandorul Ionescu, a fost debarcat, fiind înlocuit cu locotenent-comandorul Mihail Mihăilescu, pentru a-și completa stagiul de ambarcare.

Pe 16 aprilie 1909, la bordul crucișătorului „Elisabeta" a sosit un reprezentant al Casei Sant Chamond, pentru a asista la tragerile de încercare pentru primirea definitivă a tunurilor de 75 mm instalate de renumita firmă. Pe 17 aprilie, contraamiralul Sebastian Eustațiu, comandantul Marinei, a trecut în revistă navele. Pe 20 aprilie, nava a ieșit în mare pentru tragerea de încercare, având pe bord comisia de recepție, condusă din comandantul crucișătorului, reprezentantul Casei și căpitanul Gavrilescu de la Comandamentul Marinei. Odată ajunși la larg, s-au tras zece lovituri, după care s-a ancorat și s-a procedat la măsurătoarea distanței, încheindu-se procesul-verbal cu rezultatele obținute. S-a profitat de ieșirea în mare, pentru a se face un calcul de variație. La ora 4.40, nava a intrat în port, ancorând la locul obișnuit, unde a staționat în tot cursul lunii aprilie. Pe 2 mai 1909, s-a întors din Sulina, acompaniind torpilorul „Năluca", care venea din Galați.

Pe 12 mai, a fost vizitat de A.S. Regale Principele Nicolae, însoțit de generalul Robescu și prefectul județului. Pe 14 mai, nava a ieșit în mare pentru două zile, navigându-se la diferite capuri și făcându-se diferite calcule nautice. Pe 16 mai, nava a intrat la Sulina, unde a îmbarcat 120 tone cărbuni, material pentru mașină și apă dulce. Pe 18 mai, a luat drumul spre Constanța, unde și-a reluat ancorajul obișnuit. Pe 20 mai, A.S.R. Principele Nicolae a vizitat nava. Pe 22 mai, de la ora 5.00–6.45 p.m., M.S. Regina a servit ceaiul la bord, cu această ocazie executându-se curse de bărci și diferite jocuri marinărești și carnaval. La această serbare au participat autoritățile civile și toți ofițerii superiori din garnizoană cu familiile lor. Ulterior, din cauza lipsei de ulei mineral, nava a staționat în port până la 31 mai, executându-se serviciul după program. Pe 31 mai, nava a ieșit la antrenament în largul mării.

Pe 1 iunie, nava se afla la larg, în drum spre Constanța, iar seara aceleiași zile ancorând în rada Constanței. Pe 2 iunie, crucișătorul a navigat spre Sf. Gheorghe, continuând să navige în diferite capuri, până în ziua de 3 iunie seara, când a intrat în port. În dimineața zilei de 8 iunie, „Elisabeta" a ieșit din nou în mare, navigându-se spre Insula Șerpilor, unde a ancorat în baia de la Sud de la Insulă. În zilele de 9 și 10 iunie, a executat de la bord tragerea de război cu infanteria asupra unei ținte ancorate. Pe 11 iunie, nava a părăsit ancorajul, dirijându-se spre Constanța, unde a intrat seara, ancorând la locul obișnuit. În dimineața zilei de 16 iunie, a ieșit din nou în mare, navigând spre Sulina, pe drum executându-se exerciții de ochire cu tunarii. Pe 17 iunie nava a acostat la Depozitul de Cărbuni din Sulina, de unde a îmbarcat, până a doua zi, 110 tone cărbuni și apă dulce. În seara zilei de 18 iunie, nava a plecat la Constanța, ancorând în radă, la locul obișnuit, în dimineața zilei de 19 iunie. Pe 20 iunie, a reintrat în port, unde a rămas până în dimineața zilei de 24 iunie, când a ieșit din nou în mare. Cu acest prilej a executat o ședință de tragere de război cu infanteria și o ședință de tragere redusă cu artileria, asupra unei ținte ancorate. Nava a mers la o depărtare de 800–1.000 metri de țintă, obținându-se rezultate foarte bune. Seara a ancorat în radă, unde a rămas până pe 26 iunie. În acest timp, compania de debarcare a executat diverse exerciții, timpul fiind întunecos, cu ceață foarte pronunțată. Seara s-a intrat în port spre a se prezenta intendenței efectele reformate

www.ziuaconstanta.ro

și scriptele spre verificare. Nava a staționat în port până pe 29 iunie, când a ieșit din nou în mare, ancorând în baia Mamaia, unde a rămas în zilele de 29 și 30 iunie.

La 1 iulie, nava a plecat din fața Mamaiei și a rămas ancorat în rada Constanței până a doua zi, când a ieșit la larg, îndreptându-se spre Mangalia. În aceeași zi a intrat în port, unde a staționat până pe 6 iulie, când a plecat la Galați pentru a i se determina coeficientul stabilității. Între 8 și 10 iulie, nava a rămas în arsenal, iar pe 11 iulie i s-au făcut în bazin probele de stabilitate, înălțimea metacentrică fiind de 0,35 g. Cât timp nava a staționat în Arsenal, a îmbarcat 110 tone cărbuni, diferite materiale pentru mașină și punte, precum și muniția adusă de la Țiglina. S-a trimis la Țiglina torpila aflată la bord pentru a fi reparată.

Pe 11 iulie, la ora 11.15, nava a părăsit portul Galați, la 7.00 seara ajungând la Sulina și, continuându-și drumul spre Constanța, a ajuns în dimineața de 12 iulie, ancorând la locul obișnuit. Nava fiind trecută în poziția armat în rezervă și având ordin să nu se miște, în tot cursul lunii iulie a continuat să urmeze serviciul după program de port.

În zilele de 1 și 2 august crucișătorul a rămas ancorat în port. Pe 3 august, nava a ieșit în mare, navigând la diferite capuri la larg și făcând cu ofițerii-elevi diferite aplicații și calcule nautice, precum și recunoașterea coastei. De asemenea, s-a executat o ședință de tragere redusă cu artileria bordului și o ședință de tragere de infanterie. În seara zilei de 4 august nava a ancorat în radă. Pe 5 august, a sosit în port staționarul german „Loreley", cu care s-au schimbat vizitele, după care crucișătorul a ieșit din nou la larg, executându-se o ședință de tragere de război cu artileria bordului. Seara a ancorat în baia Mamaia, de unde pe 6 august a ieșit la larg, navigându-se la diferite capuri. Seara a intrat în port, ancorând la locul obișnuit.

Pe 10 august, a ieșit din nou în mare, unde a executat o a doua ședință de tragere de război cu artileria în fața Mangaliei. Seara a ancorat în rada Mangalia, de unde a plecat a doua zi, spre a reveni seara și ancora în rada Constanța. Pe 12 august, a navigat la diferite capuri, iar seara a intrat în port, unde se găseau deja staționarele rus și italian, cu care se schimbă vizitele. În aceeași zi au sosit în port canoniera „Grivița" și cu trenul contraamiralul Sebastian Eustațiu, comandantul Marinei, care s-a îmbarcat pe „Grivița". Pe 14 august, staționarul italian „Galileo" a salutat cu focuri de artilerie marca de comandament a comandantului marinei, căruia i-a răspuns crucișătorul. În aceeași zi, nava a schimbat locul de ancoraj, legându-se la platforma silozurilor.

Pe 15 august, fiind ziua patroanei marinei, la ora 8.00, s-a ridicat micul pavoaz, îmbarcându-se la bord comandantul marinei. La ora 9.30, la bord s-a oficiat un serviciu religios, la care au participat toți ofițerii Diviziei. La ora 12.00, în localul Școlii de Marină s-a organizat o masă festivă, la care au fost invitați, în afara ofițerilor de marină și generalii comandanți al Diviziei și al Brigăzii, precum și comandanții diferitelor unități din garnizoană. La șampanie s-au ținut toasturi de către generalul Ioan Culcer, comandantul Diviziei de Uscat, la care a răspuns comandantul Marinei. După masă, s-a făcut fotografia de grup. La ora 4.00 p.m., au avut loc regatele de bărci. Comandantul Marinei a inspectat instrucția echipajului și curățenia navei, rămânând pe deplin satisfăcut. În dimineața zilei de 17 august, comandantul Marinei a inspectat partea sedentară. După prânz, la bordul crucișătorului a avut loc o serbare marinărească, la care au asistat ofițerii superiori și inferiori cu soțiile lor din marină și ofițerii superiori ai armatei de uscat cu familiile lor.

Pe 18 august, comandantul Marinei se îmbarcă pe navă, cu care a doua zi a ieșit pe mare, dirijându-se spre Mangalia și apoi spre Sulina. În dreptul Sf. Gheorghe s-a executat o ședință de tragere de război cu artileria navală, trăgându-se 20 de obuze de 120 mm și 28 de 75 mm, ținta fiind ancorată, nava în marș, distanța între 2.000 și 2.800 metri. Seara nava a intrat pe Canalul Sulina,

www.ziuaconstanta.ro

ancorând la mal. Pe 20 august, comandantul Marinei s-a îmbarcat pe canoniera „Griviţa", cu care a plecat spre Galaţi. Crucişătorul a rămas la Sulina până pe 24 august, completând stocul de cărbuni şi luând apă. Pe 25 august s-a îndreptat spre Constanţa, unde a intrat în cursul serii în port.

Pe 27 august, nava a ieşit din nou în mare, avându-l la bord pe comandantul Diviziei, împreună cu bricul „Mircea" şi Grupul Torpiloarelor, făcându-se diferite evoluţii din cauza vântului contrar. Bricului „Mircea" i s-a dat libertate de manevră, iar crucişătorul şi torpiloarele au navigat spre Capul Midia, unde au ancorat. Executându-se campania de debarcare, seara torpiloarele s-au întors în port. În timpul nopţii crucişătorul a rămas ancorat la Capul Midia, de unde, pe 28 august, a plecat de-a lungul coastei spre Gura Portiţei, unde a ancorat iar ofiţerii au fost debarcaţi la mal pentru recunoaşterea intrării de la Gura Portiţei. Ulterior, nava a ieşit la larg dirijându-se spre Constanţa, unde a ancorat şi staţionat până la finele lunii. Pe 30 august, s-au debarcat elevii-plutonieri, care s-au înapoiat la Bucureşti.

La 1 septembrie, nava a ieşit în mare, având la bord comandantul Diviziei şi ofiţerii-elevi ai Şcolii de Război, spre a se recunoaşte coasta până la Capul Midia şi apoi până la Mangalia, executându-se şi o şedinţă de tragere de război. La Mangalia, ofiţerii-elevi ai Şcolii de Război au debarcat la uscat pentru a vizita împrejurimile. Nava a revenit la Constanţa pentru a-i debarca, în cursul nopţii rămânând la ancoră în radă. A doua zi, 2 septembrie, a executat o şedinţă de tragere de infanterie din bărci, terminându-se tirul cu tunurile şalupelor şi cu mitralierele. Tot în acest timp s-a făcut şi compensarea busolei de pe comandă, la care din cauza tirului de artilerie căzuse magnetul. Pe 4 septembrie nava a ieşit la larg, unde a făcut curbe de variaţii pentru două dintre busole, precum şi diferite calcule nautice, iar seara a intrat în port, unde a rămas ancorat la locul obişnuit până pe 11 septembrie. Întrucât comandantul navei a fost numit ca arbitru la manevrele combinate care au avut loc la Cernavodă între 8–11 septembrie, nava a părăsit portul la ora 10.00 p.m., luând drumul spre Sulina spre a lua studenţi şi a-i aduce la Constanţa. La 12 septembrie a îmbarcat cărbuni, iar seara, a părăsit Sulina cu cei 350 studenţi la bord, ajungând la Constanţa la ora 3.00 dimineaţa.

Nava a urmat serviciul conform programului de serviciu aprobat. La bord a sosit mecanicul inspector Ştefănescu pentru inspecţia maşinilor şi căldărilor. De asemenea, s-a executat o nouă şedinţă de artilerie la distanţa de 2.000 metri. Pe 20 septembrie, crucişătorul a fost inspectat de comandantul Diviziei, după care nava a rămas în port pentru curăţenie, în vederea sosirii la Constanţa a Familiei Regale. Pe 25 septembrie s-a îmbarcat contraamiralul Eustaţiu, comandantul marinei, schimbând în acelaşi timp şi ancorajul şi punându-l în linie de şir începând din dreptul farului verde.

Pe 26 septembrie, a sosit în port Familia Regală, salutată cu 21 lovituri de tun şi arborând micul pavoaz. Comandantul Marinei a lăsat locul la bord generalului Boteanu, secretarul Ministerului de Război. Pe 27 septembrie având loc serbările pentru inaugurarea silozurilor, la ora 8.00 a.m. s-a ridicat marele pavoaz, la ora 10.00 a.m. sosind în port cu automobilul Familia Regală, salutată cu 21 lovituri de tun. La silozuri s-a oficiat un serviciu religios, apoi a fost pus în mişcare unul din silozuri, încărcându-se vaporul „Iaşi". După terminarea serviciului, Familia Regală, îmbarcată în barca regală, în compania comandantului Marinei, s-a dirijat spre intrare, pentru a tăia panglica dintre cele două faruri, operaţie care a avut loc la ora 11.10, salutată din nou cu 21 lovituri de tun. Generalul Boteanu părăseşte nava, la bord revenind comandantul Marinei. După masă, la ora 3.30, au sosit la bord principii Nicolae şi Maria, care au vizitat nava timp de jumătate de oră. Seara, s-a aprins pavoazul electric şi s-au organizat serbări marinăreşti şi focuri de artificii.

Pe 28 septembrie dimineaţa, M.S. Regele şi A.S.R. Principele Ferdinand au vizitat Şcoala Marinei, interesându-se de diferitele torpile ce erau expuse în muzeul şcolii. După prânz, a sosit

www.ziuaconstanta.ro

la bord ministrul de Război, care a fost primit de comandantul Marinei și statul-major al navei. În acest timp, Familia Princiară și M.S. Regina s-au îmbarcat pe yachtul Comisiunii și a ieșit în mare, însă din cauza valurilor prea mari croaziera a fost anulată. Pe 29 septembrie, la ora 11.30 a.m., Familia Regală a plecat din port, salutată cu 21 lovituri, iar la ora 2.00 p.m. s-a debarcat și comandantul Marinei.

Pe 30 septembrie, crucișătorul a staționat în port, între 5.17–6.00 p.m., primind vizita A.S.R. Principesa Maria și Elisabeta. În aceeași zi, s-au debarcat marinarii care urmau să treacă în rezervă. Pe 5 octombrie, însoțit de canonierele „Siretul" și „Grivița", a părăsit portul cu destinația Sulina. Vântul care la început era slab, s-a întărit semnificativ, marea montându-se, ceea ce a făcut foarte dificilă navigația canonierelor. S-a navigat în apropiere de coastă. La ora 10.50 seara, canoniera „Grivița" a rămas mult în urmă, crucișătorul întorcându-se pentru a-i veni în ajutor. Întrucât mașina acesteia nu mai funcționa, deoarece pulverizatorul se astupase, canoniera a fost luată la remorcă și ajutată să intre la adăpost în portul Sulina, unde au ajuns la ora 2.30 a.m. Ancorând pe malul stâng, crucișătorul a rămas până la 9 octombrie, când a plecat la Galați, după ce a încărcat 200 tone cărbuni, spre a i se face probe de stabilitate și diferite reparații la punte și corp. La facerea probei de stabilitate s-au găsit 0,48. „Elisabeta" a rămas în Arsenal până la 20 octombrie, când a revenit la Constanța, cu o escală de jumătate de oră la Sulina pentru a debarca unele materiale.

În cursul lunii noiembrie 1909, crucișătorul „Elisabeta" fiind armat în rezervă, nava a rămas în port, urmând programul de serviciu până pe 14 noiembrie, când s-a deplasat la Sulina pentru a aduce recruții destinați Companiei Sulina și a face cărbuni. Pe 17 noiembrie, s-a înapoiat la Constanța, ancorând și legându-se alături de „Mircea" pentru iernat. Cum de la 1 decembrie nava urma să fie dezarmată iar echipajul întreg dezarmat, s-au luat măsuri pentru a se pune mașina principală și auxiliarele în stare de iernat, nefiind admis să se facă foc pe punte cât vasul este dezarmat. De asemenea, materialul de punte a fost pus în stare de iernat.

În cursul lunii decembrie 1909, crucișătorul „Elisabeta" fiind dezarmat, statul-major și echipajul au fost debarcate, nelăsându-se decât strictul necesar pentru paza și curățenia navei de zăpadă. Pe 11 decembrie s-a primit ordin telegrafic să se ia măsuri urgente de armare a crucișătorului, urmând ca peste o zi sau două să plece la Sevastopol sub comanda superioară a amiralului Eustațiu. Întrucât mașina era demontată, s-a raportat telegrafic că nava nu poate fi gata de marș mai devreme de zece zile. S-au trimis inspectorii mecanic Ștefănescu, cu trei submaiștri și 15 oameni de la Divizia de Dunăre pentru a accelera montarea mașinilor, îmbarcându-se în același timp echipajul și luându-se toate măsurile pentru ca nava să fie gata cât mai curând posibil. De la Arsenal a fost trimis materialul necesar pentru mașină, iar de la Depozitul de Muniții, muniția necesară pentru salut. Pe 14 decembrie totul fiind gata, „Elisabeta" a ieșit în mare pentru încercările mașinii. Rezultatul fiind satisfăcător, s-a telegrafiat Comandamentului Marinei că totul este gata de plecare. Statul-major al vasului era compus din căpitan-comandorul Alexandru Cătuneanu, comandant, locotenent-comandorul Focșa, secund, căpitanul Vasiliu, locotenenții Lazu și Isbășescu ofițeri la bord, ofițerii mecanici Negreanu și Popovici și medicul locotenent Diamandescu. În plus, s-au mai îmbarcat la bord locotenent-comandorul Vasile Scodrea, căpitanii Alfons Sion și Trandiafil Mihuț, sublocotenenții Enescu, Ene, Năsturaș și Schiffeller, mecanicii Fotiade și Gheorghiu și inspectorul mecanic Ștefănescu. Comanda superioară a avut-o amiralul Eustațiu care a sosit la bord la ora 10.15 p.m., în ziua de 15 decembrie. În aceeași zi, la ora 11.20 p.m., totul fiind gata, nava primește ordin să vireze ancora, iese la larg și ia drumul spre Sevastopol. Timpul frumos și marea calmă fac navigația să se desfășoare în condiții excelente. Se continuă navigația în tot cursul zilei de 16 de-

www.ziuaconstanta.ro

cembrie în condiții bune, iar seara la ora 5.25 p.m. se vede farul Chersonez în prova puțin tribord, ceea ce ne indică că drumul a fost foarte bun. Se continuă navigația în vederea farului Chersonez și, pe măsură ce nava s-a apropiat, s-a constatat că la uscat era ceață. Ajungând în apropiere de coastă și la o distanță la care trebuiau să se vadă cele două faruri aliniament, din cauza ceții s-a continuat să se înainteze cu viteză mică în vederea farului. Punându-se puțin vânt de la coastă în cursul nopții, a alungat ceața de la coastă spre larg, așa încât, pe 17 decembrie, în jurul orei 12.20 a.m., văzându-se cele două faruri de aliniament, nava a pus capul pe ele, dirijându-se spre intrare, care era luminată de către proiectorul unui încrucișător care era de gardă. La ora 2.10 a.m., nava a ancorat, un ofițer de la cuirasatul „Rostislav" indicându-ne că nu trebuie să fim ancorați ci legați în geamandură. La ridicarea pavilionului, „Elisabeta" a salutat uscatul cu 21 de tunuri, la care i-a răspuns o baterie de uscat. Apoi a salutat pavilionul viceamiralului Sarnovski, comandantul escadrei, cu 17 lovituri. În port se găsea escadra rusă compusă din cuirasatul „Rostislav", „Tri Sviatitelea" și „Sf. Pantelimon", contratorpiloarele „Pușkin", „Căpitan Iakeu" și „Iutki", canoniera „Cubaneț" și torpilorul „Kronstad". S-au schimbat vizitele obișnuite după care, la ora 9.20 a.m., comandantul marinei a plecat în vizită la amiralul Sarnovski și, ulterior, la prefectul maritim și la comandantul fortăreței, întorcându-se la bord la ora 10.30. La plecarea de la bordul cuirasatului-amiral „Rostislav", a fost salutat cu 17 lovituri de tun.

La 12.20, un subofițer a adus un plic prin care făcea cunoscut amiralului român că generalul Kaulbarse era în garnizoană și dorea să-l vadă. La 12.30, s-a zărit în depărtare yachtul „Standard", având la bord Familia Imperială Rusă, escortat fiind de patru contratorpiloare, din care unul în avangardă și trei în ariergardă. Imediat, echipajul „Elisabetei" a fost scos pe punte și dispus pentru salut. Când yachtul a intrat în dreptul bateriilor, s-a început salutul cu tunurile de la uscat, iar când s-a apropiat de port, navele, la un semnal ridicat de la nava-amiral, au început salutul cu tunurile, continuând salutul tot timpul cât yachtul a continuat drumul spre locul de ancoraj. S-au luat măsurile de pază extraordinare împrejurul yachtului și ceva înainte de sosirea yachtului s-a dragat fundul pe locul pe unde avea să treacă. Yachtul a fost legat de o geamandură, având înaintea și înapoia lui câte un contratorpilor, iar în jurul său făcându-se încontinuu patrulări de către șase șalupe, nelăsând pe nimeni să se apropie de vas și nepermițând comunicarea cu uscatul prin regiunea cuprinsă între cele două contratorpiloare care staționau înaintea și în urma yachtului.

La 3.30 p.m., comandantul Marinei, însoțit de o delegație de ofițeri, a părăsit bordul și s-a dus pe yacht pentru a fi prezentați Țarului, întorcându-se la ora 4.10. Pe bordul crucișătorului s-a îmbarcat și o coroană adusă de comandantul marinei din partea M.S. Regelui pentru a fi depusă pe mormântul marelui Duce Mihail, care murise în străinătate și urma să fie dus la Sevastopol și apoi la Sankt Petersburg, unde urma să fie înmormântat. Pe 18 decembrie la ora 9.10 a.m., s-au observat la orizont un contratorpilor și trei crucișătoare care se îndreptau spre port. Unul din aceste trei crucișătoare era „Bogatir", pe care se aflau depuse rămășițele Marelui Duce Nicolai și care, în linie de șir, având pe „Bogatir" în cap, se dirijau spre port. În momentul când s-a apropiat, bateriile de la uscat și navele au început salutul cu tunurile, iar ceva mai târziu s-a făcut același lucru pe timpul cât s-a apropiat și s-a legat în prova yachtului. Imediat după acostarea crucișătorului „Bogatir", delegația impreună cu comandantul marinei s-a deplasat la bordul său pentru a depune coroana din partea M.S. Regelui și a asistat la serviciul funebru care s-a oficiat în prezența Familiei Imperiale. La ora 12.30, comandantul crucișătorului și ceilalți ofițeri ai bordului s-au întors, iar comandantul marinei s-a deplasat la gară pentru a asista la plecarea Familiei Imperiale, care a avut loc imediat după terminarea serviciului religios.

www.ziuaconstanta.ro

În aceeași zi, la ora 6.20, rămășițele Marelui Duce Mihail au fost debarcate și puse în trenul imperial, în timp ce navele au executat salutul cu 21 de lovituri. La această solemnitate a asistat și amiralul Eustațiu cu o parte din ofițerii bordului. Seara, amiralul cu parte din ofițeri a fost invitat la masă de către amiralul comandant al escadrei ruse. La 10.00, nava fiind gata de plecare, a părăsit portul, ieșind la larg, luându-se direcția spre Constanța. La larg vânt tare de NE, marea montată, timpul rece. Vântul s-a întărit pe măsură ce crucișătorul se apropia de Constanța, marea devenind tot mai agitată din cauza vântului. „Elisabeta" a continuat să navige în tot cursul zilei de 19 decembrie în condiții bune. Pe măsură însă ce se apropia de coastă, ceața destul de deasă făcea ca intrarea in port să fie anevoioasă. La ora 04.30 zărindu-se farul de la intrarea în tribord, s-a pus cârma la tribord și s-a intrat în port, acostând la cheu. Seara, comandantul Marinei a debarcat, părăsind nava, iar a doua zi au debarcat și mecanicul inspector, împreună cu cei trei submaiștri și 15 oameni de la Divizie, care s-au înapoiat la Galați. De asemenea, s-au debarcat și ofițerii care au fost îmbarcați pentru acest voiaj, precum și trupa, rămânând la bord oamenii necesari pentru întreținerea materialului și a mașinilor. Pe 20 decembrie, nava a plecat de la cheu, reluându-și ancorajul pentru iernat, oprind la bord doar oamenii necesari, crucișătorul fiind dezarmat din nou pe 20 decembrie, la ora 9.09.

Prin Ordinul nr. 142 din 8 ianuarie, nava armându-se din nou, s-a dat Ordinul nr. 481 de îmbarcare a statului-major și a trupei pe 20 decembrie, stabilindu-se că din cauză că fondurile bugetare sunt epuizate, ofițerii și trupa nu vor avea dreptul la alocația de îmbarcare, iar nava va ieși o zi pe săptămână în mare cu Școala de Marină și Școala de Aplicație pentru instrucția practică și aplicații.

6.7. Pe post de navă-școală (1910)

În campania de instrucție 1910–1911, executată conform programului și dispozițiunilor din Ordinul Comandamentului Marinei nr. 10162 din 18 martie 1910, crucișătorul „Elisabeta" s-a aflat armat activ: aprilie, mai, iunie, august, septembrie, octombrie și martie. Armat rezervă: iulie, noiembrie, decembrie; dezarmat ianuarie și februarie. Din cauză că ordinul de armare nu a venit la corp decât la 10 ianuarie, nava a rămas până la această dată dezarmată. În urma ordinului de armare, statul-major era compus din căpitan-comandorul Alexandru Cătuneanu, comandant, locotenent-comandorul Focșa secund, căpitanul Adrian Vasiliu, locotenenții Lazu și Isbășescu, ofițerul mecanic clasa a II-a Negreanu, ofițerul mecanîc S. Popovici, medicul locotenent Diamandescu, plus 115 oameni. Personalul îmbarcat pe navă a executat serviciul după un program stabilit, fiind întrebuințat în special la confecționarea paietelor, cozilor și la reparația vapoarelor. În cursul lunii ianuarie în conformitate cu ordinul telegrafic nr. 8735, revocându-se ordinul de ieșire în mare, nava a rămas în port, urmându-se serviciul după program.

În luna februarie 1910, crucișătorul „Elisabeta" se afla armat în portul Constanța. Între 1–15 martie 1910, crucișătorul „Elisabeta" s-a aflat armat în rezervă în portul Constanța, unde a urmat serviciul conform programului. La 15 martie, a făcut drumul până la Mangalia și înapoi navigând în condiții bune, seara reintrând în port. În tot acest interval de timp, starea sanitară și disciplina au fost satisfăcătoare. Conform Ordinului Comandamentului Marinei nr. 14 din 1 aprilie 1910, crucișătorul „Elisabeta" era, alături de Școlile Marinei, bricul „Mircea" și Compania de Depozit, prima unitate administrativă a Diviziei de Mare. Comandant al Diviziei de Mare și al crucișătorului „Elisabeta" a

www.ziuaconstanta.ro

fost numit căpitan-comandorul Alexandru Cătuneanu. Ofiţeri la bordul crucişătorului erau căpitanii Constantin Cătuneanu şi Ştefan Popescu, locotenenţii Ioan Isbăşescu, Ioan C. Hâncu şi Constantin Istrati şi ofiţerii mecanici clasa a II-a Ioan E. Negreanu şi clasa a III-a Ioan Popovici.

Jurnalul de bord al navei reconstituie activitatea crucişătorului şi a echipajului în anul 1910[75], astfel:

Vineri, 2 aprilie 1910, la Constanţa: Curăţenie generală la bord. Se bricuiesc armamentele bărcilor. La 9.00 se deschid toate cazarmele şi magaziile şi se instalează trombele de vânt pentru aerare. Corvezile lucrează la curăţirea vasului, până seara. Cer senin. Timp frumos.

Sâmbătă, 3 aprilie: De la ora 6.30, când vin toţi oamenii de la Companie, şi până seara la 6.00, se curăţă bine cazarmele, magaziile şi cabinele. În urmă începe piturarea generală interioară. Dimineaţa, timpul frumos cu cer senin. După amiază cer înnorat la intervale. Ceaţă la orizont. La 11.00 seara a ieşit din port cargobotul S.M.R. „Constanţa" şi la 11.30 a intrat în port, venind de la Constantinopol, pasagerul S.M.R. „Principesa Maria".

Duminică, 4 aprilie: Echipajul, care a dormit la Companie, soseşte la bord la ora 6.30. Se piturează magaziile care au mai rămas şi cabinele din careu. După amiază, un bord pleacă permisioner, celălalt urmează corvezile înainte. Timp frumos. Cer senin.

Luni, 5 aprilie: Toată ziua echipajul curăţă mobilierul şi diferite obiecte care se aflau în cazarme, magazii etc. Se piturează ceea ce mai rămăsese din cabine. Cer înnorat. Timp răcoros.

Marţi, 6 aprilie: Se aşează la bord lucrurile care fuseseră scoase pe mal spre a fi curăţate. La 1.20 intră în port un yacht sub pavilion englez. La 11.00 seara, intră în port pasagerul S.M.R. „România". Dimineaţa timp răcoros cu cer înnorat. Plouă de la 3.00 la 5.00. După amiază, timp frumos.

Miercuri, 7 aprilie: Se ridică marele pavoaz salutat cu 21 de focuri de tun. Se aleg materialele reformate şi se trimit la corp spre a fi vărsate. Se înseriază hamacele. Dimineaţa cer senin, timp frumos. La ora 2.00, pleacă un bord permisioner. Cel rămas continuă cu lucrările de curăţenie şi instalarea materialului la bord. La ora 1.00, săritură de vânt de la W la S. După amiaza, cerul înnorat. Seara, la 10.00, începe ploaia.

Joi, 8 aprilie: Începe la bord serviciul pe divizioane. Se aşează la bord materialele care au mai rămas pe mal. Se spală efectele şi hamacele şi se usucă la mandar. La 3.40, intră în port staţionarul austriac „Taurus" de la Constantinopol. Cu baleniera se duce locotenentul Hâncu la bord spre a complimenta de sosire. La ora 5.00, vizita e întoarsă de un ofiţer austriac. Timpul ploios şi schimbător. Plouă în răstimpuri.

Vineri, 9 aprilie: La 6.30 dimineaţa, echipajul îşi aduce sacii la bord. Se face bricuirea punţii şi spălarea efectelor, sacilor şi hamacelor. La 11.30 vine la bord comandantul staţionarului austriac „Taurus". La 12.00, pleacă de la bord.

Sâmbătă, 10 aprilie: Serviciul de curăţenie dimineaţa şi după amiaza. La 6.40 p.m., pleacă staţionarul austriac „Taurus" din port. Seara plouă. Duminică dimineaţă se înseninează. Curăţenia vasului şi a armelor în vederea inspecţiei domnului comandant secund. Curăţenie.

Duminică, 11 aprilie: Noaptea, timpul ploios. Serviciul de sărbătoare. La 10.00, domnul comandant secund trece în inspecţie curăţenia vasului şi ţinuta de serviciu a echipajului. La 1.30, pleacă tribordul în oraş. Cer senin. Timp frumos. Luna plină.

[75] Informaţiile sunt preluate selectiv din jurnalul de bord al crucişătorului „Elisabeta" pe perioada 2 aprilie – 29 septembrie 1910 şi sunt certificate zilnic de ofiţerul cu artileria, locotenentul Ioan Isbăşescu, şi de comandantul navei, căpitan-comandorul Alexandru Cătuneanu.

www.ziuaconstanta.ro

Luni, 12 aprilie: Dimineața exerciții de bărci cu rame, cu recruții. După amiază la sac. Se piturează catargele, strejile și straiurile. De asemenea, baleniera „Torpilor". La 9.30 intră în port pasagerul „Catania", sub pavilion italian, venind de la Constantinopol. La 2.00 iese în mare „Mircea" și se înapoiază la ora 5.00. Cerul senin. Vânt rece de Sud. Luna plină.

Marți, 13 aprilie: Serviciu după program. Se continuă cu curățatul vasului și prefacerea lui pentru piturat. „Mircea" iese din port pentru examenul candidaților pentru secunzi, comandanți și mecanici la comerț.

Miercuri, 14 aprilie: Se continuă toată ziua curățenia vasului. Se rașchetează bastingajele. Senin dimineața. După amiază se înnorează și la apusul soarelui este completamente închis. Vânt.

Joi, 15 aprilie: Se rașchetează interiorul bastingajelor. Se începe piturarea tunurilor de 120 mm. Se continuă piturarea teugii și lunetei. La 7.30 pleacă un bord în oraș, la biserică și se întoarce la ora 10.30. La 7.00 dimineața, intră în port un Lloyd austriac și la 8.10, un cargobot sub pavilion englez. La 12.00, s-au coborât toate pavilioanele în bernă. Timpul închis, rece, plouă din când în când.

Vineri, 16 aprilie: Se începe piturarea interiorului bastingajelor. Se piturează interiorul copastiei. Curățenie generală al bord. Seara la ora 7.40 pleacă oamenii la biserică și se întorc la ora 10.35. La 4.35 dimineața intră în port un cargobot sub pavilion rus. Cer senin. Timp frumos.

Sâmbătă, 17 aprilie: Senin. Rece. Se continuă curățenia vasului. La 5.15 p.m. acostează în radă și salută cu 21 lovituri de tun crucișătorul englez clasa a III-a „Baaham". I se răspunde la fel; după salut intră și ancorează în port. Vizitele se fac la „Mircea", unde se ridică marca de comandament.

Duminică, 18 aprilie: Serviciul suspendat. La 10.30 se dă drumul la permisioneri în oraș. Cerul acoperit.

Luni, 19 aprilie: Serviciul de sărbătoare. Oamenii permisionează în oraș. La 9.55 pleacă spre Sulina crucișătorul englez „Baaham". La 11.00, vine de la Cospoli pasagerul S.M.R. „Principesa Maria". Cer senin. Timp frumos dar rece.

Marți, 20 aprilie: Serviciu de sărbătoare. Permisii în oraș. La ora 2.00 lovitură bruscă de vânt de la S la W, întărindu-se în același timp. Se rupe sârma la un metru de la capătul unde era legată și remorca la 7 metri din același punct. Aceste legături ieșeau la pupa. Ele au fost legate imediat și s-au întărit legăturile. în același timp dând un garlin. Cer înnorat. Timp ploios.

Miercuri, 21 aprilie: Cerul acoperit. Plouă. Se fac teorii marinărești.

Joi, 22 aprilie: Un detașament de 76 oameni sub comanda sublocotenentului Istrati execută un marș de 45 km în direcția Agigea–Techirghiol–Tuzla și înapoi. Trupa, plecată la 7.30 dimineața, se întoarce la 7.20 seara. Se piturează vasul. Plouă cu întreruperi.

Vineri, 23 aprilie: Serviciul de sărbătoare. Urmează curățenia și pituratul vasului. Permisioneri în oraș. Cer înnorat de dimineață. După amiază însă se face frumos.

Sâmbătă, 24 aprilie: Curățenia generală a vasului. Se ridică micul pavoaz salutat cu o lovitură de tun. După amiază, ies permisioneri în oraș. Intră în port „Kelet", „Principesa Maria" și două petroliere sub pavilion englez. La coborârea pavoazului se trage un foc de tun. Timp frumos, cer senin.

Duminică, 25 aprilie: Serviciul de sărbătoare. Cerul senin, timp frumos. Permisioneri la oraș. La ora 10.45, „Mircea" iese în mare. Nimic remarcabil.

Luni, 26 aprilie: Se fac teorii pe specialități. După amiază, școală de carte și teorii pe specialități. Între 6.30 – 7.30 apelul „La posturile de incendii", de plecare și sosire. S-au îmbarcat 10 tone apă dulce.

Marți, 27 aprilie: Cerul cu nori. Serviciu după program. La 10.50, începe să plouă. Seara se trimit bărcile la bordul de mare.

www.ziuaconstanta.ro

Miercuri, 28 aprilie: Cerul complet acoperit. Serviciul după program (teorie pe specialităţi, dimineaţa şcoală şi teorie după masă). După masă plouă mărunt. Conform Ordinului Ministerului de Război nr. 2106, între 28 aprilie–10 iunie 1910 la bordul crucişătorului au fost ambarcaţi elevii Dumitru Borş, Virgil Dragalina, Constantin Ionescu, Remus Lepri, Grigore N. Popovici şi Constantin Ştefănescu din cadrul Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină.

Joi, 29 aprilie: Serviciul după program. Se fac exerciţii la posturile de plecare, de incendiu, de luptă etc. Pleacă din port un cargobot englez, un petrolier olandez şi cargoul S.M.R. „Dacia" la Alexandria. Dimineaţa cerul acoperit. Timp frumos.

Vineri, 30 aprilie: Cerul noros. La ora 6.00, s-a dat la post de plecare şi virat ambele ancore. La ora 8.00, ancorele s-au pus la post. La ora 9.45, s-a trecut geamandura şi pus capul S15°E. La 10.40, relevat farul Tuzla la 45°. La 11.45, s-a relevat la travers şi schimbat drumul la S 29°W. La 12.40, trecut travers Mangalia luat S10°W. La 2.19 s-a trecut travers Şabla, la 4.00 NS cu Caliacra. Cerul complet acoperit, către ora 9.00 începe să picure cu ceaţă. Serviciul de noapte pe divizioane. Nimic de remarcat. La 4.00 se schimbă drumul spre vest pentru a ancora în dreptul Cavarnei, unde ancorăm la 4.45.

Sâmbătă, 1 mai, Caliacra (radă): În rada Caliacra ancoraţi. Cerul acoperit cu nori. Serviciul de noapte pe divizioane. Cartul 4.00–8.00 dimineaţa. Cerul înnorat. Ceaţă la larg. Se spală puntea şi se furbişează. Echipajul în ţinuta de vară. Începe să plouă către ora 5.20. La 8.30, s-a dat la teorie pe specialităţi. La 8.30 a început a se vira ancora. La 8.40, plecat de la ancoră. La 9.25, trecut NS cu farul Caliacra, luat drum E adevărat. Mers 2 mile. De la 9.40 la 11.40, mers la N27°E adevărat. La 11.40, trecut travers Şabla, luat N6°E adevărat. Se continuă drumul. În babord un vas cu drum opus. Cerul acoperit. Între 5.20 şi 6.00 se face o rotaţie completă în vederea Constanţei pentru determinarea variaţiei la diferite capuri. La 6.00, intrarea în port. La 7.00, se termină manevra de ancorare şi legare la cheu.

Duminică, 2 mai: Calm. Cer noros. Frig. Cart 4.00–8.00. Curăţenie generală în vederea inspecţiei. Cerul acoperit. De la 10.00–11.15, domnul comandant trece inspecţia personalului, efectelor şi materialelor. Cerul noros, plouă puţin. Calm. Nor. Repaus. 1.00 p.m., permisionerii la oraş. Calm, nor, repaus. Serviciu de sărbătoare.

Luni, 3 mai: Se bricuieşte puntea. Curăţenia vasului. Cer acoperit. Curăţenia vasului până la ora 9.00. de la 9.00–9.30, exerciţii de bărci. Picături de ploaie. La 11.15 soseşte la bord domnul comandor Barbieri. Serviciul după program. Echipajul la sac. La 2.30, domnul comandor Barbieri a plecat de la bord. Program. Cer noros, burează în răstimpuri. Se face apelul la posturile de incendiu şi luptă. Serviciul de noapte pe divizioane. Timp ploios.

Marţi, 4 mai: Se curăţă vasul peste tot. Se şterge baleniera cu gaz. Se trage linia de plutire. Timpul ploios. Cerul acoperit. Se bandează vasul pentru a fi piturat la linia de plutire. La 9.30 începe să plouă şi ţine intermitent până la sfârşitul cartului. Se execută programul şcoală, teorie pe specialităţi.

Miercuri, 5 mai: Curăţenia vasului obişnuită. Cerul acoperit, timpul rece. Program. Cer noros. De la 9.00–10.45, instrucţie de infanterie. La 11.30, trece pe lângă vas o şalupă cu A.S.R. Principele Nicolae. Se dă onor cu cornistul. Serviciul după program. La 2.30, se înseninează. Nor. Se execută programul. „Împăratul Traian" iese în mare cu A.S.R. Prinţul Nicolae. Cerul acoperit. Vânt rece de la Sud. După program.

Joi, 6 mai: Curăţenia zilnică a vasului. Cerul acoperit, timp ploios şi rece. La 20.00, senin, rece. După program. Se fac întreceri de bărci de la vas la geamandură afară şi înapoi. Serviciul de noapte pe divizioane. Cerul înnorat. Nimic remarcabil.

www.ziuaconstanta.ro

Vineri, 7 mai: Curăţenia vasului. Timp ploios. Se continuă curăţenia vasului până la 8.45. De la 9.00-10.30 teorie pe specialităţi. Timp ploios. La 8.10 „Mircea" iese în mare. Se execută programul şcoală de carte şi la sac. De la 6.00–7.00 exerciţii cu bărci cu rame. De la 07.00-07.30, La posturile de luptă şi incendiu şi de plecare. De la 7.30 la 7.45 se ridică bărcile la grui. Timp frumos. Cerul s-a înseninat. Serviciul obişnuit de noapte.

Sâmbătă, 8 mai: Curăţenia generală a vasului. La 7.00, pleacă compania de paradă la exerciţii. Curăţenie cu restul oamenilor. La 11.00, se întorc de la exerciţii. Curăţenie corporală. La ora 3.00, au ieşit oamenii de paradă pentru instrucţie. La ora 6.00 se întorc. Serviciul din afara programului. Timpul frumos. Cerul senin. Nimic particular.

Duminică, 9 mai: Curăţenia vasului. Oamenii din compania de paradă fac instrucţie la Divizie de la ora 10.30. Serviciul suspendat 7.40–9.30. Se face instrucţie la mal cu oamenii ce merg la paradă. Cartul 12.00–4.00 p.m. La 2.00, se trimite barca pentru a aduce muniţia şi la 4.15 e terminată întoarcerea şi se aşează în magazii. Serviciul de sărbătoare. Se aşează muniţia în magazii. Puţini nori. Vânt. Vântul se întăreşte. Frig. La 9.30 se vede la Vest cometa Halley, coada nu se distinge. Dispare curând.

Luni, 10 mai: Vânt tare la Est. La 6.15, se trece parâma babord pupa la tribord pupa. Se curăţa vasul. La 8.30, oamenii pentru paradă sunt la front şi la 8.45 pleacă cu ofiţerii la biserică. Cerul închis. Timpul rece. La larg valuri. La 8.00, s-a ridicat marele pavoaz cu 21 lovituri de tun. La 9.15, pleacă trupa şi ofiţerii la defilare şi se întorc la ora 11.30. Intră în port S.S. italian „Romana". Timpul rece şi acoperit. Vânt tare. Ora 1.00 se ridică bărcile la gruie. La 1.20, se scot permisionerii la mal. 4.00–8.00, vânt tare. Cer senin. La 6.30 se trimit oameni pentru retragerea cu torţe. 8.00–4.00, noaptea. Vânt tare de E–NE. Serviciul de noapte. Fiind 10 mai, s-a ţinut pavoazul electric până la 1.15 noaptea.

Marţi, 11 mai: Serviciul conform programului. Timp frumos. Serviciul după program: teorie pe specialităţi. Timp frumos senin. Se îmbarcă 21 tone de apă. Se execută programul. La ora 10.45 a intrat în port un petrolier japonez. Senin. Frig. La 6.00 s-au lăsat la apă toate bărcile. La 6.30, pornesc la curse, se întrec. La 7.15, se ridică bărcile la gruie. De la 5.00–6.00, se scot din magazia nr. 3 de muniţie cartuşele de 120 mm, deoarece se vedea ieşind fum prin elevator. S-a constatat că fumul trecuse din camera maşinii.

Miercuri, 12 mai: Serviciul de noapte. Cerul senin, timp frumos. Curăţenia vasului. Timpul frumos. Echipajul în ţinuta albă. Cer acoperit. Se fac exerciţii pe specialităţi. După program şcoala de carte şi exerciţii cu toate bărcile. La 3.40, bărcile revin la babord şi se face o cursă până la geamandură. De la 4.00–8.00 p.m. se fac regate de bărci cu rame. Cerul acoperit. Serviciul noapte la divizion.

Joi, 13 mai: Serviciul după program. Timpul înnorat şi rece. După program. Torpilorii se duc la pontonul de baraj. Teorie şi exerciţii pe specialităţi. Timp frumos. Se fac curse de bărci. Timp frumos. Vânt slab de NW. Cerul acoperit pe alocuri. Umezeală în atmosferă.

Vineri, 14 mai: Curăţenia vasului. Se aduce pontonul de torpile. Timp frumos. Serviciul după program. Barca nr. 1 a adus pontonul de baraje şi s-a început debarcarea torpilelor de pe ponton şi îmbarcate pe bordul crucişătorului. La 1.00 p.m. se începe îmbarcarea torpilelor şi materialelor din pontonul de lansare. Restul echipajului la sac. Se schimbă efectele reformate şi albitura de către delegatul Companiei. Serviciul de noapte pe divizioane. La ora 8.00 s-a pus dinamul, la 10.00 oprit. Cerul puţin înnorat.

www.ziuaconstanta.ro

Sâmbătă, 15 mai, de la Constanța spre Sulina: Dimineața se iau ultimele dispoziții de plecare. La 6.00 se dă la posturi și se virează ancorele. Pontonul de torpile e la ureche în babord. La 6.30, ieșim din port să luăm drum adevărat N48°E, 100 rotații, 8 mile pe oră. La 7.30, întâlnim un cargobot sub pavilion rus. Da N48°E, latitudine 44°41', longitudine 27°08'30. Timp frumos. Se navigă fără niciun incident. Cartul 12.00–04.00. La 1.35, schimbat capul la Nord. La 03.20 pus capul pe geamandură, viteza 10 Nd. Marea liniștită, cerul senin. 130 rotații. 03.45. Se guvernează spre interior. 7.20 intrăm pe Dunăre. La 4.40, ancorăm în fața Palatului comunal. La 5.25, plecăm de la locul de ancoraj, se ancorează și acostăm mai sus pe malul drept. Se îmbarcă în ponton materiale ce au fost aduse pe crucișător.

Duminică, 16 mai, Sulina: Serviciul obișnuit. Nori mulți, apoi senin. Se îmbarcă torpilele de pe crucișător pe pontonul de lansare. Se ridică pe mal barca companiei 31 a pontonului. Se bricuiește puntea. Timp frumos, cer senin. În radă continuă să ardă vaporul englez încărcat cu cărbuni. 8.00–12.00, curățenie generală până la amiază. Serviciul de sărbătoare. La 2.00, permisionerii in oraș. Timp ploios. Vaporul englez incendiat se pune pe mal. Serviciul de sărbătoare. Cerul senin. Timp frumos. 8.00–4.00. La 8,30, încetează serviciul de noapte pe divizioane.

Luni, 17 mai, Sulina: Curățenia vasului și spălarea efectelor. Timpul frumos, cald. Program. 4.00 p.m. Se trimit un sergent cu 12 oameni să spele pe malul opus tenzile, tendaletele și velele bărcilor. La 11.45 vine la bord domnul comandant al Diviziei de Dunăre. Timp frumos. Se trimit permisonerii bordului tribord la oraș. Se încarcă materiale pentru mașini. Permisionerii la oraș. Cerul se înnorează. Senin. Cald.

Marți, 18 mai, Sulina: Curățenia vasului. Timpul acoperit și rece. Serviciul după program. Cerul noros gata de ploaie. De la 1.45 se trage vasul înainte pentru a se putea îmbarca apă de băut. Echipajul citește din Codul justiției militare. Timp ploios. Se dă ordin de plecare pentru mâine. Cartul 8.00–4.00. Serviciul de noapte pe divizioane. Plouă încontinuu.

Miercuri, 19 mai, de la Sulina la Constanța: Dimineață se fac pregătiri pentru plecare. La 6.10, se virează ancora și se face rondul cu pupa legată în fața C.E.D. La 7.00 ieșim în mare. La 7.45, se dublează geamandura cu sirenă și se ia drum adevărat Sud, variația fiind 5°W. Da = S. La 9.00 se dă la teorie pe specialități. Se face inspecție la efecte. La 10.05, se ia drum la compas S50°W (Da = S47°W Sf. Gheorghe) Nor. Hulă. Cartul 12.00–4.00 p.m. S-a urmat același drum. Teorii pe specialități și exerciții de tunuri. La ora 3.00 a început să se zărească uscatul în tribord. Timp frumos. Se navigă spre Constanța. În timpul exercițiului de artilerie unui cartuș 1612 i-a căzut capacul și pulberea a căzut în țeavă, iar la tunul de 75 mm Bd prova (nr. 6) a rămas șrapnelul în țeavă (a ieșit din cartuș). La 6.00 s-a ancorat în port cu două ancore și dat legătură de la pupa la mal.

Joi, 20 mai, la Constanța: Curățenia vasului. Timp rece, acoperit. Plouă. La 6.40 pleacă detașamentul de 51 oameni la tir redus sub comanda mea. Cartul 8.00–12.00. La 10.00 se încheie exercițiul de la tir și se curăță armele. Timp ploios. Nori subțiri. Timp frumos. Oamenii sunt trimiși la tir. Cu cei rămași se fac exerciții de bărci. Cerul senin, timpul frumos. Se face apelul la compania de debarcare, posturi de luptă și incendiu. Nimic remarcabil. Serviciul de noapte conform programului. Timp frumos.

Vineri, 21 mai, Sf. Constantin și Elena: Se face curățenia vasului. Cerul acoperit și timpul rece. De la 9.00–10.30 se fac exerciții la posturile de luptă, incendiu și armarea bărcilor cu armament. Plouă în răstimpuri. La 1.20 pleacă domnul comandant la gară pentru primirea Alteței Sale Regale Principele Ferdinand. Permisionerii la oraș. Timp frumos. Serviciul de sărbătoare. Calm. Umezeală în atmosferă.

www.ziuaconstanta.ro

Sâmbătă, 22 mai: Se face curățenia generală a vasului. La ora 6.30 pleacă o parte din echipaj la tirul redus de infanterie. Oamenii din echipaj rămași la bord fac curățenia punții, bărcilor și materialelor. La 8.10 vine la bord domnul comandant secund. La 9.55 domnul comandant pleacă la divizie. De la 12.00–4.00 p.m. se continuă cu curățenia generală a vasului și a armelor. Timpul frumos. Vânt slab de la Est. Se fac exerciții și antrenamente și curse de bărci la urmă. Serviciul de noapte după program. Cerul senin. Timp frumos. Nimic remarcabil.

Duminică, 23 mai: Curățenia vasului. La 05.40 vine vasul „Bregenz" L.A. de la Cospoli. La 7.30 intră în port un vas de război sub pavilion „Uraletz" sub pavilion rusesc. La 8.00 se face salutul de 21 lovituri. Se răspunde de la „Elisabeta" tot cu 21 lovituri de tun. Timp frumos. Nori subțiri. Șefii de specialități fac inspecție la material. Se schimbă vizite cu canoniera rusească „Uraletz". La 10.25 comandantul vasului rus face vizită. Cartul 12.00–4.00. Permisionerii au plecat în oraș cu barca nr. 2 lăsată de la gruie. La 3.00 s-a lăsat la apă barca nr. 1 și plecat cu vele cu subofițerii. La 4.00 domnul comandant pleacă la vasul rus de război „Uraletz". La 4.30 s-a ridicat barca nr. 1 la gruie. La 5.30 s-a ridicat barca nr. 1 la gruie; la 6.30 s-a ridicat barca nr. 2 la gruie. Vântul de E–SE se întărește.

Luni, 24 mai: Serviciul obișnuit de noapte. Curățarea vasului. Se spală efectele. La ora 07.50 vine domnul comandant secund la bord. Timpul frumos. Exerciții de bărci cu vele. Se execută ședința IV de tir redus de infanterie. Recruții rămași la bord fac exerciții de bărci cu rame. Nor, vânt de SE. Cartul 4.00–8.00. La ora 4.45 au plecat domnul comandant și domnul comandant secund în oraș. La ora 5.00 s-a lăsat barca nr. 2 la apă și a plecat cu locotenentul Isbășescu pentru exerciții de vele. Cerul noros. Un vapor din Compania Florio Rubatina iese la ora 5.28. La 7.10 s-a ridicat barca nr. 2 la gruie. Serviciul pe divizioane. Cerul înnorat. Timpul ploios. Nimic particular. S-au pus boțuri noi la gruiele bărcilor nr. 1 și 2.

Marți, 25 mai: Timpul acoperit și rece. Burează din când în când. Curățenia vasului. La 7.00 se dă o legătură de precauție la mal Tb pupa din cauza vântului de E care suflă cu rafale. La 7.20, intră în port un petrolier englez. Vântul tare de Est cade spre amiază. Cer noros. Program. Se schimbă fusta Td a picului din pupa. Cer noros. Teorie la specialități. Plouă. Teorie pe specialități. Se îmbarcă la bord materiale pentru mașină. Cer noros. Vântul slăbește. Hulă în port.

Miercuri, 26 mai: Curățenie generală în vederea inspecției domnului comandant al Diviziei de Mare. La 7.30 „Uraletz" schimbă ancorajul la cărbuni. La 7.35 vine domnul comandor Focșa la bord. De la 9.00–11.00 domnul comandant trece la inspectarea echipajului atât la front cât și la efecte. Cer senin, timp frumos. De la 1.00–4.00 domnul comandant al Diviziei trece inspecția echipajului la școala de carte și teorie. Se face repetiție, fiind defilarea mâine. Serviciul de noapte de divizioane. Cer senin, timpul frumos. Nimic remarcabil.

Joi, 27 mai: Curățenia punții și a vasului. Pregătiri pentru continuarea inspecției domnul comandant al Diviziei de Mare. Timpul frumos. Cerul senin. Se trece în inspecție de domnul comandant al Diviziei de Mare. Revista, defilare, inspecția administrativă. La 9.00 s-au lăsat bărcile la apă și se armează pentru inspecția domnului comandant. Timpul frumos. La 4.20, bărcile vin la bord de la intreceri. Se ridică toate bărcile la grui. Domnul comandant al diviziei termină inspecția.

Vineri, 28 mai: Curățenia generală a vasului. Timpul frumos. La 8.00 teorie pe specialități, la 9.00 pleacă domnul comandant în inspecție la „Mircea". După program școală de carte, la sac până la 4.30. Nori. Vânt de West. Cartul de 8.00–12.00 dimineața. Serviciul de noapte pe divizioane. Cer senin. Cartul 4.00–8.00. Oamenii la sac. Serviciul pe divizioane. Cerul acoperit. În port hulă. Vânt slab de SE.

www.ziuaconstanta.ro

Sâmbătă, 29 mai: Curățenia generală a vasului. Timpul frumos. Curățenie. Se trimit o parte din oameni cu efectele la companie și schimbat. La 8.40 domnul comandant se duce la „Mircea" pentru inspecție. La 9.20 se întoarce. Între 8.30–9.15 ofițerii de punte fac exerciții la mare. 12.00–4.00 Curățenie generală. Curățenie. Domnul comandant se duce să viziteze pe comandantul vasului rus la ora 4.00. Nori la orizont. Timp frumos. Calm. Senin. 4.45 intră în port vasul de pasageri S.M.R. „România".

Duminică, 30 mai: Curățenia generală a vasului. Timpul frumos. La ora 8.55 a plecat bordul Td la biserică. La ora 10.15 au sosit cinci ofițeri ruși în vizită și la 11.15 au plecat. La ora 10.40 s-au întors oamenii de la biserică. La ora 11.50 a sosit comandantul vasului rus „Uraletz" și domnul locotenent-comandor Vasile Scodrea. Cerul senin. Vânt ușor de la sud-est. Nimic remarcabil. Sărbătoare. La 1.55 pleacă de la bord comandantul staționarului rus. La 1.25 permisionerii ies la mal. La 3.30 se pune barca nr. 1 la postul de mare. De la 4.00–8.00 permisionerii la oraș. La 6.00 începe să plouă. Serviciul de noapte obișnuit. Cer senin. Timp frumos. Nimic remarcabil.

Luni, 31 mai, în mare: Curățenie generală. Pregătiri pentru plecarea în mare. La 7.40 sosește domnul comandant secund. Se trimit baleniera și barca de corvoadă la mal la 7.50. Se fac pregătiri de plecare. La 8.35, se dă la posturile de plecare. Ieșim din port și ancorăm în radă. Se face tir redus de artilerie cu tunul de 120 Td prova (nr. 1) până la ora 11.00. Timp frumos. Nori rari. La 12.15, s-a trimis baleniera nr. 2 să ancoreze ținta de infanterie. Se face tir de infanterie. Se lasă la apă barca nr. 1 și se dau două ancoroate din pupa (Td și Dd). Se compensează compasul magnetic. Se scot ancoroatele și se pun la post. Se aduce ținta la bord. 4.00–8.00. La ora 5.45 s-a dat la posturile de plecare. La 6.00 s-a virat ancora; la 6.10 trecut geamandura, pus capul compas la E variația 0°. La 7.15 stopat, mică avarie la cârmă. La 7.45 pus pe drum. 8.00–12.00 Capul Est vânt de sud-est. Cer senin.

Marți, 1 iunie, în mare: La 1.00 s-a schimbat capul și luat drumul la compasul Hutchinson N72°W. La 1.10 apare în pupa Tb un vapor mergând de la Sulina la Cospoli. Cerul senin la început. Se înnorează din ce în ce mai mult. Vânt de SE. Prin amplitudine găsit 5°W variațiile la drum compas N72°W. La 5.45 se schimbă drumul la compasul Hutchinson N27°E variația 2°E. Timpul frumos. 8.00–12.00. Se urmează drumul N27°E la compas Dc = N29°E. La 10.00, luat Dc = S5°W. La 10.05 stopat ancorat ținta și început tragerea redusă cu tunurile de 120 mm. La 11.50 ridicat ținta La 12.00 pus în marș și luat Dc = S29°W fiind WSW Da = S25°W. Navigăm în vederea coastei. Vântul se mai întărește, marea se formează. Navigăm în vederea coastei. La 8.00 punct latitudine = 43°50'30, longitudine = 28°47'. La 8.45 făcut punctul cu Tuzla și Mangalia. Nor. Drum adevărat West.

Miercuri, 2 iunie, pe coasta Bulgariei: Până la ora 3.00 se navigă la Sud adevărat. Drum compas = S5°W, variația 5° NW. La 3.00, schimbat capul la Nord adevărat. Drum compas = N1°W. La ora 1.00 întâlnit „Împăratul Traian" în dreptul Caliacrei. Vânt slab de Est. Valuri mari. Longitudine = 28° 46'30", latitudine = 43°17'. Se navigă la N1°W compasul Hutchinson. La 4.30, s-a întrecut o corabie, la Bd. La ora 8.00, travers cu Șabla. Cerul acoperit. Timpul rece. Navigăm în vederea coastei. La 10.50 trecem travers cu Mangalia. Se vede Tuzla la babord. Vântul trece la NE. 12.00–4.00. La 12.20 se pune capul pe Constanța, fiind travers cu Tuzla. La 2.00, se dă la posturile de sosire la intrarea în port. La 9.30 se termină manevra de legat. Curățenia vasului. La 4.00, se dă masa. Cer senin. Timp frumos. La 10.00, sosește la bord domnul amiral comandant al Marinei.

Joi, 3 iunie: Serviciul obișnuit. Timp frumos. Se face curățenia generală a vasului. La 7.30 pleacă domnul amiral cu domnul comandant și secundul la vaporul „Împăratul Traian" spre a asista

www.ziuaconstanta.ro

la plecarea AALLRR Principele Nicolae şi Principesa Marioara. De asemenea se duc la debarcader toţi ofiţerii bordului. La 8.00, „Uraletz" salută ghidonul de contraamiral cu 17 lovituri de tun. „Elisabeta" răspunde pentru fiecare lovitură. La 8.10 soseşte la bord domnul amiral. La 10.25 pleacă domnul amiral iar la 11.20 se reîntoarce la bord. Nor. Vânt de Est. Domnul amiral comandant al Marinei trece în inspecţie echipajul crucişătorului. La 2.25 se trece inspecţia la posturile de luptă. La 2.35 domnul amiral însoţit de domnul comandant al Diviziei pleacă la „Mircea". Se dă drumul la permisioneri în oraş. Timp frumos. Nori subţiri. La 7.45 soseşte domnul amiral la bord.

Sâmbătă, 5 iunie: Serviciul pe divizioane. Se face curăţenia generală a vasului şi materialului. Timpul frumos. Cerul senin. Se continuă curăţenia vasului până la 9.15 când se trimit oamenii la companie pentru schimbarea efectelor. La 9.10, vine cisterna constr. portului pentru ambarcarea apei dulci. Timpul frumos. La 11.25, se lasă la apă baleniera nr. 1. La 11.55, domnul comandant se duce la canoniera rusească „Uraletz". La 1.20, 25 oameni se duc la mal ca să ducă la remiza diviziei tunurile de 63 mm cu chesoane şi accesoriile care fuseseră luate din locaţie. La 1.45 a venit domnul comandant. Barca nr. 2 aduce recruţii de infanterie. La 2.30 a plecat la Sulina bricul „Mircea". Serviciu de curăţenie. La 6.00, se lasă barca nr. 1 la apă pentru ambarcare şi cursă echipaje. Serviciul de noapte pe divizioane. Totul e calm. Cerul senin. Nimic remarcabil.

Duminică, 6 iunie: Curăţenia generală a vasului. Se pregăteşte echipajul pentru inspecţie. Timpul frumos, cerul senin. Serviciul de sărbătoare. Se trece în inspecţie ţinuta albă de serviciu de către domnul însărcinat administrativ. Vin la bord ofiţeri ruşi pe de canoniera „Uraletz". Serviciul de sărbătoare. Oamenii consemnaţi la bord. La ora 2.50 început un vânt de Sud cu rafale şi ploaie. Nimic remarcabil. La 5.35 se ridică la gruie barca nr. 1. La 6.15 se ridică la gruie bărcile nr. 1 şi 2. Se dă parâma la pupa. Plouă. Întunecat. Serviciul obişnuit. Timpul închis. Plouă.

Luni, 7 iunie: Curăţenia bastimentului. Timpul frumos. Cer senin. 8.00–12.00. Se fac exerciţii de rame de la 9.00 la 10.30. Timp frumos. Serviciul de sărbătoare. Pemisionerii ies în oraş. Nor, la 3.40 începe să bureze. Se strâng tenzile. Serviciul de sărbătoare. La 3.00 începe să bureze. 8.00–4.00, vânt tare SW ce trece apoi spre Nord.

Marţi, 8 iunie: Curăţenia vasului. La 6.45, merg oamenii la tir de război care se execută de pe digul de EW. Timpul rece. Vânt tare de Nord. Echipajul face tir de infanterie de pe cheul de Sud contra ţintei ancorate. Vânt tare în rafale. Frig. La 11.20 vin oamenii de la tir. La 2.30 exerciţii de bărci cu rame şi vele. Se continuă exerciţiile de vele până la 4.30. Vântul cade din ce în ce, iar cerul se înseninează. Senin. Vântul cade. Frig.

Miercuri, 9 iunie: Curăţenia vasului. La 8.00, pleacă oamenii la tir redus. Timpul frumos. Se execută serviciul după program. La 11.40 vin oamenii de la tir. Timpul frumos. Cald. La ora 1.10 25 oameni se duc la uscat pentru tir redus. La 1.25 se întorc. Restul echipajului execută programul. La 2.45 iese din port şalupa „Opanez". La ora 3.20 pleacă canoniera „Uraletz". Timp foarte frumos. Serviciul de noapte. Cerul senin. Timp frumos.

Joi, 10 iunie: Curăţenia vasului. La 7.35, intră în port pasagerul „Linz" al L.L. austriac, venind din Cospoli. Timpul frumos. Cald. Serviciul după program. Teorie pe specialităţi. Timp frumos. Cald, cer senin. 12.00–4.00. La ora 2.00, s-a pornit vânt tare de SE. În timpul şcolii de carte medicul a ţinut echipajului o conferinţă de cum să se păzească de pojar şi scarlatină. Vânt tare cu rafale. 6.35–6.50 se fac exerciţii de regate. Se ridică la gruie barca nr. 1, nr. 2 şi baleniera nr. 2. Senin. Timp frumos. Serviciul obişnuit de noapte. La ora 10.20 intră în port vaporul de război german „Loreley".

www.ziuaconstanta.ro

Vineri, 11 iunie: Curăţenia vasului. La ora 8.00, pleacă baleniera la vasul „Loreley" cu subsemnatul spre a complimenta de sosire. Timpul frumos. La 8.00 pleacă sublocotenentul Istrati în vizită la „Loreley". La 9.20 se încheie vizita. La 12.00 vine comandantul de la „Loreley". Serviciul după program. Şcoală de carte şi la sac. Vânt de Vest. 4.00–8.00. La 4.30 domnul comandant înapoiază vizita vasului de război „Loreley". Vânt tare de West. La 7.00, vântul slăbeşte. Calm. Serviciu de noapte pe divizioane.

Sâmbătă, 12 iunie: Curăţenia vasului. Cerul acoperit. Plouă puţin. Curăţenie generală. La 10.10 pleacă staţionarul german „Loreley". Se continuă curăţenia vasului şi a echipajului. Serviciul obişnuit. La 6.30 cursă de bărci. Vânt slab. Senin. Umezeală în atmosferă.

Duminică, 13 iunie: Curăţenie generală în vederea inspecţiei domnului comandant. Timpul frumos. Cald. La ora 10.00 domnul comandant trece în inspecţie nr. 4. Vânt slab de Sud. La 12.30 se dă drumul permisionerilor. Valuri măricele în port. La 3.00 a ieşit în mare şalupa „Opanez". La 03.50 a intrat în port. La 5.00 se trimite barca nr. 2 domnul comandant pe cheu. Serviciu de sărbătoare. Serviciul de noapte pe divizioane. Nimic nou.

Luni, 14 iunie: Curăţenia vasului. Timpul frumos. Cald. Serviciul după program. Exerciţii de bărci. Timp frumos. Senin. 12.00–4.00. Vânt slab de la Sud. Exerciţii de bărci. Serviciul după program. S-au înlocuit mandarul şi balansinele tangoanelor Bd. şi Tb. of. la zborurile macaralelor braţelor şi balustrăzile tangoanelor Bd. Program. 6.30–7.30 posturi de luptă şi exerciţii gimnastice. Ofiţerii fac exerciţii de bărci şi vele cu baleniera nr. 2. Rece. Ceaţă la larg. Serviciul obişnuit de noapte. Ceaţă multă, rece.

Marţi, 15 iunie: Curăţenia vasului. Timpul rece. Cerul acoperit. Plouă din când în când. 8.00–12.00. Cer acoperit. Teorie pe specialităţi. Şcoală de carte până la 1.50. Se strâng tenzile. La 2.00 începe a ploua. La 2.10 se dă la teorie pe specialităţi. La 3.00, ploaia încetează şi se înseninează. Serviciul după program. Se face şcoală de înot cu oamenii care nu ştiu a înota. S-au făcut exerciţii de bărci şi exerciţii pentru compania de debarcare. S-au ridicat bărcile la grui. Cer acoperit. Serviciul de noapte pe divizioane.

Miercuri, 16 iunie, de la Constanţa la Sulina: Curăţenia vasului. Se fac pregătiri pentru plecarea la Sulina. La 7.30 sosesc 12 oameni de la companie spre a fi îmbarcaţi. Cerul acoperit. 9.00–10.00, se fac preparativele de plecare. La 10.40, ieşire din port. La 10.45 luat drumul Sulinei. La 12.45 se măresc rotaţiile la 125, la 1.45 la 140, aprinzându-se şi a patra căldare. La 3.15 se observă că suntem mult înăuntru şi se ia drumul la Est. La 4.00 se rupe lochul (singurul). Navigăm în vederea coastei. La 4.30 luat drumul spre Nord adevărat. La 6.30 dublăm geamandura. La 6.35 fundarisim ancora în faţa depozitului de cărbuni S.M.R. La 7.50 s-a terminat manevra. Vânt slab de West. Senin. Umezeală multă. Vânt de SE.

Joi, 17 iunie, Sulina: La 5.20, începe îmbarcarea cărbunelui. Până la ora 8.00 se îmbarcă 30 tone cărbuni. Timp frumos. Cald. Până la ora 12.00 s-au îmbarcat 54 tone cărbuni. Se îmbarcă şi apă. Se continuă îmbarcarea cărbunelui şi a apei. Între 2.30–4.00 s-au îmbarcat 13 tone cărbuni. Vânt slab de la SE; suntem acostaţi la cărbuni. Serviciul de noapte pe divizioane. 4.00–8.00 seara. La 4.20 se termină cu îmbarcarea cărbunilor. Se spală vasul şi efectele.

Vineri, 18 iunie, de la Sulina la Constanţa: Se fac pregătiri în vederea plecării. La 06.00 se dă la posturile de plecare şi se ridică ancora. Ieşim cu pupa la vale până în mare, unde facem rondoul la Tb la 6.45. La 7.00 se ia drum adevărat Sud, variaţia fiind 5° SW. Exerciţii pe specialităţi. Navigăm în vederea coastei, ţinând drum adevărat Sud. La 9.00 schimbat drumul şi luat direcţia adevărată S47°W (S52°W). Timp frumos. Senin. Vânt slab de SW. 12.00–4.00. Navigăm având Da S47°W,

www.ziuaconstanta.ro

Dc = S52°W, variația fiind 5° W. La 3.45 fundarisit ancora la Constanța. Se manevrează pentru a acosta la cheul genovez. La 3.40 am intrat în port și ancorat la 3.45 cu amândouă ancorele lângă cheul genovez. S-au dat legături la pupa, parămele de mână și o parâmă la ambele capete. În timpul manevrei s-a rupt parâma de cânepă pupa. Între 6.30–7.00 s-a scos puiul pe mal.

Sâmbătă, 19 iunie: Timp frumos. Senin. Nimic remarcabil. Curățenie generală interioară și exterioară a bastimentului. Timpul frumos. Senin. Cald. 8.00–12.00. Se continuă cu curățenia vasului. Timp frumos. Curățenie generală. Timp frumos. 4.00–8.00. Serviciul după program. De la 6.00–7.00 se fac curse de bărci. Baleniera nr. 2 a ieșit prima. Cer înnorat. Plouă puțin de la 9.00 la 11.00.

Duminică, 20 iunie: Curățenia vasului. Serviciu se sărbătoare. Senin. Cald. Sărbătoare. Se face apelul la posturile de luptă 9.45–10.30. Școala primară de băieți din Râmnicu Vâlcea vizitează vasul. La 12.00 se dă drumul la permisioneri în oraș. Vânt de Sud. Nor. Timp frumos. Permisioneri în oraș. Calm. Cald. Senin.

Luni, 21 iunie: Serviciul după program. Curățenia vasului. Cerul acoperit. Cald. La 6.45 pleacă 67 oameni la tir de război pe digul de EW. 8.00–12.00. 62 oameni fac tir de război cu arma. Între 10.00–10.45 exerciții de barcă cu rame. Calm. Vânt de Est. La 1.15 s-au dus la tir de infanterie 59 oameni, restul urmează programul. Șalupa „Opanez" acostează la Bd. și ia cărbuni de la crucișător. La 4.20 se întorc bărcile cu oameni de la tir. Se ridică la gruie. Serviciul de noapte pe divizioane. Calm.

Marți, 22 iunie: Curățenia vasului. Cerul acoperit. Plouă. Teorie pe specialități. Plouă până la 10.00. 12.00–4.00. Serviciul după program. Cerul înnorat. Vânt slab de la SE. Nori negri groși acoperă complet cerul. Vântul sare de la E la NW, unde suflă cu rafale puternice. Fulgere continui. Plouă în răstimpuri. 6.15–6.30 se fac curse de bărci. 6.30–7.00 se ridică bărcile la gruie. La 7.35 se dă manila la pupa Tb. Vânt de Vest cu rafale. Timpul schimbător. Serviciul obișnuit.

Miercuri, 23 iunie: Curățenia bastimentului. cerul senin. Timpul rece, bate vânt tare de W. La 8.45 pleacă bărcile la compania de debarcare. Cer senin. Școală de carte. Teorie pe specialități. Vânt puternic de W. 4.00–8.00. Vânt forța 4 de West. Serviciul după program. Senin. Cer senin. Vântul cald.

Joi, 24 iunie: Serviciul de sărbătoare. Se execută programul. Curățenia vasului. Cerul senin. Timpul frumos. Sărbătoare. 9.30–10.15 se citește echipajului din Codul justiției militare. Permisioneri la oraș. Se dă puiul șalupei „Smârdan". Serviciul de sărbătoare. Timp frumos. Senin. Frig. Către 11.00 vântul cade.

Vineri, 25 iunie: Curățenia vasului. Serviciul ce urmează după program. Cerul înnorat. Timp frumos. Serviciul după program. S-au îmbarcat 120 kg ulei mineral de la „Mircea". Vânt forța 3 de la Sud. 1.00–2.20. Se face curățenia bărcilor. Program. 8.00–4.00. Serviciul de noapte pe divizioane. Cerul înnorat. Vânt slab de la Sud. 4.00–8.00. La sac. Timp rece.

Sâmbătă, 26 iunie, de la Constanța la Sulina: Curățenia vasului. Se fac pregătiri pentru plecare la Sulina. Focurile aprinse la trei căldări. Timpul frumos. Cald. La 9.15 dublat geamandura și luat drumul spre Sulina. Dr = N48°E, Dc = N45°E variație = 3° NE. Mașina face 110–120 rotații, viteza 10 Nd. La 3.30 schimbăm capul la N1°W. Vânt forța 2 de la NE. Mici valuri. Hulă de la Est. Se merge spre Sulina. La 5.50 am intrat în port, șase oameni leagă vasul la ponton în fața Palatului administrativ. Timp frumos, senin. Serviciul obișnuit.

Duminică, 27 iunie, Sulina–Insula Șerpilor–Constanța: Curățenia generală a vasului. Se trimite la 5.30 barca nr. 1 pentru a transporta ofițerii Școlii de Război la torpiloare. Se îmbarcă

www.ziuaconstanta.ro

bagajele ofițerilor și ordonanțele lor. Timpul frumos. Senin. Cald. La 9.00 ieșim din port, la 11.00 ajungem și ancorăm la Insula Șerpilor. La 12.15 se virează ancora. La 12.25 luăm drum la compasul Hutchinson S43°W (S40°W adevărat). La 3.00 se vede coasta. La 3.35 luat drum la compas S51°W (Da = S48°W). Cerul acoperit cu nori subțiri și ceață la orizont. Da = S48°W, drumul la compas fiind S51°W. La 3.00 p.m. suntem în vederea Constanței. Valuri mici de la Sud. Vânt de Sud forța 2. Timp frumos. Serviciu de noapte de divizioane.

Luni, 28 iunie, la Constanța și în mare: Curățenia bastimentelor. Pregătiri pentru plecare. La 7.30, vin la bord ofițerii anului II Școala de Război. La 8.00, se dă la posturile de plecare. Timpul frumos. Senin. Cald. La 8.12, plecat de la Constanța. La 9.10, ancorat la Tekirghiol în dreptul sanatoriului. S-au lăsat toate bărcile la apă și s-au transportat elevii din Școala de Război la țărm. La 10.55, se întorc la bord, se ridică bărcile la gruie. La 11.55 EW cu Tuzla. Se navigă spre Mangalia în vederea coastei. La 4.00 se fac preparativele de plecare. La 4.15, luăm drum la compasul Hutchinson N12°E. De la S70°W cu Tuzla, schimbăm capul la N10°W (Hotel „Carol"). La 6.45 se fundarisește ancora. La 7.45 se termină manevra de acostare lângă cheul M. Timp frumos. Calm. Umezeală. Spre final cade ceață groasă.

Marți, 29 iunie: Bricuirea punții, curățenie generală a bastimentului. La ora 5.20 pleacă de la bord domnul locotenent-colonel Theodorescu din infanterie. Ceață groasă. Ceața groasă se ridică la 9.30. Se continuă curățenia vasului până la 11.00. Serviciul de sărbătoare, permisionerii la oraș. 4.00–8.00. Permisionerii în oraș, nimic particular. Serviciul de noapte pe divizioane.

Miercuri, 30 iunie: Curățenia vasului. Timpul frumos. Senin. Cald. Se ridică pe bord barca de corvoadă și barca plată. Se dă baleniera albă în primire Căpităniei Portului Constanța. Se îmbarcă materiale pentru mașini. Timp frumos, senin. Cald. 12.00–4.00. Se continuă cu îmbarcarea de ulei mineral. Se îmbarcă pontonul cu școndru și se predau la Galați mai multe lăzi de muniție și tuburi de cartușe de infanterie. Se îmbarcă lăzile de muniții și butoaie goale, se pun bărcile la postul de mare. Se fac preparative de plecare. 8.00–12.00. Rafale de vânt din Vest. La 8.55 se dă la posturile de plecare. La 9.15 se dublează țărmul și se pune cârma de mână, luându-se drumul Sulinei. La 11.00 dispare farul Tuzla la 11.30 Constanța.

Joi, 1 iulie, de la Constanța la Galați: La 1.50 se vede farul Sf. Gheorghe. La 3.18 travers cu Sf. Gheorghe. Vânt de NNW. O corabie în vedere la coastă. De la ora 4.17 s-a schimbat drumul la compas N16°W, variația fiind 10°E drumul adevărat N15°W. La 6.40 am dublat geamandura cu sirenă. La 6.50 am intrat pe Canalul Sulinei. Se îmbarcă pilotul C.E.D. La 7.40 se pune în funcțiune și căldarea a patra. Predat cartul la ora 8.00. Timpul frumos. 8.00–12.00. Navigăm pe canal cu 8 mile viteză pe oră. La 11.10, ieșit din canal, trecut Tulcea, 12.00 la Mila 41. Mergem cu 165 rotații. Întâlnim în drum câteva șlepuri și recunoaștem și un vas. La 3.40 ajungem în dreptul Arsenalului și ancorăm pe malul drept. La 3.45 suntem în dreptul Arsenalului. La 3.45 fundarisim ancora aproape de țărmul drept, două chei și jumătate de lanț.

Vineri, 2 iulie, Galați la ancoră: Serviciul obișnuit de noapte. Se spală efectele. Curățenia vasului. Serviciul după program. La 9.25 domnul comandant se duce în Arsenal cu baleniera și se întoarce la 10.15. La 11.00 pleacă domnul comandant în oraș. După amiază la 1.40 începe ploaie. La ora 3.00 pleacă barca și șalupa cu permisioneri în oraș. Plouă până la ora 6.00 cu întreruperi. La 8.00 se întorc o parte din permisioneri, restul la 12.00 cu barca, din oraș. La 10.20 a venit la bord domnul comandant. Timpul noros.

Sâmbătă, 3 iulie, Galați ancoră Arsenal: Serviciul de noapte. Timpul ploios. La 7.00 ancorează monitorul „Lahovary" în fața docului plutitor și iese de pe acest doc monitorul „Kogălniceanu". La

www.ziuaconstanta.ro

7.30, inspecția medicală a echipajului. Cerul acoperit. La 9.30 domnul medic colonel Mihail trece în inspecție echipajul. După amiază se dă drumul la permisioneri în oraș. La 6.15, a trecut canoniera rusă „Uraletz" la doc. Vasul în ancoră în fața Arsenalului așteptând ca să intre pe doc. Timpul variabil, noaptea a plouat puțin.

Duminică, 4 iulie, la Galați la ancoră: Serviciu de sărbătoare. La 9.00 însărcinatul administrativ face inspecția echipajului. La 12.00 un green cu ploaie violentă vine de la Nord. Permisionerii în oraș. La 5.20, alt green cu ploaie. Cerul se înseninează.

Luni, 5 iulie, la Galați la ancoră: La 6.30, vine un vas pentru îmbarcarea muniției de la Divizia de Mare pentru transportarea ei la vapor. Se îmbarcă pe vas muniția adusă de la Divizia de Mare. Se trimit în Arsenal bărcile de corvoadă și plată, scoțându-se pe mal. Se trimit de asemenea la Arsenal materialele reformate. Se călăfătuiește puntea. Exerciții de rame. Se trimit la Arsenal butoaiele de ulei mineral. Se trimit oameni pentru așezarea scaunelor pe docul statului. La 6.30, canoniera „Grivița" ia pontonul cu muniție pentru a-l duce la Țiglina. Cer senin. Timp frumos.

Marți, 6 iulie, la Galați în tacket: La 5.40 se fac preparative de plecare. Se continuă călăfătuirea. Manevrăm pentru intrarea pe doc. Vasul a intrat pe docul flotant; la 11.00 vasul complet ridicat. La corpul vasului nu se observă nimic stricat. Două aripi de la elice rupte, demontate pentru a fi reparate. Se continuă cu călăfătuirea punții, mici reparații la tăblia bastingajului. Se rașchetează corpul vasului până la ora 6.30 seara, când se dă liber.

Miercuri, 7 iulie, pe docul flotant: La 4.30, se începe rașchetatul vasului pe dinafară. La 08.00 se termină cu bordul Tb. Se continuă cu călăfătuirea punții pe docul flotant. Se continuă cu lucrul. Călăfătuirea punții, piturarea carenei și reparații la bastingaje și altele. La 3.00 începe să plouă tare însă timp puțin. La 5.15 vine în vizită la lucru un inspector al Casei Școlilor cu 25 elevi. La 7.00, se dă liber de la lucru. Cer senin. Timp frumos, puțin cam rece.

Joi, 8 iulie, Galați pe docul plutitor: Sculatul la 5.30. La 6.00, se începe lucrul la vas. La 6.45, trece vasul „Ștefan cel Mare" cu A.A.S.S.R.R. la bord. Se demontează diferite piese de la mașini și se trimit în Arsenal pentru reparații. Oamenii sunt ocupați cu piturarea carenei, cu piturarea submarină. Se aduc și se montează elicele. Timp frumos. Se urmează călăfătuitul punții și reparația în punctele unde tabla e slabă.

Vineri, 9 iulie, la Galați în Arsenal: Se fac preparative de dare a vasului la apă. Timp frumos. Cer senin. La 8.00, încep pregătirile pentru lăsarea vasului de pe doc la apă. Se dau parâme din prova și pupa la babalele docului. Presiune la o căldare pentru vinci. La 8.50 se lasă crucișătorul la apă și se fundarisește ancora Bd cu trei chei de lanț la apă. Acostăm la Arsenal la pontonul de lângă depozitul de cărbuni. Se începe lucrul de către lucrătorii Arsenalului. Aceasta ține până la 6.00 seara. La 6.00 se trimit permisionerii în oraș. La 10.50, trece yachtul regal „Ștefan cel Mare" la aval de Galați. Timpul frumos. Cer senin. Cald.

Sâmbătă, 10 iulie, la Galați în Arsenal: La 5.05 pleacă domnul comandant la Constanța. La 07.00 începe lucrul la bord. Timpul frumos. Cald. Serviciu de zi după program. Se începe rașchetarea pe dinafară a vasului. Se rașchetează bărcile. Se continuă cu operațiile de călăfătuit, schimbul tablei etc. Cer senin, foarte frumos. Se dă drumul la 30 oameni în permisie până luni dimineața.

Duminică, 11 iulie, la Galați în Arsenal: Serviciu de noapte pe divizioane. La 6.00 începe lucrul și la 7.45 se dă liber pentru a se îmbarca permisionerii de oraș. Serviciul de sărbătoare. Toate corvezile suspendate. Permisionerii în oraș. Cer senin. Timp frumos.

Luni, 12 iulie, la Galați în Arsenal: Se rașchetează vasul și bărcile. Nor. Timp frumos. Se rașchetează vasul pe dinafară și se dă cu minium. Se nituiesc tablele înlocuite. Se rașchetează bărcile în

www.ziuaconstanta.ro

Arsenal. Oamenii întrebuinţaţi la diferite corvezi. Continuă călăfătuirea punţii. Lucrul ţine până la 6.30 seara. Timpul bun. Ziua înnorat, seara senin. Răcoare.

Marţi, 13 iulie, la Galaţi în Arsenal: Începe raşchetatul la 4.30 dimineaţa. Se continuă toate reparaţiile. Se călăfătuieşte teuga. Timpul frumos. Senin. Cald. Se continuă cu călăfătuirea punţii, reparaţii la bordajul vasului şi punte, cazarmă etc. Se raşchetează bărcile. După amiază se continuă raşchetatul, se curăţă tuburile şi se îmbarcă ţinta. De la 6.50, se dă drumul la 40 oameni permisioneri în oraş până la 11.00 noaptea.

Miercuri, 14 iulie: Se continuă reparaţiile la maşină şi punte. Se continuă toată ziua îmbarcarea cărbunilor. Timp frumos. Cald. Senin. S-a terminat călăfătuirea punţii. Se începe piturarea vasului.

Joi, 15 iulie, la Galaţi în Arsenal: Se îmbarcă cărbuni. Nor. Timp frumos. Continuă îmbarcarea cărbunilor până la 11.00 dimineaţa. Se fac 60 tone. Până la 2.45 liber, apoi continuă facerea cărbunilor. La ora 6.00, se termină. Total 92 tone. Se spală puntea şi vasul. Timpul frumos. Cald.

Vineri, 16 iulie, la Galaţi în Arsenal: Se spală şi se raşchetează smoala de pe punte. Cer înnorat. Burează. Se continuă cu diferite lucrări la maşină şi punte. Echipajul continuă cu raşchetarea smolii după punte. Bricuirea şi spălarea punţii până la ora 11.35 a.m. La ora 1.40 p.m. se dă echipajul la spălat efectele care durează până la ora 4.40, când se dă liber. Cerul înnorat, ploaie la intervale între 3.40 şi 6.40. Nimic de trecut.

Sâmbătă, 17 iulie, la Galaţi în Arsenal: Se face curăţenia punţii până la ora 8.00 dimineaţa. Cerul senin, timpul frumos. Se continuă lucrările la maşini şi punte. Se predau Arsenalului reformaturile vasului. La 9.00, oamenii sunt trimişi la bac în Arsenal. Se spală vasul cu săpun în vederea repiturării. Se piturează careul. Cer senin. Timp frumos.

Duminică, 18 iulie, la Galaţi în Arsenal: Serviciul obişnuit de noapte. Timp frumos şi senin. Serviciul de sărbătoare. La ora 8.30, pleacă permisionerii în oraş. Timpul frumos. Senin. Cald. Serviciul de sărbătoare. Permisionerii în oraş. La ora 5.00 o lovitură de vânt de Nord de forţă 5 ameninţă să rupă parâmele; vântul cade apoi încetul cu încetul. Noaptea. Timpul frumos.

Luni, 19 iulie, la Galaţi în Arsenal: Se spală rufele până la ora 7.00. Apoi începe raşchetatul şi frecatul piturii cu hârtie de sticlă. Vin lucrătorii la bord pentru a pitura şi a termina micile reparaţii de bord. Serviciul de gardă. Se începe raşchetarea vasului pe dinăuntru şi cu piturarea atât în exterior cât şi în interior. Atât oamenii bordului cât şi lucrătorii din Arsenal lucrează la diferite reparaţii în diferite părţi ale vasului. Cerul senin, timpul frumos. Nimic remarcabil.

Marţi, 20 iulie, la Galaţi în Arsenal: Fiind sărbătoare, serviciul suspendat, se lasă în oraş oamenii din localitate. Oamenii de la maşină lucrează până la ora 12.00 a.m. Se continuă lucrările la maşina Bd până la ora 12.00. Serviciul de sărbătoare. Permisionerii în oraş. La ora 5.20 puternică lovitură de vânt de NNW de forţă 5. Noaptea cerul se înseninează.

Miercuri, 21 iulie, la Galaţi în Arsenal: Timp frumos. Senin. Se urmează cu reparaţiile lemnăriei la bord (panourile scărilor). Se piturează vasul în interior şi exterior. Continuă lucrul la maşină. Timp frumos. Senin. Căldură excesivă. Seara de fac teorii generale.

Joi, 22 iulie, la Galaţi în Arsenal: Continuă piturarea şi reparaţiile generale. Timp frumos. Senin. Cald. Serviciul de gardă. Se continuă cu piturarea şi raşchetarea vasului în interior şi exterior de către oamenii bordului şi doi lucrători din Arsenal. Se execută diferite reparaţii în diferite părţi ale vasului. Cerul senin, timpul frumos. Nimic remarcabil.

Vineri, 23 iulie, la Galaţi în Arsenal: Se continuă cu aceleaşi lucrări la vas şi în special cu aşezarea diferitelor mobiliere de pe vas care au fost duse în Arsenal pentru reparaţie. Se continuă cu

www.ziuaconstanta.ro

reparațiile de către Arsenal. Echipajul piturează, raşchetează în careu și curăță materialele vasului. Căldură mare. Pe la 8.30 seara, începe vânt de la Sud. La ora 5.45 după amiază soseşte staționarul italian „Galileo". Salută uscatul, i se răspunde de monitorul „Kogălniceanu".

Sâmbătă, 24 iulie, la Galați în Arsenal: La ora 6.00, începe lucrul. Se continuă cu lucrările la vas. Se piturează bastingajele și pânzele lor. Oamenii lustruiesc careul comandantului. Se pune linoleum în careul ofițerilor. Bărcile sunt în lucru în Arsenal. Timp frumos. Spre seară plouă.

Duminică, 25 iulie, la Galați în Arsenal: Continuă serviciul la bord cu lucrătorii Arsenalului de la ora 6.30. Timp frumos. Senin. Cald. Serviciul de gardă, fiind sărbătoare. Serviciul suspendat, permisioneri la oraş. Cerul senin, timpul frumos. Nimic remarcabil.

Luni, 26 iulie, la Galați în Arsenal: Se face curățenia punții. Cerul înnorat în parte, timpul frumos. Nimic de remarcat. Se continuă reparațiile. Se aduc bărcile nr. 1 și 2 și balenierele nr. 1 și 2 la bord. Se îmbarcă ținta de artilerie. Se balansează maşinile între 3.00–4.30.

Marți, 27 iulie, la Galați în Arsenal: Se îmbarcă materialele și obiectele vasului. Se continuă îmbarcarea materialelor. Se termină repararea vinciului ancorei. Se spală tendele. Se îmbarcă apă, umplându-se toate depozitele. La 5.30 se comunică trupei încetarea din viață a soldatului Nonea Marin. Timpul frumos. Senin. Cald.

Miercuri, 28 iulie, de la Galați în Arsenal la Constanța: Se face pregătirea pentru plecare spre Constanța. Se bricuieşte puntea și se îmbarcă ulei pentru maşină. Se trimite o coroană din partea crucişătorului soldatului Nonea Marin. Timp frumos. Senin. Cald. La 10.55 s-a dat la posturile de plecare. La 11.05 oamenii la post. La 11.15 făcut rondoul și luat drumul la vale (120 rotații). Se navigă spre Sulina la 2.50 p.m. trecem Ceatalul Sf. Gheorghe, 4.00 trecem la Gorgova. De la Ceatal Sf. Gheorghe se măreşte viteza. La 2.00 vânt tare de la SE. Navigăm pe canalul Sulinei. La 6.00 se debarcă şapte butoaie cu ulei. La 7.05 ridicăm ancora și ieşim la mare. La 7.35 dublat geamandura cu sirena. Drum compas S3°W Hutchinson.

Joi, 28–29 iulie, de la Sulina la Constanța: 8.00–12.00. Până la 9.30 Dc = S3°W, Da fiind S2°E. La 9.30, se schimbă capul la S47°W, Dc = S50°W. Vântul de la Sud forța 3. Cerul înnorat, fulgeră din când în când la SW. Rotații 129–128, viteza 12 mile pe oră. La 11.30 vântul se întăreşte. Vasul rulează vreo 6 ore. Se navigă spre Constanța. Vânt tare de SW, marea se agită, din când în când se îmbarcă valuri sparte. La ora 2.45 se micşorează viteza la 75 rotații, la 3.30 se micşorează din nou și mergem spre Est până la 4.00.Cartul 4.00–8.00 dimineața. Navigăm cu 85 rotații spre Constanța. Intrăm în port la 6.00 și ancorăm cu ambele ancore și pupa la aval de molul nou 2 West, prova la Sud. Se debarcă țintele de artilerie. La 7.05 pleacă domnul comandor Barbieri. Se bricuieşte puntea.

29 iulie, la Constanța: Se continuă cu curățenia vasului. Timpul frumos, vânt slab de Vest și apoi de la Sud. La ora 9.00 p.m. inspectând depozitul de apă pentru a vedea cauza de ce apa are un gust rău, am găsit că vasul făcea apă la santina prova în cantitate astfel că pescajul vasului prova crescuse de la 3,70 la 4,10 metri. Apa crescuse cu 1 cm pe minut. Am pus imediat pompa de mână și ordonat aprinderea focurilor la o căldare. La 10.45 presiunea fiind gata, se pompează cu pompa cu aburi și lucrează până la 11.40, când se stopează; se scoate apoi de la magazie de parâme până la orele 2.30 noaptea, când se ia cota pentru a vedea dacă mai vine apă și se supraveghează astfel până la 8.00 și se observă că apa stă pe loc, de unde se deduce că apa a provenit decât de la o valvulă lăsată deschisă de la maşină.

Vineri, 30 iulie: Se continuă curățenia vasului și a bărcilor. La 10.00 dimineața a fost o puternică lovitură de vânt de NW cu ploaie. Toate parâmele unui vas englez de comerț din Tb-ul

www.ziuaconstanta.ro

nostru s-au rupt, vasul a virat în jurul ancorei, s-au dat încă două legături la pupa, câte una în fiecare bord.

Sâmbătă, 31 iulie: Se spală efectele. Serviciul curățenie. La 10,20, începe să plouă și ține până la 11.30 după amiază se completează curățenia și după masă se duc 15 oameni la Companie pentru a-și schimba efectele reformate.

Duminică, 1 august: Nor, vânt de SW. Se face curățenia punții, o parte din oameni sunt trimiși la uscat pentru clasarea efectelor. Cer senin. Timp frumos. Nimic remarcabil. Cer noros, vânt de SW, trece la SE. La 2.50, vine în vizită comandantul canonierei rusești „Uraletz". La 3.20 iese în mare „Principesa Maria". Serviciu de sărbătoare. La 6.00, se întoarce în port vaporul S.M.R. „Principesa Maria". Serviciul obișnuit de noapte. La 2.00 începe să plouă. Vânt slab de Nord.

Luni, 2 august: Nor. Plouă. Se spală efecte. Curățenia vasului. La 8.15, vine la bord domnul comandant secund. La 9.10, se lasă baleniera nr. 1 la apă. La 9.30, se duce la canoniera rusească „Uraltz". Domnul căpitan Cătuneanu îi întoarce vizita comandantului. La 9.50 se întoarce. Se ridică baleneriera la gruie. La 10.30, se lasă iarăși baleneniera pentru a duce pe domnul comandant al vasului la aceeași canonieră. La 11.50 se ridică la gruie. La 11.45 pleacă de la bord domnul comandant secund. Oamenii au făcut teorii marinărești nefiind în număr pentru specialități. Cartul 12.00–4.00. La 12.15 șalupa „Opanez" începe încărcarea cărbunilor. O parte din oamenii echipajului sunt la companie pentru schimbarea efectelor. La 3.50, sosește la bord domnul comandant secund. Cerul puțin noros, apoi senin de la 3.30. Vântul Nord-Vest. Se lasă bărcile la apă și se fac exerciții de antrenare de la 5.00 la 7.00. La 7.25 se ridică la gruie. Timpul frumos. Serviciul de noapte.

Marți, 3 august: Se face curățenia vasului. La 7.30, pleacă oamenii la tir de infanterie. O parte la companie pentru inspecție. Se face tirul de infanterie; 17 oameni se duc la companie pentru schimbatul efectelor. Domnul comandant secund sosește la 8.10 și pleacă la 11.25. Timpul frumos. Cer senin. Timp frumos. Se piturează vasul pe dinafară. Se trimit 25 oameni la companie pentru a li se schimba efectele. Cu restul oamenilor de urmează programul (școală de carte și teorie pe specialități). La 8.00 se continuă teoriile pe specialități. La ora 6.00 încep cursele de bărci, până la 7.05. La 4.25 se fac exerciții de apelări în diferite posturi. Timpul frumos. Senin. Cald. Serviciul de noapte, după program. Vânt slab de SE.

Miercuri, 4 august: Cerul senin. La 7.00 oamenii pleacă la tir de infanterie și la Companie. Se face furbișajul cu oamenii rămași. Tir de infanterie. 25 de oameni sunt trimiși la Companie pentru a li se schimba efectele. Se pregătesc țintele de artilerie în vederea tragerii de mâine. Timp frumos. Cer senin. La 2.30, se lasă la apă bărcile nr. 1 și 2 și baleniera nr. 2, care împreună cu baleniera albă fac exerciții la bărci. La 3.00, vine la bord domnul comandant secund. Timp frumos. Până la 4.30, exerciții de bărci și baleniere. La 4.30, vin bărcile și se ridică la gruie. La 7.30, se aduce ținta pentru tir. Se curăță armele. La 6.30, se dă la posturile de luptă și de plecare. Cerul senin. Vântul de Sud începe să cadă. La 5.30, pleacă de la bord domnul comandant secund. Vântul de Sud slăbește. Frig. Umezeală în atmosferă.

5 august: Vântul cade, marea se liniștește. Preparative de plecare. Se pun bărcile majore la postul de mare. Se descăunează tangonul. Se face curățenia bastimentului. Se dă drumul parâmelor din pupa. La 8.40 începe virarea ancorei, la 9.00, ieșim din port având ținta de artilerie la ureche Tb. La 9.05, se stopează și se lasă ținta în apă, la ancoră, ieșim la larg SE navigă spre N45°E compas Hutchinson. La ora 10.25, s-a ancorat ținta, apoi vasul a mers la 2.500 metri de ea, unde a ancorat. S-a început tirul de artilerie cu piesele din babord. La 11.35, s-a terminat tirul și a început curățirea

www.ziuaconstanta.ro

tunurilor. La 12.00, s-a dat masa echipajului. Timpul frumos. Senin. Pe la 1.00, masa echipajului. La 1.00, se dă la posturile de plecare. Se virează ancora și se stopează la 1.15. Se lasă puiul la apă, se culege ținta. La 1.30 se încurcă parâma ancorotului țintei de elice. Întârziere de 30 minute. La 2.00 plecăm spre Constanța, unde ancorăm la intrarea portului la 3.00. Se lasă baleniera nr. 2 la apă și se trimite ținta în port. La 03.45 se întoarce baleniera și se ridică la gruie. La 3.55, se virează ancora. Navigăm spre larg. Vântul slăbește. Echipajul spală efecte. Timp frumos. La 11.00, încrucișăm cu un pasager ce vine de la Odessa.

6 august, în mare și Constanța: La 12.00, se schimbă capul și luăm drumul spre Mangalia S16°W la compasul Hutchinson. La 2.30 se vede un vas prin travers Tb; la 2.40 apare altul în prova cu drum spre Cospoli. Vânt slab de SW. Senin. Se navigă la S75°W compas Hutchinson. La 7.30 se vede farul Tuzla. La 7.55 se schimbă drumul spre Tb și se revine în urmă la vechiul cap. Timp frumos. Senin. Cald. În port la Mangalia. Vântul la SE se întărește. Bărcile nr. 1 și 2 merg la oraș cu o parte din ofițeri, la 11.20 și la 2.45 se întorc. La 3.15 luăm drum spre Constanța. La 5.25 am ancorat în Bazinul mic la SW, cu ambele ancore și s-a legat pupa cu două legături de sârmă și două de cânepă la cheul în construcție din spatele silozului. La 4.25 EW cu farul Tuzla, se pune capul pe Constanța. La 5.20 intrăm în port. La 5.25 se fundarisesc ancorele și la 7.00 se termină manevra. Serviciu de noapte. Cer senin. Nimic particular.

Sâmbătă, 6–7 august, în mare și Constanța: Se navigă la S76°W compas spre Mangalia. La 9.20 se vede Mangalia unde se ajunge la 11.00. Se ancorează la intrarea portului. La 11.50 se lasă bărcile la apă. Vântul de SE începe a se întări. Marea se formează. Senin. Se continuă curățenia vasului cu tot echipajul. La 8.20 a venit domnul comandant secund. La 10.55 a plecat de la bord. Cartul 12.00–4.00. La ora 1.00 echipajul începe să continue curățenia vasului. La 2.20 intră în port un vas sub pavilion englez. La 3.15 se trimite baleniera albă pentru aducerea domnul comandant. La 3.50 se lasă la apă baleniera nr. 1. Timpul frumos, vântul cade. Serviciul pe divizioane. Cisterna cu apă a venit în tribordul crucișătorului. La ora 4.20 domnul comandant pleacă la bricul „Mircea". La ora 4.35 baleniera nr. 1 se ridică la grui. Timpul frumos, marea calmă.

Duminică, 8 august: La 9.50 s-a dat la posturile de luptă, s-a făcut apelul. Serviciul de sărbătoare. La ora 1.00 se dă drumul permisionerilor la oraș. La 3.00 iese „Dacia" în mare cu un mare număr de excursioniști. Serviciul de sărbătoare. Timp frumos. Senin. Serviciul obișnuit de noapte. Cer senin. Timp frumos.

Luni, 9 august: Se spală efectele. La 7.45 sosește la bord domnul comandant secund. La 7.40 a venit domnul comandant la bord. La ora 9.00 bărcile au fost date la apă pentru exerciții; s-au ridicat la 10.45. Școală de carte. La sac. Timp frumos. Cer senin. Adiere de SE. La 4.20 s-au lăsat bărcile și balenierele la apă. La 4.30 s-au început regatele. La 4.50 s-au întors bărcile și balenierele. S-a dat masa echipajului. La 5.30 a plecat domnul comandant secund. La 5.45 s-au ridicat bărcile și balenierele la gruie. Au plecat la 6.15 20 oameni la divizie să aducă tunurile. La 7.00 s-au strâns tendele. Vânt tare. Se formează hulă. Cer senin.

Marți, 10 august: Serviciul de noapte. Afară hulă. Teorii pe specialități. La 10.45 se dă la posturile de incendiu. Timp frumos, cer senin. La 1.15 la școala de carte. La 2.15 liber. La 2.30–4.30 exerciții teorie pe specialități. La 3.30 pleacă domnul comandant secund. Cartul 4.00–8.00 Program. 6.00–8.00 se face apelul și exerciții la posturile din compania de debarcare. Umezeală multă în atmosferă, către 8.30 cade ceața. Hulă groasă la larg.

Miercuri, 11 august: Cerul înnorat, umezeală în atmosferă. La ora 8.45 s-a dat la teorie pe specialități. La 9.15 a venit la bord domnul comandant. La 9.30 pleacă domnul comandant și toți

www.ziuaconstanta.ro

ceilalți ofițeri ai vasului, afară de cei de serviciu, la Te Deum la Catedrală. Ofițerii se întorc la ora 11.45. Timpul frumos. Senin, cald. La ora 4.20 s-a dat echipajul la baie. La 3.30 a plecat din port un petrolier englez. Timp frumos, cerul senin. Cartul 4.00–8.00. Program. 6.15–6.40 se face apelul la posturile de plecare și sosire în compania de debarcare. 7.00–7.30 se fac curse de bărci. Se ridică bărcile la gruie.

Joi, 12 august: La 8.30 s-a dat la compania de debarcare. La 9.00 a plecat și a venit domnul comandant. La 10.00 s-a dat o parâmă la pupa tribord din cauză că s-a întărit vântul de W. La 10.30 au venit bărcile de la compania de debarcare și s-au ridicat la gruie. La 11.30 a plecat domnul comandant. La 2.15 școală de carte. Între 2.30–4.15 exerciții de bărci cu vele cu barca nr. 1 și 2. La 4.15 se întorc bărcile la bord și sunt ridicate la gruie. Vântul continuă a adia. Serviciul obișnuit de noapte. Cer senin, timp frumos. Vânt bun. Către 11.00 noaptea cerul se înseninează.

Vineri, 13 august: Curățenia bastimentului. 7.00–7.20. Se fac curse de bărci. Timp frumos. Nor. Teorii pe specialități. Cerul acoperit. Serviciu după program. Baie de la 4.30–5.00. Curse de bărci. Timp frumos. Serviciul de noapte pe divizioane. La 11.30 pleacă S.M.R. „Dobrogea" spre Sulina. Timpul frumos. Senin.

14 august: La 7.00 se fac curse de bărci (nr. 1 și 2) și baleniere (nr. 1 și 2). La 7.30, se ridică bărcile la gruie. Timpul frumos. Senin. Se fac preparative de plecare, pregătindu-ne pentru a fi remorcați la cheu de remorcherul portului. La ora 4.00 sosește remorcherul. La 8.12, serviciu de curățenie. Se bricuiește vasul. La ora 4.00 au venit opt remorchere și s-a dat remorca și s-a dat la posturile de plecare. La 4.35 s-a legat vasul la mal și s-a spălat puntea. Serviciul obișnuit de noapte. Cer senin. Vânt slab.

Duminică, 15 august: Serviciul după program. Ne pregătim de regate. La ora 9.30 se oficiază un Te-Deum de către preotul garnizoanei. Elevii din Școlile Marinei depun jurământul după care domnul cpt. Negulescu ține un scurt discurs ocazional; timp frumos, senin. La 12.15 a venit „Principesa Maria" lângă „Elisabeta". La ora 2.00 încep să sosească invitații la bord și se începe serbarea în port. Timp foarte frumos. Vasul pavoazat electric. Senin, calm. La 4.30, se lasă baleniera nr. 1 și bărcile la apă pentru începerea regatelor. La 4.40, baleniera nr. 1 iese prima, câștigând cupa de argint și premiul de 300 lei. La 5.30, încep să plece invitații de la bord. Serbarea de zi se sfârșește. La 7.30, se ridică bărcile la gruie și se fac tenzile.

Luni, 16 august, de la Constanța la Sulina: La 9.05, se dă la posturile de plecare și se virează ancorele. La 9.25 luăm drum compas N47°E cu deviația 3°E, având la remorcă șalupa „Opanez". Se continuă navigația fără a se putea determina punctul. Timpul bun. Hulă ușoară. Se urmează drumul N47°E. La 3.30, se schimbă cursul la N5°W adevărat fiind N1°E. La 5.25 am intrat în Dunăre. La 6.30, am aruncat ancora Tb și ne-am legat pe malul drept. Permisioneri în oraș până la 12.00 noaptea. Se spală efectele oamenilor și se trimit bărcile la spălat pe malul stâng.

Marți, 17 august, de la Sulina la Constanța: Se spală bărcile și rufele. La 10.00, se începe spălarea punții și ridicarea bărcilor la posturile de mare. La 2.15, se virează ancora. La 2.30 se face rondoul în fața comisiei. Girăm la toate capurile pentru calculul azimutului. La 4.00 luăm drumul la Insulă. La 6.30 se sondează cu ambele sonde și se găsesc 20 metri. La 6.40 se ia capul S36°W adevărat și se lasă lochul mecanic. La 9.15, se vede farul Sf. Gheorghe. La 10.50 luat drum la compasul Hutchinson S54°W. Noapte întunecată; puțină ceață la orizont. Vânt de Sud.

Miercuri, 18 august, de la Sulina la Constanța: Se navigă la S54°W Hutchinson. Variația 3°W drum adevărat S51°W. Senin. Vânt slab de West. La 6.00 trecem geamandura și intrăm în port, unde ancorăm cu amândouă ancorele la cheul nou între silozuri și bricul „Mircea". S-au filat

www.ziuaconstanta.ro

trei chei de lanț de ancoră la Tb și trei la Bb. S-au dat două parâme de cânepă și manila la pupa și două parâme de sârmă. La 7.15 începe curățenia vasului. La 7.30 pleacă domnul comandant cu baleniera albă. Între 9.00–11.00 teorii pe specialități. Se scot bărcile de la postul de mare. Teorie pe specialități. La 3.30 începe să plouă. Se continuă teoriile pe specialități. La 7.30, se dă la baie. Nor. Timp frumos.

19 august: Teorie și exerciții pe specialități. La 10.15, se dă apelul la posturile de incendiu și luptă. Școală de carte și teorii pe specialități. Serviciul de noapte pe divizioane. Timp frumos.

Vineri, 20 august: Serviciul de noapte. Timpul frumos. Vânt de SE. Senin. Teorie pe specialități. Se continuă pituratul. La sac de la 1.00 la 3.00. La 3.15, se dă la teorie pe specialități și domnul comandant trece în inspecție diferitele specialități. Timp frumos, cer senin. La ora 5.00 se dă liber de la teorie. La 5.15, pleacă de la bord domnul comandant și comandantul secund. De la 6.00–7.30, teorii generale și marinărești. Timp frumos. Senin. Serviciul de noapte pe divizioane; vânt de Est forța 3 și 4.

Sâmbătă, 21 august: Se bricuiește puntea. Curățenia generală a bastimentului. Timp schimbător. Plouă în răstimpuri. Se continuă curățenia generală a vasului. Cerul senin. Vânt de Est tare. Se continuă curățenia generală a vasului. Cer senin. Vântul de Est slăbește. Vânt de Est, către ziuă cade ceața, marea se calmează.

Duminică, 22 august: Serviciul de sărbătoare. Timpul frumos. senin. La ora 1.00 permisionerii au plecat în oraș. Cer senin. Calm. Repaus. Parte din oameni piturează vasul. Timp frumos. Cer senin. La ora 1.00, sosește la bord domnul amiral comandant. Serviciul obișnuit. Cer senin, timp frumos.

Luni, 23 august: Cerul se înnorează. Vânt tare de SW; se întăresc legăturile spre West, dându-se o nouă legătură. Se face curățenia generală a vasului. Se fac pregătiri de inspecție. Se continuă cu pituratul vasului. Se trimite la mal baleniera nr. 2 să aștepte pe domnul contraamiral. Stă până la 3.00, când se cheamă la bord. Se trimit oamenii la spălat. La 9.00, se aprinde lumina electrică. La 10.00, vine la bord domnul amiral comandant al Marinei. Timp frumos. Cer senin.

Marți, 24 august: La 8.55, domnul inspector general al marine,i însoțit de domnul comandant al crucișătorului, se duc la „Mircea" pentru inspecție; la 11.05 se întorc. La 2.30, domnul amiral pleacă cu domnul comandant să inspecteze „Mircea" și se întorc la 4.30. Se face curățenie generală. Timp frumos. Senin. La 4.30, domnul amiral vine la bord din inspecție. Serviciul de noapte pe divizioane. La 9.30, vine domnul locotenent-comandor Focșa la bord. La 12.45, sosește domnul amiral la bord. Timp frumos.

Miercuri, 25 august: La 3.40, se semnalează un incendiu pe coastă spre Sud, înspre Agigea. Timpul frumos. La 4.30, vine „Dacia" de la Cospoli. La 8.45, pleacă domnul amiral și domnul comandor în inspecția Diviziei de Mare. La 4.40 se întorc apoi numai domnul amiral în vizită la staționarul rus „Uraletz", unde la plecare e salutat cu 17 lovituri tun. La ora 2.00, domnul amiral pleacă cu „Mircea" în mare. Se bricuiește puntea. Timp frumos, cerul acoperit. Vânt slab de NNE. La 4.25 intră „Mircea" în port. La 3.00, sosește domnul amiral la bord și pleacă la 5.20. Timp frumos, cer senin.

Joi, 26 august: Serviciul de noapte pe divizioane. Timpul frumos. Vânt slab de la West. Se fac pregătiri pentru inspecție. La 9.00, domnul amiral trece în revistă echipajul; inspectează apoi echipajul la teorie pe specialități și la exerciții generale (diferite posturi). La sfârșit vizitează echipajul la masă. Timpul frumos; cerul se înnorează. La amiază cerul complet acoperit. Se fac pregătiri pentru a ieși în mare. La ora 1.00–1.17 s-au virat ancorele, făcut rondoul și ieșit din port având ținta

www.ziuaconstanta.ro

de artilerie legată Tb. Se iese la larg spre Est. La 4.000 metri se ancorează ținta și se execută tirul de artilerie cu ambele borduri. La 3.45 intrăm in port și ancorăm cu ambele ancore. Timpul frumos. Senin. S-au ancorat cu ambele ancore Tb trei chei de lanț, Bd două chei. Legat pupa de cheu cu două parâme sârmă, una manila și una de cânepă.

Vineri, 27 august: Se termină legarea vasului la cheu. Serviciul de noapte. Umezeală în atmosferă. Vânt slab de NW. La 8.30 sosesc la bord d-nii comandori Scodrea și Niculescu. Se prezintă ofițerii în mare ținută domnului amiral. La 9.30, trece domnul amiral inspecția la școala de carte, apoi la bărci de rame. La ora 11.00, sosește la bord comandantul rus de la „Uraletz". Pleacă după 5.00. La 2.10, părăsește bordul domnul inspector general al Marinei. Permisioneri la oraș la 2.30. Serviciul suspendat cu ocazia inspecției domnului amiral. Permisioneri în oraș. Cer senin. Timp frumos, puțin vânt de Est. Serviciu de noapte pe divizioane. Cer senin. Nimic particular.

Sâmbătă, 28 august: Serviciul după program. Se urmează cu curățenia. La 9.00, se duce echipajul la mal la spălat efecte. La 11.00 se întoarce. Serviciul suspendat. Oamenii la mal pentru spălarea efectelor. Timp frumos. Curățenie generală și la sac. Senin. Cartul 4.00–8.00. Se continuă cu curățenia. Serviciul obișnuit de noapte. Cer senin, timp frumos.

Duminică, 29 august: Serviciu de sărbătoare. Pâclă la mare, vânt slab de NE, cerul în mare parte acoperit. Cartul 12.00–4.00. La 1.20, sosește la bord domnul comandor Gavrilescu pentru inspectarea armamentului. Timp frumos. Vânt slab de NE. Serviciul de noapte pe divizioane. Timpul frumos. Senin.

Luni, 30 august: Serviciul de noapte pe divizioane. Timp frumos. Cartul 8.00–12.00. Cer înnorat. Frig. Cad câțiva stropi de ploaie. La 11.45 sosesc în vizită familiile domnilor ofițeri ai bastimentului. Cerul înnorat. Vânt de Est, forța 4. Serviciul suspendat fiind sărbătoare națională. La bord serbare în onoarea domnului comandant. Serviciul de noapte pe divizioane. Vânt foarte puternic de NE. La 12.15 din cauza vântului s-a filat o parâmă de sârmă. S-a dat alta la mal. Manevra durează până la 13.15. Cerul înnorat.

Marți, 31 august: Serviciul de noapte. Vânt puternic de E-NE cu rafale. Plouă. Cerul înnorat. Se potrivesc parâmele de la pupa Tb. Teorie pe specialități. Se urmează serviciul după program. La 13.30, pleacă cisterna după ce s-a îmbarcat apa. La 15.50 pleacă domnul comandant. Vânt tare la NE, întuneric. Plouă la intervale.

Miercuri, 1 septembrie: Vânt rece la Nord. Frig. Marea agitată. Se fac exerciții și teorii pe specialități. La 10.40, vine domnul comandor Scodrea la bord și pleacă după 10 minute. Timpul rece. Înnorat. Vânt de Nord. 12.00–4.00. Se face curățenia vasului. De la 2.00–3.30 se face apelul la compania de debarcare. La 2.20, a plecat domnul amiral; la 3.15 s-a înapoiat la bord. Vânt de la N-NE forță 4. La 4.45, se ridică baleniera nr. 2 la gruie. Se trag parâmele de sârmă. La 5.40 se dă la posturile de plecare. La 5.50, se virează ancorele. La 6.10 se ancorează pe lângă cheiul de Est. Se filează două chei la lanț. Se dă de la pupa parâma la geamandură.

Joi, 2 septembrie: 8.00–12.00. La ora 9.00 a.m. a venit A.S.R. Principele Ferdinand. La 9.30 ieșit în mare, făcut tirul de artilerie, exerciții de om în mare, sondare cu sonda Thomson. La 11.30, ancorat în port. A.S.R. s-a debarcat, s-a salutat cu 21 lovituri. La 1.30 se virează ancora și la 1.55 se ancorează din nou lângă farul roșu. Se scoate ancora și se ancorează mai afară cu amândouă ancorele, se filează la Tb 3,5 chei de lanț, la babord 2,5. Se leagă pupa la cheu cu două parâme cânepă și două de sârmă. La 3.30 se ridică marele pavoaz. La 3.40 se lasă la apă și se armează baleniera nr. 1. La 3.45 se aduce la bord baleniera albă, barca plată și de remorcă. La 4.20, pleacă domnul amiral cu baleniera nr. 1. Se ridică baleniera nr. 1 și se lasă la apă nr. 2. Timpul frumos. Se lasă jos marele pavoaz.

www.ziuaconstanta.ro

Joi, 3 septembrie: Timp frumos. Cerul senin. Serviciul obişnuit de noapte. La 1.40 vine la bord domnul amiral. La ora 8.00 se ridică marele pavoaz. 8.00–12.00. Teorie pe specialităţi. La 11.00 pleacă domnul amiral. Timp frumos. Nori la orizont, ceaţă. La 3.30, se dă la sac. La 9.30, pleacă din gară trenul princiar. La 4.00 se coboară marele pavoaz. La ora 4.00 s-a lăsat marele pavoaz. La ora 4.17, a venit cisterna cu apă dulce. Serviciul pe divizioane. Cer senin, timp frumos. Serviciul de noapte pe divizioane. La 4.30 pleacă ofiţerii la „Mircea" să asiste la reprezentaţie teatrală. Timp frumos. Calm.

Sâmbătă, 4 septembrie: 8.00–12.00. Curăţenie generală. 12.00–4.00. Barca nr. 2 a fost lăsată la apă la ora 3.30 pentru exerciţii de vele. Timpul e frumos. Oamenii se tund şi se bărbieresc. 4.00–8.00. La ora 17.50 vaporul de pasageri a ieşit din port. Timp frumos. Curăţenia vasului. 8.00–12.00. Serviciul de noapte pe divizioane. Timpul se menţine frumos. 8.00–12.00. Nimic remarcabil. Temperatura scăzută. Vânt rece.

Duminică, 5 septembrie: Vânt tare de NE. Marea agitată. Serviciul de sărbătoare. Se trimit oamenii la biserică. Timp frumos. Cer senin. La 1.00 permisionerii în oraş. La 3.00 s-a lăsat barca nr. 2 la apă. Vântul se întăreşte de la Nord. La 4.00 se dau trei parâme la pupa Tb, vântul de N–NE întărindu-se. Oamenii în oraş. Babordul de serviciu. Către 6.00 vântul dă în furtună. Vânt puternic de N–NE, forţa 5. Se întăresc parâmele din pupa Tb. Nori, către ziuă cerul se înseninează, iar vântul cade la forţa 3.

Luni, 6 septembrie: Curăţenia bastimentului. Vântul continuă şi chiar se întăreşte puţin. Se fac exerciţii de bărci. Domnul comandant vine la bord puţin. Se urmează serviciul. Lăsarea mandarelor şi la sac până la 3.30. La 3.55 vine domnul comandant. Cerul senin. Vânt slab de Nord. Vântul cade către ora 6.30. Se fac exerciţii la bărci cu vele. Serviciul de noapte pe divizioane. Cer senin. Timp frumos.

Marţi, 7 septembrie: Serviciu după program. Teorie pe specialităţi. Tunarii se duc cu tuburile la mal. Se piturează vasul pe dinafară. Cer senin. Timp frumos. Între 1.00-02.15 şcoală de carte. Tunarii curăţă la mal tuburile cartuşelor trase. Între 2.30–4.00 restul echipajului face instrucţie de infanterie. 04.00-08.00. Se duc la divizie tuburile proiectilelor la 5.40. Vântul de SE, cerul senin. Oamenii în oraş până la 8.00. Vânt de Sud. Nimic particular. Serviciul obişnuit de noapte. Timp frumos. Senin.

8 septembrie 1910: 8.00–12.00. Sărbătoare. Un bord se duce la biserică. 12.00–4.00. Oamenii din bordul tribord ies în oraş. Vântul puternic de Sud. Timpul frumos. Serviciul de sărbătoare. Permisionerii în oraş. Vânt de Sud forţa 4. Cerul senin. Serviciul de sărbătoare. Timpul frumos. Senin. Cald. Serviciul de noapte pe divizioane. Vânt SE..

9 septembrie: Se fac bărci cu vele. Toate bărcile au fost lăsate la apă pentru exerciţii cu ramele. Timpul frumos; vânt uşor la SE. La 4.00 a venit domnul comandant la bord şi la 5.00 a plecat. Cerul puţin înnorat, timp frumos. Curse de bărci cu vele până la 4.20. Serviciul de noapte de divizioane. Cerul puţin înnorat. Vânt de Est.

10 septembrie: Teorie pe specialităţi. Timp frumos. Nor, între 9.00 şi 9.30 picături mici de ploaie. La ora 1.50, se întinde lanţul Tb prova două chei la apă. Echipaj la sac. La ora 3.00, soseşte domnul comandant la bord. Timp frumos. Vânt N-NE. La 5.00 pleacă domnul comandant şi baleniera cu domnii ofiţeri face cursă. Timp frumos. Vânt slab de Sud. Senin. Vânt slab de la Est.

Sâmbătă, 11 septembrie: Vânt slab de la Est. Umezeală multă în atmosferă. Serviciul după program. Curăţenia generală a vasului. Timp frumos. Senin. La 1.30 au plecat 50 oameni vechi la tir de infanterie. La 1.45, a venit domnul comandant secund. La 3.50 au venit oamenii de la tir.

www.ziuaconstanta.ro

La 3.00, a venit la bord domnul comandant. Se face curăţenia anuală. Calm. Senin. La 6.05 se lasă farul. Timp frumos. La 4.30 soseşte vasul „Principesa Maria".

Duminică, 12 septembrie: 8.00–12.00. Serviciul de sărbătoare. Oamenii liberi merg la biserică. Se trag la bord sârmele de la pupa, se face furbisaj. Pleacă în concediu 10 oameni şi 2 în permisie. Între 10.00–11.20, este la bord domnul comandor Nicolae Negru, şeful statului major. 8.00–4.00. Se iau preparativele de plecare. La 2.30, se trimit barca şi baleniera nr. 1 la mare. La ora 3.55 ieşit în mare având la bord pe domnul ministru de Război cu statul său major şi trei ataşaţi străini. Am mers până la travers cap Tuzla şi ne-am întors. La 5.05 am ancorat la Constanţa. Se debarcă domnul ministru cu toţi ceilalţi. Se salută cu 11 lovituri de tun. Schimbăm ancorajul lângă farul verde, 2,5 chei de lanţ la Tb, 2 chei la Bd, la pupa două parâme cânepă şi două sârme. Serviciul de noapte pe divizioane. Cerul înnorat. Vânt tare de West. Se dă un cablu la pupa Tb.

Luni, 13 septembrie: La 8.15 domnul medic şef al Marinei trece în inspecţie echipajul, la 8.50 pleacă la „Mircea". La 10.45 a venit la bord domnul contraamiral Murgescu, din rezervă, la 11.35 pleacă de la bord. Echipajul face teorii pe specialităţi. Echipajul la sac. Timp frumos. Cer înnorat. Timp frumos, cer senin. Teorii pe specialităţi, până la ora 4.30. Serviciul de noapte pe divizioane. Timpul frumos. La ora 12.00 pleacă s/s „Bucureşti".

Marţi, 14 septembrie: Serviciul de noapte. Timp frumos. Senin. 8.00–12.00. La ora 9.20 soseşte scafandrul şi cercetează elicea din babord şi tribord pe care le găseşte în bună stare. Cerul senin, timpul frumos. Serviciul de sărbătoare. Permisioneri în oraş. Cer senin. Timp frumos. Serviciul de sărbătoare. Timp frumos. Senin. Cald. Se întorc permisionerii. Serviciul de noapte pe divizioane. Cer senin. Calm. Rece.

Miercuri, 15 septembrie: Timp frumos, cer senin. Se fac exerciţii de rame. La 12.30 au plecat oamenii în bărcile 1, 2 şi baleniera albă să facă tir în mare. Timp noros. La ora 3.30 se termină tirul şi se întorc bărcile la bord. Sunt ridicate la gruie. Se ridică bărcile la gruie. Serviciul după program. Senin, pe la 6.00 se înnorează şi plouă către 8.00. Calm. Timp rece. Plouă pe la 6.00 şi 9.00.

Joi, 16 septembrie: Timp rece, de la uscat se văd nori de ceaţă. Se face teorie pe specialităţi. Vânt rece de NW. Timp frumos. La 4.30 se întorc bărcile de la exerciţii. La 5.00 cursa obişnuită. Senin, cald. La 4.50 se ridică bărcile la gruie. Cerul noros. La ora 6.00 începe vânt slab de NW. La trecerea vasului S.M.R. „România", din cauza valurilor se rupe parâma de sârmă groasă cam la 5 metri de la cap.

Vineri, 17 septembrie: Se termină curăţenia. Se face teorie pe specialităţi. Se aduc două butoaie de apă dulce de la tunel. Senin, vânt slab de Nord. 9.00–1.15. Şcoală de carte. 2.30–4.00 la sac. 4.00–8.00. Se strâng tendele toate şi se duc la magazie. Cerul senin, marea clamă, timpul frumos. Timp frumos. Cer senin. Serviciul obişnuit de noapte.

Sâmbătă, 18 septembrie: Timp frumos. Curăţenia generală a vasului. Timp splendid. 2.00–4.00. Echipajul curăţă armele. La 3.30 se armează baleniera nr. 2. Vânt de Sud. Cerul senin. Se continuă curăţenia armelor. Oamenii se tund şi bărbieresc. Timp frumos. Cer senin. Serviciul de la ora 4.00 la ora 8.00 dimineaţa. Serviciul de noapte obişnuit. Cer senin, timp frumos.

Duminică, 19 septembrie: Serviciul de noapte. Timp frumos. Senin. 8.00–12.00. Serviciu de sărbătoare. Timp frumos, cer senin. Permisioneri la oraş. Serviciul de la ora 4.00 la ora 8.00. Serviciul de sărbătoare. Permisioneri în oraş. La 4.30 pleacă domnul comandant de la bord. Timpul frumos, senin, bate vânt de Nord.

Luni, 20 septembrie, de la Constanţa la Sulina: La 8.45 s-au scos ancorele, ieşim mergând înapoi şi în jurul portului se face rondoul la Bb. La 9.00 ocolim geamandura. Luăm Dc N46°E.

www.ziuaconstanta.ro

Vântul se întăreşte până la 10.30, apoi începe să cadă. Cerul senin. Timp frumos. La ora 1.45 se schimbă drumul la compasul Hutchinson N9°E, variația 1°NE drum compas = N106°. S-au parcurs 56,3 mile cu 130 rotații. La ora 2.00 se schimbă drumul la Nord compas. Lochul 59,5. La 2.30 travers cu Sf. Gheorghe. S-au parcurs 6,4 mile. La ora 4.00, s-a dublat geamandura de la intrarea în port. Lochul arată 86 mile. Timpul frumos. Vântul s-a întărit de la West. La 4.05 am intrat în Dunăre. La 4.25 ancorat Tb cu două chei la depozitul de cărbuni, ne-am legat la malul drept, prova sârmă și parâmă de cânepă înainte dublată spre pupa cu sârmă și parâmă de cânepă. Senin, vânt de Nord. Sonda 6 metri pupa și 6 metri prova.

Marți, 21 septembrie, la Sulina: Rece, multă umezeală. La 6.05 se începe îmbarcarea cărbunilor. Se continuă cu îmbarcarea cărbunilor până la 11.00. Se îmbarcă 45 tone. Senin, halou, vânt slab de West. La ora 1.00 p.m. se reîncepe îmbarcarea cărbunilor. Senin. Se continuă cu îmbarcarea cărbunilor până la ora 6.00. Totalul cărbunilor îmbarcați este 85 tone. Timpul se menține frumos. Serviciu de noapte pe divizioane. Cerul puțin înnorat.

Miercuri, 22 septembrie, Sulina: Umezeală multă. La 5.00, se începe îmbarcarea cărbunilor. Se continuă cu îmbarcarea cărbunilor. La ora 11.00, se dă la repaus. Timpul se menține frumos. Se continuă îmbarcarea cărbunilor și a apei, în total 145 tone cărbune. La 3.40 dat la posturile de plecare. La 4.00, pornim la vale, mergând înapoi. La 4.35 am ancorat în fața comisariatului maritim, pe malul drept. Se filează 1,5 chei de lanț, se dă la prova și pupa parâme de sârmă, una de cânepă și cablu travers prova. 4.00–8.00. Se termină legăturile și schela. Se face curățenia vasului de cărbuni. Cerul acoperit. Plouă. Serviciul obișnuit de noapte.

Joi, 23 septembrie, la Sulina: Plouă. Se spală efecte. Se face curățenia punții. Se îmbarcă materiale de mașină. 12.00–4.00. Se debarcă tunurile de 63 mm. La ora 1.00 secția formată din cele două tunuri pleacă la tir și se întorc la ora 4.00, condusă fiind de domnul căpitan Popescu; la tragere au participat toți ofițerii. Se demontează tunurile la uscat, se aduc la bord și se curăță. Serviciul se urmează apoi după program. Se aduc provizii pentru două zile. Timpul frumos.

Vineri, 24 septembrie, la Sulina: La 6.00, începe îmbarcarea lemnelor și ține până la 7.30. Timp frumos, senin. La 8.25 dat la posturile de plecare. S-a făcut rondoul cu pupa liberă. La 9.10 ieșit în canal, luat drumul spre insulă, unde ajungem și ancorăm la ora 11.00. Se lasă barca la apă pentru îmbarcat lemnele. Se începe tirul cu mitralierele și de infanterie. Se debarcă și se transportă la insulă lemnele și celelalte lucruri aduse pentru gardieni. Se execută tirul cu mitralierele și arme de infanterie. La 2.30, plecăm și luăm cap la compasul Hutchinson S43°W. La 3.10 se începe rotația pentru determinarea variației. La 3.40 luăm drum la Hutchinson S50°W. La ora 6.00, cu lochul de 28 se navigă la Sud și, la 6.20, se ia drumul la compas S56°W, drum adevărat S50°W. Virat 6° West. Timp bun. Senin. La 11.10, am intrat în port și ancorat paralel cu farurile roșu și verde, cu ambele ancore, filat două chei. Legat pupa cu sârmă și două cânepe.

Sâmbătă, 25 septembrie: Serviciul de noapte pe divizioane. Deșteptarea la 6.30. Curățenia generală a bastimentului. Cer senin. Timp frumos, splendidă zi de toamnă. Se continuă curățenia generală. Timpul continuă a fi foarte frumos. 4.00–8.00. Se tund și se bărbieresc oamenii. La 7.30 vine domnul comandant. Timp frumos. Vânt slab de Sud. Vânt slab de SE. Umezeală în atmosferă. Serviciul de noapte.

Duminică, 26 septembrie: La 9.00 pleacă un bord la baie și se întoarce la 11.20. Timpul frumos. Serviciu de sărbătoare. Vânt de Sud. Serviciu de sărbătoare. La ora 1.30 pleacă permisionerii în oraș și la baie. Vânt de SE, valuri în port. Vântul cade. Timp frumos.

www.ziuaconstanta.ro

Luni, 27 septembrie: Serviciul de noapte pe divizioane. 8.00–12.00. La ora 8.30 se lasă la apă toate bărcile, afară de baleniera nr. 1, se fac exerciţii cu vele. Valuri mici până la 10.30, când marea devine liniştită şi vântul încetează. Cald şi foarte frumos. La ora 2.35, s-au ridicat bărcile la grui. Urmează programul. Timpul frumos. Calm absolut. Serviciu după program. La 5.30 pleacă domnul comandant, la 7.30 se întoarce. Timp frumos. Calm. La sac. Timpul frumos. Cerul înnorat, către ora 8.00 se înseninează.

Marţi, 28 septembrie: Serviciul obişnuit. La 3.00, se înnorează. Curăţenia bastimentului. La 8.40 pleacă domnul comandant. Serviciul după program. Se înnorează. Vânt tare de West. Şcoala de carte. Teorii pe specialităţi. Plouă. Vânt de SW. Teorii pe specialităţi. Timpul ploios. La 5.30 pleacă domnul comandant şi se întoarce la 7.30. Cerul înnorat tare. Plouă la intervale. Timpul rece. Serviciul de noapte pe divizioane. Din când în când plouă. Timpul rece.

Miercuri, 29 septembrie: Serviciul de noapte. La 4.20, soseşte „România" de la Alexandria. Timpul ploios. Vântul rece. Vânt de Nord; se potrivesc şi se întind legăturile. Teorii pe specialităţi. Plouă în răstimpuri. Rece. Vânt tare de Nord. Cerul înnorat. S-a îmbarcat ţinta de infanterie. La 3.30 pleacă domnul comandant în oraş. De la ora 2.30 la 4.30 teorie pe specialităţi. La 3.30 a plecat domnul comandant, la 5.00, domnul comandant secund. La 6.45, s-a spart tubul de refulare al pompei de alimentaţie de la căldarea auxiliară. La 6.55, a venit domnul comandant. Cerul frumos. Vântul tare de Nord[76].

La 1 octombrie 1910 a fost numit comandant al crucişătorului „Elisabeta" căpitan- comandorul Nicolae Negru, în locul căpitan-comandorului Alexandru Cătuneanu, care a fost mutat la Minister. Conform ordinului Ministerului de Război nr. 1391, de la 12 noiembrie 1910 la 1 ianuarie 1911 au fost ambarcaţi pe crucişătorul „Elisabeta" elevii din anul I ai Şcolii de Artilerie, Geniu şi Marină Bucureşti Tănase St. Ioan, Preda Fundăţeanu, Nicolae Bardescu, Şerban Gh. Lambru, H. Constantinescu şi Ioan N. Focşa. Administraţia la uscat şi vase s-a executat conform dispoziţiunilor din broşura imprimată privitoare la administrarea unităţilor, companiilor de depozite şi vaselor.

6.8. Campania anului 1911

În cursul anului 1911, crucişătorul „Elisabeta" s-a aflat armat activ în lunile aprilie, mai, iunie, august, septembrie şi octombrie. În rezervă iulie, noiembrie, decembrie şi martie. Dezarmat în ianuarie şi februarie. Conform Ordinului de zi nr. 135 al Comandamentului Marinei, repartizarea ofiţerilor în anul 1911 a fost următoarea: căpitan-comandorul Nicolae Negru – comandant al Diviziei şi al crucişătorului „Elisabeta", căpitanul Emil Oprişan – secund, căpitanii Ştefan Popescu, Matei Vasilescu şi Zaharia Dan, locotenenţii Eugeniu Roşca, Ion Vasilescu, Radu Niculescu, Niculae Păiş şi Ion Hâncu, sublocotenţii Gheorghe Dumitrescu şi Ion Alexandrescu, ofiţeri la bord şi ofiţerii mecanici clasa a II-a Ion Negreanu – şef mecanic, clasa a III-a Ion Cameniţă – detaşat pe torpilor, clasa a III-a Ion Popovici şi medicul locotenent Gheorghe Diamandescu.

La 1 februarie 1911, comandorul Dimitrie Poenaru fiind desărcinat de comandă şi numit iarăşi şef de stat-major prin Î.D. nr. 551, comandant al Diviziei de Mare a fost numit căpitan-co-

[76] A.M.R., Biblioteca arhivistică, *Jurnalul de bord al crucişătorului „Elisabeta" 3 aprilie-29 septembrie 1910*, nr. crt. 4, f. 2–92.

www.ziuaconstanta.ro

mandorul Nicolae Negru, comandantul crucișătorului „Elisabeta". Pe 4 mai 1911, M.S. Regele a inspectat crucișătorul „Elisabeta". Pe 9 mai 1911, crucișătorul a schimbat ancorajul la farul roșu, iar pe 10 mai a arborat marele pavoaz, salutând aniversarea încoronării cu 21 lovituri de tun. Conform Ordinului Ministerului de Război nr. 2237, în perioada 12 mai–22 iunie 1911 au fost îmbarcați pe crucișătorul „Elisabeta" pentru stagiu elevii anului II ai Școlii de Artilerie, Geniu și Marină Rășcanu Iosif, Bardescu Alexandru, Constantinescu Mihail, Focșa N. Ion, Fundățeanu Preda și Lambru Șerban. Pe 15 iunie, ofițerii-elevi ai Școlii Superioare de Război s-au îmbarcat pe crucișătorul „Elisabeta" și după ce au vizitat Mangalia și Insula Șerpilor, s-au debarcat la Sulina. Pe 14 august 1911, la ora 3.30 a.m. crucișătorul „Elisabeta" a luat marea pentru a întâmpina crucișătorul turc „Medjidie", cu care urma să sosească în port A.S.I. Principele Yussuf Izedin, moștenitorul tronului Turciei. La ora 6.00 a.m. crucișătorul turc fiind văzut în dreptul Tuzlei, conform ordinului Ministerului de Externe, transmis prin garnizoană, s-a semnalizat: „Intrați în port după ora 7.00". La ora 7.30 a.m., crucișătorul turc a intrat în port, salutând uscatul cu 21 lovituri de tun. I s-a răspuns de o baterie de la uscat, iar la ora 8.00, la ridicarea marelui pavoaz, a salutat și crucișătorul „Elisabeta". Imediat după salut, comandantul Diviziei de Mare s-a deplasat la bordul crucișătorului turc pentru a se prezenta A.S.I. La plecarea trenului imperial s-au dat onorurile prevăzute de regulament și apoi s-au efectuat vizitele de rigoare între crucișătorul turc și „Elisabeta". În seara aceleiași zile, crucișătorul „Medjidie" a părăsit portul.

În zilele de 21–25 august contraamiralul Sebastian Eustațiu, comandantul inspector general al Marinei a trecut în inspecție unitățile Diviziei, precum și lucrările de la Techirghiol, executate de către căpitan-comandorul Vasile Scodrea.

De la 1 august până la 29 septembrie, conform ordinului Comandamentului Marinei nr. 3245, au fost ambarcați pe crucișătorul „Elisabeta", elevii intrați în anul II al Școlii de Artilerie, Geniu și Marină Alexandru Bardescu, Mihail Constantinescu, Ion Focșa, Preda Fundățeanu și Șerban Lambru. Conform Ordinului Comandamentului Marinei nr. 4632, pe 7 septembrie, crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" au fost concentrate la Sulina pentru a lua parte la manevre împreună cu celelalte nave ale Marinei, iar pe 16 septembrie, conform ordinului telegrafic al Ministerului nr. 1025 s-au înapoiat la Constanța în vederea sosirii escadrei rusești.

Pe 17 septembrie, a sosit escadra rusă compusă din șase cuirasate, două crucișătoare și șapte contratorpiloare, sub comanda viceamiralului Boestrem, vasele mari ancorând în afara portului. Comandantul inspector general al Marinei l-a vizitat pe amiralul rus, care s-a prezentat apoi A.S. Regale Principele Ferdinand pe bordul crucișătorului „Elisabeta". Escadra rusă a părăsit Constanța pe 19 septembrie, la ora 12.00, când nava „Pantelimon" a eșuat pe bancul de la Sud. Conform Ordinului Comandamentului nr. 5194, pe 6 octombrie, crucișătorul „Elisabeta" a plecat din Constanța pentru ca pe 7 octombrie să se afle la Sulina, pentru a face recepția munițiilor pentru tunurile St. Chamond, sosite de la uzinele Erhandt.

Conform Ordinului telegrafic nr. 7537 al Comandamentului Marinei, în seara zilei de 23 decembrie, crucișătorul „Elisabeta" a plecat la Galați sub comanda căpitan- comandor Nicolae Negru și cu căpitanul Alexandru Cătuneanu, ofițerul mecanic I Ion Negreanu, ofițerul mecanic clasa a II-a Ioan Gheorghiu, sublocotenenții Virgiliu Dragalina, Iosif Rășcanu, Marius Verbiceanu și 50 grade inferioare.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul VII

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA" ÎN CAMPANIA PRIMULUI RĂZBOI BALCANIC

7.1. Activitatea crucişătorului „Elisabeta" în cursul anului 1912

Pe 2 aprilie 1912, crucişătorul „Elisabeta" a ieşit din reparaţie de la Arsenalul Marinei, sosind la Constanţa pe 4 aprilie, unde, în vederea campaniei de instrucţie, i s-a completat echipajul cu personalul necesar după roluri. Conform Ordinului de Zi nr. 124 al Comandamentului Marinei, la 1 aprilie 1912 la bordul crucişătorului „Elisabeta" erau încadraţi căpitan-comandorul Neculai Negru - comandant, căpitanul Constantin Miclescu - secund, căpitanul Ştefan Popescu, locotenenţii Vasile Năsturaş, Gheorghe Koslinski, Gheorghe Măicănescu şi Constantin Ene, sublocotenenţii Romulus Ştefănescu – aflat în străinătate, Radu Irimescu – aflat în străinătate, Virgiliu Dragalina, Iosif Răşcanu şi Marius Verbiceanu, ofiţerul mecanic clasa I Ioan Negreanu şi medicul locotenent Gheorghe Diamandescu.

Pe 11 mai 1912 ora 10 p.m., crucişătorul a primit ordin telegrafic în vederea sosirii M.M.S.S. Regele şi Regina cu A.A.S.S. Regale, să se afle la Sulina, unde a aşteptat până în ziua de 18 mai, când s-a înapoiat la Constanţa, împreună cu torpiloarele „Bistriţa", „Oltul", „Siretul" şi canoniera „Griviţa".

Pe 20 mai 1912, la ora 11.30, M.M.S.S. Regele şi Regina cu A.A.S.S. au sosit în garnizoana Constanţa, salutaţi cu câte 21 tunuri de la crucişător şi canoniere. În această zi crucişătorul a dat ca gardă la Palat şi Pavilionul din port câte un sublocotenent, un sergent, un caporal şi 12 soldaţi, arborându-se la bastimente marele pavoaz.

Pe 24 mai a.c., la ora 12.00 a.m. M.S. Regele şi A.S.P. a vizitat crucişătorul „Elisabeta", iar la ora 2.00 p.m., Majestatea [Sa] a părăsit garnizoana, când crucişătorul a salutat cu 21 focuri de tun, iar principii au plecat pe 27 mai, la ora 2.55. Cât timp Majestatea Sa a stat în garnizoană, contraamiralul Sebastian Eustaţiu, comandantul inspector general al Marinei a locuit pe crucişătorul „Elisabeta", trecând inspecţia oamenilor Companiei Echipajelor şi a localurilor pe 24 mai, la ora 10.00 a.m., pe 25 mai părăsind garnizoana.

Pe 4 iunie, la ora 6.00 a.m., A.A.S.S.R.R. Principele Ferdinand a sosit în garnizoană pentru inspectarea trupelor, iar pe 5 iunie s-a ambarcat pe crucişător, plecând la Mangalia de unde la ora 7.00 p.m. s-a înapoiat la Constanţa. Pe 22 iunie, Şcoala Superioară de Război s-a ambarcat pe crucişătorul „Elisabeta" pentru a asista la tirul de război pe mare şi vizitarea lucrărilor de la Techirghiol. Seara, la ora 19.00 s-a înapoiat la Constanţa. Pe 12 iunie, M.S. Regina cu mai mulţi ofiţeri şi persoane civile, a efectuat o excursie cu crucişătorul „Elisabeta". Pe 3 octombrie 1912, crucişătorul a ieşit în mare până la capul Tuzla şi înapoi. Pe 9 octombrie, a ambarcat muniţie la Sulina, de unde, pe 11 octombrie, a revenit la Constanţa.

www.ziuaconstanta.ro

7.2. Crucişătorul „Elisabeta" în timpul Primului Război Balcanic

Întrucât în timpul Primului Război Balcanic, declanşat la 5/18 octombrie 1912, şi care a opus Bulgaria, Serbia, Grecia şi Muntenegru Imperiului Otoman, trupele bulgare au ameninţat Constantinopolul, Anglia, Franţa, Austro-Ungaria, Germania, Spania, Italia, Olanda, Rusia şi S.U.A. au trimis nave de război puternice în Bosfor pentru apărarea legaţiilor diplomatice, a reprezentanţilor comerciali şi a propriilor cetăţeni aflaţi în Turcia. În dimineaţa zilei de 26 octombrie 1912, crucişătorul a plecat la Constantinopol, cu un efectiv de 14 ofiţeri şi 223 grade inferioare, iar pe 27 octombrie dimineaţa, primind ordinul Co mandamentului Marinei prin „Principesa Maria", la ora 23.00, s-a întors în ţară.

Pe 29 octombrie, la ora 2.00 p.m., s-au luat măsuri pentru îmbarcarea a 140 tone cărbuni de la construcţia Portului Constanţa şi a oamenilor veniţi de la Diviziile de Mare şi Dunăre, cu excepţia contigentului 1909, care s-au întors la vatră[77].

La 30 octombrie, ora 3.00 p.m., nava a plecat la Constantinopol pe un timp frumos. Peste noapte însă s-a ridicat un vânt puternic de la Sud şi valuri mari, care făceau ca nava să tangheze mult şi să îmbarce apă pe punte; la prova s-au produs şi câteva mici avarii. Pe 31 octombrie, la ora 10.00, crucişătorul se găsea la intrarea în strâmtoarea Bosfor; la 11.00 s-a îmbarcat pilotul şi s-a continuat drumul prin strâmtoare; la 12.00 nava a ancorat la Constantinopol în prova lui „Tophane", având pupa legată la geamandură. Nu s-a executat salutul cu tunul. În radă se găseau deja navele de război străine: „Léon Gambetta" purtând pavilion de contraamiral, „Victor Hugo" şi staţionarul „Jeanne-Blanche" (Franţa); „Hampshine" şi un staţionar (Anglia); „Aspern", „Admiral Spaun" şi staţionarul „Taurus" (Austria); „Vineta" şi staţionarul „Loreley" (Germania); „Emanuele Filiberto" şi „Coatit" (Italia); „Rostislav", „Kagoul" şi staţionarul „Colchide" (Rusia); „Gerderland" (Olanda); staţionarul „Scorpion" (S.U.A.) şi un yacht cu zbaturi (Turcia). Imediat după sosire s-au primit complimentele tuturor vaselor. În trecerea prin Bosfor au fost identificate mai multe nave turceşti la ancoră la Büyükdere.

La 1 noiembrie, comandantul crucişătorului, căpitan-comandorul Nicolae Negru, s-a deplasat să-l salute de sosire pe amiralul francez Louis Dartige du Fornet. Vizita a durat mai mult timp, amiralul dându-i verbal toate explicaţiile asupra măsurilor de debarcare şi apărare a oraşului care fuseseră anunţate în două conferinţe anterioare ţinute cu comandanţii navelor străine, înaintea sosirii crucişătorului „Elisabeta".

La 2 noiembrie, au fost primite de la nava-amiral instrucţiunile alăturate, iar în urmă, comandantul vasului, luând înţelegere cu domnul Mişu, ministrul României, a dispus să se furnizeze trei gărzi, care în orice moment să fie gata de debarcare: prima gardă de 15 oameni, un caporal, un sergent şi un om de serviciu, sub comanda sublocotenentului Preda Fundăţeanu pentru apărarea legaţiei; a doua gardă de oameni, un caporal şi sergent, un om de serviciu sub comanda sublocotenentului Emil Geles, pentru apărarea consulatului şi a treia gardă, compusă din 100 oameni, sub comanda căpitanului Ştefan Popescu, având ca ofiţeri pe locotenenţii Constantin Măicănescu şi Alexandru Gheorghiu, sublocotenentul Virgil Dragalina şi locotenentul medic dr. Lucian Cornea, pentru a apăra sectorul arătat pe plan, între austrieci şi englezi.

Tot în dimineaţa zilei de 2 noiembrie, ofiţerii care făceau parte din compania de debarcare s-au deplasat la uscat pentru a recunoaşte regiunea ce eventual s-ar fi apărat de detaşamentul

[77] A.M.R., Fond Inspectoratul General al Marinei Regale, dosar nr. 1387/1936–1937, f. 91.

www.ziuaconstanta.ro

românesc. După masă, domnul Mişu, ministrul României a făcut vizita oficială la bord. În aceeaşi zi au sosit în radă crucişătorul spaniol „Reine Regente" şi crucişătorul cuirasat german „Goeben". La 3 noiembrie, comandantul crucişătorului a fost invitat la dejun de amiralul francez. La 4 noiembrie, după masă, comandanţii navelor au fost invitaţi la bordul navei „Léon Gambetta", unde a avut loc o consfătuire în prezenţa amiralului german. La ora 20.00, s-a primit o circulară a amiralului francez în care se preciza că, după toate posibilităţile, se vor debarca trupele spre ziuă. La 23.30, s-a primit următoarea circulară:

„Note pour M.M-rs les Commandants Supèrieurs"

„Le diharguement aura lieu demain matin a 5 heurs – „Le Léon Gambetta" le signalera à 2h55m. Ce manvement a requl'approbation du Gouvemement Ottoman. Si quelqu'un s'y apposait an userait d'abord de tous les moyens de persuasion, puis de la force et au besoin de la baionette, mai sil ne doit être tiré ni coup de canon, ni coup de fusil".

Bord Léon Gambetta
Le Contre Amiral commandant la division française
Signe *Louis Dartige du Fournet*

În dimineaţa zilei de 5 noiembrie, la ora 4.55, s-a făcut semnalul cuvenit pentru debarcare (foc bengal alb–roşu–alb). Detaşamentul crucişătorului a executat debarcarea, iar cele trei grupuri s-au deplasat la Legaţie, respectiv la Consulat şi Agenţia Serviciului Maritim Român. La ora 2.00 p.m. a sosit de la Constanţa sublocotenentul Virgil Dragalina cu muniţia şi mitralierele, care au fost debarcate în cutii cu crucea roşie, sub formă de material de pansament, şi au fost depozitate la Agenţia S.M.R. Locotenent-comandorul Constantin Miclescu, secundul navei, a fost numit comandantul întregii expediţii. În aceeaşi zi, comandanţii au fost convocaţi din nou la „Léon Gambetta", unde s-a discutat asupra distribuirii diferitelor nave în lungul Bosforului. Cu această ocazie, comandantul crucişătorului i-a atras atenţia amiralului asupra faptului că nu i s-a precizat încă în scris rolul detaşamentului românesc. Rezultatul a fost că a doua zi s-a primit nota complimentară alăturată. Cum localul Agenţiei S.M.R. era prea mic ca încăpere şi prea departe de sectorul de apărat, comandantul navei a solicitat P.S.S. Episcopul, şeful comunităţii, localul Şcolii Comerciale greceşti, care fusese închisă din cauza epidemiilor. Această şcoală care se găsea în apropierea turnului Galata şi la vreo 200 metri de sectorul destinat, a fost imediat pusă la dispoziţia trupei şi a ofiţerilor.

În dimineaţa zilei de 6 noiembrie, ora 5.00, trupa şi tot materialul au fost transportate la Şcoala grecească. Se putea comunica cu nava prin semnale Morse (de zi şi de noapte) făcute de pe acoperişul casei. La 7 noiembrie, a sosit cuirasatul italian „Brin". La ora 18.00, ambasadorii şi miniştrii plenipotenţiari au fost invitaţi la Ministerul Afacerilor Străine turc. Ministrul turc arătând noile avantaje pe care trupele turce le aveau asupra inamicului, precum şi faptul că ordinea a fost bine menţinută de poliţia şi trupele turce, a cerut ambasadorilor ca trupele internaţionale să fie retrase. La terminarea discuţiilor, au căzut de acord să mai rămână încă 48 de ore la posturile lor. Deşi acest termen a trecut, totuşi din cauză că armistiţiul dintre beligeranţi nu s-a putut încheia şi luptele au reînceput, trupele internaţionale au rămas pe loc.

Seara a izbucnit un mare incendiu pe strada Pera, destul de aproape de cantonamentul trupelor noastre şi al celor ruse. Comandantul crucişătorului, aflat la cantonamentul nostru, a dat ordin să se trimită un pichet de incendiu cu ofiţer, fără arme. În acelaşi timp cu pichetul nostru a sosit şi un pichet rus cu armele, care a făcut mult zgomot prin acţiunea sa, ajungând chiar la ceartă cu

www.ziuaconstanta.ro

pompierii turci. Prin intervenția autorităților lucrurile s-au liniștit, iar prefectul Poliției a mulțumit, printr-un delegat, comandantului nostru pentru modul operativ și eficient în care trupa noastră a venit în ajutor.

În zorii zilei de 8 noiembrie, crucișătorul turc „Hamidiye" a venit remorcat dinspre Marea Neagră. Prova navei era inundată aproape în totalitate, din cauza avariilor suferite în urma atacului torpiloarelor bulgare. A fost dus la Arsenalul Marinei din Cornul de Aur pentru reparații. La 12 noiembrie, au mai sosit de la Constanța 50 de oameni pentru a întări detașamentul, dar a doua zi au fost retrimiși în țară, nefiind necesari.

La 13 noiembrie, locotenentul Gheorghiu a fost trimis definitiv la Constanța pentru a urma cursurile Școlii Navale Superioare. În aceeași zi, crucișătorul austriac „Aspern" ne-a făcut invitația de a asista, la 3.00 p.m., la înmormântarea sublocotenentului T. Semlitschka, împușcat cu revolverul din greșeală de către un subofițer de pe aceeași navă. Comandantul împreună cu șapte ofițeri au luat parte la funerarii și au depus o coroană cu panglica tricoloră din partea crucișătorului „Elisabeta". Au asistat și cei doi amirali din escadră, precum și comandanții și ofițerii de pe diferite nave. Onorurile au fost date de o companie din marina turcă și muzica militară. Seara, la 18.00, ambasadorii s-au reîntâlnit la Ministerul Afacerilor Străine pentru a discuta chestiunea intrării la bord a trupelor internaționale. La 14 noiembrie, ministrul României a venit la bord, făcându-ne cunoscut că, la întrunirea ambasadorilor, au rămas de acord ca onor comandanții să aibă deplina latitudine de a retrage trupele parțial sau în totalitate. În zorii zilei de 15 noiembrie, au fost retrase parte din trupe, lăsându-se la Legație și Consulat câte trei oameni și un gradat, iar la detașamentul principal 25 oameni și un ofițer. În urma invitației Patriarhiei Constantinopolului, la 18 noiembrie, toți ofițerii bordului și 50 de marinari au luat parte la înmormântarea patriarhului Ioachim al III-lea[78], alături de marinari ruși, care împreună cu ai noștri au format cordoanele. De la celelalte nave străine au fost prezenți numai comandanții. De la Patriarhie, cortegiul s-a îndreptat spre debarcader, unde rămășițele pământești au fost îmbarcate pe o navă și transportate la San Stefano[79].

La 19 noiembrie nava austriacă „Aspern" a plecat spre Pola. La 26 noiembrie a fost retrasă la bord garda de la Consulat și detașamentul principal de la Școala Elenă, rămânând numai garda de la Legație. Nava germană „Vineta" a părăsit portul în aceeași zi. La 1 decembrie a fost retrasă și garda de la Legație. La ora 22.00, cuirasatele italiene „Emanuele Filiberto", „Brin" și vasul-spital „Red Italia" au părăsit rada, plecând spre patrie. La 26 noiembrie, sublocotenenții Virgil Dragalina, Iosif Răşcanu și Marius Verbiceanu s-au îmbarcat pe cargoul „Dobrogea", plecând spre Rotterdam în voiaj de instrucție, conform ordinului Diviziei de Mare. În urma ordinului Diviziei de Mare, la 4 decembrie au fost trimiși la Constanța 12 oameni. Cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și a Anului Nou catolic s-au făcut schimb de felicitări cu toate navele din radă.

La 16 decembrie, i s-a urat călătorie bună crucișătorului francez „Victor Hugo" cu ocazia plecării. La 17 decembrie, a plecat crucișătorul auxiliar italian „Basnia".

În urma intervenției Căpităniei portului, la 20 decembrie „Elisabeta" și-a schimbat locul, ancorând în fața cartierului „Findikli", cu pupa la o geamandură. La 23 decembrie, a sosit staționa-

[78] Ioachim al III-lea, patriarhul ecumenic al Constantinopolului între 1878–1884 și 1901–1912.

[79] Localitate în Turcia europeană, pe malul Bosforului, azi Yeşilköy. Aici s-a semnat, la 19 februarie/3 martie 1878, Tratatul de Pace care încheia Războiul Ruso-Româno-Turc din 1877–1878, tratat care prevedea, printre altele, recunoașterea independenței Serbiei, Muntenegrului, României și autonomia Bulgariei. Tratatul de la San Stefano a fost revizuit de către Congresul de la Berlin (13 iunie–13 iulie 1878).

www.ziuaconstanta.ro

rul italian „Arhimede", care a acostat lângă celelalte staționare. La 21 decembrie, cargoul „Turnu Severin" a adus cărbuni, acostând în tribord. După prânz, a avut loc o serbare la bord, pom de Crăciun cu cadouri pentru echipaj și ofițeri, oferite de colonia română din Constantinopol, care a fost invitată pe navă. La 25 decembrie a plecat crucișătorul italian „Coatit". La 2 ianuarie 1913, staționarul francez „Jeanne Blanche" a plecat la Toulon pentru reparații. Ofițerii bordului împreună cu colonia română și ministrul Nicolae Filipescu[80], care se afla în Constantinopol, au fost invitați la ataşatul militar, locotenent-colonelul Aristide Razu pentru Revelionul de Anul Nou.

Pentru completarea stocului, la 4 ianuarie au sosit cu vaporul de pasageri al S.M.R. 300 obuze. În aceeași zi, crucișătorul a fost legat cu prova la geamandură, fără a mai fi ancorat. La 14 ianuarie, ziua Împăratului Germaniei, odată cu ridicarea marelui pavoaz, yachtul turcesc „Stamboul" a executat salutul cu 21 lovituri de tun. La 16 ianuarie, ofițerii crucișătorului l-au întâmpinat la vaporul S.M.R. pe noul ministru al României, Constantin Manu, venit de la Londra, unde a fost înlocuit de domnul Mișu. Pe 17 ianuarie, pe la 10.40 seara, cargoul rusesc „Wostotchnaja-Zvezda", smulgându-i-se ancora, ne-a abordat cu prova în pupa babord, producându-ne mai multe avarii: copastia stricată, tabla înfundată, iar puiul cu gruiele sale smulse și înecate. În urma acestui accident, s-a făcut expertiza la bord și s-au înaintat toate actele necesare la Consulatul român pentru facerea procesului.

La 20 ianuarie, ministrul Manu a făcut vizita oficială la bord. La 24 ianuarie s-au îmbarcat cărbuni de la cargoul „Iași", venit din Rotterdam. La 27 ianuarie, au sosit în radă crucișătoarele italiene „Pisa", având pavilion de contraamiral și „San Marco". Pe 29 ianuarie, pe la 8.30 a.m., cuirasatul rus „Rostislav" a scăpat o lovitură de tun mic, obuzul oprindu-se în cheu, lângă Dolmabahçe. La 31 ianuarie, a sosit în radă crucișătorul francez „Victor Hugo". În cursul acestei luni, mai multe torpiloare și canoniere turcești au trecut prin Bosfor, mai ales noaptea. Crucișătorul francez „Léon Gambetta" a ieșit de mai multe ori în Marea Marmara pentru trageri. La 2 februarie, a sosit în radă cuirasatul englez „Zealandie". Pe 6 februarie, de ziua nașterii Profetului, toate vasele au fost pavoazate, iar staționarul turcesc a făcut salutări cu tunul. Pe 7 februarie, a sosit avizoul german „Geier" pentru a înlocui staționarul „Loreley". Pe 11 februarie, a sosit în radă crucișătorul austriac „Kaiserin Elisabeth". După prânz, ofițerii români au oferit un ceai mai multor ofițeri străini, ca mulțumire pentru diferitele invitații primite de la aceștia.

La 12 februarie, a sosit contraamiralul rus Petroff, care și-a arborat pavilionul pe „Kagul". Pe 21 februarie, rușii au serbat al treilea centenar al dinastiei Romanov, toate celelalte vase ridicând marele pavoaz. Serbările au continuat și a doua zi, când ofițerii de la toate celelalte vase străine și lume din oraș au fost invitați la bordul cuirasatului „Rostislav". La 1 martie, a sosit cuirasatul german „Breslau", a doua zi plecând cuirasatul-crucișător „Goeben". La 4 martie, a fost trimis un grup de marinari români la înmormântarea unui marinar spaniol, cu o coroană, iar la 5 martie ceremonialul s-a repetat pentru un marinar italian. La 8 martie, ministrul Lucrărilor Publice, M. Batzaria, român macedonean, a făcut o vizită la bord. Cu ocazia sărbătorilor Paștelui s-a făcut un schimb de felicitări cu celelalte vase.

La 20 martie, fiind înmormântarea regelui Greciei, s-a ridicat pavilionul grecesc la jumătate. La 21 martie, crucișătorul francez „Victor Hugo" a părăsit rada, a doua zi fiind înlocuit de crucișătorul „Jules Fery". La 25 martie, a plecat crucișătorul francez „Léon Gambetta", după ce amiralul și-a schimbat pavilionul pe „Jules Fery". În aceeași zi a sosit și crucișătorul german „Goeben", iar a doua

[80] Ministru de Război în guvernul Titu Maiorescu (14 octombrie 1912–31 decembrie 1913).

www.ziuaconstanta.ro

zi cuirasatul francez „Henri IV". La 29 martie, un grup de 12 marinari români cu un ofițer au participat la înmormântarea unui marinar spaniol, aducând și o coroană. În aceeași zi ofițerii bordului au fost invitați la ceai la bordul vasului olandez „Gelderland". La 30 martie, un grup de 12 marinari români cu trei maiștri și un ofițer, au participat la înmormântarea unui maistru francez. La sfârșitul lunii martie, comandantul staționarului american „Scorpion" a fost înlocuit.

Duminică, 31 martie, câțiva marinari olandezi au venit la bord și s-au întreținut cu marinarii români. La 6 aprilie s-a ridicat micul pavoaz pentru aniversarea regelui Consort al Olandei. În aceeași zi a sosit în radă crucișătorul german „Dresden", care a înlocuit crucișătorul cuirasat „Goeben". Pe 7 aprilie, toate navele au arborat marele pavoaz pentru aniversarea zilei M.S. regelui Carol și s-au primit felicitările comandanților. La 8 aprilie, ofițerii bordului, conduși de doi ofițeri turci, au vizitat liniile fortificate de la Ceatalgea, unde au fost foarte bine primiți de Enver Bey.

În campania anului 1913, statul-major al crucișătorului „Elisabeta" era alcătuit din căpitan-comandorul Nicolae Negru, comandant, locotenent-comandorul Constantin Miclescu, secund, căpitanii Matei Niculescu, Bărci și manevre și Ștefan Popescu, comandantul Artileriei și însărcinat administrativ, ofițerul mecanic clasa I I. Negreanu, șef mecanic, locotenenții Eugeniu Roșca, cu elevii Școlii de Marină, Ioan Frunzescu, Navigația și Timoneria și Lucian Cornea, medicul vasului și sublocotenenții Al. Vasiliu, Infanteria, Virgiliu Dragalina, ajutor de artilerie, Iosif Rășcanu, Torpile și Marius Verbiceanu, ajutor de artilerie.

La 1 aprilie 1913, nava se găsea legată la geamandură la Constantinopol, în fața Palatului Parlamentului. În oraș era liniște deplină, echipajul urmând la bord programul de instrucție, corespunzător perioadei I. La 6 aprilie, s-a ridicat micul pavoaz pentru aniversarea regelui Consort al Olandei și s-a efectuat vizita de felicitare. Crucișătorul german „Dresden" a înlocuit crucișătorul-cuirasat „Goeben". S-a făcut vizita tuturor navelor din port, pentru a se anunța că a doua zi fiind aniversarea zilei M.S. Regelui, se ridică marele pavoaz, rugându-le să respecte protocolul.

Pe 7 aprilie, a fost arborat marele pavoaz pentru aniversarea zilei regelui Carol I și s-au primit vizitele de felicitări ale tuturor navelor de război din port. La 8 aprilie, s-au făcut vizite de mulțumire, pentru marele pavoaz și felicitări, tuturor navelor de război din port; trei ofițeri francezi de pe „Jules Ferry" au făcut vizita de careu. Ofițerii din statul-major al navei au efectuat o vizită la Ceatalgea, descrisă de comandantul navei în raportul înaintat ulterior Ministerului de Război, astfel:

„Luna trecută, aflând că locotenent-colonelul Enver Bey se găsește la San Stefano ca șef de stat major în Corpul II Armată, am mers acolo cu ofițerii crucișătorului pentru a-l vizita. Primirea a fost cât se poate de camaradereasca, ofițerul turc arătându-se cât se poate de atins de această funcțiune. Enver Bey neputând a părăsi acea localitate, la câteva zile în urmă, ne trimite pe locotenentul Mahmet a ne întoarce vizita. Locotenentul Mahmet având serviciul în Cospole a fost invitat la bord de câteva ori și la una din aceste vizite ne-am exprimat dorința c-am voi să vedem câmpul de luptă. Deși în această a doua fază a războiului nici atașații nici jurnaliștii nici corespondenții de război nu mai sunt primiți pe câmpul de luptă, totuși, locotenent-colonelul Enver Bey convinge pe domnul general Hursid Pașa, comandantul Corpului II, care ne invită la Cali-Kratia, unde se găsește Cartierul Corpului de Armată.

În ziua de 8 aprilie, la ora 8 a.m., suntem în gara Sir-Kdji a Stambulului. În același timp cu noi, intră și o trupă de infanterie, efectivul aproape al unui batalion, într-o ținută cât se poate de îngrijită. Hainele aproape noi, pe raniță (sac de pânză) poartă mantaua, o pătură groasă de lână și-o foaie de cort de culoare cărămizie. După un apel sunt îmbarcați în cea mai mare liniște, într-un tren militar care pleacă în urma noastră. În gară observ un post sanitar; mi se spune că servește

www.ziuaconstanta.ro

pentru controlul sanitar al trupelor care pleacă și care vin. Instalat în Restaurantul Gării, de care este despărțit printr-un paravan de lemn, e condus de trei doctori și cinci sanitari. Într-o magazie a gării, se găsește instalată infirmeria de gară pe care n-am avut timp s-o vizităm. La 8.23, plecăm spre Kuciuc-Ceamege. Până la San Stefano, nimic remarcabil afară de câteva santinele redifi care păzesc linia. De la San Stefano înainte, se observă gărzi mai mari, adăpostite în corturi. La San Stefano, barăcile de izolare ale holericilor sunt transformate în grajduri pentru cai. La 9.25, ajungem la Kuciuc-Ceamege, unde ne așteaptă două trăsuri, fiecare escortate de soldați de valene, pentru a ne duce în sat, unde trebuie să găsim a treia trăsură, care la venire suferise o avarie. Până la repararea trăsurii, suntem invitați să vizităm localitatea în care se găsește o nouă garnizoană, sub comanda unui căpitan, care cu cea mai mare bunăvoință se oferă a ne arăta tot ce ne poate interesa. Ne urcăm pe o colină pentru a ne da seama de poziționea localității; se spune că satul care actualmente nu are nici 100 case, ar fi avut peste 12.000; cea mai mare parte s-a dărâmat cu ocazia unui cutremur și au fost acoperite în mare parte de lacul Kuciuc-Ceamege, care are o adâncime până la 30 metri. Suntem apoi conduși la un spital veterinar improvizat, unde facem cunoștință cu trei veterinari: un maior, șeful și doi căpitani ajutori. Unul din căpitani și-a completat la Berlin studiile făcute la Școala Veterinară din Constantinopol. Cunoaște bine limba germană și franceză și cu foarte multă bunăvoință se pune la dispoziția noastră, pentru a ne da toate explicațiile. Ni se arată mai întâi diferiți cai și catâri răniți de șrapnele bulgărești. Vedem șrapnelele extrase: două gloanțe, extrase în fața noastră, își păstrează perfect forma sferică. A fost extras din mușchii crupei de la o profunzime de aproape 12 cm; altul turtit complet extras din coapsa dreaptă dinapoi unde a fost găsit aplicat pe femur; vedem apoi calul căpitanului, comandant al garnizoanei, care are o plagă perforată în coasta dreaptă dinapoi, provocată de un glonț de armă; se distinge foarte bine orificiul de intrare, mult mai mic la partea posterioară. Asistăm la pansamente care se fac de sanitari sub supravegherea veterinarilor, în aer liber. Antisepticele întrebuințate sunt creolina, sublimatul, tinctura de iod și apa fenicată. Drept casoletă pentru material servește un lighean. Suntem apoi duși să vizităm două grajduri cu răniți; un grajd bolnavi suspecți, contagioși, unde vedem doi cai suspecți de moivă cărora li s-a făcut injecția cu maleină și proba a fost negativă; un alt grajd cu râioși. Caii nervoși confirmați sunt împușcați și îngropați. Tratamentele cele mai eficace în râie ni se spune că ar fi spălăturile cu sublimat, mai întrebuințează și spălăturile cu creolină și fenol. Suntem conduși la cimitirul animalelor situat la o distanță aproape de 1 kilometru de spital. Deși sunt îngropate peste 200 cadavre, numai la un metru de suprafață, nu se simte aproape deloc mirosul de putrefacție. Ni se spune că de la începerea ostilităților de la aripa stângă au trecut prin spital peste 2.500 animale rănite și bolnave. Mortalitatea ar fi fost de 10%; de altfel, se lucrează la o statistică foarte conștiincioasă care se va publica după terminarea războiului. La o distanță de vreo 5–6 km se găsește un alt spital pentru animale rumegătoare, unde servitul se îndeplinește de aceeași veterinari. După vizitarea grajdului, suntem poftiți să luăm cafea. În acest timp sosesc doi medici militari, care ne invită să vizităm un spital de campanie instalat în apropiere de San Stefano. Regretăm că ne desparte o distanță prea mare și nu ne putem duce.

Plecăm cu trăsurile pentru a continua călătoria. În timpul acesta facem cunoștință cu medicul batalionului din care face parte compania de la Kuciuc-Ceamegea (reședința batalionului se găsește la Hadem-Kisi). Ne spune că mai înainte făcuse parte din armata de la Salonic. A asistat la predarea garnizoanei, care număra peste șaizeci de mii de oameni, având muniționi și provizii din belșug, și s-a predat aproape fără rezistența grecilor. Întrebându-l asupra cauzelor, îmi răspunde foarte trist: «*Le Commandant... s'est dommage!*» A reușit să scape grație faptului că fiind cretan,

www.ziuaconstanta.ro

cunoştea pe comandantul Jandarmeriei cretane, care era însărcinat cu supravegherea prizonierilor. Întrebându-l asupra stării sanitare a trupelor, îmi răspunde că este cât se poate de bună; holeră nu mai este deloc, nici dizenterie. Începe însă o epidemie de febră tifoidă care grație serviciului antitific întrebuințat atât preventiv cât și curativ a fost localizată. Când ne-am întâlnit, tocmai se întorcea de la infirmeria improvizată, unde făcuse aproape una sută de injecții preventive. Întrebându-l ce ser întrebuințează, mi-a spus că întrebuințează un ser german, nu-și amintește numele preparatului; s-a grăbit însă să adauge că tot ce este în armată este german.

La 11.25, plecăm mai departe, după ce ne depărtăm în mod foarte cordial de conducătorii noștri, trecem la Kuciuc-Ceamege peste un pod zidit în piatră, peste gura de comunicare a locului cu marea. De aici înainte, se simte că suntem pe teatrul de operație. Pe colinele de împrejurimi, imediat sub creste, se găsesc corturi mai mari și mai mici, ceea ce remarc ca, chestiune de igienă, în dreptul fiecărui bivuac la o distanță de una sută până la două sute metri se găsesc latrine de campanie, înconjurate cu un cadru de pânză. Cu toate atacurile date, afară de scheletele de cai, nu am găsit însă niciun os omenesc, ceea ce înseamnă că turcii și-au îndeplinit cu rigurozitate poruncile Coranului, de a nu lăsa să albească la soare oasele semenilor lor. Cu cât ne apropiem de lacul Kuciuc-Ceamege, bivuacurile se îndesesc. În apropiere chiar de lac, sub creasta colinei care se separă de el, dăm peste un lagăr mai mare; pare a fi al unei brigăzi de cavalerie (numai corturi de pânză); ne atrage atenția un cort mai mare de pânză verde, ni se spune că este hangarul unui aeroplan. La aproape 500 metri în apropierea lagărului, separat prin șosea și adăpostit de o colină mai mică, se găsesc patru corturi, dintre care unul mai răzleț; de pe semiluna roșie pe pavilionul alb se înțelege că aici este instalată ambulanța. Nu văd însă nicio trăsură de ambulanță și nici n-am întâlnit vreuna în drum; ne încrucișăm însă pe drum c-un transport de bolnavi și răniți în trei care cu boi, pe saci de paie, câte trei bolnavi iar pe jos alți trei răniți la cap și mâini se îndreaptă spre stațiunea de cale ferată Kuciuc-Ceamege. Ne apropiem de culmea colinei ce ne separă de Kuciuc-Ceamege și găsim șoseaua în reparație în mod foarte sistematic de către soldați. Pe aceasta vedem șanțuri adăpost și adăposturi pentru tunuri de câmp. Pe versantul dinspre lac, trei rânduri de șanțuri adăpost, la distanță de câte cincizeci de pași, două pentru trăgători în picioare și unul (cel mai inferior) pentru trăgători în genunchi. Ni se spune că asta a fost poziția de rezistență a turcilor față de bulgari. După ce mai parcurgem o distanță de vreo 3 km și trecem prin satul Kuciuc-Ceamege, unde se găsesc cantonate trupele, trecem lacul Kuciuc-Ceamege pe un pod de piatră alături de care sunt improvizate încă două poduri pe vase.

Intrăm în Kali-Kratia, care este de asemenea ocupată de trupe. Aici vedem o mică schelă, la care acostează barcazurile venite cu provizii din Cospole, precum și un mic vas de pasageri, care servește la transportul răniților și bolnavilor. De remarcat că tot transportul de muniții, oamenii răniți, se fac mai mult pe mare cu aceste vase. În larg se găsește ancorată o canonieră. Intrăm în sat, după ce intrăm pe la câteva magazii unde se îngrămădesc mereu provizii. Ajungem la cartierul general semnalat printr-un ghidon alb și roșu; este o căsuță modestă de lemn cu două etaje. În etajul inferior, o cameră de gardă și biroul statului major iar în etajul superior, biroul lui Enver Bey, care ne primește cu foarte multă amabilitate; nu uită însă a ne arăta că ni se face o mare favoare și o probă de mare încredere ce are în noi. Ne prezintă comandantului său Hursid-Pașa. Domnul general Hursid-Pașa ne primește cu cea mai mare amabilitate și ne spune că fusesem așteptați la masă împreună cu statul său major, până la ora 2.00, ne invită să luăm o gustare împreună cu Enver-Bey. Arăt domnului general dorința noastră de a merge pe câmpul de luptă, în care scop după masă ni se pun la dispoziție trăsuri și escortă de soldați. Până la pregătirea trăsurilor, un căpitan medic ne conduce la spitalul

www.ziuaconstanta.ro

improvizat în locul unei şcoli nou construite. Aici ni se arată o sală de pansamente, unde vedem pansamente individuale compuse dintr-o faşă pe care este fixată o compresă colorată în roşu, în care este învelită o turtă de vată, o altă compresă la fel fixată printr-un fir de aţă pentru a se aplica pe orificiul de ieşire al plăgii, totul învelit într-o hârtie pergamentată în care se găseşte instrucţie pentru aplicarea pansamentului, apoi o nouă învelitoare de pânză cenuşie şi pansamentul astfel protejat este strâns legat cu un fir de aţă. În sală, pe lângă sala de pansamente, se mai găsesc pe jos patru saltele pe care aşteaptă răniţii ce urmează a fi pansaţi. O casoletă pentru sterilizarea materialului de pansament şi a instrumentelor, prin vapori de apă. Două truse mari cu instrumente; cutiile fiind de lemn, fac observaţia că ar fi mai bine să fie de metal pentru a se putea steriliza instrumentele în cutie; doctorul M. Kulchi, şeful ambulanţei care sosise în acest timp, îmi răspunde că ar fi de dorit ca şi instrumentele să fie mai bune; sunt instrumente germane şi nu se pot compara cu ale lui Colin (doctorul şi-a făcut studiile la Paris). Întrebându-l ce operaţii mai principale a făcut, îmi răspunde că în principiu este în contra şi nu face nicio operaţiune ci numai schimbă pansamentele şi aplică aparatele necesare pentru imobilizarea fracturilor; când însă este nevoie absolută se fac şi operaţiuni sub cloroform pentru părţile inferioare. Astfel, s-a făcut ticulaţia scapulo-numerală unui ofiţer, rejecţia maxilarului inferior şi trahiotimia altuia şi o trepanaţie care însă n-a reuşit, pacientul sucombând pe masa de operaţie. Apoi vizităm sălile cu bolnavi; neavând paturi, bolnavii sunt culcaţi pe saltele aşezate pe podele. Răniţii de pe câmpul de luptă nu mai sunt toţi, fiind evacuaţi; ni s-au arătat însă doi care s-au mutilat singuri pentru a scăpa de front. Restul uşor bolnavi. Într-o altă parte a şcolii cu intrare cu totul separată se găsesc bolnavi suspecţi sau contagioşi. Tot în această parte, într-o odaie separată se găseşte instalată o farmacie cât se poate de bine aprovizionată. Majoritatea medicamentelor în pastile, iar cele destinate a fi injectate, în foiţe. Cloroformul în fiole de câte 30 grame. Toate medicamentele pe care le-am văzut erau provenite din Fabrica Merk. Apoi suntem conduşi la un cort, unde sunt primiţi bolnavii aduşi de pe câmp şi ţinuţi până la stabilirea diagnosticului când sunt repartizaţi în spital. Cortul poate conţine până la 15 paturi; cum însă acestea le lipsesc, bolnavii stau culcaţi pe saltele puse pe paie. Am remarcat însă că era mult mai cald în cort, al cărui înveliş era dublu decât în casă; faptul se explică că după cum am spus, s-a ales o şcoală, cea mai spaţioasă locuinţă din sat, care încă nu e terminată, şi tencuiala era neuscată. Răniţii sunt culeşi de pe câmp de brancardierii batalioanelor şi o companie de brancardieri alipită pe lângă fiecare divizie. Întrebându-l asupra frecvenţei rănilor, mi s-a spus că s-a observat un mare număr de răni prin şrapnele şi foarte puţin prin baionetă. Statistica nu este însă terminată, dar aproximativ 45% au fost răniţi prin şrapnele şi foarte puţini prin baionetă. S-au mai instalat posturi sanitare în câteva case din împrejurimi; trăsurile însă fiind gata, ne grăbim să ajungem teatrul luptelor.

La 4.00, mi s-a pus la dispoziţie un maior de stat-major care ne-a dus până la linia I. Aici am văzut toate preparaţiile pentru viitor. Trei linii de fortificaţii pasagere puse pe trei coame de dealuri; distanţa cam la 2 km avea tunurile în bateria de pământ. Celelalte două linii aveau numai uvrajele gata pentru cazul când ar fi respinşi şi nevoiţi a se retrage. Linia I – cea mai bine întărită. De remarcat că flancurile drept şi stâng erau mai bine întărite ca centrul. Flancul stâng drept pe coasta Mării Marmara. Şi-n bătaia tunurilor de pe vase, e cel mai bine întărit şi atacul bulgarilor a fost respins. Poziţiile trupelor erau aşezate pe un arc de cerc cu centrul în Kalia-Kratia. Înapoia liniei a treia, adică chiar aproape în satul Kaşi-Kratia se găseşte Cartierul General. Aici am văzut toate lucrările făcute de bulgari care la început ajunseseră până aici, şi care acum sunt respinşi la peste 15 km de acest punct, adică în faţa liniei întâi a turcilor. Sunt şanţuri şi fortificaţii pasagere. Bulgarii sunt 3 km în faţa liniei I a turcilor. Fără multe informaţii, judecând după numărul acapamentelor, se observă

www.ziuaconstanta.ro

că trupele bulgare în fața celor turce sunt mult mai reduse. Aici, de pe coama liniei 1, ni s-a arătat în vale, pe linia neutră, unde nu ne puteam apropia, mormintele ultimilor morți. Acum în urmă, jurnalele au vorbit de oarecare lupte după aripa stângă (spre Marmara), dar din cauza cenzurii nu dădeau destule informații, iar asupra acestei lupte ni s-a spus, cu două zile înainte de armistițiu, acum 20 zile, bulgarii, crezând că găsesc aceleași trupe ca la Chirchilise, au dat un asalt. Turcii din șanțuri la adăpost au început focurile, după care bulgarii au bătut în retragere, urmându-i mai mulți kilometri. Urmărirea era foarte dârză și, la un moment dat, locotenent-colonelul, comandantul regimentului bulgar, care căzuse în întregime în timpul fugii, se întoarce între turci și le spune: «Destul, bre, acum mai lăsați-ne în pace!». În acel moment, l-a trântit un glonte și încercând să scoată revolverul, este străpuns cu baioneta dintr-o parte într-alta. Enver-Bey adaugă că era momentul de a se da o urmărire pe toată linia, dar primind ordin de la Cartierul General, a trebuit să se retragă. În cele trei gropi, a doua zi după încheierea armistițiului, turcii au îngropat într-o groapă 400 bulgari, în alta 200 bulgari și în a treia 370 bulgari. Bulgaria a îngropat de asemenea și ai lor aproape 250, în total Regimentul Bulgar, numai morți au avut aproape 1300. Turcii au avut 160 morți și 175 răniți. După informații precise, bulgarii au cam la 140 000–150 000 oameni. Aflând că Enver-Bey ar fi făcut o recunoaștere în acest plan, l-am întrebat asupra acesteia și ne-a spus: Avem un aeroplan, dar fiind convinși că pilotul e ocupat cu conducerea, nu ar fi putut face o bună recunoaștere, m-am suit pentru întâia oară ca să dau exemplu. Scoborându-mă cu ordin, am trimis ofițerul de stat major. Grație aeroplanelor am putut constata că informațiile noastre asupra numărului bulgarilor este exact după cum îl spusei. Întrebându-l de ce nu ia ofensiva, și răspunzându-mi că nu știe de ce Cartierul General nu o voiește, am adăugat; „Dumneavoastră nu puteți lua ofensiva, că nu puteți transporta muniții și hrană". Într-adevăr, de la San Stefano unde se oprește trenul și până la linia de luptă, poate am întâlnit la 300 cai și catâri care poartă pe spinarea lor câte doi saci de orz sau câte două lăzi de cartușe, provizie și muniții, care ar încăpea în trei vagoane. A aprobat părerea mea cam cu gura pe jumătate.

După vizitare ne-am întors la Cartierul General, am salutat pe comandantul Corpului de Armată, care n-a încetat un moment a aduce laude României, progresului și armatei, și în special aducând cele mai frumoase elogii M.S. Regelui, care a știut să transforme România într-o țară din cele mai frumoase și mai civilizate din Europa. La rândul meu, am adus mari elogii soldaților lor, care-și sacrifică viața pentru patrie cu atât curaj.

Pentru întoarcere ni s-a pregătit un vapor, care ne-a adus până la scara «Elisabetei». Pe mare, am făcut la întoarcere cam la 23 mile. Pe acel vapor am găsit un sergent major și un soldat veniți ca voluntari din Dobrogea, vorbeau curat românește. Sergentul major mi-a istorisit: «Sunt birjar din Cernavodă. Am plecat din țară 1.800, trimiși de un bogătaș turc care ne-a plătit la toți drumul și bani de cheltuială. Acum am rămas puțini; cam la 150. Au murit puțini din noi, iar cea mai mare parte s-au reîntors. Eu nu mă mai întorc, că mi-e rușine; am fost în 12 lupte și de trei ori rănit. Aștept încheierea păcii și mă întorc imediat în scumpa mea țară». Asupra trupelor turce spunea: «Soldatul turc, dacă-l plantezi într-un loc și-i spui să stea acolo, să fie împușcat și fără șovăială, stă. Este destul ca cineva să-l pornească înainte, și merge fără cea mai mică ezitare; în schimb, ofițerii fug în modul cel mai rușinos. Când ajungeam la atac, nu era absolut niciun ofițer». Tot el făcea reflexiunea: «Când iese regimentul nostru din Cernavodă, cel puțin 25–30 ofițeri sunt în front». Trecui cu vederea a spune că după ce ne-am îmbarcat pentru întoarcere, vasul a așteptat încă ¼ oră, în care timp însuși comandantul Corpului de Armată a venit să ne ureze bun voiaj. Împreună cu toți ofițerii mai am avut impresia că nici nu se putea să ni se facă o mai strălucită primire. Ni s-a

www.ziuaconstanta.ro

arătat tot. Întrebându-l pe Enver-Bey ce ar zice dacă am spune că am fost pe câmpul de luptă, şi dacă ar auzi ataşaţii străini? Surâzând, mi-a răspuns că n-ar zice nimic; că odată ce ne-a arătat tot, nu ne opreşte a spune cui vom voi şi ce vom voi. Ne făcea impresia că ar fi avut o mare satisfacţie să ştie că noi am fost primiţi pe câmpul de luptă. La plecare, ne-au dat un sac cu proiectile bulgăreşti adunate de pe câmp şi câteva cartuşiere".

Pe 2 mai, au sosit crucişătorul spaniol „Princessa de Asturias" şi crucişătorul italian „Etruria". S-au schimbat vizitele de complimentare şi s-au primit vizitele comandanţilor acestor două vase. În aceeaşi zi a plecat crucişătorul spaniol „Reine Regenta" La 3 mai, căpitan-comandorul Negru a întors vizitele la „Princessa de Asturias" şi „Etruria" şi s-au îmbarcat elevii anului al III-lea ai Şcolii de Marină. Pe 4 mai s-a ridicat marele pavoaz pentru spanioli, trimiţându-se un ofiţer pentru a transmite felicitările noastre, iar pe 5 mai un ofiţer spaniol a venit la bord, pentru a prezenta mulţumiri. Pe 6 mai, s-a dat un bal la bordul crucişătorului italian „San Marco" coloniei italiene, unde au fost invitaţi comandantul şi câte trei ofiţeri de pe toate navele Escadrei internaţionale. Numai de la noi au fost invitaţi prin atenţie specială toţi ofiţerii; au luat parte peste 700 de persoane. Pe 7 mai, trei ofiţeri spanioli au făcut vizita de careu. Pe 8 mai, s-a îmbarcat locotenentul Eugeniu Roşca şi s-a întors vizita ofiţerilor spanioli. La 9 mai, a fost trimis un ofiţer care să anunţe că a doua zi vom ridica marele pavoaz, rugându-i să facă identic. Staţionarul american „Scorpion" a plecat la Constanţa şi „Lorelei" la Terapia. La 10 mai, s-a ridicat marele pavoaz împreună cu navele întregii escadre şi s-au primit vizitele de felicitări. Toţi invitaţii au participat la dejun la ministrul României, împreună cu personalul Legaţiei şi al Consulatului. Cum nava franceză „Henry IV" nu avea pavilion românesc, comandantul i-a oferit un pavilion, atât comandantul navei cât şi viceamiralul francez mulţumindune prin scrisori foarte curtenitoare pentru delicata atenţie. La 11 mai, a fost trimis un ofiţer pentru a mulţumi tuturor navelor pentru felicitări şi marele pavoaz. La 12 mai, a fost trimis un pluton de marinari şi o coroană la înmormântarea unui soldat italianuarie La 13 mai, s-a ridicat marele pavoaz în onoarea englezilor care serbau ziua regelui Angliei şi a ruşilor care serbau ziua Ţarului. A fost trimis un ofiţer pentru a prezenta felicitări. Comandantul crucişătorului a fost invitat la dineu la viceamiralul francez. La 14 mai, am primit vizitele a câte unui ofiţer englez şi rus, mulţumind pentru felicitări şi pavoaz. La 15 mai, comandantul navei olandeze „Guelderland" a făcut vizita de plecare. La 16 mai, a sosit transportorul italian „Sterope" care a adus trupe turceşti de la Scutari. S-a schimbat vizita de rigoare; a plecat „Guelderland". La 18 mai, a sosit nava olandeză „Krökner". S-a schimbat vizita de rigoare. La 19 mai, s-a ridicat marele pavoaz pentru italieni, care serbau acordarea Constituţiei şi s-a trimis un ofiţer cu felicitări. La 20 mai, s-a primit vizita unui ofiţer italian cu mulţumiri pentru pavoaz şi felicitări, precum şi vizita de careu a ofiţerilor de pe „Krökner". De asemenea, a fost trimis un pluton de soldaţi cu un ofiţer cu o coroană la înmormântarea unui soldat italian. Amiralul rus l-a invitat pe comandant, printr-un ofiţer, la un dineu. La 21 mai, a sosit nava de transport italian „Citta di Messina". Cu acest prilej s-au schimbat vizitele de rigoare. La 22 mai, a sosit crucişătorul englez „Meolea", schimbându-se de asemenea vizitele protocolare. La 25 mai, au trecut un transport militar turc şi transportorul italian „Sterope" din Marea Marmara în Marea Neagră. La 27 mai, comandantul a fost invitat la dineu pe nava engleză „Sealand". La 29 mai, Marele Vizir Mahmut Şefket Paşa a fost asasinat împreună cu aghiotantul său, în automobil, de către câţiva membri ai Partidului „Uniune şi Progres". În oraş s-a produs panică. A fost proclamată imediat starea de asediu; numeroase patrule au început să circule în oraş; circulaţia pe străzi a fost oprită după ora 20.00. În port încrucişau necontenit şalupe şi bărci ale poliţiei, supraveghind refugierea asasinilor pe bordul vreunei nave. Ca şi la celelalte nave, s-au luat ultimele dispoziţii pentru o eventuală debarcare.

www.ziuaconstanta.ro

„San Marco" și „Kaiserin Elisabeth" și-au amânat plecarea pentru a doua zi. În urma invitației ministrului marinei, transmisă printr-un ofițer turc, marinarii români au fost invitați la înmormântarea lui Sefket Pașa și a aghiotantului său. Ca urmare, a fost trimis un pluton de 40 soldați sub comanda unui ofițer, acompaniați de comandant și ofițerii crucișătorului. La 2 iunie, a sosit nava austriacă „Zsigetwar". S-a făcut vizita de complimentare iar a doua zi comandanții au schimbat vizitele de rigoare. La 5.00 a plecat nava engleză „Sealand". La 5 iunie, a sosit nava „Black-Price", și a doua zi comandantul a făcut vizita protocolară. Ofițerii au făcut vizita de careu la „Zsigetwar". Întrucât pe această navă un sfert de echipaj erau români, marinarii români i-au invitat la bord, însă nu au venit probabil că nu li s-a dat voie. La 7 iunie, „Carolus Primus" a plecat la Galați. La 9 iunie, s-a ridicat marele pavoaz pentru ziua regelui Angliei, un ofițer prezentând la vasul englez felicitările noastre, vizita fiind întoarsă a doua zi. La 10, iunie a sosit crucișătorul german „Dresden", cu care s-au schimbat vizitele de complimentare iar a doua zi au avut loc vizitele comandanților. S-a ridicat marele pavoaz pentru englezi și s-a făcut vizita pentru felicitări. La 11 iunie, s-a primit vizita de mulțumire din partea englezilor. La 14 iunie, a sosit nava italiană „St. Bon", căreia i s-a făcut vizita de complimentare. A doua zi s-a primit vizita italienilor și s-au vizitat între ei comandanții. În aceeași zi, a plecat crucișătorul francez „Jules Ferry" și cel spaniol „Principessa di Asturias". În urma unei telegrame cifrate sosite prin Legație, la 15 iunie, s-au făcut preparativele de plecare și vizitele de adio. La 12.45, a sosit la bord ataşatul militar român, colonelul Aristide Razu pentru a-și lua rămas bun. La 13.15, s-a desfăcut legătura de la geamandură și crucișătorul „Elisabeta" a plecat spre țară, cu urări de bun voiaj semnalizate de toate navele, cărora li s-a mulțumit prompt. Deși se aflau în repaus, navele italiene „St. Bon" și „Eturia" au scos echipajul pe punte pentru a ne saluta, ofițerii făcând semne foarte cordiale cu șepcile. La ieșirea din Bosfor, nava a întâlnit petrolierul de război englez „Petrolum" care venea de la Constanța. La 16.00 crucișătorul a fost depășit în marș de pasagerul „Regele Carol". În momentul apropierii, de pe ambele nave au izbucnit urale nesfârșite. Noaptea vântul s-a întețit, schimbând hula în valuri.

Pe 16 iunie 1913, la ora 6.45, „Elisabeta" a revenit în portul Constanța. M.S. Regele își avea arborat pavilionul său la chioșcul de pe cheu. S-a făcut salutul cu 21 lovituri de tun, iar echipajul suit pe copastie și sarturi a izbucnit în urale nesfârșite. În port se afla bricul „Mircea". A doua zi, comandantul bricului s-a prezentat la bord, iar la ora 17.30, toți ofițerii au fost invitați la un ceai la M.S. Regele, care s-a interesat îndeaproape de viața dusă la Constantinopol și de voiajul de întoarcere. O surpriză plăcută și o nespusă plăcere i-a făcut corul echipajului. Până pe 20 iunie, crucișătorul a staționat la Constanța. În această zi, la ora 18.00, nava a plecat spre Galați, fiind vizitată înainte de plecare de principele Carol. Ajunși în dreptul pavilionului M.S. Regina, comandorul Nicolae Gracovski[81], adjutant regal, a venit la bord, anunțând că s-a decretat mobilizarea pentru cel de-al

[81] Contraamiralul Nicolae Gracovski (n. 15 septembrie 1861, Galați–m. 1935) a activat între 1890–1891 ca ofițer în statul-major al crucișătorului „Elisabeta", sub comanda colonelului Vasile Urseanu, cu care a efectuat un voiaj de instrucție în Marea Mediterană. Pe timpul escalei la Constantinopol, ofițerii navei au fost primiți în audiență de sultanul Abdul Hamid al II-lea. La 16 ianuarie 1896, a fost desemnat adjutant regal în statul major regal, unde și-a desfășurat activitatea, cu unele întreruperi, până spre sfârșitul carierei sale. La 1 iulie 1900, s-a ambarcat, pentru efectuarea stagiului de ambarcare, ca ofițer secund pe crucișător, navă cu care între 1 septembrie–15 noiembrie 1900 a participat la programul de instrucție în Marea Neagră. Între 20 iunie–31 august 1913 a participat la campania militară a celui de-al Doilea Război Balcanic.

www.ziuaconstanta.ro

Doilea Război Balcanic[82] şi invitându-l pe comandant să ia măsurile cuvenite. După salutul dat M.S. Reginei, s-au dat dispoziţiile impuse de împrejurări, navigându-se cu echipajul la posturile de luptă şi muniţia pe punte.

Pe 21 iunie, la ora 5.00, crucişătorul a intrat la Sulina pe Dunăre, de unde s-a expediat M.S. Reginei o telegramă, conform dorinţei sale exprese, anunţând-o de sosire şi prezentându-i omagiile şi devotamentul echipajului. Nava şi-a continuat drumul spre Galaţi fără incidente, unde a ajuns la ora 18.00. La trecerea prin Tulcea, populaţia a întâmpinat crucişătorul cu ovaţii, iar elevii liceului au cântat pe cheu. Echipajul a răspuns cu urale entuziaste de la bord.

La 23 iunie 1913, crucişătorul „Elisabeta" a fost andocat în Arsenalul Marinei pentru revizie şi reparaţii curente. Împreună cu două torpiloare şi un ponton de baraj, crucişătorul a luat măsurile de pază ale intrării portului Sulina. În acest scop, pe tot timpul campaniei toate navele au fost gata la posturile de luptă, muniţia pe punte, ofiţerii şi trupa dormind îmbrăcaţi pe punte timp de aproape două luni cât a durat campania. Măsurile luate de crucişător au fost apreciate de Comisia Europeană a Dunării ca atingând drepturile lor de neutralitate. În pofida reclamaţiilor ivite, s-a constatat că toate măsurile luate au fost corecte şi după toate regulile dreptului internaţional şi maritim[83].

Ca urmare a rapoartelor comandantului crucişătorului „Elisabeta", căpitan-comandorul Nicolae Negru, nr. 260 din 5 noiembrie 1912 şi nr. 169 din 24 iunie 1913, cu raportul nr. 5286 din 13 august 1913, ministrul de Război generalul de divizie Constantin Hârjeu a solicitat regelui Carol I recunoaşterea perioadei de mobilizare a navei[84]. Astfel, prin Î.D. nr. 5298 din 17 august 1913 regele Carol I a confirmat faptul că „Elisabeta" cu întregul său echipaj şi personal a fost „considerat ca mobilizat de la 29 octombrie 1912 până la 14 iunie 1913, timpul cât şi-a îndeplinit misiunea ce a avut la Constantinopol ca, dimpreună cu forţele navale străine, să asigure protecţiunea conaţionalilor şi personalului Legaţiunii şi a Consulatului român."[85]

7.3. Campania 1914–1915

În prima jumătate a anului 1914, crucişătorul „Elisabeta" s-a aflat în poziţia dezarmat, aflându-se în reparaţie în Arsenalul Marinei[86] iar în iulie 1914, armat rezervă. Prin Î.D. nr. 1162 şi nr. 1827, la 1 aprilie 1914 căpitan-comandorul Nicolae Negru din Divizia de Mare, comandant al crucişătorului „Elisabeta" a fost numit subşef de stat major în Comandamentul Marinei, fiind înlocuit la comanda crucişătorului de căpitan-comandorul Vasile Pantazzi[87]. Acesta îi avea în subordine pe locotenent-comandorul Constantin Miclescu – secund, căpitanul Matei Vasilescu, ofiţerii mecanici clasa I Ioan Negreanu şi clasa a III-a Cicerone Atanasiu, maestrul timonier clasa a III-a Achil

[82] Cel de-al Doilea Război Balcanic s-a încheiat la 28 iulie/10 august 1913 prin Tratatul de la Bucureşti, care a reîntregit Dobrogea cu Caliacra, litoralul maritim al României prelungindu-se spre sud până la Ecrené, cuprinzând şi porturile maritime Caliacra şi Balcic.

[83] Corvin M. Petrescu, *Istoricul campaniei militare din anul 1913*, Tipografia „Jockey Club" Ion C. Vâcărescu, Bucureşti, 1914.

[84] Serviciul Istoric al Armatei, fond Microfilme, rola P II 22379, dosar nr. 181, c. 57–58.

[85] A.M.R., Fond Direcţia V Marină, dosar nr. 197, f. 205, 207–208.

[86] A.M.R., fond Biblioteca istorică, nr. crt. 1987, *Registrul istoric al Diviziei de Mare*, 1 august 1914–15 august 1916, f. 3.

[87] *Ibidem*, f. 1.

www.ziuaconstanta.ro

Constantinescu, submaestru clasa a II-a Alexandru Dicu, pilotul clasa I Antonio Rotta și plutonierul major Ioan Ene[88]. La finele anului, crucișătorul „Elisabeta" se afla armat la Dunăre[89].

Pe 1 aprilie 1915, crucișătorul „Elisabeta" era încadrat de căpitan-comandorul Vasile Pantazzi (comandant), locotenent-comandorul Nicolae Chirițescu (secund), căpitanul Nicolae Puricescu, locotenenții Gheorghe Nicolescu, Grigore Popovici, Bucur S.Bratu și Radu S. Nicolescu, sublocotenentul Stan Baicu ofițerii mecanici clasa I Ioan Gheorghiu (mecanic șef) și clasa a III-a Cicerone Atanasiu (mecanic șef), elevii de anul II Alexandru Stoianovici, Vasile Socoteanu și Ștefan Paraipan, maistrul militar clasa a III-a Ahil Constantinescu, submaestrul militar clasa I Alexandru Dicu, submaistrul militar clasa a II-a Ioan Dumitru, pilotul clasa I Antonio Rotta și plutonierul major Ioan Ene.

O ceremonie specială a avut loc la 10 mai 1915 la bordul crucișătorului „Elisabeta", când a fost sfințit și arborat un alt pavilion de onoare, dăruit echipajului de doamna și domnul Leon Cantacuzino, în prezența autorităților și a unei numeroase asistențe. Cu acest prilej, a fost creștinat și fiul viitorului contraamiral Vasile Pantazi, care a fost botezat de viceamiralul Vasile Urseanu, fost comandant al crucișătorului în călătoria din 1895, la Kiel și Stockholm.

Cu acest prilej, viceamiralul Eustațiu Sebastian, comandantul și inspectorul general al Marinei, a subliniat: „Însemnatei ceremonii religioase, ce a avut loc la bordul acestui bastiment, prin botezul copilului camaradului nostru, comandorul Pantazi, comandantul vasului, îi urmează înălțătorul ceremonial marinăresc: «Gardă la pavilion! Atențiune! Sus!» Acestea sunt comenzile regulamentare ce se dau pentru ridicarea pavilionului (drapelului) național de război, la bastimentele de război. Ocazia ce ni se prezintă astăzi pentru săvârșirea acestui ceremonial, o datorăm frumoasei inițiative și dărniciei domnului și doamnei Leon Cantacuzino, donatorii acestui admirabil pavilion de război, pentru crucișător. Acest dar, cu adevărat princiar, ca și familiile din care descend donatorii, este primul la noi în țară, care se dă Marinei în asemenea condiții. Aducând din partea întregii marine cele mai călduroase mulțumiri donatorilor, îi rog să primească și din partea mea cele mai afectuoase felicitări pentru acest înalt act național. Domnule comandant, vă încredințez dumneavoastră, ofițerilor și echipajului crucișătorului acest pavilion de război special, cu încrederea desăvârșită că veți face totul pentru a-l păstra falnic înălțat, la locul de onoare, în toate ocaziile excepționale, pentru gloria Marinei și mărirea neamului nostru"[90].

7.4. Crucișătorul „Elisabeta" în campania 1916–1918

Pe 17 martie 1916, s-au debarcat de la crucișătorul „Elisabeta" 7 sergenți, 9 caporali și 44 soldați care au fost mutați la Depozitele Generale ale Marinei în interes de serviciu[91]. Pe 1 aprilie 1916, echipajul crucișătorului „Elisabeta" a fost completat cu 67 recruți contingentul 1916[92].

---

[88] *Ibidem*, f. 2.

[89] *Ibidem*, f. 9.

[90] Comandor dr. Marian Moșneagu, *Cultul pavilionului național*, în „Marina Română", Anul XIX, nr. 4 (134)/2009, p. 54–55.

[91] A.M.R., fond Biblioteca istorică, nr. crt. 1987, *Registrul istoric al Diviziei de Mare*, 1 august 1914–15 august 1916, f. 15.

[92] *Ibidem*, f. 16.

www.ziuaconstanta.ro

În campania Primului Război Mondial 1916–1918, crucişătorul „Elisabeta" a funcționat ca staționar în portul Sulina, cu misiuni de apărare antiaeriană și de a împiedica pătrunderea navelor inamice pe canal și pe Dunăre. Prin Referatul nr. 1818 al Marelui Stat Major, Secția a III-a, ministrul de Război a aprobat debarcarea de pe crucişătorul „Elisabeta" a tunurilor de 120 mm și 75 mm pentru întărirea frontului de apă a capului de pod Turtucaia, acestea urmând să fie înlocuite cu patru tunuri lungi de 12 cm de la F.N.G. și patru tunuri Krupp, de 75 mm, model 1880. Pentru acestea din urmă, prin rezoluția ministrului pe raportul nr. 21990/1916, s-a aprobat alocarea ca muniție a 870 cartuşe cu obuze brizante și 338 cartuşe cu proiectile unice[93]. Tunurile sale de 120 mm, care le-au înlocuit pe cele de 150 mm au constituit o baterie de uscat pe malul stâng al Dunării, acoperind cu foc barajele de la capul de pod Turtucaia. În noaptea de 14 spre 15 august 1916, la ora 4.00, s-a anunțat mobilizarea armatei și declararea războiului Austro-Ungariei. La intrarea în război, statul-major al crucişătorului se compunea din: locotenent-comandorul Nicolae Kirițescu (comandant), căpitanul Radu Nicolescu (secund), căpitanul mecanic Marian Pişlicaru (mecanic şef), locotenentul Emanuil Popovici (însărcinat administrativ și bărci), locotenentul Alexandru Bardescu (artileria), sublocotenentul Ștefan Baicu (ofițer cu timoneria și cronometre), sublocotenentul Ștefan Paraipan (detaliu și infanteria), ofițerul mecanic clasa a 3-a Sterian Teodor (mecanic ajutor) și medicul sublocotenent Sidor Em. Alexandru (medicul bordului).

Conforma Jurnalului de operațiuni al crucişătorului pe care îl reproducem în continuare, nava se găsea ancorată pe malul stâng al Canalului Sulina, lângă ultimele construcții ale Atelierelor C.E.D. Echipajul la posturile de luptă. S-au luat măsurile de siguranță în port impuse împrejurării, două căldări sub presiune, farurile și luminile din oraş s-au stins încă de cu seară. La ora 10.00 dimineața, s-au zărit cinci torpiloare navigând spre Sud[94].

16 august 1916. De la bord a fost detașat locotenentul E. Popovici cu un maistru mecanic și o echipă de opt oameni de punte și mecanici, care au armat cargobotul suedez „Daland" sub pavilion român. Acesta a plecat, la ora 10.00, la Galați, cu supuşi străini ai țărilor beligerante, destinați să fie trimişi în lagărele de internare în interiorul țării. La cheul de lemn, pe malul drept, a început instalarea tuburilor schelet ale bateriilor de lansare de torpile automobile.

18 august 1916. Comandantul citeşte echipajului adunat la front proclamația M.S. Regelui Ferdinand către armată cu ocazia intrării în război, care e primită cu urale: „V-am chemat ca să purtați steagurile voastre peste hotarele unde frații noştri vă aşteaptă cu nerăbdare şi cu inima plină de nădejde. Umbrele marilor voievozi Mihai Viteazul și Ștefan cel Mare ale căror rămăşițe zac în pământurile ce veți dezrobi, vă îndeamnă la biruință ca vrednici urmaşi ai ostaşilor care au învins la Războieni, la Călugăreni și la Plevna. Veți lupta alături de marile națiuni cu cari ne-am unit. O luptă aprigă vă aşteaptă; cu bărbăție însă să-i îndurăm greutățile și cu ajutorul lui Dumnezeu, izbânda va fi a voastră. Arătați-vă demni de gloria strămoşească de-a lungul veacurilor. Un neam întreg vă va binecuvânta și slăvi".

19 august 1916. La ora 10.00 a.m., sosesc în port două baterii ruseşti cu tunuri de 150 mm destinate a fi aşezate la gură pentru apărarea intrării, se duc două torpile Whitehead de la bord la stațiunea de lansare.

20 august 1916. Seara sosesc amiralii Spiropol și Visolkin; vizită la bord a amiralului Spiropol și Visolkin, care scrie în jurnalul de bord al crucişătorului următoarele: *Aujourd'hui le 20 Août*

[93] A.M.R., Fond Direcția V Marină, dosar nr. 238, f. 181, 201 și 274.

[94] A.M.R., Fond Biblioteca Istorică, nr. crt. 1652, *Jurnalul de operațiuni al crucişătorului „Elisabeta"*, 15 august 1916–5 septembrie 1919, f. 1 și urm..

www.ziuaconstanta.ro

1916, j'ai en pour la premiere foy de ma vie le grand houneur et le grand plaisir de un trouver à bord d'un navire de guerre de la Marine Royale Roumaine. Vive la Roumanie unie et allieé et vivent nos cheres confréres de la vaillante armée et Marine Roumaines (ss) M. Wessolkin, Contre Amiral de la Marine Imperiale Russe. A la suite de S.M.I. l'Empereur.

22 august 1916. Vizita ministrului delegat Duiliu Zamfirescu la bordul crucișătorului, împreună cu D-sa și cu ofițerii ruși vizitez după amiază bateriile ruse, de la Gura Canalului[95].

23–25 august 1916. Crucișătorul pleacă la depozitul de cărbuni unde stă până la 25, când își reia ancorajul. În acest timp completează depozitele de cărbuni, debarcă balenierele cu gruiele lor și gruiele șalupelor. Un ofițer armurier rus vine la bord spre a studia transformarea tunurilor pentru tirul antiaerian. Se demontează un tun de 57 mm care se duce la Atelierul C.E.D. spre a transforma furca. Se prezintă la bord medicul sublocotenent Stănescu; pleacă medicul sublocotenent Sidor Em. Alexandru.

27 august 1916. Un detașament de marinari de la crucișător sub comanda unui ofițer ia parte la înmormântarea a doi marinari ruși de pe vasul „Petre Darsen", scufundat de un submarin inamic. O echipă de la bord cu pontonul „Visko" lucrează la instalarea estacadei care închide gura Canalului Sulina.

1 septembrie 1916. Sosește în port căpitanul de fregată rus I. Bonsdorf cu șalupa „Sablia".

3 septembrie 1916. Sosește în vizită la bord domnul ministru delegat Duiliu Zamfirescu. Seara alarmă de apariția submarinelor la gura canalului.

5 septembrie 1916. Sosesc în port, la ora 8.00 dimineața, două submarine rusești „Karp" și „Karas", remorcate de un cargobot și escortate de un contratorpilor rus. Seara, la ora 5.00, ies în mare, plecând la Sevastopol.

6 septembrie 1916. Se aranjează la bord echipe pentru dragajul zilnic al minelor în gura canalului în mare.

21 septembrie 1916. Se comunică Instrucțiunile luate de subsemnatul împreună cu căpitanul Portului, pentru vasele ce intră în port și revăzute de maistrul delegat în C.E.D.

23 septembrie 1916. Exerciţiu de companie de debarcare.

Sosește o companie de milițieni la Sf. Gheorghe sub comanda căpitanului Sturza; un detașament vine la Sulina.

30 septembrie 1916. Torpilorul „Smeul" trage 70 lovituri în turela unui submarin inamic ce apăruse în gura canalului, pe când făcea gardă la cele două șalupe după mine.

1 octombrie 1916. Alarmă de apariția submarinelor în radă, torpilorul „Smeul" trage focuri.

3 octombrie 1916. Alarmă de apropierea unui submarin de intrarea portului; se trag focuri de către postul de veghe din Farul roșu.

6 octombrie 1916. Crucișătorul se deplasează la depozitul de cărbuni pentru completarea sutelor. A doua zi, la ora 5.00, vasul își reia locul de ancoraj.

8 octombrie 1916. Vasele S.M.R. „Regele Carol", „Principesa Maria" și „România" trec prin port la Sevastopol spre a fi armate cu artilerie.

9 octombrie 1916. La ora 9.00, se zăresc venind dinspre sud două hidroplane pe care căpitanul clasa a II-a rus Bonsdorf, ce se găsește pe bordul crucișătorului, le califică a fi inamice. Toate

[95] Descrierea aparține comandantului Diviziei de Mare și comandant al crucișătorului „Elisabeta", căpitan-comandorul Nicolae Kiriţescu.

www.ziuaconstanta.ro

bateriile de la uscat şi de pe vase deschid un foc năprasnic asupra lor fără a le atinge, deşi zboară destul de jos. Ofiţerul rus iese în mare cu şalupa „Sablia" spre a captura unul din ele ce se lăsase pe apă, la 2 mile spre N–E. Se întoarce înapoi cu cei doi ofiţeri, din care unul era uşor rănit, când aflăm spre stupefacţia tuturor că hidroplanele erau ruseşti şi treceau de la Constanţa spre Odessa. Seara, vapoarele „Împăratul Traian" şi „Dacia" vin de la Galaţi şi ancorează în port.

10 octombrie 1916. Sosit în port venind de la Constanţa cinci vedete pentru goana submarinelor, patru vase dragat mine, un torpilor, vasele de pasageri „Kerkira", „Jeanne", „Amarilis" şi remorcherul „Julieta" cu refugiaţi din Constanţa, care fusese evacuată şi ocupată de inamic. Cele două dintâi vase pleacă la Galaţi cu refugiaţi.

12 octombrie 1916. Se schimbă vizitele de rigoare cu cele patru contratorpiloare ruse sosite în port, „Zavetni", „Jarki", „Baranovsi", „Jivoi". Suntem înştiinţaţi că comandantul militar şi prefectul au fugit din Tulcea la Galaţi. Se hotărăşte o întrunire a comandanţilor de vase şi unităţi ruse şi române spre a discuta asupra situaţiei militare a Deltei; înştiinţez şi pe comandantul Marinei asupra noii situaţii creată prin evacuarea Tulcea. Ca măsuri de precauţie, trimit noaptea un detaşament de marină (din care fac parte 20 oameni din echipajul crucişătorului) sub comanda locotenentului Baicu, la Ceatal.

13 octombrie 1916. Toate autorităţile civile şi mare parte din populaţie părăsesc oraşul, îmbarcându-se pe vase spre a fugi la Galaţi; comunicaţia telefonică şi telegrafică cu Tulcea întreruptă. Compania trimisă la Ceatal se reîntoarce, crucişătorul se deplasează la Depozitul de cărbuni pentru completarea sutelor.

14 octombrie 1916. Soseşte vasul „Xenia", cu amiralul englez Filimore şi cu mai mulţi ofiţeri de marină români refugiaţi din Constanţa, care încearcă să treacă înspre Reni. Amiralul englez are teamă că Tulcea fiind ocupată de inamic să nu poată trece înainte. Crucişătorul ambarcă cărbuni, ulei etc. Începe ambarcarea gruielor şi bărcilor ce fuseseră debarcate. Se iau toate preparaţiile pentru a fi gata de a putea părăsi portul la nevoie. Se fac provizii, se caută bani la oficiile publice din oraş pentru completarea acomptului vasului. Dar acestea sunt goale, iar şefii autorităţilor fugiţi. Se iau cu acte în regulă banii de la unii negustori din oraş.

15 octombrie 1916. La posturile de luptă în timpul nopţii. S-a terminat ambarcarea cărbunilor şi punerea ambarcaţiunilor la posturile de mare. Trimit o echipă de marinari de la bord cu un instalator de telegraf care restabileşte legătura telefonică cu Tulcea.

16 octombrie 1916. Vine la bord în vizită căpitanul de fregată Gavril Gavrilovici, care îl înlocuieşte pe căpitanul de fregată Bonsdorf. Trecut vasul „Xenia" direct la mare.

18 octombrie 1916. Se reia ancorajul pe malul stâng. Panica care cuprinsese lumea începe să dispară.

20 octombrie 1916. Se instalează tunul modificat pentru a trage contra aeroplanelor.

21 octombrie 1916. Comanda apărării Sulina o ia cu începere de azi căpitanul clasa a 2-a Medvedeef, sub ordinele căruia forţele române se găsesc cu începere de azi; se schimbă vizitele de rigoare.

22 octombrie 1916. Micul pavoaz în bernă pentru moartea A.S.R. micul Principe Mircea.

23 octombrie 1916. La 6.30 dimineaţa, intră în port contratorpilorul „Pylky", având pe bord pe amiralul Kolceak[96], comandantul flotei din Marea Neagră. I-am făcut vizită la bord. Ora 9.00,

[96] Aleksandr Vasilievici Kolceak (1873–1920), amiral rus, comandant al Flotei Mării Negre (1916–1917). Participant la Războiul civil din Rusia (1918–1920). Înfrânt de Armata Roşie în 1919, a fost prins, condamnat la moarte şi executat.

www.ziuaconstanta.ro

amiralul Kolceak întoarce vizita la bordul crucișătorului. I-am explicat pe hartă în mod detaliat conformația fizică a Deltei și a modului cum ar putea fi apărată. Ora 10.30, apărut pentru prima dată un hidroavion inamic, care a azvârlit mai multe bombe în port. La 11.30, a apărut un alt hidroplan inamic, azvârlind bombe asupra bateriei de la cimitir. După masă, alt hidroplan a aruncat bombe asupra uzinei de apă, fără a o atinge.

24 octombrie 1916. Se pun saci cu nisip pe punte în părțile puțin protejate ale vasului, spre a apăra contra bombelor hidroplanelor.

25 octombrie 1916. Atacul a două hidroplane inamice, care dărâmă acoperișul unui atelier de lemnărie C.E.D. Un ucis, trei răniți. Hidroplanul nr. 812 s-a lăsat pe apă din cauze necunoscute și a fost capturat de vedeta rusă nr. 223. Pilotul sublocotenent Lauc Adolf și observatorul caporal Petan, ambii germani, au fost luați prizonieri de ruși iar hidroplanul adus în port.

26 octombrie 1916. Ofițerul german a evadat în timpul nopții, dar a fost prins de milițianul român Rotaru Atanasie din Regimentul 75 la depozitele de cărbuni și adus la bord, unde a fost pus sub pază bună împreună cu pilotul.

27 octombrie 1916. Prizonierii germani sunt predați rușilor, care îi ambarcă pe contratorpilorul „Jivoi" și îi trimit la Sevastopol.

29 octombrie 1916. Un vas fără lumini care caută să se apropie noaptea de intrarea portului e somat cu o lovitură de tun să-și arate luminile, ceea ce și execută.

31 octombrie 1916. Atacul unui hidroplan inamic, care aruncă mai multe bombe fără a produce pagube.

1 noiembrie 1916. Atacul a două hidroplane inamice la ora 7.30 dimineața, care au aruncat bombe fără a cauza stricăciuni. Mai multe hidroplane ruse înălțate s-au rătăcit, unele din lipsă de benzină s-au lăsat pe apă. Mai multe vedete și torpiloare ruse s-au dus să le caute; două hidroplane ruse au fost aduse în port, remorcate de torpilorul „Smeul" și de o vedetă.

2 noiembrie 1916. Sergentul Grozea, șeful pichetului de la Insula Șerpilor vine la bord și raportează că a văzut ieri hidroplanul rus mânat de vântul de Vest, i-a luat pe aviatori în barcă și mitraliera, și nu s-a mai putut întoarce de la Insulă din cauza vântului contrar. A fost ajuns de un contratorpilor rus care i-a luat la bord, abandonând hidroplanul și barca pe care nu le-a putut remorca din cauza vremii rele.

3 noiembrie 1916. Se confirmă înecarea a două hidroplane ruse și înecarea probabilă a unui aviator.

4 noiembrie 1916. Timp rău, vânt cu ploaie. La 6.00 dimineața când stă ploaia se zăresc în radă patru vase de comerț ruse însoțite de un contratorpilor. Un cargobot rus se vede eșuat pe bancul din fața gurii. La 9.30, cele patru vase intră pe canal și trece spre Isaccea. Din cauza valurilor, o torpilă Witehead a ieșit din tubul de lansare de la biga de lemn și s-a pierdut. Se așteaptă calmarea vremii spre a căuta torpila.

5 noiembrie 1916. Trupele ruse de pe vasul împotmolit au fost debarcate pe mai multe barje. Draga „Sturza" despotmolește cargobotul rus de la gură, începe a ambarca oameni și la ora 11.00 pleacă spre Tulcea. La ora 4.30, transporturile goale încep a coborî fluviulie

6 noiembrie 1916. Torpila a fost găsită pe fund la deal de baterie, a fost scoasă, inspectată, curățată de nămol, unsă și dusă la loc. Nu pierduse deloc aerul. Șapte mari vase de transport încărcate cu trupe trec în susul Dunării.

7 noiembrie 1916. Un hidroplan inamic în recunoaștere deasupra gurii canalului.

9 noiembrie 1916. Debarcă căpitanul Nicolescu, care pleacă la Petroșani, la dispoziția comandantului francez Mercier.

www.ziuaconstanta.ro

11 noiembrie 1916. Cinci vase de transport ruse care debarcaseră soldații în susul Dunării coboară fluviul și ies în mare.

12 noiembrie 1916. Cinci hidro ruse intră în port.

16 noiembrie 1916. Opt transporturi ruse cu trupe trec la deal.

18 noiembrie 1916. Patru vase de transport ruse trec la Isaccea cu trupe.

19 noiembrie 1916. Opt transporturi ruse goale coboară Dunărea.

20 noiembrie 1916. Cinci hidro ruse pleacă spre Constanța, aruncând bombe la Kara-Horman.

22 noiembrie 1916. Vedeta rusă nr. 324 distrusă prin explozia depozitului de benzină.

23 noiembrie 1916. Cinci cargoboturi încărcate cu trupe intră în timpul nopții pe canal.

28 noiembrie 1916. Intră în port staționarul italian „Archimede", venind de la Galați spre a pleca la Odessa.

30 noiembrie 1916. Intră în port cinci cargoboturi cu trupe ruse.

1 decembrie 1916. Fiind temere de o nouă evacuare a Sulinei, trimit cu un torpilor rus pe locotenentul Gonta cu mai mulți piloți ai C.E.D. pe Canalul Oceacov, pentru a cunoaște intrarea canalului.

2 decembrie 1916. Se întoarce locotenentul Gonta cu piloții. Staționarul italian „Archimede" cu mai multe cargoboturi pleacă în mare escortate de contratorpiloare, refugiindu-se la Odessa.

3 decembrie 1916. Două hidroplane inamice au aruncat bombe asupra bateriei române de pe malul stâng fără rezultat. Un hidroavion rus a avut un schimb de focuri de mitralieră cu un avion dușman. De 15 zile suntem lipsiți de orice fel de știre și de legătură cu țara.

5 decembrie 1916. Comandantul rus Medvedeef se întoarce de la Brăila–Tulcea. Nu are speranță să se mențină Tulcea și în acest caz părăsim Sulina. Tulcea a început evacuarea – prefectul cere vase. Se trimite „Istrul". Se trimit patrule ruso-române spre Ceamurlia, Caraorman, Ivancea și Sf. Gheorghe. Se iau măsuri pentru reparația corabiei „Principesa Maria" spre a ambarca cărbunii rămași în Depozitul Marinei.

7 decembrie 1916. Remorcherul „Elisabeta" pleacă la Galați cu un șlep de materiale pentru Arsenal și cu ultimii milițieni. Rușii se pregătesc pe tăcute pentru evacuarea Sulinei. Șlepul „Robert" este remorcat la vale spre a ambarca muniția tunurilor de coastă ruse.

8 decembrie 1916. Măsuri de evacuare a Sulinei. În timpul nopții sunt înștiințat de Căpitănia portului Tulcea că se evacuează Tulcea.

9 decembrie 1916. Căpitănia portului Tulcea comunică că la ora 4.00 dimineața pleacă ultimul șlep din Tulcea, care rămâne abandonată inamicului. De dimineață, comunicarea telefonică și telegrafică cu Tulcea nu mai există. Comandantul rus de aici se găsește cu o vedetă la Tulcea, vine la ora 12.00 și îmi comunică că în cel mult două zile părăsește Sulina cu tot materialul de război. Rușii ambarcă bateria antiaeriană și aduc la cheu tunurile de 150 mm. Ordon torpilorului „Smeul" să se ducă la Ceatal și să facă o recunoaștere, ținându-mă prin telefon la curent cu tot ceea ce se observă. Se duc la bord două tunuri de 75 mm din bateria de coastă și o parte din muniția lor se ambarcă. Contratorpilorul „Șestacof", care plecase de dimineață, se reîntoarce. A tras focuri cavaleriei bulgare ce se vedea pe dealurile Prislavei. Gonta îmi comunică la telefon informații luate de pe malul Tulcei.

10 decembrie 1916. Crucișătorul gata de plecare la ora 8.00 dimineața din Ceatal, este împiedicat de comandantul rus, care spunea că are nevoie continuă de stațiunea T.F.S. de la bord. Trimite însă un contratorpilor rus la Ceatal spre a da relații de ceea ce se petrece acolo.

www.ziuaconstanta.ro

11 decembrie 1916. Plecat şase transporturi ruse din portul Sulina la Ismail pe mare. Pleacă draga „Sturza" cu funcţionarii C.E.D. la Odessa, escortată de două contratorpiloare ruse. Vasele mici şi şlepurile se transportă pe braţul Chilia prin Stari Stambul. Se schimbă armamentul torpilorului „Smeul", punându-se un tun de 47 mm la mijloc, două mitraliere în borduri şi un tun de 37 mm în prova.

12 decembrie 1916. Informaţii că inamicul ar fi căutat să treacă în Deltă prin mai multe locuri. Ar fi fost însă respins.

13 decembrie 1916. Contraamiralul Ninincov vine în Sulina şi ia comanda forţelor de Dunăre.

14 decembrie 1916. Soseşte amiralul Kolceak.

15 decembrie 1916. Pleacă amiralul Kolceak pe Canalul Chiliei.

16 decembrie 1916. Atacul a două hidroplane inamice, care dărâmă 10 case, ucide o femeie şi răneşte cinci civili. Soseşte Regimentul 1 Siberian de la Periprava.

17 decembrie 1916. Trimis un detaşament de marină de câte cinci oameni cu „Smeul" la Ceatal, Principele Carol, Ceamurlia şi Gorgova; Amiralul Ninincov vine de la Chilia.

18 decembrie 1916. Amiralul rus cere să se permită întrebuinţarea dezertorilor ruşi ca şi călăuze pe lângă trupele ruse. Răspund că nu am calitatea să dau astfel de permisiuni. O barjă trece noaptea prin stăvilar, avariindu-l şi scoţând ancora care era îngropată. Se iau măsuri să se consolideze ancora mai bine.

19 decembrie 1916. Amiralul rus cere expedierea consulului grec şi a mai multor supuşi români şi străini, după o listă dată de poliţia de siguranţă rusă.

20 decembrie 1916. Amiralul aprobă cererea mea de a se face o comisie mixtă cu un medic rus care să examineze starea sanitară şi situaţia în parte a fiecărui străin pus pe lista poliţiei ruse să fie expulzat.

21 decembrie 1916. Atacul a trei hidroplane inamice fără niciun rezultat. Se începe furtul vitelor pe o scară mare de către trupele ruse. Zilnic primesc reclamaţii la bord.

23 decembrie 1916. Amiralul rus cere izgonirea jandarmilor, notarilor şi telefoniştilor din comună sub motivul că spionează mişcările ruşilor. Prefectul nu vine aici să ia contact cu Comandamentul rus şi să ia măsuri în consecinţă. La ora 3.00 vine amiralul în vizită la bord.

24 decembrie 1916. Am cerut Prefecturii de Tulcea la telefon să trimită pe căpitanul de jandarmi din Chilia prin comunele din Deltă, ocupate de ruşi, să-i înlocuiască pe jandarmii abuzivi.

26 decembrie 1916. Alarmă la bateria de la cimitir, unde ar fi apărut din stuf, prin o gârlă, la malul mării, o lotcă cu 9 soldaţi cu uniforma bulgară, s-au tras focuri de ambele părţi. Au venit imediat întăriri de forţe române şi ruse, dar nu s-a descoperit nimic. Este nevoie de a tăia stuful sau a-l incendia spre a căpăta un orizont mai mare.

27 decembrie 1916. La cererea amiralului Ninincov, trimit un ofiţer la amiralul Eustaţiu la Chilia pentru a începe evacuarea portului Chilia de şlepuri spre Rusia. Se trimit lotci armate cu trupe, în patrulare pe gârle ce vin spre Chilia.

28 decembrie 1916. Amiralul rus cere trimiterea de aici în mod irevocabil a consulului grec din localitate. Raportez cazul prin T.F.S. la M.C.G., dar nu primesc niciun răspuns.

29 decembrie 1916. Se ancorează o plasă contra minelor la Ceatal.

30 decembrie 1916. Canoniera „Doneţ" intră în port, forţând ieri seară trecerea de la Tulcea. E primită cu muzică şi urale. Tunul din pupa are ţeava ruptă şi o lovitură prova tribord. Doi morţi şi trei răniţi.

www.ziuaconstanta.ro

31 decembrie 1916. Vine în port căpitanul de vas din marina franceză Dumesnil, ataşat lângă marina rusă. Seara, recepţie la Palatul C.E.D. de către amiralul Ninincov.

1 ianuarie 1917. Pleacă viceconsulul grec cu secretarul său la Odessa, cu torpilorul „Zavetni", expulzat fiind de amiralul Ninincov.

4 ianuarie 1917. Sosesc nouă vase de transport cu Divizia de Marină a Mării Baltice, escortate de patru contratorpiloare.

5 ianuarie 1917. Detaşamente de infanterie de marină rusă pleacă ambarcate pe barje în susul Dunării.

10 ianuarie 1917. Pleacă Regimentul 1 Siberian de vânători, cu mai multe sute de vite, contra convenţiei.

11 ianuarie 1917. Vizita de plecare a amiralului Ninincov şi a şefului său de stat-major, căpitanul de rangul 2 Medvedeev; în esenţă că nu-i executăm ordinele ce primim de la dânsul şi cere de la noi supunere absolută.

6 februarie 1917. Primesc o întâmpinare cu un memoriu al inginerului Magnussen, prin care protestează asupra abuzului autorităţilor ruse. Amiralul Fabritzki căruia îi prezint şi susţin protestul, se scuză spunând că această operaţiune e făcută fără ştiinţa sa, de către poliţia de siguranţă rusă, după ordine primite direct de la Amiralitatea rusă de la Sevastopol.

9 februarie 1917. Un detaşament de la bord cu un ofiţer ia parte la înmormântarea unui ofiţer mecanic de pe canoniera „Teretz", mort de variolă. Amiralul Fabritzki dă ordinul de mai jos, prin care sunt numit reprezentantul Guvernului român pe lângă dânsul şi luăm împreună înţelegere asupra tuturor măsurilor de ordin administrativ de luat în Deltă.

10–15 februarie 1917. Se tranşează diferite chestiuni administrative, de aprovizionare etc. Se vaccinează trupa cu vaccin antivariolic.

19 februarie 1917. În ultimele zile se pescuiesc 27 mine de baraj la gura fluviului.

20 februarie 1917. Jandarmii rurali din comune plecând, spre a nu lăsa populaţia la discreţia soldaţilor ruşi, trimit prin comune soldaţi de marină prevăzuţi fiecare cu bilete de legitimaţie de la Comandamentul rusesc.

21 februarie 1917. Cinci hidroplane inamice apar prin surprindere şi aruncă bombe, dărâmând o casă şi rănind trei persoane.

24 februarie 1917. Un hidroplan rus e doborât de un avion de vânătoare german, iar pilotul e ucis la Prislava.

27 februarie 1917. S-a prezentat la bord căpitanul Coandă. Jumătatea a doua a lunii februarie a fost ocupată cu rezolvarea multor chestiuni de resortul administraţiei civile, chestiuni de care am fost nevoit a mă ocupa în absenţa autorităţilor în drept.

2 martie 1917. La ora 9.15 dimineaţa, amiralul Fabritzki vine în vizită la bord să ureze bună călătorie comandantului Diviziei de Dunăre sosit ieri. La 9.30, pleacă comandantul Diviziei de Dunăre cu canoniera „Alexandru cel Bun". Amiralul adună toţi ofiţerii ruşi şi le citeşte ordinul de abdicare a Ţarului şi urcarea pe tron a Marelui Duce Mihail Alexandrovici. După masă, acest ordin se citeşte trupelor la front, care răspund cu urale. Amiralul vine în vizită la plecare. Reşedinţa comandantului Diviziei se stabileşte la Ismail, iar aici rămâne numai comandantul Brigăzii.

8 martie 1917. Făcut vizita generalului Matusevici, comandantul Brigăzii de marină şi comandant al garnizoanei la ora 11.00 dimineaţa. După amiază, la ora 3.00, venit generalul însoţit de consulul rus şi locotenentul Arseniev, adjutantul său spre a-mi întoarce vizita.

9 martie 1917. În radă soseşte vaporul S.M.R. „România", armat cu patru tunuri de 15 mm, care aduce şase hidroplane.

www.ziuaconstanta.ro

10 martie 1917. La ora 15.00, în fața trupelor întregii garnizoane, are loc proclamarea noii forme de guvernământ din Rusia.

16 martie 1917. Trupele ruse depun jurământul de credință pentru noul regim. Ceremonia are loc în fața Palatului C.E.D.

18 martie 1917. Sosesc comandorul Scodrea și căpitan-comandorul Gavrilescu, care pleacă cu două vedete ruse într-o recunoaștere pe lacul Razelm spre Jurilovca, de unde se întorc a doua zi.

21 martie 1917. Soldații ruși țin întruniri revoluționare pentru încetarea războiului și încheierea păcii.

2 aprilie 1917. Căpitanul francez Cariou cere torpilorul „Smeul" să se ducă la Ismail a doua zi dis-de-dimineață, unde spune că a fost chemat printr-o telegramă urgentă de către căpitanul de vas Marquis de Belloy. Dau ordin căpitanului Gonta să ia înțelegere cu căpitanul Cariou asupra plecării de mâine dimineață.

3 aprilie 1917, ora 8.10. Plecarea torpilorului „Smeul" la Ismail cu căpitanii Cariou, Barbin, Begouin și administratorul Pescăriilor Florian. Ora 5.00 seara, o radiogramă a Comandamentului Marinei mă înștiințează că torpilorul „Smeul" s-a răsturnat la gura Stari-Stambulului; cei trei ofițeri francezi, administratorul Florian, un maistru francez, în total 23 persoane s-au înecat. S-au salvat 10 marinari cu căpitanul Gonta de către vaporul de pasageri rus „Udaloi". Trimis patrule pe mal pentru paza cadavrelor și vase care să patruleze pe mare pentru descoperirea cadavrelor. Venit șefii autorităților militare ruse și române pentru condoliere.

4 aprilie 1917. Intră în port „Mântuirea", avându-i la bord pe comandorul Negru și căpitanul francez de Lanley. Seara, sosește pe uscat comandorul Coandă, comisarul Guvernului cu căpitanul de Nicolay.

6 aprilie 1917. Recviem pentru cei morți cu torpilorul „Smeul", la care asistă toți ofițerii din oraș și toate autoritățile civile și funcționari ai C.E.D.

8 aprilie 1917. Încheie împreună cu comandorul Negru un proces-verbal asupra împrejurărilor în care s-a pierdut torpilorul, împreună cu toate declarațiile naufragiaților. S-a remarcat insistența ce o puneau ofițerii francezi, în special căpitanul Cariou, să meargă la Ismail, și incapacitatea comandantului vaporului rus „Udaloi" din cauza căruia salvarea naufragiaților s-a făcut atât de neglijent, încât nu s-au putut salva toți cei 23 ce-și găsiseră adăpost pe epava torpilorului.

12 aprilie 1917. Ieșit crucișătorul în mare la ora 13.45, făcut variația la compas. Reîntors în port la ora 16.45.

13 aprilie 1917. O escadrilă de cinci hidroplane inamice bombardează vasele din port, Palatul C.E.D. și bateriile de la uscat, rănind șapte soldați ruși, un român și doi civili.

15 aprilie 1917. Înmormântarea soldatului român de la bateria de la gură, ucis de bomba aeroplanului inamic.

20 aprilie 1917. Vine în vizită căpitanul de rangul 2 Schuert, noul comandant al forțelor navale ruse de aici.

23 aprilie 1917. Se debarcă locotenentul Alexandru Bardescu, mutat la Divizia de Monitoare.

2 mai 1917. Bulgarii răspândesc printre trupele ruse manifeste prin care îi îndeamnă să nu lupte, căci nici trupele bulgare n-ar mai voi să lupte. Comitetul format din soldați ruși se instalează în Palatul C.E.D.

3 mai 1917. Fraternizarea ruso-bulgară se întinde pe tot frontul Canalului Sf. Gheorghe. Infanteria rusească nu lasă artileria să tragă în bulgari. Membri ai Comitetului Central din Rusia au venit aici să convingă soldații acestei Divizii să lupte, dar munca lor e de prisos.

www.ziuaconstanta.ro

8 mai 1917. Un locotenent bulgar Gagef, din rezerva cavaleriei, fost secretar de legație, s-a predat rușilor și mi-a declarat că bulgarii și germanii au încheiat un armistițiu până la 1 iulie.

10 mai 1917. Ora 7.00 dimineața atacul unui hidroplan inamic; un mort. Sosește amiralul Fabritzki cu un torpilor.

11 mai 1917. Trei cazuri de tifos exantematic la Caraorman. Medicul bordului pleacă acolo spre a lua măsurile sanitare impuse de împrejurări.

18 mai 1917. Se începe transformarea pentru tirul antiaerian a tuturor tunurilor crucișătorului. 06.30 dimineața; șapte hidroplane inamice bombardează Sulina, rănind 11 soldați, din care trei mortal.

26 mai 1917. Două hidroplane inamice se lasă pe apă la Sf. Gheorghe și răpesc un pescar dintr-o lotcă.

28 mai 1917. Se trimit 25 oameni de la bord în Batalionul de Debarcare al Marinei.

4 iunie 1917. Șapte hidroplane inamice bombardează, la ora 5.30, Sulina, ucigând 12 cai; bombele incendiare produc două începuturi de incendiu, care se sting imediat. Se pescuiesc spre Mila 9 două cadavre ale sinistrului torpilorului „Smeul".

8 iunie 1917. Patru hidroplane inamice azvârl bombe, fără a cauza pagube.

11 iunie 1917. Vin în vizită la bord amiralul Fabritzki cu generalul Milostanof.

12 iunie 1914. La ora 3.00 dimineața, s-a auzit viu bombardament la larg; niciun vas rusesc sau vreun hidroplan nu au ieșit în mare să facă recunoaștere să vadă ce s-a întâmplat. La 6.00 dimineața, patru hidroplane inamice aruncă bombe, dărâmând complet o casă și rănind două femei, la ora 6 dimineața a plecat contratorpilorul „Zavetni" spre Insulă. La amiază „Zavetni" se reîntoarce și raportează că crucișătorul „Breslau" a bombardat în zorii zilei farul și locuințele de la Insulă, pe care le-a dărâmat complet, apoi a debarcat un detașament care a luat 11 prizonieri ruși și doi români, demontând și tunurile vechi din Insulă.

13 iunie 1917. Pleacă la Insulă, la ora 4.30 dimineața, căpitanul de rangul 1 Lebedev și căpitanul Coandă cu contratorpilorul „Jarki", pentru a constata pagubele făcute și a raporta exact asupra celor petrecute. La ora 11.00, se reîntoarce contratorpilorul în port. Se țin aprinse în permanență două căldări. A treia căldare gata de aprins focul. De la 2.00 noaptea se activează focurile la două căldări, se balansează mașina gata de a putea ridica ancora și mișca vasul. Tunari la posturi tot timpul nopții. Serviciu de veghe mai riguros.

17 iunie 1917. Patru hidroplane vin de la Ivancea, ocolesc spre nord și aruncă 21 bombe asupra unui transport rus eșuat la gura Stari Stambul, fără a-l lovi. La ora 06.30 intră în port o barjă, aducând resturile echipajului contratorpilorului „Zatzarenyi", care a lovit o mină în baia de Est a Insulei Șerpilor. Vasul s-a rupt în două. Prova s-a scufundat imediat, cu comandantul și o parte din echipaj. Pupa a mai plutit și a fost luată la remorcă de un vas dragă mine și dusă spre plajă. În apropiere de țărm s-a scufundat. Comandantul, secundul, un ofițer și 44 oameni au pierit prin explozie și s-au înecat. Afară de echipaj, mai avea la bord personalul să facă garnizoană pe Insulă.

18 iunie 1917. Recviem pentru morții de pe contratorpilorul „Zatzarenyi".

31 iunie 1917. Căpitanul Coandă ia în primire Punctul Naval Sulina de la locotenent-comandorul Octav Nedelcu, care trebuie să fie la 2 iulie la Ismail.

2 iulie 1917. Un detașament rusesc cu trei vedete intră în noaptea de 1 spre 2 iulie pe Canalul Dunavăț și atacă satul Dunavățul Nou, demontează un tun și o mitralieră, ucide mai mulți oameni; o vedetă este scufundată.

www.ziuaconstanta.ro

10 iulie 1917. Au intrat în port mai multe șalande ruse nearmate și mai mult material de pod, care a rămas în port.

14 iulie 1917. O operație executată de un detașament rusesc pe Dunavăț suferă o mare pierdere: o vedetă blindată atinge un baraj de mine pe canal și se scufundă cu 20 soldați și ofițeri.

18 iulie 1917. Recviem pentru marinarii înecați în ultima expediție de pe canalul Dunavăț.

24 iulie 1917. Atacul a cinci hidroplane inamice la ora 10.00 dimineața, fără a produce alte pagube decât dărâmarea unei case.

6 august 1917. Sosit generalul rus Weber însoțit de amiralul Fabritzki, a trecut în revistă garnizoana, apoi cu o vedetă a plecat la Ceatal să viziteze pozițiile ruse. Dimineața se înapoiază la Ismail.

7–8 august 1917. Două hidroplane inamice trec în fiecare zi în recunoaștere fără a arunca bombe, venind de la Vâlcov.

12 august 1917. Trei hidroplane aruncă bombe fără niciun rezultat. Remorcherul „Severin" al N.F.R. cedat Comandamentului rus pentru a face curse de legătură între Sulina și satul Principele Carol pe canal, azi dimineață pe când balansa mașina gata de plecare de la Principele Carol la vale, o mină de curent prinsă la paletele roților din babord a făcut explozie, distrugând roata, cabina de deasupra și găurind corpul vasului pe o lungime de 4 metri și o lățime de 2 metri. Nicio victimă, rănit ușor numai mecanicul vasului.

13 august 1917. Telegrafiat comandantului Comunicațiilor pe Apă să trimită vasul de salvare „Mântuirea" spre a ajuta la salvarea remorcherului. Rușii trimit la Principele Carol pontonul de salvare „Visko", împreună cu frații Beppo Kalugera.

14 august 1917. Plec cu o vedetă rusească la satul Principele Carol să văd lucrările de salvare ale remorcherului „Severin", găsesc mașina plină cu apă până deasupra cilindrilor. Vasul e salvat. Lucrările de salvare progresează. Seara vine „Mântuirea".

16 august 1917. „Mântuirea" aduce la remorcă alături pe „Severin" și-l acostează lângă Atelierul C.E.D., spre a-i face reparație provizorie să poată naviga la Chilia unde va fi scos pe doc.

21 august 1917. Atacul a patru hidroplane inamice care au azvârlit bombe dărâmând cinci clădiri, a ucis un soldat rus, și a rănit alți nouă, dintre care un român. După amiază sosește canoniera „Alexandru cel Bun" cu locotenent-comandorul Petre Bărbuneanu și cu patru mine pentru a face un baraj la Mila 28.

23 august 1917. Trei hidroplane inamice, venind pe întuneric, la ora 4.00 dimineața, au aruncat bombe, dărâmând două case. Au ucis un soldat și o femeie, au rănit patru persoane.

24 august 1917. Atacul a trei hidroplane inamice la ora 6.00 dimineața, dărâmând două case, a rănit două persoane, un soldat rus ucis.

26 august 1917. Atac nocturn de hidroplane la ora 5.00 dimineața. Rezultatul o casă dărâmată, trei răniți, printre care un soldat român de la bateria de la gură.

30 august 1917. Se începe predarea vasului locotenent-comandorului Bălănescu[97].

1–5 septembrie 1917. În conformitate cu Ordinul Marelui Cartier General nr. 15931, locotenent-comandorul Ioan Bălănescu de la Marele Cartier General este mutat comandant al Diviziei de Mare și al crucișătorului „Elisabeta".

Se urmează predarea unității de către căpitan-comandorul Nicolae Kiriţescu. Stat- majorul crucișătorului se compune din locotenent-comandorul Bălănescu Ioan – comandant, căpitanul

[97] Semnează comandantul Diviziei de Mare și comandant al crucișătorului „Elisabeta", căpitan-comandorul Nicolae Kiriţescu.

www.ziuaconstanta.ro

Coandă Gheorghe – secund, locotenentul Baicu Ştefan – însărcinat administrativ, sublocotenentul Cristescu Nicolae – ofiţer la bord, căpitanul mecanic Pişlicaru M. – şef mecanic şi locotenentul medic Stănescu – medicul bordului.

Pe 4 septembrie se încheie formele de predare şi primire.

5 septembrie 1917. La ora 9.00 a.m., două avioane inamice apar în partea de Vest a oraşului şi apoi urmează drumul şi direcţia Vâlcov, fără a lăsa bombe.

6 septembrie 1917. Se iau măsuri de acord cu domnul general Matuşevici de a se institui o patrulă mixtă pentru controlul luminilor noaptea în oraş.

7 septembrie 1917. Se iau măsuri de acord cu comandantul rus pentru controlul serios al biletelor de serviciu la toţi militarii şi civilii ce sosesc din Chilia sau Odessa în Sulina. În port se află canoniera „Teretz", contratorpilorul „Svorki", contratorpilorul „Zavetny", cinci vedete mari (catere) şi şase vase dragă mine, pe lângă vasele române şi vasele C.E.D.

8 septembrie 1917. Suntem anunţaţi că patru aeroplane vin dinspre Tulcea. Ni se comunică din Chilia, că aceste aeroplane au aruncat bombe în acea comună.

9 septembrie 1917. Nimic important. Mi se semnalează că soldaţii ruşi ar fi distribuit un manifest în localitate, prin care au declarat că dacă nu se încheie pace în opt zile, ei lasă armele. Am controlat acest zvon prin poliţia locală şi agenţii noştri militari şi am ajuns la concluzia că zvonul are la bază nu un manifest, ci un jurnal rus maximalist, de la 20 iulie, prin care socialiştii îndeamnă la pace, iar acel jurnal a fost împărţit în mai multe exemplare pentru soldaţii din Deltă. Comandorul Lebedev, comandantul Apărării Gurilor Dunării este înlocuit în comandă de către noul venit căpitan-comandorul Teaghin, ofiţer de stat major şi brevetat tunar.

10 septembrie 1917. Soseşte în port contratorpilorul rus „Sarki". În port cele cinci trawlere, cinci vedete, patru hidroavioane şi două aeroplane „Newpoit" de luptă.

11 septembrie 1917. Nimic important. Zvonul despre manifestele ruse nu are nimic îngrijitor. El a născut de la câteva jurnale maximaliste, împărţite la 20 iulie printre soldaţi îndemnuri la pace.

12 septembrie 1917. Venit în port încă un contratorpilor rus „Svoiky". În locul comandorului Lebedev, venit căpitanul de fregată Tiaghin. Ca comandant al portului de război venit căpitan-comandorul Bacimonov. Domnul general Matusievici a venit duminică la mine[98], spunând că mă roagă a revizui lista celor îngăduiţi a rămâne dintre străinii din Sulina, ca bolnavi, bătrâni şi să-i dau o garanţie că aceşti oameni nu sunt periculoşi. Eu nu am nicio cunoştinţă despre ultimele expulzări, ele s-au făcut de către Siguranţă, Prefectură, comisarul Guvernului şi domnul amiral Menikoff. În caz când ni se cere acest control, trebuie să dea ordin Siguranţei să fie la dispoziţia mea şi să verific de acord cu dânsa cazierele celor rămaşi şi numai astfel mă pot pronunţa. La ora 9.00 a.m., soseşte un hidroplan de la Odessa şi aterizează pe mare, apoi este condus în port de pilotina C.E.D. Postul Sf. Gheorghe raportează că la 5 septembrie a venit acolo un general rus cu patru preoţi, au strâns toţi soldaţii şi le-au ţinut un discurs patriotic, îndemnându-i la luptă.

13 septembrie 1917. Soseşte în port contratorpilorul rus „Zavetny".

14 septembrie 1917. La ora 16.00, vin la bord comandantul Lebedev şi căpitan-comandorul Tiaghin, primul plecând din Sulina, iar al doilea înlocuindu-l în funcţia de comandant al apărării Gurilor Dunării.

15 septembrie 1917. Soseşte în port contratorpilorul rus „Jivoi" şi acostează la Comisiune. Sunt în port patru contratorpiloare ruse „Jivoi", „Svarky", „Sarki" şi „Zavetny", cinci trawlere pentru

[98] Descrierea aparţine locotenent-comandorului Ioan Bălănescu, comandantul crucişătorului „Elisabeta".

www.ziuaconstanta.ro

dragat mine, cinci vedete (catere). Astăzi a sosit un remorcher cu șlep cu cai și chesoane de artilerie (muniții). A mai trecut un șlep de dimineață la deal, venind din mare cu puțini oameni și lăzi de provizii. Marinarii ruși de pe „Jivoi" comunică că, în Rusia, generalul Levan voiește să îndemne populația la pace, cerând un armistițiu de șase luni. Marina din Marea Neagră combate această acțiune. Apoi că marinarii barjelor ruse au trecut la Prislav și au făcut prizonieri. Se spune că mâine vor fi aduși la Sulina 10 prizonieri români veniți din Constanța, unul a fost rănit, fiind lovit de sârme cu explozibil de pe nisip.

16 septembrie 1917. Se iau declarațiile prizonierului român Iordache Slaveffi, predat santinelelor ruse la Sf. Gheorghe.

17 septembrie 1917. La ora 9.00 a.m. două aeroplane inamice vin până aproape de uzina de apă și apoi traversează Dunărea, îndreptându-se spre Vâlcov.

19 septembrie 1917. La ora 11.00 dimineața, se întorc trei vedete din recunoașterea de la Gura Portiței. După comunicarea făcută de căpitan-comandorul Tiaghin, comandantul Apărării Navale Sulina, aceste trei vedete au dus la Portița (Periteasca) 30 de marinari. Apoi vedetele s-au depărtat la larg. În timpul nopții, vasele au fost atacate de două escadrile de hidroplane, iar dimineața, un hidroplan a fost nevoit de mitralierele vedetelor să coboare. La coborâre, oamenii detașamentului l-au împușcat pe observator și l-au rănit pe aviatorul pilot, locotenent-colonelul Frederic Gen Mayer, pe care l-au adus la Sulina, unde a murit în urma operației. După altă versiune a unui om din detașament, un oarecare Lukian, hidroplanul s-a lăsat pe mal din cauza unei avarii iar aviatorii au plecat din aparat pe mal spre lacul Razelm, în timp ce oamenii detașamentului fiind ascunși în trestie, au tras cu armele și l-au omorât pe observator și rănit pe pilot. Pilotul, locotenent-colonelul Frederic Gen Mayer, era șeful aviației germane din Constanța. Fusese medic înainte de a fi aviator și originar din Bodenbach (Lacul Constanța). A mărturisit a fi autorul răpirii pescarului din lotcă, la Sf. Gheorghe, și că a aruncat bombe asupra Sulinei. Vedetele au adus patru pescari capturați de la Portița. Unul din pescari a declarat că fostul administrator al Pescăriilor Statului din Tulcea, Ionescu, este acum la Jurilovca și regiunea lacurilor, unde dă informații inamicului despre ce anume gârle trebuie minate pentru a nu permite intrarea vedetelor pe lacuri.

20 septembrie 1917. Căpitan-comandorul Tiaghin convoacă la Quartier pe domnul general Matusievici, locotenent-comandorul Bălănescu, comandantul bateriilor antiaeriene de uscat și comandanții contratorpiloarelor „Svorki" și „Zarki", în scop de a discuta perfecționarea tirului antiaerian în garnizoană, observarea loviturile și măsurile de luat prin risipirea vaselor din port la venirea aeroplanelor.

21 septembrie 1917. La ora 10.00 a.m., din ordinul domnului general Matusievici, se face înmormântarea pilotului inamic, locotenent-colonelul Frederic Mayer, dându-se toate onorurile militare. Aviatorii în timpul cât cortegiul trece spre cimitir, execută zboruri cu patru aparate deasupra cortegiului, dând ultimele saluturi. Subsemnatul a asistat ca invitat personal al domnului general, fără a trimite trupa la această înmormântare.

22 septembrie 1917. Azi, vasele ruse de război și comerț au arborat drapele roșii din ordinul căpitan-comandorului Tiaghin, în semn că marinarii vor republică, să se introducă ordinea în armată și să se continue războiul.

25 septembrie 1917. La ora 10.30 a.m., se produce o explozie la depozitul de bombe aeriene de lângă hangarele hidroplanelor, din neglijența personalului rus. Un om a fost rănit grav și a murit, iar alți șase răniți mai ușor. Se cere Quartierului rus a lua măsuri ca să se construiască un alt depozit de bombe mai sistematic.

www.ziuaconstanta.ro

27 septembrie 1917. La ora 10.30, un aeroplan inamic apare spre uzina de apă, și apoi se depărtează, traversând canalul spre Vâlcov. Tragem câteva lovituri de 57 mm spre a indica aparatului de luptă rusesc direcția avionului. La ora 17.25 sosesc în port opt vedete cu nr. 331 până la 338, pentru a înlocui pe cele ce se află în port și care vor pleca la Sevastopol.

28 septembrie 1917. La ora 11.00, un aeroplan vine deasupra orașului, dinspre Mila 9, dar nu lasă nicio bombă, depărtându-se în direcția Ceamurlia.

1 octombrie 1917. Se pescuiesc trei flotoare de la vasele dragă mine ruse din Cardon.

2 octombrie 1917. La ora 4.00 dimineața, postul din Farul verde anunță că se văd două fâșii de proiector spre Sud de Insulă. Se anunță Quartierul rus, care trimite două vedete în mare.

3 octombrie 1917. La ora 9.00, două aeroplane inamice vin în apropierea orașului, nelăsând bombe.

4 octombrie 1917. La ora 3.00 dimineața, se aud în mare spre Insulă opt lovituri de tun și focuri de mitraliere. După informațiile date de căpitanul de rangul 2 Tiaghin, vedetele nr. 335 și 338 au tras într-un submarin inamic mai multe lovituri, și un obuz s-a văzut explodând la atingerea submarinului, care în urmă s-a scufundat. La Mila 2 Sud de Sulina s-a găsit o mină de către oamenii Punctului naval. Mina este germană, probabil pusă de submarinele inamice, este cu diafragmă și un sistem de greutate mobilă și percutor, care se apropie sistemului Sautter-Harlé. Capacitatea 90 kg trotil.

7 octombrie 1917. Anchetăm cazul telefonului găsit în casa părăsită din str. Brătianu nr. 136 de doi copii. Căutăm scriptele oficiului relative la ridicarea telefoanelor de mobilizare, ancheta continuă.

8 octombrie 1917. Noul comandant al trupelor ruse din regiunea Sulina–Principele Carol–Sf. Gheorghe, colonelul Henric Sigismondovici Barr, vine în vizită la crucișător.

9 octombrie 1917. Se întoarce vizita colonelului Barr.

12 octombrie 1917. Se primesc doi prizonieri români cărora li se ia un scurt interogatoriu și se înapoiază comandantului rus. Interogatoriile s-au trimis flotei. Se remarcă foarte mulți români prizonieri sau refugiați care se predau trupelor ruse, zicând că sunt mânați de dorul de țară, însă pare a fi un sistem al inamicului de a culege știri prin ajutorul lor, îndemnându-i a vorbi, sau de nemți, și a da informații chiar adevărate.

13 octombrie 1917. La ora 18.00, pe vedeta 534, face explozie depozitul de benzină din pupa din cauza neglijenței unui om, care a umblat cu țigară; un om rănit este dus la spital.

14 octombrie 1917. Cinci hidroplane ruse iau bombe și pleacă pe front.

15 octombrie 1917. Astă noapte la ora 2.00, doi indivizi îmbrăcați în zăbune cu căciuli și puști pe umăr au venit la o femeie, Maria Dima, în partea dinspre mare a orașului, și au căutat a lua informații unde sunt postate santinelele noastre. După conversație, femeia a dedus că sunt bulgari; cum aveam bănuiala că mulți spioni se adăpostesc de pescari în ghiolurile Roșu și Roșuleț, proiectăm o razie în aceste ghioluri.

16 octombrie și 17 octombrie 1917. La ora 11.00 noaptea, plecăm cu 12 lotci, trei agenți secreți, 14 soldați și 10 călăuze pe gârlele Bosurca, de la Mila 1 și cea din spatele orașului (uzina electrică) și, la 5.00 dimineața, facem inspecție la colibele pescarilor din ghiolul Roșuleț. Controlăm Ghiolul Roșu; găsim trei pescari fără bilete, confiscăm o armă de vânătoare și completăm harta cu aceste gârle necontrolate. Luăm măsuri ca circulația lotcilor să se facă numai pe gârlele Împuțita și Busurca; iar la Mila 1 (mare) și Mila 2 (Dunăre) înființăm control serios pentru pescarii și

www.ziuaconstanta.ro

călătorii ce vin din sudul orașului. În acord cu comandantul rus, decidem înființarea a două posturi de veghe la Ivancea Nouă și Grindul Roșu și legătură telefonică cu Ivancea Nouă.

18 octombrie 1917. La ora 17.00, un hidroplan având o avarie la motor s-a scufundat între valuri. Grație bărcii noastre de lângă far, cei trei aviatori ai hidroplanului au fost salvați.

21 octombrie 1917. Procedăm la rechiziționarea cu forme în regulă a pontonului de salvare „Visko" de sub pavilion român, pe care îl evaluăm împreună cu comandorul Eugeniu Botez și căpitanul Pișlicariu la 66.000 lei. Pontonul a rămas atașat Diviziei de Mare.

26 octombrie 1917. Consulul rus Pussanov vine la crucișător și-mi comunică că evenimentele politice se înrăutățesc în Rusia și că prevede mișcări chiar în localitate printre soldați și ofițeri. Luăm măsuri de a face față acestor evenimente.

30 octombrie 1917. În oraș se țin întruniri de către soldați și marinari și se votează o moțiune prin care se cere a se lăsa conducerea maximaliștilor numai pentru încercare. Se ivesc discuții și protestări din partea comitetelor în contra ofițerilor pentru că n-au afișat telegramele, atât cele maximaliste (Trotzki) cât și cele minimaliste (Kerensky). Se crede că soldații vin să aresteze pe comandantul apărării navale de aici, căpitanul de rangul 2 Tiaghin. Se remarcă faptul că curentul maximalist are mulți aderenți aici. Se primesc telegrame că Kerensky a luat Petrogradul și că la Moscova au fost mari lupte. Soldații discută cu aprindere în grupe, nu ne amestecăm deloc în frământările lor, fel de fel de zvonuri alarmante circulă prin oraș. Barja nr. 1 de la Mila 24 bombardează la ora 12.00 bateria inamică de la Pârlita, iar noaptea bombardează pozițiile de la Prislava.

31 octombrie 1917. Ieri noapte, 100 soldați bulgari au încercat, în 40 de lotci, o incursiune de la Murighiol la Uzlina, la ora 1.00 dimineața, dar neavând comunicații bune spre Caraorman și Gorgova, n-au putut înainta și au fost înconjurați de trupele ruse, care le-au capturat mai multe bărci.

Vaporul „Di Dag", puitor de mine rus, a mai adus încă două aeroplane; avem în total cinci hidroplane Curtis și patru aparate de luptă Newport. Primim știrea că în amonte de Pârlita s-a mai instalat o baterie de 100 mm.

1 noiembrie 1917. Astăzi, la ora 17.00, domnul colonel Barr, comandantul șef al garnizoanei, l-a obligat cu forța pe inginerul rezident Georgescu să deschidă casa inginerului Magnusen pentru a se încartirui doi ofițeri. Cu toate protestele făcute, casa a fost luată. Am dat o telegramă domnului comisar al Guvernului, comandorul Coandă, arătându-i procedarea și cerând restituirea casei. Poliția s-a abținut de a asista, motivând că comisiunea este inviolabilă și garantată prin tratate și, pentru toate interesele românești, comisiunea are un delegat român la Odessa, domnul Zamfirescu, de la care trebuie să se ceară casa prin delegatul rus. Astfel, sesizarea inginerului rezident pentru a merge personal la colonelul Barr în această chestiune.

3 noiembrie 1917. Seara, la ora 10.00, soldații ruși au înconjurat casa din str. Carol nr. 5 (fostul consulat englez) unde stau două dentiste ruse, pentru motivul că s-au făcut semnale din acea casă și s-a răspuns din mare cu semnalul 7, văzut de un ofițer și doi marinari ruși. S-au făcut cercetări, dar nu au putut merge prea departe, neputând percheziționa locuința dentistelor, lăsând aceasta pe mâna rușilor. S-au ridicat însă un telefon din odaia consulatului, deoarece se intra cu chei potrivite în acea odaie și se poate uza de telefon, firul fiind în funcțiune. S-a cerut comandantului rus să le mute pe acele dentiste în strada a 2-a și să le ridice telefonul, fiind de proveniență românească. Se intervine la domnul colonel Barr să se facă controlul serios al lucrurilor din oraș în timpul nopții, căci sunt bănuieli că se fac semnale din oraș spre mare și spre baltă. Se cere la ruși un cablu de 500 metri spre a face instalația telefonică de la crucișător la Farul roșu, bateriile

www.ziuaconstanta.ro

antiaeriene de pe malul stâng. Se prelungeşte firul telefonic de la Etuvă la bordeiul bateriei de pe malul drept.

5 noiembrie 1917. Caporalul Sideroof, venit de la Sf. Gheorghe, anunţă că apărarea navală a făcut o operaţie cu trei catere pe canalul Sf. Gheorghe. Relativ la Uzlina, patrulele care s-au trimis în recunoaştere spre Uzlina nu s-au mai întors. Nici ruşii nu ştiu situaţia trupei bulgare la Uzlina, doar atât că sunt înconjuraţi de toate părţile şi nu pot înainta şi nici comunica prin lotci cu malul stâng; lotcile le-au fost luate. Greşeala patrulei germane a fost că nu a reuşit a tăia firul telefonic, însă a putut omorî patrula bulgară. La Sf. Gheorghe se află un locuitor, I. Butuc, care are legătură cu pescarii inamicului şi s-a oferit pentru bani să treacă pe caporalul Siderof.

6 noiembrie 1917. Remorcherul „Urania" pleacă la ora 9.30 a.m. cu corabia „Sulina", pentru Primărie, până la Chilia, şi două mahoane, pentru companie şi jandarmi, până la Periprava.

7 noiembrie 1917. La ora 9.00 a.m., merg cu şalupe la Ceamurlia pentru a lua informaţii militare. Cunosc pe locotenent-colonelul Ştefan Kiradonjan, român basarabean, care spune că este informat că nemţii vor ataca Sf. Gheorghe şi apoi Sulina pe mare. La Sulina, un aeroplan german aruncă de dimineaţă un manifest în ruseşte într-un tub aproape de coastă şi apoi tubul este adus de un caporal de-ai noştri, a fost luat de ofiţerii ruşi. Este semnificativ că aeroplanul a venit tocmai când se făcea schimbul Regimentului 1 cu 2; şlepurile cu soldaţi sunt în post.

13 noiembrie 1917. Comandantul rus ne cere pontonul „Visko" pentru a-l întrebuinţa la lucrări şi ne arătă că trebuie să-l predăm. Răspundem că pontonul poate fi organizat de noi să le lucreze cu plată, dar nu poate fi predat sub o altă formă.

14 noiembrie 1917. Se primesc mai multe informaţii privitoare inamicului. În insula Popina, din lacul Razelm, s-a stabilit un depozit de benzină. La Zimlofca se pare că sunt acum 10 şalupe cu motor pentru patrulare şi incursiuni ale inamicului. Se pare că în acord cu această chestiune, ruşii au pus şi au minat şi construit o estacadă la gura Canalului „Regele Carol" care dă din mare în Dunăre.

15 noiembrie 1917. O radiogramă din Petrograd anunţă că guvernul Lenin–Trotzki a propus Germaniei pace şi în acest scop face apel la trupele de pe front a încheia armistiţiul pe ziua de 1 decembrie. O radiogramă din Petrograd anunţă că reprezentanţii militari ai ţărilor aliate pe lângă M.C.G. rus din Moghilev au protestat energic contra încheierii păcii, armistiţiului sau încetării ostilităţilor, obligând Rusia a păstra angajamentul făcut cu pactul din mai 1914. Reprezentanţii aduc la cunoştinţa Rusiei că dacă se împotriveşte va avea cele mai grave urmări. Printre semnatari se găseşte şi domnul general Coandă, reprezentantul militar român.

16 noiembrie 1917. O telegramă a comitetului general al armatelor arată ca să nu se lase nimeni surprins, să nu se mai atace inamicul, dar să nu se permită fraternizarea cu el.

17 noiembrie 1917. Ruşii trag cu armele prin oraş, manifestând bucuria faţă de armistiţiul ce se proiectează. O telegramă a comunicaţiilor pe apă arată că remorcherul „Urania" fiind destinat a pleca la Odessa, să plece la Chilia, iar în locul său va veni remorcherul „Theodoru". La ora 7.30 a.m., remorcherul „Urania" pleacă la Chilia.

18 noiembrie 1917. Astă noapte, ruşii au lansat trei rachete roşii în baltă şi o rachetă albă în oraş. Se continuă de către marinari să se tragă cu armele în oraş în semn de bucurie pentru pace. Se intervine la autorităţile ruse ca să înceteze cu aceste manifestări.

22 noiembrie 1917. La ora 17.00, mergând la comandamentul rus să mă informez asupra situaţiei, mi se comunică că soldaţii ruşi (de uscat) devin din ce în ce mai dârzi cu ofiţerii lor; astfel, au anunţat pe domnul colonel Barr, comandantul Brigăzii Baltice şi şef al garnizoanei, să nu

www.ziuaconstanta.ro

mai lucreze, să stea în casă, căci la cea mai mică împotrivire în contra ideilor lor, îl vor arunca pe el și pe ceilalți ofițeri în Dunăre; de asemenea, i-au anunțat pe ofițeri că, începând din decembrie, vor primi aceeași soldă ca și soldații. Șeful de stat-major îmi arată o telegramă a domnului general Cerbacev, prin care se anunță că armistițiul s-a încheiat pe frontul rus și că o comisie rusă la care participă și partea română a început tratativele de pace la Focșani și Calieni. Comandantul apărării gurilor Dunării îmi comunică că pe toate vasele s-a arborat de ieri drapelul roșu, nu numai ca pavilion de catarg ci și ca pavilion național. Un singur torpilor din port nu s-a aliat la această diviziune, păstrând pe lângă pavilionul roșu de la catarg și vechiul pavilion de război al marinei ruse. Ni se comunică că tratativele de pace se urmează la Brest-Litovsk între delegații ruși și germani. Se primește o telegramă prin care este numit comandant suprem al armatelor ruse plutonierul Crilenka, iar generalul Duhonim, șeful Marelui Cartier General rus, a fost linșat de revoluționari. Se spune că a fost înțepat cu baionetele de soldați și în urmă dus pe linia ferată, iar trenul cu revoluționari a trecut peste corpul său. Cauza acestei grozave procedări a fost că a permis generalului Comilof să fugă cu o zi înainte de la M.C.G. rus.

23 noiembrie 1917. Se primește ordin de la Marele Cartier General și flota de operațiuni prin care se comunică că orice acțiune pe frontul român este suspendată și să acționăm numai dacă suntem atacați. Astăzi, comunicatul oficial anunță suspendarea ostilităților. Se comunică aceste știri trupelor române din Sulina, precum și comandantului rus.

24 noiembrie 1917. Se primește o radiogramă de la M.C.G. prin care ni se comunică că, începând din 22 noiembrie 1917, suntem în stare de armistițiu cu inamicul, însă „vigilența" în posturi trebuie păstrată.

25 noiembrie 1917. Oficiul poștal telegrafic ne anunță că fără să ne ceară avizul, rușii au tăiat firul telefonic între Cartierul rus și centrala română. Intervenim și arătăm că este necesar să fim în legătură și se restabilește linia. De asemenea, Oficiul Ceamurlia ne anunță că linia Ceamurlia–Sulina a fost tăiată de un ofițer rus de marină. Intervenim și se restabilește linia imediat.

27 noiembrie 1917. Remorcherul „Theodoru" pleacă cu o mahonă, având la bord personalul de marină al Misiunii franceze, care a fost rechemat la Iași. La ora 17.00, un grup de marinari bolșevici au mers la torpilorul „Sevesky" și au forțat personalul să coboare pavilionul marinei ruse și să ridice pavilionul roșu. Domnul colonel Barr și comandorul Teaghin arată starea de lucruri din ce în ce mai rea din Rusia și mă consiliază să cer trupe românești, trupele ruse fiind rele și cauzându-ne mult rău la retragerea din Deltă. Azi, soldații ruși au distrus două case și le-au luat grinzile să le pună pe foc. Este foarte tiran spectacolul acestor distrugeri, contra cărora privim și nu putem face nimic, ofițerii ruși nemaiputând lua nicio măsură.

28 noiembrie 1917. Dimineața, vasele ruse au arborat marele pavoaz, în sensul că este prima zi a întrunirii Camerelor. Mi se comunică că, duminică, ofițerii ruși din Caraorman și Principele Carol au avut un mare banchet cu ofițerii bulgari la Murighiol. Seara, rușii s-au întors cu vin la posturile lor.

29 noiembrie 1917. Se primesc știri că între bulgari și germani au fost încăierări pe chestia dobrogeană, bulgarii ținând la punctul lor de vedere de a li se da Dobrogea toată. Mai mulți germani au fost uciși.

30 noiembrie 1917. La ora 12.30, ieri noapte, cinci soldați de marină au asasinat în biroul său pe locotenentul Alexandru Sakalovski, șeful serviciului de legătură al Flotei Mării Negre, lovindu-l cu patul armelor în cap. Motivul asasinării este că soldații s-au dus să le descifreze o telegramă și ofițerul n-a voit, după care unul dintre soldați, membru în comitet, l-a arestat; ofițerul

www.ziuaconstanta.ro

împotrivindu-se, a fost lovit în cap cu armele, după care a murit. Corpul a fost depus în morga spitalului C.E.D. Se spune că autorul moral ar fi un sublocotenent de marină Leon, care voia să-i ia locul. Se pare că mobilul crimei, pe lângă cel politic, a fost și intenția asasinilor de a pune mâna pe un depozit de 40.000 ruble, primiți de curând de ofițer. Ancheta se urmează foarte discret de către siguranța rusă și cea română paralel. Asasinii sunt bolșevici și după mine au bănuit la ofițer sentimente cominterniste. După acest omor, primim informații secrete de la domnul vice-consul rus și alți ofițeri ruși că vor urma mai multe omoruri politice în fiecare noapte asupra următoarelor persoane: 1. vice consulul rus Pussanev 2. Colonelul Barr, comandantul șef al garnizoanei 3. Colonelul Rirkin, comandantul segmentului 1 din oraş 4. Căpitan-comandorului Bacemainoff, comandant al portului de război provizoriu 5. Căpitanului Alesueff, comandant al bateriei antiaeriene și se mai spune că rușii, auzind strășnicia cu care căpitanul Baicu tratează soldații, s-au hotărât să-l împuște. Față de aceste toate fapte și zvonuri, iau înțelegere cu emisarul sovietic Balabanof, în fața domnului colonel Barr, pentru instituirea unor patrule mixte ruso-române; mi se permite totul, dar rămân cu promisiunea. Iau măsuri și retrag trupa din susținerile bateriilor antiaeriene și asigur o trupă de 120 de oameni, cu care încep patrularea de zi și noapte și țin o rezervă de oameni pentru orice nevoie a o concentra în contra tulburărilor de ordine. Se raportează starea de lucruri la M.C.G. și Flota de Operațiuni.

1 decembrie 1917. Se pescuieşte o mină la Mila 7. Punctul naval Sulina trimite mijloace și oameni pentru pescuire, dar operația nu se poate face, fiind valuri și mina cam departe de coastă. Viceconsulul rus Pusanov mă anunță că Comitetul bolșevicilor au hotărât să-l omoare ca nefiind de principiile lor. Îl sfătuiesc să dispară din garnizoană.

2 decembrie 1917. Colonelul Barr, comandantul şef al garnizoanei, își expediază familia pentru mai multă siguranță la Vâlcov, iar d-sa merge la Ismail să expună situația din Sulina, cerând să se retragă trupele ruse din Deltă și să se aducă trupe române în locul lor.

3 decembrie 1917. Remorcherul „Elisabeta", mergând în interes de serviciu la Chilia, și între gura Sulinei și Stari Stambul fiind prins de ceață, n-a găsit intrarea la Stari Stambul și s-a pus pe uscat, călcând 8,5 picioare. S-a încercat imediat să fie scos, dar din cauza nopții s-a amânat operația a doua zi când, trimițându-se un remorcher rus și venind de la Chilia remorcherul „Traian", după 5 minute de manevră, vasul a fost scos de pe uscat, venind în post fără nicio avarie.

4 decembrie 1917. Ni se anunță la telefon că vor sosi două companii de frontieră sub comanda maiorului Zaharescu. Luăm măsuri pentru cantonare. Găsim trei localuri potrivite pentru locuința trupelor. Dăm tot concursul pentru instalarea trupelor, construirea paturilor comune.

5 decembrie 1917. La ora 13.00, sosesc în localitate cele două companii de pionieri, sub comanda maiorului Zaharescu. Luăm măsuri pentru cantonare. Găsim trei localuri potrivite pentru locuința trupelor. Dăm tot concursul pentru instalarea sobelor, construirea paturilor comune.

6 decembrie 1917. La ora 12.30, sosește cu „Alexandru cel Bun" domnul comandor Vasile Scodrea, comandant superior al Regiunii, însoțit de domnul comandor Eugeniu Roșca, pentru a lua măsurile cuvenite în vederea menținerii ordinii și stabilirea îndatoririlor trupelor.

7 decembrie 1917. La ora 16.00, comandorul Scodrea pleacă cu „Alexandru cel Bun". Se stabilesc împreună cu poliția și maiorul Zaharescu, sub comanda subsemnatului, posturile fixe pentru paza autorităților și depozitelor de hrană și paza de zi și noapte, precum și consemnul patrulelor.

9 decembrie 1917. Măsurile de fază produc o bună înrâurire asupra soldaților ruși. Astă noapte, doi soldați ruși, apropiindu-se a tăia scânduri dintr-o casă, au zărit patrula și au luat-o la fugă.

www.ziuaconstanta.ro

10 decembrie 1917. Suntem anunțați de sosirea batalionului de marină cu un efectiv de 22 ofițeri și 1.250 oameni.

11 decembrie 1917. La ora 17.00, sosește venind dinspre satul Rosetti, batalionul de debarcare sub comanda maiorului Sebastian Abramescu, compus din patru companii de infanterie de marină, o companie de mitraliere, o companie de pionieri, o baterie de 37 mm și o companie de marș. Vasul „Alexandru cel Bun" și șlepul puntat „Erus" fac transbordarea peste Dunăre în oraș a batalionului, care este primit de o companie din batalionul de pontonieri și ofițerii garnizoanei cu toate onorurile și în uralele trupelor. Posturile în oraș se țin tot de pontonieri, batalionul fiind lăsat a se cantona și odihni după marș.

12 decembrie 1917. La ora 14.00, sosește cu vedeta nr. 6 comandorul Teodor, comandantul superior al Deltei, pentru a stabili dispozitivul trupelor române pe front în caz de plecarea trupelor ruse. La ora 16.00 vedeta nr. 5 pleacă la Ismail.

13 decembrie 1917. La ora 17.00, sosește la bordul crucișătorului președintele sovietului local Medvedeev și comisarul Balabanov, fiind invitați pentru a trata măsurile de ordine ce trebuie luate cu ocazia plecării trupelor ruse în contra furturilor, devastărilor, spargerilor din oraș. Se stabilește a se da cinci delegați din soviet atașați la diferitele autorități militare ale garnizoanei și frontului spre a aplana orice incident ce se va ivi. La ora 18.00, are loc un mic incident la pontonul din fața Primăriei din cauza unor mobile aduse de un marinar a se îmbarca pe o barjă. Voind a controla proveniența acestor mobile, 10 soldați ruși de uscat și cinci de marină i-au înconjurat pe ofițerii noștri, înjurând și amenințându-i cu pumnii. Am evacuat pontonul cu patrula și am chemat imediat în ajutor o companie. Soldații ruși fugind strigau: *„La arme, tovarăși!"*. Soldații de marină s-au dus la torpilorul „Jivoi" și au încărcat tunul de 75 mm să tragă. Imediat s-a trimis după președintele sovietului Medvedeev și incidentul s-a aplanat, dânsul spunând că soldații ruși sunt nervoși și ca să nu ținem seama de faptele lor. Am concediat compania și incidentul s-a închis fără nicio urmare gravă. Trei soldați puseseră armele după ulucă să tragă, am oprit însă de a se face uz de armă decât când voi da ordin. N-a fost nevoie de alte măsuri. Seara, la ora 17.00, domnul colonel Simionov, delegat al sovietului, a venit cu președintele Medvedeev și a cerut să retragem toate posturile din oraș. I-am refuzat cererea până nu dă o garanție scrisă de tot sovietul și de d-sa că în oraș va fi perfectă liniște și că nu se va comite de soldații ruși nicio atingere autorităților și averii locuitorilor. D-sa a refuzat să dea acest act, astfel că măsurile de pază s-au continuat mai departe.

14 decembrie 1917. La ora 18.30, vine la crucișătorul „Elisabeta" colonelul Simionov cu praporcicul Lukaskin, translator, anunțându-se că a primit ordin de la domnul viceamiral Nenikov ca să preia toate planurile frontului subsemnatului. Maiorul Sebastian Abramescu asistă și ia notă despre toate relațiile date asupra lucrărilor de apărare ale sectoarelor și mi se declară că mi se va lăsa pe poziție 20 de telefoane și toată artileria de uscat și de pe barje cu personalul lor. Cerem mitralierele să fie de asemenea lăsate. Rămâne a mi se mai preda mai multe ordine secrete, care se vor traduce în limba română. Primim ordin de la flotă de a schimba trupele ruse pe front cu trupe române.

15 decembrie 1917. La ora 14.00, pleacă cu vaporul „Cetardog" batalionul rus din Sulina. La 15.30, pleacă la poziție în urale două companii de pontonieri, trei plutoane din batalionul de debarcare, ½ baterie 37 mm și ¼ mitraliere îmbarcate pe trei barje remorcate de remorcherul rus „Sf. Gheorghe" pentru ca, la 16 curent, ora 11.00, să ia în primire frontul sectorului I (dreapta). Trupele pleacă cu multă însuflețire la poziție.

16 decembrie 1917. Comandamentul rus ne cere a trimite trupe române grabnic la Sf. Gheorghe și Ivancea, deoarece avem două plutoane deja sosite la Sf. Gheorghe.

www.ziuaconstanta.ro

17 decembrie 1917. La ora 12.00, pleacă la Ismail un batalion rus din Regimentul 3. La ora 15.45, pleacă două companii din Regimentul 3 la Ismail. La ora 16.00, pleacă 370 oameni din Batalionul pontonieri și debarcare sub comanda căpitanului Costăchescu, pentru a schimba pe ruși la Caraorman, Litcov și Uzlina. Se dă ordin ca și cele două plutoane de la Letea și Rosetti să vină la Sulina.

18 decembrie 1917. La ora 16.00, pleacă la deal remorcherele „Ernst" și „Frații Ghenciu" cu trei șlepuri ale pontonierilor, având pe bord trupă de pontonieri și o companie a batalionului de debarcare din rezervă de la Gorgova. Se trimite și un șlep gol pentru a îmbarca pe rușii din Caraorman.

19 decembrie 1917. La ora 6.00, vaporul „Ciatardag" vine și îmbarcă încă un batalion rus spre a-l duce la Ismail.

20 decembrie 1917. Au fost aduși de pe front trei prizonieri ruși, veniți din captivitate, și sunt trimiși la Ismail.

21 decembrie 1917. La ora 9.30, barja nr. 332 pleacă cu 100 soldați la Vâlcov.

22 decembrie 1917. Sosesc în localitate ofițerii de marină ai Batalionului de debarcare, sunt repartizați pe companii.

23 decembrie 1917. Batalionul de debarcare raportează că doi oameni din batalion din pozițiile de aproape de Karasuat au trecut la inamic spre a fraterniza și apoi s-au înapoiat în tranșeele noastre. S-au luat măsuri severe pentru ca asemenea cazuri să nu se mai repete. Se iau măsuri în contra familiilor de pescari care au tendința de a trece la inamic în scop de a pescui în folosul inamicului.

24 decembrie 1917. Biroul de informații de pe lângă apărarea gurilor Dunării prin șeful său domnul Gnidenco ne întreabă dacă mai este de folos trupelor române; îi răspund că noi pentru nevoile noastre avem serviciu de informații române.

26 decembrie 1917. Comandantul superior al Deltei, comandorul Scodrea ne ordonă telefonic ca în vederea schimbării trupelor ruse de front, o companie din rezervă să ocupe sectorul cuprins între Principele Carol–Regele Carol și Pătlăgeanca. Seara, la ora 21.00, se iveşte un mic incident la Cercul Elena, provocat de marinarii ruși, pe motiv că nu li s-a liberat un număr suficient de bilete la o reprezentație de binefacere românească, dar este aplanat în curând. Mi se raportează că astă noapte două bărci bulgare au trecut prin fața postului nostru de la Ivancea Nouă și deși s-au somat să vină la mal, ele nu au voit și au fugit la malul drept. S-au tras de la noi câteva focuri. Bulgarii au protestat cu doi parlamentari.

27 decembrie 1917. Maiorul Abramescu raportează că ieri bulgarii au capturat în total 15 soldați din batalion în regiunea Ivancea Veche–Câșla–Olinka–far Sf. Gheorghe. Bulgarii au fost în număr de 120 și au venit conduși de maiorul Acrovoff și patru ofițeri dinspre Ivancea Veche și Portița. La ora 11.00, conform ordinului comandantului batalionului, trei plutoane au plecat, unul de la Ivancea Nouă sub comanda sublocotenentului Tomița și altul de la Sf. Gheorghe sub comanda sublocotenentului Roman, cu scopul de a ataca simultan Ivancea Veche și a ocupa și postul Câșla Musca de la Sf. Gheorghe. Plutonul sublocotenentului Tomița atacă precis la ora 10.35 postul bulgar compus din șase oameni care lasă în mâna plutonului nostru un mort, trei prizonieri și un caporal rănit. Un bulgar fuge din păpuriș. Noi am avut doi răniți. La Sf. Gheorghe, bulgarii vin din două direcții în număr de 50 și capturează 16 soldați din batalion ce se găseau în Câșla–Olinka Musca și parte din cei fugiți de la Ivancea Veche. Mortul bulgar s-a îngropat la Sf. Gheorghe, răniții s-au pus în spitalul C.E.D. Posturile Ivancea Veche, Câșla, Olinka și far Sf. Gheorghe s-au reocupat

www.ziuaconstanta.ro

din nou cu câte 12 oameni din batalion, fiind ale noastre dinaintea armistițiului. Primim ordin telefonic de la flota de operațiuni de a retrage toate trupele pe malul stâng, zona neutră fiind Canalul Sf. Gheorghe, mi se comunică că circulația bărcilor va fi permisă ziua cu oameni neînarmați.

28 decembrie 1917. Colonelul rus Stefanov arată că rușii mai au patru marinari în farul Sf. Gheorghe cu post telefonic și cu întăriri de la noi. Refuz a da oamenii pe motiv că insula pe care se află farul nu ține de malul stâng și orice post lăsat de noi acolo, poate fi izolat de inamic și capturat, neavând posibilitatea să-l menținem în legătură cu noi.

29 decembrie 1917. Batalionul raportează că în sectorul Regele Carol–Pătlăgeanca trupele noastre au luat în primire poziția ordonată. La Regele Carol, patru ofițeri ruși au venit cu un automobil până la malul Dunării, acolo au trecut la Tulcea și-au stat două ore la Ivancea.

3 ianuarie 1918. Ieri seară, sergentul Iuşcă fiind trimis cu escortă la Sulina ca și cap de revoltă, s-a refugiat pe o barjă cu motor și cu toate protestările făcute la soviet, nu am putut obține să ne fie predat.

5 ianuarie 1918. Se raportează de pe front că se fac mici deplasări de forțe la inamic din sectorul Mahmudia–Pârlita spre Est, se pare că în fața Principele Carol, bulgarii au fost schimbați cu soldații turci.

6 ianuarie 1918. Ziua Bobotezei se serbează cu toate onorurile cuvenite. Autoritățile ruse, deși invitate, nu au luat parte oficial la ceremonie. Aruncarea crucii în Dunăre se salută cu 21 lovituri de tun de la crucișătorul „Elisabeta", trei plutoane de marină dau onorurile.

7 ianuarie 1918. Comandorul Scodrea, comandant superior, sosește în garnizoană pentru interese de serviciu cu vedeta „Nicolae Grigore Ioan". Astăzi seară mi se aduce la cunoștință că sergentul Luşcă și încă șase soldați de marină din companie fiind refugiați pe barja pescuitoare de mine „Janeta", vor pleca în Rusia spre a scăpa de urmărirea autorităților române. Cerem din nou cu adresă la soviet predarea lor și nu primim niciun răspuns.

8 ianuarie 1918. Comandorul Scodrea părăsește garnizoana cu vedeta „Nicolae Grigore Ioan" la ora 15.00.

9 ianuarie 1918. Sovietul mă anunță că căpitanul Georgescu Vladimir de la Sf. Gheorghe a tăiat firul telefonic de la postul rusesc și a desființat postul T.F.S. rusesc din ordinul maiorului Abramescu. Se iau dispoziții ca postul rusesc să fie restabilit, cerându-se acest lucru atât de către domnul colonel Stefanov cât și de soviet. Ordinul de desființare a postului s-a dat de către maiorul Abramescu fără a mă înștiința.

10 ianuarie 1918. Din cauza lipsei de cărbuni, stația T.F.S. nu a început să funcționeze decât de ieri. Sovietul îmi comunică ca să dau telegramele prin „Elpidoforos", se așteaptă însă sosirea cărbunilor. Ni se cere o santinelă la poșta rusă și alta la spitalul C.E.D., mai avem un post la depozitul de provizii al Căpităniei și un post de cinci oameni la depozitul de muniții rusesc de lângă uzina de apă.

11 ianuarie 1918. Mi se raportează din comuna Rosetti, că la Sulina vor sosi opt căruțe cu lemne și scânduri de stejar luate din pădurea Letea de serviciul tehnic al polcului 33 Ismail și va fi exportat din Sulina. Trimitem înștiințarea sovietului și o gardă spre a nu lăsa depozitarea scândurilor cerând predarea lor.

12 ianuarie 1918. Se iau toate măsurile pentru transportul a două tunuri de 75 la Sf. Gheorghe pentru a forma o baterie la gură. Sosesc din largul mării contratorpiloarele „Zivoi" și „Zvonki" sub comanda căpitanului de rangul 2 Tiaghin; se așteaptă și torpilorul „Zovatai". După sosire, marinarii ruși au răspândit în oraș manifeste revoluționare scrise cu creionul roșu în românește, prin care în-

www.ziuaconstanta.ro

deamnă armata și populația la revoluție, terminând cu „Jos Ferdinand, Jos Guvernul". Se pregătește un atentat la onoarea pavilionului crucișătorului, căci se spune că un grup de marinari ruși vor să impună crucișătorului și tuturor vaselor din port să ridice pavilionul roșu. Luăm măsuri, punând vasul în stare de luptă și vigilența santinelelor; se duc încă două companii de la Gorgova și Principele Carol și 100 oameni de la Sf. Gheorghe din batalionul de pontonieri și de debarcare.

13 ianuarie 1918. Căpitanul de rangul 2 Tiaghin vine la mine și ne consultăm asupra situației; venirea celor trei contratorpiloare se pare că este în legătură cu evacuarea materialelor și vaselor ruse din portul Sulina. Îmi cere asigurarea că nu va fi niciun complot în oraș și mă roagă a interveni către luptele române să evite conflictele.

14 ianuarie 1918. Preşedintele sovietului şi comandantul portului Bacunanev îmi aduce o telegramă a Comitetului Central al flotei prin care s-a decis evacuarea și desființarea comandamentului apărării gurii Dunării. Cerem ca o comisie ruso-română să reguleze toate detaliile evacuării. Delegat în această comisie este venit din Sevastopol colonelul Lebedov. La ora 15.00, sosește în port contratorpilorul „Dersky" cu colonelul Lebedov; luăm înțelegere asupra evacuării.

15 ianuarie 1918. Contratorpilorul rus „Dersky" pleacă la Ismail pentru a lua măsuri de evacuare a flotei de transport ruse. Seara, la ora 23.00, preşedintele sovietic şi comisarul general Balabanov îmi prezintă telegrama generalului din Petrograd prin care arată că față de înaintarea trupelor române în Basarabia și față de puțina satisfacție ce s-a dat Rusiei pentru dezarmarea armatei ruse și ciocnirile din Basarabia, având în vedere că românii merg din îndemnul generalilor cu Cerbacev în contra Rusiei, Cerbacev fiind un inamic al Patriei, declară că relațiile diplomatice și politice cu România sunt rupte și aurul din Moscova confiscat. Eu neavând nicio instrucție specială de declarare de război între noi și ruși, arăt sovietului că este prudent să nu se considere acest act ca final. Eu nu consider relațiile amicale rupte și că rog să mai ceară instrucțiuni pentru a evita o vărsare de sânge fără a avea o situație limpezită asupra evenimentelor. Sovietul admite punctul meu de vedere, însă îmi cere să-i promit că dacă primesc un act oficial român despre declararea de război, să-i previn. Telefonez flotei și primesc răspuns că nu s-a primit nici acolo nicio înștiințare de război între noi și Rusia, să luăm însă măsuri ca în caz de vreun conflict armat să facem față situației.

16 ianuarie 1918. Ies în mare două contratorpiloare tip „Jivoi" dirijându-se spre Odessa, iar o barjă pescuitoare pleacă la larg; două vedete pleacă la Vâlcov. Se începe ambarcarea materialelor pentru evacuare, dăm o corvoadă de 130 de oameni pentru a grăbi încărcarea de muniții și materiale în barje.

18 ianuarie 1918. La ora 22.40, s-a început manevra de mutare a crucișătorului de unde era ancorat la depozitul de cărbuni. La ora 23.50, s-a terminat manevra de acostare. La ora 24.00, preşedintele sovietului însoțit de un marinar a venit să ne ceară socoteală de ce ne-am mișcat fără să-i anunțăm oficial. Le-am răspuns că din moment ce sovietul ne-a anunțat că comandamentul apărării Gurilor Dunării s-a desființat și mi-a luat și stația T.F.S. de la bord, m-am considerat că depind de șeful meu direct, domnul comandant al Flotei de operațiuni, și de aceea m-am mișcat, pentru a ține echipajul cât mai bine în mână.

19 ianuarie 1918. Sergentul Pilipic a declarat că căpitanul Gheorghe Coandă, secundul vasului, i-a făcut propunerea să-i înlesnească fuga de la bord. Faptul fiind grav, am anunțat pe ofițer și l-am trimis Flotei spre cercetare.

20 ianuarie 1918. Plecat patru barje pescuitoare de mine cu materialele evacuate.

21 ianuarie 1918. Pleacă contratorpilorul „Derscki" spre Ismail. Se prezintă la bord locotenent-comandorul Lazu, noul comandant secund.

www.ziuaconstanta.ro

22 ianuarie 1918. Pleacă remorcherul „Leodral" cu două şalande cu tunuri. La ora 17.00 pleacă compania a 3-a şi a 4-a cu maiorul Abramescu la Chilia Veche.

23 ianuarie 1918. Pleacă pe remorcherul rus „Leopold" cu un şlep şi trei şalupe; intră în port torpilorul „Ivanki". O vedetă rusă, sub pretext că s-a pus pe uscat, a rămas toată noaptea la Mila 3.

24 ianuarie 1918. La ora 14.15, pleacă spre Periprava două plutoane cu două mitraliere sub comanda locotenentului Panaitescu. Azi am protestat la comandantul rus, că vedetele trec cu aşa viteză că au rupt un şcondru de la vasul C.E.D. şi au rupt şi legăturile vaselor de la cheu. Am discutat cu domnul consilier diplomatic al flotei Tuholea în privinţa evacuării materialelor şi pentru a ne lăsa remorcherele „Gladston", „Moreno", „Eugenia" şi „Mascota", precum şi şlepurile cedate ruşilor. Dânsul propune soluţionarea de a da în schimbul unui şlep gol pentru fiecare şlep încărcat cu un act prin care se angajează să restituie acest şlep după descărcare.

25 ianuarie 1918. A plecat vasul „Lazarov" cu următoarele servicii: Hidrotehnicul 54; Lazaretul de jos; poşta rusă, magazia de provizii; serviciul telefonic şi telegrafic ale Mării Negre, compania de debarcare, serviciul telegrafic din palatul C.E.D. Azi de dimineaţă, ruşii au luat cu forţa şlepul „Roberto", care este cedat de români; am făcut protest şi am cerut ca remorcherele „Moreno", „Mascota", „Eugenia" şi „Gladston", precum şi şlepurile „Mina", „Adina Pasalagua", „Geacomo" şi „Merope" să ne fie predate, sau să ne lase alte vase în schimbul lor. Anunţăm pe comandantul rus că începând de azi, am închis portul ziua şi noaptea prin estacadă, iar vasele toate vor fi recunoscute de vasul-pilot.

26 ianuarie 1917. La orele 17.25, au plecat din port torpiloarele „Jivoi" şi „Zvierki" cu cele patru vedete, apoi remorcherul şi şlepurile cu aviaţia, avioanele au plecat în zbor. Au plecat cu aceste vase toate autorităţile ruse afară de căpitanul portului provizoriu căpitanul de rangul 2 Bacimanev, care a rămas încă cu 19 persoane pentru a preda materialul C.E.D.

27 ianuarie 1918. Dovedindu-se că la Căpitănia de port rusă se ascultă fără indicaţie la telefon, s-a tăiat firul telefonic de la casele ocupate cu serviciile vaselor. La ora 14.00, caporalii Bendoc şi Vrabie, vrând să demonteze focosul la o bombă aeriană lăsată de ruşi, bomba a explodat şi le-a retezat picioarele la amândoi; după trei ore, ambii au murit în cele mai mari chinuri, toate încercările medicilor fiind în zadar.

28 ianuarie 1918. S-a anunţat la ora 24.15 din comuna Rosetti că la Sfiştovca se aud salve de arme; căutând să ne informăm la Cardon şi acolo telefonul nu răspunde. Comuna Rosetti anunţă că ruşii au debarcat la Musura şi înaintează la Rosetti; populaţia din Rosetti cuprinsă de panică s-a retras la marginea satului. Se trimit un pluton din Sulina şi un pluton din Periprava; dimineaţa ni se comunică că a fost o alarmă falsă din cauză că un plutonier a dat un foc de armă în sat, după care jandarmii s-au crezut atacaţi şi au tras câteva salve de arme, provocând panică.

31 ianuarie 1918. S-au adus şase mine de fund din barajul de la Mila 27 şi se pregăteşte pentru efectuarea barajului de la gura Canalului Sulina. O mină nu s-a putut scoate; s-au luat măsuri de a se trimite scafandrul. S-au luat dispoziţii ca căpitanul Emil Popovici şi maistrul Nerghiş să facă recunoaşterea locului unde se va aşeza barajul de fund la gura canalului. Se pun în ordine parâmele minelor şi cablurile. Se prepară totul ca barajul să fie executat în timpul nopţii la 140 metri înapoia estacadei (în amonte). Barajul nu s-a putut executa în noaptea aceasta din cauză că nu s-a terminat pregătirea materialului.

1 februarie 1918. În zorii zilei, o barcă s-a furişat pe lângă estacadă şi a ieşit în larg cu câţiva pescari; s-a tras cu mitraliera după ea, dar nu s-au înapoiat, dirijându-se spre Vâlcov. Azi, la ora 11.00, îl anunţăm oficial pe domnul căpitan de rangul 2 Bacimanev, căpitanul rus provizoriu al

www.ziuaconstanta.ro

portului, că tot personalul inferior afară de personalul ofițeresc, trebuie să predea armele și revolverele cu munițiile lor. Ni se predau 23 arme, 2.500 cartușe și un revolver, apoi mergem la șlepul „Giacomo", unde ridicăm trei lăzi cu dinamită ale Serviciului Hidrotehnic; toate le depunem în depozitul de lângă „Elisabeta". În noaptea aceasta se execută barajul de fund de la gura Canalului Sulina. Barajul cuprinde două linii de mine, înapoia estacadei cu stație de aprindere la uscat. Barajul se execută de către puitorul de mine „Alexandru cel Bun".

2 februarie 1918. Din cauza vântului puternic nu s-a putut face barajul; vasul „Alexandru cel Bun" neputându-se ține pe aliniamente, am amânat operația până ce vântul va mai cădea puțin.

6 februarie 1918. Se execută barajul de fund la gura canalului.

7 februarie 1918. Pleacă compania de pionieri și cea de mitraliere la Periprava. Se completează barajul cu încă o mină, mi se anunță de la Mila 9 că o șalupă se vede staționând în larg până la o depărtare de 4 mile la larg.

8 februarie 1918. Șalupa de ieri a fost aruncată la coastă. Trimitem o recunoaștere care constată că vasul ancorat la Mila 6 este remorcherul rus „Amalia", fost vasul românesc „Clementina". S-a găsit pe el nouă colaci de scăpare. Vom lua măsuri de salvare. S-a dat ordin de reîntoarcere a companiei de pontonieri de la Periprava la Sulina. Trimitem o nouă recunoaștere la vasul „Amalia". Pe colaci găsim înscripțiile „Sireny" și „Filipov". Sunt colaci de salvare de la mai multe vase.

9 februarie 1918. În interesul siguranței portului și pentru motive operative, luăm din șlepurile „Giacomo", „Mina" și „Adina Passalaqua" lăsată de hidrotehnicul rus și Geniul Militar, mai multe materiale explozibile ca: dinamită, peroxilină, apoi unelte de tăiat lemne ca: fierăstraie, topoare, diferite aparate telefonice, fir și cablu subfluvial necesare operațiunilor. Dăm acte în regulă pentru toate aceste materiale. După hotărârea flotei, se dispune ca aceste trei șlepuri să fie urcate la Mila 4. Anunțăm pe toți rușii din Sulina ca să se pregătească de plecare până la 12 februarie, pentru ca plutonul de la Chilia să le rețină locul de așteptare până la clarificarea evenimentelor.

10 februarie 1918. Se anunță de la Flotă că azi va veni în port remorcherul „Ister" al C.E.D. Flota dispune de un delegat al personalului rus, rămas în Sulina, să meargă la Bolgrad, la armata a 6-a pentru a lua instrucțiuni asupra personalului unde să se stabilească și cum să plece din Sulina.

11 februarie 1918. La ora 9.30, se vede un remorcher în larg purtând la catarg un pavilion de pilot. Iese pilotina, iese și canoniera „Alexandru cel Bun" pentru a face recunoașterea și percheziția vasului. Remorcherul care a intrat în port este „Ister" al C.E.D.

14 februarie 1918. Se trimite o echipă pentru salvarea remorcherului „Amalia" de la Mila 6 cu materialele necesare.

15 februarie 1918. La ora 7.00 mi se semnalează un vas în larg. Trimitem vasul de gardă „Alexandru cel Bun", îl recunoaște și îl aduce în port, după ce bateria de la gură a tras un obuz spre atențiune că bara este impracticabilă. Vasul intră în port și este yachtul francez „Jeanne Blanche", comandat de căpitanul Sabourrean, vine din Odessa și rămâne câteva zile în Sulina până primește instrucțiuni. Au pe bord pe domnul comandor Mărgineanu, scăpat cu mari greutăți din Odessa.

16 februarie 1918. Sosește remorcherul „Traian" prin Stari Stambul cu șlepul cu grâu și porumb pentru garnizoană.

18 februarie 1918. Se primește de la Flotă radiograma nr. 932, prin care se arată că armistițiul a fost denunțat la 17 februarie și că la 20 februarie urmează a se relua ostilitățile. Se ordonă măsurile de siguranță sumare. Se dispune ca bateria de la Abator să meargă din nou la Bufet în vechea poziție pentru a apăra orașul în contra inamicului dinspre Sf. Gheorghe și a servi ca baterie antiaeriană.

www.ziuaconstanta.ro

19 februarie 1918. La ora 8.15, yachtul francez „Jeanne Blanche" iese la mare, luând direcția spre Canalul Oceacov. Doctorul Stănescu raportează că spitalul C.E.D. nu mai are mijloace de a se susține, neavând fonduri, material și personal.

20 februarie 1918. Flota dă ordin ca o pilotină a Comisiunii Europene să plece la Insula Șerpilor pentru aprovizionarea insulei. Fiind vremea rea, nu putem să o trimitem. Așteptăm liniștirea mării. Nimic important.

21 februarie 1918. Oficiul T.P. local mă anunță că maiorul Abramescu l-a somat să predea imediat firele statului telegrafice și telefonice între Sulina–Sf. Gheorghe–Vâlcov și Ceamurlia. Cum aceste fire deservesc interesele județului, Serviciul Pescăriei, Divizia de Mare, Punctul Naval, Comisiunea Europeană și sunt în afară de firele rețelei operative din sector, telegrafiez flotei, că fără să fim consultați se comite acest abuz de putere din partea maiorului Abramescu, deși toată puterea de a dispune asupra instalațiilor telefonice din oraș, conform Ordinului M.C.G. nr. 7430, o are numai subsemnatul. Flota văzând cazul, dă ordin imediat maiorului Abramescu să restituie firele. Totuși se vede sistemul anarhic al comandantului batalionului de debarcare, care ignoră cu totul existența autorității garnizoanei și Divizia de Mare în Sulina făcând acte arbitrare. La ora 5.00, sunt anunțat telefonic de la flotă de domnul comandor Roșca că armistițiul se va considera că încă nu este denunțat și că durează încă. Se comunică unităților ordinul.

23 februarie 1918. Se dă ordin pentru pregătirea mașinii și vinciului ca să schimbăm ancorajul mai la vale, la depozitele de cărbuni. La ora 15.00, începem manevra pentru schimbarea ancorajului crucișătorului. La ora 3.10 pus în marș. La ora 15.40, venit de la vale în dreptul Cercului Marinei și ancorat. La ora 15.00 terminat manevra de legare la cheu. La ora 21.00, se semnalează un vas, cu lumini în mare. Iese vasul de gardă însă nu se mai vede nimic.

24 februarie 1918. Se comunică din Sf. Gheorghe că două hidroavioane au venit la ora 10.00 dinspre mare în canal și piloții au vorbit cu ofițerii noștri și apoi au plecat în mare. Se pare că vasul care s-a semnalat aseară la gura Canalului Sulina s-au auzit prin zgomot la 23.30 la Sf. Gheorghe. Primim ordin telefonic dacă apar vase germane la larg și vor să intre în port să fie lăsate să intre. Locotenent-comandorul Nicolae Păiș, ajutorul batalionului se prezintă și raportează că piloții avioanelor au comunicat că mâine au nevoie de un pilot care să conducă patru pescuitoare de mine de la Sf. Gheorghe la Sulina pentru a intra în port. Luăm măsuri ca vasul de gardă „Alexandru cel Bun" să iasă mâine, ora 8.00, la larg pentru a întâmpina vasele germane și să le dea pilot.

25 februarie 1918. Primim două radiograme din partea flotei spre a lua dispoziții de ridicarea barajului de pe canal, estacada și plasa de la Ceatalul Sf. Gheorghe. Se va lăsa de asemenea liberă trecere vaselor dragă mine ale Puterilor Centrale spre a merge la Brăila. Se iau dispoziții ca pontonul „Visko" să fie gata de plecare pentru ridicarea barajelor în cel mai scurt timp. Se trimite o echipă la Ceatalul Sf. Gheorghe pentru ridicarea estacadei și plasei de la Principele Carol. Se iau dispoziții ca estacada de la Gura Canalului să stea deschisă ziua și să se deschidă numai de la 9.00 seara la răsăritul soarelui. La ora 16 p.m. s-a scos barajul de fund de la gura Canalului. La ora 17.00 se zărește un avion german care vine la Gura Canalului. La ora 20.15 intră în port cinci șalupe dragă mine germane, comandate de căpitanul Baron de Brandris, cu 10 ofițeri și 45 soldați la bordul vasului; comandantul și ofițerii se prezintă la crucișător și ne cer cartiruire pentru personalul vaselor și ne arată că nu vor pleca în sus spre Brăila, având a se ocupa de curățirea minelor la gura Canalului. Ne comunică că pacea între România și Puterile Centrale s-a încheiat de patru zile.

26 februarie 1918. Întoarcem vizita oficială germană. Suntem primiți foarte cordial – ofițerii germani cer să ia comunicație prin T.F.S. cu Constanța, să stabilească legătura pe apă cu Constanța

www.ziuaconstanta.ro

și să poată schimba moneda din țara ocupată cu moneda noastră. Se cer instrucțiuni Flotei. La ora 14.30, vin două hidroavioane din Constanța. La ora 15.00, un avion pleacă cu un ofițer, locotenentul de administrație Goessel, la Constanța. Comandantul german cere un vas cu închiriere să meargă la Constanța pentru a aduce benzină la toată flota; mai cere să se facă legătură telefonică între Sulina și Tulcea pentru a se putea aduce materiale.

27 februarie 1918. Din convorbirea avută cu comandantul Freihu von Brandis de la vasele dragă mine germane, rezultă că este căpitan de rezervă, fost cel de-al doilea comandant pe vasul „Imperator", se mai află aici inginerul șef de la Uzina Vulcan, care a reinstalat la Constanța toate atelierele și mașinile silozurilor. Toți ofițerii germani veniți se preocupă să asigure traficul pe apă între porturile rusești maritime și Dunăre și în acest scop a fondat chiar o societate de navigație „Euxin" germană. Trimitem solul vasului „Urania" să fie văzut de comandantul german. Luăm din partea ajutorului comandaturii germane din Constanța un act că cere vasul „Urania" pentru transport între Sulina și Constanța, rămânând răspunzători de incidentele din cauza minelor, evaluând vasul la 35.000 mărci. Urmează să facem ulterior actele de închiriere definitivă.

28 februarie 1918. Vine la bord comandorul Coandă, comisarul general al Guvernului, pentru a face plata acompturilor către ofițerii ruși din comisia despăgubirilor.

1 martie 1918. Căpitanul german von Goessel comunică că linia telefonică cu Tulcea se va face până la 8 martie, cere ca cablul să fie controlat.

2 martie 1918. La ora 24.15, se văd semnale albe de ajutor la gura Canalului. Este vaporul „Urania", care vine din Constanța cu benzină și petrol. Se trimite pilotina în mare. La intrarea canalului, se rupe o troță la vasul „Urania" și este luat la ureche de pilotină. Apoi ajutat de „Alexandru cel Bun", remorcherul „Urania" acostează la un ponton. Din cauza vântului tare, a făcut 19 ceasuri între Constanța și Sulina. Ni se cere o santinelă la depozitul de benzină al vaselor dragă mine germane, personalul minelor fiind mai mult subofițeri specialiști și neavând pe cine să pună să facă gardă depozitului. Se dă ordin Punctului naval în consecință.

3 martie 1918. Ni se comunică de către locotenent-comandorul Păiș că Batalionul de debarcare se va repartiza o parte la Ismail, o parte la Vâlcov iar în Deltă va rămâne numai Compania a 6-a. Luăm măsuri în vederea transportului de la Principele Carol, trimițând vasele necesare.

4 martie 1918. La ora 8.00 a.m., Divizia vaselor germane de dragă mine iese în mare pentru lucrări de pescuire de mine, luând direcția spre Odessa. La ora 9.00, sosesc trei hidroavioane germane de la Constanța. La ora 16.00, intră în port venind dinspre Isaccea monitorul austriac „Köros", vedeta „Wels", șalupele „Baia" și „Bocșa", pontonul dragă mine cu motor „Lelek", remorcherul blindat „Ulm", o șalupă și un ponton de mine. Au acostat la cheul Comisiunii Dunărene. Trimitem un ofițer să complimenteze de sosire. La ora 5.00, vine la bord în vizită comandantul de pe monitorul „Köros", are gradul de căpitan. Îmi comunică că afară de vasele sosite, vor mai veni patru vase pescuitoare de mine pentru mare. Se interesează asupra măsurilor de apărare la gură și asupra vaselor ruse de război, dacă n-ar face operațiuni asupra portului. I se comunică că estacada va fi închisă toată noaptea.

5 martie 1918. Sosește la ora 9.00 a.m., vasul „Venus", fost „Drau", cu un șlep cu geamanduri la remorcă. Comandantul german anunță că la ora 3.00 dimineața va pleca la Odessa. Se prezintă la bord fostul căpitan de port la C.E.D. căpitanul de marină austriac Vilfan; se interesează de materialul plutitor aflat în Sulina, având o misiune specială pentru organizarea navigației pe Dunăre.

6 martie 1918. Căpitanul Vilfan arată scopul venirii sale și că este însărcinat de Ministerul Austro-Ungar să restabilească navigația între Brăila și Sulina. A cerut inginerului Georgescu să-i

www.ziuaconstanta.ro

predea materialul C.E.D.; acesta a spus că fără ordinul C.E.D. nu-l poate da. Se pare că Puterile Centrale nu mai recunosc comisiunea ca instituție neutră internațională pentru navigația pe Dunăre. Primim cu proces-verbal tancul rusesc „Erzerum", ca garanție pentru șlepul „Robert", care nu s-a înapoiat de la ruși.

7 martie 1918. Vedeta austriacă „Fogas" trece la deal la ora 8.15 a.m. Revenim la ora veche oficială, primindu-se ordin de la Consiliul de Miniștri pentru a reveni cu o oră înapoi. Căpitanul austriac Vilfan, șef nautic pentru traseul Brăila–Sulina, vine la bord și ne comunică că au sosit patru telegrafiști militari din București, cu ordin de a instala un oficiu telegrafic și telefonic care să lege Sulina cu Tulcea, Isaccea și Brăila, fără a fi sub controlul nostru. I-am comunicat că nu putem permite nicio instalare de fire particulare fără aprobarea autorității militare superioare. Cerem hotărârea Flotei și a M.C.G.

8 martie 1918. Sublocotenentul Ionescu de la „Principele Carol" informează că doi ofițeri austrieci au venit și au cerut să facă legătura telefonică și telegrafică cu Sulina. S-a răspuns că așteptăm dispozițiunile ce se vor lua de M.C.G. Ni se comunică din Constanța că Armata a 3-a bulgară a aprobat ca să se trimită un post de patru marinari români în Insula Olinka pentru instalarea farului Sf. Gheorghe. Flota aprobă trimiterea postului. Rămâne a se lua înțelegere cu C.E.D. pentru măsurile definitive de instalare.

9 martie 1918. La ora 8.00 a.m., vedeta „Borș" mers pe Canalul Stari Stambul pentru a da posibilitatea căpitanului Rudman, șeful dragărilor de mine pe Dunăre, să ia contact cu căpitan-comandorul Petre Bărbuneanu. Se anunță Flota de operațiuni.

11 martie 1918. La ora 4.00, suntem anunțați că se vede spre sud un torpilor bulgar apropiindu-se de intrare. Se trimite vasul de gardă „Alexandru cel Bun" cu ordin de a opri la ancoră torpilorul și a invita pe comandant în port, spre a cunoaște scopul venirii sale. Sosește în port maiorul bulgar de marină Ficev, care îmi comunică că vine să ia informații asupra navigației între Sulina și Odessa, dacă este eliberată de mine. Îi comunic să aștepte până la ora 7.00 în mare, iar la 7.00 să intre în port spre a se adăposti, neputând comunica cu orașul. Numai comandanții, cel superior și al vasului vor putea corespunde cu crucișătorul „Elisabeta" și comandanții vaselor aliate din port. Punem o santinelă la malul stâng unde torpilorul este acostat, pentru ca echipajul să nu comunice cu malul stâng.

12 martie 1918. La ora 10.00, vine la bord căpitanul bulgar, comandantul torpilorului „Draski", în vizită. La ora 11.30, sunt anunțat că doi telegrafiști militari austrieci au tăiat firul telefonic prin care suntem legați cu oficiulie Protestez imediat la comandantul monitorului „Köros" și căpitanul Vilfan și mi se dă completă satisfacție, restabilindu-se linia și pedepsindu-se cei doi austrieci, care au lucrat din greșeală și cu răspundere proprie. La ora 21.30, maiorul bulgar Fuceff arată că a primit o telegramă de la M.C.G. bulgar prin care este destinat ca comandant bulgar al portului Sulina și că va trebui să plece la Tulcea cu torpilorul „Draski". Îi fac un protest, arătând că vasele de război străine, nestaționare la gurile Dunării, n-au voie să navigheze în apele românești, conform I.D. nr. 4809 din 1912, fără o autorizare prealabilă obținută pe cale diplomatică și dacă va trece spre Tulcea, consider ca o violare a legilor și regulamentelor țării. Îl invit să părăsească portul chiar a doua zi, la ora 7.00 a.m.

13 martie 1918. Comandantul monitorului „Köros", la rugămintea mea de a decide torpilorul bulgar să plece din port, răspunde în scris că va lucra imediat în acest sens. În cele din urmă, torpilorul bulgar ne anunță că a primit ordin să stea pe loc; încă așteaptă instrucțiuni cu torpilorul bulgar ce urmează a sosi astăzi din Constanța.

www.ziuaconstanta.ro

14 martie 1918. Comandantul Ficev se prezintă de plecare, arătând că mâine va trebui să plece la Tulcea. Îi comunic că încă n-am nicio instrucție despre permisiunea de a trece la Tulcea. O oră după plecarea comandantului bulgar, primesc o notă telefonică prin care mi se comunică să las libera trecere a torpilorului bulgar spre Tulcea; comunic oficial această dispoziţiune comandantului Ficev. Primesc o radiogramă prin care căpitan-comandorul Eugeniu Botez este desărcinat de funcția de căpitan de port în C.E.D., rămânând numai comisar maritim al portului. Căpitan Volfan mă informează de dispoziţiunile convenției de navigație încheiată la București.

15 martie 1918. Primim o notă telefonică de la Flotă transmisă de Divizia a 4-a, prin care se arată să nu împiedicăm mişcarea vaselor de război şi comerț a celor patru Puteri Centrale în Dunăre şi pe mare. Se permite trecerea torpilorului şi unităților bulgare spre Tulcea. De altfel, torpilorul bulgar „Draski" a plecat azi la ora 08.20 la Tulcea.

16 martie 1918. Sosesc în port monitoarele „Samos" şi „Bodrog" pentru a lua cărbuni. Se face vizită de complimentare monitorului „Samos"; comandantul acestui monitor este căpitanul Schubert. Se cere autorizație şi se înştiinţează comandantul german de la Constanța că canoniera „Alexandru cel Bun" va trece la Chilia prin fața Tulcei.

17 martie 1918. La ora 8.10, pleacă la Chilia pe Dunăre „Alexandru cel Bun" pentru a trece martori în procesul căpitan Coandă. Se primeşte o telegramă de la Constanța prin care ne anunță că în dimineața zilei de 28 martie va sosi vasul rus „Cernomore" cu prizonieri români şi cere să-i trimitem pilot într-un întâmpinare, se anunță Căpitănia de port. Se face vizită de complimentare monitorului „Bodrog". Fac vizită crucişătorului comandanții monitoarelor „Samos" şi „Bodrog", căpitanii Schubert şi Bhöm, acesta din urmă este şi comandantul Diviziei acestor trei monitoare aflate în port. Se primeşte o radiogramă de la domnul Mitilineu, secretar general al Ministerului de Interne, prin care ne face cunoscut că la sosirea românilor de la Sevastopol să anunțăm Ministerul de Război şi de Interne pentru a trimite prizonieri ruşi ce se găsesc la Bender.

18 martie 1918. Ora 16.00, sosit în port vasul rus „Cernomore" venind de la Sevastopol şi având pe bord 49 de prizonieri români sub conducerea colonelului canadian Boyle şi însoțiți de comisarul poporului Braşoveanu; prizonierii nu au fost lăsați să debarce, i-a dat telegramă primului ministru ca să intervină să lase trecerea liberă pe Dunăre pentru ca „Cernomore" să plece la Galați, unde să facă schimbul de prizonieri cu cei 70 care vor veni de la Bender la Galați. Li se facilită provizie pentru trei zile pentru 60 de persoane de la convoiul „Elisabetei". Printre prizonieri se află comandorul Pantazzi, comandorul Mihăilescu, căpitanul Negreanu, doi marinari, generalul Vivescu, generalul Dragostescu, locotenent-colonelul Niculcea Ion, maiorul Protopopescu, senatorii Cociaş Constantin, Boceanu Ion, Eremia Pană, Procopiu Grigorie, deputații Nestor Cincu, Bucure Spirescu, Zamfir Filitti, Stănculescu Ion, inginerul Nițescu, prefectul Ştefan Belu, ziaristul Emil Nicolau; cinci ofițeri ai Serviciului Maritim cu familiile lor şi 11 soldați de artilerie luați toți din Sevastopol; vasul aşteaptă răspunsul primului ministru căruia colonelul Boyle i-a cerut ca cei 70 de prizonieri ruşi deținuți în România să fie trimişi la Sulina via Galați, pentru ca schimbul de prizonieri să aibă loc la Galați sau la Sulina, după cum va hotărî prim-ministrul.

20 martie 1918. Se primeşte o telegramă pentru colonelul Boyle din partea Ministerului de Interne prin care se comunică că „Cernomore" să aştepte Sulina. Sosirea locotenentului Lascăr şi a colonelului rus Zvegrizov care au ordinele necesare în privința prizonierilor ruşi. Soseşte în port un şlep austriac cu materialul de T.F.S. şi o echipă de 50 de oameni; pare că austriecii intenționează să înfiinţeze o stațiune de T.F.S. Soseşte, de asemenea, în port, şlepul atelier austriac al Flotei de Dunăre.

www.ziuaconstanta.ro

21 martie 1918. Ora 5.30, plecat şalupa „Prahova" la Principele Carol, împreună cu un delegat al Oficiului poştal spre a lua înţelegere cu autorităţile germane care au sosit cu instalarea firului telefonic până la Principele Carol, asupra instalării firului telefonic, deoarece vor să profite de firul militar.

21 martie 1918. Ora 17.00, sosit în port monitorul austriac „Bosna", venind de la deal. Se prezintă la bord comandantul său locotenent-comandorul Vulf, care este şi comandantul tuturor celor patru monitoare ce se găsesc aici, şi-mi comunică că el nu permite plecarea vasului „Cernomore", deoarece pe vas se află un ofiţer englez şi că sunt în război cu bolşeviştii; îi comunică că vasul a venit împuternicit de un *sauf-conduit* eliberat de Oberliomande, îmi spune că în tot cazul el aşteaptă lămuriri de la şefii săi, dar că se opune cu forţă la plecarea vasului; se face cunoscut colonelului Boyle care îmi dă să arăt *sauf-conduit* ce îl posedă şi să-i comunic că în orice caz el este ferm hotărât să plece mâine la ora 10.00; comunic aceasta comandantului austriac, care îmi spune că el va trage asupra vasului dacă va căuta să plece. Se comunică Flotei aceste detalii. Se comunică în scris comandantului grupului de monitoare de a ne comunica în scris că va împiedica plecarea vasului „Cernomore"; comandantul Vulff ne comunică în scris că împiedică plecarea vasului dacă ordine superioare nu vor surveni; se comunică colonelului Boyle copie după această adresă. Colonelul Boyle ne face cunoscut în scris că dânsul fiind intermediarul păcii între Rusia şi România şi delegat al Guvernului român pentru schimbul de prizonieri, cere protecţia Guvernului român în caz când comandantul grupului de monitoare austriece va împiedica plecarea vasului „Cernomore", însă în tot cazul vasul va pleca mâine, 22 martie la ora 10.00 a.m., şi că este dispus a se întâlni cu comandantul grupului de monitoare mâine 22 martie la ora 9.00 a.m., la bordul crucişătorului „Elisabeta" pentru a lua înţelegere.

22 martie 1918. La ora 9.00 a.m., comandantul grupului de monitoare vine la bord şi mă anunţă că i-a sosit telegramă de la autorităţile superioare prin care vasul „Cernomore" este liber de a pleca din port şi-mi comunică în telegrama pe care a dat-o către Comitetul Central al Flotei prin crucişătorul „Elisabeta" nu este întocmai cu realitatea şi roagă rectificarea acestei telegrame. La 9.00 a.m., vine la bord şi colonelul Boyle, care se întâlneşte cu maiorul Vulff şi recunoaşte că telegrama dată de d-sa Grupului de Monitoare, i se face cunoscut că „Cernomore" este liber să plece şi incidentul se închide aici. La ora 9.40, soseşte în port venind de la Galaţi remorcherul „Marta", având la bord 72 prizonieri bolşevişti cub conducerea colonelului rus Zvegrizov şi locotenentului Lascăr. Se debarcă prizonierii români de pe „Cernomore" şi se ambarcă prizonierii ruşi. La ora 10.30, vasul „Cernomore" pleacă spre Sevastopol. La ora 12.40 remorcherul „Marta", cu un şlep la ureche, având la bord prizonieri români, împreună cu colonelul Boyle, comisarul poporului rus Braşovanu, colonelul rus Zvegrizov, locotenentul Lascăr, pleacă spre Galaţi în uralele locuitorilor din Sulina, care au ţinut să le facă manifestaţie de dragoste acelora care au suferit timp de luni de zile în Rusia. La ora 14.40, a sosit în port şi acostat la cheu în faţa Pieţei torpilorul bulgar „Leateaşte", comandat de locotenent-comandorul Antonof; comandantul face vizită la crucişător şi comunică că va sta numai astă seară aici, însă mâine dimineaţă va pleca la Tulcea.

23 martie 1918. La ora 18.10, soseşte în port sosind de la Chilia pe mare monitorul austriac „Temeş", comandat de comandatul de corvetă Zoerikovsky, care va sta astă seară aici, urmând ca mâine să-şi continue drumul spre Galaţi, având la bord misiunea mixtă împreună cu comandorul Ionescu. Se face vizită de complimentare.

24 martie 1918. La ora 8.30, comandantul monitorului „Temeş" face vizită la crucişătorul „Elisabeta". La ora 8.45, monitorul „Temeş" pleacă la deal, având la bord comisia Puterilor Centrale.

25 martie 1918. Soseşte, la ora 15.30, primul vas german „Batmas" din D.L.L. venind de la Odessa; debarcă doi ofiţeri germani şi-şi continuă drumul spre Galaţi.

www.ziuaconstanta.ro

26 martie 1918. La ora 14.30, comandantul austriac ne anunță că un vas port-mine s-a lovit de o mină în apropiere de Insula Șerpilor și că sunt mai mulți morți și răniți. În urmă, mi se comunică că vasul s-a scufundat complet; este un mort, un rănit grav, cinci mai ușor și 12 dispăruți, ne roagă să punem pavilionul în bernă. La ora 16.30, a sosit în port venind de la Brăila o șalupă dragă mine germană sub comanda locotenentului Stüdman, care ne comunică că mâine vor sosi încă cinci, cu care împreună va pleca la Constanța. La ora 17.00, comandantul grupului de monitoare, locotenent-comandorul Vulff ne comunică că mâine, 27 martie, ora 8.00 a.m., va avea loc înmormântarea uneia din victimele exploziei vasului dragă mină și ne roagă să luăm parte la înmormântare.

27 martie 1918. La ora 8.00 a.m. se face înmormântarea unui om din cei pescuiți de lângă Insula Șerpilor, în urma accidentului întâmplat cu vasul dragă mină austriac. Luăm parte cu un detașament de 25 marinari. Maiorul Vulff vine la bord spre a mulțumi în urma participării noastre.

28 martie 1918. La ora 10.00 a.m., pleacă din port sub comanda contraamiralului Vicherhausen următoarele vase: „Bosna", „Bodrog", „Köros" și „Szamos", vedetele „Compo", „Barș" și „Vels", remorcherele „Odessa" cu șlepul cu cărbuni și „Besarabetz" cu tancul cu păcură luând direcția spre Vâlcov. După informații vor merge apoi la Akerman și Odessa, pentru operațiuni navale contra bolșevicilor. În port se mai află sosite de ieri, patru șalupe cu motor germane și două șlepuri amenajate cu birouri pentru sondaje și studii hidrografice. Două șalupe au făcut câteva sondaje în canal și la gură. Comandantul acestor șalupe este un inginer militar. La ora 18.00, un cargobot german din societatea Deutsche Levante Linie a trecut prin port luând direcția Odessa, transportând un batalion german. O contra vedetă austriacă l-a escortat în largul mării.

29 martie 1918. Se primește o telegramă de la M.C.G. prin care se arată că comandantul suprem al armatei Mankensen a luat asupra sa toată îngrijirea sanitară a porturilor din Marea Neagră și de pe Dunăre. De asemenea, toate instalațiile statului sau C.E.D. aflate la Sulina să fie puse la dispoziția comandamentului suprem pentru poliția sanitară, combaterea bolilor contagioase și carantina vaselor.

30 martie 1918. La ora 11.00 a.m., suntem anunțați de la Flotă că Sfatul Țării a consimțit cu majoritate de voturi revenirea Basarabiei la patria-mamă. Luăm măsuri conform ordinelor primite spre a face un Te-Deum la ora 12.00. Toate autoritățile iau parte. Vasele pavoazează. Se citește cu solemnitatea cuvenită Ordinul nr. 1 al Corpului 6 de armată, trupei sub armă și li se ține o cuvântare ocazională asupra acestui mare act din istoria neamului românesc. Se primește defilarea; asistă și ofițerii germani și austrieci. Vasele austriece au ridicat numai pavoazul mic. La ora 18.00, are loc o serbare școlară la Cercul elen, la care s-au produs elevi, eleve și soldați din garnizoană. Au asistat și ofițerii de pe vasele austriece și germane. La ora 20.00, se aprinde pavoazul electric la crucișător, iar trupa din garnizoană execută retragerea cu torțe. Toată populația a luat parte cu însuflețire la acest act măreț al neamului românesc.

1 aprilie 1918. La ora 9.00 a.m., intră în port crucișătorul auxiliar „Regele Carol I" fost al S.M.R. și închiriat la ruși care a fugit și s-a salvat de la Batumi, unde era capturat de guvernul transcaucazian. Comandantul este un ofițer rus Veruninov, căpitan de rangul 2; se mai află pe bord sublocotenentul Iordăchescu Alexandru – român, căpitanul Gray și alți 15 ofițeri ruși, 25 români care formează echipajul și 45 marinari kurzi georgieni. Vasul trebuie să se întoarcă la Sevastopol și pentru că ofițerii ruși au considerat ostilitățile încetate și că în mod ilegal vasul este ținut de ruși, s-au decis să-l predea autorităților române. Dăm radiogramă Flotei asupra cazului. Facem un proces-verbal de predare cu comandantul rus. Ridicăm pavilionul de război la pupa, vasul aparținând statului român. Punem o gardă de patru oameni pentru a păzi ca să nu se comunice cu orașul. Căpitanul austriac Rudman vine să ia relații asupra situației vasului. Îi răspundem că vasul este sub pavilion român și aparține statului român. Primim ordin de la Flotă să trimitem vasul la Chilia

www.ziuaconstanta.ro

Veche, fiind mai în siguranță. Dispunem ca vasul să plece a doua zi, la ora 7.30, la Chilia Veche, sub conducerea superioară a locotenent-colonelului Lazu, având la bord o gardă de 25 oameni.

2 aprilie 1918. La ora 9.15, pleacă din port spre Chilia în urma ordinului Flotei vasul „Regele Carol I", având la bord pe locotenent-colonelul Lazu și 25 oameni de gardă. La ora 19.15, au sosit în port venind din Odessa remorcherul german „Fassold" cu șlepurile Z.T.L. 208 și S.R.D. 33, apoi 10 șalupe dragă mine germane, o șalupă cu motor și barja rusă nr. 224 capturată.

3 aprilie 1918. La ora 16.00, sosește monitorul austriac „Sava" din sus. Cam în același timp sosește hidroplanul german nr. 1545 din Odessa și apoi pleacă spre Constanța.

4 aprilie 1918. Sosesc încă trei șalupe germane venind din Constanța.

5 aprilie 1918. Se iau în unire cu comandantul monitorului „Sava" măsuri de apărarea gurii Sulina. Se stabilesc măsuri pentru intrarea vaselor în canal și manevra estacadei. În port se găsesc următoarele vase străine: monitorul „Sava", contra vedetele „Compo" și „Uiza"; 13 șalupe dragă mine germane; patru șalupe ale Serviciului Hidrografic german.

7 aprilie 1918. La ora 3.20, pleacă la mare șase șalupe germane, luând drumul spre Constanța. Suntem anunțați că va sosi un vapor rus cu prizonieri germani, venind din Batumi, se iau măsuri în consecință. De comun acord cu comandantul monitorului „Sava", căpitanul Rudman, stabilim un regulament al intrării vaselor în portul Sulina și pentru manevra estacadei. După aceste reguli, se stabilește ca contra vedetele austriece și „Alexandru cel Bun" să concureze la serviciul de gardă al portului pentru recunoașterea vaselor ce vin de la larg.

8 aprilie 1918. Sosește din Constanța, la ora 9.00 p.m., barja fostă nr. 240.

9 aprilie 1918. La ora 3.00 a.m., trei șalupe germane pleacă în sus. La ora 5.10 a.m., nouă șalupe germane și barja fost nr. 240 ies în larg. Sosește din Odessa remorcherul german „Fassold", cu două șlepuri. Apoi intră remorcherul „Ernst" cu un șlep și „Adagena" cu un șlep. Ambele remorchere, precum și șlepurile „Jeanne" și „Normander", sunt din cele date de noi rușilor și acum au fost reluate de germani și puse sub pavilion german. Echipajul de pe „Ernst" a fost debarcat în Sulina; cel de pe „Adagena" se va duce până la Brăila unde, după înțelegerea cu domnul comandor Teodorescu din Odessa, se va libera și înapoia la Galați.

14 aprilie 1918. Fiind anunțați de un ofițer de la monitorul austriac „Sava" că este ziua numelui împăratului Austriei – Zita de Bourbon-Parma, pavoazăm cu pavoazul mic, ca și vasele austriece. Sosește în port vasul de marfă bulgar „Bulgaria".

15 aprilie 1918. Sosește în port la ora 4.00 p.m., contratorpilorul sub pavilion rusesc „Pasra", având la bord pe căpitanul german von Brandis și o comisie austriacă, vasul va sta o zi în portul Sulina.

16 aprilie 1918. Pleacă la ora 9.00 a.m., contratorpilorul „Pasra" la Constanța.

20 aprilie 1918. Se prezintă la bord căpitanul Cosăceanu, îmbarcat pe crucișător. Seara, echipajul merge la biserică pentru a asista la slujba Prohodului.

21 aprilie 1918. La ora 23.40, trupa crucișătorului formează un detașament cu trupa Punctului Naval și merg sub comanda locotenentului Andrei la biserică pentru slujba Sfintei Învieri. La ora 24.00 se oficiază serviciul divin în fața autorităților militare și civile române și ofițerii străini invitați la ceremonie. După serviciul divin, ofițerii și echipajul crucișătorului iau parte la masa de Paști, după obiceiul tradițional.

22 aprilie 1918. Se iau măsuri conform ordinelor Corpului VI Armată și Flotei ca să se înființeze posturi și patrule pe malul mării între Stari Stambul și Sf. Gheorghe pentru supravegherea contra bandelor de alimente, materiale și pește, care ar ieși din Basarabia spre Rusia, precum și în contra dezertorilor și trupelor bulgare care ar încerca să treacă din Dobrogea peste frontiera română.

www.ziuaconstanta.ro

23 aprilie 1918. Încheierea Păcii din Bucureşti. O telegramă sosită de la Prefectura Tulcea (Chilia Veche) arată că azi, 24 aprilie 1918, ora 12.00, s-a semnat la Bucureşti Pacea între România şi Puterile Centrale.

25, 26 aprilie 1918. Comandamentul german instalează la Palatul C.E.D. un spital de contagioşi. Încheindu-se Pacea cu Puterile Centrale după condiţiile arătate în Tratatul din Bucureşti, aici alăturat din ziarul „Lumina", operaţiunile şi ostilităţile între România şi cele patru Puteri Centrale se consideră încetate iar relaţiile diplomatice şi politice reluate[99].

A doua mobilizare a armatei române (28 octombrie 1918) a însemnat şi reluarea operaţiilor de către crucişătorul „Elisabeta". Iată cum este consemnată această perioadă în Jurnalul de operaţiuni:

29 octombrie 1918. În baza ordinului Corpului 5 Armată, comunicat de căpitan-comandorul Rădulescu C., şef de stat-major la Divizia de Dunăre, prin care se ordonă ca toate vasele sub pavilion german să fie capturate, iar marfa confiscată, se iau măsuri pentru capturarea următoarelor vase:

La ora 11.00 noaptea (28 octombrie) locotenent-comandorul Ştefănescu R. capturează şalupa nr. XVIII şi face prizonieri pe locotenentul Meyerhof şi locotenentul Mulder cu patru soldaţi.

În ziua de 29 octombrie, ora 7.00 a.m., remorcherul „Sella" încearcă să iasă din port, având pe bord mai mulţi ofiţeri germani. Se face semn de la crucişător ca remorcherul să întoarcă, dar nu execută. Se deschide focul cu tunul 57 mm Td pupa şi se trag 12 obuze asupra acestui remorcher care, în cele din urmă, temându-se a nu fi scufundat, se reîntoarce în port. Se procedează la capturarea remorcherului „Sella" cu trei ofiţeri şi 15 soldaţi; remorcherul „Tereza" iarăşi sub pavilion german, este oprit la ieşire şi capturat cu un ofiţer şi 15 soldaţi; şlepul „Portolo 7" cu 60 vagoane pulbere fără fum; şlepul „Vasos" cu 9 vagoane oţel. Iau parte la capturare şi inventariere căpitan-comandorul Ioan Bălănescu, locotenent-comandorul Gheorghe Niculescu, locotenentul Marius Verbiceanu, locotenent-comandorul R. Ştefănescu şi maestrul Sermanu. Se încheie cuvenitele procese-verbale şi inventarele şi se înaintează Comandamentului Marinei, împreună cu toţi prizonierii germani. Se trimit la Galaţi, sub conducerea căpitanului Barin, şlepurile cu materialele ruseşti „Mina" şi „Giacomo".

2 noiembrie 1918. O furtună cu vânt de Nord 2 foarte violentă, rupe lanţurile şcondrului şi vasul este împins în mal cu pupa. Liniştindu-se furtuna, luăm măsuri şi degajăm pupa de la mal. Se inspectează santinelele, nu se observă nimic îngrijitor. S-a încercat ambele maşini, nimic îngrijitor nu se observă la elici. După o lipsă de aproape doi ani, intră în port vasele pasagere S.M.R. „Împăratul Traian", „Dacia" şi „Principesa Maria", sub comanda locotenent-comandorului Georgescu Ioan.

3 noiembrie 1918. Eveniment mare, de păstrat în paginile mari ale războiului nostru, la ora 10.30 a.m., îşi fac apariţia trei contratorpiloare aliate, deschizând porţile Bosforului şi Dardanelelor, să ne aducă salutarea marii Flote Aliate de la Izmir. Contratorpilorul francez „Protet" are comandant un maior, contratorpilorul italian „A. Bassini" de asemenea pe maiorul Bertolotto, iar cel englez „Beaver" un căpitan Tollemache. Se fac vizitele de rigoare. Se pavoazează oraşul. După amiază, administratorul Deltei, domnul Calapeteanu, a mers dimpreună cu domnul comandor Negru şi căpitan-comandorul Bălănescu la contratorpilorul „A. Bassini" şi s-au schimbat cuvinte foarte

[99] Jurnalul de operaţiuni s-a încheiat pe 26 aprilie 1918. Conform Ordinului nr. 442 din 7 mai 1918, demobilizarea marinei s-a făcut pe 31 mai 1918, dată când armata a trecut pe picior de pace. S-a prelungit demobilizarea cu o lună. Documentul este semnat de comandantul Diviziei de Mare, crucişătorului „Elisabeta" şi al garnizoanei Sulina, căpitan-comandorul Ioan Bălănescu.

www.ziuaconstanta.ro

călduroase şi pline de recunoştinţă pentru sprijinul Puterilor Aliate, care ne-au ajutat să vedem înfăptuită Uniunea Naţională. Seara, la orele 9.00, s-a dat o colaţiune la Cercul Marinei tuturor comandanţilor şi ofiţerilor de pe vasele aliate, ţinându-se cuvântări entuziaste pentru gloria aliaţilor şi izbânda lor în contra barbariei teutonice.

7 noiembrie 1918. Se capturează 128 tone lână aflate în vaporul turcesc „Peyam". În urma ordinului comandantului Marinei, se sigilează magaziile şi locotenentul Vasilescu este însărcinat a conduce vaporul la Galaţi, spre a-l preda Comandamentului Marinei. La ora 8.00 a.m., vasul are trei căldări sub presiune şi pleacă la Galaţi pentru îmbarcare. Ajungem, la ora 8.00 p.m., la Galaţi. Ancorăm în faţa Bursei.

8 noiembrie 1918. Aprobându-se a se face mici reparaţii la căldări, maşini şi bărci, mergem şi acostăm la Arsenal, unde stingem focurile. Zilele acestea s-au petrecut cele mai însemnate evenimente din istoria neamului românesc. În Bucovina, la Cernăuţi, Iancu Flondor a citit în Adunarea Naţională actul cel mare al unirii Bucovinei cu ţara-mumă, iar la Alba Iulia, Iuliu Maniu, Vaida Voievod, Gheorghe Pop au votat cu unanimitate revenirea Transilvaniei cu tot Banatul dintre Tisa, Mureş şi Carpaţi la ţara-mumă, România Mare. Astfel se încheie marea operă a Armatei şi marilor noştri Cârmuitori, conduşi de bunul român M.S. Regele Ferdinand, care au făcut marele război pentru eliberarea fraţilor de sub jugul străin şi ajutaţi de luminatele minţi ale lui Wilson, Clemenceau şi Lloyd George, cu armatele puternice aliate au izbutit să îngenunche un duşman uriaş şi să dea urmaşilor o Românie Mare de la Nistru până la Tisa, aşa cum a văzut-o în mintea sa marele Voievod Mihai. Se vor păstra ziarele din acele zile, ca mărturii preţioase ale clădirii Sfintei Românii Mari. Să trăiască toţi marii bărbaţi care au înfăptuit-o şi sfântă să fie memoria eroilor căzuţi pentru ea!

La 3 decembrie, micile reparaţii ale crucişătorului fiind terminate, luăm măsuri în vederea înapoierii la Sulina.

6 decembrie 1918. La ora 8.00 a.m., plecăm la Sulina. Trei căldări sub presiune, a patra de rezervă. Luăm la vale viteza mijlocie 22 km. La ora 3.00 p.m., facem rondoul în mare şi apoi, la ora 4.00, legăm vasul la cheu. Toată luna decembrie stăm în port. De sărbători se dau permisii ofiţerilor şi trupei.

1 ianuarie 1919. Serbăm Anul Nou la Cercul Marinei, cu toţi ofiţerii crucişătorului şi întâmplător iau parte şi ofiţerii de la monitorul „Lascăr Catargiu". Anul Nou are multe greutăţi de trecut, cele mai importante sunt greutăţile de hrană. Criza poporului nostru va fi în lunile ianuarie şi februarie. Să sperăm că le vom trece, cu sprijinul ce ni se dă de aliaţii noştri.

2–6 ianuarie 1919. Navigaţia maritimă îşi reia cursele. Vase străine şi române aduc alimente şi mărfuri. Se face salutul cu tunul la Bobotează.

15 ianuarie 1919. Cargourile Armatei voluntare ruse transportă muniţii de la Galaţi în porturile ruse. Domnul căpitan-comandor Bălănescu este mutat la Direcţia Marinei Bucureşti şi lasă provizoriu comanda vasului căpitanului Cosăceanu, pentru a o transmite căpitanului Baicu.

15 ianuarie–16 aprilie 1919. Căpitanul Baicu Ştefan are comanda provizorie a crucişătorului. Mişcare de nave de război şi comerţ. Pasagerele S.M.R. fac cursa Marsillia. Nimic remarcabil.

16 aprilie 1919. Se predă comanda provizorie a crucişătorului căpitanului Cosăceanu Ştefan.

5 septembrie 1919. Nicio acţiune de front. Vasul nu s-a deplasat. Serviciul conform ordinelor primite[100].

[100] *Ibidem*, f. 48. Ultima consemnare aparţine căpitanului Cosăceanu.

www.ziuaconstanta.ro

Capitolul VIII

CRUCIŞĂTORUL „ELISABETA" – AMFITEATRU PLUTITOR (1919–1920)

Încă de la intrarea în serviciu, crucişătorul „Elisabeta" a fost utilizat şi ca navă-şcoală pentru formarea mecanicilor, electricienilor şi torpilorilor. Prin Ordinul de zi nr. 282/1919 al Inspectoratul General al Marinei, crucişătorul „Elisabeta" a fost scos din categoria navelor operative. Prin Înaltul Decret nr. 2213 din 13 mai 1920, la Constanţa a fost înfiinţat Institutul Maritim, cuprinzând Şcoala Copiilor de Marină, Şcoala Instructorilor de Specialitate şi Şcoala Maeştrilor de Punte. Din cauza lipsei de spaţiu, între 14 noiembrie 1920–1922 Institutul Maritim a funcţionat la bordul crucişătorului „Elisabeta", acostat în apropierea Gării maritime din portul Constanţa. Ulterior, crucişătorul a fost ancorat în dreapta Silozurilor, în apropierea Şantierului Naval, deplasarea la şi de la navă făcându-se cu barca. „În toamna anul 1920, au luat fiinţă, la Constanţa, Şcolile Marinei, compuse din Institutul Maritim – fosta Şcoală a Copiilor de Marină – şi Şcoala Navală, cu două secţii: Şcoala de Ofiţeri de Marină şi Şcoala Specială de Aplicaţie a căpitanilor. Institutul Maritim a fost instalat pe vechiul crucişător «Elisabeta» iar Şcoala Navală în clădirea ocupată în prezent de Muzeul Marinei. Prin luna noiembrie a acelui an – povesteşte în memoriile sale contraamiralul Iacob Bălan –, am fost mutat şi eu la Institutul Maritim, comandant fiind căpitan-comandorul Aurel Negulescu – cunoscut publicist sub pseudonimul Moş Delamare. Comandantul, care de mulţi ani se transferase în marina comercială şi nu mă cunoştea decât foarte puţin, m-a primit cu neîncredere. În institut fuseseră primiţi copii cu patru clase primare, fără examen, mulţi dintre ei orfani. Erau circa 50 de copii murdari şi dezbrăcaţi. Eu eram un fel de „om la toate": ajutor de comandant cu sarcini administrative (hrană, îmbrăcăminte, căldură etc.), director de studii (alcătuiam programul de şcoală, orare şcolare, manuale, căutam profesori) şi profesor de limba română, istorie, geografie, matematici. Cursurile de specialitate le-am dat în sarcina unor maiştri. Predarea cursurilor nu era plătită. Din cauza războiului, la Constanţa – ca pretutindeni – lipsurile erau totale. Navele de război erau imobilizate din lipsă de combustibil, neavând combustibil nici pentru bucătării. Fostul crucişător «Elisabeta' era o ruină şi ajunsese gazda guzganilor din port, care făceau o permanentă promenadă de du-te-vino pe parâmele de amarare, încât am fost obligaţi să le fac bariere din tablă cu zimţi. Şobolanii mişunau prin toate compartimentele navei şi, noaptea, mă trezeau din somn cu cursele ce le făceau peste mine. A trebuit să fac deratizarea navei căci distrugeau tot, şi hrană şi îmbrăcăminte. La crucişător nu funcţiona nici instalaţia de lumină, nici instalaţia de apă, nici cea de căldură. A trebuit să mă rog la comandanţii celorlalte nave ale marinei ca să-mi împrumute specialişti pentru refacerea instalaţiilor. Ca să se poată face faţă atâtor cerinţe, m-am consemnat la bord şi n-am mai părăsit nava timp de luni de zile. Deşi îmi provocau multe necazuri, cei circa 50 de zglobii – veneau la mine cu capetele murdare de orez sau macaroane ca să le fac dreptate, după ce se băteau între ei la masă – îmi era milă de ei. Cu toate lipsurile şi cu toate greutăţile ce le întâmpinam, într-o lună, am reuşit să pun lucrurile *pe roate*"[101].

[101] Contraamiral Iacob Bălan, *Amintiri...*, Cercul Militar Tulcea, Liga Navală filiala Tulcea, 2007, f.e., p. 37–38.

www.ziuaconstanta.ro

EPILOG

Din cauza vechimii și a uzurii avansate, în anul 1920, crucișătorul „Elisabeta", nava-amiral a Marinei Militare Române aproape trei decenii, a fost scos din serviciul de luptă, fiind transformată în navă-școală[102]. În noaptea de 11 spre 12 decembrie 1921, crucișătorul „Elisabeta" era acostat la cheul de Nord, în fundul portului, cu tribordul la cheu. Sub presiunea mare a vântului de Nord, de forța 8, cu rafale de forța 10, și din cauza resacei mari (1,5 picioare) produsă în port, s-au rupt toate legăturile crucișătorului „Elisabeta", afară de legăturile de la pupa. Prova crucișătorului a fost derivată peste canoniera „Locotenent-comandor Stihi Eugen" (A). Din cauza ruperii parâmelor și căderii peste canonieră, scara din babord s-a rupt complet, căzând în apă. Din cauza viscolului și a întunericului nu s-a mai putut pescui. Apărătoarea trombei de zgură din babord a fost ruptă. La scara de pisică din babord s-au rupt șase trepte. Baleniera nr. 2 a fost smulsă din palancul din pupa și a rămas suspendată la gruie numai într-un palanc. Tachetul de la gruia din pupa șalupei a fost rupt. Două urechi de fontă din tribordul navei au fost rupte. Balustrade în prova tribord a fost ruptă pe o distanță de doi metri. Marca mare a crucișătorului, ținută ca barcă de manevră pentru darea parâmelor, legată sub vânt la pupa navei, a fost smulsă prin plecarea canonierei și s-a pierdut cu întreg inventarul. La canonieră au fost îndoite gruiele de la barca tribord, balustrada tribord a fost deteriorată pe o lungime de 6–7 metri și s-au produs unele îndoituri la comandă[103].

În urma furtunii din noaptea de 4 spre 5 ianuarie 1922, crucișătorul „Elisabeta" a fost împins de vântul puternic de Sud-Vest, forța 8, care bătea travers și din cauza hulei formate a lovit cu ancorbulamentul bateriei nr. 1 din tribord cargoul S.M.R. „Bucegi" în bordul babord. „Din cauza resacei puternice, vasele s-au ciocnit între ele. Parâma dată travers în babord pentru a depărta vasele s-a rupt. Lanțul ancorei din babord s-a întins cât au permis mijloacele bordului. Trancheții și baloanele puse atât de «Elisabeta» cât și de la vasul «Bucegi» au micșorat mărirea avariei, însă n-au putut s-o evite. S-au produs următoarele pagube: Parapetul de tablă de la postamentul tunului prova tribord s-a îndoit pe o distanță de 2,2 metri. S-au produs plesnituri. La vasul «Bucegi» în tribord s-a produs o scofâlcitură aproximativ 2 metri suprafață în babord, deasupra liniei de plutire[104], respectiv două table îndoite, două coaste îndoite, o a treia coastă ruptă și construcția punții principale la mașină îndoită"[105].

La 3 septembrie 1923, crucișătorul „Elisabeta" a efectuat ultima călătorie în Marea Neagră, deplasându-se în Arsenalul Marinei Galați la remorca vasului SMR „București", escortat de canoniere, pentru a fi transformat în cazarmă. La 22 septembrie 1924, se afla la dezarmat la Sulina, având starea corpului foarte slabă, fundul este mâncat de rugină din care cauză face apă în compartimen-

---

[102] A.M.R., Fond Inspectoratul General al Marinei Regale, dosar nr. 1387/1936–1937, f. 106.

[103] *Ibidem*, f. 473–474.

[104] A.M.R., Fond Inspectoratul General al Marinei Regale, dosar nr. 247, f. 469.

[105] A.M.R., Fond Inspectoratul General al Marinei, dosar nr. 247, f. 465–467.

www.ziuaconstanta.ro

tul prova, la maşini şi pe la axul cârmei[106]. În 1930, nava a fost tăiată, părţile metalice fiind transferate Societăţii Reşiţa, ca fier vechi. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, cu tunurile sale a fost armată bateria de coastă „Elisabeta", de la Agigea, din compunerea Artileriei de Coastă, rebotezată „Crişan" în 1948, care a supraviețuit până în 1949. O parte din obiectele cu valoare simbolică de pe navă se află în patrimoniul Muzeului Marinei Române din Constanța.

[106] Serviciul Istoric al Armatei, Fond Microfilme, rola P II 2758, c. 74.

www.ziuaconstanta.ro

COMANDANȚII CRUCIȘĂTORULUI „ELISABETA”

Colonelul IOAN MURGESCU
14/26 octombrie–5 noiembrie 1888

Fiul Ecaterinei și al lui Ioan Murgescu, s-a născut la 27 martie 1846. După absolvirea liceului, în martie 1864 a câștigat concursul organizat de Ministerul de Război pentru trimiterea unui elev la Școala Navală din Brest. De la 1 august 1864, s-a numărat printre elevii acesteia, obținând încă din primul an de studiu rezultate notabile. În ședința din 19 iulie 1865, ministrul de Război propunea Consiliului de Miniștri ca „elevului Murgescu Ioan trimis în Francia la Școala Navală de la Brest, pentru silința la studiu de care a dat probe, să i se dea o sumă de 300 franci din capitolul misiilor, sub titlul de gratificație considerând că asemenea recompense au drept scop a încuraja silința”. După absolvire, la 1 august 1866 a fost autorizat să efectueze un voiaj de instrucție cu nava-școală franceză „Jean Bart”. Printr-o adresă din 4 octombrie 1866, ministrul de Marină și Colonii al Imperiului Franței îl informa pe agentul României la Paris că „...junele Murgescu Ioan, supus român, pe care îl autorizasem în 1864 a urma cursurile Școlii Navale imperiale, a sfârșit cursurile acestei școli. Junele dumneavoastră compatriot, care a justificat neîncetat prin silințele sale favoarea ce i s-a acordat, a dobândit și 13 în clasarea elevilor de ieșire încheiată de juriu”, anunțând totodată că îl autoriza „a face campania vasului-școală de aplicație „Jean Bart”, cu asimilația gradului de aspirant de a doua clasă”. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (24 octombrie 1866), locotenent (10 februarie 1869), căpitan (21 martie 1871), maior (6 iunie 1875), locotenent-colonel (aprilie 1881), colonel, general (10 mai 1893) și viceamiral în rezervă (10 mai 1911). La 1 aprilie 1901, s-a retras, la cerere, de la conducerea Marinei Militare. La 10 noiembrie 1868, a fost numit secund pe nava „Ștefan cel Mare”. Sub comanda sa, nava a efectuat un voiaj până la Baziaș, fiind *prima navă de război românească care a depășit sectorul Porților de Fier*. La 1 ianuarie 1871, a fost desemnat comandantul navei „România”. Numit comandantul canonierei „Fulgerul”, în perioada octombrie 1873–aprilie 1874 a comandat pentru prima dată o navă românească de război, în Marea Mediterană și Marea Neagră pe timpul marșului plin de peripeții pentru aducerea ei în țară, de la Toulon la Galați. Prin Î.D.R. nr. 96 din 30 aprilie 1874, i s-a acordat „dreptul de a purta Medalia Militară de aur, pentru curajul și devotamentul ce a pus cu ocazia conducerii bastimentului „Fulgerul” de la Toulon la Galați”. De asemenea, a fost citat prin O.Z. pe armată din 11 mai 1874, aducându-i-se mulțumiri „pentru devotamentul cu care s-a oferit singur spre a fi însărcinat cu această misiune” și „pentru că a știut corespunde greutăților ce a întâmpinat în cursul navigației”. La 19 aprilie 1874, a preluat comanda navei „Ștefan cel Mare”. La 10 decembrie 1874 a fost numit provizoriu în funcția de comandant al Flotilei, în locul maiorului Maican, care s-a retras din cadrele active. La 6 iunie 1875, a fost titularizat în funcția de comandant al Flotilei. În această perioadă s-a format, în

www.ziuaconstanta.ro

premieră națională, o mică divizie, compusă din navele „Ștefan cel Mare", „România" și „Fulgerul". Sub comanda sa, în perioada 11-27 octombrie 1875 aceste nave întrunite au efectuat instrucția în comun, constând din exerciții și trageri de artilerie asupra unor ținte plutitoare în scopul deprinderii navigației, pregătirii timonierilor și tunarilor. În timpul acestui prim marș de instrucție executat pe Dunărea de Jos și Marea Neagră, canoniera „Fulgerul", la bordul căreia se afla și comandantul Flotilei, a ieșit de câteva ori în mare, vizitând porturile Sulina, Tulcea, Constanța, precum și Insula Șerpilor. În premieră, s-au făcut schimburi de vizite protocolare cu autoritățile locale turcești, caimacanul din Sulina și guvernatorul turc din Tulcea, precum și cu staționarele turcești din aceste porturi. În Darea de seamă înaintată Ministerului de Război a subliniat faptul că „acest mic voiaj pe mare a fost foarte important întâi în privința echipajului, ofițerii au văzut elementul cu care se luptă și pe care bravează navigatorii și s-au familiarizat cu diferitele cunoștințe necesare pentru navigațiune; toți s-au condus foarte bine. Oamenii asemenea. Pe de altă parte, voiajul este important prin circularea pentru prima oară pe Marea Neagră a unui bastiment de rezbel român, armat; în fine, este important căci este un voiaj pe mare, făcut cu micile resurse ale Flotilei, fără a avea pe bord nici un singur element străin". În același an, a intrat în dotarea flotilei șalupa „Rândunica" construită în Șantierul Naval „Yarrow" din Londra, iar prin sporirea bugetului alocat pentru marină atât în 1875, cât și în 1876, care a permis și creșterea efectivului flotilei, în atelierul flotilei a fost pusă în construcție șalupa cu vele „Lebăda". În mai 1877, a fost atașat pe lângă comandantul Flotilei ruse de Dunăre, participând împreună cu ofițerii ruși Dubasov și Sestacov la elaborarea planului de atac al grupării de nave otomane aflate pe Canalul Măcin. În noaptea de 12/13 mai 1877, la bordul șalupei „Rândunica", aflată în fruntea unei formații de patru șalupe torpiloare, a participat la atacul cu torpile de școndru asupra monitorului otoman „Seifi", cu un deplasament de 2.500 de tone, pe care l-a scufundat. În ziarul „Telegraful" din 17 mai 1877 se menționa printre altele: „...Comandantul român a contribuit mult la succesul acestei acțiuni, distrăgând atenția turcilor". Printr-un Ordin de Zi pe Armată se specifica faptul că „maiorul Murgescu, din Corpul Flotilei, luând parte, în noaptea de 12 mai, la expediționea întreprinsă [...] în contra unui monitor inamic [...], a dat probă în această împrejurare de mult curaj și sânge rece și a reprezentat bine armata română". După acțiunea de la Măcin, a participat cu navele „Rândunica" și „Fulgerul" la instalarea unor baraje de mine pe Dunărea de Jos, pentru a proteja Brăila împotriva unor eventuale atacuri ale navelor otomane care ar fi putut ieși din Canalul Măcin. Numit comandant al Grupului de șalupe „Rândunica" și „Bucur", a participat la construcția și asigurarea podurilor românești de vase peste Dunăre, de la Siliștioara până la Măgura. Datorită acțiunii concertate a celor două șalupe, la 20 august 1877 trupele române au trecut Dunărea pe acest pod, care a fost ulterior demontat și remontat la Turnu-Măgurele–Nicopole sub comanda sa. În calitate de comandant al Stațiunii de Baraj Nedeea, în luna octombrie 1877 a fost însărcinat cu instalarea unui baraj de mine necesar sprijinirii flancului drept al trupelor române care luptau la Rahova și protejării podului de la Turnu-Măgurele–Nicopole. A lua parte în campanie între 29 aprilie 1877–5 august 1878. La 1 decembrie 1877 a revenit la comanda Corpului Flotilei, preocupându-se atât de repunerea în stare de operativitate a navelor care participaseră la operațiuni, cât și de amenajarea militară a porturilor maritime și fluviale. La 8 aprilie 1879, a preluat comanda Arsenalului Flotilei din Galați. În aprilie 1881, a fost numit comandantul Școlii Fiilor de Militari din Iași. De la 1 mai 1882, a fost inspector al Navigației și Porturilor iar la 1 august 1886 a fost numit șeful Depozitului și Diviziunii Echipajelor, din care făceau parte trei companii: Compania de Instrucție, Compania de Torpilori și Compania Navelor în Rezervă, navele „Romă-

www.ziuaconstanta.ro

nia", „Mircea", „Grivița" și Școala Copiilor de Marină. La 10 mai 1888, a fost desemnat comandantul Corpului Flotilei. În anul 1888 au intrat în serviciu crucișătorul „Elisabeta", canonierele „Oltul", „Siretul" și „Bistrița" și torpiloarele „Zmeul", „Zborul" și „Năluca". La sfârșitul lunii mai 1888, a făcut parte din comisia constituită pentru recepționarea acestor nave și a materialelor de război comandate pentru Flotilă, cu care s-a deplasat la Fiume, Le Hâvre, Londra, New-Castle și Paris. În 1892, a fost numit comandant superior al marșului la Genova efectuat de crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea", care au participat la Serbările columbiene. În ziua de 28 august 1892 a fost primit de regele Italiei, Umberto, căruia i-a înmânat o scrisoare din partea regelui României, Carol I. În anul 1893, s-a înființat sub direcția sa Școala de Cadre a Flotilei. În 1894, a comandat un nou marș de instrucție al crucișătorului „Elisabeta" și bricului „Mircea" în Marea Neagră și în Marea Adriatică. În același an au intrat în dotarea flotilei șalupele torpiloare Trotușul, Vedea, Teleorman și Argeș, construite în Germania, încheindu-se astfel cel de-al doilea program de dotare cu nave a flotilei, inițiat după Războiul de Independență. Prin Î.D.R. nr. 1 247 din 26 februarie 1896, s-a stabilit o nouă structură organizatorică, flotila fiind împărțită în opt corpurî și servicii, printre care Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, ca mari unități distincte. Corpul Școlilor a fost completat cu Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină, nou-creată. Cu prilejul sosirii împăratului Francisc Iosif la București, vizită prilejuită de deschiderea navigației prin Canalul Porților de Fier, a fost distins cu Ordinul „Francisc Iosif" în grad de mare cruce. În același an a comandat manevrele desfășurate de navele maritime și fluviale la Sulina, în prezența prim-ministrului țării, ministrului de Război, generalul Constantin Budișteanu, și a șefului S.M.G. Prim-ministrul D. Sturza a apreciat rezultatele obținute în cadrul manevrelor, exprimându-și satisfacția față de buna pregătire a ofițerilor și soldaților. Prin Legea din 4 aprilie 1897, s-a aprobat un credit de 100.000 de lei pentru construcția a patru pontoane și un alt credit pentru construcția unui doc plutitor, iar în 1898, s-a elaborat un program pentru refacerea flotei, prin construcția a 8 monitoare, 12 torpiloare și 8 vedete torpiloare la Dunăre și a 6 cuirasate pază-coastă, 12 torpiloare și 4 distrugătoare la mare. La 8 mai 1898, marinei i-a fost alocat un credit de 4 milioane de lei, dar în absența unui acord de opinii asupra modului de întrebuințare a creditului, acesta a fost anulat. Prin legea promulgată la 22 mai 1898, au fost introduse denumirea de „Marină Militară" pentru Flotila de Război și noile denumiri specifice gradelor de marină, marina fiind împărțită în două comandamente: Divizia de Mare (cu reședința la Constanța) și Divizia de Dunăre (la Galați). În 1899, a dispus executarea unor manevre navale la care au participat navele ambelor divizii. În calitate de președinte de comisie, a participat la elaborarea unui nou „Regulament al serviciului la bord". A fost distins cu Ordinul rus „Sf. Vladimir" clasa a IV-a cu spade și rozetă (1877, *primul ofițer din armata română decorat de țarul Rusiei* în această campanie militară), Ordinul „Steaua României" (1877), Medalia comemorativă rusă, Medalia „Apărătorii Independenței" și Crucea „Trecerea Dunării" (1878), „Semnul onorific pentru 18 ani de serviciu", Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1888), Ordinul „Maurizio și Lazzaro" în grad de comandor (1892), Ordinul „Francisc Iosif" în grad de mare cruce (1896), Ordinul „Coroana Rusiei" clasa I (1899), Ordinul „Steaua României" în grad de comandor (1901), Ordinul „Steaua României" în grad de mare ofițer (1906), Ordinul „Carol I" în grad de comandor (1910) și Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa I. S-a stins din viață la 5 martie 1913, la București, fiind elogiat, cu ocazia funeraliilor, de șeful Partidului Liberal, I.I.C. Brătianu: „Amiralul Murgescu e cel dintâi care a încununat cu lauri de glorie tânăra noastră marină; el și-a legat numele de prima victorie repurtată pe apele Dunării, acest fluviu pe țărmurile căruia strămoșii noștri au dat atâtea lupte strălucite."

www.ziuaconstanta.ro

Colonelul VASILE URSEANU
27 aprilie 1889–1891, 15 martie 1895–1897

Fiul Mariei şi al lui Petre Urseanu, născut la 9 ianuarie 1848, la Bucureşti. A absolvit cursurile primare şi gimnaziale ale Liceului „Sf. Sava" (1866), Şcoala Militară de Ofiţeri de Infanterie din Bucureşti (29 iunie 1868), ambarcat pe nava-şcoală „Borda" şi nava-şcoală de aplicaţie „Jean Bart", cu care a vizitat insula Sfânta Elena, Capul Bunei Speranţe, portul Rio de Janeiro etc. (1872). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (29 iunie 1868), locotenent (1871), căpitan (1874), maior (1 ianuarie 1878), locotenent-colonel (1 iulie 1882), colonel (24 aprilie 1887) şi general de brigadă (10 mai 1898) şi viceamiral (10 mai 1913). A activat ambarcat pe navele din dotarea Corpului Flotilei (29 iunie 1868), secund pe nava „România" (1869), pe nava „Ştefan cel Mare" (1870), efectuând numeroase marşuri de instrucţie pe Dunăre, comandantul navei „România" (1874). În această calitate, în anul 1875 a participat la *primul marş de instrucţie* executat pe Dunărea de Jos şi Marea Neagră de navele întrunite ale Corpului Flotilei, care au format o divizie. După executarea unor trageri de artilerie în marş, navele diviziei au efectuat un schimb de vizite cu navele turceşti aflate în Tulcea. În toamna anului 1875 i s-a încredinţat comanda navei „Ştefan cel Mare". În aprilie 1877, odată cu declanşarea războiului ruso-turc şi însărcinarea flotilei române cu misiunea acoperirii strategice a Dunării, s-au înfiinţat bateriile de coastă de la Calafat, care prin Ordinul nr. 4161 al Ministerului de Război au fost încadrate cu ofiţeri din Corpul Flotilei. El a comandat succesiv bateriile „Elisabeta" şi „Mircea" de la Calafat şi a primit misiunea să instaleze bateria nr. 6, „Renaşterea", dovedind curaj şi sânge rece în timpul duelului de foc cu bateriile otomane din Vidin. Aflat la comanda navei „Ştefan cel Mare", a fost însărcinat să organizeze detaşamente de nave comerciale, pentru trecerea trupelor dincolo de Dunăre. „Numărul ofiţerilor era foarte restrâns şi vedem o bună parte din ei întrebuinţaţi la nenumărate servicii în afară de baterii, unde contau ca titulari comandanţi. Astfel, vedem pe căpitanul Urseanu, comandantul bateriei «Elisabeta» al cărei foc să amuţească tunurile cetăţii Vidin în ziua de 14 iunie, plecând spre a efectua o trecere forţată înaintea Vidinului cu un grup de vase organizate la Tr. Severin; revine apoi pentru a lua comanda bateriei «Mircea» cu care s-a distins printr-o tragere vie şi justă în zilele de 7 şi 24 octombrie 1877 şi 12–13 ianuarie 1878", menţiona locotenent-comandorul Constantin Ciuchi în „Istoria Marinei Române în curs de 18 secole". În timpul Războiului de Independenţă, a fost trimis în misiune pe lângă prinţul Serbiei, Milan Obrenovici. În anul 1881, s-a deplasat în Anglia pentru a supraveghea lucrările de construcţie a navelor comandate şantierului londonez „Thames Iron Works". După lansare, bricul „Mircea" a plecat spre ţară, sub comanda sa, Ion Ghica urându-i: „Facă cerul ca fericita călătorie a lui „Mircea" pe marea cea mai periculoasă să fie de bun augur şi să deschidă României o eră de acţiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauţi de sub direcţiunea şi conducerea voastră un viitor glorios şi mare, rugându-vă să primiţi frăţeştile mele salutări." După sosirea în ţară şi armarea completă, în 1883, a preluat comanda bricului cu care, în vara anului 1883, a efectuat un voiaj de instrucţie, în prima parte a campaniei cu escale în porturile Varna, Burgas, Sinope, Trebizonda, Suhumi, Kerci, Ialta, Sevastopol, Odessa, Nicolaev, iar în partea a doua la Constantinopol, Pireu, Atena, Sira, Smirna, Galipoli şi Radato. A comandat atacul în cadrul manevrelor organizate pe Dunăre în anul 1885, la care, alături de celelalte nave aflate în serviciu, a participat şi bricul „Mircea". Odată cu punerea în aplicare a Legii de organizare a Flotilei din 1886, a fost numit comandantul Inspectoratului Navigaţiei şi Porturilor, constituit ca un corp subordonat comandantului Flotilei. La începutul anului 1887, a recepţionat nava de salvare „Constanţa" şi pilotina „Mangalia" destina-

www.ziuaconstanta.ro

te portului Constanța. Militând pentru înființarea unei flote comerciale, a fost unul dintre promotorii organizării unui serviciu special de Navigație Maritimă, devenind membru în Consiliul de Administrație al acestui serviciu, înființat prin Legea din decembrie 1887. La 10 mai 1888, a preluat comanda Corpului Flotilei. În timpul campaniei de vară a anului 1889, a fost comandantul crucișătorului „Elisabeta", cu care a întreprins o primă instrucție realizată în două etape: între 15 mai–16 iulie 1889, crucișătorul a efectuat ieșiri săptămânale în mare de câte 72 de ore, de-a lungul litoralului românesc, cu escale la Sulina și Constanța, iar până la jumătatea lunii septembrie a vizitat porturile Iniada, Benderecli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria și Odessa. În 1890, crucișătorul „Elisabeta", împreună cu bricul „Mircea", canoniera „Griviţa", torpiloarele „Zborul" și „Năluca", a format prima Diviziune de Mare, pusă sub comanda sa. Sub aceeași comandă, „Elisabeta" a executat un marș de instrucție în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic. În timpul acestui voiaj, desfășurat din toamna anului 1890 până în vara anului următor, crucișătorul a făcut escale la Constantinopol, Smirna, Kios, Alexandria, La Valetta, La Goulette, Villa Franche, Toulon, Cadix, Tanger, Lisabona, Brest, Le Havre, Londra, Dourres, Portsmouth, Madera, Brindisi, Ancona, Trieste, Pola, Fiume, Corfu, Suda, Pireu și Salonic. În 1891, după separarea Diviziei Echipajelor de Depozitul Flotilei, a rămas la comanda Diviziei Echipajelor, compusă din crucișătorul „Elisabeta", bricul „Mircea", canoniera „Griviţa", puitorul de mine „Alexandru cel Bun", torpiloarele „Zborul", „Zmeul", „Năluca", „Șoimul", „Vulturul" și șalupa „Rândunica". În 1894, în calitate de comandant al Diviziei Echipajelor, a participat cu bricul „Mircea" și crucișătorul „Elisabeta" la festivitatea prilejuită de inaugurarea Canalului Sulina. În același an a fost numit directorul nou-înființatei Direcții a V-a a Flotilei, îndeplinind această funcție în paralel cu cea de comandant al Diviziei Echipajelor. Prin Î.D.R. nr. 384, la 25 februarie 1895 a fost desemnat comandant superior al întrunirii de bastimente formată din crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea", având în același timp și comanda directă a crucișătorului. Sub comanda sa, crucișătorul „Elisabeta" a participat la serbările ocazionate de inaugurarea Canalului Kiel. Pe timpul acestui voiaj s-au făcut escale în porturile Bendercli, Suda, La Valetta, Alger, Viego, Ferrol, Dortmouth, Wilhelmshaven, Copenhaga, Kiel, Stocholm, Portsmouth, Brest, Lisabona, Barcelona, Ajaccio, Messina și Constantinopol. La 27 iunie 1895, echipajul crucișătorului „Elisabeta" a contribuit la stingerea unui incendiu izbucnit în orașul Barcelona, guvernatorul Valente Alvarado de Toledo transmițându-le mulțumirile sale: „Am plăcuta satisfacție de a transmite Domniei Voastre mulțumiri călduroase pentru spontaneitatea cu care ați binevoit să dispuneți ca o parte a echipajului aflat sub onorata dumneavoastră comandă să acorde ajutor cu ocazia incendiului ce a avut loc azi după-amiază." La înapoierea în țară, comandantul marinei, generalul Ioan Murgescu, l-a felicitat „pentru misiunea pe care a încheiat-o fericit", iar Gaston Wiet, consulul Franței la Galați, a remarcat impresia foarte bună pe care au produs-o la Cartierul General știrile primite asupra deplasării navelor „Elisabeta" și „Mircea" la Kiel. „Colonelul Urseanu se ocupă cu multă stăruință de progresele Marinei. Campania ce au făcut bastimentele „Elisabeta" și „Mircea" la Kiel, sub comanda sa, s-a terminat foarte bine drept pentru care ministerul i-a adus mulțumiri prin telegrama nr. 613", aprecia inspectorul general al Flotilei, generalul Ioan Murgescu. La 1 aprilie 1896, a fost numit comandantul Diviziei de Mare. În luna septembrie a comandat Divizia de Dunăre, formată din torpiloarele „Zmeul", „Zborul" și „Năluca" și canonierele „Oltul", „Siretul" și „Bistrița", care a participat la deschiderea navigației prin Canalul Porțile de Fier. La 1 aprilie 1898, a fost numit inspector general al Porturilor, având un rol important în organizarea Căpităniilor de porturi și elaborarea unui proiect de regulament al porturilor. În anul 1900, a demisionat, luându-și rămas bun de la camarazii de arme de pe crucișătorul

www.ziuaconstanta.ro

„Elisabeta": „Retrăgându-mă din marină, mă voi interesa neîncetat de mersul și voi căuta să fiu util acestei arme, voi fi cu gândul și cu inima cu dumneavoastră și vă voi ura în toate împrejurările bună reușită pentru onoarea Marinei și mândria țării noastre." În perioada celui de-al Doilea Război Balcanic, a fost mobilizat la partea sedentară a armatei. Pasionat de astronomie, după trecerea în rezervă, a efectuat studii astronomice și a militat pentru înființarea unei societăți astronomice române. La apelul astronomului amator Victor Anestin, s-a numărat printre susținătorii acestei inițiative, care a condus la fondarea, în anul 1907, a Societății Astronomice Române „Camille Flammarion", fiind primul său președinte. La 27 ianuarie 1908, în sala Camerei de Comerț din strada Doamnei, a prezidat prima adunare generală a Societății Astronomice Române, pe care a sprijinit-o și din punct de vedere material. În 1908, a construit, prin eforturi financiare proprii, o clădire în București, pe bulevardul Colței (actualul bulevard Ana Ipătescu), unde a funcționat primul Observator Astronomic Popular din România, la numai doi ani de la construirea Observatorului Astronomic de la Filaret și la 15 ani de la inaugurarea Observatorului Astronomic Militar. Clădirea din bulevardul Ana Ipătescu are formă de navă: „Mi-am construit casa în formă de yacht, cu cupolă de observator, ca în același timp când fac observații cu luneta pe bolta cerească, să am senzația că plutesc și pe mare." În locul cel mai înalt al clădirii a instalat o cupolă astronomică având diametrul de 5 metri, care, începând cu anul 1910, a adăpostit o lunetă „Zeiss", cu diametrul obiectivului de 150 mm, în montură ecuatorială și sistem de orologerie mecanică. În același an a avut loc inaugurarea Observatorului Astronomic Popular, singurul observator astronomic din trecut destinat publicului.

La 1 septembrie 1919, s-a retras din armată, murind șapte ani mai târziu, la 78 de ani. În 1933, Ioana Urseanu, a doua sa soție, născută Puricescu, a donat Primăriei Capitalei clădirea Observatorului Astronomic Popular, care în anii următori a adăpostit Pinacoteca orașului București. În 1941, după decesul acesteia, în holul clădirii care adăpostea pinacoteca a fost dezvelită o placă comemorativă: „După o viață de muncă și credință au dăruit acest locaș ca să fie adăpost de artă și prilej de înălțare sufletească." A fost distins cu Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler, Crucea „Trecerea Dunării", Medalia „Apărătorii Independenței" și Medalia Comemorativă Rusă, Ordinul turc „Medgidie" în grad de comandor cu placă, „Semnul onorific pentru 18 ani de serviciu" (1883), Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer (1886), Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer (1888), Ordinul „Osmanie" în grad de mare ofițer (1890), „Semnul onorific pentru 25 de ani de serviciu", Ordinul german „Vulturul roșu" clasa a II-a, Ordinul danez „Danebrog" în grad de mare ofițer, Ordinul suedez „Spada" clasa I în grad de comandor, Ordinul austro-ungar „Coroana de fier" clasa a II-a (1896) și Medalia „Avântul Țării" din 1913.

Maiorul ILIE IRIMESCU
1892–1894

Fiul Paraschivei și al lui Mihai Irimescu, născut la 9 octombrie 1852, în comuna Zvoriștea, județul Botoșani. A absolvit clasele primare (1870), Școala Militară de Ofițeri de Infanterie din Dealul Spirii (25 iunie 1872). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (25 iunie 1872), locotenent (1 ianuarie 1878), căpitan (1 aprilie 1881), maior (1 ianuarie 1887), căpitan-comandor (1 octombrie 1898), comandor (10 mai 1901) și contraamiral (1909). În aprilie 1909, a trecut în rezervă, iar în 1919, în retragere. De-a lungul carierei, a activat în Corpul Flotilei, pe navele exis-

www.ziuaconstanta.ro

tente în serviciu (1872–1875) și pe nava „România" (1875–1877). În timpul Războiului de Independență a îndeplinit misiuni diverse. În prima parte a războiului a încadrat bateriile de coastă de la Calafat. În august 1877 a preluat comanda grupului format din șalupele „Rândunica" și „Bucur", care au participat la lucrările de montare a podurilor de vase peste Dunăre de la Siliștioara–Măgura și Turnu-Măgurele–Nicopole. Ulterior, când podurile au fost demontate, cele două șalupe aflate sub comanda sa au executat transporturi permanente de provizii, răniți și materiale de război pe malul drept al Dunării. A făcut parte din primul echipaj al canonierei „Griviția", sub conducerea sa nava fiind adusă în țară în 1880 de la Șantierul Naval din Trieste. În aprilie 1881 a preluat comanda canonierei „Fulgerul". „De când acest ofițer a fost numit comandant al „Fulgerului" – menționa în septembrie 1881 comandantul Flotilei, colonelul Nicolae Dumitrescu Maican – nu-i pot arăta decât mulțumiri." Odată cu înființarea și inaugurarea, la 31 ianuarie 1882, a Școlii Copiilor de Marină din Galați, a fost numit directorul acestei instituții, în care a lucrat și ca profesor, predând cursurile de Matelotaj și Timonierie. În vederea pregătirii practice a elevilor marinari, a organizat marșuri de instrucție pe Dunăre cu navele „Fulgerul" și „Lebăda". După sosirea în țară, în august 1882, a primei nave-școală românești, bricul „Mircea", a făcut parte din primul stat-major al navei format provizoriu. În 1883 a fost numit ofițer secund al bricului. După îndeplinirea programului primei părți a campaniei în Marea Neagră, la bordul bricului „Mircea" a întreprins un marș de instrucție pe itinerarul Constantinopol–Pireu–Atena–Sira–Smirna–Galipoli–Radato. În 1885, a preluat comanda bricului „Mircea". În 1886 bricul a efectuat prima parte a campaniei de instrucție în Marea Neagră, vizitând porturile Varna, Burgas, Sinope, Suhumi și Feodosia, iar în partea a doua a campaniei a întreprins un voiaj pe ruta Burgas–Constantinopol–Chios–Rodos–Sira–Pireu–Salonic. Între 11 mai–18 iunie 1887, a executat o nouă campanie de instrucție în Marea Neagră, iar între 21 iunie–23 august în Marea Egee și Marea Mediterană cu escale în porturile Constantinopol, Salonic, Pireu, Falero, Suda, Alexandria, Beirut, Cipru, Rodos, Smirna și Chios. La 10 mai 1888 a fost numit inspector general al Navigației și Porturilor, calitate în care a întreprins măsuri pentru buna organizare și funcționare a subunităților de marină care asigurau paza frontierei și a căpităniilor de porturi. Odată cu intrarea în dotarea Flotilei a crucișătorului „Elisabeta", prin Î.D.R. nr. 1 284 din aprilie 1889, a fost numit ofițer secund al acestuia. După efectuarea campaniei de navigație la bordul crucișătorului „Elisabeta", în timpul căreia s-au vizitat porturile Inidiada, Benderecli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria și Odessa, la 16 iulie 1890, a fost numit comandantul Depozitului și Diviziei Echipajelor. În 1891, a revenit ca ofițer secund pe crucișătorul „Elisabeta", pentru ca în 1892 să fie numit la comanda acestuia. Crucișătorul a participat la Serbările columbiene de la Genova. În drum, nava a făcut o escală de câteva zile în portul Napoli, prilej cu care echipajul a fost invitat de către dr. Grigore Antipa să viziteze Stațiunea Zoologică și Acvariul din Napoli, unde savantul român studia și experimenta, prin metode proprii, probleme legate de fauna Mării Negre. La 21 august 1892, după acostarea în portul Genova, crucișătorul Elisabeta a fost vizitat de consulul român din Genova, prefectul maritim, comandanții diviziunilor străine, ministrul plenipotențiar al României la Roma și regele Italiei, Umberto I. Participând la stingerea unui incendiu izbucnit în Genova, echipajul și comandantul navei au primit mulțumiri din partea reprezentanților municipalității, precum și o diplomă. La înapoiere, nava a vizitat porturile La Spezzia și Constantinopol. În anul 1893, crucișătorul a întreprins o nouă campanie de instrucție în Marea Neagră. Obținând aprobarea Ministerului de Război, Grigore Antipa s-a ambarcat pe crucișător, unde i-au fost puse la dispoziție toate mijloacele necesare cercetărilor sale. Având ocazia în timpul acestui voiaj să cunoască foarte bine corpul ofițeresc și echipajul, savantul

www.ziuaconstanta.ro

român i-a apreciat elogios în paginile revistei „România Maritimă și Fluvială", caracterizându-l pe comandantul navei drept „un adevărat lup de mare – om de ordine și disciplină și neîntrecut prin iscusința sa ca navigator, mai cu seamă pentru navigația cu pânze". În 1894, a fost numit inspector general al Navigației și Porturilor. La 1 aprilie 1896, a preluat comanda Diviziei de Dunăre, recent înființată. Compusă din navele „România", „Alexandru cel Bun", „Bistrița", „Siretul", „Oltul", „Șoimul", „Pandurul" și un ponton port-torpile, Divizia de Dunăre a efectuat în 1896 un voiaj pe Dunăre. Pe timpul acestuia au fost vizitate toate porturile situate de-a lungul fluviului până la Porțile de Fier, s-au executat sondaje în vederea corectării hărții Dunării și s-au distrus, cu ajutorul minelor, obstacolele aflate în canalul navigabil pentru restabilirea siguranței navigației. În 1897, a fost numit comandantul Depozitelor Flotilei, la 1 octombrie 1898 reîntorcându-se la comanda Diviziei de Dunăre. În perioada 1901–1906, s-a aflat la conducerea Inspectoratului General al Navigației și Porturilor. Din anul 1907 a revenit la comanda Diviziei de Dunăre, iar de la 1 ianuarie 1908, a fost numit comandantul Diviziei de Mare. În această calitate, în iunie 1908, a participat, ca reprezentant al C.M.M., la festivitatea începerii construcției noului local al Școlii de Marină din Constanța, eveniment care a fost marcat cu 17 lovituri de tun trase de la bordul crucișătorului „Elisabeta". A fost distins cu Medalia „Virtutea Militară" de aur, Crucea „Trecerea Dunării", Medalia „Apărătorii Independenței", Medalia Comemorativă rusă 1878–1879, Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1888), „Semnul onorific de argint pentru 18 ani", Ordinul „Maurizio și Lazzaro" în grad de ofițer (1892), Ordinul „Osmanie" clasa a III-a în grad de comandor, Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer (1893), Ordinul sârb „Crucea de Takovo" în grad de mare ofițer (1896), Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer, „Semnul onorific pentru 25 ani de serviciu", Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (10 mai 1902). S-a stins din viață la 81 de ani, fiind înmormântat duminică, 10 decembrie 1933.

Locotenent-colonelul EMANOIL KOSLINSKI
10 mai–15 noiembrie 1894, 1 aprilie 1896–1897

Fiul Nastasiei și al generalului Alexandru Koslinski, născut la 9 iunie 1853, în București. A absolvit Liceul „Andrei Șaguna" din Brașov, Liceul „Sf. Sava" din București (1870), Facultatea de Științe, Școala Navală din Brest (1874). Pentru efectuarea instrucției practice, s-a ambarcat la bordul fregatei franceze „La Renommée", iar în anul 1875 a plecat la Școala Specială de Torpile (Mine) din Kronstadt, baza flotilei ruse din Marea Baltică, unde timp de doi ani s-a specializat în Arme sub Apă, însușindu-și tehnica și procedeele minării și torpilării navelor. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (20 iulie 1874), locotenent (10 februarie 1878), căpitan (8 aprilie 1881), maior (24 aprilie 1887), locotenent-colonel (10 mai 1894), comandor (10 mai 1899) și contraamiral (10 mai 1906). Din cauza sănătății precare, la 15 ianuarie 1909 a trecut în disponibilitate. A activat inițial în Corpul Flotilei (20 iulie 1874), în anii 1877–1878 îndeplinind diverse misiuni de luptă. Odată cu înființarea bateriilor de coastă de la Calafat, s-a numărat printre ofițerii de marină care au încadrat aceste baterii. În iunie 1877, plănuindu-se o trecere forțată a Dunării la Vidin, l-a însoțit pe căpitanul Vasile Urseanu, comandantul bateriei „Elisabeta" la Turnu Severin, pentru realizarea operațiunii proiectate. Operațiunea fiind abandonată, s-a înapoiat la Calafat. Ulterior, în calitatea sa de specialist în Arme sub Apă, a fost însărcinat cu execuția barajului de mine de la Nedeia. La 27 septembrie 1877, s-a deplasat la București pentru a procura accesoriile necesare instalării barajului de mine, iar în octombrie, sosind materialele comandate la Craiova, le-a transportat la Nedeia.

www.ziuaconstanta.ro

Obținând de la generalul rus Borescov, comandantul operațiunilor de torpile ale armatei ruse, patru baterii electrice „Leclanche", le-a montat în barajul de mine, executat sub directa sa îndrumare și supraveghere. „... Dacă flotila noastră n-avea ofițeri ca sublocotenentul Koslinski, înzestrați cu devotament orb pentru serviciul patriei și amor propriu pentru armă, care să alerge în timpul zilei la București, Frătești, Craiova, Calafat etc. pentru a-și strânge materialul și a lucra în timpul nopții la încărcarea, reglarea și așezarea torpilelor, barajul de la Nedeia nu putea fi terminat la 8 noiembrie, flancul drept al armatei române, care lupta la Rahova, ar fi fost amenințat prin trupele turcești și monitorul «Podgorița» [...] asemenea ofițeri, care au avut atâta abnegație, dispreț de rapaus, de bun trai, care zile întregi uitase să mănânce și n-avea în minte decât urmărirea unui scop nobil, contribuția la apărarea țării, acești ofițeri merită tot respectul și stima din partea țării întregi. Sublocotenentul Koslinski a făcut prin aceasta o frumoasă școală, ale căror roade le-a răspândit cu abundență în toată lunga și frumoasa sa carieră militară." La 8 aprilie 1881 a fost repartizat la Arsenalul Flotilei. În 1882, odată cu intrarea în dotarea Flotilei a bricului „Mircea", a făcut parte din primul stat-major al acestuia. În același an, s-a numărat printre profesorii Școlii Copiilor de Marină din Galați, îndeplinind și funcția de subdirector. Întrucât la 1 ianuarie 1882, se înființase pentru prima dată în flotila română o Secție de Torpilori, în cursul anului a instruit efectivul acestei secții, participând activ la organizarea Corpului Apărării Submarine. Acesta și-a început activitatea la 1 aprilie 1883, cu un efectiv de 45 de oameni, care au format echipajul puitorului de mine „Alexandru cel Bun" pus sub comanda sa, precum și al torpiloarelor „Șoimul" și „Vulturul". Acest grup de nave a efectuat, în anul 1883, exerciții de minare pe Brațul Sf. Gheorghe și a executat sondaje pe Dunărea de Sus până la Turnu Severin și pe țărmul Mării Negre până la Mangalia, pentru determinarea punctelor adecvate instalării barajelor de mine. În 1884, puitorul de mine „Alexandru cel Bun" a efectuat împreună cu navele „Ștefan cel Mare" și „Grivița" un voiaj pe Dunăre, urcând până la Baziaș. În 1885, în timpul inspectării Corpului Flotilei din Galați de către ministrul de Război, generalul Ștefan Fălcoianu, Compania de Torpilori de sub comanda sa a executat un baraj între Țiglina și Gura Siretului. Cu această ocazie, ministrul a apreciat modul de execuție a barajului și instrucția perfectă a echipajului și l-a felicitat personal: „Nu m-a surprins vederea acestei arme și felul cum se mânuiește, de a cărei execuție îmi dau filozofie socoteală, cât m-a surprins gradul de instrucție a gradelor inferioare, care lucrează aproape independent, fără îndemn, fără observație. Toți știu ce trebuie să facă și nu așteaptă decât un semn sau o comandă. Văd cu mulțumire că v-ați dat multă osteneală, ceea ce probează că sunteți un ofițer devotat armei." La 17 decembrie 1886 a trecut la Arsenalul Flotilei. La 24 aprilie 1887 a fost numit șef de stat-major la Comandamentul Flotilei. În această calitate a făcut parte din comisia trimisă în Franța și Anglia pentru supravegherea construcției torpiloarelor, crucișătorului, a unor canoniere, precum și a tunurilor tip „Nordenfelt" cu afeturi și muniția lor. „A muncit cu stăruință și dragoste – aprecia căpitanul ing. Alexandreanu, aprofundând chestiunile cele mai dificile de construcții – ca și ofițerii tehnici – pentru ca vasele să fie bine și solid construite spre a servi cu folos la apărarea țării." În 1890, a preluat comanda bricului „Mircea", iar în 1891 a îndeplinit și funcția de inspector al Porturilor. În același an, sub comanda sa, bricul a efectuat prima parte a campaniei de instrucție în Marea Neagră, iar în partea a doua a vizitat porturile Constantinopol, Kios, Rodos, Suda, Pireu și Salonic. De la 1 aprilie 1894, a funcționat la Diviziunea Echipajelor. La 10 mai 1894, a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta", împreună cu care a participat la serbările organizate cu prilejul inaugurării Canalului Sulina, apoi a efectuat prima parte a campaniei de instrucție în Marea Neagră și partea a doua în Marea Neagră, Bosfor, Dardanele, Arhipelag și Marea Ionică. La 15 noiembrie 1894, a fost numit șeful Direcției a V-a a Flotilei din Ministerul de Război. La 1 aprilie 1896, a revenit la comanda crucișă-

www.ziuaconstanta.ro

torului „Elisabeta", cu care a efectuat un voiaj de instrucție în Marea Neagră. În 1897, a fost numit directorul Marinei în Ministerul de Război. Sub direcția sa, Marina a fost înzestrată cu o serie de manuale și regulamente precum „Manualul apărărilor submarine" partea a II-a, „Manualul scafandrului", „Cartea de semnale pentru Marina Militară", „Codul internațional de semnale", „Regulamentul serviciului de bord și mărcile distinctive". În 1897 l-a însoțit la Stockholm pe reprezentantul guvernului român, ministrul Alexandru Beldiman, la serbările jubileului regelui Oscar al Suediei. La 1 aprilie 1898 a fost numit șef de stat-major la Comandamentul Flotilei. La 8 aprilie 1898, i s-a încredințat comanda Diviziei de Mare, înființată în acel an, rămânând în continuare și director al Marinei în Ministerul de Război. În 1898, a făcut parte din comisia care a elaborat și publicat „Regulamentul serviciului la bord". În 1899, l-a însoțit pe ministrul Alexandru Beldiman la jubileul Curții Regale a Suediei și Norvegiei, la împlinirea a 40 de ani de la căsătoria regelui Oscar al II-lea cu principesa Sofia de Nassau. În septembrie 1903, s-a aflat la bordul crucișătorului „Elisabeta", care a efectuat un marș la Sevastopol, răspunzând vizitei escadrei ruse la Constanța. Cu acest prilej, țarul Rusiei i-a oferit în dar o cupă de o mare valoare artistică, aurită, cu încrustații de sidef. Sub comanda sa, în luna septembrie 1903, s-au executat la Constanța manevre și evoluții, la care au participat toate navele Marinei Militare. La 10 mai 1906, a fost numit inspector general al marinei, perioadă în care în Marina Militară s-a înfăptuit cel de-al treilea program de dotare cu nave de luptă: în 1907, la Galați, au fost lansate patru monitoare și opt vedete fluviale, care au format prima Escadră de Dunăre. A murit la 57 de ani, la București. În ziua înmormântării, echipajul crucișătorului „Elisabeta" i-a dat onorul, executând câte o lovitură de tun din oră în oră pe timpul zilei, iar la coborârea pavilionului, 17 lovituri de tun. A fost distins cu Ordinul „Steaua României" clasa a V-a, Ordinul „Sf. Stanislas" clasa a III-a cu spadă și rozetă, Crucea „Trecerea Dunării", Medalia „Apărătorii Independenței" și Medalia comemorativă rusă 1877/1878, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler, Ordinul „Crucea de Takovo" clasa a IV-a conferit de Regele Serbiei Milan I (1884), „Semnul onorific de argint pentru 18 ani de serviciu" (1889), Ordinul „Coroana României" clasa a IV-a (10 mai 1893), „Steaua României" clasa a IV-a (10 mai 1897), „Semnul onorific de aur pentru 25 de ani de serviciu" (8 octombrie 1897), „Ordinul Suedez al Spadei" clasa a IV-a în grad de comandor (1897), Ordinul german „Coroana Prusiei" clasa a II-a (1899), Ordinul „Albrecht" în grad de ofițer (1899), Ordinul suedez „Spada" în grad de comandor (1897), Ordinul „Maurizio și Lazzaro" în grad de comandor (1901), Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa a II-a cu placă din partea țarului Nicolae al II-lea, Însemnul special de ofițer torpilor, în calitate de absolvent al Școlii de Torpile din Kronstadt, conferit de Marele Duce Alexandru Mihailovici, Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1902), Ordinul bulgar „Meritul Militar" în grad de mare ofițer (1903).

Locotenent-colonelul CONSTANTIN MĂNESCU
1897–1898

S-a născut la 6 aprilie 1853, la Ploiești. A absolvit școala primară (1867) și gimnaziul la Ploiești (1869), respectiv Liceul „Matei Basarab" din București. În 1874, a fost recrutat în armată, în cazarma de jandarmi și mai apoi la Regimentul 6 Linie. La 1 august 1874 a început cursurile Școlii Navale din Brest, bucurându-se de aprecieri deosebite din partea profesorilor săi: „Constantin Mănescu este un june bine crescut, animat de cele mai bune intențiuni și de cea mai vie plăcere de a învăța; conduita sa nu a lăsat niciodată de dorit" sau „Constantin Mănescu în tot cursul anului

www.ziuaconstanta.ro

s-a purtat prea bine, dând exemplu de cea mai bună educaţiune şi de amor pentru studiu; este un june excelent, cea ce face o onoare ţării sale". La sfârşitul acestui an de învăţământ, a înaintat Ministerului de Război român foaia matricolă obţinută la şcoala franceză, acesta trimiţându-i, la 5 septembrie 1875, o notă de mulţumire „pentru zelul şi activitatea depusă la studiile anului de preparaţie". La cererea sa expresă de a participa la Războiul Neatârnării, la 29 iulie 1877, fiind ambarcat pe nava „Borda", din escadra franceză, i s-a aprobat un concediu. Ca urmare a intervenţiei guvernului român pe lângă Guvernul Franţei, în 1879 a obţinut aprobarea de a se ambarca pe un cuirasat al Escadrei franceze din Marea Mediterană, realizând astfel un nou stagiu de specializare în marina franceză şi continuând Şcoala de Aplicaţie, pe care o întrerupsese din cauza războiului. Astfel, în perioada 2 iunie–5 noiembrie 1979, a fost ambarcat pe cuirasatul francez „Le Richelieu", aflat sub comanda căpitanului de fregată Dufresse, care, într-un certificat adresat Ministerului de Război român, arăta: „Domnul Mănescu C-tin, sublocotenent al flotilei române ambarcat în subordinea mea la bordul sus-numitului bastiment de la 2 iunie la 5 noiembrie 1879, s-a arătat întotdeauna plin de zel şi de bunăvoinţă pentru serviciu. Apreciez că este un ofiţer activ, inteligent, fiind apreciat de subordonaţii săi şi în acelaşi timp de colegii săi..." A fost înaintat în gradul de sublocotenent (1 august 1877), locotenent (8 aprilie 1881), căpitan (24 aprilie 1885), maior (1890), locotenent-colonel (8 aprilie 1896) şi comandor în rezervă. În vara anului 1877, a fost încadrat în personalul de deservire a bateriilor de coastă de la Calafat. În calitate de ajutor al locotenentului Alex State, comandantul bateriei nr. 1 „Carol", a participat la tragerile executate de artileria română în lunile mai–iunie 1877, împotriva cetăţii Vidin şi a flotei otomane de pe Dunăre. La 12 iunie, prin focul bateriei sale, a sprijinit trecerea navei ruse „Ada" prin blocada flotei otomane. De asemenea, a luptat şi în cadrul altor baterii, îndeplinind la nevoie şi funcţia de comandant de baterie sau misiunea de a construi o nouă baterie. La 21 septembrie 1877 a primit ordin să facă serviciu în bateria „Mircea" şi să supravegheze bateria „Ştefan cel Mare". În noiembrie 1877, când s-a pus problema scufundării monitorului otoman „Podgoriçe" cu ajutorul unei baterii de mortiere, i s-a încredinţat misiunea să construiască această baterie. Cu această ocazie, a participat la instalarea bateriei „Perseverenţa", formată din trei mortiere procurate de la bateria „Renaşterea". La 7 noiembrie 1877, în calitate de comandant de mortier, a contribuit la acţiunea de scufundare a monitorului otoman de către remorcherul „Socrate", fiind citat prin O.Z. pe armata română. În 1879, a fost desemnat să se ocupe de înfiinţarea Şcolii Copiilor de Marină din Galaţi, în cadrul căreia a funcţionat ca profesor al primilor 20 de elevi ai şcolii. Odată cu sosirea în ţară, la 12 august 1882, a primei noastre nave-şcoală, bricul „Mircea", a făcut parte din statul-major provizoriu al acestuia, participând la ieşiri în mare şi la manevre. În luna octombrie, a revenit la Şcoala Copiilor de Marină, reluându-şi funcţia de profesor. În timpul perioadei de practică din vara anului 1883, când elevii Şcolii de Marină au fost ambarcaţi pe bricul „Mircea" pentru executarea campaniei de instrucţie, a făcut parte din statul-major al navei, ca ofiţer de cart. După o lună de instrucţie în Marea Neagră, în timpul căreia s-au vizitat porturile Varna, Bugaz, Sinope, Trebizonda, Suhumi, Kerci, Ialta, Sevastopol, Odessa, Oceakov şi Nikolaev, bricul a executat cea de-a doua parte a campaniei de instrucţie, vizitând porturile Constantinopol, Pireu, Atena, Syra, Smyrna, Galipoli şi Radato. În acelaşi an 1883, a solicitat regelui un concediu de nouă luni în Franţa, pentru a urma cursurile Şcolii de Torpile de la Boyardville. În iunie 1884, s-a făcut o nouă intervenţie pe lângă guvernul francez, pentru a i se permite să viziteze instalaţiile de torpile de la Toulon, ţinându-se cont de rezultatele excelente pe care acesta le obţinuse la Şcoala Apărărilor submarine. În buletinul individual de note din 25 iulie 1884, întocmit după debarcarea de pe nava franceză „Messager", se menţionau inteligenţa, patriotismul ar-

www.ziuaconstanta.ro

dent, spiritul ingenios și caracterul său sobru, concluzionându-se că este un ofițer pe care România poate conta. Prin scrisoarea din 26 iulie 1884, Ministerul de Externe al Franței a transmis aprobarea de vizitare a instalațiilor de torpile din Toulon. După această nouă specializare în „arme sub apă", la 24 aprilie 1885 a fost numit comandantul bricului „Mircea". În cursul anului 1886 a activat la Depozitul Flotilei și la Diviziunea Echipajelor, ulterior fiind numit comandantul puitorului de mine „Alexandru cel Bun". Sub comanda sa, în aprilie 1887, nava a fost armată pentru instrucție de specialitate, executând și câteva transporturi militare. În 1889, a fost numit comandantul Companiei 1 Torpilori și al torpilorului „Zmeul". În 1890, a fost repartizat la Inspectoratul Navigației și Porturilor, fiind numit ofițer secund pe crucișătorul „Elisabeta". Cu această navă a efectuat un voiaj cu escale la Constantinopol, Smyrna, Kios, Alexandria, La Valetta, La Goulette, Villefranche, Toulon, Tanger, Cadix, La Spezzia, Livorno, Palermo și Prinkipo. În 1891, când Divizia Echipajelor s-a despărțit de Depozitul Flotilei, a preluat comanda acestui depozit. În 1892, a preluat comanda bricului „Mircea", pentru efectuarea companiei de navigație din acest an. După executarea primei părți a campaniei de instrucție, s-a îmbolnăvit, fiind înlocuit la comanda navei-școală, care urma să participe la Serbările columbiene de la Genova, de maiorul Nicolae Barbieri. În anul 1893 a revenit la comanda bricului, executând campania de navigație pe ruta Sinope–Constantinopol–Sevastopol–Odessa. În calitate de ofițer secund al crucișătorului „Elisabeta", în 1895 a participat la serbările inaugurării Canalului Kiel. În 1897, a fost mutat de la Inspectoratul Navigației și Porturilor la Divizia de Mare, în funcția de comandant al crucișătorului „Elisabeta". În această perioadă, nava a executat programul de instrucție prin efectuarea de ieșiri în mare, trageri de artilerie, lansări de torpile și a participat la lucrările hidrografice întreprinse în portul Constanța și în rada acestuia. În 1898, a revenit la Inspectoratul Navigației și Porturilor, în 1899 funcționând pentru scurt timp în cadrul Apărării Porturilor Fluviale. La 1 aprilie 1900 s-a întors la Inspectoratul Navigației și Porturilor, iar la 1 aprilie 1901, i s-a încredințat funcția de șef de stat-major în C.M.M. A fost numit comandantul Diviziei de Mare, funcție din care a demisionat la 1 aprilie 1905. În timpul celui de-al Doilea Război Balcanic, a fost mobilizat ca șef de stat-major, iar în anii Primului Război Mondial, ca director al Șantierului Naval Fernic din Galați. A publicat „Studiul asupra Flotilei Române" (Lito-tipografia „Carol Göbl" București, 1891) și „De la Galați la Kiel" (Tipo-litografia „Moldova" din Galați, 1904). Volumul prezintă detaliat voiajul până la Kiel, evenimentele petrecute la bord, precum și în porturile de escală Benderecli, Suda, La Valetta, Alger, Vigo, Ferol, Dartmouth, Wilhelmshaven, Copenhaga și Kiel, încheindu-se cu serbările de la Kiel. A fost distins cu Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler, Ordinul sârb „Crucea de Tacovo", Medalia „Apărătorii independenței", Medalia comemorativă rusă, Crucea „Trecerea Dunării", Ordinul „Medgidie" în grad de comandor, Ordinul danez „Danebrog" în grad de mare ofițer, Ordinul suedez „Spada" în grad de cavaler clasa I, Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer, „Semnul Onorific pentru 25 de ani de serviciu" (1900), Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer (10 mai 1902).

Căpitan-comandorul SEBASTIAN EUSTAȚIU
1898–martie 1900

Fiul Smarandei și al lui George Eustațiu, născut la 1 decembrie 1856, în București. A absolvit Școala Fiilor de Militari din Iași (1875), Școala de Ofițeri din București (16 iunie 1877) și Școala Navală din Brest. După absolvire, s-a ambarcat pe nava franceză „La Loire" cu care, în anii

www.ziuaconstanta.ro

1884-1885, a efectuat ocolul pământului. În Oceanul Atlantic, velierul a întâmpinat în luna mai 1885 un puternic ciclon care a durat două zile și două nopți, din care nava a ieșit cu velele, vergile și arboreții rupți. „La sosirea sa pe bordul bastimentului «La Loire», acest ofițer vorbea cu dificultate limba franceză și nu navigase decât pe Dunăre – aprecia, la 8 septembrie 1885, comandantul Prouhet. Pe timpul campaniei, domnul Eustațiu a învățat să calculeze și să observe, a făcut cartul ca secund la pupa cu șeful de cart pentru a învăța manevra și la sfârșitul campaniei am putut să-l facem să comande puțin cartul pe timpul zilei. Dotat cu multă inteligență și voință, acest ofițer a ajuns a se familiariza în meseria sa și s-a făcut prea folositor pentru observații și calcule. Am fost prea satisfăcut de serviciile dlui Eustațiu." Repartizat la Regimentul 4 Linie, a participat la Războiul de Independență, distingându-se în timpul luptelor de la Grivița și Smârdan. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (iunie 1877), locotenent (8 aprilie 1881), căpitan (8 aprilie 1886), maior (10 mai 1893), locotenent-colonel (1 ianuarie 1898), comandor (10 mai 1904) și contraamiral (7 aprilie 1909). A activat la Regimentul 4 Infanterie (16 iunie 1877–15 iulie 1879), Corpul Flotilei (15 iulie 1879–1 august 1886), comandantul șalupei „Smârdan" (1883), a fost ofițer secund pe bricul „Mircea" (8 aprilie–14 octombrie 1886) cu care, în vara anului 1886, a efectuat un voiaj în Marea Neagră în prima parte a campaniei, vizitând apoi porturile Burgas, Constantinopol, Kios, Rodos, Syra, Pireu și Salonic, comandantul canonierei „Grivița" (14 octombrie 1886–1 mai 1888), comandantul bricului „Mircea" (1 mai–1 octombrie 1888), directorul Școlii Copiilor de Marină (1 octombrie 1888–15 mai 1889), comandantul Companiei Vaselor pe crucișătorul „Elisabeta" în cadrul Depozitului Flotilei (15 mai 1889–16 aprilie 1890), comandantul yachtului regal „Ștefan cel Mare" (16 aprilie 1890–1 martie 1892), căpitan de port clasa I la Căpitănia portului Constanța din cadrul Inspectoratului Porturilor (17 aprilie 1892-1895), respectiv al portului Brăila (1895-1896), secund pe crucișătorul „Elisabeta" (1 aprilie 1898-1899), cu care a efectuat un voiaj de instrucție în Marea Neagră, șef de stat-major la comandamentul Flotilei (15 octombrie 1900–1 aprilie 1901), directorul Arsenalului Marinei (16 aprilie 1904–1 ianuarie 1908), comandantul Diviziei de Dunăre (1 ianuarie 1908–1 aprilie 1909), comandantul Marinei Militare (1 aprilie 1909–8 ianuarie 1917). În anul 1888, a fost numit comandantul bricului „Mircea" și director al Școlii Copiilor de Marină din Galați. „Nu pot uita dragostea sa părintească – își amintea viitorul viceamiral Mihail Gavrilescu –, grija mare ce punea pe tot ce ne privea, pentru hrană, pentru educație și instrucție." Sub comanda sa, la 18 mai 1888, bricul a plecat din Sulina, urmând să efectueze exerciții în mare timp de 3–4 zile. În timpul acestei ieșiri, nava a fost surprinsă de o puternică furtună, descrisă ulterior de scriitorul marinar Jean Bart: „Trei zile și trei nopți «Mircea» s-a luptat între viață și moarte. 40 de vase cu pânze s-au înecat atunci din cauza acestei furtuni... valurile izbeau ca lovituri de tun. Catargul din prova s-a prăbușit cu toată arborada pe punte. Tunurile s-au demontat pentru a fi aruncate în mare. Cabina bucătăriei smulsă umbla pe punte dintr-un bord în altul." Având experiența furtunii din Oceanul Atlantic, a izbutit să adăpostească bricul, pe jumătate distrus, în Bosfor, și să defileze prin fața navelor care nu îndrăzniseră să pătrundă în Marea Neagră. La Constantinopol, a emis un O.Z. prin care a evidențiat faptul că „oamenii și elevii au fost la înălțimea datoriei lor cu ocazia furtunii" și a fost felicitat de sultanul Abdul Hamid, impresionat de incredibila performanță a modestului bastiment românesc. La 26 mai 1888, a înaintat comandantului Flotilei un raport în care, referindu-se la importanța pe care a avut-o furtuna în pregătirea oamenilor aflați la bord, a subliniat: „Ofițerii și echipajul au avut ocaziunea de a se instrui în adevăratul sens și a profita așa cum n-ar fi profitat executând întreaga campania cu timpuri obișnuite." După efectuarea reparațiilor, bricul a executat partea a doua a campaniei de instrucție pe ruta Constantinopol–

www.ziuaconstanta.ro

Pireu–Navarino–Messina–Neapole–Civita Vechia–Livorno–La Spezzia–Toulon–Barcelona–Palma de Mallorca–Alger–La Goulette–Malta–Caneea–Constantinopol–Constanța–Sulina–Galați. În 1889, a preluat comanda navei „România", cu care a efectuat campania de instrucție pe Dunăre. În anul 1894, a revenit la comanda bricului „Mircea", participând cu acesta la inaugurarea Canalului Sulina și la campaniile de instrucție executate în Marea Neagră, respectiv pe ruta Bosfor, Dardanele, Arhipelag, Taranto, Ancona, Veneția, Trieste, Pola, Constantinopol. La 1 aprilie 1898, a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta", fiind comandant *ad interim* al Diviziei de Mare. La 1 octombrie 1899, a revenit în funcția de șef de stat-major la Comandamentul Marinei, iar 1 aprilie 1901, a preluat comanda Diviziei de Mare. Întorcând vizita escadrei ruse la Constanța, în septembrie 1903, a efectuat o vizită la Sevastopol cu crucișătorul „Elisabeta". În iunie 1906, a fost numit președintele comisiei de recepție a vedetelor fluviale comandate în Anglia. La 7 aprilie 1909, a fost desemnat președintele Comitetului Consultativ al Marinei Militare și al Consiliului de Onoare al acestuia. De la 1 aprilie 1910 a îndeplinit prin cumul și funcția de director superior în Ministerul de Război, iar de la 1 aprilie 1911, pe cea de inspector general al marinei. Prin transformarea, în 1909, a Școlii de Aplicații a Sublocotenenților în Școala Navală Superioară și a Școlii de Marină în Școala de Submecanici și Submaiștri de Marină, ambele funcționând în noul local inaugurat la Constanța în același an, învățământul de marină a cunoscut o evidentă îmbunătățire calitativă. Pregătirea de luptă s-a realizat prin manevre anuale, prin executarea de trageri de artilerie cu armamentul de la bord, instalarea de baraje de mine și executarea de lansări de torpile. Pentru pregătirea intensivă a ochitorilor tunurilor, în 1912, s-a înființat o Școală de ochitori. În 1912, a apărut o nouă Lege de organizare a Marinei Militare, în elaborarea căreia a avut un rol important, act normativ menit să completeze vechea Lege de organizare a Marinei din 1898. Sub conducerea sa fermă, marina a dat, în 1913, un concurs valoros armatei, elogiat în revista „Marea Noastră" de contraamiralul Ion Georgescu. Faptul că în timpul campaniei din 1913 siguranța pe mare nu a putut fi garantată, singurele noastre nave maritime „Elisabeta" și „Mircea" fiind retrase la Sulina, l-a determinat să întreprindă o serie de măsuri pentru dotarea Marinei Militare cu noi nave de luptă: în 1914, au fost comandate patru distrugătoare în Italia și un submarin în Franța, nave care însă n-au mai putut fi aduse în țară până la declanșarea Primului Război Mondial. În perioada neutralității armate a României, a propus și a insistat în numeroase rânduri pentru întreprinderea unor măsuri de dotare corespunzătoare cu armament și de pregătire de luptă a Marinei Militare. S-au încheiat contracte pentru furnizarea de torpile, tuburi lans-torpilă și tunuri de diverse calibre și au fost construite și amenajate noi tipuri de nave de luptă în eventualitatea intrării României în război. În primul an de război, 1916–1917, a condus Comandamentul Marinei, cu sediul la Galați, care avea în subordine Serviciul Transporturilor, Apărarea Maritimă a Sectorului Sulina, Apărarea Podului de la Cernavodă–Feteşti, Depozitele Generale de la Galați, Arsenalul Marinei, Șantierul Naval Fernic și Corpul de Aviație. La 15 august 1916, a emis și difuzat către unități Ordinul de Zi nr. 3: „Marinari, suntem în război cu Austro-Ungaria. Să avem ochiul deschis și brațul gata să lovim tot ce ne va sta în cale, pentru dezrobirea fraților noștri. Aștept de la marinarii noștri fapte mari și înălțătoare. Acest război pe viață și pe moarte să arate țării rostul marinei de război și faptele sale să rămână pe veci înscrise în istoria țării. Să trăiască întregul neam românesc." În perioada august–decembrie 1916, marinarii au participat la toate luptele mai importante desfășurate pe Dunăre și de-a lungul ei. La 13 decembrie 1916, a fost numit comandantul garnizoanei Galați. Câteva zile mai târziu a părăsit orașul la bordul monitorului „I.C. Brătianu", retrăgându-se, odată cu flota română, la Chilia. În urma schimbărilor care au fost operate în corpul de comandă al armatei, la 9 iunie 1917, a fost numit director

www.ziuaconstanta.ro

superior în cadrul Direcției Marinei din Ministerul de Război. A lucrat la Iași în această funcție până la data de 31 august 1917, când a demisionat, fără însă a fi trecut în cadrele de rezervă ale armatei. La 23 octombrie 1920, a mai fost mobilizat pentru o lună, fiind numit membru în Comisia de examinare a comandorilor în vederea înaintării în gradul de contraamiral. În anii următori și-a continuat activitatea în folosul Marinei, fie prin scris, fie în Parlamentul țării, ca senator de drept în timpul primei guvernări a mareșalului Alexandru Averescu. A avut inițiativa instituirii din veniturile personale a unor premii pentru orfanii marinarilor din Orfelinatul de la Țiglina. Cu prilejul comemorării a 40 de ani de la furtuna pe care bricul „Mircea", aflat sub comanda sa, a înfruntat-o în Marea Neagră, neputând participa la eveniment, în mai 1928, a trimis o scrisoare, prezentată asistenței de contraamiralul Mihail Gavrilescu. În anul 1937, a fost sărbătorit împreună cu prietenul său, contraamiralul Ion Coandă. În mai 1938, la cea de-a doua comemorare a furtunii din anul 1888, la vârsta de 82 de ani, a evocat clipele dramatice ale acestei confruntări cu marea. „Acest accident de navigație îmbracă o formă deosebită – a subliniat, cu această ocazie, contraamiralul Eugeniu Roșca –, dacă ne amintim de tonajul redus al bricului „Mircea", de forța slabă a mașinilor și de mijloacele rudimentare din acea vreme. Toate aceste lipsuri și imperfecțiuni au fost larg cumpănite de bravura și de destoinicia ofițerilor și marinarilor și în special ale valorosului lor comandant, căpitanul Eustațiu Sebastian." Aflat în rezerva marinei, a desfășurat o intensă activitate publicistică, numeroasele sale articole și conferințe, publicate îndeosebi în paginile revistei „Marea Noastră", urmărind impunerea respectului cuvenit marinei. A fost distins cu Ordinul „Steaua României" clasa a V-a, Crucea „Trecerea Dunării", Medalia „Apărătorii Independenței" și „Medalia comemorativă" rusă (1897), Ordinul „Crucea României" clasa a V-a și clasa a IV-a și Ordinul francez „Legiunea de Onoare" în grad de ofițer (1894), „Semnul onorific de aur pentru 25 de ani de serviciu" (1899), Ordinul rus „Sf. Ana" clasa a II-a (1901, cu prilejul vizitei cuirasatului rus „Rostislav" și a unei escadre ruse), Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer (Î.D.R. nr. 1609/1902), Ordinul rus „Sf. Stanislas" (1903), Ordinul austriac „Coroana de fier" clasa a II-a (1909), Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1910), Ordinul sârbesc „Sf. Sava" clasa I și Ordinul rus „Sf. Ana" clasa I (1912), Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa I și Ordinul „Steaua României" în grad de comandor (1914), Medalia „Avântul Țării" (1913).

Căpitan-comandorul NICOLAE BARBIERI

martie 1900–1 aprilie 1901, 1 aprilie 1906–1 aprilie 1907

Fiul colonelului Anton Barbieri, născut pe 6 martie 1858, la Galați. A fost înaintat la gradul de caporal (1 septembrie 1875), sergent (1 iunie 1876), sublocotenent (14 februarie 1878), locotenent (16 martie 1883), căpitan (1 august 1886), maior (8 aprilie 1892), locotenent-colonel (10 mai 1898), comandor (10 mai 1906) și contraamiral în rezervă (28 noiembrie 1910). La vârsta de 16 ani, s-a înrolat ca soldat în Corpul Flotilei. A participat în Războiul de Independență la bateriile de la Calafat. Ulterior, în calitate de comandant al șalupei „Rândunica", a contribuit la construirea podurilor de vase peste Dunăre și la transportul peste fluviu al trupelor românești. În 1878 a fost ambarcat pe nava „Jiul", cu care a executat transporturi de trupe, provizii, răniți și prizonieri turci. La 5 august 1878 a fost demobilizat. În 1880, la scurt timp după obținerea independenței naționale și revenirea Dobrogei în cadrul statal românesc, a fost numit în comisia care a recepționat prima navă militară maritimă, canoniera „Grivița", construită în Șantierele Navale din Trieste. După aducerea navei în

www.ziuaconstanta.ro

ţară, împreună cu locotenentul Mavrodi, a făcut parte din primul stat-major al canonierei, comandată de căpitanul Mihail Drăghicescu. La bordul acesteia a efectuat un prim voiaj în Marea Neagră, cu primul-ministru I.C. Brătianu la bord, vizitând porturile Sulina, Tulcea şi Insula Şerpilor. După intrarea în serviciu a bricului „Mircea", a fost încadrat în primul stat-major al acestei nave, comandată de colonelul Nicolae Dumitrescu-Maican. În 1886 a fost repartizat la Inspectoratul Porturilor în calitate de comandant al Companiei Porturi. În 1890, a primit comanda unei divizii de Dunăre, formată din canonierele „Bistriţa", „Oltul" şi „Siretul", care, în luna octombrie 1890, a executat diferite exerciţii şi evoluţii pe Dunăre, în cadrul programului de pregătire a echipajelor. În 1891, a fost numit căpitanul portului Galaţi, iar în anul următor al portului Brăila. În anul 1892, a preluat comanda bricului „Mircea", cu care a întreprins un voiaj la Genova, la invitaţia guvernului italian, pentru a participa la Serbările columbiene. Colonelul Ioan Murgescu, comandantul superior al marşului la Genova, aprecia în octombrie 1892: „... A condus foarte bine acest bastiment în campania anului acesta şi a dat probe că se poate conta pe serviciile sale atât pe mare, cât şi pe Dunăre." După acest voiaj, a revenit la Inspectoratul Porturilor, unde a îndeplinit funcţia de căpitan de port clasa I la Galaţi. În 1896, s-a reîntors la comanda bricului „Mircea". După executarea unor exerciţii şi manevre în mare, în perioada 1–31 august 1896, bricul a vizitat porturile Trebizonda, Platana, Vona, Samsun, Sinope şi Benderecli. La 1 aprilie 1897, a fost repartizat la Depozitul Echipajelor Flotilei, iar la 8 aprilie 1898 a fost numit şef de stat-major la Comandamentul Flotilei. În 1900, a preluat comanda crucişătorului „Elisabeta", cu care a executat campania de navigaţie în Marea Neagră. Între anii 1901–1906, a fost comandantul Diviziei de Dunăre. Sub comanda sa, aceasta a executat etape succesive de instrucţie, constând din manevre combinate şi complexe, în cadrul cărora s-au efectuat exerciţii de debarcare, trageri de artilerie şi cu armamentul de infanterie, atacuri cu torpile de şcondru şi lansări de torpile automobile, transmiterea şi interpretarea semnalelor, executarea barajelor de mine etc. La începutul anului 1906, a revenit la comanda crucişătorului „Elisabeta". În 1906, a activat o perioadă la C.M.R., de unde a fost mutat la Ministerul Afacerilor Străine. La 10 mai 1910, a fost numit comandantul Arsenalului Marinei. A trecut în rezervă la 10 octombrie 1923. A fost distins cu Medalia „Virtutea Militară" de argint, Crucea „Trecerea Dunării", Medalia „Apărătorii Independenţei", „Medalia Comemorativă" rusă, Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler, crucea Ordinului italian „Maurizio şi Lazzaro" în grad de ofiţer, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler, respectiv în grad de ofiţer, „Semnul onorific de aur pentru 25 de ani de serviciu", Ordinul „Steaua României" în grad de ofiţer, Ordinul bulgar „Meritul Militar" în grad de comandor, Ordinul bulgar „Sfântul Alexandru" în grad de comandor (1906) şi Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1908).

Locotenent-comandorul ION SPIROPOL
1 aprilie 1902–1 aprilie 1905

Fiul Ecaterinei şi al lui Nicolae Spiropol, născut pe 1 mai 1864, în Bucureşti. A absolvit cursurile primare şi gimnaziale (1880), Şcoala Navală franceză din Brest (1882). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1882), locotenent (1885), căpitan (aprilie 1890), maior (16 iunie 1895), locotenent-comandor (octombrie 1898), căpitan-comandor (aprilie 1905), comandor (10 mai 1910) şi contraamiral (?). La 1 aprilie 1930, a trecut în retragere. A activat în Corpul Flotilei (1882), la Arsenalul Flotilei (1889 şi 1890), Depozitul Flotilei (16 iunie 1890), comandantul canonierei

www.ziuaconstanta.ro

„Bistrița" din Inspectoratul Navigației și Porturilor (16 iunie 1890–1891), Divizia formată la Sulina care între 1 august și 1 septembrie 1891 a executat un program de instrucție pe Dunăre, comandantul secund al bricului „Mircea", cu care a efectuat un marș de instrucție la Genova, pentru a participa la Serbările columbiene, cu escale la Constantinopol, Messina, Brindisi, Ancona, Neapole, Livorno și Kios (1892). La 1 octombrie 1892, colonelul Vasile Urseanu, comandantul Diviziei Echipajelor, aprecia că „îmbarcat pe «Mircea» ca secund s-a condus foarte bine". A funcționat ulterior alternativ în cadrul Inspectoratului Navigației și Porturilor și la Diviziunea Echipajelor Flotilei, comandant al portului Constanța (1896), căpitan de port clasa I la Galați (16 iunie 1895), comandant al Apărării Submarine (1897). Locotenent-colonelul Ilie Irimescu, comandantul Depozitului Flotilei, menționa: „Ca comandant al torpiloarelor în manevre, maiorul Spiropol a fost la înălțimea funcției încredințate." La 1 aprilie 1898, a fost numit comandant al recent înființatei Divizii de Dunăre iar la 1 octombrie 1898, comandant secund al crucișătorului „Elisabeta". În această calitate, a navigat, în 1898, în Marea Neagră, vizitând porturile Burgas și Varna. A executat de asemenea trageri navale, lansări de torpile și a participat la lucrările hidrografice destinate ridicării hărții Mării Negre, coasta României. La 1 aprilie 1899, a revenit în cadrul Inspectoratului Navigației și Porturilor, în calitate de căpitan de port clasa I la Brăila iar la 1 aprilie 1900, a preluat funcția de comandant secund al crucișătorului „Elisabeta", aflat în reparație în docul plutitor din Galați. În iulie 1900, a revenit pe funcția de căpitan de port la Brăila, la 1 aprilie 1902, preluând comanda crucișătorului „Elisabeta", cu care a efectuat un voiaj pe coastele Asiei Mici, cu escale în porturile Sinope, Benderecli, Sevastopol (pentru a întoarce vizita escadrei ruse la Constanța din anul 1901) și la Ialta. În octombrie 1902, nava a participat la inaugurarea Canalului Sulina, construit sub egida C.E.D. Din inițiativa sa, la 1 iunie 1903, la bordul navei s-a format o fanfară, alcătuită din 22 de instrumentiști dintre membrii echipajului. La 1 septembrie 1903, sub comanda sa a luat ființă o diviziune formată din navele armate „Elisabeta", „Mircea" și „Grivița", cu misiunea de a executa evoluții în mare timp de 48 de ore săptămânal. În toamna acestui an a luat parte la manevrele organizate la Sulina, după care nava a fost dezarmată. În anul școlar 1903–1904, a fost unul dintre profesorii desemnați pentru a preda disciplinele stabilite prin regulament la Școlile Marinei din Constanța. În aprilie 1905, a fost mutat în cadrul Depozitului Echipajelor. În primăvara anului 1907, odată cu montarea celor patru monitoare în Arsenalul Marinei de la Galați, a fost numit comandantul monitorului „I.C. Brătianu", cu care a efectuat un prim marș de instrucție, vizitând porturile dunărene până la Turnu Severin. În 1909, a fost numit director al Arsenalului Marinei din Galați. Într-o notare din anul 1912, comandantul Marinei, contraamiralul Sebastian Eustațiu, aprecia: „S-a distins prin pregătirea Escadrei și a celorlalte servicii ale Diviziei, pentru manevrele marinei. A continuat studiile sale asupra apărării strategice, prezentând lucrări complete. A întocmit lucrările pentru portul militar la Brăila. S-a ocupat cu mult succes pentru îmbunătățirile poligonului Mahmudia, a Școlii de tragere și a tirului în general, obținând rezultate excelente." La începutul campaniei din 1916, a fost numit șef de stat-major în cadrul C.M.M. Fiind numit comandant al flotei de transport puse în serviciul armatei ruse, a fost detașat ulterior pe lângă amiralul rus Vessolkin din Delta Dunării. În 1917, a primit misiunea să supravegheze evacuarea navelor la Odessa și mai târziu la Kerson. În vara anului 1918, a fost desemnat comandant al Diviziei de Dunăre, în aprilie 1919 fiind trecut în rezerva acesteia. A fost distins cu Ordinul austriac „Frantz Josef" în grad de cavaler (1890), Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1895), „Semnul onorific de aur" (1904), Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1909), Ordinele „Steaua României" în grad de ofițer, „Coroana României" în grad de ofițer (1913), Ordinul „Crucea Regina Maria" clasa a III-a, Ordinul rus „Sf. Ana" clasa a II-a cu spade și stea (1917).

www.ziuaconstanta.ro

Locotenent-comandorul CONSTANTIN BĂLESCU
1 aprilie 1901–1 aprilie 1902, 1 aprilie 1905–1 aprilie 1906

Fiul Anetei și al lui Ion Bălescu, născut pe 12 ianuarie 1864, în Turnu Severin. La scurt timp după naștere, familia s-a mutat la Călărași. Rămas orfan de mamă la numai 11 ani, și-a câștigat existența dând meditații și ocupând un post de pedagog. Atras de meseria de marinar, s-a prezentat la concursul care desemna candidați pentru Școala Navală din Brest, la 15 septembrie 1881, numărându-se printre elevii acesteia. Devenit aspirant în marina franceză, între 1882–1883, a efectuat o călătorie în jurul lumii la bordul navei-școală franceze „Reine Blanche", experiență care i-a permis acumularea unui volum important de cunoștințe de navigație, tactice și tehnice. Vorbea foarte bine limbile franceză și engleză și satisfăcător spaniola, italiana și germana. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1 august 1883), locotenent (1 aprilie 1887), căpitan (10 mai 1891), maior (8 aprilie 1896), căpitan-comandor (28 noiembrie 1903), comandor (10 mai 1907), contraamiral (10 mai 1913) și viceamiral (1920). În primii ani de activitate, a ocupat o serie de funcții în cadrul Inspectoratului Porturilor. „Caracter tăcut și posomorât, neglijent, nu are autoritate asupra oamenilor, trăiește retras, arată puțin zel, nu are aptitudine pentru marină, slab cu inferiorii, puțin scrupulos, inteligență limitată și capacitate în consecință, pricepe greu. Are dorința de a se perfecționa în arma sa. Este încă tânăr și desigur se va îndrepta, este util în serviciu, pe bastimente, fiind ieșit din Școala Navală de la Brest" – au fost primele impresii pe care i le-a făcut colonelului Ioan Murgescu, comandantul Flotilei, la 1 aprilie 1887. A fost ambarcat pe o șalupă de grăniceri (20 iulie 1886), bricul „Mircea" (16 aprilie 1887), șalupa „Smârdan" (15 mai 1887) și șalupa „Rahova" (27 noiembrie 1887). În același an, sub conducerea sa, au fost trimise nouă grade inferioare la Arsenalul de construcții navale de la New Castle și șase la Le Hâvre, pentru supravegherea construcției crucișătorului comandat în Anglia și a torpiloarelor aflate în construcție în Franța. În perioada 1 mai 1889–1 mai 1892, a fost îmbarcat ca ofițer de calcule și tir pe crucișătorul „Elisabeta". A participat la voiajele de instrucție ale navei în primul an în Marea Mediterană, cu escală la Constantinopol, și în al doilea an cu vizite la Smirna, Chios, Alexandria, La Valetta, La Goulette, Villefranche, Toulon, Tanger, Cadiz, Brindisi, Ancona, Triestee, Pola, Fiume, Corfu, Suda, Pireu, Salonic, Constantinopol, Constanța. „Ca ofițer de calcule și tir s-a condus în mod excelent. Este capabil, instruit, inteligent și studios" – îl caracteriza comandantul „Elisabetei", colonelul Vasile Urseanu. La 10 mai 1891, a fost repartizat la Arsenalul Flotilei. La 8 aprilie 1892, a revenit la Inspectoratul Porturilor, unde a îndeplinit funcția de comandant al Companiei I a portului Sulina și al staționarului „Bistrița", navă destinată serviciului de carantină. Întrucât, în 1892, pe coastele Rusiei și cele ale Asiei, izbucnise o epidemie de holeră, la Sulina s-au primit ordine severe privind intrarea în port a navelor provenind din țările contaminate. În această situație, s-a produs un incident provocat de pasagerul rus „Olga" care, sfidând regulile regimului de carantină, și-a continuat drumul spre intrarea în port, fără a ține cont de avertismentele primite din partea șalupei românești „Rahova". După două lovituri de avertizare, la ordinul său, șalupa a executat cu tunul de la bord o lovitură în catargul din prova navei, avariindu-i coșul. În aceste împrejurări, comandantul navei ruse s-a decis să oprească și să respecte măsurile hotărâte de guvernul român. „Căpitanul Bălescu C. s-a condus foarte bine în serviciile sale de la Sulina. A supravegheat bine serviciul de carantină de la Sulina. Are conduita morală foarte bună. Este un ofițer de viitor care va aduce însemnate servicii Flotilei, prin instrucția și tactul său corect" – aprecia colonelul Ioan Murgescu. La 28 aprilie 1894, s-a îmbarcat pe nava-școală „Mircea", cu care a efectuat prima parte a campaniei de instrucție în Marea Neagră. În partea a doua a

www.ziuaconstanta.ro

vizitat porturile Taranto, Ancona, Veneția, Trieste, Pola și Constantinopol. De la 1 martie 1895, a funcționat timp de un an la Administrația Centrală a Războiului din cadrul Ministerului de Război, iar de la 1 aprilie 1896, a revenit la Inspectoratul Navigației și Porturilor, fiind numit căpitan de port clasa I al portului Constanța. Începând cu data de 1 aprilie 1897, a preluat funcția de comandant secund al crucișătorului „Elisabeta", navă cu care a participat la efectuarea unor lucrări hidrografice ale portului Constanța și ale radei acestuia, la trageri de artilerie la țintă și la lansări de torpile. „Este un bun ofițer superior de marină. S-a pus în curent cu practica serviciului la bord de la care a fost privat prin lunga detașare la uscat. Va trebui ambarcat din nou în calitate de comandant și atunci își va completa desigur cunoștințele practice ale serviciului. Conduită foarte bună" – aprecia generalul Ioan Murgescu, în calitate de inspector general al marinei. La 1 aprilie 1898, a fost numit comandantul bricului „Mircea", cu care a navigat numai pe Marea Neagră, în partea a doua a campaniei vizitând porturile bulgare Burgas și Varna. Odată cu punerea în aplicare a Legii de organizare a Marinei Militare, din 1898, și cu mutarea Școlilor Marinei la Constanța, la 1 octombrie 1898, a devenit comandantul acestora. În această calitate, a depus eforturi susținute pentru aducerea școlilor la Constanța și instalarea lor într-un imobil adecvat. După vizitarea mai multor clădiri, a optat pentru cele situate pe Strada Ceres, respectiv Strada Franceză din Constanța, adresându-se primarului urbei cu cererea de a aproba închirierea acestora pentru trei ani Diviziei de Mare. Ca urmare, începând cu anul 1899, Școlile Marinei au funcționat la Constanța. „Locotenent-colonelul Bălescu C. se ocupă cu multă stăruință de școli și aduce reale servicii Marinei. Este un ofițer studios și cu mult viitor" – consemna contraamiralul Ioan Murgescu, în octombrie 1899, în foaia sa de apreciere. Aflat la conducerea Școlilor Marinei, a redactat cursurile „Războiul maritim", „Cursul de navigație și idrografie" și „Morala militară" care, expunând principii și metode de acțiune ale Marinei Militare, precum și norme de educație morală întemeiată pe cultul datoriei și al patriei, au constituit o bază de cunoștințe profesionale și etice pentru ofițerii care au frecventat aceste școli sau Școala de Război, unde a fost profesor și director. De la 1 aprilie 1901, a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta". „Este bine cunoscut de toți șefii săi pentru a mai fi nevoie să fie notat detaliat. Asemenea și valoarea sa personală îl plasează între excelenții ofițeri superiori ai acestei arme" – îl aprecia în octombrie 1901 comandantul Diviziei de Mare, căpitan-comandorul Sebastian Eustațiu. În calitate de comandant al crucișătorului, a executat, împreună cu bricul „Mircea", o recunoaștere a coastei Asiei și a Bosforului. În prezența ministrului de Război, Dimitrie A. Sturdza, a condus un exercițiu de lansare a unei torpile, pe timp de zi și de noapte, ultima fiind o premieră pentru ofițerii specializați în arme sub apă. Între 1 aprilie 1902–aprilie 1905, a funcționat la Administrația Centrală a Războiului. La 1 aprilie 1905, a preluat comanda Diviziei de Mare și a crucișătorului „Elisabeta". În iunie 1905, când cele trei nave de război ale flotilei ruse din Marea Neagră – cuirasatul „Kneaz Potemkin Tavriceschi", torpilorul „Tsuape" și torpilorul „Flagg" –, ale căror echipaje s-au răzvrătit, au ancorat în rada portului Constanța, a fost pus într-o situație similară celei din 1892, cu pasagerul rus „Olga", fiind obligat să-și asume libertarea de decizie într-o problemă delicată privitoare la debarcarea marinarilor în portul Constanța. În timpul unei convorbiri pe care a avut-o cu Matiușenko, conducătorul marinarilor revoluționari ruși, consultând „Codul internațional" potrivit căruia nu exista un tratat de extrădare cu Rusia, a garantat viața și libertatea celor aproape 800 de marinari ruși, membri ai echipajelor răsculate, respingând în modul cel mai categoric orice posibilitate juridică de extrădare. În anul 1906, a fost însărcinat să supravegheze recepția navelor și materialelor comandate în șantierele din Trieste și Londra. Ajuns în Trieste, în calitate de președinte al Comisiei de supraveghere, la 19 iunie 1906, a înaintat locotenent-comandorului An-

www.ziuaconstanta.ro

gelo Frunzianescu un raport prin care anunța ruta pe care urma să se deplaseze pentru recepționarea materialelor necesare Marinei: Viena, unde urmau să fie preluate plăcile de cuirasă pentru monitoare, Pilsen, unde se construiau tunurile de 47 mm cu care urmau să fie dotate vedetele fluviale, Berlin, unde trebuia să studieze un nou proiect de torpilă automobilă fluvială prezentat de firma „Schwartzkopff" și Paris, unde fuseseră comandate tunuri la firma „St. Chamond" și mine la firma „Sautter Harlé". Într-un raport înaintat, la 13 iunie 1907, Ministerului de Război se menționează că acesta se afla la Londra, recepționând, în urma încercărilor efectuate, vedetele fluviale construite în șantierul englez. La 1 ianuarie 1908, a fost numit directorul Arsenalului Marinei din Galați, funcție pe care a îndeplinit-o până în 1911, simultan cu cea de comandant al Diviziei de Dunăre. Sub comanda sa, navele Diviziei de Dunăre au executat în timpul verii trageri de artilerie la Topalu și Mahmudia, au instalat baraje de mine și au participat la manevre care au avut drept scop pregătirea de luptă a echipajelor. La 24 iunie 1912, a fost numit în S.M.G. iar din 1913, a fost șeful Secției Marinei din cadrul Ministerului de Război, funcție pe care a îndeplinit-o atât în timpul campaniei militare din 1913, cât și în primul an de război, 1916–1917. „În calitate de șef de stat-major al Marinei și-a îndeplinit serviciul mulțumitor, dar fără tragere de inimă. Orgolios, se apreciază singur prea favorabil, se crede neîndreptățit, nu are simțul realității. Orice funcție în marină i s-ar da, oricât de superioară ar fi o găsește inferioară înaltelor sale calități. În speranța că va simți realitatea când va avea răspunderea, îl propun la înaintare la gradul de contraamiral" – constata contraamiralul Sebastian Eustațiu, inspectorul general al Marinei. Ca director al Serviciului Marinei din M.C.G. s-a implicat în elaborarea ordinii de bătaie, emiterea ordinelor de acțiune și aprovizionarea Marinei. „În această calitate a participat la lucrările privitoare marinei: pregătirea mobilizării pe timpul campaniei din Bulgaria. Un sfătuitor competent și luminat, ca auxiliar pentru execuție de toată nădejdea. În toate lucrările de mobilizare să fie consultat în ceea ce privește concursul marinei la transporturi, apărarea frontului în cooperarea marinei cu trupele de uscat pentru că are judecată dreaptă și idei precise. Vede just și departe" – remarca șeful Statului Major General, generalul Alexandru Averescu. Prin Î.D.R. nr. 1 909 din 7 mai 1916, în calitate de director superior al Marinei în Ministerul de Război, a fost numit președinte al Comitetului Consultativ al Marinei. În 1917, a preluat comanda Marinei Militare. În Primul Război Mondial, a dirijat și îndrumat din M.C.G. acțiunile Marinei române pe fronturile Dunării și Mării Negre. Sub comanda sa, în vara și toamna anului 1917, când bateriile și artileria monitoarelor au bombardat cu multă eficacitate pozițiile inamice de la Tulcea și Galați, Marina a înregistrat succese. Prin misiunile îndeplinite în acest an de război, Marina a facilitat acțiunile operative ale armatei române, împiedicând trecerea Dunării de către inamic. În 1918, flota a participat la ocuparea porturilor dunărene și la scoaterea barajelor de mine. A fost președintele Comisiei Româno-Ruse și a semnat, la 14 ianuarie 1918, la Brăila, Convenția Specială a Comisiei de Armistițiu a Puterilor Centrale (Armistițiul de la Focșani), condusă de viceamiralul Hopmann. În condițiile demobilizării marinarilor din Flota de operațiuni pe Dunăre, ministrul de Război a aprobat cererea sa în legătură cu întoarcerea în țară a echipajelor navelor noastre comerciale, închiriate flotei ruse pe perioada războiului, care se aflau la Sevastopol, baza principală a flotei ruse din Marea Neagră, ocupată de inamic. În octombrie 1918, fiind decretată a doua mobilizare, la ordinul său, navele au îndeplinit misiuni de capturare a materialului naval german și de alungare a echipajelor inamice. Șeful Marelui Stat Major, generalul de corp de armată Constantin Prezan, aprecia: „Contraamiralul Bălescu C. a fost însărcinat cu comanda marinei militare de la începutul campaniei, cum însă marina noastră a fost pusă, până acum în urmă, sub ordinea rusă, contraamiralul a îndeplinit mai mult o funcție de inspector al marinei, stând la M.C.G.,

www.ziuaconstanta.ro

serviciu de care s-a achitat prea bine. A fost delegat de M.C.G. în comisia de armistiţiu, în ce priveşte chestiunile de apă, însărcinare de care s-a achitat în mod cât se poate de bine." În baza Î.D.R. nr. 4 733/3.11.1920, la 1 noiembrie 1920, a demisionat, predând comanda marinei la 3 noiembrie 1920. În acelaşi an, a funcţionat pentru scurt timp ca preşedinte al Comitetului Consultativ al Marinei. În 1929, la trecerea sa în nefiinţă, căpitan-comandorul Octav Nedelcu sublinia: „Amiralul Bălescu a reprezentat în marină, în cea mai înaltă accepţiune, ideea de muncă, cinste şi pricepere şi toată lumea în marină ştie că el n-a avut partizani, ci numai admiratori ai acestei întreite valori." Iar comandorul Ioan Bălănescu a precizat: „El a pus jaloanele marinei moderne, el a cules din cărţi principiile şi metodele tehnice, care aveau să formeze temelia de cunoştinţe profesionale ale unei pleiade de ofiţeri, care astăzi ocupă locuri de frunte în conducerea Marinei de război şi Marinei comerciale. Marele său merit este că a căutat prin toate mijloacele ca pregătirea tehnică a ofiţerilor să fie însoţită de o solidă instrucţie şi educaţie morală, întemeiată pe cultul datoriei şi al patriei." A fost membru al Societăţii Geografice Române, preşedintele Cercului Militar şi membru al Tribunalului Maritim. Prin D.M. nr. 70 din 31 ianuarie 1924, a fost numit în Comisia pentru revederea şi punerea în concordanţă a Legii şi Codului de jurisdicţie al prizelor maritime. A scris numeroase articole în revistele de specialitate şi a susţinut conferinţe precum „Războiul maritim", „Navigaţie şi hidrografie", „Morala armatei", „Filozofia armatei", „Filozofia războiului", „Fundamentul ştiinţific al ierarhiei", care s-au bucurat de o unanimă apreciere. Împreună cu locotenent-comandorul Paul Rădulescu, a întocmit capitolele de marină pentru „Enciclopedia Română", publicată de dr. Corneliu Diaconovici din însărcinarea şi sub auspiciile Asociaţiei pentru Literatura Română şi Cultura Poporului Român, în trei volume, la Editura W. Krafft din Sibiu, între anii 1898–1904. A fost distins cu Ordinul „Medgidie", în grad de ofiţer, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1892), Ordinul bulgar „Sf. Alexandru" clasa a IV-a (1898), Ordinul „Coroana României" în grad de ofiţer (Î.D. nr. 2 445/1900), Ordinul rus „Sf. Stanislas", clasa a II-a (1901), „Semnul onorific de aur pentru serviciul de 25 de ani" (28 octombrie 1904), Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1905), Ordinul austriac „Coroana de Fier" clasa a II-a (16 februarie 1909), Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1912), Medalia „Avântul Ţării" (1913), Ordinele ruse „Sf. Vladimir" clasa a III-a şi „Sf. Ana" clasa a II-a cu spade şi stea, Ordinul francez „Legiunea de Onoare" în grad de ofiţer.

Căpitan-comandorul DIMITRIE POENARU
1 aprilie 1907–15 aprilie 1909

Fiul Bălaşei şi al răzeşului Nicolae Poenaru, născut pe 10 noiembrie 1860, în comuna Poiana, judeţul Ialomiţa. A absolvit cursurile primare şi gimnaziale, intrând ca voluntar în Flotilă, Şcoala Navală din Brest (1882, pe locul IV între cei 60 de elevi din promoţie). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1882), locotenent (20 iunie 1885), căpitan (1888), maior (16 iunie 1896), căpitan-comandor (7 aprilie 1902) şi comandor (?). În 1915 a trecut în rezervă cu gradul de comandor. A activat în Corpul Flotilei (1 august 1882), participant la voiajul întreprins pe Dunăre de torpilorul „Alexandru cel Bun", canoniera „Grivița" şi bastimentul „Ştefan cel Mare", cu escală la Belgrad (1884), Depozitul Flotilei, Diviziunea Echipajelor, comandantul puitorului de mine „Alexandru cel Bun" (1888), ofiţer secund pe bricul „Mircea", la bordul căruia, după două luni de exerciţii executate în Marea Neagră, a efectuat şi un voiaj cu escale în porturile Varna, Sinope, Trebizonda,

www.ziuaconstanta.ro

Batumi, Suhumi, Kerci, Eupatoria și Sevastopol (1890), Inspectoratul Porturilor, Diviziunea Echipajelor, Arsenalul Flotilei, ambarcat pe crucișătorul „Elisabeta", cu care a participat la voiajul pe ruta Benderecli, Suda, La Valetta, Alger, Vigo, Ferrol, Dartmouth, Wilhelmshaven, Copenhaga și Kiel (1895), Inspectoratul Porturilor (1 aprilie 1896), Depozitul Echipajelor (16 iunie 1896), comandantul Diviziei de Dunăre (1897, formată din nava „România", șalupele „Trotușul", „Argeșul", „Vedea" și „Teleorman", canonierele „Bistrița", „Oltul" și „Siretul" și puitorul de mine „Alexandru cel Bun", nave care pe timpul inundațiilor din vara anului 1897 au fost afectate operațiunilor de salvare a oamenilor și bunurilor materiale de pe Dunăre și lucrărilor destinate ridicării hărții cursului Dunării). Între 10–17 septembrie 1897, navele Diviziei de Dunăre au vizitat porturile Radujevatz, Cladova, Vidin și Lom-Palanca, iar între 21–24 septembrie, porturile Rusciuk și Silistra. Sub comanda sa, la 14 octombrie 1897 navele Diviziei de Dunăre au participat la festivitatea inaugurării Canalului Sulina, construit sub egida C.E.D. Ulterior, a fost ofițer secund pe crucișătorul „Elisabeta" (1 aprilie 1898, cu care a navigat în Marea Neagră, vizitând, în partea a doua a campaniei de navigație, porturile bulgare Burgas și Varna), comandantul Depozitului Echipajelor Marinei, pe lângă care funcționa și Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină, unde a activat ca profesor (1 octombrie 1898), director al Marinei în Administrația Centrală a Războiului (1 aprilie 1900), la Inspectoratul General al Porturilor, în funcția de căpitan al portului Galați (1 aprilie 1902), șef de stat-major în C.M.M. (1 aprilie 1905), comandantul crucișătorului „Elisabeta" (în 1906, conducând cu competență programul de instrucție, ieșirile în mare, tragerile de artilerie, manevrele și evoluțiile. Sub comanda sa, nava a participat, la 19 septembrie 1907, la intrarea în serviciul Marinei Militare a monitoarelor și vedetelor de siguranță și, respectiv, la 25 iunie 1908, la punerea pietrei fundamentale a localului Școlii de Marină din Constanța, eveniment salutat de „Elisabeta" cu 17 lovituri de tun), șef de stat-major în C.M.M. (1 aprilie 1910), comandantul Diviziei de Mare (1 octombrie 1910), șef de stat-major la C.M.M. (1 februarie 1911), directorul Arsenalului Marinei (1 aprilie 1912). După ce a trecut în rezervă, în 1915, a înființat la Galați o distilerie de petrol și o fabrică de bricheți. A fost distins cu Ordinul sârb „Crucea de Takovo" în grad de cavaler (1884), Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer (1912), Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer (1914), Ordinul danez „Danebrog" în grad de mare ofițer (26 iunie 1895, pe timpul escalei la Copenhaga, acordat de regele Christian al IX-lea al Danemarcei), Ordinul suedez „Spada" în grad de cavaler, acordat de regele Oscar al II-lea al Suediei, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1898), Ordinul „Sf. Alexandru" clasa a IV-a, acordat de principele Ferdinand al Bulgariei (1898), Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler și „Semnul onorific pentru 25 de ani în serviciul armatei" (1904), Ordinul francez „Legiunea de onoare" în grad de ofițer (1909).

Căpitan-comandorul ALEXANDRU CĂTUNEANU
15 aprilie 1909–16 octombrie 1910

Fiul Sidoniei și al Constantin Cătuneanu, născut pe 17 octombrie 1862, în București. A absolvit cursurile primare și secundare (1881), Școala Militară de Ofițeri (1 iulie 1883), ambarcat pe navele franceze cu care a efectuat două campanii de navigație, una în Caledonia și alta în Extremul Orient, cu bastimentul „Annamite", atașat la lucrările Observatorului Astronomic din Nontsouris (Paris), unde a studiat sub îndrumarea viceamiralului francez Mouchez. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1 iulie 1883), locotenent (8 aprilie 1886), căpitan (1 iulie 1890), locotenent-

www.ziuaconstanta.ro

comandor (8 aprilie 1897), căpitan-comandor (10 mai 1906) şi comandor (1 aprilie 1911). A efectuat stagii de practică la bordul canonierei „Grivița" (7 iulie–12 iulie 1883; 22 iulie–25 octombrie 1884) și bricului „Mircea" (12 iulie–24 octombrie 1883; 7 noiembrie 1883–5 aprilie 1884; 16 mai–15 octombrie 1885). A continuat să fie ambarcat pe bricul „Mircea" (8 aprilie–16 octombrie 1886), șalupa „Smârdan" (1 iulie–6 septembrie 1887) și canoniera „Grivița" (6 septembrie–27 noiembrie; 1 decembrie 1887–12 aprilie 1888). În 1887, i s-a încredințat o funcție în Statul Major al Comandamentului Flotilei și apoi la Depozitul Flotilei. Între 1–24 noiembrie 1890, a fost numit comandantul remorcherului „România". Ofițer secund pe bricul „Mircea" (16 aprilie–16 octombrie 1891), a executat prima parte a campaniei de navigație din anul 1891 în Marea Neagră. În partea a doua a voiajului, în perioada 24 iulie–3 septembrie, a vizitat o serie de porturi din arhipelagul grecesc. În perioada 1892–1895, a îndeplinit o serie de funcții în Administrația Centrală a Războiului, Diviziunea Echipajelor, Inspectoratul Navigației și Porturilor, Depozitul și Comandamentul Flotilei, unde a funcționat ca șef al Biroului Serviciului Tehnic. A fost comandant pe remorcherul „România" (1 august–20 septembrie 1892), puitorul de mine „Alexandru cel Bun" (1–24 octombrie 1892), ofițer la bordul crucișătorului „Elisabeta" (25 aprilie–16 octombrie 1894) și comandantul canonierei „Oltul" (1 aprilie–1 noiembrie 1895), căpitan de port clasa I la Constanța, în cadrul Inspectoratului Navigației și Porturilor (1 aprilie 1896–8 iulie 1897), comandantul bricului „Mircea" (8 iulie–27 septembrie 1897; 1 august 1899–1 aprilie 1900; 16–20 octombrie 1900), canonierei „Grivița" (1 iunie–15 octombrie 1989; 5–10 octombrie 1900) și comandant secund pe crucișătorul „Elisabeta" (1 ianuarie–1 martie 1901; 1 mai 1901–1 aprilie 1902). În anul 1900, a fost numit comandantul Apărării Porturilor Maritime. În calitate de comandant secund al crucișătorului, între 1–11 aprilie 1902 a participat la efectuarea recunoașterii coastelor Asiei și Bosforului, la lansări de torpile și executarea de evoluții tactice și trageri de artilerie. În următorii trei ani a revenit în funcția de căpitan al portului Constanța. La 1 aprilie 1905, a fost mutat la Divizia de Dunăre, iar la 5 aprilie 1907 la C.M.R. La 15 aprilie 1909, a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta". Sub comanda sa, pe crucișător au fost montate noile tunuri St. Chamond, nava executând programul de instrucție a elevilor Școlii de Război prin ieșiri în mare, recunoașterea coastei, executarea tragerilor de artilerie. În august 1909 a avut loc un schimb de vizite între ofițerii crucișătorului „Elisabeta" și cei ai staționarului german „Loreley" sosit în portul Constanța. La 27 septembrie nava a participat la serbările ocazionate de inaugurarea lucrărilor portului Constanța, iar în luna decembrie a executat un scurt voiaj la Sevastopol. În perioada martie–octombrie 1910, crucișătorul a fost afectat pregătirii elevilor Școlii de Artilerie, Geniu și Marină. La 16 octombrie 1910, a fost numit comandantul Diviziei de Mare, iar în luna octombrie 1910 a fost mutat la Ministerul de Război. Prin Î.D.R. nr. 3 199, la 26 septembrie 1914, a fost numit comandantul Diviziei de Dunăre, la 17 martie 1916 preluând comanda Depozitelor Generale ale Marinei. A murit într-un accident de tren, în gara Ciurea. Executând numeroase lucrări hidrografice pe coasta României, datele rezultate făcute cu bricul „Mircea" împreună cu șalupa „Rahova" au fost utilizate de un colectiv de ofițeri, sub coordonarea sa, la întocmirea *primei hărți românești de navigație maritime* a țărmului de vest, cuprins între Ilanlîc și Gura Starîi Stambul, denumită „Harta Mării Negre, coasta României". În urma demersurilor întreprinse de comandantul marinei, contraamiralul Ioan Murgescu, pe lângă ataşatul militar al Legației Franței, harta a fost tipărită în cadrul Institutului de Hidrografie al Marinei franceze. Apreciată de locotenent-comandorul Constantin Ciuchi în „Istoria Marinei române în curs de 18 secole" drept „cea mai exactă lucrare ce s-a executat vreodată", care „face onoare ofițerilor noștri de marină, și în special locotenent-comandorului Alexandru Cătuneanu, sub a că-

www.ziuaconstanta.ro

rui direcțiune s-a executat", harta a fost premiată, în anul 1900, cu medalia de aur, pentru exactitatea și înalta sa ținută științifică, la expoziția organizată în capitala Franței. După ce, în anul 1929, i s-au făcut unele mici corecturi, determinate de modificarea în timp a adâncimilor fundurilor prin depuneri, harta a rămas în folosință până în 1952, când a fost înlocuită cu noile hărți întocmite de D.H.M. A fost distins cu Ordinul sârbesc „Crucea de Tacovo", Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler și Ordinul bulgar „Sf. Alexandru", Ordinul imperial rus „Sf. Ana" clasa a II-a (1901), „Semnul onorific de aur pentru serviciul de 25 ani", Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1906), Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer, Ordinul „Sf. Stanislas" și Medalia „Bărbăție și credință" clasa I.

Căpitan-comandorul NICOLAE NEGRU
16 octombrie 1910–1 aprilie 1914

Fiul Mariei și al lui Dumitru Negru, familie din care au provenit generalul Anastase Negru, genist, contraamiralul Constantin Negru, locotenentul de marină Anton Negru, care a funcționat în Escadrila de Hidroaviație, și Victor Negru, șef mecanic în marina militară și comercială, s-a născut pe 19 iunie 1868, în București. A absolvit Școala de Marină din Galați (1884), Academia Navală din Livorno, fiind ambarcat pe „Vittorio Emanuele" și „Vettor Pisam" (1889). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1889), locotenent (27 aprilie 1892), căpitan (1 noiembrie 1896), locotenent-comandor (7 aprilie 1905), căpitan-comandor (8 aprilie 1909), comandor (10 mai 1915) și contraamiral (?). A activat la Depozitele Flotilei, fiind ambarcat pe „Alexandru cel Bun", torpilorul „Zborul" și șalupele „Opanez" și „Rahova" (1889). La 27 aprilie 1892, a fost numit în statul-major al crucișătorului „Elisabeta", cu care a participat la Serbările columbiene. În drum spre Genova, a vizitat porturile Napoli și Livorno. La recomandarea regelui Italiei, Umberto I, care a vizitat crucișătorul „Elisabeta", de a urma Școala de Aplicație din Livorno, a profitat de acest privilegiu. Între anii 1893–1895, a fost comandant pe „Alexandru cel Bun" și torpilorul „Năluca". La 1 noiembrie 1896, a fost repartizat pe crucișătorul „Elisabeta", cu care a efectuat un voiaj la Odessa, participând la manevrele din Marea Neagră și la campania de navigație, cu escale în porturile Sinope, Trebizonda, Platana, Vona, Samsun și Benderecli. În 1897, a preluat comanda canonierei „Fulgerul", respectiv a puitorului de mine „Alexandru cel Bun" din cadrul Diviziei de Dunăre. Sub comanda sa, puitorul de mine a participat la salvarea oamenilor și vitelor din satele riverane Dunării, afectate de inundațiile din primăvara anului 1897. În iunie 1897, s-a mutat la Depozitul Echipajelor Flotilei iar la 1 aprilie 1898, a revenit la Divizia de Mare, pe crucișătorul „Elisabeta", cu care a efectuat un voiaj în Marea Neagră, vizitând porturile Burgaz și Varna. În 1900, s-a mutat la Apărarea Porturilor Fluviale, în calitate de comandant al Companiei Chilia și al canonierei „Fulgerul". La 7 octombrie 1900, comandantul Apărării Porturilor Fluviale, locotenent-comandorul Nicolae Negrescu, aprecia: „... Posedă bine cunoștințele armatei și caută să și le mai dezvolte. Comandant al companiei Chilia și al bastimentului «Fulgerul», s-a achitat bine și în mod inteligent de toate îndatoririle sale în ce privește compania". În perioada 1 aprilie 1901–septembrie 1903, a fost detașat la S.M.R., comandând succesiv cargoul „Turnu Severin" și pasagerul „Principesa Maria". După încheierea detașării la S.M.R., a revenit la Divizia de Mare. Din aprilie 1904 a fost șeful Serviciului de Artilerie și Torpile din cadrul C.M.M. „Servește cu activitate și pricepere, posedând o bună instrucție profesională. Conduită și ținută exemplară", constata la 1 noiembrie 1904 comandantul

www.ziuaconstanta.ro

marinei, comandorul Emanoil Koslinski. La 1 aprilie 1905, fost numit căpitanul portului Constanța. În iunie 1905, cu prilejul prezenței în portul Constanța a cuirasatului rus „Cneaz Potemkin Tavriceski", deturnat de marinarii insurgenți, prin diplomația și energia sa, a reușit să determine echipajul cuirasatului să predea nava autorităților române și să debarce în portul Constanța. La 1 aprilie 1906, a fost detașat la Inspectoratul Navigației și Porturilor, la Galați. În calitate de consilier comunal, a fost numit președintele delegației de marinari români participanți la Conferința de la Geneva din 1906. În 1907, a revenit pe crucișătorul „Elisabeta", cu care a participat la o serie de ieșiri în mare, apoi i s-a încredințat comanda bricului „Mircea". Aflate sub comanda sa, la 5 mai 1908 bricul „Mircea" și canoniera „Grivița" au primit în portul Sulina vizita cuirasatului „Sinope" și a canonierei „Doneț", aflate sub comanda amiralului rus Nolken. La 8 aprilie 1909, a fost mutat șef de stat-major în C.M.M. și ales membru în Consiliul de onoare al Marinei Militare. Ca șef de stat-major al Marinei, a întreprins, în 1909, o călătorie pe Dunăre în zona Galați–Reni–Cernavodă–Silistra, aducând datele necesare pentru întocmirea lucrărilor de stat-major. În aceeași perioadă a funcționat și ca profesor al Școlii Navale Superioare din Constanța, unde a predat cursurile de Navigație și Manevre, redactând cursul de „Apărări submarine". A fost ulterior numit profesor de limbă italiană la Școala Superioară de Comerț, respectiv director al Marinei în Ministerul de Război. În octombrie 1910, a fost desemnat comandantul crucișătorului „Elisabeta", cu care a desfășurat programul de instrucție practică a elevilor Școlii de Artilerie, Geniu și Marină. Pe timpul manevrelor organizate în anul 1911, a întâmpinat crucișătorul turc „Medjidie" și apoi escadra rusă sosită în vizită la Constanța. „Prin modul său de a servi și grație studiilor ce a făcut la Academia Navală de la Livorno, căpitan-comandorul Negru Nicolae merită a înainta în mod excepțional", aprecia la 31 octombrie 1912 comandantul Diviziei de Mare, căpitan-comandorul Rădulescu. Fiind mobilizat și armat de război, în condițiile izbucnirii Primului Război Balcanic, crucișătorul s-a deplasat la Constantinopol, cu misiunea de a asigura protecția populației românești, a legației și Consulatului român din capitala Turciei. În seara zilei de 8 noiembrie 1912, a debarcat trei gărzi care, prin disciplina și tactul lor, au contribuit la păstrarea ordinii și chiar la stingerea unui mare incendiu, izbucnit în cartierul Pera. În iunie 1913, odată cu izbucnirea celui de-al Doilea Război Balcanic, a fost mobilizat la partea activă. A fost subșef de stat-major la C.M.M. (1913-1914), comandantul Depozitelor Generale (1915), director al Marinei în Ministerul de Război (1 aprilie 1916) și comandantul Escadrei de Dunăre (15 mai 1916). Sub comanda sa, Escadra de Monitoare și Vedete s-a acoperit de glorie în luptele de la Turtucaia, Rasova, Mârleanu, Topalu etc. La 15 decembrie 1916, a fost numit comandantul Flotei de Operațiuni pe Dunăre, iar la 8 ianuarie 1917, a fost desemnat comandantul marinei, în locul contraamiralului Sebastian Eustațiu, mutat în Ministerul de Război. La 1 iunie 1918, a preluat comanda Diviziei de Mare, în locul căpitan-comandorului Ioan Bălănescu. După război, până în 1925, când a trecut în rezerva armatei, a fost membru în Comitetul Consultativ al Marinei și comandant superior al Școlilor Marinei. În 1932, s-a retras la pensie. După pensionare, a fost ales președinte al Breslei Marinarilor din Constanța. În timpul activității sale a publicat numeroase pagini din istoria Marinei Române, întâmplări romanțate din activitatea marinarilor, precum și o lucrare despre acțiunile Marinei Militare în anii Primului Război Mondial. S-a stins din viață la 72 de ani, fiind înmormântat în Cimitirul Eroilor din Constanța. A fost distins cu Ordinul bulgar „Sf. Alexandru" clasa a V-a, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1900), Ordinul „Steaua României" în grad de cavaler (1905), „Semnul onorific pentru 25 de ani de serviciu", Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer, Ordinul rus „Sf. Stanislas" în grad de comandor, Medalia „Avântul Țării" din 1913, Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer, Ordinul „Sf. Vladimir" clasa a III-a cu spade.

www.ziuaconstanta.ro

Căpitan-comandorul VASILE PANTAZZI
1 aprilie 1914–1 aprilie 1916

Fiul Smarandei şi al lui Ioan Pantazzi, născut pe 4 aprilie 1871, în Bucureşti. A absolvit cursurile primare şi gimnaziale, Şcoala Fiilor de Militari din Iaşi (1889), Şcoala de Ofiţeri de Artilerie, Geniu şi Marină (1891), cursuri de tactică navală, telegrafie fără fir şi material de artilerie, pe propria sa cheltuială în străinătate, ambarcat pe nava de război italiană „Doria" (1 iunie 1901–aprilie 1903), a ajuns în Extremul Orient, călătorie în urma căreia a întocmit şi a prezentat conducerii Marinei Militare un studiu de organizare a marinei japoneze (1903). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (8 iulie 1891), locotenent (1 ianuarie 1895), căpitan (10 mai 1899), locotenent-comandor (10 mai 1907), căpitan-comandor (28 mai 1912, Î.D.R. nr. 5 105/1912), comandor (15 august 1916, Î.D.R. nr. 2 880 din 1 septembrie 1916), contraamiral (25 martie 1928, Î.D.R. nr. 809/1928). Din cauza stării precare a sănătăţii, la 31 decembrie 1930 a demisionat, fiind trecut în rezervă. A activat la Depozitul şi Divizia Echipajelor (1 iulie 1891–1 iunie 1894). Ofiţerul „promite mult pentru viitor", aprecia primul său comandant, maiorul Constantin Mănescu. Un an mai târziu, tot el consemna: „S-a distins prin exactitatea cu care şi-a îndeplinit serviciul, ţinuta corectă şi conduita bună. Îmbarcat pe bricul «Mircea», acest ofiţer a lucrat cu succes ca să-şi capete cunoştinţele specialităţii." În notarea pe anul 1893 se evidenţia faptul că „are mare dorinţă de a se instrui. Face serviciul repede, se achită conştiincios, se distinge între camarazi şi prin concepţiune şi pricepere". În campania din vara anului 1894, „îmbarcat pe «Mircea», în serviciul de cart s-a arătat foarte capabil şi a mulţumit pe comandantul său. În timpul iernii, la Şcoala de cadre, m-a lăsat, de asemenea, prea mulţumit", menţiona şeful Depozitului Flotilei. La 1 ianuarie 1895 a fost mutat la Divizia Echipajelor Flotilei. La 15 august 1896, a fost mutat la Inspectoratul Porturilor, în calitate de comandant al Companiei Isaccea, funcţie în care a arătat – aprecia locotenent-colonelul Koslinski – că „este inteligent şi cu bune cunoştinţe". În aceste condiţii i s-a încredinţat comanda canonierei „Oltul", unde „s-a deosebit prin modul de a manevra bine şi a întreţine bastimentul foarte îngrijit. A lucrat cu inteligenţă şi multă stăruinţă la facerea hărţii Dunării cu care a fost însărcinat". Pe această notare, comandantul Flotilei, generalul Ioan Murgescu, a concluzionat că este un „bun comandant de vas". Contraamiralul Vasile Urseanu considera că „este un ofiţer inteligent şi capabil, iubindu-şi arma şi lucrând pentru a se instrui atât în specialitatea sa cât şi pentru a-şi lărgi cercul cunoştinţelor generale. Conduita foarte bună, caracter franc". La propunerea comandantului Diviziei de Dunăre, la 1 aprilie 1900, a fost numit ofiţer cu torpilele pe crucişătorul „Elisabeta", unde comandantul navei, căpitan-comandorul Barbieri, a constatat că „s-a achitat cu pricepere şi foarte conştiincios de îndatoririle sale. Are multă aplicaţie pentru serviciul la bord". La 16 octombrie 1901, a revenit la Depozitul Echipajelor Marinei iar la 1 aprilie 1902 a fost mutat la Administraţia Centrală a Războiului. La 16 aprilie 1903 i s-a încredinţat comanda canonierei „Grivita", funcţie de care „s-a achitat foarte bine cu multă pricepere şi zel", iar la manevrele din octombrie acelaşi an „a condus (nava – *n.n.*) în mod lăudabil". În 1904, în cadrul campaniei de apărare a portului Sulina „şi-a îndeplinit serviciul de comisar maritim la Sulina, arătând mult tact". Între 1 februarie–15 septembrie, a fost detaşat în străinătate, ca preşedinte al Comisiei de supraveghere pentru construcţii noi ale marinei, având ca serviciu special controlul pieselor de artilerie pentru crucişător la Uzinele „Saint Chamond", unde l-a înlocuit pe locotenent-comandorul Angelo Frunzianescu. Deşi construcţia era înaintată, „ofiţerul s-a pus repede la curent şi a exercitat serviciul de supraveghere în mod activ şi judicios, astfel că recepţia a avut loc în bune condiţii". Întors în ţară, a finalizat „Manualul tunurilor

www.ziuaconstanta.ro

de 75 mm şi 120 mm St. Chamond", inspectorul general al marinei, contraamiralul E. Koslinski, apreciind că „merită toată lauda". Prin O.Z. nr. 45/1910, începând cu 1 aprilie 1910 a fost numit comandantul monitorului „Catargiu", navă pe care „a comandat-o lăudabil". La 28 noiembrie 1912, a fost numit subşef de stat-major al Marinei, contraamiralul Eustaţiu Sebastian, comandantul marinei apreciind că „în această funcţie, a adus prea bune servicii. Pe timpul campaniei a fost la Marele Cartier al Marinei, unde s-a distins în serviciile ce i s-au încredinţat. La Corabia, a luat parte la întinderea podului cu unităţile mobile de transport şi cu detaşamentul de marinari ce a debarcat pe malul opus, iar la Turnu-Măgurele–Nicopole, a organizat transporturile peste Dunăre, achitându-se în mod lăudabil. Prea bun ofiţer de marină, aduce şi va aduce excelente servicii. Conduita sa a fost ireproşabilă". La 1 aprilie 1914, a preluat comanda crucişătorului „Elisabeta", la bordul căruia „a muncit foarte mult pe când vasul se găsea la arsenal în reparaţie pentru ca aceasta să se facă în cele mai bune condiţiuni". În preajma intrării României în Primul Război Mondial, a fost mutat în Delta Dunării, comandantul Marinei, contraamiralul Eustaţiu Sebastian, notând că „actualmente este comandantul regiunii Delta, pe care a pus-o în stare de apărare, conform dîspoziţiilor luate de autorităţile superioare. Merită a fi avansat la excepţional". Prin Î.D.R. nr. 1 024 din 17 martie 1916, la 1 aprilie 1916, a fost mutat în cadrul Direcţiei Marinei din Ministerul de Război, secretarul general al Ministerului de Război consemnând: „A fost un sfătuitor preţios în toate lucrările Direcţiunii Marinei, s-a pus în special în evidenţă prin interpretarea demnă şi intransigentă a intereselor marinei militare, faţă de trupele de ocupaţiune şi de autorităţile ruse ce au căutat să se amestece în dreptul de proprietate al vaselor noastre militare şi comerciale. Este indicat să ocupe locuri de frunte în Marina Militară şi-l propun a înainta la excepţional." A fost directorul Direcţiei II Marină din Ministerul de Război (15 august 1916–1 iunie 1918), Serviciul Maritim Român (14 februarie–1 iulie 1919), trimis în misiune în S.U.A. (1 iulie 1919–1 iulie 1920). Între 3 februarie–12 iunie 1918, a făcut parte din Comisia Militară Română trimisă la Odessa pentru a reglementa unele probleme cu foştii aliaţi, unde „a lucrat pentru alegerea ofiţerilor basarabeni care urmează a fi admişi în marina română, precum şi în spinoasa chestiune de stabilire a dreptului de proprietate asupra vaselor care navigau pe Nistru şi a Poliţiei Fluviale pe această apă". Revenit la Direcţia Marinei din Ministerul de Război, „a lucrat cu competenţă toate chestiunile delicate care s-au perindat în aceste vremuri tulburi", în 1919, secretarul general al Ministerului de Război, generalul Ion Răşcanu, apreciind că „probează pricepere desăvârşită în chestiunile ce erau de resortul Marinei". La 1 iulie 1920, a devenit primul comandant al Grupului de Distrugătoare „Mărăşeşti" şi „Mărăşti", comandantul marinei subliniind că „s-a achitat foarte bine". În 1921, a susţinut examenul de contraamiral, inspectorul tehnic al Marinei, contraamiralul Constantin Niculescu-Rizea, menţionând că „a îndeplinit în mod distins funcţia de comandant al Grupului de Distrugătoare şi s-a achitat ca şef de misiune în străinătate în mod lăudabil, iar în funcţiunea de şef de stat-major al Marinei mi-a fost de un preţios ajutor". La 15 iulie 1921, a fost numit şef de stat-major în Inspectoratul Marinei, iar la 1 noiembrie 1925, a devenit şef de stat-major la Divizia de Dunăre, comandantul marinei considerând că „a îndeplinit funcţia de şef de stat-major cu deosebit zel şi competenţă. La călătoria (aplicaţia – *n.n.*) de comandament, a rezolvat temele judicios", iar comandantul diviziei adăugând că „a desfăşurat o activitate deosebită pentru pregătirea de război atât a ofiţerilor, cât şi a trupei, obţinând rezultate bune". La 1 aprilie 1929, a fost numit comandantul Diviziei de Mare, care s-a îmbogăţit cu distrugătoarele „Regele Ferdinand" şi „Regina Maria" şi cu nava-bază „Constanţa". A condus procesul de instruire, aplicaţiile, reuşind să integreze în timp scurt în misiunile de luptă ale Diviziei de Mare noile nave intrate în dotare, precum şi formarea echipajelor la bordul acestora. A

www.ziuaconstanta.ro

întocmit și publicat două memorii: „Tactica modernă" și „Telegrafia fără sârmă". A fost distins cu Ordinul suedez „Spada" clasa a II-a în grad de cavaler (1895), Ordinul bulgar „Sf. Alexandru" în grad de ofițer (1903), Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa a II-a (1903), Ordinul „Coroana României" clasa a V-a în grad de cavaler (1904), Ordinul francez „Dragonul Oceanului" (1909), Medalia „Semnul onorific pentru 25 de ani de serviciu militar" (1912), Ordinul „Steaua României" clasa a V-a în grad de cavaler (1913, Î.D.R. nr. 3 650/1913, publicat în „Monitorul Oficial" nr. 29 din 9 septembrie 1913), Ordinul „Steaua României" clasa a IV-a, Medalia „Avântul Țării" din 1913, „Crucea comemorativă a marelui război din 1916–1918", Ordinul „Steaua României" cu spade în grad de ofițer (1920), Ordinul „Coroana României" în grad de comandor (1930).

Locotenent-comandorul NICOLAE KIRIȚESCU
1 aprilie 1916–25 august 1917

Fiul Elenei și al lui Ioan Kirițescu, născut pe 1 septembrie 1875, în București. A absolvit Școala Copiilor de Marină (1892), Școala Fiilor de Militari Iași (1893), Școala de Ofițeri București (1896), Școala de Aplicație a sublocotenenților de marină (1897), stagiu de pregătire în Marina Militară italiană. A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1 iulie 1896), locotenent (10 mai 1901), căpitan (28 noiembrie 1905), locotenent-comandor (1 aprilie 1913), căpitan-comandor (15 august 1916) și comandor (1 iulie 1927). La 1 octombrie 1931 a fost trecut în rezervă. A activat la Depozitele Echipajelor Flotilei (1 iulie 1896–1 aprilie 1897, 1 aprilie 1898–1 aprilie 1899, 10 mai 1901–1 aprilie 1902, 28 noiembrie 1905–15 aprilie 1906), Inspectoratul Navigației și Porturilor (1 aprilie 1897–1 aprilie 1898), Școlile Marinei (1 aprilie 1899–1 aprilie 1900), Apărarea Porturilor Fluviale (1 aprilie 1900–1 aprilie 1901), Divizia de Mare (1 aprilie–10 mai 1901, 1 aprilie 1902–16 aprilie 1903, 16 aprilie 1904–28 noiembrie 1905, 1 aprilie 1915–1 aprilie 1916), Divizia de Dunăre (16 aprilie 1903–16 aprilie 1904, 15 aprilie 1906–1 noiembrie 1911), Punctul Sulina (1 noiembrie 1911–1 aprilie 1913), Arsenalul Marinei (1 aprilie 1913–1 aprilie 1915), comandantul crucișătorului „Elisabeta" (1 aprilie 1916–25 august 1917), Flota de Operații (25 august 1917–1 martie 1918), comandantul militar al portului Chilia Nouă (1 martie–1 iunie 1918), Comunicații pe Apă (1 iunie–1 iulie 1918), ajutor (1 iulie–16 noiembrie 1918), respectiv comandantul Serviciului Transporturilor (16 noiembrie 1918–1 aprilie 1921), șef de stat-major al Diviziei de Dunăre (1 aprilie 1921–1 aprilie 1923), ajutorul comandantului Bazei Navale Fluviale (1 aprilie 1923–6 aprilie 1924), Forța Navală Fluvială (6 aprilie 1924–1 aprilie 1926), Arsenalul Marinei (1 aprilie 1926–1 aprilie 1929), comandantul Corpului Depozitelor Fluviale (1 aprilie 1929–1 octombrie 1931). În perioada 1907–1909, a fost ambarcat pe navele S.M.R. „Turnu Severin" și „România". În 1910 a revenit în Marina Militară, fiind încadrat ofițer secund și cu artileria pe monitorul „I.C. Brătianu". După război, a fost comandant al yachtului regal „Ștefan cel Mare". În anul 1905, a publicat, împreună cu Eugeniu Botez, volumul I al lucrării „Războiul pe Dunăre" (ediția a 3-a, îngrijită de contraamiralul în retragere George Petre, a apărut în 2007, la Editura Universității Naționale de Apărare „Carol I"). Volumul al II-lea, intitulat „Harta Dunării cu pilotul Dunării", a rămas nepublicat. A fost distins cu Ordinul „Sf. Sava" în grad de comandor (1918), Medalia Jubiliară din 10 mai 1906, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1911), Medalia „Avântul Țării din 1913", Crucea „Vladimir" cu spade și fundă, Ordinul „Sf. Ana" clasa a II-a cu spade, Ordinul „Coroana României" în grad de cavaler (1922), Medalia „Semnul onorific pentru 25

www.ziuaconstanta.ro

de ani de serviciu", Ordinul „Coroana României" în grad de ofițer (1924), „Crucea comemorativă a războiului din 1916–1918", „Steaua României" clasa I, „Semnul onorific pentru 40 de ani serviți în armată" (1931), Medalia „Răsplata muncii pentru construcțiuni școlare" clasa I (1931) și Ordinul „Steaua României" în grad de ofițer (1931).

Căpitan-comandorul IOAN BĂLĂNESCU
25 august 1917–18 ianuarie 1919

Fiul Anicăi și al lui Petre Bălănescu, născut pe 9 iulie 1878, la Marginea, județul Giurgiu. A absolvit Gimnaziul „Maiorescu" din Giurgiu (1897), Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină (1 iulie 1899). A fost înaintat la gradul de sublocotenent (1 iulie 1899), locotenent (10 mai 1904), căpitan (10 mai 1908), locotenent-comandor (10 mai 1915), căpitan-comandor (1 septembrie 1917), comandor (1 aprilie 1920), contraamiral (1 octombrie 1930, Î.D.R. nr. 3590/1930) și viceamiral (24 ianuarie 1936). A activat la Apărarea Porturilor Fluviale, ambarcat la bordul pontonului „Ștefan cel Mare" (1 august–5 octombrie 1899), ofițer la bord pe crucișătorul „Elisabeta" (1 aprilie–5 septembrie 1900), îmbarcat pe puitorul „Alexandru cel Bun" (5 septembrie–1 octombrie 1900), comandantul canonierei „Grivița" (1901–16 mai 1902), comandantul vedetelor „Vedea" și „Telèorman" (iulie–24 octombrie 1902), detașat la N.F.R. și apoi la S.M.R., pe vapoarele „Orientul" și „Iași" (24 octombrie 1902–18 iunie 1903), Depozitul Echipajelor Marinei (18 iunie 1903–1904), comandantul torpilorului „Zmeul" (1904–?), comandantul canonierei „Grivița" (15 aprilie–6 octombrie 1906), la bordul bricului „Mircea" (1 noiembrie 1906–1 aprilie 1908), la Administrația Centrală a Războiului (1 aprilie 1908–8 aprilie 1910), comandantul vedetei fluviale „Călinescu" (8 aprilie 1910–1 aprilie 1912), comandantul vedetei „Maior Giurescu" (1-25 aprilie 1912), secund pe monitorul „Catargiu" (25 aprilie 1912, 20 iunie–31 august 1913 fiind mobilizat la partea activă, monitoarele executând misiuni de patrulare pe Dunăre), comandantul monitorului „Catargiu" (1 aprilie 1914–1 aprilie 1916), detașat ca ofițer stat-majorist la M.St.M. (1 aprilie 1916–25 august 1917), comandantul crucișătorului „Elisabeta" (25 august 1917–18 ianuarie 1919), directorul Direcției Marinei din Ministerul de Război (14 februarie 1919–5 mai 1923), comandantul Forței Navale Fluviale (5 mai 1923–1 aprilie 1924), Inspectoratul General al Marinei (1 aprilie 1924–1 octombrie 1930), comandantul Diviziei de Mare (1 aprilie 1931). În a doua parte a anului 1932, a deținut prin cumul funcția de comandant al marinei, participând activ la ieșirile pe mare ale navelor militare, vizite, inspecții etc. La începutul anului 1933, după reluarea comenzii marinei de către viceamiralul Vasile Scodrea, a rămas în continuare la comanda Diviziei de Mare, în cursul anului 1933 participând intens la activitățile desfășurate în cadrul Diviziei. După ieșirea la pensie pentru limită de vârstă, la 13 ianuarie 1934, a viceamiralului Vasile Scodrea, prin Î.D. nr. 2480 din 21 decembrie 1933, cu începere de la 13 ianuarie 1934, a fost numit comandantul Marinei Regale. Având experiența lunilor de interimat, în luna aprilie 1934, a ieșit pe mare cu canonierele, împreună cu șeful Marelui Stat Major, generalul Ion Antonescu, și cu alți doi generali. La 21 septembrie, erau în larg toate navele Diviziei de Mare, comandantul marinei stabilindu-și punctul de comandă la bordul distrugătorului „Regele Ferdinand", de unde a condus aplicația împreună cu contraamiralul Petre Bărbuneanu. S-au executat misiuni de dragaj, exerciții fumigene, precum și trageri de calibru greu în concentrare cu distrugătorul „Mărășești" la 9.000 de metri. De la bordul distrugătorului „Regele Ferdinand" s-au executat două ședințe de zi și de noapte. La 6 octombrie,

www.ziuaconstanta.ro

a condus ieşirea în mare a tuturor navelor militare, care au executat o temă cu partidă dublă, în colaborare cu hidroaviaţia, iar în a patra zi a aplicaţiei au intrat în raionul de ducere a „luptei" şi trupe ale Diviziei IX Infanterie. Pe lângă inspecţiile, vizitele şi aplicaţiile executate în anul următor, în august 1935, împreună cu membrii comisiei de recepţie a submarinului „Delfinul", la Fiume, a participat la probele de suprafaţă, imersiune, stabilitate, lansări de torpile, tir naval, rapiditate de imersiune etc., atingând cu submarinul adâncimea de 82 de metri. În calitate de comandant al Diviziei de Mare, la 15 august 1931, a participat la botezul navei-bază „Constanţa" cu convingerea declarată că „cei de ieri şi cei de azi în fruntea marinei au un singur gând: crearea şi dezvoltarea puternică a flotei noastre de Dunăre şi Mare şi înzestrarea ei cu toate mijloacele moderne de luptă. Ea este singura chezăşie a siguranţei hotarelor noastre maritime şi singura protecţie a marinei noastre comerciale". În calitate de comandant al Diviziei de Mare, a ţinut o serie de conferinţe pe probleme de marină şi istoria Marinei la Cazinoul Comunal Constanţa. De asemenea, a desfăşurat o activitate intensă *Pro marina* în cadrul L.N.R., al cărui membru fondator a fost din 1927, sub preşedinţia viceamiralului Vasile Scodrea. În 1932, a fost iniţiatorul înfiinţării la Constanţa, în cadrul Secţiei L.N.R., a Muzeului Marinei, fiind şi primul donator de obiecte din partea Diviziei de Mare. La 23 mai 1932, a participat la bordul distrugătorului „Mărăşeşti", împreună cu viceamiralul Vasile Scodrea, la festivităţile organizate la Sulina cu prilejul inaugurării canalului. La 15 august 1936, cu prilejul botezului submarinului „Delfinul", spunea: „Primul submarin românesc s-a născut din învăţămintele războiului şi din doctrina navală care au învederat că această navă este un element de mari posibilităţi tactice şi contribuie să dea marinelor inferioare o mare putere de atac şi apărare. Această armă nouă cooperând cu navele rapide şi unităţile aeriene întreţine acţiunea dinamică şi contra inamicilor puternici, contestându-le cu succes stăpânirea mării. Marina are astăzi un submarin, trebuie să avem însă cel puţin trei unităţi de acest gen, pentru a forma o grupare tactică completă în stare de a întreprinde minimum de acţiuni de război sub apă." La banchetul care s-a ţinut în seara Zilei Marinei, a trecut în revistă realizările marinei, mai ales în domeniul dotărilor, subliniind încă o dată rolul ei: „Marina română reprezintă în sistemul apărării noastre naţionale un factor de o deosebită importanţă, ea este păzitoarea liniilor de comunicaţie pe apă, forţa de protecţie a marinei comerciale şi, în special, păzitoarea coastelor marine şi fluviale [...]. Valoarea unei marine de război chiar redusă în dimensiuni, stă într-un material naval bine armat pregătit şi întreţinut, într-un personal cât mai bine încadrat antrenat şi instruit în special la mare." Pentru viitor, vedea necesară înfăptuirea bazei navale la mare, creşterea numărului de submarine şi dezvoltarea apărărilor de coastă, dotarea marinei cu o nouă navă-şcoală cu vele şi motor. Odată cu numirea sa în funcţia de comandant al marinei, a devenit şi vicepreşedintele de drept al L.N.R., în cadrul căreia a continuat să desfăşoare o activitate intensă. Într-un articol publicat în „Marea Noastră", se adresa tinerilor marinari, cititori ai revistei, membri ai Ligii: „Una din datoriile de căpetenie ale Ligii Navale Române este să dezvolte o activitate cât mai vie pentru educarea morală a tineretului marinăresc, contribuind prin păreri şi pilde la unul din postulatele naţionale care trebuie să fie înainte de toate: formarea caracterului." În anii 1936–1937, în cadrul colectei pentru achiziţionarea unei nave-şcoală, prin articolele publicate în „Marea Noastră" a făcut o propagandă convingătoare în rândul cititorilor, rememorând fapte legate de îmbarcarea sa ca ofiţer la bord în campania de vară a anului 1906 pe bricul „Mircea", când a participat la marş de instrucţie pe Marea Neagră: „Păstrez cu mine de atunci convingerea că adevărata pregătire nautică a tinerelor elemente ale marinei nu se poate iniţia şi desăvârşi decât pe o navă-şcoală cu pânze". Necesitatea unei nave-şcoală era motivată „pentru a forma mai întâi ochiul marinarului, cunoştinţele nautice, curajul, hotărârea, înţelegerea

www.ziuaconstanta.ro

repede a situației, acțiunea vie, familiaritatea cu timpul și marea". La 26 februarie 1938, a ținut la Ateneul Român conferința „Aspecte din politica navală. Dunărea, Marea Neagră, Mediterana", urmată de un concert de gală susținut de Alexandru Lupescu, fost elev pe faimosul bric „Mircea", prim-bariton al Operei Române. De fapt, din 1928, a devenit membru al Ateneului. În paginile revistei „Marea Noastră", a pledat pentru înființarea unei Baze Navale la Tașaul, care urma să fie „Casa flotei noastre maritime", necesară „pentru siguranța coastei maritime și protecția marinei comerciale". A militat cu consecvență pentru prosperitatea Marinei Militare și Comerciale, la care a contribuit nu numai prin dotarea acestora cu noi nave moderne, ci și printr-o politică de alianțe bine pusă la punct, atât în Marea Neagră și în Mediterana, cât și cu statele riverane la Dunăre. Astfel, a solicitat înlocuirea C.E.D. cu C.I.D., iar Direcția Lucrărilor Tehnice de la C.E.D. să intre cât mai repede sub conducerea românească. Până în preajma Primului Război Mondial, a desfășurat o intensă activitate publicistică, multe dintre poeziile și articolele sale fiind semnate cu pseudonimul „Danubian", precum proza „O privelişte în Mediterana", în „Marea. Antologie de proză și versuri din scriitori români" (Tipografia și Stabilimentul de Arte Grafice George Ionescu, București, 1912) sau poeziile „Marinarul", „Așa e marea" și „Pribeag", în „Poezia mărei", antologie de C. Tonegaro (Minerva, Institut de Arte Grafice și Editură, 1913). După trecerea sa în rezervă, a continuat să prezinte periodic, în revista „Marea Noastră", recenziile unor lucrări de marină publicate în țară sau în străinătate. De-a lungul vieții, a publicat impresii și note din călătoria Galați–Rotterdam sub titlul „Din largul Mărei" (1906); „Războiul naval pe înțelesul tuturor", „Conferințe ținute în ciclul: Apele, Dunărea și Marea noastră", „Ideea de patrie", „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională", „Nava cu pânze în trecutul marinăresc", „Acțiunea Flotilei de operațiuni la Turtucaia 1916", precum și o serie de articole în „Buletinul Armatei", „Marea Noastră" ș.a. A fost distins cu Ordinul bulgar „Meritul Militar" în grad de cavaler (1903), Ordinul „Coroana României" clasa a V-a (1904), „Medalia Jubiliară" (1906), Medaliile „Bărbăție și credință" clasa I de campanie și „Avântul Țării" (1914), Ordinul „Coroana României" cu spade în grad de ofițer (1918), Ordinul rus „Sf. Stanislas" clasa a III-a fără spade (1918) și Ordinul „Sf. Stanislas" clasa a II-a cu spade, „Semnul onorific de aur pentru 25 ani de serviciu" (1919), „Coroana Italiei" în grad de ofițer (1921).

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

ANEXE

Marina Militară **Divizia de Mare**

TABLOU

de personalul, ofițerii și trupa ambarcați la 29 octombrie 1912, pe crucișătorul „Elisabeta", plecat în ape străine la Constantinopole

Nr. crt.	Numele și prenumele	Gradul	Corpul din care face parte	Observații
STATUL MAJOR				
1	Negru Nicolae	Căpitan-comandor		Comandant
2	Miclescu Constantin	Locotenent-comandor		Secund
3	Popescu Ștefan	Căpitan		
4	Negreanu Ioan	Ofițer mecanic clasa I		
5	Gheorghiu Alexandru	Locotenent		29 octombrie 1912 îmbarcat crucișătorul „Capole"; 14 noiembrie debarcat
6	Koslinski Gheorghe	Locotenent		24 aprilie 1913 îmbarcați; fiind mutați Divizia de Dunăre
7	Măicănescu Gheorghe	Locotenent		24 aprilie 1913 îmbarcați; fiind mutați D.D.
8	Cornea Lucian	Medic locotenent		
9	Ștefănescu Romulus	Sublocotenent		24 aprilie 1913 debarcat, fiind mutat D.D.
10	Dragalina Vergiliu	Sublocotenent		29 octombrie 1912 îmbarcați crucișător „Capole"; 27 noiembrie îmbarcați crucișătorul și îmbarcați cargobotul „Dobrogea"; 27 aprilie reîmbarcați crucișătorul; 1 mai 1913 debarcați fiind mutați D.D.; 12 aprilie 1913 debarcat fiind mutat
11	Rășcanu Iosif	Sublocotenent		„
12	Verbiceanu Marius	Sublocotenent		„
13	Fundățeanu Preda	Sublocotenent		„

www.ziuaconstanta.ro

14	Geles Emil	Sublocotenent		„
15	Frunzescu Ion	Sublocotenent		10 aprilie 1913 îmbarcat „Capole”
TRUPĂ				
1	Ionescu Constantin	Submaistru		3 aprilie 1913 îmbarcat crucişătorul „Capole”
2	Anghelescu Otto	Submaistru		30 ianuarie 1913 îmbarcat crucişătorul „Capole”
3	Atanasiu Cicerone	Maistru cls. 3		
4	Constantinescu Achil	Maistru cls. 3	DIVIZIA DE MARE	
5	Mantu Teodor	Maistru cls. 3		
6	Dicu Alexandru	Submaistri		
7	Loghin Alexandru	Submaistru		3 aprilie 1913 debarcat fiind mutat
8	Antonio Rotta	Pilot clasa 3		
9	Ene Ioan	Plutonier major		
10	Ionescu Alexandru	Sergent		
11	Grigorie Ştefan	Sergent		
12	Surdu Nicolae	Sergent		
13	Botiu Dumitru	Sergent		
14	Vasiliu Dumitru	Sergent		6 decembrie debarcat
15	Bădulescu Dumitru	Sergent		
16	Mitru Iancu	Sergent	Divizia Dunăre	9 martie 1913 debarcat
17	Niculcea Iosef	Caporal	DIVIZIA DE MARE	
18	Lascu Băluță	Caporal		
19	Kunhel Frant	Caporal		
20	Alexandru Grigore	Caporal		
21	Sârbu Nicolae	Caporal		
22	Anton Atănasie	Caporal		
23	Dumitriu Ioan	Caporal		
24	Toader Ştefan	Caporal		
25	Şerban Petre	Caporal		
26	Ştefănescu Nicolae	Caporal		
27	Teodor Gheorghe	Caporal		
28	Morărescu Grigorie	Caporal		
29	Condraski Mihail	Caporal		
30	Vasilescu Constantin	Caporal		
31	Braşoveanu Ioan	Caporal		
32	Dobre Neagu	Caporal		
33	Bunduc Dumitru	Caporal		
34	Frigoiu Năstase	Caporal		
35	Stan Marin	Caporal		
36	Smaranda Constantin	Caporal		
37	Creţu Nicolae	Caporal	DIVIZIA DUNĂRE	
38	Frîncu Spiridon	Caporal		9 martie debarcaţi şi trimişi Divizia de Dunăre
39	Bundulică Dumitru	Caporal		„
40	Bulgaru Constantin	Caporal		„
41	Constantin Gheorghe	Soldat		

www.ziuaconstanta.ro

42	Antohi Mihai	Soldat		
43	Alecse Ghorghe	Soldat		
44	Pîrvu Alecsandru	Soldat		
45	Iacobici Ghorghe	Soldat		
46	Dănilă Petre	Soldat		
47	Simion Eftimie	Soldat		
48	Miloş Octavian	Soldat		
49	Asandei Ion	Soldat		
50	Băjănaru Dumitru	Soldat	DIVIZIA DE MARE	
51	Silistrăreanu Nicolae	Soldat		
52	Botezatu Vasile	Soldat		17 noiembrie debarcat fiind lăsat la vatră
53	Recuci Alecsandru	Soldat		
54	Ionescu Spirea	Soldat		
55	Vieru Nicolae	Soldat		
56	Toma Ion	Soldat		
57	Vancea Marin	Soldat		
58	Cociaş Mihalache	Soldat		
59	Amoşicăi Iordache	Soldat		
60	Munteanu Ion	Soldat		
61	Leoacă Neacşu	Soldat		
62	Folea Gheorghe	Soldat		
63	Gurgu Marin	Soldat		
64	Lungu Dumitru	Soldat		
65	Mihali Cristu	Soldat		
66	Vişan Ştefan	Soldat		
67	Chiriac Mihai	Soldat		
68	Morăreţu Gheorghe	Soldat		
69	Dimofte Ştefan	Soldat		
70	Mihalache Mihai	Soldat		
71	Patricke Iordacke	Soldat		
72	Enciu Dumitru	Soldat		
73	Ababei Vasile	Soldat		
74	Olaru Toma	Soldat		
75	Bechianu Ioan	Soldat		
76	Chiriac Alexandru	Soldat		
77	Nicolae Dobre	Soldat		
78	Papuc Constantin	Soldat		
79	Muntenegreanu Simion	Soldat		
80	Drucki Costacke	Soldat		
81	Drăghici Ioan	Soldat		
82	Burnaz Encica	Soldat		
83	Dimache Mihai	Soldat		
84	Cringeanu Gheorghe	Soldat		
85	Ion R. Ion	Soldat		
86	Băjenaru Tudose	Soldat		
87	Apostolu Mitru	Soldat		
88	Ene Gheorghe	Soldat		
89	Petre Gheorghe	Soldat		

www.ziuaconstanta.ro

90	Stoiciu Ilie	Soldat		
91	Damianof Fădei	Soldat		
92	Cosma Traian	Soldat		
93	Miru Alecsandru	Soldat		
94	Bornaz Ion	Soldat		
95	Mache Gheorghe	Soldat		
96	Marin Gheorghe	Soldat		
97	Vaiz Nicolae	Soldat		
98	Adam Gheorghe	Soldat		
99	Bobonea Ion	Soldat		
100	Vasile Dumitru	Soldat		
101	Dană Stancu	Soldat		
102	Dumitrescu Nicolae	Soldat	DIVIZIA DE MARE	
103	Pilipic Giusepe	Soldat		
104	Gaman Gheorghe	Soldat		
105	Ivanof Odisea	Soldat		
106	Brandenburg Vilhelm	Soldat		
107	Moraru Ion	Soldat		
108	Urdăreanu Constantin	Soldat		
109	Nedelcu Petre	Soldat		
110	Badea R. Gheorghe	Soldat		
111	Tănăsescu Michel	Soldat		
112	Păun Nicolae	Soldat		
113	Chelner Gheorghe	Soldat		
114	Petre Soare	Soldat		
115	Mitran Ştefan	Soldat		
116	Satîr Stan	Soldat		
117	Caraencică Anton	Soldat		
118	Chera Smarandache	Soldat		
119	Sterian Ion	Soldat		
120	Bursuc Vasile	Soldat		
121	Horia Nicolae	Soldat		
122	Vizitiu Nicolae	Soldat		
123	Drăghici Pantaze	Soldat		
124	Tudor M. Gheorghe	Soldat		
125	Dima Petre	Soldat		
126	Sculnic Isac	Soldat		
127	Nicolae Marin	Soldat		
128	Stănescu Paraschiv	Soldat		
129	Moţăţeanu Petre	Soldat		
130	Gîscă Badea	Soldat		
131	Dumitru Ion	Soldat		
132	Constantin Zaharia	Soldat		
133	Andrei Petre	Soldat		
134	Petcu Dumitru	Soldat		
135	Zainea Aurel	Soldat		
136	Georgescu Nicolae	Soldat		
137	Miu Ilie	Soldat		
138	Neamu Costache	Soldat		
139	Zaharia Marin	Soldat		
140	Dedu Nicolae	Soldat		
141	Iliescu Ilie	Soldat		
142	Palaghia Grigore	Soldat		
143	Sizoe Nicolae	Soldat		
144	Tudorache Vasile	Soldat		
145	Drăgan Sterian	Soldat		
146	Constantin Ilie	Soldat		
147	Radu Vasile	Soldat		
148	Constantin Anghel	Soldat		

www.ziuaconstanta.ro

149	Cazanoschi Ion	Soldat		
150	Nicola Gheorghe	Soldat		9 mai 1913 debarcați
151	Lungu Stanciu	Soldat		„
152	Ghibeles Lazăr	Soldat		9 martie debarcați și trimiși Divizia de Dunăre
153	Stan Ion	Soldat	DIVIZIA DUNĂRE	„
154	Ghiță Tănase	Soldat		„
155	Cercel Dumitru	Soldat		„
156	Anghel Ion	Soldat		„
157	Năstase Ilie	Soldat		„
158	Bălan Ilie	Soldat		„
159	Dragomir Constantin	Soldat		„
160	Bordea Gavrilă	Soldat		9 martie debarcați și trimiși Divizia de Dunăre
161	Niță Dumitru	Soldat		„
162	Sirotencu Timofei	Soldat		„
163	Stana Gheorghe	Soldat		
164	Timofan Vasile	Soldat		9 martie debarcați fiind trimiși Divizia de Dunăre
165	Balcă Culea	Soldat		„
166	Druiu Nicolae	Soldat		„
167	Chihaia Gheorghe	Soldat		„
168	Pistol Grigore	Soldat		„
169	Surdu Alecsandru	Soldat		„
170	Ivănuși Ilie	Soldat		„
171	Bezerghenu Dumitru	Soldat		
172	Gherghișan Marin	Soldat		
173	Gheorghe Alexe	Soldat		
174	Iacobeanu Ion	Soldat		9 martie debarcați fiind trimiși Divizia de Dunăre
175	Chiru Marin	Soldat		„
176	Repanovici Constantin	Soldat		„
177	Tachiu Zaharia	Soldat		„
178	Ursache Trifan	Soldat		„
179	Marcoci Alecse	Soldat		„
180	Jecu Nicolae	Soldat		
181	Mușat Nae	Soldat		
182	Erdeș Mihai	Soldat		9 martie debarcați fiind trimiși Divizia de Dunăre
183	Bănățeanu Constantin	Soldat		„
184	Nuțu Nicolae	Soldat		
185	Mihai Nicolae	Caporal		
186	Grasu Ilie	Caporal		
187	Denisof Dumitru	Soldat		
188	Beloiu Dumitru	Soldat		
189	Oprea Marin	Soldat		
190	Răsuceanu Păun	Soldat		

www.ziuaconstanta.ro

191	Popovici Gheorghe	Caporal	DIVIZIA DE MARE	
192	Trandafir Iordan	Soldat		
193	Girea Florea	Soldat		
194	Vasilescu Constantin	Caporal		
195	Răduşi Nicolae	Soldat		
196	Lotreanu Ion	Soldat		
197	Tudor Gheorghe	Soldat		
198	Ivanof Odiseia	Soldat		
199	Constantinescu Victor	Soldat		
200	Movileanu Mihai	Soldat		
201	Dumitraşcu Vasile	Soldat		
202	Dinu Zaharia	Soldat		
203	Ristoi Dumitru	Soldat		
204	Ilie Lache	Soldat		
205	Răducu Vasile	Soldat		
206	Chivu Ion	Soldat		
207	Pascu Gheorghe	Soldat		
208	Patapov Carp	Soldat		
209	Constantin Cîrjan	Soldat		
210	Stanciuc Ştefan	Soldat		
211	Butucea Dumitru	Soldat		
212	Mirea T. Teohari	Soldat		
213	Gheorghe Sava	Soldat		
214	Raicea Petre	Soldat		
215	Liştea Dumitru	Soldat		
216	Petrof Ilie	Soldat		
217	Orghidan Constantin	Soldat		
218	Moloveanu Nicolae	Soldat		
219	Chirea Barbu	Soldat		
220	Iuşca Costache	Soldat		
221	Munteanu Iordan	Soldat		
222	Tabacu Gheorghe	Soldat		
223	Harabagiu Şerul	Soldat		
224	Frecic Chiru	Soldat		
225	Bîjna Teodor	Soldat		
226	Chivulescu Eugeniu	Soldat		
227	Giolu Dumitru	Soldat		
228	Păstrămoiu Iancu	Soldat		
229	Vasiliu Constantin	Soldat		
230	Anghel Dumitru	Soldat		

Comandantul Diviziei de Mare
Constanța, 23 august 1913[106]
Comandor Nicolae Negrescu

[106] A.M.R., Fond Divizia de Mare, dosar nr. 6/1913, f. 430–431.

www.ziuaconstanta.ro

Tablou
de ofițerii aflători mobilizați pe crucișătorul „Elisabeta"

Nr. crt.	Numele și prenumele	Gradul	Poziția		Observații
			Activitate	Rezervă	
1.	Negru Nicolae	Căpitan-comandor	1		
2.	Miclescu Constantin	Locotenent-comandor	1		
3.	Vasilescu Matei	Căpitan	1		
4.	Popescu Ștefan	Căpitan	1		
5.	Jijie Adam	Căpitan		1	
6.	Negreanu Ioan	Ofițer mecanic clasa I	1		
7.	Roșca Eugen	Locotenent	1		
8.	Frunzescu Eugen	Locotenent	1		
9.	Cornea Lucian	Medic locotenent	1		
10.	Dragalina Virgiliu	Sublocotenent	1		
11.	Răşcanu Iosif	Sublocotenent	1		
12.	Verbiceanu Marius	Sublocotenent	1		

Dat Ordinele de Zi nr. 92 și 93[107]

Tablou
de maeștrii, submaeștrii, piloți, subofițerii și trupa activă și de rezervă aflătoare mobilizată pe crucișătorul „Elisabeta"

Nr. crt.	Numele și Prenumele	Gradul	Contingent	Poziția		Observații
				Activitate	Rezervă	
1.	Constantinescu Achil	Maestru III		1		
2.	Mantu Teodor	Maestru III		1		
3.	Atanasiu Cicerone	Maestru III		1		
4.	Dicu Alexandru	Submaestru II		1		
5.	Ionescu Constantin	Submaestru II		1		
6.	Angelescu Otto	Submaestru II		1		
7.	Antonio Cameniti	Pilot		1		
8.	Antonio Rotta	Pilot I		1		
9.	Ene Ioan	Plutonier major	1904	1		
10.	Popescu Alexandru	Plutonier	1897		1	
11.	Vasiliu Dimitrie	Plutonier	1897		1	

[107] A.M.R., Fond Divizia de Mare, dosar nr. 6/1913, f. 93.

www.ziuaconstanta.ro

12.	Ionescu Nicolae	Sergent adjutant	1897		1	
13.	Ionescu Alexandru	Sergent	1910	1		
14.	Grigore Ştefan	Sergent	1910	1		
15.	Surdu Nicolae	Sergent	1910	1		
16.	Botin Dumitru	Sergent	1910	1		
17.	Lascu Băluţă	Sergent	1910	1		
18.	Sârbu Nicolae	Sergent	1910	1		
19.	Braşoveanu Ioan	Sergent	1911	1		
20.	Frigioiu Năstase	Sergent	1911	1		
21.	Dobre Neagu	Sergent	1911	1		
22.	Orghidan Constantin	Sergent	1910	1		
23.	Covaci Iancu	Sergent	1908		1	
24.	Teodorescu Ioan	Sergent	1908		1	
25.	Comârzan D.	Sergent	1901		1	
26.	Niculcea Iosef	Caporal	1910	1		
27.	Kunkel Frantz	Caporal	1910	1		
28.	Dimitriu Ioan	Caporal	1910	1		
29.	Bunduc Dimitrie	Caporal	1910	1		
30.	Munteanu Ioan	Caporal	1910	1		
31.	Popovici Gheorghe	Caporal	1910	1		
32.	Kandratzky Michel	Caporal	1911	1		
33.	Patrichi Iordache	Caporal	1911	1		
34.	Vasilescu Constantin	Caporal	1911	1		
35.	Smaranda C.	Caporal	1912	1		
36.	Sabâr Stan	Caporal	1912	1		
37.	Panu Nicolae	Caporal	1912	1		
38.	Cosma Traian	Caporal	1912	1		
39.	Pilipic Giuseppe	Caporal	1912	1		
40.	Burmoz Ioan	Caporal	1912	1		
41.	Gurgu Marin	Caporal	1911	1		
42.	Apostol Mitu	Caporal	1911	1		
43.	Chera Smarandache	Caporal	1912	1		
44.	Urdăreanu Constantin	Caporal	1912	1		
45.	Ene Gheorghe	Caporal	1911	1		
46.	Muntenegreanu S.	Caporal	1911	1		
47.	Anton Atanase	Caporal	1910	1		
48.	Clement Nicolae	Caporal	1909		1	
49.	Ruse Ştefan	Caporal	1907		1	
50.	Rusu N. Ioan	Caporal	1907		1	
51.	Negri Ottilia	Caporal	1909		1	
52.	Popescu Ioan	Caporal	1909		1	
53.	Dumitrescu N.	Caporal	1907		1	
54.	Ghiţă Ştefan	Caporal	1907		1	
55.	Nicolau Constantin	Caporal	1909		1	
56.	Nuţu Ştefan	Caporal	1909		1	
57.	Mihailov Timofte	Caporal	1909		1	
58.	Ionescu Gheorghe	Caporal	1909 TR		1	
59.	Ceauşu Costache	Caporal	1907		1	
60.	Boerescu Ioan	Caporal	1910 TR		1	

www.ziuaconstanta.ro

61.	Antohi Mihai	Soldat	1910	1		
62.	Pârvu Alexandru	Soldat	1910	1		
63.	Aiacoboaei Gh.	Soldat	1910	1		
64.	Simion Eftimie	Soldat	1910	1		
65.	Asandei Ioan	Soldat	1910	1		Spital
66.	Băjenaru Dumitru	Soldat	1910	1		
67.	Silistrăcanu N.	Soldat	1910	1		
68.	Răcuci Alex.	Soldat	1910	1		
69.	Ionescu Spirea	Soldat	1910	1		
70.	Vieru Nicolae	Soldat	1910	1		
71.	Toma Ioan	Soldat	1910	1		
72.	Vancea Marin	Soldat	1910	1		
73.	Cociaş Mihalache	Soldat	1910	1		
74.	Ornaşicăi Iordache	Soldat	1910	1		
75.	Răduş Nicolae	Soldat	1910	1		
76.	Horia Ioan	Soldat	1910	1		
77.	Bondea Manea	Soldat	1910	1		
78.	Leacă Neacşu	Soldat	1911	1		
79.	Folea Gheorghe	Soldat	1911	1		
80.	Lungu Dumitru	Soldat	1911	1		
81.	Mihalea Cristu	Soldat	1911	1		
82.	Chiriac Mihai	Soldat	1911	1		
83.	Morăreţu Gheorghe	Soldat	1911	1		
84.	Enciu Dimitrie	Soldat	1911	1		
85.	Mihalache Mihai	Soldat	1911	1		
86.	Olaru Toma	Soldat	1911	1		Concediu medical
87.	Becheanu Ioan	Soldat	1911	1		
88.	Chiriac Alexandru	Soldat	1911	1		
89.	Nicolae Dobre	Soldat	1911	1		
90.	Papuc Constantin	Soldat	1911	1		
91.	Crângeanu Gheorghe	Soldat	1911	1		
92.	Ioan R. Ioan	Soldat	1911	1		
93.	Băjenaru Tudose	Soldat	1911	1		
94.	Petre Gheorghe	Soldat	1911	1		Infirmeria Corpului
95.	Trandafir Iordan	Soldat	1911	1		
96.	Tudor Gheorghe	Soldat	1911	1		
97.	Lotreanu Ioan	Soldat	1911	1		
98.	Stănescu Paraschiv	Soldat	1911	1		
99.	Grecu Ilie	Soldat	1911	1		
100.	Sculnic Isac	Soldat	1911	1		
101.	Vişan Ştefan	Soldat	1911	1		
102.	Drăghici Ioan	Soldat	1911	1		
103.	Movileanu Mihai	Soldat	1911	1		
104.	Oruchi Costache	Soldat	1911	1		
105.	Dimianof Fadei	Soldat	1912	1		
106.	Gira Florea	Soldat	1912	1		
107.	Constantinescu Victor	Soldat	1912	1		
108.	Ivanof Odiseu	Soldat	1912	1		
109.	Miru Alexandru	Soldat	1912	1		

www.ziuaconstanta.ro

110.	Mache Gheorghe	Soldat	1912	1		
111.	Marin Gheorghe	Soldat	1912	1		
112.	Vais Nicolae	Soldat	1912	1		
113.	Bobanea Ioan	Soldat	1912	1		
114.	Vasile Dimitrie	Soldat	1912	1		
115.	Daria Stancu	Soldat	1912	1		
116.	Dumitrescu N.	Soldat	1912	1		
117.	Branderburg V.	Soldat	1912	1		
118.	Moraru Ioan	Soldat	1912	1		Concediu medical
119.	Nedelcu Petre	Soldat	1912	1		
120.	Badea R. Gh.	Soldat	1912	1		
121.	Tănăsescu M.	Soldat	1912	1		
122.	Kelmer Gh.	Soldat	1912	1		
123.	Petre Soare	Soldat	1912	1		
124.	Mitran Ştefan	Soldat	1912	1		
125.	Caraencica Anton	Soldat	1912	1		Infirmeria Corpului
126.	Gaiman Gheorghe	Soldat	1912	1		
127.	Popa Teodor	Soldat	1912	1		
128.	Giolu Dumitru	Soldat	1912	1		
129.	Anghel Dimitrie	Soldat	1912	1		
130.	Chivulescu Eugen	Soldat	1912	1		
131.	Ilie Lache	Soldat	1912	1		
132.	Vasiliu Constantin	Soldat	1912	1		
133.	Pastrăman Ioan	Soldat	1912	1		
134.	Bajnea Teodor	Soldat	1912	1		
135.	Freitich Chiru	Soldat	1912	1		
136.	Harabagiu Strul	Soldat	1912	1		
137.	Tabacu Gheorghe	Soldat	1912	1		Spital
138.	Munteanu Iordan	Soldat	1912	1		
139.	Iuscă Costache	Soldat	1913	1		
140.	Chirea Barbu	Soldat	1913	1		
141.	Moldoveanu N.	Soldat	1913	1		
142.	Orghidan Constantin	Soldat	1913	1		Spital
143.	Petrof Ilie	Soldat	1913	1		
144.	Liştea Dumitru	Soldat	1913	1		
145.	Raicea Petru	Soldat	1913	1		
146.	Gheorghe Sava	Soldat	1913	1		
147.	Mirea Teohari	Soldat	1913	1		
148.	Butucea Dumitru	Soldat	1913	1		
149.	Constantin Cârjan	Soldat	1913	1		
150.	Patapof Carp	Soldat	1913	1		Dezertor
151.	Pascu Gheorghe	Soldat	1913	1		
152.	Răducu Vasile	Soldat	1913	1		
153.	Ristoi Dumitru	Soldat	1913	1		
154.	Dinu Zaharia	Soldat	1913	1		
155.	Dumitraşcu Vasile	Soldat	1913	1		
156.	Greceanu Mihai	Soldat	1913	1		
157.	Berbec Cristea	Soldat	1907		1	

www.ziuaconstanta.ro

158.	Creţu Cosma	Soldat	1908		1	
159.	Trandafirescu Octavian	Soldat	1907		1	
160.	Tianu Niţă	Soldat	1909		1	
161.	Irimia Vasile	Soldat	1909		1	
162.	Glibov Zaharia	Soldat	1908		1	
163.	Catană Grigore	Soldat	1907		1	
164.	Sobaru Constantin	Soldat	1907		1	
165.	Morun Gheorghe	Soldat	1907		1	
166.	Ghindaru E.	Soldat	1909		1	
167.	Hagin Paraschiv	Soldat	1908		1	
168.	Ciuntu Gheorghe	Soldat	1908		1	
169.	Iscărescu Anton	Soldat	1909		1	
170.	Mocanu Constantin	Soldat	1908		1	
171.	Miclea Omastase	Soldat	1908		1	
172.	Coman Petre	Soldat	1909		1	
173.	Andreiaş Nicolae	Soldat	1908		1	
174.	Pohrim Constantin	Soldat	1909		1	
175.	Moş Dima Stoian	Soldat	1907		1	
176.	Ionescu Gheorghe	Soldat	1907		1	
177.	Petrică Hurmuz	Soldat	1909		1	
178.	Magazin Ilie	Soldat	1907		1	
179.	Grozea Teodor	Soldat	1908		1	
180.	Brabie Gheorghe	Soldat	1907		1	
181.	Ungureanu C.	Soldat	1908		1	
182.	Meyer Marcu	Soldat	1906		1	
183.	Dumitrescu Nicolae	Soldat	1907		1	
184.	Zlatarof Andreian	Soldat	1904		1	
185.	Andronescu D.	Elev				Concediu nelimitat neavând 18 ani
186.	Mihai Ioan	Elev		1		
187.	Tiliceanu Vasile	Elev		1		
188.	Vlădicescu Radu	Elev		1		
189.	Muntenescu Ioan	Elev		1		
190.	Livescu Constantin	Elev		1		
191.	Georgievici Ioan	Elev		1		
192.	Nistor Nicolae	Elev		1		
193.	Bunescu Gheorghe	Elev		1		
194.	Negulescu Christea	Elev		1		
195.	Velescu Orghir	Elev		1		
196.	Petrescu Ioan	Elev		1		
197.	Popa Marin	Elev		1		

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro

BIBLIOGRAFIE

Arhive: Arhivele Militare Române, fond Comandamentul Marinei, Cabinetul Ministrului, Direcția V Marină, Registrul istoric al Diviziei de Mare

Registre istorice/Jurnale de operații:

Nr. crt. 4. Jurnalul de bord al crucișătorului „Elisabeta" pe anul 1910

Nr. crt. 23. Jurnalul de operațiuni al crucișătorului „Elisabeta" 15 august 1916–15 decembrie 1916

Nr. crt. 1652. Jurnalul de operațiuni al crucișătorului „Elisabeta" 15 august 1916–5 septembrie 1919

Nr. crt. 1986. Registrul istoric al Diviziei de Mare 1901–1916

Nr. crt. 1987. Registrul istoric al Diviziei de Mare pe perioada 1 august 1914–15 august 1916

Articole în lucrări de specialitate

BORANDĂ, GEORGETA, *Nave de luptă românești, breviar*, în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001, p. 160–162

BORANDĂ, GEORGETA, *Crucișătorul „Elisabeta" – o navă intrată în legendă*, în *Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru*, Editura Comandor, Constanța, 2001

BORANDĂ, GEORGETA, *Istoricul crucișătorului „Elisabeta". Rolul său în formarea cadrelor Marinei Militare și Civile*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", tom III/1/2000, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A., Constanța, 2001, p. 131.

CIORBEA, VALENTIN, *Crucișătorul „Elisabeta" de la idee la construcție*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române", tom IV/2001, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002

MOȘNEAGU, MARIAN, *„Crucișătorul „Elisabeta" în campanie"*, în „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române", Anul XIII, nr. 50/2010, p. 5–18

*** *Povestea crucișătorului „Eli sabeta"*, în „Marea Noastră", Anul V, nr. 2–3/1937, număr festiv, p. 81.

RASTELLI, ACHILLE, dott., *La parata navale di Genova del 1892*, în „Rivista Marittima", Anno CXV, gennaio 1982, p. 75–88

SCAFEȘ, CORNEL I., *Tunurile Krupp din dotarea crucișătorului „Elisabeta"*, în „Revista de istorie militară", nr. 1–2 (99-100)/2007, p. 77–78

Lucrări speciale

BĂLAN, IACOB, *Amintiri...*, Cercul Militar Tulcea, Liga Navală Filiala Tulcea, f.e., Tulcea, 2007

BĂRBUNEANU, PETRE, viceamiral, *Din cuvântările mele*, 1934

BĂRDEANU, NICOLAE, *Marinari la datorie*, Editura Militară, București, 1977

BĂRDEANU, NICOLAE, NICOLAESCU, DAN, *Contribuții la istoria marinei române*, Vol. I. *Din cele mai vechi timpuri până la 1918*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979

BROOK, PETER, *Warsships for export. Armstrong warships 1867–1927*, published by the World Ships Society, PO Box 706, Gravesend, Kent DA12 5UB, England

CHRISTESCU, ȘTEFAN, (căpitan) inginer, fost elev al Școalei de Geniu Maritim din Paris, *Priviri generale asupra istori[e]i marinei*, Turnu Severin, Editura autorului, 1894

CIORBEA, VALENTIN; BORANDĂ, GEORGETA, *Istoricul crucișătorului „Elisabeta"*, Editura Muntenia, Constanța,

www.ziuaconstanta.ro

CIUCHI, CONSTANTIN, locotenent-comandor, *Istoria Marinei Române în curs de 18 secole, de la Împăratul Traian până în al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I*, Tipografia „Ovidiu" H. Vurlis, Constanța, 1906

*** *Consultațiune în afacerea fostului general N. Demetrescu-Maican*, Stabilimentul Grafic „I.V. Socecu", București, 1891

CRĂCIUNOIU, CRISTIAN, *Navomodele. Vechi nave românești*, Editura Sport-Turism, București, 1979

*** *Dare de seamă asupra ridicării bustului regretatului locotenent-comandor Demetriade Petre*, Constanța, 1910

*** *Dicționar enciclopedic de marină*, Editura Semne, București, 2010

****Documente privind istoria militară a poporului român, mai 1888-iulie 1891*, Editura Militară, București, 1975

DONICI, VALENTIN, *„Mircea", pasărea Phoenix a Marinei Române*, Editura Europolis, Constanța, 2008

DONICI, VALENTIN, *Veteranul valurilor*, Editura Militară, București, 1977

DRAGALINA, VIRGIL ALEXANDRU, *Escadrila de Nistru*, Editura Militară, București, 2011

GHYKA, MATILA, *Curcubee*. Vol. I. *Popasuri ale tinereții mele*, vol. II. *Fericit ca Ulise...*, Editura Curtea Veche, București, 2003

IONESCU, ION; BORANDĂ, GEORGETA; MOȘNEAGU, MARIAN, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare Române*, Editura Muntenia & Leda, Constanța, 2001

IONESCU, ION, *Politica navală a României între anii 1919 și 1941*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002

IONESCU-JOHNSON, NICOLAE, *Însemnările unui marinar*, vol. I și II, Editura de Stat pentru Literatură și Artă, București, 1956

MACELLARIU, HORIA, *În plin uragan. Amintirile mele*, Editura Sagittarius, București, 1998

MĂNESCU, CONSTANTIN, căpitan-comandor, *De la Galați la Kiel*, Galați, 1904

MĂNESCU, CONSTANTIN, maior, *Studiu asupra Flotilei Române*, București, 1891

MOHANU, CONSTANTIN, *Jean Bart (Eugeniu Botez). Viața și opera*, Editura „Biblioteca Bucureștilor", București, 2001

MOȘNEAGU, MARIAN, *Dicționarul marinarilor români*, Editura Militară, București, 2008

MOȘNEAGU, MARIAN, *Eroii Marinei Române*, Editura MDM, Buzău, 2009

MOȘNEAGU, MARIAN, *Ziua Marinei la români*, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, Constanța, 2002

MOȘNEAGU, MARIAN; NICOLAE, GABRIEL–OCTAVIAN, *Marina Militară Română 1860–1960*, Editura Ovidius University Press, Constanța, 2010

MOȘNEAGU, MARIAN; ATANASIU-GĂVAN ANDREEA; BORANDĂ, GEORGETA; COJOC, MARIANA; VOCHIȚU, ANDREI, *Statul Major al Forțelor Navale. 1860–2005. Tradiții și perspective*, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2005

NEGRESCU, ELENA, *Descrierea războiului de o refugiată. Notele unei românce care a suferit pentru țara ei. Jurnal Elena Negrescu. 1916–1918*, Editura Detectiv, București, 2006

NEGRESCU, NICOLAE, contraamiral, *Criza Marinei Militare*, București, 1922

NEGRESCU, NICOLAE, contraamiral, *Rolul marinei în războiul pentru întregirea neamului și recompensa finală*, București, 1920

PETRE, GEORGE; BITOLEANU, ION, *Tradiții navale românești*, Editura Militară, București, 1991

PETRESCU, NICOLAE C., comandor (r), *Marina Militară Română în războiul pentru întregirea României*, Editura și Tipografia Europroduct, Pitești, 2004

SÂRBU, MARIAN, *Marina Română în primul război mondial. 1914–1918*, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân", Constanța, 2002

VASSILIU-NĂSTUREL, [Ioan], maiorul, *Descrierea tunurilor, afetelor și muniționilor de 150 mm model 1887 dupe crucișătorul „Elisaveta" al Marinei Regale*, Tipolitografia Eduard Wiegand, București, 1889

VULCAN, PETRU, *Albumul național al Dobrogei 1866–1877–1906*, Tipografia Regală, București, 1906

www.ziuaconstanta.ro

Viceamiralul
Ioan Murgescu

Viceamiralul
Constantin Bălescu

Contraamiralul
Sebastian Eustaţiu

Contraamiralul
Emanoil Koslinski

Comandorul
Constantin Mănescu

Contraamiralul Ilie Irimescu

Contraamiralul Nicolae Barbieri

Contraamiralul Ioan Spiropol

www.ziuaconstanta.ro

Viceamiralul Vasile Scodrea

Viceamiralul Ioan Bălănescu

Comandorul Nicolae Kiriţescu

Contraamiralul Vasile Pantazzi

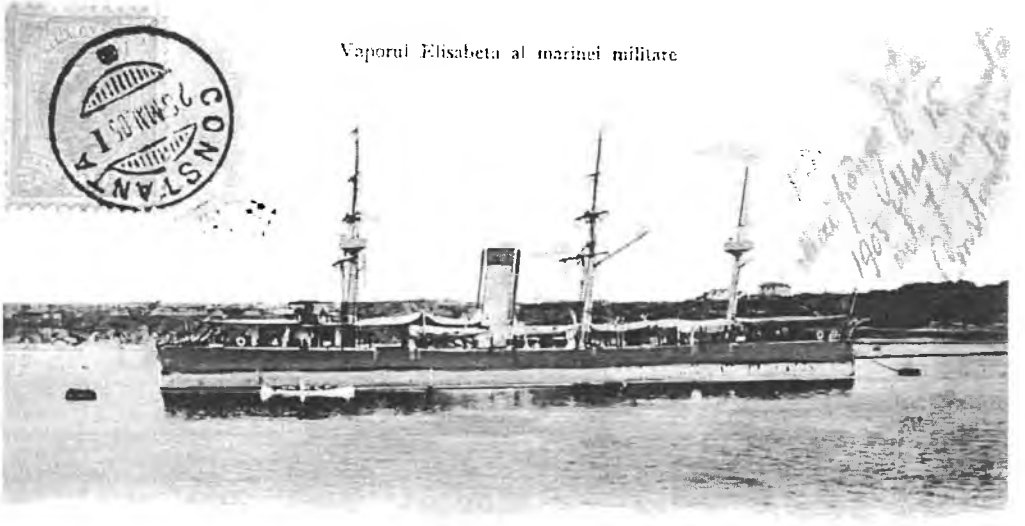
Contraamiralul
Nicolae Negru

Comandorul
Alexandru Cătuneanu

Comandorul Dumitru Poenaru

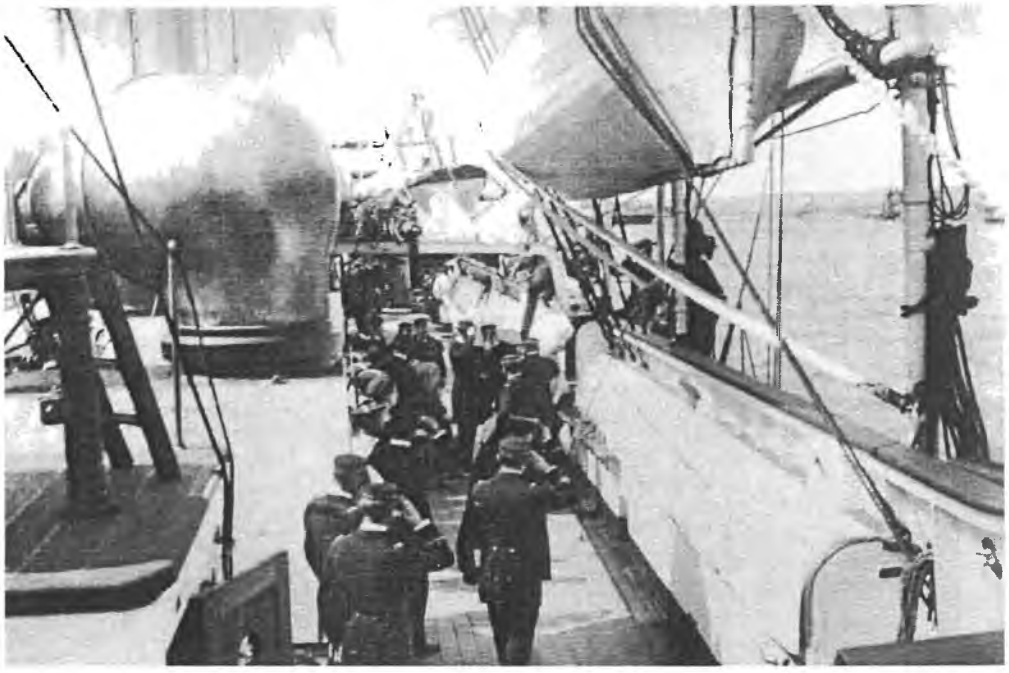
www.ziuaconstanta.ro

1902. Crucişătorul „Elisabeta" în portul Tulcea

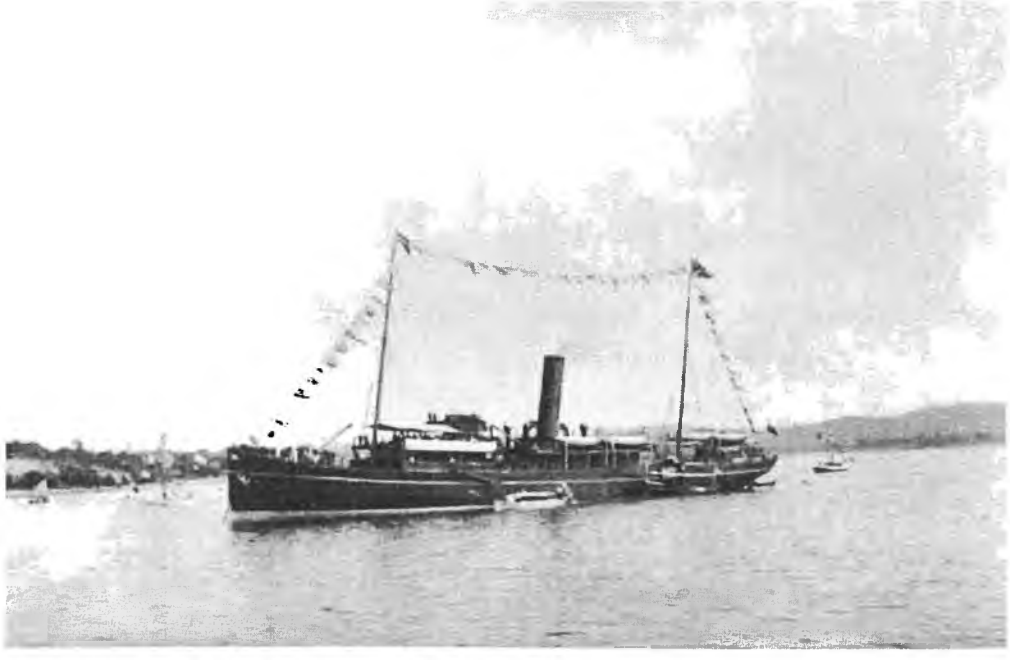


1905. Crucişătorul „Elisabeta" în portul Constanța (Editura D. Nicolaescu, Constanța)

www.ziuaconstanta.ro

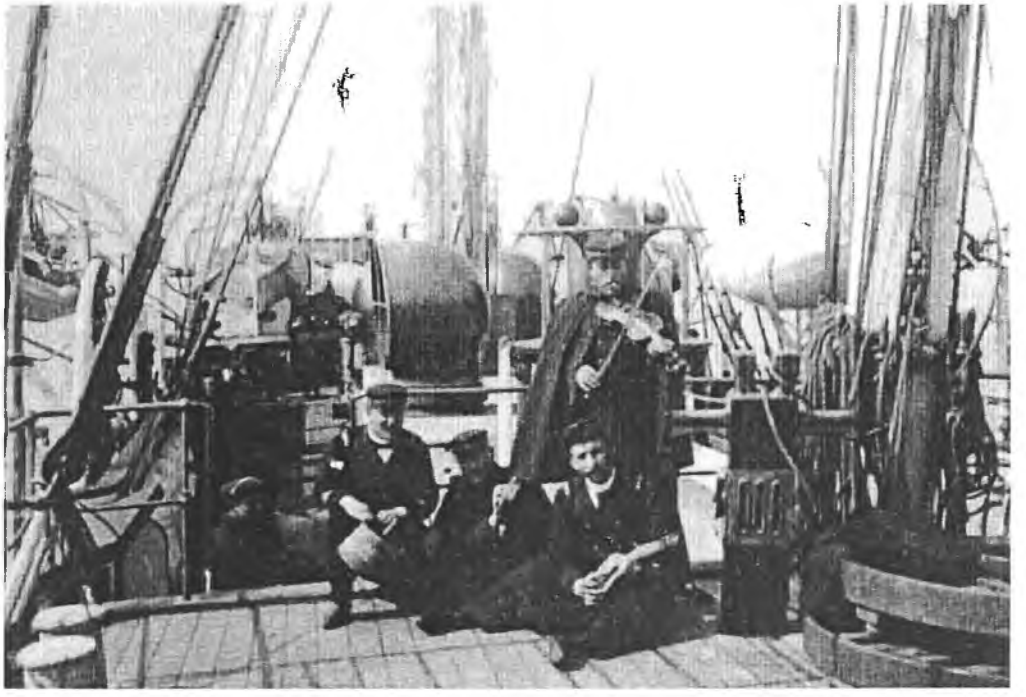


Portsmouth. Plecarea Alteţelor Lor Regale

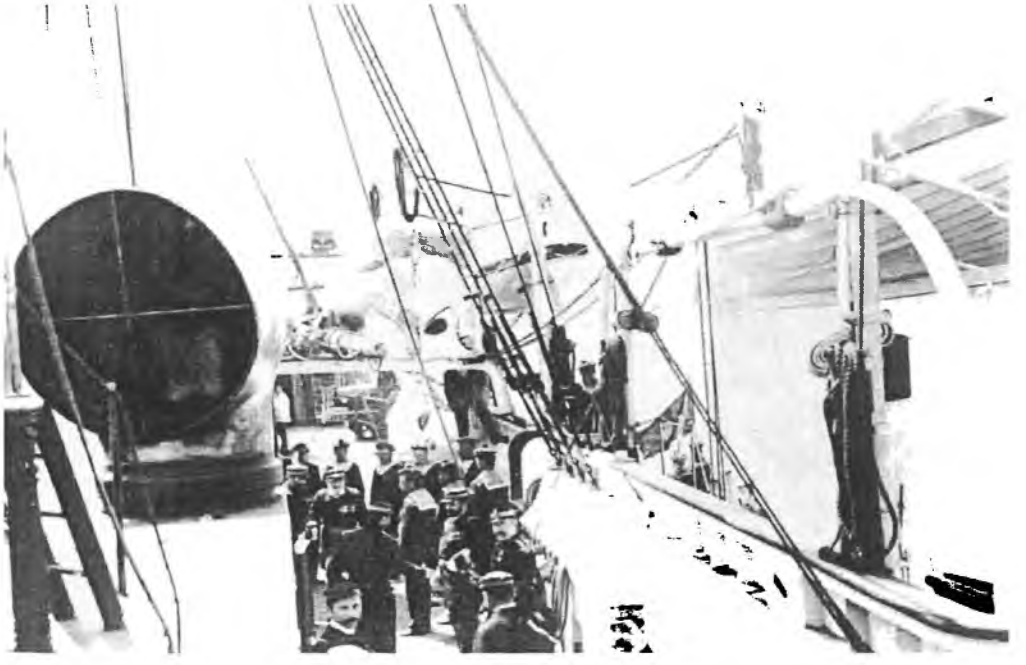


Crucişătorul „Elisabeta" la Tulcea

www.ziuaconstanta.ro

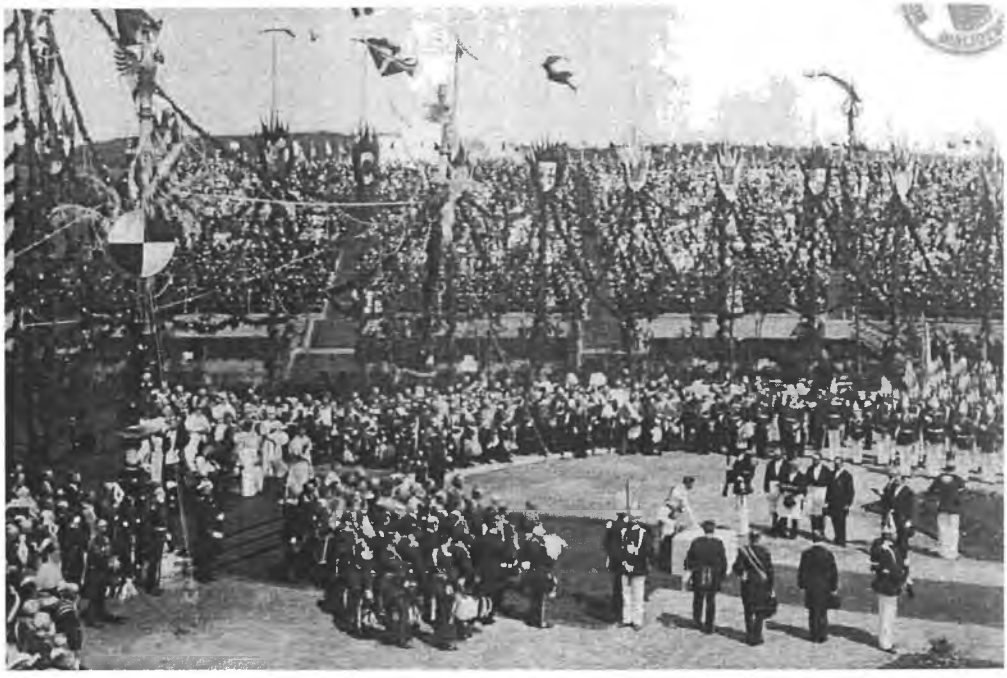


Brest. Orchestra crucişătorului „Elisabeta"

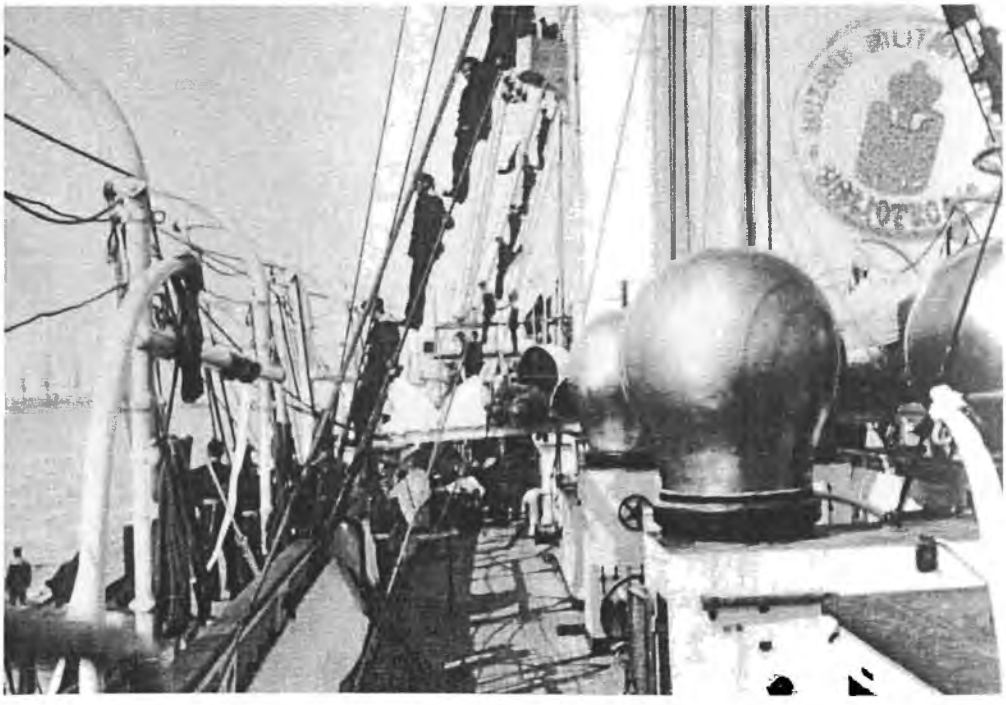


Galați. Inspecția generalului Ioan Murgescu

www.ziuaconstanta.ro

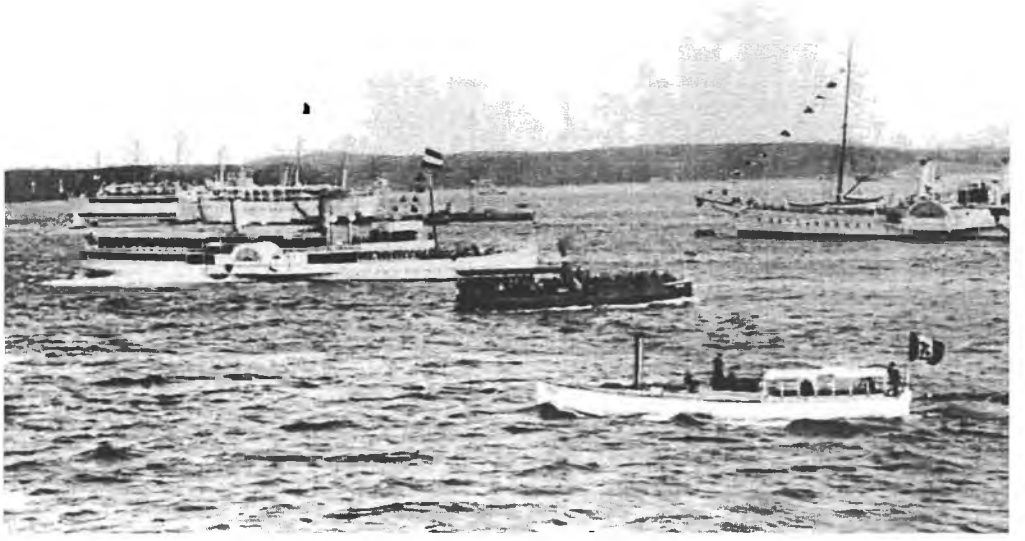


20 iunie 1895. Punerea pietrei comemorative la Kiel

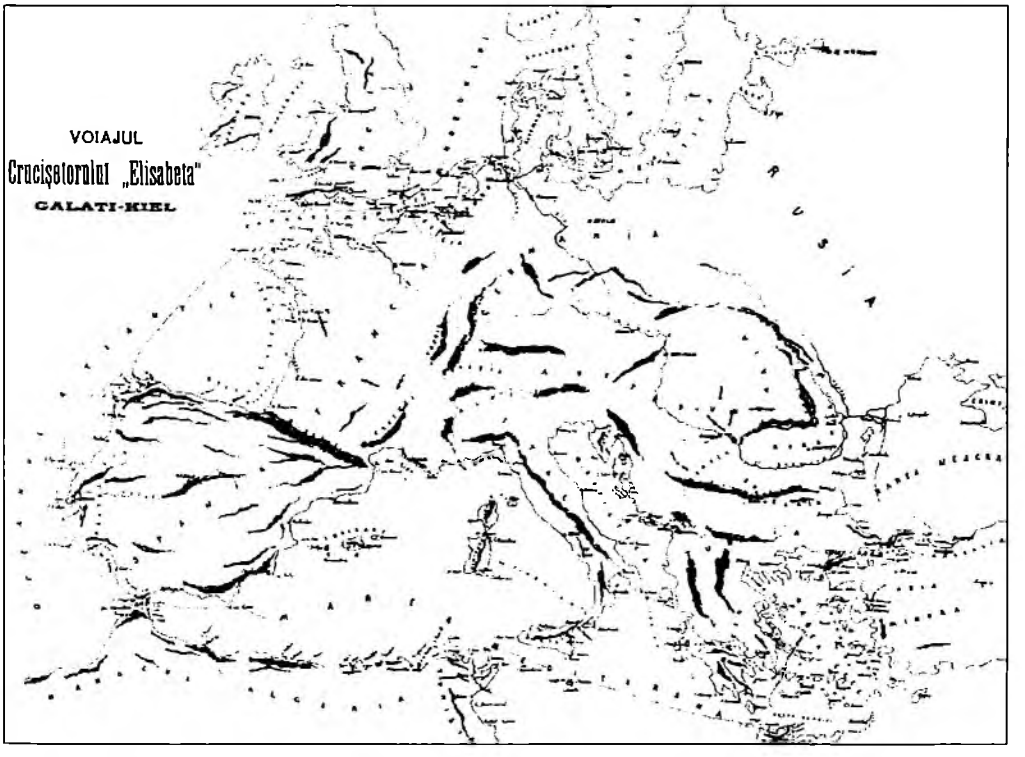


Kiel, iunie 1895. La inaugurarea canalului dintre Marea Baltică și Marea Nordului

www.ziuaconstanta.ro



1895. Revista navelor participante la inaugurarea Canalului Kiel



1895. Itinerariul voiajului crucişătorului „Elisabeta" pentru a participa la inaugurarea Canalului Kiel

www.ziuaconstanta.ro

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
FORGES & CHANTIERS
DE LA
MÉDITERRANÉE

818

Roumanie

Ministère de la Guerre

"Elisabeta"
(4 chaudières)

Contrat

Entre le Ministère de la Guerre de Roumanie, d'un côté; et la Société anonyme des Forges et Chantiers de la Méditerranée siégeant à Paris rue

12 — Toate taxele de timbru si înregistrare relative la acest contract privese pe Societatea Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Făcut în dublu exemplar

Pentru Ministru de Resboiu
Secretar General
Gerard

Romania.

Ministerul de Resboiu

"Elisabeta"
(4 căldări)

Contract

Intre Ministerul de Resboiu al României, de o parte si Societatea anonima Forges et Chantiers de la Méditerranée cu sediul in Paris

12 — Toutes les taxes de timbre et d'enregistrement relatives à ce contrat regardent la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

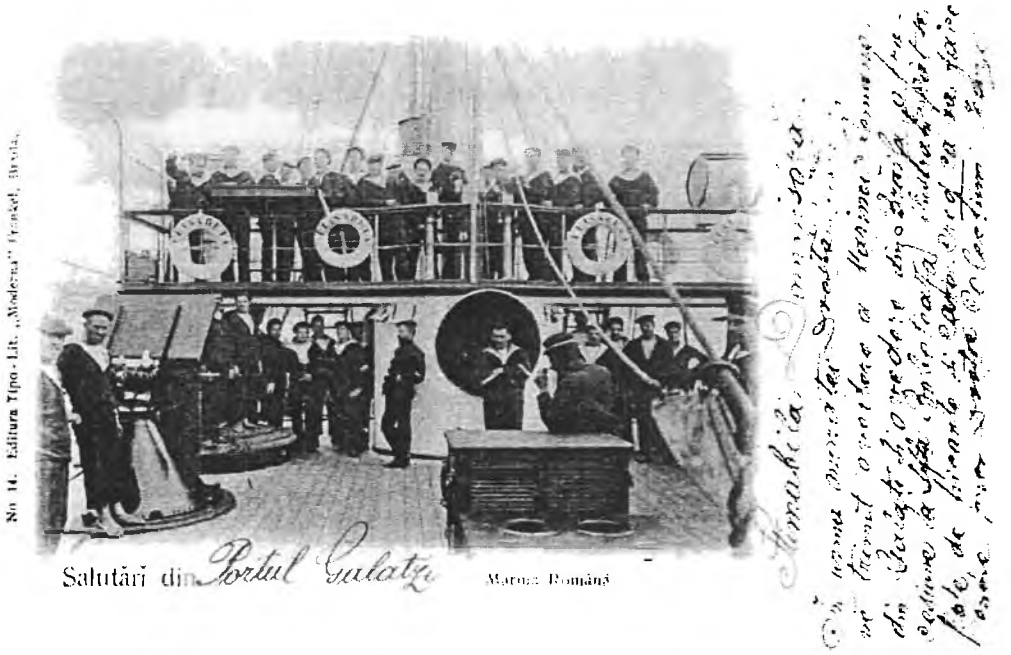
Fait en double exemplaire, à le

Le Directeur Général

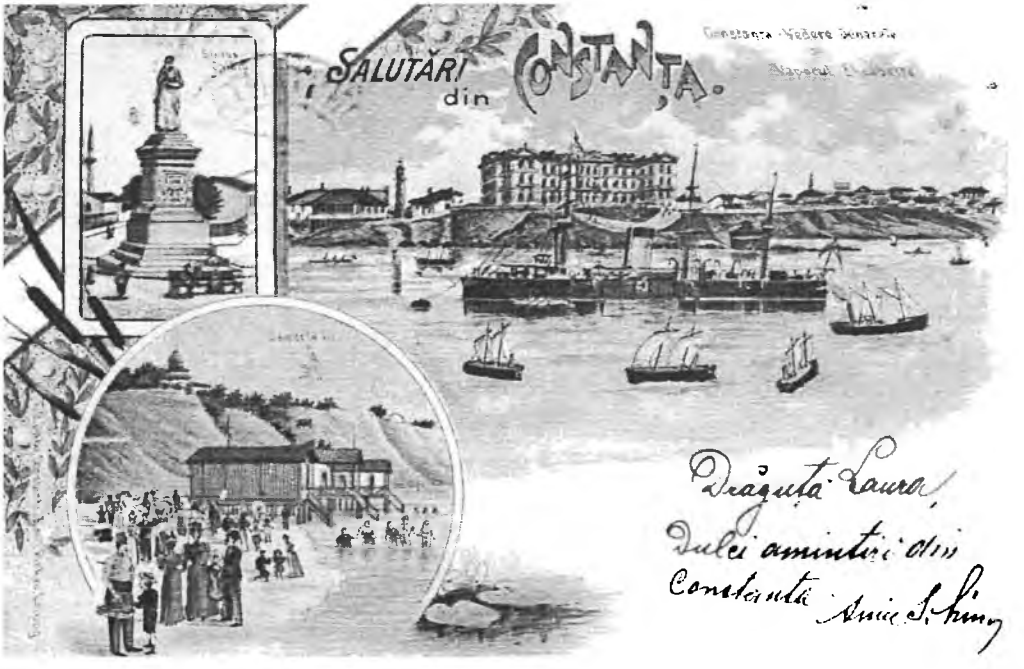
Société Anonyme
Capital
15 millions

6/19 octombrie 1903. Contractul Ministerului de Război cu Societatea anonimă Forges et Chantiers de la Méditeranée din Paris pentru construirea a patru căldări tubulare sistem Normand

www.ziuaconstanta.ro

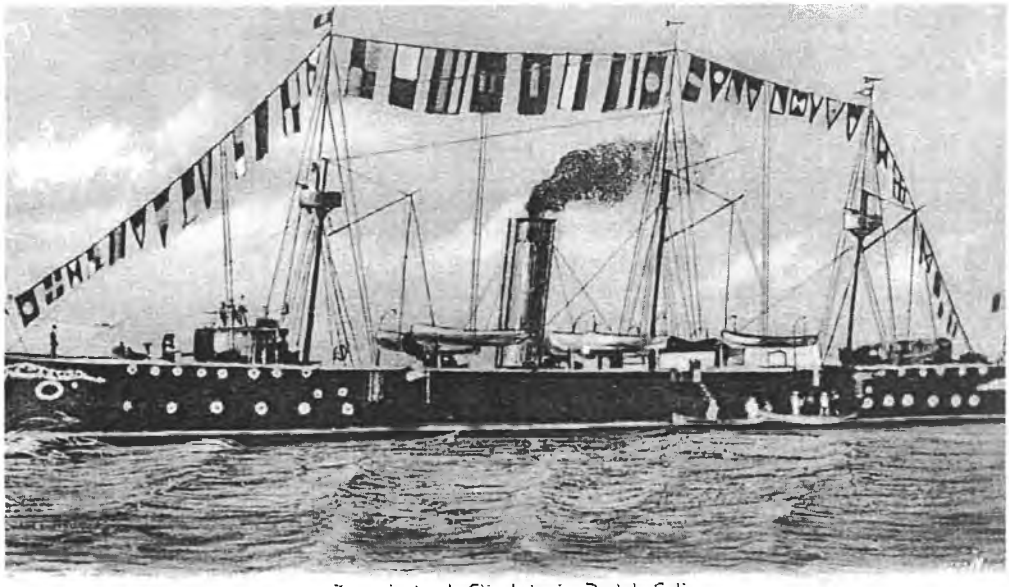


Echipajul crucişătorului „Elisabeta" (Editura Tipo-Litografiei „Moderna.Frankel", Brăila)

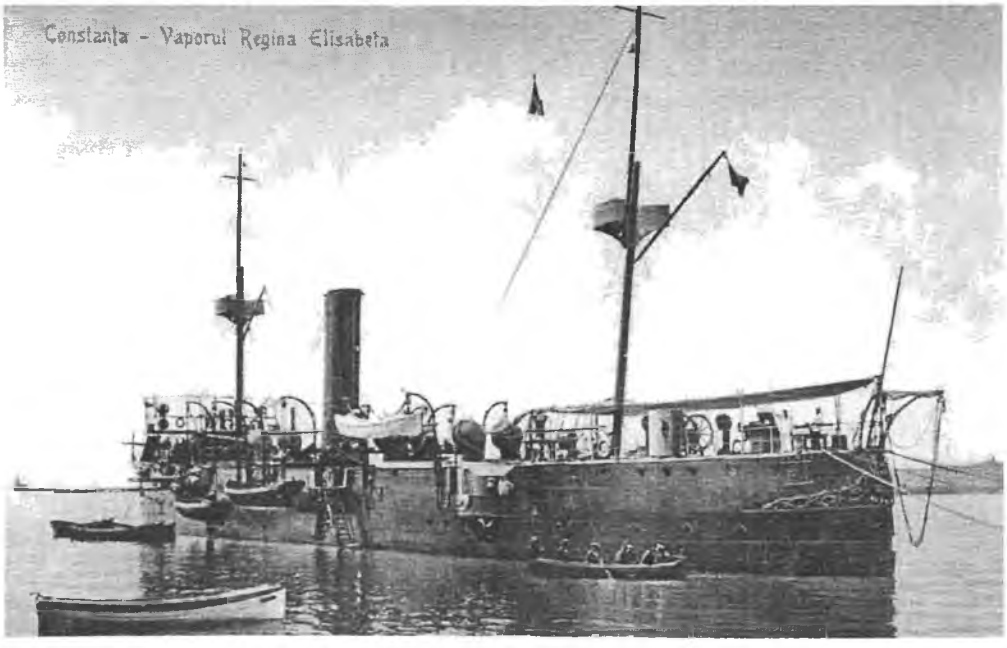


Crucişătorul „Elisabeta" în portul Constanța (litografie, Editura T.G. Dabo)

www.ziuaconstanta.ro

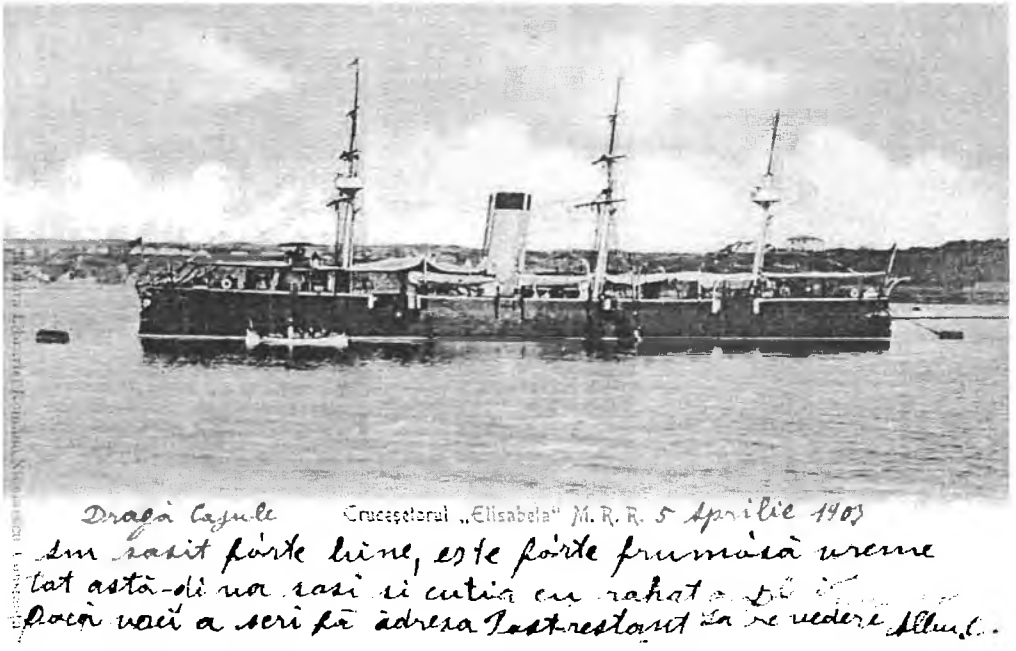


Crucişătorul „Elisabeta" cu marele pavoaz (Editura Librăriei D. Nicolaescu, Constanţa)

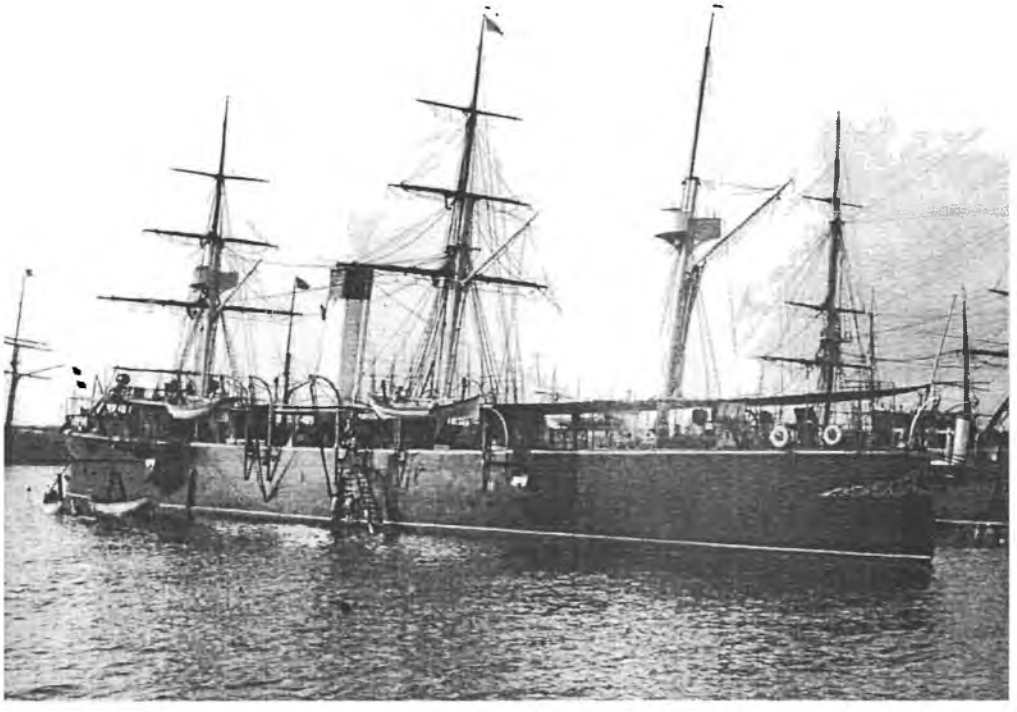


Crucişătorul „Elisabeta" în portul Constanţa (Editura Horovitz, Bucureşti)

www.ziuaconstanta.ro



1903. Crucişătorul „Elisabeta"



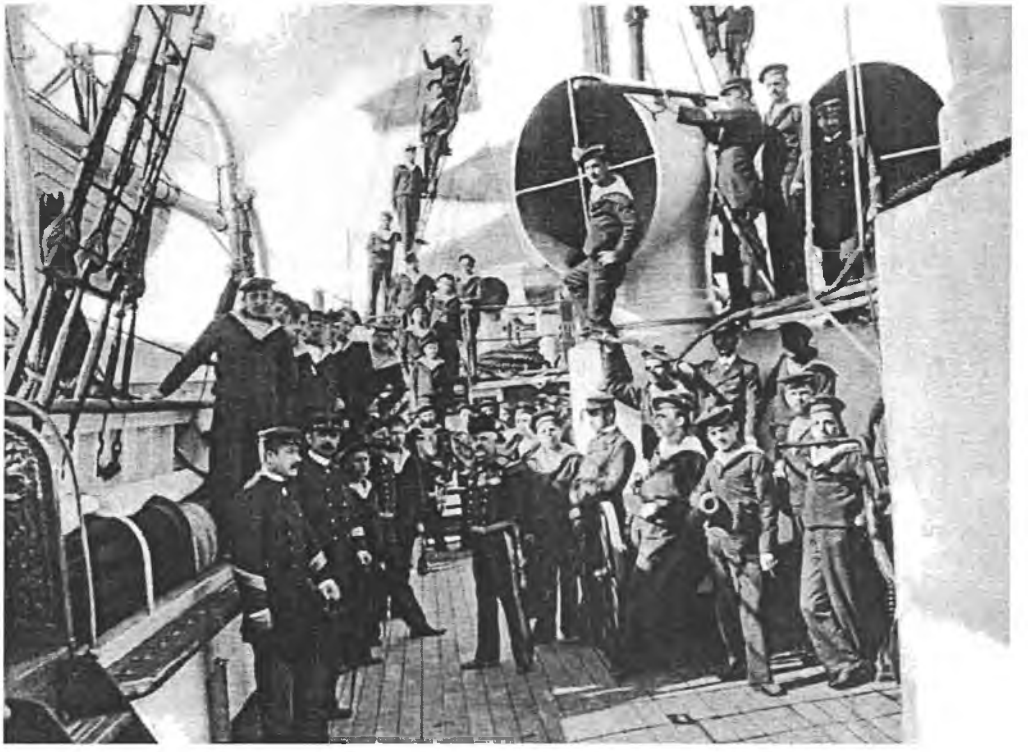
August 1892. Crucişătorul „Elisabeta" în portul Genova

www.ziuaconstanta.ro

1892. Ofițeri la bordul crucișătorului „Elisabeta" în portul Genova

1901. Crucișătorul „Elisabeta" (Editor H. Wichmann, Galați)

www.ziuaconstanta.ro



Şcoala de Marină (din *Albumul Armatei Române. 10 Mai 1902*)

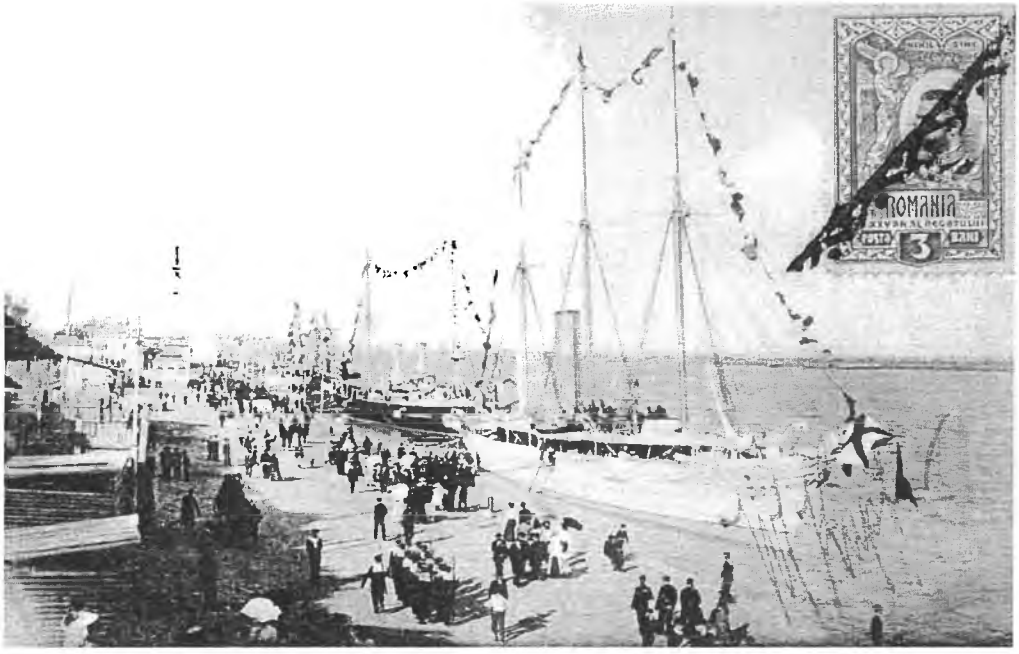
1893. Grigore Antipa (dreapta jos) la bordul crucişătorului

www.ziuaconstanta.ro

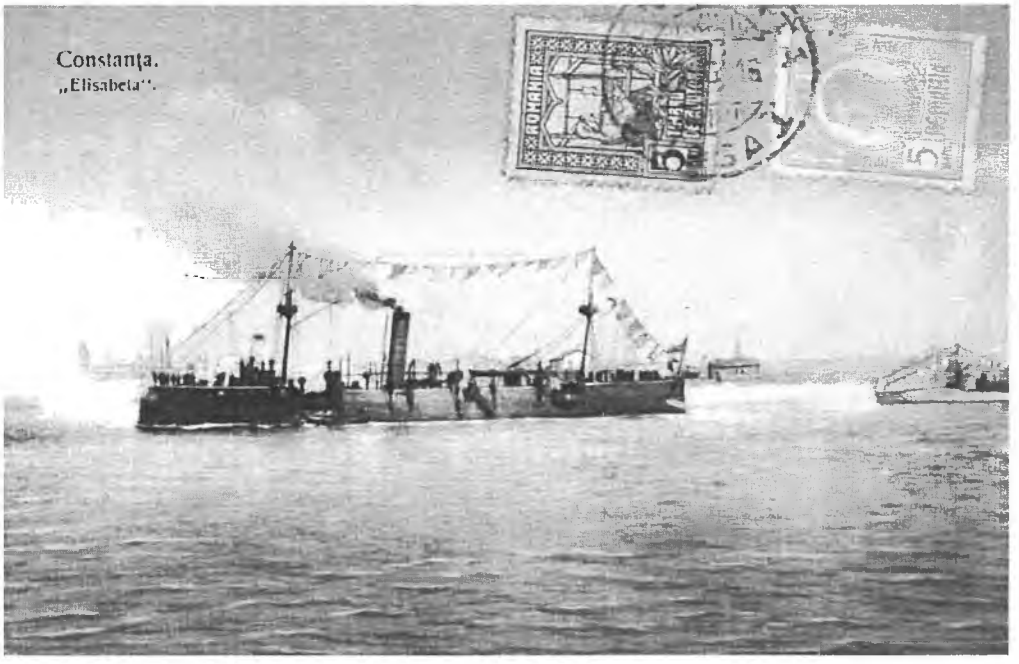
1901. Locotenent-comandorul Alexandru Cătuneanu împreună cu statul-major al navei

Colonelul Vasile Urseanu (al treilea din dreapta jos) la bord, în timpul voiajului din 1890-1891

www.ziuaconstanta.ro

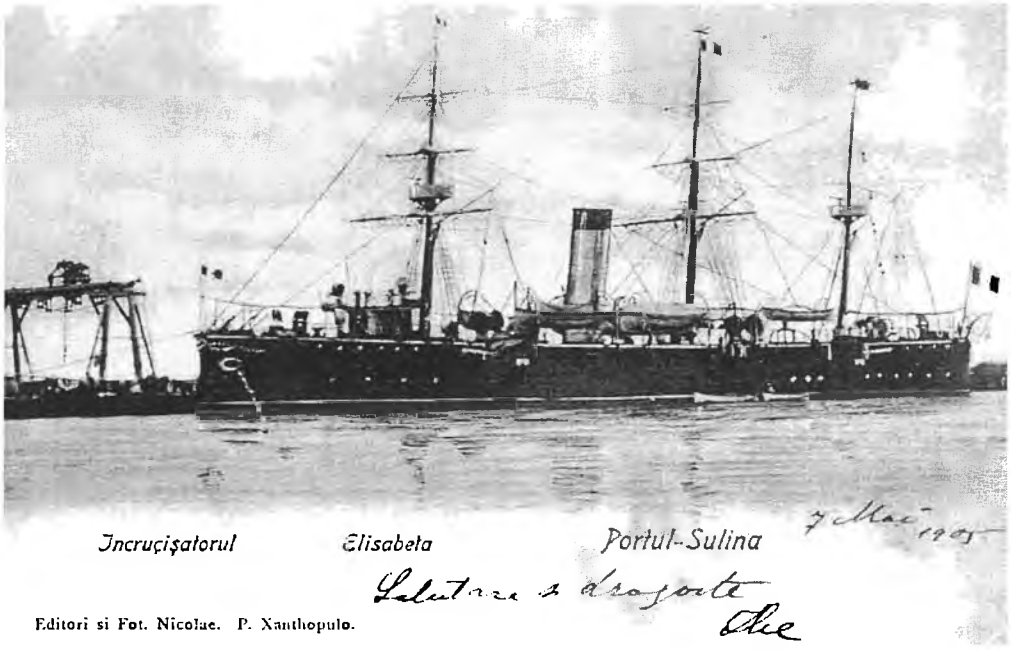


Vase de război în portul Galați (1907)



1913. Crucișătorul „Elisabeta" în portul Constanța (Editura Depozitul Universal J. Saraga, București)

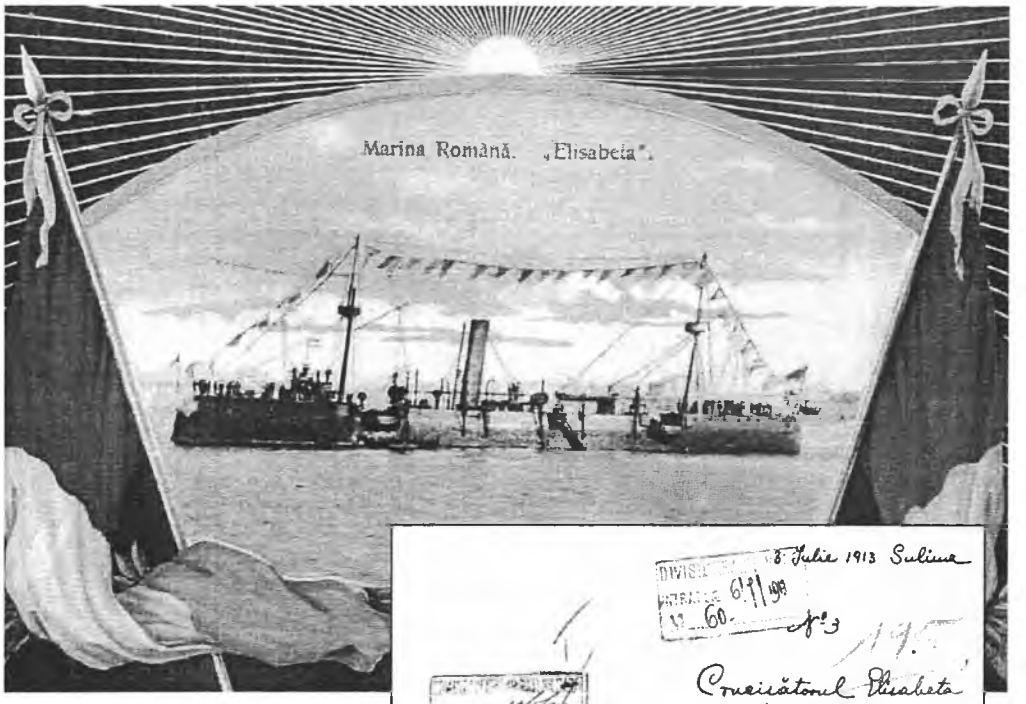
www.ziuaconstanta.ro



1905. „Încrucișătorul «Elisabeta» în portul Sulina" (Editura Nicolae P. Xanthopulo, Sulina)

Prințesa Marioara și prințul Nicolae, împreună cu ofițerii statului-major al navei

www.ziuaconstanta.ro



1912. Crucişătorul „Elisabeta", nava-amiral a Marinei Militare Române (Editura Depozitul Universal J. Saraga, Bucureşti)

3 Iulie 1913 Sulina

Crucişătorul Elisabeta
către
Divizia de mare.

Am onoare a vă înainta alăturatele acte încheiate cu ocazia dezertării caporalului Popovici Gl. Prin înaltul decret N° 4644 din 23 Iunie 1913, numitul caporal este amnestiat cu toţi cei din categoria lui, însă neputând păstra mai departe gradul de caporal după acest fapt şi mai ales că a fost şi suspendat, fără a-i ... purtarea, am onoare a vă ruga să binevoiţi o interneni să fie degradat.

Comandantul Cruc. Elisab.

DIVIZIA DE MARE
CĂTRE
Comandamentul Marinei

Am onoare a vă ruga să binevoiţi a lua.

Comandantul Diviziei de Mare
Comandor Negru

Nr 670
Iunie 16

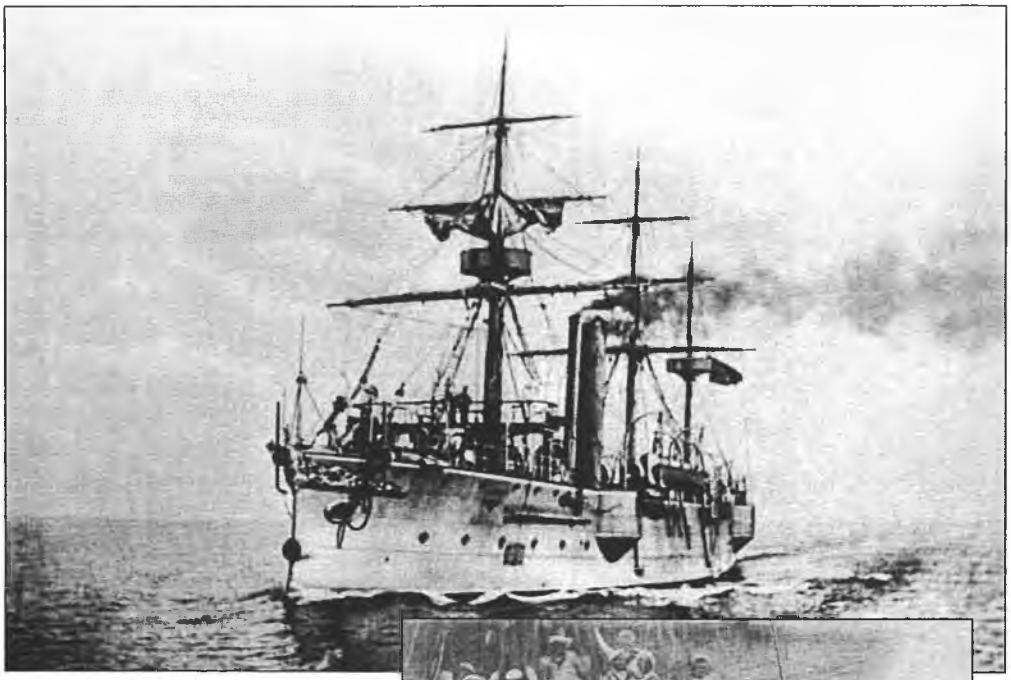
COMANDAMENTUL MARINEI MILITARE
către
Divizia de Mare

Da ... este amnestiat, nu se poate degrada

Comandantul Marinei

1913. Raport al comandantului crucişătorului, căpitan-comandorul N. Negru

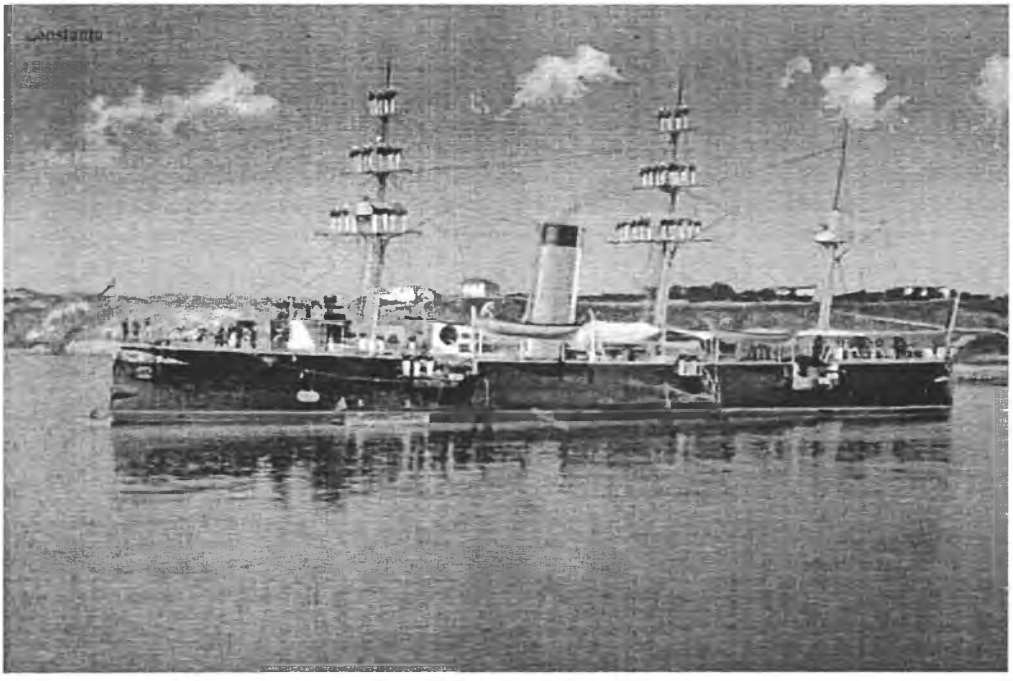
www.ziuaconstanta.ro



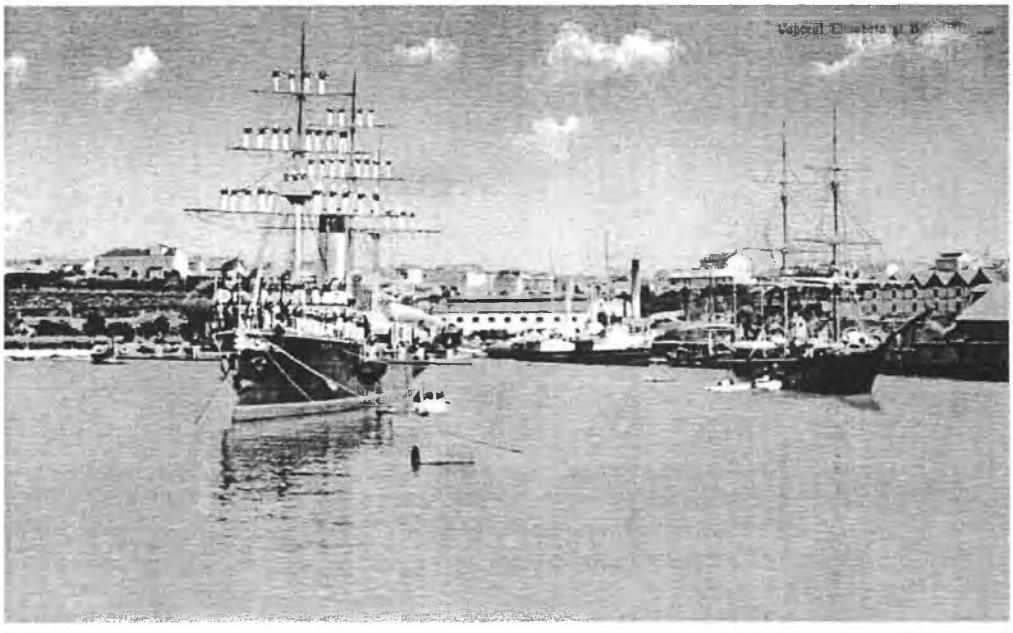
Crucişătorul „Elisabeta" cu velele strânse

1915. Regina Elisabeta, la bordul crucişătorului omonim

www.ziuaconstanta.ro



Crucișătorul „Elisabeta" cu echipajul pe vergi



Crucișătorul „Elisabeta" și bricul „Mircea" în portul Constanța (Editura G.T., Constanța)

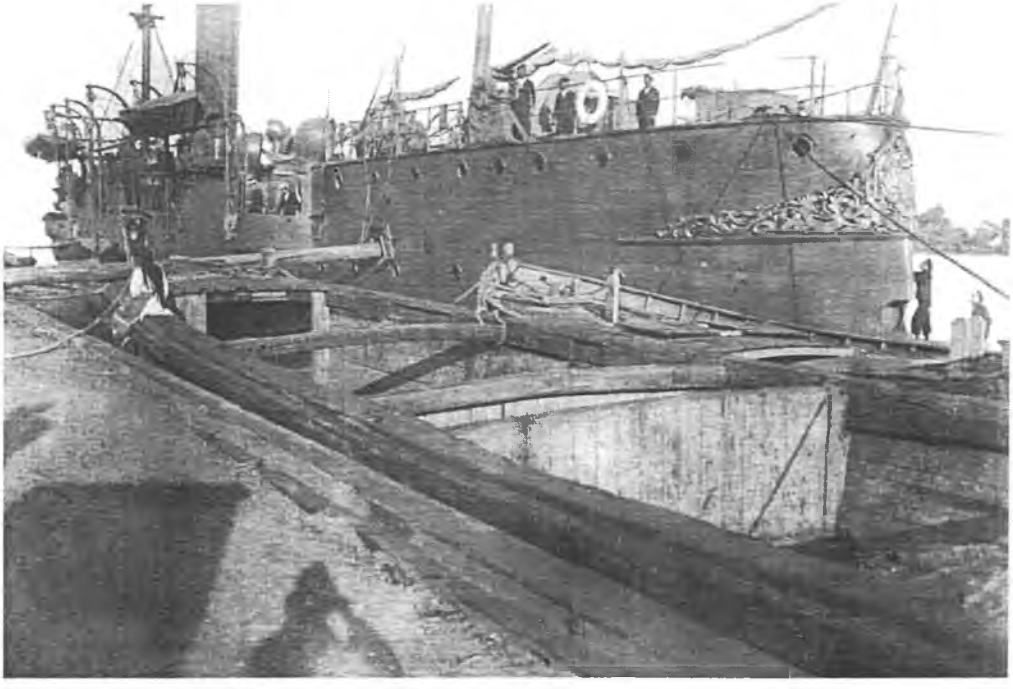
www.ziuaconstanta.ro

Un bord al crucişătorului „Elisabeta"

Încărcarea muniției la bord

www.ziuaconstanta.ro

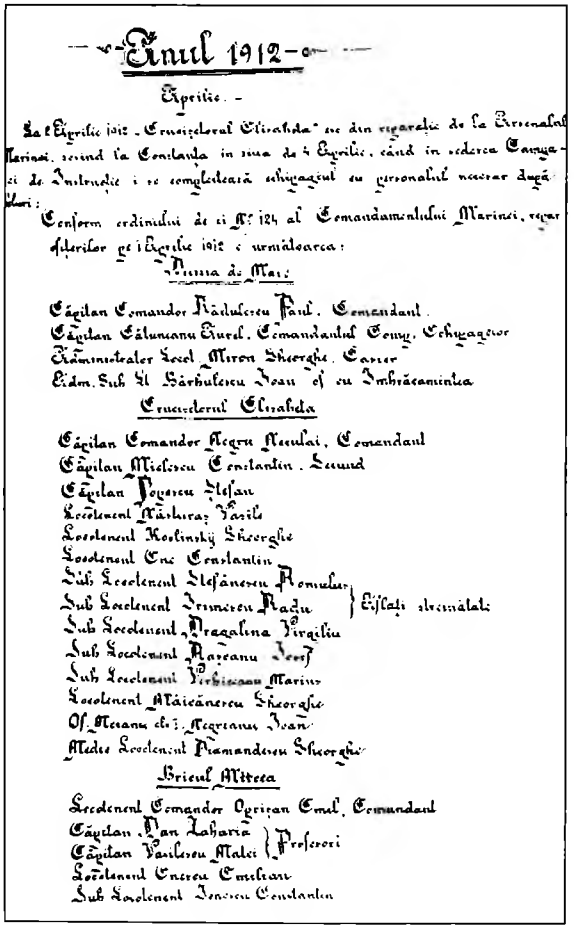
1916. Crucişătorul „Elisabeta" la Sulina



Crucişătorul „Elisabeta" în Arsenalul Marinei Regale

www.ziuaconstanta.ro

Noiembrie 1912. Compania de debarcare la Constantinopol



Anul 1912

Aprilie. –

La 1 Aprilie 1912 „Crucișătorul Elisabeta" ese din reparație de la Arsenalul Marinei, sosind la Constanța în ziua de 4 Aprilie, când în vederea Campaniei de Instrucție i se completează echipagiul cu personalul necesar după cuiuri:

Conform ordinului de zi № 124 al Comandamentului Marinei, repartițiilor pe 1 Aprilie 1912 e următoarea:

Dezvoltarea de Mare:

Căpitan Comandor Rădulescu Paul, Comandant.
Căpitan Cătuneanu Aurel, Comandantul Comp. Echipagiilor
Administrator Locot. Miron Gheorghe, Casier
Adm. Sub Lt. Bărbulescu Ioan of. cu Îmbrăcămintea

Crucișătorul Elisabeta

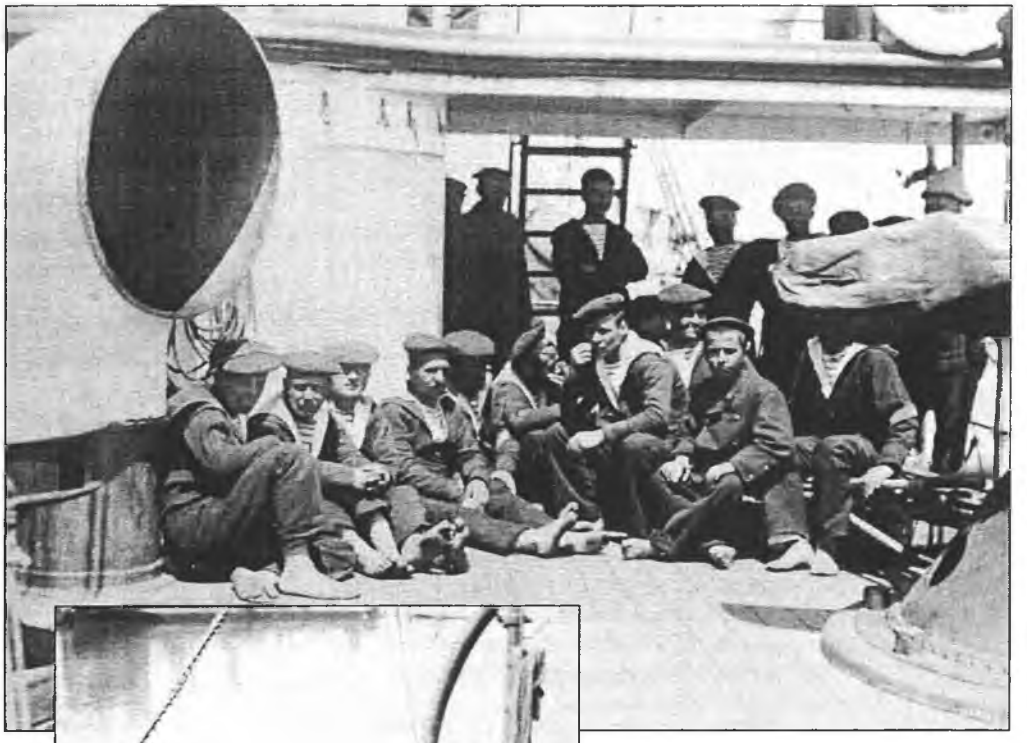
Căpitan Comandor Negru Nicolai, Comandant
Căpitan Mielescu Constantin, Secund
Căpitan Popescu Ștefan
Locotenent Năsturaș Vasile
Locotenent Koslinskij Gheorghe
Locotenent Ene Constantin
Sub Locotenent Ștefănescu Romulus } Eșlați streinătate
Sub Locotenent Irimescu Radu
Sub Locotenent Dragalina Virgiliu
Sub Locotenent Rașcanu Iosif
Sub Locotenent Verbiceanu Marius
Locotenent Măicănescu Gheorghe
Of. Mecanu cl. I. Negreanu Ioan
Medic Locotenent Diamandescu Gheorghe

Bricul Mircea

Locotenent Comandor Oprișan Emil, Comandant
Căpitan Dan Zaharia } Profesori
Căpitan Vasilescu Matei
Locotenent Enescu Emilian
Sub Locotenent Ionescu Constantin

Ordinea de bătaie a navei în 1912, conform Registrului istoric al Diviziei de Mare

www.ziuaconstanta.ro

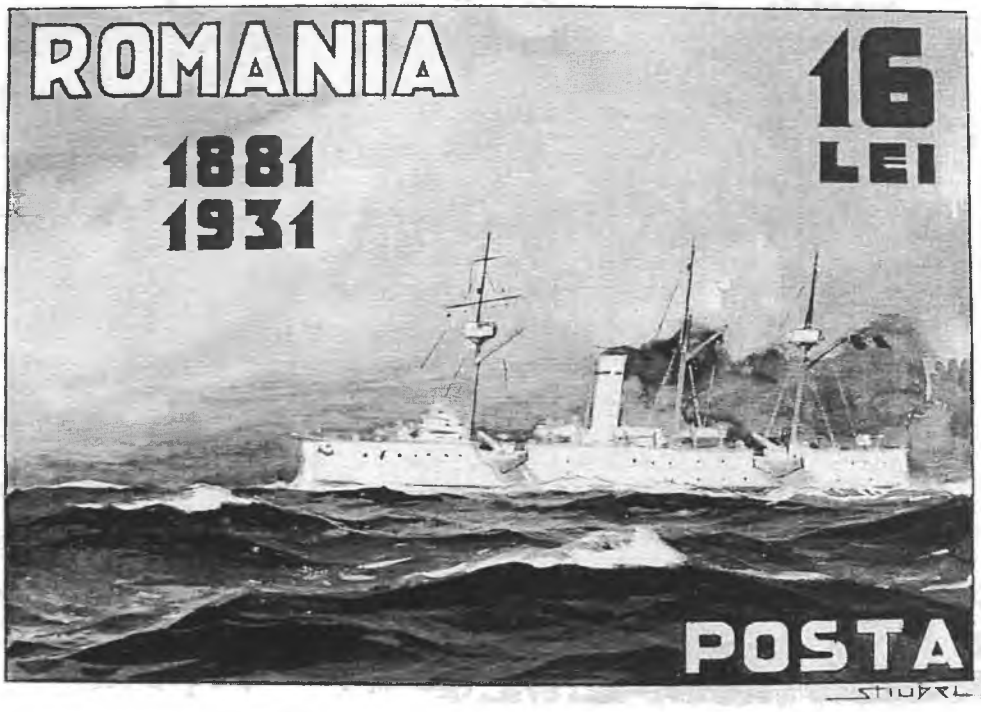


Marinari în repaos
pe puntea crucișătorului

Principesa Mărioara (Mignon)
și principele Nicolae la bordul
crucișătorului „Elisabeta"

www.ziuaconstanta.ro

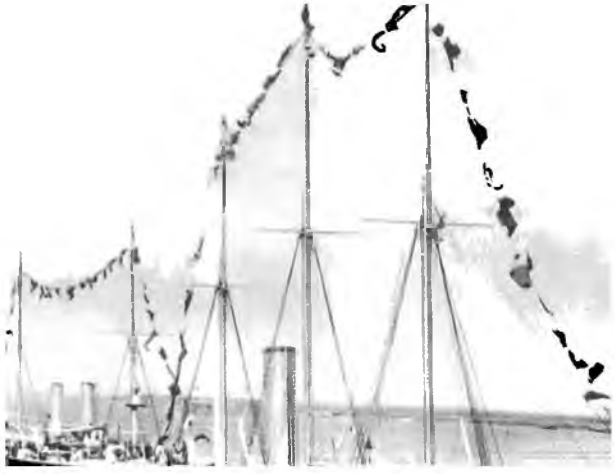
1925. Crucişătorul „Elisabeta" în portul Constanța, lângă Pavilionul Regal, cunoscut drept „Cuibul Reginei"



Macheta timbrului emis la aniversarea Marinei Militare (1931).
Ilustrația aparține pictorului Dimitrie Ştiubei

www.ziuaconstanta.ro

www.ziuaconstanta.ro



www.ziuaconstanta.ro

„Salut astăzi cu vie mulțumire și tânăra noastră Marină – reprezentată aci în port prin «Elisabeta», vasul nostru cel mai falnic –, fiindcă numai prin Dobrogea, cu țărmurile sale întinse pe mare, flotila noastră a putut lua acest avânt fericit, astfel că drapelul român este acum cunoscut și respectat în țările cele mai îndepărtate."

REGELE CAROL I
11/23 septembrie 1889

ISBN 978-973-32-0908-9

9 789733 209089

Lei 16,35

www.edituramilitara.ro

www.ziuaconstanta.ro