

Proiectul de salvare a navei de tezaur „Republica”, navă-simbol a oraşului Tulcea

dr. Andreea Maria Croitoru

Muzeul Marinei Române;

e-mail: andreea.maria.croitoru@gmail.com

The salvation project of the National Heritage „Republica”, symbol ship of the Tulcea city

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 bout in passenger and museum-ship, capable to boating on Danube in touristic scope, first one from Romania.

Rezumat

De patru ani Tezaurul Național al României s-a îmbogățit cu cea de-a doua navă din „colecția” sa, nava cu zbaturi „Republica”. Construit în

1903 în Șantierul Naval din Linz (Austria) și intrat în flota României, la sfârșitul anului 1918, fiind preluat de statul român în contul despăgubirilor de război de la Austro-Ungaria, bastimentul cunoaște o situație dureroasă, resimțind acut lipsa mijloacelor financiare necesare reamenajării și restaurării ei, situație ce s-a perpetuat de-a lungul anilor.

La împlinirea venerabilei vârste de 100 ani, în 2003, 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 maiștrii militari din cadrul Ministerului Apărării, nava a fost cedată Consiliului Local Tulcea.

Un prim pas, foarte important, s-a făcut abia în perioada octombrie 2011 - mai 2012 când, în urma proiectului de reabilitare, de aproape o jumătate de million de euro, 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.

Urmează o altă etapă la fel de grea. O dată pericolul scufundării înlăturat se pune problema reamenajării interioare a cabinelor și a suprastructurii. Primii pași au fost făcuți în direcția stabilirii destinației pe care o va avea nava, aceea de pasager și navă-muzeu, prima de acest gen în România.

Keywords: National Heritage, paddle steam boat, „Republica”, restoration project, Danube

Cuvinte cheie: patrimoniu național, nava cu zbatouri „Republica”, proiect de restaurare, Dunărea

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 zbatouri.

Nu numai că bunurile ce alcătuiesc patrimoniul naval românesc nu ocupă o poziție remarcabilă în patrimoniul tehnic național, ci, 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, cele mai des întâlnite sunt:

- declasarea unui bun clasat în categoria „Tezaur” și vinderea acestuia în străinătate (vezi „Libertatea”, fostă „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 zbatuiri „Giurgiu”, fost „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 zbatuiri „Tudor Vladimirescu”, 1854);

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

O situație dureroasă, în care o navă cu zbatuiri 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, 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 zbatuile 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” (Ordinul ministrului Culturii și Patrimoniului Național cu nr. 2.346/ 22.05.2008).

Pericolul deosebit de grav în care s-a aflat în ultimii ani bastimentul a vizat structura de rezistență. Potrivit măsurărilor 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, prima măsură care trebuia luată de deținătorii ei era ridicarea pasagerului pe cală și înlocuirea tablei care constituia corpul acestuia.

Extrem de important este faptul că în România mai există doar trei nave istorice cu zbatari, pasagerele fluviale: „Tudor Vladimirescu” (1854, Budapesta), „Borcea” (1914, Turnu Severin) și „Republica” (1903, Linz), ultimele două clasate în patrimoniul cultural național mobil la categoria „Tezaur”. Din acest motiv, distrugerea navei de care ne ocupăm ar fi o pierdere inestimabilă pentru patrimoniul românesc, dar și universal, numărul navelor cu zbatari, în lume, fiind din ce în ce mai mic, ceea ce ar fi de neiertat în condițiile în care într-o țară cu tradiție marinărească, ambarcațiunile ce i-ar putea întregi patrimoniul naval fie se deteriorează ireversibil fără a mai putea fi salvate (vezi cazul remorcherului fluvial cu zbatari „Cetea”), fie sunt înstrăinate (vezi „Libertatea”, fostă „Luceafărul”, fost yacht regal).

În argumentul nostru pentru reabilitarea pasagerului fluvial cu zbatari „Republica” am subliniat, încă o dată, că patrimoniul cultural este o moștenire pe care trebuie să o merităm. Pentru că, 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.

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

* * *

Istoria navelor cu zbatari 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 zbatari 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 zbatari 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 M.F.T.R. (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 ca 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 austriece D.D.S.G., fiind armate cu un tun – calibru 66 mm / L30 (lungimea țevii în calibre), o mitralieră Schwarzlose – calibru 8 mm și 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 Orșova, la înlăturarea câmpurilor de mine și a obstacolelor instalate de combatanți între Orșova, Turnu Severin și Kladovo. Începând din 28 noiembrie 1916, încheindu-se această acțiune, 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, M.F.T.R. 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, astfel: „Arad” (1919-1930); „Căpitan-comador Păun” (1930-1944) - după numele eroului

român căzut la datorie în Primul Război Mondial și, mai apoi, „Republica” (1947-1991).



„Locotenent-comandor Vasile Păun” - Navă de Comandament

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”.

În istoria sa recentă, nava „Republica” a executat, în cadrul Flotei 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 Flotei 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”
- Navă de Comandament - de Ziua Marinei

Cu aceste prilejuri, la bordul navei au urcat, de-a lungul vremii, și personalități de prim rang: 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 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 R.S.F. Iugoslavia. În aceeași zonă, nava „Republica” s-a deplasat având la bord pe Emil Bodnăraș - ministrul Apărării și mareșalul U.R.S.S. - Koniev, comandantul Tratatului de la Varșovia. De asemenea, în numeroase rânduri, pe navă au avut loc întâlniri ale comandantului Marinei sau ale comandantului Flotei de Dunăre cu personalități de partid și de stat și, în fiecare an, 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 maiștrii 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 Dunăre.



Nava de pasageri „Republica”

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, la data de 25.05.2012, s-a constatat că reabilitarea „operei vii” s-a 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. 1688/31.05.2011.



„Republica” la ieşirea din STX Brăila

Urmează o altă etapă la fel de grea. Odată pericolul scufundării înlăturat, se pune problema reaminajării interioare a cabinelor și a suprastructurii. Primii pași au fost făcuți în direcția stabilirii destinației pe care o va avea nava, aceea de pasager și navă-muzeu, prima de acest gen în România.