

NAVE MILITARE ISTORICE ÎN COLECȚIA DE FOTOGRAFII A MUZEULUI MARINEI ROMÂNE

SILVIA IONIȚĂ¹

HISTORICAL MILITARY SHIPS IN THE A MUSEUM OF THE ROMANIAN NAVY

ABSTRACT

Among the many cultural goods that museums have and use, photos have always played a special part. They are an important source of information through their truthfulness and the picture they manage to capture. They manage to show raw facts, events and persons of great historical importance. The Romanian Navy Museum has a large cache of photos, which come from donations and as a result of a important activity of research done by specialists, who looked into the life of sailors and their families.

Among these photos which make up the Museum's collection, with a significant historical importance, we point out some rare one, of ships in their different states. The saying "a picture is more important than a thousand words", in this study we use resumes of the history of these ships and also photos to accompany said resumes. We hope these photos will add more veracity to our informations.

Keywords: militar ships, photos, collection, Romanian Navy Museum.

Istoria marinei române este o parte integrantă din istoria țării, înfățișând un trecut bogat în evenimente, complex și interesant în același timp. Oamenii de pe aceste meleaguri au îndrăgit apele, pe care le-au folosit de-a lungul timpului ca sistem natural de apărare, drept cale pentru practicarea comerțului sau ca izvor de obținere a hranei, prin pescuit. În raport cu evoluția tehnicii navale universale și potrivit condițiilor specifice geografice și istorice din spațiul românesc, mijloacele de navigație s-au dezvoltat și perfecționat de-a lungul veacurilor. Și dacă despre primele tipuri de ambarcațiuni utilizate în spațiul locuit de strămoșii noștri ne vorbesc izvoarele litografice, numismatice, heraldice etc., în țara noastră, începând cu perioada lui Alexandru Ioan Cuza, își face loc în calitate de păstrător al evenimentelor din trecut un nou tip de izvor istoric – fotografia.

În pleiada valorilor de patrimoniu pe care muzeele le dețin și le valorifică, fotografiile au ocupat întotdeauna un loc aparte, fiind un izvor

¹ Muzeograf, doctor în istorie, Muzeul Marinei Române – Constanța.

documentar deosebit, prin veridicitatea pe care reușesc să o surprindă și să etaleze astfel fapte, evenimente, persoane și grupuri de persoane care au ocupat roluri importante în evoluția istorică. Muzeul Marinei Române deține un fond important de fotografii care provin din donații, ca urmare a unei activități de cercetare întreprinsă de foști și actuali marinari, precum și a familiilor lor, dar și de către personalul specializat în acest domeniu².

Dintre fotografiile existente în Colecția de fotografii a Muzeului Marinei Române, cu o foarte mare valoare documentară se disting fotografiile care înfățișează nave militare românești în diferite etape ale istoricului lor. Reiterând ideea conform căreia ”o imagine face cât o mie de cuvinte”, în cadrul acestui studiu, sintezele care cuprind istoricul navelor militare sunt însoțite de imagini-document care joacă un rol hotărâtor în completarea informațiilor, prin gradul mare de obiectivitate specific acestui tip de izvor istoric.

Dintre navele militare, **ROMÂNIA** a fost prima navă de război cu aburi și zbaturi a flotei române, prezentă în fotografiile care îmbogățesc fototeca Muzeului Marinei Române. Această navă a fost construită la Neuburg Kloster, lângă Viena, și dotată cu mașini fabricate la Florisdorf, în Boemia. A purtat inițial denumirea de *Ceocan*, iar apoi de *Prințul C. Vogoride*, fiind introdusă în anul 1858 de postelnicul Ciocan pe Siret³. Sechestrată în 1861 pentru comerț clandestin cu sare⁴, a primit denumirea de *România* la dorința domnului Alexandru Ioan Cuza și în cinstea zilei de 24 ianuarie 1862, când s-a desăvârșit unificarea celor două principate și când țara noastră a primit oficial numele de România. La 2 august 1864 are loc ceremonia lansării la apă, la Giurgiu, în prezența unui public numeros și a unor personalități ale vremii. Cu această ocazie, ministrul de război, generalul Manu – delegat de domn să-l reprezinte la ceremonie –, a ținut un discurs în fața celor prezenți la eveniment. El a subliniat înalta misiune a marinei de război, care era aceea ”de a lumina pe fiii poporului în arta navigației, (...) și a-i îndemna la recăpătarea dominației pierdute și înălțarea numelui de român”, și a continuat cu o urare adresată noii nave: ”Acum, scumpă ”Românie”, mergi pe scumpul nostru Danubiu, străbate-i undele care încing țara de la un capăt la altul și spune tuturor că de azi înainte, țara a adăugat o nouă părticică la teritoriul său”. Costache Negri, agentul diplomatic al țării la Constantinopol, i-a urat basti-

² Andreea Atanasiu-Găvan, Olimpiu Manuel Glodarencu, *Aspecte din Istoria Marinei Militare Române în colecția de fotografii a Muzeului Marinei Române*, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2007, p. 9.

³ Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la Istoria Marinei Militare Române*, Constanța, Editura Muntenia & Leda, 2001, p. 208-209.

⁴ *Revista Marinei*, anul II, nr. 4, 1927, p. 506.

mentului *România* ”să nască pui bravi pentru stăpânirea (...) mărilor”⁵. Încadrată cu un echipaj compus din 33 de oameni⁶ și înzestrată cu armament ușor de artilerie, *România*, comandată de Anton Barbieri, a participat la luptele de pe Dunăre în timpul Războiului de Independență (1877-1878). În 1896 bastimentul a fost încadrat în Divizia de Dunăre. În timpul Primului Război Mondial a fost una dintre navele de servitudine, fiind utilizată ca remorcher de transport. Caracteristicile navei: deplasament 130 t, 35 m lungime, B 4,8 m, d 1,1 m. Armament ușor de artilerie⁷.



Nava **ROMÂNIA**

ȘTEFAN CEL MARE a fost o navă de război fluvială a României, cu propulsie mixtă constând din vele și zbaturi. Construcția ei a fost prevăzută în programul naval elaborat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza⁸. A fost comandată în 1865 la Șantierul Naval Mayer din Linz (Austria), însă înainte de a fi botezată, în primul său drum spre Giurgiu unde urma să aibă loc ceremonia intrării în Flotilă la 17 martie 1867, nava s-a scufundat în aval de Cernavodă, în urma coliziunii cu o navă austriacă. Ranfluată, reparată și amenajată ca yacht regal la Șantierul naval din Pesta, nava a reintrat în serviciu în 1867, când s-a oficiat botezul său și i s-a dat numele de *Ștefan cel Mare*⁹. Această navă a înlocuit *România* în călătoriile suveranului și a familiei sale, fiind primul bastiment românesc cu vapor care, călătorind pe fluviu, a depășit

⁵ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la Istoria Marinei Române*, Vol. I, *Din cele mai vechi timpuri până în 1918*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, p. 163-164.

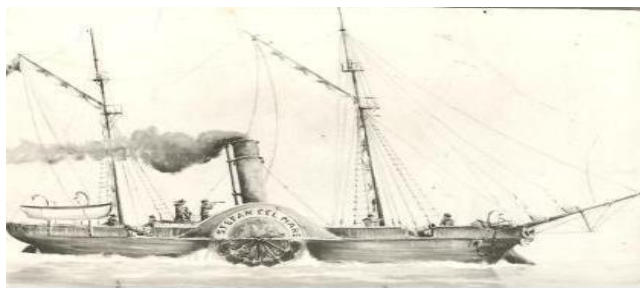
⁶ *Ibidem*, p. 164.

⁷ Andreea Atanasiu-Găvan, O.M. Glodarenco, *op. cit.*, p. 44.

⁸ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 220-221.

⁹ Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 49; vezi și *Revista Marinei*, nr. 4/1927, p. 511-512.

frontiera românească¹⁰. Personalități importante din istoria marinei române și-au legat numele de activitățile desfășurate pe acest bastiment, care a fost pus sub comanda tânărului locotenent Nicolae Demetrescu-Maică (comandant al flotilei în timpul Războiului de Independență), în timp ce secund al navei a fost numit locotenent Ioan Murgescu (de trei ori comandant al Corpului Flotilei), iar ofițer de bord sublocotenentul Mihail Drăghicescu (director al Arsenalului Flotilei între 1881-1888 și șef de Stat Major al Corpului Flotilei, 1889-1894)¹¹. În perioada Războiului de Independență, nava *Ștefan cel Mare*, atașată flotilei ruse de la Dunărea de Jos, a îndeplinit diverse misiuni de transport de materiale și trupe pe fluviu, iar în 1894 a fost transformată în ponton cazarmă, fiind casată în 1922. Caracteristicile navei: lungimea 58 m, lățimea 9,8 m, pescajul 1,1 m, iar viteza atinsă era de 14,8 km/h¹².



Nava ȘTEFAN CEL MARE

CANONIERA FULGERUL a fost o navă de război pentru Dunăre și mare a Flotilei române, care a purtat pavilionul românesc la catarg în Marea Mediterană și în Marea Neagră. Construită la atelierele de la Seyne ale Companiei *Forges de Chantiers de la Mediterranee*, de lângă marea bază navală din Toulon, canoniera avea aparența unui cuirasat în miniatură¹³. Deși obținuse autorizația de trecere prin Bosfor și Dardanele, a fost ținută de turci la Cănak-Celesi, nefiind bine privită o navă de război sub pavilion românesc. Canoniera *Fulgerul* a avut două tunuri de 57 mm cu tragere rapidă și două mitraliere, iar echipajul era format din 35 de oameni. Căpitanul Murgescu Ion a fost decorat cu medalia militară pentru măiestria cu care a condus canoniera de la Toulon la Galați, comandând pentru prima dată o canonieră pe Marea Mediterană și pe Dunăre într-un marș atât de lung. Comanda noii nave a fost dată locotenentului Drăghicescu Mihail. La 12, 14, 17 octombrie 1875 canoniera *Fulgerul*,

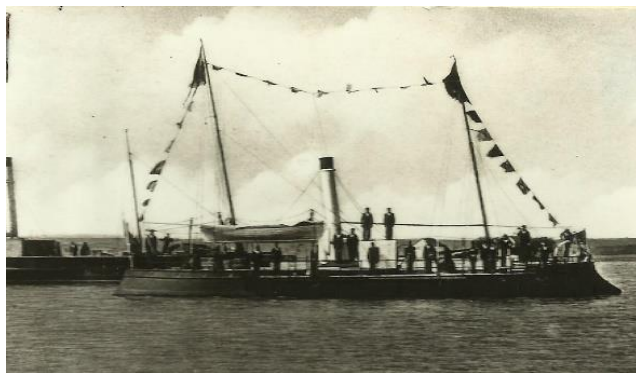
¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 168.

¹² Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 49.

¹³ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 166-167.

având la bord ofițerii flotilei, a făcut o recunoaștere în mare, cu prilejul căreia s-au schimbat vizite protocolare cu autoritățile turcești și cu bastimentele de război turcești din Sulina și Tulcea. Acest fapt a fost interpretat ca o recunoaștere tacită a dreptului la independență a României de către autoritățile turcești¹⁴. În timpul Războiului de Independență a intrat în compunerea flotei ruse sub numele de *Marele Duce Nicolae* și a participat la luptele desfășurate pe Dunăre. Caracteristicile navei: deplasament 90 t, viteză 7 noduri¹⁵.



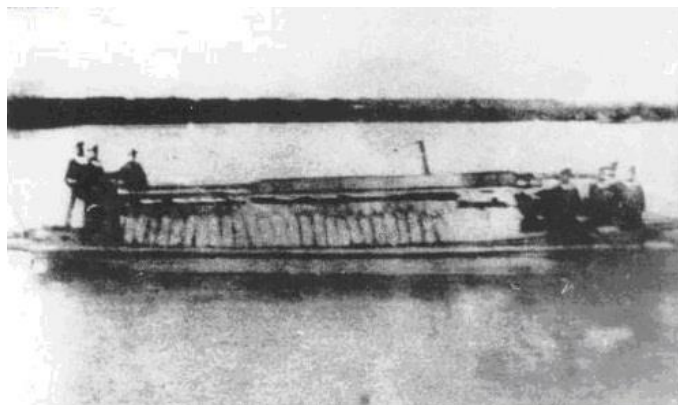
Canoniera **FULGERUL**

RÂNDUNICA a fost prima șalupă torpiloare din flotila română care folosea ca principală armă de luptă torpila de școndru. Construită în 1874 la Șantierul *Yarrow* din Londra, nava era propulsată de o mașină alternativă care dezvolta o putere de 36 de cai, iar armamentul său consta în 1-2 instalații pentru torpile de școndru. Folosind acest tip de torpilă, la începutul Războiului de Independență această șalupă, la bordul căreia se afla maiorul de marină Ioan Murgescu, a scufundat pe canalul Măcin, în noaptea de 13-14 mai, un monitor otoman numit *Seifi*, cu deplasament de 404 t. Apoi nava a fost folosită la instalarea podurilor de vase peste Dunăre, la transportul trupelor și al materialelor de război peste fluviu, și la îndeplinirea altor misiuni de luptă. După război, șalupa *Rândunica* este folosită pentru efectuarea curselor de poștă pe ruta Chilia, Tulcea și Ostrov. În anul 1900, în Arsenalul marinei, șalupei *Rândunica* i se aduc îmbunătățiri substanțiale, printre altele fiind amenajată pentru utilizarea torpilelor automobile. Aceste torpile vor fi folosite cu succes în seara de 14 august 1916, în timpul atacului desfășurat împotriva flotilei austro-ungare bazate în portul Rusciuk, când torpila lansată de această șalupă a aruncat în aer un șlep cu combustibil, ancorat în pupa monitorului austro-

¹⁴ N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 170-171.

¹⁵ Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 50.

ungar *Bodrog*. După Primul Război Mondial, fiind depășită din punct de vedere tehnic, șalupa este scoasă din rândul navelor marinei militare române¹⁶. Caracteristicile navei: deplasament 9 t, lungimea 15 m, lățimea 3 m, pescajul 0,75 m, viteza 8-9 noduri¹⁷.



Șalupă tip **RÂNDUNICA**

BRICUL MIRCEA este prima navă-școală cu vele a Marinei Române, de tip bric (cu doi arbori), construită în Anglia la Șantierele *Thames Iron Works*, la Londra. I s-a dat denumirea de *Mircea* după numele domnitorului Mircea cel Bătrân, primul domn care s-a luptat pentru ieșire la mare¹⁸. Bricul *Mircea* a jucat un rol important în dezvoltarea marinei române și și-a împlinit cu prisosință menirea de a deschide "o eră de acțiune asupra mărilor", așa cum i-a urat Ion Ghica, ambasadorul țării noastre la Londra, la botezul care a avut loc în 1882¹⁹. Între 1896-1899 de pe *Mircea* s-au executat ridicări topografice ale litoralului românesc pe baza cărora s-a elaborat în România prima hartă marină și care a fost premiată în anul 1900 cu medalia de aur la concursul internațional de la Paris. A efectuat 17 voiaje în Marea Neagră, 12 în Marea Mediterană și 2 în Oceanul Atlantic²⁰. În timpul acestor voiaje nava-școală a înfruntat numeroase furtuni, dar cea mai năpraznică a fost cea din Marea Neagră din mai 1888, din care *Mircea* a ieșit biruitor, în timp ce alte 40 de nave străine s-au scufundat.

¹⁶ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 206-207.

¹⁷ *Ibidem*, p. 206.

¹⁸ Anton Bejan (coord.), *Dicționar Enciclopedic de Marină*, București, Societatea Scriitorilor Militari, 2006, p. 501.

¹⁹ Valentin Ciorbea, *Istoricul Navelor Școală "Mircea"*, Constanța, Editura Academiei Navale "Mircea cel Bătrân", 1997, p. 3.

²⁰ A. Bejan (coord.), *op. cit.*, p. 501.

În anii Primului Război Mondial bricul *Mircea* a fost adus pe Dunăre, unde a transportat alături de celelalte nave auxiliare provizii și materiale pentru front, iar spre sfârșitul războiului a fost transportat pe brațul Chilia și transformat în navă-bază²¹. În 1931 nava a fost scoasă din serviciu și a staționat la Galați. În aprilie 1944 bricul a fost lovit în plin de o bombă, în timpul unui bombardament la Galați al aviației sovietice și incendiat²².

Prin întreaga sa activitate de pregătire a ofițerilor pentru marina militară și pentru marina comercială, bricul *Mircea* și-a câștigat un loc de frunte în rândul navelor militare românești și a creat în cei 62 de ani de existență "spiritul *Mircea*", acel spirit marinăresc de devotament și sacrificiu pentru Marina Română²³.

Caracteristicile navei: corpul de lemn, coastele de fier, deplasament de 360 t, lungime 36 m, lățime 7,6 m, pescaj 3,6 m, viteză 8-12 noduri, 14 vele (suprafață velică 490 mp). Armament: 2 tunuri de 57 mm de tip *Nordenfellt*, două tunuri de tip revolver de tip *Hotchkiss* și două mitraliere de tip *Nordenfellt* cu 10 țevi²⁴.



Bricul **MIRCEA**

CRUCIȘĂTORUL ELISABETA a fost achiziționat din necesitatea imperioasă de a apăra spațiul maritim revenit României după reunirea Dobrogei în toamna anului 1878. Această navă și-a îndeplinit în cei 41 de ani

²¹ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 183-184.

²² Alexandru Mîrșu, Andreea Atanasiu-Croitoru, Ion Custură, Tiberiu Liviu Chodan, *De la Divizia de Mare la Flotă, 1896-2011, monografie*, București, Editura CTEA, 2011, p. 140.

²³ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 185.

²⁴ Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 55.

de serviciu, din care 34 de ani în poziția de navă de luptă și *navă amiral* a Marinei Regale, obiectivele pentru care a fost cumpărată²⁵.

Crucișătorul a fost un nou tip de navă maritimă de război, a cărei construcție a fost încredințată în 1887 firmei engleze *Armstrong and Mitchel* din New Castle, care își va onora contractul în cele mai bune condiții, livrând nava statului român în anul următor, când la jumătatea lunii octombrie *Elisabeta* va părăsi Anglia și după două escale la Lisabona și Malta, la 4 noiembrie 1888 intră pentru prima oară în apele românești, la Sulina, pornind apoi spre Galați²⁶. Activitatea crucișătorului de la intrarea în serviciu până la constituirea Diviziei de Mare din care a făcut parte, s-a desfășurat pe două direcții principale: pe de o parte a efectuat o serie de campanii de instrucție în Marea Neagră și în Marea Mediterană, participând totodată la manevre și aplicații care aveau drept scop pregătirea de luptă a echipajelor, iar pe de altă parte ne-a reprezentat țara peste hotare la serbări și aniversări cu caracter marinăresc. Dintre activitățile întreprinse în afara granițelor țării s-a remarcat în anul 1895 voiajul de la Kiel, la care crucișătorul *Elisabeta* a participat acceptând invitația guvernului german de a lua parte la serbările ocazionate de inaugurarea Canalului Kiel, care lega Marea Nordului de Mare Baltică. Acest crucișător va marca cu prezența sa o serie de evenimente de rezonanță din istoria navigației românești cum au fost: lansarea la Galați la 19 septembrie 1907 a monitoarelor și vedetelor de siguranță sau punerea pietrei fundamentale a localului Școlii de marină din Constanța, actualul edificiu al Muzeului Marinei Române, la 25 iunie 1908. În anii Primului Război Mondial, crucișătorul, dezarmat, a staționat la Sulina, făcând parte din Sectorul de acoperire Sulina. În anii care au urmat războiului, crucișătorul a servit la Galați ca navă școală pentru formarea promoțiilor de mecanici și electricieni, până în anul 1923, când la remorca navei SMR *București* și escortat de canoniere, a fost dus la Arsenalul din Galați pentru a fi transformat în cazarmă²⁷. Caracteristicile navei: deplasament 1.300 t, lungimea 72 m, lățimea 10,25 m, pescajul 4,20 m, puterea dezvoltată de cele două mașini era de 4.700 C.P., atingând o viteză de 18,5 Nd²⁸. Armament: 4 tunuri sistem *Krupp* de 150 mm, 4 tunuri de 57 mm de tip *Nordenfolt*, 2 tunuri revolver de tip *Hotchkiss* de 37 mm, două mitraliere cu câte 5 țevi de tip *Nordenfolt*, 4 tuburi pentru lansat torpile tip

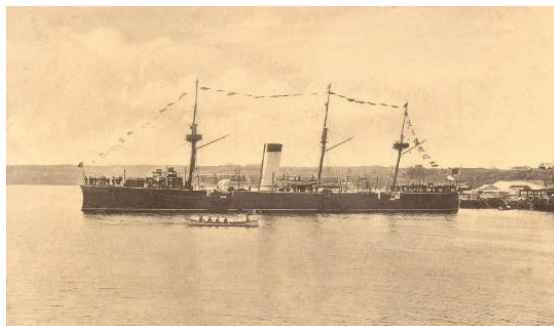
²⁵ Valentin Ciorbea, Georgeta Borandă, *Istoricul Crucișătorului "Elisabeta"*, Constanța, OVIDIUS UNIVERSITY PRESS, 2004, p. 213.

²⁶ Georgeta Borandă, *Istoricul Crucișătorului "Elisabeta"*, rolul său în formarea cadrelor militare și civile, lucrare care se află la Biblioteca Muzeului Marinei Române, Constanța, 1990, p. 3.

²⁷ Idem, *100 de ani de la înfăptuirea celui de-al doilea program naval al României independente*, în "Buletinul Marinei Militare", XXXI, nr. 1, 1998, p. 111-112.

²⁸ Idem, *Rolul Crucișătorului "Elisabeta" în formarea cadrelor Marinei Militare. 1888-1916*, în "Buletinul Marinei Militare", XXI, nr. 2, 1978, p. 81.

Whitehead, unul în prova, unul în pupa și alte două situate transversal în borduri²⁹.



Crucișătorul **ELISABETA**



Obiecte originale de pe crucișătorul **ELISABETA**
aflate în expoziția Muzeului Marinei Române

MONITOARELE tip **MIHAIL KOGĂLNICEANU** sunt nave militare construite la șantierul naval din Triest (Imperiul Austro-Ungar) și intrate în dotarea marinei române la începutul secolului al XX-lea. La data de 19 septembrie 1907 are loc la Arsenalul Marinei din Galați ceremonia lansării la apă a celor 4 monitoare, care au primit numele unor personalități de stat din a doua jumătate a secolului al XIX-lea: *Mihail Kogălniceanu*, *Ion C. Brătianu*, *Alexandru Lahovari* și *Barbu Catargiu*³⁰. Aceste monitoare au intrat din 1908 în alcătuirea primei Escadre de Dunăre, care a vizitat în primul său marș de instrucție porturile Dunării până la Turnu Severin³¹. Au jucat un rol important

²⁹ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 160-161.

³⁰ N. Bârdeanu, D. Nicolaescu, *op. cit.*, p. 225.

³¹ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 191-192.

în ambele războaie mondiale, operațiunile la care au participat fiind consemnate în paginile de istorie a marinei. Monitoarele au participat la acțiunea de apărare a trupelor de uscat și asigurarea retragerii acestora, asigurarea evacuării Silistrei, dar și executarea unor recunoașteri în vederea sprijinirii armatei de uscat din Dobrogea în misiunile de luptă. La începutul lunii septembrie 1916 au sprijinit cu focul lor Divizia a 9-a română; tot în toamna anului 1916 au ca misiune apărarea podului de la Cernavodă, participă la reocuparea localităților Hârșova și Topalu, pentru ca în vara și în toamna anului 1917 artileria acestora să bombardeze bateriile inamice din zona Tulcea ”cu rezultate excelente”³². În ultimul an de război, monitoarele au concurat la ocuparea Porturilor Ismail, Chilia Nouă și Vâlcov, iar la 28 octombrie 1918, când a fost decretată a doua mobilizare, monitoarele au participat la capturarea materialului austro-ungar de pe Dunăre și la alungarea echipajelor inamice³³.

Participarea monitoarelor la Primul Război Mondial, dar și activitatea desfășurată după încheierea acestuia le-a scăzut acestora capacitatea de luptă, motiv pentru care ele au fost supuse mai multor programe de modernizare între anii 1934-1940³⁴.

În timpul celui de Al Doilea Război Mondial, de la data mobilizării și până în 1944, monitoarele au acționat pe frontul fluvial românesc, care se întindea pe o lungime de 155 km, de la Gura Prutului și până la Periprava, în fața Vâlcovului. În cadrul operațiunilor desfășurate, aceste nave au reușit să împiedice bombardarea aeriană a orașului Tulcea și să țină la distanță prin focul artileriei navele inamice. În dimineața zilei de 24 august 1944 Statul Major al Marinei Române dispune încetarea focului asupra forțelor sovietice, iar monitoarele vor acționa în acest sens. Sovieticii nu vor face același lucru și în aceste condiții două dintre monitoare, *L. Catargiu* și *M. Kogălniceanu*, sunt scufundate în zona Deltei, în timp ce monitorul *I.C. Brătianu* este avariat, rămânând operațional împotriva trupelor germane doar monitorul *Al. Lahovari* și care va acționa pe brațul Borcea. Odată cu primirea ordinului ca toate navele române să fie puse la dispoziția comandamentului flotei sovietice, monitoarele vor intra sub comandă sovietică și vor primi denumiri sovietice. Monitorul *Al. Lahovari* se va numi *Mariupol*, iar monitorul *I.C. Brătianu*, repus între timp în stare de funcționare se va numi *Azov*. Întărite de către marina sovietică cu noi piese de artilerie antiaeriană, monitoarele vor intra în acțiune la 12 aprilie 1945, în timpul atacului iugoslav în zona Budapestei³⁵.

³² Referire care îi aparține lui Gheorghe Koslinski în lucrarea manuscrisă intitulată *Extras din jurnalul de operațiuni al flotei și note personale*, apud I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 193-194.

³³ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 194.

³⁴ Georgeta Borandă, *Tradiții de luptă ale monitoarelor și vedetelor fluviale românești*, în ”Buletinul Marinei Militare Române”, XXX, nr. 1, 1987, p. 77.

³⁵ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 196.

După război, în 1951, monitoarele vor fi retrocedate statului român, fiind incluse în Flotila de Dunăre, iar denumirile lor vor fi schimbate (*M* de la monitor, urmată de o cifră). În anul 1955 se dispune tăierea monitoarelor, prin această acțiune luând sfârșit lunga istorie a unor nave care au servit în flotila română circa o jumătate de secol și care și-au adus contribuția la pregătirea echipajelor, dar și la apărarea fruntariilor de apă ale țării³⁶. Caracteristicile monitoarelor: deplasament 680 t, lungime 63 m, lățime 10,16 m și pescaj 1,60 m, fiind armate cu câte trei tunuri *Skoda* de 120 mm, 4 tunuri de tip *Skoda* de 47 mm și 2 mitraliere de 6,5 mm³⁷.



Monitorul **LASCĂR CATARGIU**



Monitorul **ALEXANDRU LAHOVARI**

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ Georgeta Borandă, *Tradiții de luptă ale monitoarelor...*, p. 73, apud Arhivele MApN, Fond *Direcția 5 Marină*, dosar 78/1906-1907, f. 521.

MONITOARELE tip **ARDEAL** au intrat în dotarea Marinei Militare Române în 1920, în contul despăgubirilor de război primite de la fostul Imperiu Austro-Ungar și vor fi denumite *Ardeal*, *Basarabia* și *Bucovina*³⁸.

Monitorul *Ardeal*, fost *Temes*, prezent în fototeca Muzeului Marinei Române cu o fotografie, a fost construit în anul 1904 în Șantierul naval austro-ungar din Linz. În timpul acțiunilor din Primul Război Mondial a fost scufundat, scos la suprafață în 1916 și refăcut în întregime în anii 1916-1917. Acest monitor, împreună cu *Basarabia* și *Bucovina*, și celelalte patru monitoare mai vechi, vor lua parte în toată perioada interbelică la procesul de instruire a echipajelor. Tot în această perioadă, monitoarele au fost renovate, intrând în al doilea program de modernizare, care a vizat dotarea lor cu al treilea tun de 120 mm. În noiembrie 1939 a fost montat noul tun în noua turelă, astfel încât, în 1940, monitorul *Ardeal*, având aceeași putere de luptă cu a monitoarelor de tip *Kogălniceanu*, a fost pus la dispoziția flotei românești de Dunăre.

După declanșarea evenimentelor din august 1944, *Ardeal*, împreună cu celelalte două monitoare vor acționa în cadrul Grupului 3 fluvial, aflat sub comanda locotenentului comandor Nicolau Eustațiu. Odată cu primirea ordinului operativ al comandantului flotei sovietice de Dunăre, din seara zilei de 30 august, monitorul împreună cu toate navele de luptă românești pleacă spre Reni-Ismaïl, unde intră sub comanda Flotei de Dunăre sovietice, primesc pavilion și denumiri sovietice: *Ardeal* se va numi *Berdiansk*, monitorul *Bucovina* se va numi *Ismail*, iar *Basarabia* se va numi *Kerci*. Marina sovietică va întări și aceste monitoare cu noi piese de artilerie antiaeriană armarea, în vederea unor noi acțiuni de luptă. Aceste nave vor reintra în luptă la 12 aprilie 1945, în timpul atacului iugoslav în zona Budapestei³⁹.

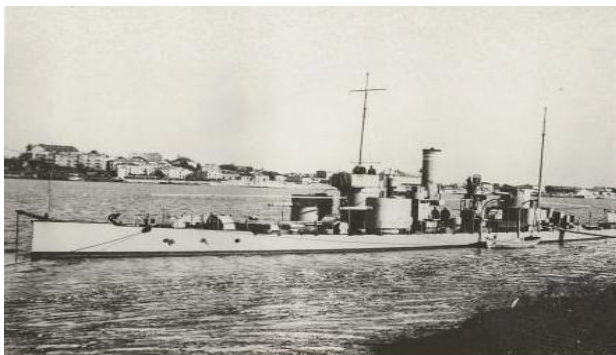
În anul 1951 monitoarele sunt retrocedate statului român și încadrate în Flotila de Dunăre, unde divizionul de monitoare va participa la procesul de instruire a echipajelor. Deși în 1959 aceste nave vor fi incluse în Brigada Fluvială, în anul următor se va dispune tăierea lor⁴⁰. Caracteristicile monitorului *Ardeal*: deplasament 440 tone, lungime 56 m, lățime 9,5 m, pescaj 1,2 m, viteză 8,5 km/h, 1.400 C.P., echipaj 100 oameni. Armament: 2 tunuri de 120 mm, un tun de 90 mm, 2 tunuri de 47 mm și două mitraliere de 13,2 mm, blindajul fiind în abordaj de 40 mm, pe punte de 25 mm, iar în turele de 38-75 mm⁴¹.

³⁸ Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 91.

³⁹ I. Ionescu, Georgeta Borandă, M. Moșneagu, *op. cit.*, p. 198-199.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 200.

⁴¹ Andreea Atanasiu-Găvan, O.E. Glodarenco, *op. cit.*, p. 91.



Monitor tip **ARDEAL**