

PATRIMONIUL TEHNIC NAVAL NAȚIONAL. DIN AVATARURILE NAVEI DE TEZAU *REPUBLICA*

ANDREEA ATANASIU-CROITORU
andreea.maria.croitoru@gmail.com
Muzeul Marinei Române – Constanța

THE NAVAL TECHNICAL PATRIMONY. FROM THE NATIONAL HERITAGE *REPUBLICA* PADDLE-STEAM BOAT AVATARS

ABSTRACT

For four years already, the Romanian National Heritage is richer with the second ship from his "collection", the paddle-steam boat Republica (The Republic). Build in 1903 at Linz Shipyard (Austria) and took by Romania in 1918, in recoup for war from Austro-Hungarian state, the ship has a very disastrous situation provoked by the absence of money for her restoration, and this situation has been perpetuated many years.

At the 100 anniversary of Republica, after she was modernized on the supra-structure in condition which never chalk up by the original elements but with the genuine engine kept in perfect condition by the petty-officers and the officers of the Romanian Navy, the ship was ceded, in 2003, to the Local Council of Tulcea.

One first very important step was made hardly between October 2011 and May 2012, when a restoration project was elected by the Transport and Infrastructure Ministry and this structure give almost half a million euro from Republica rehabilitation. So, it was possible to replace the hull with a new one, approved even by the Romanian Naval Authority.

Of course, now is necessary another project. Once the sink danger eliminated, we put the problem to restore the supra-structure and the under-deck cabins. The intention of the owners is to transform the paddle-steam boat in passenger and museum-ship, capable to boating on Danube in tourist scope, first one from Romania.

Keywords: the naval technical patrimony, the national heritage *Republica*, avatars.

În patrimoniul cultural național al României există numeroase colecții de istoria științei și tehnicii, însumând peste 45.000 de piese. În acest patrimoniu ar trebui să ocupe o poziție importantă, așa cum se întâmplă cu locomotivele vechi sau tamvaiele de epocă, și **navele și instalațiile care înlesnesc operațiunile portuare.**

În sprijinul afirmației noastre aducem nu numai criteriul vechimii unor bunuri culturale din categoria la care ne-am referit, dar și pe cel valorii istorice și, implicit, fiind vorba de patrimoniu tehnic, al valorii documentare, al importanței atelierelor sau șantierelor navale constructoare, unele celebre în istoria domeniului și, nu în ultimul rând, al frecvenței, **piesele fiind din ce în ce mai rare.** Facem referire, în mod special, la **navele fluviale cu zbaturi.**

Nu numai că bunurile ce alcătuiesc **patrimoniul naval** românesc nu ocupă o poziție remarcabilă în patrimoniul tehnic național, dar, îndrăznim să afirmăm că aceste bunuri sunt pe cale de dispariție. Cauzele: **banii** (sumele mari obținute din

tranzacțiile cu asemenea obiecte, foarte apreciate peste hotare, pot fi extrem de tentante pentru persoane fără scrupule sau, dimpotrivă, lipsa mijloacelor financiare necesare reamenajării și restaurării lor, acolo unde această procedură se impune) și **indiferența**.

Consecințele acestor realități îmbracă forme diverse, între care cel mai des întâlnite sunt:

- declasarea unui bun clasat în categoria **Tezaur** și vinderea acestuia în străinătate (vezi *Libertatea – ex Luceafărul*, yacht regal, 1930);

- cumpărarea unui bun susceptibil de a fi clasat în categoria Tezaur la preț de fier vechi și vinderea sa în străinătate (vezi remorcherul cu zbaturi *Giurgiu* (ex *Locotenent-comandor Demetriade*, 1900);

- reamenajarea inadecvată a unor nave care, chiar dacă nu au fost clasate în categoria Tezaur, probabil din indiferența despre care vorbim, întrunesc toate condițiile unui valoros obiect de patrimoniu (vezi pasagerul fluvial cu zbaturi *Tudor Vladimirescu*, 1854);

- nave lăsate în voia sorții, în cimitir de nave și de cele mai multe ori casate (vezi *Bujorescu*, 1907).

O situație dureroasă în care o navă cu zbaturi, care întrunește toate condițiile unui valoros obiect de patrimoniu, dar resimte lipsa mijloacelor financiare necesare finalizării reamenajării și restaurării ei, o cunoaște și nava *Republica*.

Pasagerul *Republica*, după preluarea sa de către Consiliul Local Tulcea în anul 2003, a fost andocat în docurile Șantierului Naval *Aker* din Tulcea, unde, câțiva ani înainte de a fi clasat în patrimoniul cultural național la categoria Tezaur, a fost supus unui proces de reabilitare tehnică și unor lucrări de întreținere a operei vii. Mecanismele originale au fost păstrate și conservate, în special mașina cu aburi cu dublă expansiune. Transformări au fost aduse doar căldărilor, al căror sistem, inițial pe bază de cărbune, a fost modificat, înlocuindu-se arzătoarele de cărbune cu arzătoare de păcură sau motorină.

Datorită faptului că mașina care acționează zbaturile este în proporție de 100% originală și în stare de funcționare, sistemul mecanic de acționare al zbaturilor, vinciul de ancoră și, nu în ultimul rând, corpul navei – fabricat dintr-un oțel de calitate deosebită –, sunt, de asemenea originale, nava a fost clasată în patrimoniul cultural național în categoria Tezaur prin Ordinul ministrului Culturii și Patrimoniului Național cu nr. 2.346/ 22.05.2008).

* * *

Istoria navelor cu zbaturi începe să fie mai bine cunoscută odată cu Războiul Civil american, moment în care, cele armate, au fost pe larg folosite în luptele date mai ales pe apele curgătoare. Noua tehnologie a momentului a făcut repede înconjurul planetei și a făcut ca acest tip de navă să devină unul larg răspândit în flotele fluviale ale lumii.

În apele românești, navele cu zbaturi au fost folosite în Primul Război Mondial de către Puterile Centrale în misiuni de recunoaștere, escortă, transport de trupe ș.a. După război, Flotila de Dunăre a Flotei Militare Române număra trei nave cu zbaturi armate: *General Maican*, *Locotenent-comandor Demetriade*, *Căpitan-comandor Păun* (actuala navă *Republica*). Cea dintâi a fost folosită doar câțiva ani, iar următoarele două au funcționat drept nave de comandament.

Nava cu zbatari *Republica*

A fost construită în anul 1903, în Șantierul Naval din Linz, Austria, pentru Societatea de Navigație Comercială MFTR (*Magyar Folyam E's Tegerhajózási Re'zvenita'rsaság – Societatea pe acțiuni Maghiară de navigație fluvială și Maritimă*).

La terminarea construcției, nava, denumită la acea dată *Csobanc*, a fost clasificată ca "remorcher fluvial mare" ("ZugsSchiff"), la fel cu alte două nave-surori: *Balaton* și *Szyiliget*.

În iunie 1916, cele trei nave au fost mobilizate și adaptate necesităților de război în Șantierul Naval din Altofen, aparținând Societății austriace DDSG, fiind armate cu: 1 tun – calibrul 66 mm/L30 (lungimea țevii în calibre); o mitralieră Schwarzlose – calibrul 8 mm; 30 mine. Astfel transformate, au intrat în serviciul Armatei austro-ungare în septembrie 1916.

În timpul Primului Război Mondial, nava armată *Csobanc*, alături de navele similare, a îndeplinit misiuni de patrulare. La 20 septembrie 1916 acționa în amonte de Orșova (km 955). În cursul lunilor următoare această grupare navală a participat în aval de această localitate la înlăturarea câmpurilor de mine și a obstacolelor instalate de combatanți între Orșova, Turnu Severin și Kladovo. Începând din 28 noiembrie 1916, încheindu-se misiunea, fluviul a fost redat navigației. Pentru succesul obținut în deminarea fluviului și ranfluarea navelor sabordate în zonă, gruparea amintită, implicit nava *Csobanc*, a fost citată prin Ordin de Zi în anul 1917. Tot în perioada Primului Război Mondial, aflați la bordul acestei nave armate, mareșalul von Mackensen, comandantul frontului austro-ungar, și amiralul Wulf, comandantul Donauflotile a Marinei Austro-Ungare, au inspectat monitoarele austro-ungare de pe Dunăre.

După stabilirea frontului terestru în aval de Brăila și din cauza iernii grele, *Csobanc* nu a mai fost funcțională pentru necesitățile armatei.

În iulie 1917, nava a fost dezarmată și restituită vechiului proprietar MFTR. La sfârșitul războiului, odată cu instalarea Republicii Sfaturilor din Ungaria (30 octombrie 1918-3 august 1919), nava a purtat pentru scurt timp numele de *Munka*. Sfârșitul anului 1918 a surprins-o la Dunărea de Jos, în portul Corabia, unde a fost sechestrată și considerată captură de război.

Preluată de statul român în contul despăgubirilor de război de la Austro-Ungaria, nava își va schimba succesiv denumirea: *Arad* (1919-1930); *Căpitan-comandor Păun* (1930-1944), după numele eroului român din Primul Război Mondial, căzut la datorie în grad de căpitan-comandor, și, mai apoi, *Republica* (1947-1991).

Supraviețuitoare a celui de-Al Doilea Război Mondial, *Republica* a continuat să funcționeze ca navă de comandament a Marinei Militare române până la începutul anilor 2000. Odată cu aplicarea unor măsuri de revenire la vechile denumiri ale navelor militare, s-a hotărât rebotezarea navei cu numele anterior, dar, inexplicabil, acesta a devenit *Locotenent-comandor Vasile Păun*, personaj care nu există în palmaresul eroilor marinari. Ulterior, în anul 2003, vasul a revenit la numele de *Republica*.



Locotenent-comandor Vasile Păun
- Navă de Comandament -

În istoria sa recentă, nava *Republica* a executat, în cadrul Flotilei de Dunăre, misiuni ca navă de comandament, dar și ca navă-remorcher, când necesitățile o impuneau. Aceste misiuni s-au desfășurat pe toată Dunărea românească și în Deltă, constând în sondaje ale apelor mici, semnalizarea șenalului navigabil și, nu în ultimul rând, marșuri de instrucție, prilej cu care, de nenumărate ori, la bord se îmbarca Comandantul și Statul Major al Flotilei de Dunăre.

În afara misiunilor specifice unei nave militare și de comandament, *Republica* a fost, pentru multă vreme, singura navă la fluviu care putea servi, la nevoie, ca navă de protocol.



Locotenent-comandor Vasile Păun de Ziua Marinei
- Navă de Comandament -

Cu aceste prilejuri, la bordul navei au urcat de-a lungul vremii și alte personalități de prim rang, în afara celor deja menționate, cum au fost: Gheorghe Gheorghiu-Dej, Nichita Serghievici Hrușciiov, amiralul sovietic Gorșcov, fondatorul flotei de război moderne a URSS și comandantul flotei sovietice.

În calitate de comandant al navelor de comandament și prezidențiale, și comandant al navei de comandament *Republica* (1956-1962), comandorul (r) Dumitru Cucu, relatează câteva asemenea momente importante din istoria navei. Comandantul Cucu este cel care a asigurat la bordul navei *Republica* deplasarea lui Gheorghe Gheorghiu-Dej, însoțit de Alexandru Drăghici, ministrul de Interne, și Vasile Vâlcu, prim-secretar al Regiunii Dobrogea, pe brațul Chilia, la închisoarea pentru deținuți politici Tătaru și a găzduit, la bord, pe Dunăre, în zona Giurgiu, întâlnirea secretă dintre Gheorghe Gheorghiu-Dej și Iosif Broz Tito, președintele RSF Iugoslavia. În aceeași zonă, nava *Republica* s-a deplasat având la bord pe Emil Bodnăraș, ministrul Apărării, și mareșalul URSS Koniev, comandantul Tratatului de la Varșovia. De asemenea, în numeroase rânduri, pe navă au avut loc întâlniri ale comandantului Marinei sau ale comandantului Flotilei de Dunăre cu personalități de partid și de stat și, în fiecare an, de la bordul ei, cu ocazia Zilei Marinei, personalități militare și de conducere treceau în revisă parada navelor militare.

La împlinirea venerabilei vârste de 100 ani, după ce a fost modernizată la nivelul suprastructurii, în condiții care nu au ținut seama de păstrarea unor elemente originale, dar cu mașina originală întreținută în condiții perfecte de ofițerii și miiștrii militari din cadrul Ministerului Apărării, nava a fost cedată, în anul 2003, Consiliului Local Tulcea. Intenția inițială a noilor proprietari a fost transformarea acesteia în pasager, navă-muzeu, capabilă de plimbări de agrement pe Dunare în scop turistic.



Nava de pasageri *Republica*

Pericolul deosebit de grav în care s-a aflat până în 2012 bastimentul, a vizat **structura de rezistență** a navei. Potrivit măsurătorilor ultrasonice efectuate asupra tablei corpului navei, în unele locuri grosimea atinsese punctul critic de 2 mm. **Opera vie** era corodată puternic și se ajunsese la concluzia că era doar o chestiune de timp ca aceasta să cedeze și nava să se scufunde. Deși statutul excepțional al navei impunea reabilitarea ei totală – fapt care ar fi implicat și reamenajarea interioară și exterioară a suprastructurii, în etapa la care am făcut referire, pentru a evita o avarie gravă cu efecte greu de estimat și intervenția de urgență –, prima măsură care trebuia luată de deținătorii ei era ridicarea pasagerului pe cală și înlocuirea tablei care constituia corpul acestuia.

Astfel, un prim pas foarte important s-a făcut în perioada octombrie 2011-mai 2012, când în urma proiectului de reabilitare susținut financiar de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a fost posibilă înlocuirea operei vii, grav avariate, cu una nouă, la standardele cerute de Autoritatea Navală Română.

La încheierea lucrărilor realizate la navă, în data de 25 mai 2012, s-a constatat că lucrările de reabilitare a **operei vii** s-au efectuat **în condițiile respectării cerințelor legislației privind protejarea patrimoniului cultural național mobil** (Legea nr. 182 din 25 octombrie 2000, privind protejarea patrimoniului cultural național mobil; Legea nr. 6/2008 privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial; Legea nr. 422 din 18 iulie 2001 privind protejarea monumentelor istorice etc). Procesul de reabilitare a fost aprobat și de către Comisia Națională a Muzeelor și Colecțiilor, prin Hotărârea Nr. 1.688/31.05.2011.



Republica la ieșirea din STX Brăila

Nava de Tezaur *Republica* nu a fost ferită, din păcate, de accidente navale. În urmă cu cinci ani, la 15 iulie 2011, aceasta a fost lovită de nava maritimă *Captan*

Salim, iar în ziua de 10 iulie 2016 a fost lovită de cargoul turcesc *Sahin Kaya*. În ambele situații avariile au fost aproximativ asemănătoare: prelată ruptă zona tribord, bară de susținere a prelatei ruptă, bară de susținere a prelatei îndoită, suportul instalației de iluminare amplasată pe casa zburătorilor din zona tribord îndoit, stâlp de protecție stânga la casa zburătorilor tribord, școndru metalic prova babord ușor îndoit, pasarela îndoită ș.a. Cu siguranță dacă bastimentul istoric va continua să fie ancorat în aceeași zonă, cea mai periculoasă de pe cheul Tulcean, este limpede că scenariul se poate repeta oricând.

Dacă adăugăm la cele două accidente și temerile conform cărora este doar o chestiune de timp ca într-o iarnă foarte friguroasă (în care, eventual, nava nu este dusă la iernat), sloiurile de gheață care vin pe Dunăre, să lovească nava de Tezaur *Republica*, credem că se impune ca autoritățile să găsească un alt loc, ferit de pericole, în care o navă de valoare inestimabilă, cum este *Republica*, să fie protejată.

În acest context, **protecție** înseamnă ansamblul de măsuri juridice, științifice, tehnice, administrative și financiare pentru prevenirea pierderii, distrugerii și degradării patrimoniului cultural, măsuri ce trebuie aplicate curent și continuu.

În argumentul nostru pentru salvarea și reabilitarea completă a pasagerului fluvial cu zburători *Republica*, subliniem încă o dată, că patrimoniul cultural este o moștenire pe care trebuie să o merităm. Odată distrus din neglijență, indiferență sau lăcomie, el dispare pentru totdeauna. A lăsa luarea măsurilor de protecție pentru viitor, când ne imaginăm că vom avea mai mulți bani și vom putea restaura ce se distruge astăzi, reprezintă un foarte mare pericol, acela de a pierde bunuri de valoare inestimabilă ce aparțin României și uneori chiar moștenirii universale.