

FORTELE NAVALE ROMÂNE



Anul XXVI Nr. 5 (187) 2017 • NUMĂR SPECIAL

MARINA ROMÂNĂ

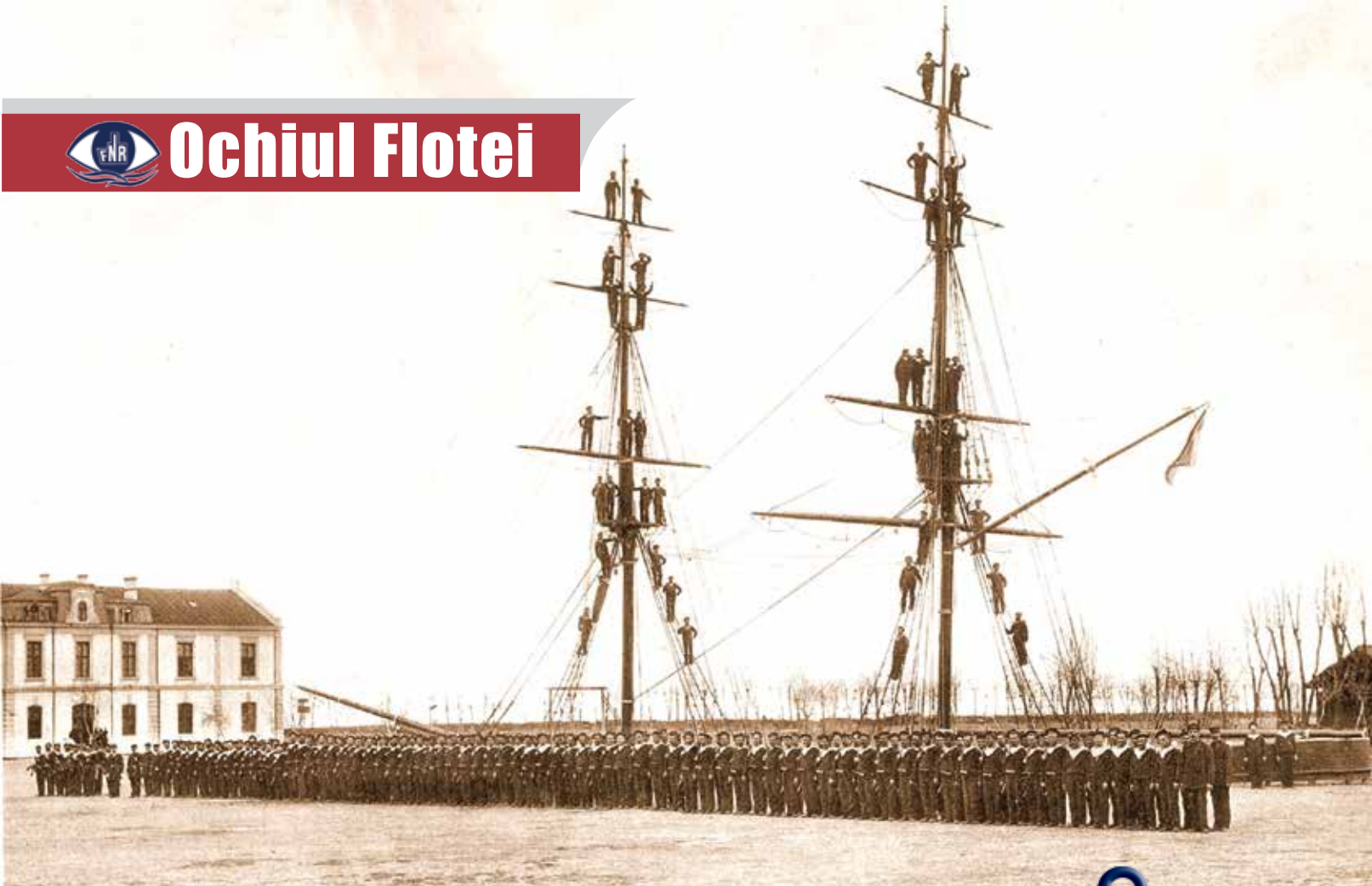
www.navy.ro

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

NUMĂR SPECIAL



Ochiul Flotei



▲ Școala de cadre de la Țiglina (1884)



▲ Cazarma Flotei de la Brăila (1867)

► Maria
și Nicolae Maican



◀ Baterie
de Mortiere
Române
la Calafat (1877)



FORȚELE NAVALE ROMÂNE



◀ Conacul de la Tonea -
desen în cerneală
de Margareta Elisabeta Maican

Căpitan-comandor
ing. **Mihai EGOROV**

„Un popor care nu-și cunoaște istoria
e ca un copil care nu-și cunoaște părinții.”
Nicolae Iorga

Consecvență ideii pentru care a fost creată – cea de promovare a valorilor Forțelor Navale Române și a tradițiilor acestei categorii de forțe – revista *Marina Română* vă aduce mai aproape de una dintre personalitățile care au influențat dezvoltarea marinei militare moderne.

Supranumit „ctitorul Marinei Militare”, Nicolae Dumitrescu-Maican, a fost primul român care a urmat studii de specialitate la Școala Navală din Brest, Franța, în perioada 1863-1865. După absolvirea cursurilor școlii franceze, a obținut gradul de sublocotenent și i s-a acordat o bursă pentru încă doi ani în vederea specializării pe care a făcut-o pe nava-școală de aplicație *Jean Bart*. Apoi, Nicolae Dumitrescu-Maican și-a început și dezvoltat cariera în cadrul Flotei Române, ajungând până la gradul de general de marină. Cum a fost cariera acestuia, puteți citi în paginile revistei.

Evenimentele organizate de Statul Major al Forțelor Navale, dedicate împlinirii a „140 de ani de la Războiul de Independență” și cinstirii memoriei generalului (Ma) Nicolae Dumitrescu-Maican, se vor derula în perioada 3-7 noiembrie, la Constanța, în satul Tonea din județul Călărași și la Calafat-Ciupercenii Vechi. Ele vor cuprinde, simpozioane, festivitatea de botez a Școlii generale nr. 2 cu clasele I-IV din satul Tonea, comuna Modelu, județul



Călărași, festivități de omagiere a ostașilor români participanți la Războiul de Independență. Vor fi manifestări prin care marinarii vor încerca să vă miște gândul spre ei, spre înaintașii noștri și spre momentele lor de vitejie din timpul Războiului de Independență. Într-o perioadă în care suntem preocupați parcă prea mult de activitățile curente, uităm să amintim de momentele importante din istoria noastră, o istorie care naște de fiecare dată pasiuni și controverse.

„Istoria își bate joc de cei care nu o cunosc, repetându-se”, spunea Nicolae Iorga. În această cheie ar trebui înțeles acest demers de readucere în memoria opiniei publice și a marinariilor, în primul rând, a personalității generalului de marină Nicolae Dumitrescu-Maican și a evenimentelor petrecute acum 140 de ani în timpul Războiului de Independență. Și, poate atunci, vom reuși să ne aplecăm mai mult asupra istoriei Marinei Române și a personalităților care au scris-o! ■

NUMĂR SPECIAL SUMAR

EVENIMENT

Pe urmele
generalului de marină
Nicolae Dumitrescu-Maican 3

SIAJUL ISTORIEI

Maican -
ctitor, erou, victimă 6

Destinul unui ofițer
de marină -
Nicolae Dumitrescu-Maican 10

Monumentul de la Tonea 15

Mihail Kogălniceanu
și Independența de Stat
a României 19



Coperta 1

Generalul
de marină
Nicolae
Dumitrescu-
Maican



Coperta 4
Nava Școală
Mircea, 1895

COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere
în condițiile specificării sursei.

ISSN: 1222-9423

C-da 1291/2017; B 0295

Tehnoredactarea, corectura și tiparul:



Centrul Tehnic-Editorial al Armatei
Bd. Ion Mihalache
nr. 124-126, București,
Tel.: 021-2242634
DTP: P.c.c. Tudora NECOARĂ

Pe urmele generalului de marină Nicolae Dumitrescu-Maican

Dr. Mariana PĂVĂLOIU
Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Pe când finalizăm un proiect, acela legat de centenarul morții comandoului Alexandru Cătuneanu, cel care l-a aprobat și condus, contraamiralul de flotilă dr. Constantin Ciorobea, a pus întrebarea firească de altfel, *Următorul proiect în ce va consta?* Pe moment, răspunsul meu a fost evaziv: „Sărbătorim 140 de ani de la Independența României. Mai mult, și 115 ani de la stingerea din viață a generalului de marină Nicolae Dumitrescu-Maican, cel care a avut un rol marcant în evoluția Flotei Române, ctitorul ei în epoca modernă”. La vreme de război și-a dovedit din plin abilitățile de comandant care, deși lipsit de navele române ce au trecut în subordinea aliatului rus, a întreprins și condus personal operațiuni importante cum au fost bateriile de la Calafat, care au ținut sub foc cetatea Vidinului, dar și scufundarea monitorului otoman *Podgorița*, a vaporului *Socrate* și a unui șlep. Marinarii și-au îndeplinit misiunile specifice la fluviu, independent ori în cooperare cu militarii de la uscat, s-au afirmat ca forță.

Precum într-un puzzle au început să se adune piesele. Mai întâi a fost convorbirea la telefon cu strănepoata generalului, Ioana Alexandra Slavu, grație prințesei Manuela Ana Ghika-Oroveanu, fiica prințului comandor Leon Ghika, despre care am avut onoarea de a scrie în paginile acestei reviste cu ani în urmă. Entuziasmată de ideea că străbunicul ei ar putea fi comemorat de către marinarii de astăzi, un vis mai vechi al bunicii sale, Margareta-Elisabeta dr. Brătianu, fiica generalului, dar și al mamei sale, Maria-Liliana Luca, Alexandra a venit de la Paris împreună cu soțul ei și am fost primiți la sediul S.M.F.N., în ziua 8 iunie, de către contraamiralul de flotilă dr. C. Ciorobea, comandorii Marian Săvulescu și Victor Guidea. Am argumentat pe baza unei bibliografii cunoscute cu privire la *Marinarii români în Războiul de Independență*, rolul jucat de generalul Nicolae Dumitrescu-Maican, nedreptatea ce i s-a făcut, sfârșitul tragic, atât de stupid, survenit pe când nu împlinise nici 56 de ani. În plus, prin grija comandoului Valentin Iacoblev, comandantul Flotei 56 Fregate, s-a



realizat un facsimil al revistei *Marea Noastră*, 1937, nr. festiv, unde îi sunt alocate două pagini ilustrului general Nicolae Dumitrescu-Maican, exemplar ce i-a fost înmănat familiei Alexandra și Grigore Slavu de către contraamiralul de flotilă dr. Constantin Ciorobea.

După puțin timp, comandorul Marian Săvulescu a întocmit un plan de acțiune, pe etape, părtași fiindu-i la punerea în practică ofițeri din Statul Major al Forțelor Navale, iar în teritoriul rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, comandorul conf. univ. dr. ing. Octavian Tărăbuță, directorul Muzeului Național de Marină, comandorul Marius Rohart și șeful Centrului Media al Forțelor Navale, căpitan-comandorul Mihai Egorov.

Primul pas l-am făcut în comuna Modelu, la primărie. Gazde ospitaliere, primarul Gheorghe Dobre, viceprimarul Valeriu Țuțueanu și secretarul Nicu Neicu, ne-au condus în satul Tonea unde, în fața școlii, se află monumentul ridicat în anul 1903 de către fratele generalului, Dimitrie Dumitrescu-Maican, pe locul în care s-a petrecut tragicul accident, așa cum se obișnuiește la credincioșii ortodocși a ridica o cruce la locul unde un creștin și-a dat sufletul. Directorul adjunct al Școlii nr. 1 Tonea, Răzvan Mitea, ne-a prezentat școala, apoi ne-am continuat drumul la Călărași, unde ne-am oprit la Arhivele Naționale. Aici am aflat o serie de elemente noi legate de biografia generalului Nicolae Dumitrescu-Maican, de la prof. Nicolae Țiripan, autorul unui documentat material intitulat *Monumentul de la Tonea ridicat în memoria generalului Nicolae Dumitrescu-Maican*, pe care cu generozitate ni l-a pus la dispoziție.

Următorul loc vizitat a fost la Cimitirul Bellu din București unde, în

anii 70, nepoata lui Maican, împreună cu soțul ei, prof. Simion Luca, cunoscut artist gravor și pictor al veacului trecut, au strămutat rămășițele pământești ale generalului Maican și ale soției sale, Maria, de la Cimitirul „Eternitatea” din Galați, înhumându-le aici. Se cere să menționăm faptul că generalul Nicolae Dumitrescu-Maican fusese depus în cavoul unei familii prietene; el și familia sa au locuit în Galați, pe Strada Domnească, la nr.89. Familia Luca a avut grijă să aducă de la Galați și placa turnată de marinari, la Arsenalul Marinei, ce-i stă la căpătâi de 115 ani.

Punctul terminus al acestui periplu danubian a fost orașul Calafat, locul unde, în urmă cu 140 de ani, prin Ordinul 43 al Marelui Cartier General, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican a fost numit comandant al celor opt baterii de coastă, deservite în majoritate, de către marinarii săi. În apropiere, de pe insula Canapa, a condus tirul bateriei *Perseverența*, scufundând gruparea de nave otomane ce se ascundea în dreptul insulelor Chiftele. Despre rolul lui Maican în această acțiune au scris în cartea lor intitulată „Războiul pe Dunăre”, apărută în anul 1905, doi ofițeri de marină, Eugeniu Botez (Jean Bart) și Nicolae Kirîțescu, *Meritul cel mai mare în această importantă acțiune, îl are maiorul Maican din Flotilă, care*

Placa turnată de marinari, la Arsenalul Marinei.





M.M. Maican-Costinescu, tânără.

prin inteligența și priceperea cu care a condus întreaga operațiune, a adăugat o strălucită pagină, care poate servi de exemplu în istoria luptei artileriei contra quirasei. Amintim faptul că după o jumătate de an, în ziua de 7 mai 1878, principele Carol a vizitat locul unde au fost scufundate navele otomane. Astăzi, locul este marcat de un monument pe care este gravat numele maiorului Nicolae Dumitrescu-Maică. Monumentul se află în vecinătatea localității Ciupercenii Vechi. Tot în această zonă, pe o colină a Calafatului, a fost ridicat „Monumentul Independenței”, operă a sculptorului Dumitru Pavelescu-Dimo. Aici, am primit informațiile necesare pregătirii acțiunii comemorative ce urmează a se desfășura în ziua de 7 noiembrie a.c., de la prof. Constantin Bora și Mihai Cotea, membri ai Consiliului local Calafat.

Dar, cum toate drumurile trec prin București, iată că în ziua de 24 septembrie, am avut bucuria și onoarea să mă întâlnesc cu sora Ioanei Alexandra Slavu, Maria-Mărgărita Luca, pictoriță cunoscută la Paris, unde locuiește de



Mathilda Maican, la 16 ani.

aproape jumătate de veac. Mai înainte cu trei luni, se văzuse la un eveniment editorial, petrecut la Institutul Cultural Român, ce-și are sediul în palatul parizian ce găzduiește Ambasada României în Franța, cu prietena mea, dr. Ruxandra Dreptu. Și așa, ca într-o imaginară sindrofie de cuconițe și de cavaleri, ne-am adunat cei care am aranjat cu osteneală acest puzzle ce-și propune a evoca chipul generalului de marină Nicolae Dumitrescu-Maică.

Sperăm ca figura generalului Nicolae Dumitrescu-Maică, adusă astăzi în atenția marinarilor militari, indiferent de grad, să trezească interes și când viața îi va purta prin Tonea, pe la Calafat-Ciupercenii Vechi, ori în București, la Bellu, să aprindă o lumină în amintirea celui care le-a fost prețios înaintaș, model de marinar iubitor de Țară și de Neam, dar mai ales de Marină.

De asemenea, gândul nostru se îndreaptă cu speranță către elevii Școlii nr. 1 Tonea, care vor cinsti memoria generalului de marină al cărui nume este înscris pe monument, iar din acest noiembrie, și pe frontispiciul școlii lor. ■



Maria Maican, născută Bellu (sus – fetiță; mijloc – Galați, 1891; jos – poza de pașaport decupată, 1917).

Maria-Mărgărita Luca.



Mathilda Ghika în 1936.



M.M. Brătianu în 1937.



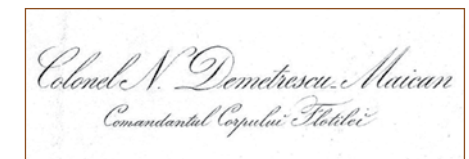
Amintiri despre străbunic Mulțumesc Forțelor Navale

Ioana Alexandra SLAVU

Datorez conducerii Forțelor noastre navale și neobositei specialiste în istoria acestora, doamna Mariana Pavaloiu, invitația de a participa la omagierea străbunicului nostru, generalul de marină Nicolae Dumitrescu-Maică. Împreună cu sora mea, suntem bucuroase că vom fi prezente la acest eveniment.

Faptul că acest slujitor al Marinei Militare românești face parte din familia noastră este o mare mândrie pentru noi. El s-a înscris în istoria țării în perioada de afirmare a României moderne, la care a contribuit cu știința, talentul și priceperea sa. Un om deosebit.

Acasă, mama sau bunica noastră când pomeneau de el spuneau numai „Amiralul” și acesta îi era numele în închipuirea mea de copil. Dar am aflat că gradul de amiral nu există încă la noi în anii când el l-ar fi putut primi. Așa cum apărea în fotografia de epocă care mi-a rămas ca amintire, era înalt, puternic, cu o autoritate evidentă. Era și elegant, găseam eu, și bunica spunea că cizmele lui din poză fuseseră cumpărate în Anglia, când s-a dus să comande vapoare pentru țară. Una dintre acele nave a fost legendarul nostru bric Mircea!

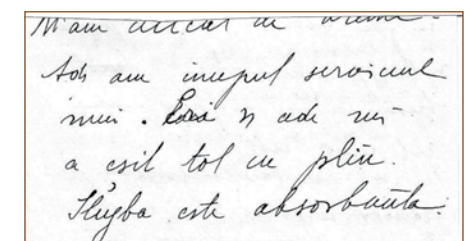


Carte de vizită.

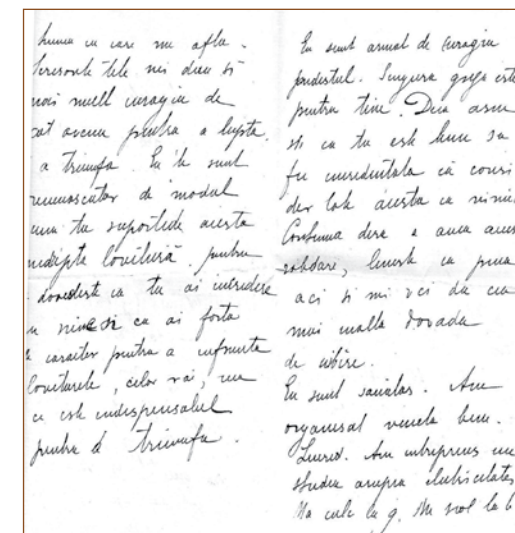


Ne-au dus părinții să vedem la mare, într-o vacanță, vasul „Amiralului” și mi s-a părut atunci că bricul era un transatlantic!

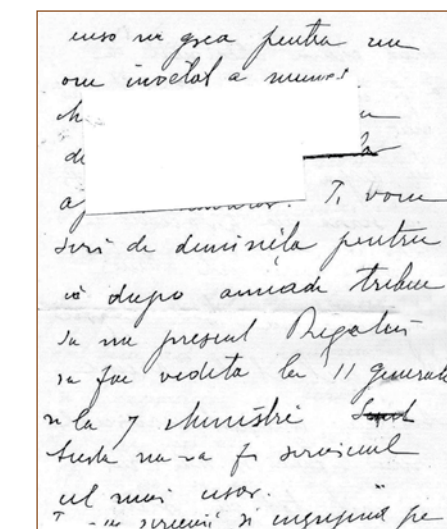
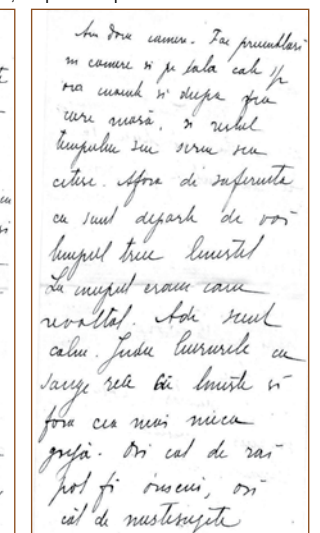
S-a dus în neființă acum 115 ani, cel care este considerat ctitorul Marinei noastre militare. E o adevărată minune că, după atâta vreme, viața lui - cu realizări dar și cu suferințe -, victoriile lui, activitățile lui de organizare, cele de conducere și inițiativele lui înnoitoare..., toate acestea îi mai interesează pe oamenii secolului 21! ■



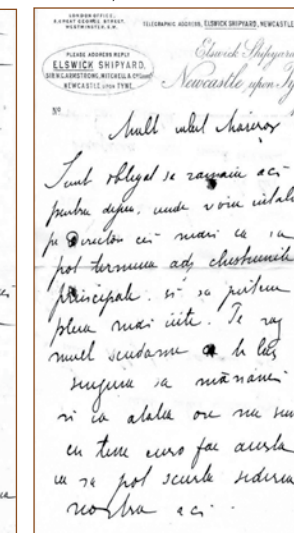
Maican, despre nedreptate.



Maican, despre activitatea lui.



Maican, la ELSWICK SHIPYARD.



MAICAN - CTITOR, EROU, VICTIMĂ

Comandor (r) dr. **Marian MOȘNEAGU**

Fiul lui Dumitru Ene Maican, Nicolae Dumitrescu-Maican (uneori ortografiat și Dimitrescu – n.a.) s-a născut pe 15 mai 1846, la București.

La 17 ianuarie 1863 s-a prezentat la concursul organizat de Ministerul de Război pentru desemnarea candidaților care urmau să fie trimiși la o școală navală, trecând cu succes probele. Prin Înaltul Ordin de Zi nr. 924 din 26 septembrie 1863, domnitorul Alexandru Ioan Cuza, arătând că mijlocul cel mai nimerit pentru dezvoltarea flotei țării era „de a se trimite cu cheltuiala guvernului tineri în școlile militare navale ale Franței spre a dobândi cunoștințele necesare”, i-a aprobat să urmeze timp de doi ani Școala Navală din Brest. Prin același Ordin de Zi s-a hotărât să i se acorde anual câte 250 de galbeni pentru întreținerea și plata studiilor sale și alți 50 de galbeni pentru plata călătoriei până în Franța.

De la 1 august 1863 s-a numărat printre elevii Școlii Navale din Brest, pe care a absolvit-o la 1 august 1865. Totodată, i s-a acordat o bursă pentru încă doi ani în vederea specializării pe care a făcut-o pe nava-școală de aplicație Jean Bart.

Lansare de succes

A avut o carieră strălucită, fiind înaintat în gradul de sublocotenent (1 august 1865), locotenent (8 martie 1868), căpitan (8 aprilie 1870), maior (1 ianuarie 1874), locotenent-colonel (1 decembrie 1877), colonel (28 noiembrie 1880 și general de brigadă (contraamiral) (1 iunie 1886). Întors în țară, a activat în calitate de comandant al bastimentului *România*, singura navă de război a Flotei Române (1 martie 1868 – ianuarie 1871). Întrucât nava *Ștefan cel Mare*, abordată în 1867 de o navă austriacă, se afla în reparație în Șantierul Naval din Pesta, în anul 1868 a fost trimis aici pentru a supraveghea schimbarea tablelor acesteia. Ulterior a fost delegat să urmărească în șantierul din Alt-Ofen executarea reparațiilor la care era supusă nava *România*.

În calitate de comandant al navei *Ștefan cel Mare*, în perioada ianuarie 1871 – ianuarie 1874, a executat cu aceasta, în premieră pentru o navă militară românească, un marș pe Dunăre până la Budapesta.

Ascensiunea

Avansat maior, în perioada 1 ianuarie – 10 decembrie 1874 a fost numit comandant al Flotei.

Sub comanda sa, Flotila și-a sporit parcul de nave, prin comanda în Șantierul „Yarrow” din Londra a unei șalupe torpiloare, prin amenajarea unei șalupe cu vele și prin intrarea în serviciu a canonierei *Fulgerul*. De asemenea, Atelierul Flotei a fost înzestrat cu tehnologia necesară fabricării minelor și accesoriilor acestora, fapt care a marcat începuturile dotării cu arme sub apă a Flotei Române.

Tot în această perioadă au fost elaborate, în premieră, „Regulamentul îndatoririlor comandanților de bastimente”, „Regulamentul serviciului interior la bord”, „Regulamentul



pentru angajarea ampoloaiților civili” și „Regulamentul de administrație și contabilitate a Corpului Flotei”.

Prin Înaltul Decret nr. 2079 din 10 decembrie 1874, regele Carol I a aprobat „punerea în neactivitate prin retragerea funcției a majorului Dimitrescu Nicolae, din Corpul Flotei”. Motivarea ministrului secretar de stat la Departamentul de Resbel, generalul de divizie Ioan Emanoil Florescu, prin raportul nr. 9476, era următoarea: „Prea înălțate Doamne, Majorul Dimitrescu Nicolae, șeful Flotei noastre și-a permis a deschide uă casă de comerț în orașul Galați, sub firma «Nicolae Dimitrescu-Maican et companie», făcând și chiar publicațiuni sub propria sa semnătură.

Auzind despre aceasta am chemat luare aminte a șefului Divisiei a 3-a teritorială, care în urmă mi-a declarat că

în adevăr majorul Dimitrescu face comerț aproape de un an, dar că nu a fost informat despre aceasta decât acum în urmă. Am făcut cuvenitele observațiuni comandantului acestei divizii, care trebuia să cunoască la timp această abatere printr-o observare continuă a conduitei fiecărui oficer din divisia sa. Totodată am numit uă comisiune în conformitate cu legea poziției oficerilor și compusă din colonelul Ipătescu Grigorie și locotenentii-colonei Sarandi Alexandru și Grădișteanu Nicolae.

Această comisiune intrând în cercetare și ascultând și pe majorul Dimitrescu, au constatat faptul și prin procesul-verbal din 5 decembrie 1874, au declarat în unanimitate că acest fapt atinge demnitatea de militar.

Pentru aceste motive, am onoare a propune Măriei-Voastre ca majorul Dimitrescu Nicolae, comandantul Flotei, să fie pus în neactivitate prin retragerea funcției”.

Rechemat în activitate, la 1 ianuarie 1876 a fost numit ofițer de stat-major al Marinei, funcție în care s-a distins prin maniera de rezolvare a unor probleme de organizare generală a armatei.

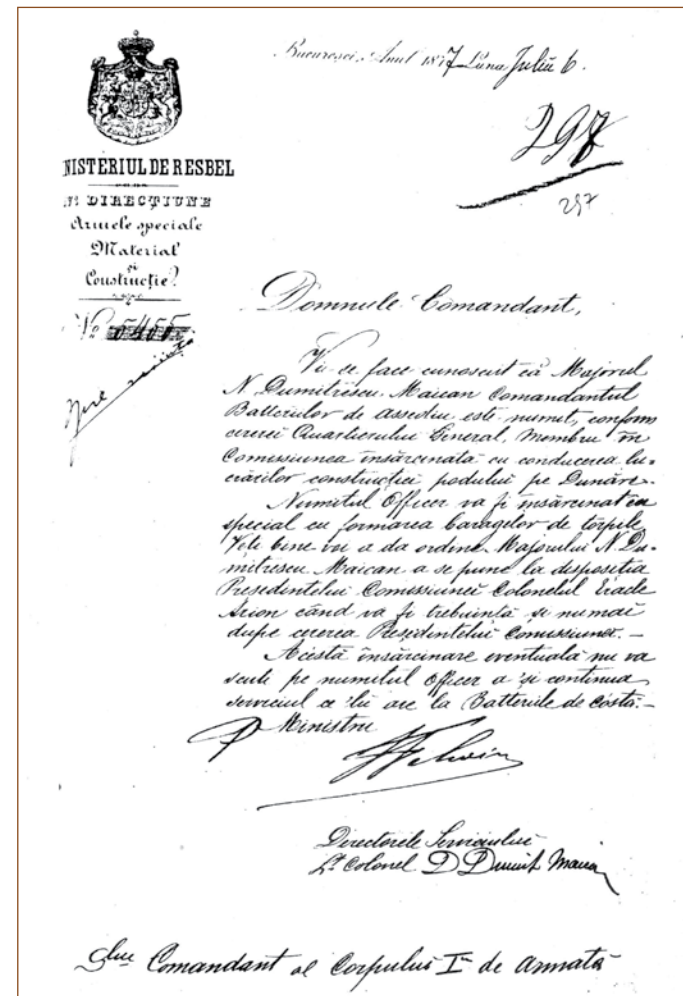
În campanie

Prin Înaltul Decret nr. 825 din 11 aprilie 1877, pe 8 aprilie 1877 „majorul Nicolae Dimitrescu-Maican, din corpul de stat-major, s-a mutat și numit comandant al Corpului Flotei, atașându-se cu serviciul la Cuartierul General, și tot prin acest decret majorul Murgescu Ioan s-a numit adjutor al comandantului Flotei, comandând provisoriu acel corp”.

La 28 aprilie 1877 i s-a încredințat comanda bateriilor de coastă de la Calafat care, în cea mai mare parte, erau încadrate cu marinari și comandate de ofițeri din Flotilă.

Conform Ordinului nr. 43 al Marelui Cartier General, la 17 mai Corpul I Armată a făcut cunoscut unităților faptul că a fost numit comandant al bateriilor de la Calafat. Sub comanda sa, cele opt baterii de coastă de la Calafat au obținut rezultate deosebite în timpul tragerilor de artilerie executate asupra Vidinului, au susținut atacul forțelor române asupra cetății otomane de pe malul drept al Dunării în ianuarie 1878, înscriind glorioase fapte de vitejie.

O altă misiune importantă încredințată a fost construcția podurilor de vase peste Dunăre pe care urma să treacă



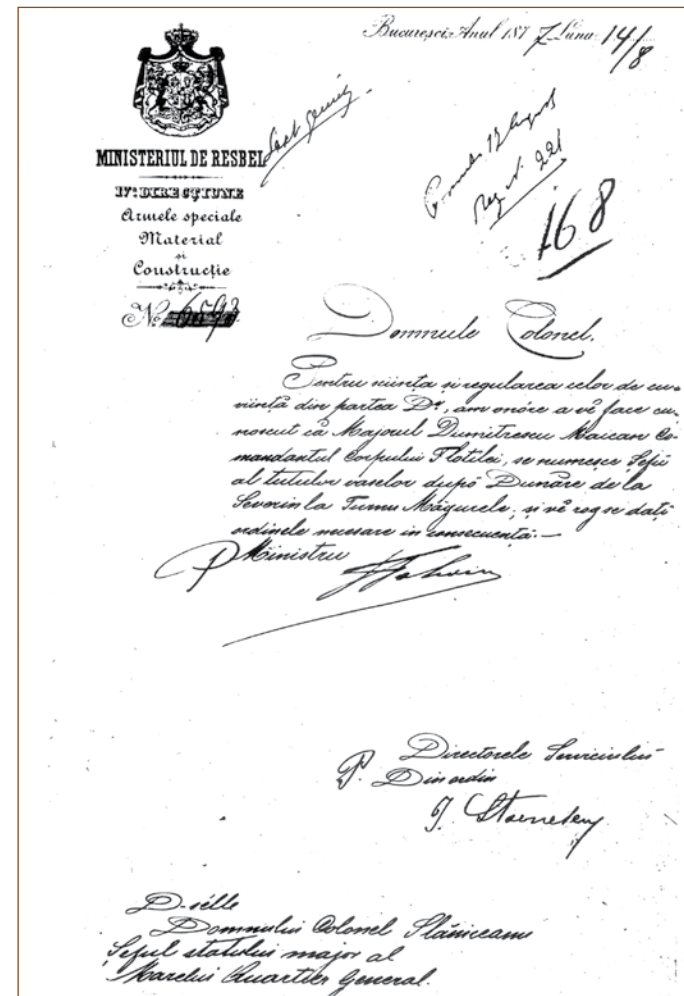
Maican, însărcinat cu formarea barajelor de mine.

armata română în Bulgaria, precum și instalarea unor baraje de mine pe fluviu.

La 6 iulie 1877, Ministerul de Război a comunicat comandantului Corpului I Armată faptul că fusese numit în comisia de conducere a lucrărilor construcției podului de peste Dunăre, fiind însărcinat și cu formarea barajelor de mine.

Aceluiași ofițer i-a fost încredințată misiunea distrugerii monitorului otoman *Podgoriçe*, navă care circula pe Dunăre între Vidin și Rahova, reprezentând o permanentă amenințare pentru trupele și bateriile române de pe malul stâng al fluviului. Constatând că nava otomană nu putea fi scufundată nici prin folosirea torpilor și scondru, din cauza barajelor care o protejau, nici cu ajutorul artileriei de câmp, fiind bine apărată împotriva loviturilor datorită blindajului de care dispunea, a hotărât să fie întrebuințate mortierele, ale căror lovituri puteau să cadă pe punte, partea cea mai vulnerabilă a navei. Sub comanda sa a fost construită o baterie formată din trei mortiere, numită semnificativ „Perseverența”. Tragerile executate de baterie urmau să fie dirijate personal de maiorul Maican, care și-a instalat un post de observație în Ostrovul Canapa.

La 7 noiembrie 1877, bateria a deschis focul asupra monitorului *Podgoriçe*. Observând efectele tragerii Mortierelor, printr-un aparat telegrafic, maiorul Maican a păstrat pe tot timpul tragerii legătura cu servanții bateriei, dirijându-i astfel tirul. La a 77-a salvă, monitorul - și odată cu acesta un remorcher și două șleperi otomane aflate în apropiere - a fost scufundat. În ziua următoare, generalul Gheorghe Lupu, comandantul Corpului I Armată, i-a trimis o telegramă, cu următorul conținut: „Te felicit pentru inteligenta conducere



Maican, șef al tuturor navelor de pe Dunăre.

a sfărâmării și scufundării monitorului. Am raportat pe dată faptul M.S. Domnitorul. Prezențați-mi pe dată, prin comandantul diviziei, ofițerii și gradele inferioare care merită recompense”.

Între 1 decembrie 1877 și 1 aprilie 1879, comanda Corpului Flotei a fost încredințată maiorului Ioan Murgescu, urmat, până în anul 1888, de Nicolae Dumitrescu-Maican.

Al treilea mandat la comanda Flotei

În acești nouă ani a militat pentru crearea unei flote militare la Dunăre și mare, capabilă să apere oricând frontierele pe apă ale țării. Din fondurile alocate de Ministerul de Război prin Legea din 7 februarie 1879 pentru repararea și dezvoltarea parcului de nave militare, a folosit o parte pentru mărirea și modernizarea Atelierului de Reparații de la Galați, transformat la 27 august 1879 în Arsenalul Flotei, iar o altă parte pentru construcția canonierei *Grivița*. În Arsenalul Flotei au fost reparate navele *România* și *Fulgerul*, ieșite din război cu un grad avansat de uzură. Nava *Ștefan cel Mare*, care necesita schimbarea căldărilor, a fost trimisă la Șantierul Naval din Budapesta.

În anul 1880 canoniera *Grivița* a fost recepționată la Șantierul constructor din Trieste, fiind adusă în țară de însuși comandantul Flotei.

La 23 decembrie 1880, comandantul Flotei a înaintat un raport ministrului de Război, generalul Gheorghe Slăniceanu, prin care propunea ca fondurile respective să fie folosite pentru construcția a două șalupe staționare, a unui bric cu vele și vapori cu destinația navă-școală, a unei șalupe torpiloare, precum și pentru procurarea materialului de torpile necesar Flotei.



Elevi la Școala de Cadre. (1885)

La 3 octombrie 1881 s-a aprobat „Regulamentul de înființare și funcționare a Școlii Copiilor de Marină”.

În același an, împreună cu căpitanul Ioan Isvoranu, a plecat în Anglia pentru a studia posibilitățile de construire a unor noi nave necesare Corpului Flotei Române. Cu această ocazie, au fost comandate la Șantierele „Thames Iron-Works” din Londra un bric cu vele și vapori și mai multe nave fluviale.

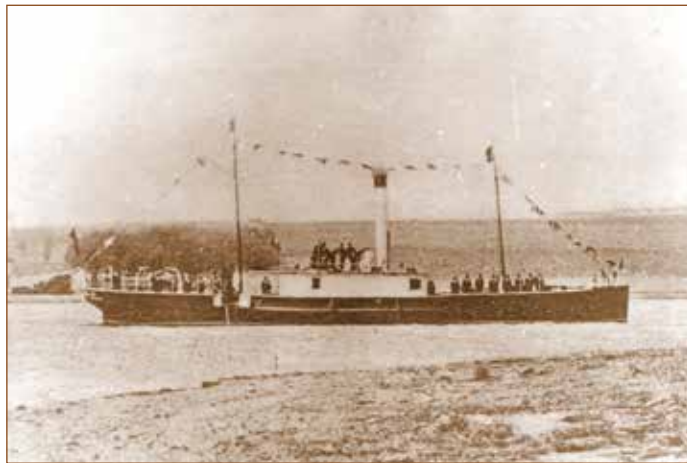
La 31 ianuarie 1882, în prezența sa a fost inaugurată Școala de Marină, iar la 12 august 1882 a intrat în dotarea Flotei bricul *Mircea*, prima navă-școală românească. După armare, sub comanda colonelului Maican, bricul *Mircea* a ieșit în mare în primul său marș de instrucție, navigând până la Constanța și întorcându-se la Galați după efectuarea mai multor manevre.

În toamna anului 1882 au intrat în dotarea Flotei șalupele de poliție *Rahova*, *Opanez*, *Smârdan*, *Poterașul*, *Sentinela*, *Vegheatorul*, *Grănicerul*, *Pandurul*, puitorul de mine *Alexandru cel Bun* și torpiloarele *Șoimul* și *Vulturul*, înfăptuindu-se astfel primul program de dotare cu nave al Flotei din perioada postbelică.

În absența unui port militar în care să se adăpostească navele în timpul iernii, s-a hotărât înființarea acestuia la Țiglina - Galați, intervenind pentru obținerea de la stat a unui lot de 20 de hectare pentru amenajarea portului militar, a cazărmilor echipajelor și depozitelor de muniții și torpile. Ceremonia punerii pietrei fundamentale a portului și a celorlalte instalații a avut loc la 25 aprilie 1884, în prezența comandantului Flotei.

În același an, navele *Ștefan cel Mare*, *Grivița* și *Alexandru cel Bun*, sub comanda sa superioară, au efectuat un voiaj pe Dunăre. Depășind sectorul Porților de Fier, *Grivița* și *Ștefan cel Mare* au ajuns până la Drencova.

Această perioadă a fost marcată și de sporirea efectivelor, de pregătirea lor superioară prin înființarea unui nucleu al Corpului Apărării Submarine, precum și prin efectuarea unor exerciții și manevre. În urma înnoirilor produse și a sporirii



Nava România. (1864)

atribuțiilor Flotei, comandantul Flotei a propus proiectul unei noi Legi de organizare a Flotei. Prin această lege, promulgată în anul 1886, Corpul Flotei a fost echivalat cu un comandament de corp de armată.

Din inițiativa sa s-a trecut la înfăptuirea celui de-al doilea program de dotare cu nave a Flotei. În acest scop au fost comandate în Anglia viitorul crucișător *Elisabeta* și trei canoniere, iar în Franța trei torpiloare.

Între corupție și reabilitare

În urma neînțelegerilor iscate în privința modului în care au fost făcute aceste comenzi, a fost acuzat de corespondență pentru furnituri militare cu un oarecare Broadwell și mituire, fiind judecat la 28 martie 1888 de către Consiliul de Război. Procesul intentat a determinat înlocuirea sa de la comanda Flotei, la 9 mai 1888, cu colonelul Ioan Murgescu. Astfel, prin Înaltul Decret nr. 1325 din 11 mai 1888, „*Generalul Nicolae Dimitrescu-Maican, comandantul Flotei, se șterge, pe ziua de 9 mai 1888 din controalele armatei, ca unul ce prin*



Casa Maican.

sentința judecătorească rămasă definitivă a fost condamnat la 10 luni închisoare și pierderea gradului, conform art. 2 și 3 din legea pozițiunii oficerilor”.

În petiția adresată Regelui Carol I în anul 1892, generalul Nicolae Dumitrescu-Maican argumenta: „*Când m-am întors de la studii din străinătate, Flotila avea un singur bastiment care nu mergea și un efectiv de 200 de oameni. Când la 1888 am părăsit Corpul, Flotila avea o școală pentru formarea cadrelor și care permitea chiar formarea de ofițeri. Flotila avea 80 de ofițeri, 60 de mecanici și piloți dintre care mulți formați, instruiți în Corp; un efectiv de 1.500 de oameni instruiți în diferite specialități, de gabieri, timonieri, tunari, torpilor, încălzitori etc.; Flotila avea un arsenal pentru toate reparațiile necesare vaselor, pentru ca reparațiile să nu se mai facă în străinătate ca în trecut; Flotila avea un corp de adăpost, 18 bastimente și 17 șlepur, dintre care multe construite în arsenal; Flotila avea o lege de organizare și regulamente corespunzătoare care permiteau o bună funcționare a serviciului”.*

Caracterizat de locotenent-comandorul Constantin Ciuchi în „Istoria Marinei în curs de 18 secole” drept un om *justum et tenacem*, pentru meritele și performanțele sale deosebite Maican a fost distins cu Ordinul „Steaua României” în grad de ofițer, Medalia „Virtutea Militară” de aur și Medalia „Apărătorii Independenței”.

S-a stins din viață pe 28 martie 1902, la numai 56 de ani, în urma unui accident de trăsură, în timp ce se afla în vizită la conacul și moșia surorilor sale de la Tonea Harabolu. A fost înmormântat în Cimitirul „Eternitatea” din Galați. Casa Maican se află și astăzi pe strada Domnească din Galați, lângă vila „Mon Caprice”, vizavi de Biserica Catolică.

Vizionar, loial, pragmatic

Evocând personalitatea și opera ilustrului amiral, în articolul omagial publicat în revista „Marea Noastră” în anul 1937, locotenent-comandorul Constantin Vieru consemna:

„În istoria lumii găsim adesea exemple tragice, ca oameni înzestrați de Dumnezeu cu calitățile cele mai nobile, puse în slujba omenirii, patriei sau societății, să fie huliți, atacați în chipurile cele mai josnice de contemporanii lor invidioși – oameni plini de răutate înverșunându-se până ce-și ating ambiția deșartă: distrugerea omului de bine care li se pare că stă în calea lor sau îi eclipsează. Un caz tipic de acest fel este al celui dintâi general de marină (contraamiral) Nicolae Dumitrescu-Maican, creatorul Flotei Române. [...] Rămâi în admirație cum a fost posibil ca un om să fi parvenit a hotărî pe puternicii zilei să dea credite enorme pentru vremea aceea – ca să înființeze în câțiva ani, din nimic, o Flotilă de poliție și comerț pe Dunăre (flotila militară transporta sare, tutun etc. în Serbia și aducea aramă, lemne etc.) a înființat portul militar de la Țiglina, prevăzut cu cazărmiile pentru mai mult de 50 de ani mai târziu, arsenalul, școlile de marină, porturile cu navele de servitudine și a început cu toată vigoarea programul naval maritim prin formarea marinarilor pe Nava-Școală «Mircea» și comandând în Anglia cel mai rapid crucișător din lume! («Elisabeta» – n.n.) [...] Generalul Nicolae Dumitrescu-Maican, general tânăr de 45 de ani, din culmea gloriei a căzut trăsniț de răutatea omenească în mijlocul acelei activități febrile. Judecat, condamnat, grațiat și repus în drepturile de pensionare, s-a stins de durere, ignorat de toată lumea, la 28 martie 1902. Prohodit în biserica Sf. Nicolae vechi din Galați, urmat de ofițerii de marină până la Cimitirul Eternitatea, odihnește și astăzi discret, într-un cavou al unor prieteni. Nimeni din acea epocă nu a avut viziunea lui de profet, nici credința aprinsă de apostol spre a tinde la înfăptuirea viitorului de aur al Marinei de mâine, arătând calea de urmat de-a lungul generațiilor ce vor să vină. [...] Toată lumea, marinărească îndeosebi, trebuie să recunoască că generalul Nicolae Dumitrescu-Maican a luptat cu o energie clocotitoare contra invidiei și obscurantismului vremii în ale marinăriei, reușind a o ridica la rangul de dogmă în apărarea națională și a comerțului român pe apă”.

Din nefericire, urmașii săi nu au făcut prea multe pentru a îndrepta dezonoarea și umilințele suportate. O navă capturată de la ruși în timpul Primului Război Mondial a primit totuși numele său, „rămas săpat în sufletele tuturor marinarilor din vremuri”.

În schimb, fratele său, colonelul de artilerie Dimitrie Dumitrescu-Maican i-a ridicat un monument, aflat și astăzi în curtea școlii din satul Tonea, comuna Modelu, jud. Călărași, cu următoarea inscripție: „Acest monument ridicat de D.D. Maican în memoria reposatului său frate N.D. Maican, fost general de marină, mort în aprilie 1903 (dată eronată – n.a.), în urma accidentului de trăsură întâmpnat în acest loc. Rugați-ve pentru el”.

Ca o ironie a sorții, în prezent nicio navă a Forțelor Navale și nicăieri în România nu există încă o stradă care să-i preamărească meritele celui care, în cei 14 ani de mandat, a făcut ca Flotila să crească de la 4 nave cu un efectiv de 200 de oameni la 22 de nave cu 1500 de oameni, instruiți în diverse specialități, înființase o școală de cadre, un arsenal pentru reparații la Galați și portul militar de la Țiglina.

„Se pare că încă de pe atunci au existat printre cadrele Marinei – remarcă într-un articol reputatul diplomat naval *Niculae Koslinski* – un spirit de parvenire bazat pe aprecieri personale. Maican a putut crede că unii marinari nu au fost străini de învinuirile care i se aduseseră. De unde și «legenda» blestemului lui Maican, adresat Marinei și marinarilor români atunci când a ieșit din activitate”. Să fi fost oare „Blestemul lui Maican”, invocat și astăzi de veteranii Marinei, doar o simplă himeră? ■



Destinul unui ofițer de marină – Nicolae DUMITRESCU-MAICAN

Muzeul Marinei Române

Generalul de marină (contraamiralul) Nicolae Dumitrescu-Maican (n. 15 mai 1846 - d. 28 mart. 1902), supranumit „ctitorul Marinei Militare”, a fost unul dintre comandanții Flotilei Române care s-au distins în mod deosebit în timpul Războiului de Independență (1877-1878), fiind artizanul scufundării monitorului otoman *Podgorița* la 7 noiembrie 1877. A parcurs gradele de ofițer, începând cu cel de sublocotenent (1865), primit la absolvirea Școlii Navale din Brest, până la cele de maior (1874), locotenent-colonel (1877), colonel (1880) și generalul de marină (contraamiral) (1886).

În anul 1882, în prezența comandantului Nicolae Dumitrescu-Maican, a fost inaugurată Școala Copiilor de Marină, iar din inițiativa sa, în anul 1884, s-a pus fundamentul portului militar de la Tiglina - Galați, necesar adăpostirii navelor în timpul iernii¹.

O hotărâre din timpul domnitorului Alexandru Ioan Cuza prin care se preciza că cel mai bun mod pentru dezvoltarea țării era „de a se trimite pe cheltuiala guvernului tineri în școlile militare navale ale Franței spre a dobândi cunoștințele necesare”, (Î. O. Z. nr. 924 din 26 sept. 1836) îi permite lui Nicolae Dumitrescu-Maican să se numere de la 1 august 1863 printre elevii Școlii Navale din Brest, pe care a absolvit-o la 1 august 1865. Prin același O. Z. i s-au acordat anual câte 250 galbeni pentru întreținerea și plata studiilor sale și alți 50 de galbeni pentru plata călătoriei până în Franța. Totodată i se acordă o bursă pentru încă doi ani în vederea specializării pe care a făcut-o pe nava școală de aplicație *Jean Bart*².

În anul 1868 i s-a încredințat comanda navei *România*, singura navă de război a Flotilei Române (1 mart.1868 – ian. 1871), dar apoi, pentru că nava *Ștefan cel Mare* a fost abordată în 1867 de o navă austriacă și se afla în reparație în Șantierul Naval din Pesta, Nicolae Dumitrescu-Maican a fost trimis la acest șantier pentru a supraveghea schimbarea tablelor acesteia.³ La

8 aprilie 1870 a fost înaintat la gradul de căpitan, iar în luna ianuarie 1871 a fost numit comandantul navei *Ștefan cel Mare*. Sub comanda sa, nava a executat, în premieră pentru o navă militară românească, un marș pe Dunăre până la Budapesta.

Avansat maior la 1 ianuarie 1874, ofițerul a fost numit comandant al Flotilei, funcție pe care a deținut-o până la 10 decembrie 1874. Sub comanda sa, Flotila și-a sporit parcul de nave prin comanda unei șalupe torpiloare în Șantierul Naval „Yarrow” din Londra, prin amenajarea unei șalupe cu vele și prin intrarea în serviciu a canonierei *Fulgerul*. Pe de altă parte, Atelierul Flotilei a fost înzestrat cu materialele necesare fabricării minelor și accesoriilor acestora, fapt care a marcat începuturile dotării cu arme sub apă a Flotilei române. Tot în această perioadă, au fost elaborate primele regulamente menite să îmbunătățească activitatea Corpului Flotilei – „Regulamentul îndatoririlor comandanților de bastimente”, „Regulamentul serviciului interior la bord”, „Regulamentul pentru angajarea amplotațiilor civili” și „Regulamentul de administrație și contabilitate a Corpului Flotilei”.

La 1 ianuarie 1876 Nicolae Dumitrescu-Maican a fost numit ofițer de Stat Major al Marinei, funcție în care s-a distins prin maniera de rezolvare a unor probleme de organizare generală a armatei. La 1 aprilie 1877 a fost numit comandantul Flotilei, îndeplinind această funcție până în anul 1888.

La 28 aprilie 1877 i s-a încredințat comanda bateriilor de coastă de la Calafat, care, în cea mai mare parte, erau încadrate cu marinari și comandate de ofițeri din Flotilă. La 7 noiembrie 1877, bateria a deschis focul asupra monitorului *Podgorița*. Observând efectele tragerii mortierelor printr-un aparat telegrafic, maiorul Maican a păstrat pe tot timpul tragerii legătura cu servanții bateriei, dirijându-i astfel tirul. La a 77-a salvă monitorul și odată cu acesta un remorcher și două șleपुरi otomane aflate în apropiere au fost scufundate. În ziua următoare, generalul Lupu, comandantul Corpului I Armată, i-a trimis o telegramă, cu următorul conținut: *Te felicit pentru inteligenta conducere a sfărâmării și scufundării monitorului...*⁴.

Pentru faptele sale de arme, a fost decorat cu Ordinul „Steaua României” în grad de ofițer, Medalia „Virtutea Militară” de aur, precum și cu Medalia „Apărătorii Independenței”⁵.

După război, Nicolae Dumitrescu-Maican a militat consecvent pentru crearea unei flote militare la Dunăre și Mare, capabilă să

Pavilionul Corpului Flotilei. (1860)



Ofițeri la Tiglina. (1884)

apere oricând fruntariile țării. Din fondurile alocate de Ministerul de Război prin Legea din 7 februarie 1879, pentru repararea și dezvoltarea parcului de nave militare, Nicolae Dumitrescu-Maican a folosit o parte pentru mărirea și modernizarea Atelierului de Reparații de la Galați, transformat la 27 august 1879 în Arsenalul Flotilei, iar o altă parte pentru construcția canonierei *Grivița*. În Arsenalul Flotilei au fost reparate navele *România* și *Fulgerul*.

În anul 1880 canoniera *Grivița* a fost recepționată la Șantierul constructor din Triest, fiind adusă în țară de însuși comandantul Flotilei, locotenent-colonelul (pe atunci) Nicolae Dumitrescu-Maican.

La 28 noiembrie 1880 ofițerul a fost avansat la gradul de colonel.

La 23 decembrie 1880, în calitate de comandant al Flotilei, a înaintat un raport ministrului de Război, generalul Gheorghe Slăniceanu, prin care propunea ca fondurile respective să fie folosite pentru construcția a două șalupe staționare, a unui bric cu vele și vapori cu destinația de navă-școală, a unei șalupe torpiloare, precum și pentru procurarea materialului de torpile necesar Flotilei.

La 3 octombrie 1881 s-a aprobat „Regulamentul de înființare și funcționare a Școlii Copiilor de Marină”. Ivindu-se posibilitatea construirii unei nave-școală, în același an, Nicolae Dumitrescu-Maican, împreună cu căpitanul Ioan Isvoranu, a plecat în Anglia pentru a studia posibilitățile de construire a unor noi nave necesare Corpului Flotilei Române. Cu această ocazie, au fost comandate Șantierelor Navale „Thames Iron-Works” din Londra un bric cu vele și vapori și mai multe nave fluviale.

La 31 ianuarie 1882, în prezența sa, a fost inaugurată Școala de Marină, iar la 12 august 1882, a intrat în dotarea Flotilei bricul *Mircea*, prima navă-școală românească. După armare, sub comanda colonelului Maican, nava a ieșit pe mare în primul său marș de instrucție, navigând până la Constanța și întorcându-se la Galați după efectuarea mai multor manevre.

În absența unui port militar în care să se adăpostească navele în timpul iernii, s-a hotărât înființarea acestuia la Tiglina-Galați, colonelul Maican intervenind pentru obținerea de la stat a unui lot de 20 hectare pentru amenajarea portului militar, a cazărilor echipajelor și depozitelor de muniții și torpile. Ceremonia punerii pietrei fundamentale a portului și celorlalte instalații a avut loc la 25 aprilie 1884, în prezența comandantului Flotilei.

Această perioadă a fost marcată și de sporirea efectivelor, de pregătirea lor superioară prin înființarea unui nucleu al Corpului Apărării Submarine, precum și prin efectuarea unor exerciții și manevre. În urma înnoirilor produse și a sporirii atribuțiilor Flotilei, comandantul Flotilei a propus proiectul unei noi Legi de organizare a Flotilei. Prin această lege, promulgată în anul 1886, Corpul Flotilei a fost echivalat cu un Comandament de Corp de armată, condus în continuare de Nicolae Dumitrescu-Maican, avansat între timp la gradul de general.

Din inițiativa sa, a fost demarată realizarea celui de-al doilea program de dotare cu nave a Flotilei, în acest scop fiind comandate în Anglia un crucișător și trei canoniere, iar în Franța trei torpiloare. În urma neînțelegerilor iscate în privința modului în care au fost făcute aceste comenzi, Nicolae Dumitrescu-Maican a fost acuzat de corespondență pentru furnituri militare cu un oarecare Broad Well, fiind judecat la 28 martie 1888 de către Consiliul de Război. Procesul care a urmat a determinat înlocuirea sa la comanda Flotilei, la 10 mai 1888, cu colonelul Ioan Murgescu⁶.

Când m-am întors de la studii din străinătate, flotila avea un singur bastiment care nu mergea și un efectiv de 200 de oameni – argumenta generalul Maican în petiția adresată Regelui în anul 1892. Când la 1888 am părăsit Corpul, Flotila avea o Școală pentru formarea



Crucișătorul *Elisabeta*. (1888)



Canoniera *Fulgerul*. (1874)

cadrelor și care permitea chiar formarea de ofițeri. Flotila avea 80 de ofițeri, 60 de mecanici și piloți dintre care mulți formați, instruiți în Corp, un efectiv de 1500 de oameni instruiți în diferite specialități de: gabieri, timonieri, tunari, torpilori, încălzitori etc., flotila avea un arsenal pentru toate reparațiile necesare vaselor, pentru ca reparațiile să nu se mai facă în străinătate ca în trecut; flotila avea un corp de adăpost, 18 bastimente și 17 șleपुरi, dintre care multe construite în arsenal; flotila avea o lege de organizare și regulamente corespunzătoare care permiteau o bună funcționare a serviciului.

Supranumit în multe articole *ctitorul Marinei Militare*, Nicolae Dumitrescu-Maican s-a stins din viață la numai 56 de ani, 28 martie 1902, fiind înmormântat în Cimitirul „Eternitatea” din Galați⁷.

Scufundarea Monitorului „Podgorița”- o pagină de glorie în istoria marinei române

Una dintre cele mai strălucite fapte de arme ale marinarilor români din timpul Războiului de Independență, și care l-au avut ca personaj principal pe Nicolae Dumitrescu-Maican, a fost scufundarea temutului monitor turcesc *Podgorița*, care acționa în regiunea Vidinului. Încă de la începutul războiului, monitorul *Podgorița* intercepta navigația pe Dunăre, executa trageri asupra localităților de pe malul românesc, constituind un pericol permanent pentru navele proprii, pentru populația din satele dunărene și pentru orașul Calafat⁸. La 4 mai, acest monitor a bombardat Islazul și bateria românească de aici, iar la 11 mai bombardează trupele române de la Bechet. Sosită de la Rahova la Corabia, nava turcească atacă la 15 mai orașul, producând pagube mai multor clădiri și portului și apoi se retrage sub focul artileriei românești de la Corabia. Monitorul otoman mai acționează asupra trupelor și bateriilor românești de pe malul stâng al Dunării și în lunile următoare, fiind obiectul urmăririi zilnice a trupelor române de pe linia Dunării. Fiind în continuă mișcare pe fluviu în această zonă și având o cuirasă destul de rezistentă, artileria de câmp românească nu putea obține scufundarea monitorului. Din cauza bombardamentelor la care era supusă nava, comandantul hotărăște să fie pusă la adăpost în afara razei de acțiune a bateriilor românești, în dreptul unei insule păduroase dintre

⁷ Marian Moșneagu, *op. cit.*, p. 162.

⁸ 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. 192.



Aspect din Arsenalul Marinei Militare de la Galați. (1889)



Ofițeri pe cruciătorul *Elisabeta*. (1892)



Nava *Ștefan cel Mare*.

pichetele Canapa și Dervent, la 3 km în sus de Arcer Palanca, spre Vidin⁹. Încercarea de a scufunda monitorul *Podgorița* a făcut-o inițial comandamentul rus, atunci când un detașament de 40 de marinari și 2 ofițeri a sosit în mod special de la Corabia pentru a îndeplini această misiune. Intenția marinarilor ruși era de a ataca monitorul turc cu torpila de școndu. După întreprinderea unor cercetări, proiectul a fost abandonat deoarece trecerea spre locul de ancorare al navei turcești era barată de piloni bătuți în pământ sub apă și legați între ei cu sârmă¹⁰. În aceste condiții misiunea distrugerii monitorului (dar și a remorcherului *Socrate* și a câtorva șleपुरi aduse lângă monitor) a fost încredințată comandantului Corpului flotei românești, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, care avea în subordine bateriile de coastă de la Calafat. Acesta execută o cercetare amănunțită a malului Dunării și a ostroavelor din zonă. Într-un colț al ostrovului Canapa sunt descoperite navele turcești. Se instalează aici un observator dotat cu o lunetă care permitea să se vadă bine monitorul și celelalte nave inamice. În urma observațiilor făcute și echipa română a constatat că monitorul otoman nu putea fi scufundat prin folosirea torpilelor cu școndu din cauza barajelor ce se construiseră în prova și pupa navei, dar și a altor lucrări de protecție. S-a ajuns, de asemenea, la concluzia că navele inamice nu pot fi scufundate nici cu artileria de câmp de 150 mm, distanța de la navă la malul românesc fiind de 1.600 de metri și proiectilele acestor tunuri, aflate mai departe de 800 de metri, nu puteau pătrunde cuirasă de fier a monitorului. De la 1.500 de metri numai puntea putea fi vulnerabilă, având o grosime de fier mai mică de (6-7 mm). Singurul mijloc care putea fi întrebuințat atunci pentru scufundarea *Podgoriței* era mortierul, ale cărui lovituri puteau lovi puntea navei. Se decide instalarea unei baterii formată din trei mortiere, între Rîiosu și Canapa, la 1850 metri de monitorul turcesc¹¹.

Din ordinul comandantului bateriilor de coastă de la Calafat, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, se începe construcția bateriei de mortiere cu o echipă de marinari, la 9 octombrie 1877, sub conducerea locotenentului Perticariu, comandantul bateriei de mortiere „Independența 2”, ajutat de sublocotenentul Mardari Nicolae și locotenentul Mănescu Constantin din flota română. Bateria a fost construită în decurs de 15 nopți, în secret, pentru a nu fi descoperită de cei de pe monitor, care puteau schimba locul de staționare, ieșind din raza de acțiune a mortierelor. În plus, o perdea de sălcii ascundea bateria de privirile celor de pe nava inamică, iar bordeiele construite în jur înșelau vigilența inamicului care putea considera construcția bateriei drept o lucrare pentru ridicarea bordeielor¹². Scândurile necesare au fost aduse de la Turnu Severin, fierăria de la Craiova (materialele utilizate pentru această acțiune au fost: 500 de gabioane, 250 de fascine, 18 țărushi, 105 scânduri de stejar de 4 m lungime, 24 de grinzi, 36 de șuruburi 120 de piroane, și 72 de metri curenți de grinzi)¹³. Într-una dintre nopți s-a adus în trei furgoane și muniția necesară, câte 200 de lovituri pentru fiecare mortier. La 4 noiembrie 1877 bateria de mortiere era instalată. Împotriva artileriei și infanteriei inamice care apărau monitorul de la uscat¹⁴, s-au luat trei tunuri de 90 mm și un batalion de dorobanți, care împreună cu

bateria de câmp au intrat în subordinea comandantului bateriilor de coastă¹⁵.

După câteva zile de ceață densă pe Dunăre, vremea se îmbunătățește și la 7 noiembrie se hotărăște deschiderea focului asupra monitorului otoman. Maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, instalat în ostrovul Canapa, a condus tragerea mortierelor, ținând legătura cu bateria printr-un post telegrafic deservit de trei marinari¹⁶. Primele lovituri au căzut în apă, distanța calculată inițial fiind prea mică și apoi prea mare. În aceste condiții, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, fără să țină seama de pericol, pleacă de la observator la baterie, unde constată că se trăgea cu încărcături de greutate diferite, motiv pentru care bătaia proiectilelor nu era deloc precisă. Tragerea asupra navei inamice se reia cu încărcături egale corespunzătoare distanței de 1850 de metri. După 25 de lovituri trase de către fiecare mortier pentru reglarea tirului, la ora 15.40 se ordonă începerea focului în salve. La a 77-a lovitură, prova monitorului turcesc este învăluită de un fum gros, urmată de o flacără uriașă. A urmat explozia puternică a unui proiectil care a lovit nava și a aprins praful de pușcă ce se găsea în magazie. Spărtura a fost enormă și a dus la scufundarea navei. Lupta a durat circa 2 ore, turcii neavând timp să ridice ancora pentru a scoate navele de sub focul tirului mortierelor românești. În această luptă bateria de mortiere a tras 112 lovituri, iar bateria de artilerie de câmp 17 lovituri. Bateria turcească așezată pe malul drept al Dunării a tras peste 200 de lovituri dintre care 17 au căzut în bateria românească de mortiere rănind ușor un servent.

În această acțiune de luptă au dovedit mult curaj și o conduită exemplară sergentul Stoicovici Ion, caporalii Oprea Stan, Albu Ilie, Petrescu Dumitru, Marcu Zamfir și soldații Stancu Marin, Drăgan Gheorghe și Duilă Nicolae din corpul flotei¹⁷ și bineînțeles maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, cel care a condus această acțiune, adăugând astfel o strălucită pagină de eroism în istoria marinei și armatei române în timpul Războiului de Independență¹⁸.

Prin scufundarea *Podgoriței*, turcii au pierdut una dintre navele cu cea mai mare putere de foc de pe Dunăre, ceea ce a dus la limitarea posibilității de manevră și acțiune pe fluviu. Obeliscul înălțat la Ciupercenii Vechi, județul Dolj, evocă înfruntarea dintre bateria „Perseverența” și monitorul turc *Podgorița*. Inscripția de pe monument rememorează faptele prin cuvintele: „În memoria fericitului succes de la 7 noiembrie 1877, când bateria «Perseverența», comandată de maiorul D.-Maican, comandantul bateriilor de coastă cu trei mortiere de 150 mm comandate de locotenentul Petricari, sublocotenentul Mardare și sublocotenentul Mănescu C. (...) au scufundat monitorul turc «Podgorița», remorcherul «Socrate» și două șleपुरi...”¹⁹.

Bibliografie:

Georgeta Borandă, *Contribuții la istoricul confruntărilor navale de pe Dunăre, din anul 1877, partea a II-a*, lucrare aflată în Biblioteca Muzeului Marinei Române, Constanța, 2002.

Marian Moșneagu (coordonator), autori: Andreea Atanasiu-Croitoru, Tanța Mândilă, Ion Rîșnoveanu, Florin Stan, Andrei Vochițu, *Istoria Statului Major al Forțelor Navale Române 1860 – 2010*, Monografie, București, Editura CTEA, 2010.

Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români*, București, Editura Scriitorilor Militari, 2006.

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.

Nicolae Petrescu, *Marinarii români în Războiul pentru cucerirea Independenței de Stat a României*, lucrare aflată în Biblioteca Muzeului Marinei Române, Constanța, 1976.

¹⁵ Marian Moșneagu, op. cit., p. 163.

¹⁶ Nicolae Petrescu, op. cit., p. 31.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 32-33.

¹⁸ *Ibidem*, p. 33.

¹⁹ Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, op. cit., pp.194-195.

Generalul (C. Amiral) Neculai Demetrescu-Maican

Comandantul Flotei (1874-1888)

Homo homini lupus

În istoria lumei găsim adesea exemple tragice, ca oameni înzestrați de Dumnezeu cu calitățile cele mai nobile, puse în serviciul omeniei, patriei sau societății, să fie hu’iți, atacați în chipurile cele mai josnice, de contemporanii lor invidioși, – oameni plini de răutate înverșunându-se până ce-și ating ambiția deșartă: distrugerea omului de bine care li se pare că stă în calea lor, sau îi eclipsează...

Un caz tipic de acest fel este al celui dintâi general de marină (C. Amiral) *D. Demetrescu Maican* creatorul flotei Române.

Epoca dinainte și după războiul Independenței 1877-78 se caracterizează prin adânci prefaceri politice și sociale.

Înainte de 1877 eram sub suveranitatea Turciei, aflată în antagonism cu Austria și Rusia cari urmăreau acelaș scop pentru fiecare în parte: Stăpânirea Dunării și a gurilor ei.

Țară nouă în care totul era de făcut, spre a ne adapta progresului: Bugete reduse provenite numai din agricultură; o biată industrie primitivă, căile ferate de abia date în concesiune unui grup german pentru 30 de ani; funcționari lipsiți de cultură și de experiență; lupte și patimi politice de o violență nemai cunoscută; generali luptând eroic cu tot felul de greutăți, – mai ales bănești pentru organizarea și înzestrarea armatei cu armament și mai vărtos cu fortificații extrem de costisitoare (București, linia Focșani-Nămoloasa-Galați); comerțul României acaparat de streini, iar tricolorul nostru fluturând abia pe un mic și vechiu avizou (*România*) câteva șalupe și bărci militare, asistând neputincios cum curge aurul pe Dunăre, îngrămădindu-se în pungile streinilor cari foloseau, dar nu întrețineau nici cursul apei, nici porturile Dunării, cele mai primitive porturi din lume...

Iată în ce realitate puțin prielnică i-a fost hărăzit să apară și să lucreze N.D. Maican și totuși văzând opera lui înfăptuită, se pune întrebarea:

Ce taină a scos din adâncuri misterioase pe acest om fenomenal, ca în acea atmosferă de neștiință a importanței vieții bogate pe apă să se avânte cu tot focul în meseria de marinar, încumetându-se a crea o marină cu oameni dela plug și plutași dela munte, într-o țară fără tradiție și fără doctrină marinărească?

Poate moștenite-a *prin* atavism ceva din însușirile și mai ales tenacitatea vechilor marinari dela Chilia, Cetatea Albă și Durostor ai lui *Ștefan cel Mare* și *Mircea cel Bătrân*, sau Providența acestei țări binecuvântată de Dumnezeu ne-a trimis omul, dotat cu o minte clar văzătoare, descifrând ca nimeni alt marinar, tainele viitorului, să demonstreze și să convingă pe marii conducători politici ai vremii și a generalilor absorbiți numai de nevoile armatei de uscat, să arate necesitatea apărării pe apă și coastele mării, amenajarea porturilor noi pentru înlesnirea comerțului sub pavilion român, în fine nevoia imperioasă de a se crea o marină puternică spre a fi stăpâni la Dunăre și la Mare.

În dureroasa sa apărare din 1892 intitulată „Petiție către M. S. Regele” Generalul N. D. Maican scria:

„Când m’am întors dela studii din străinătate, flota avea un singur bastiment care nu mergea și un efectiv de 200 oameni. Când la 1888 am părăsit Corpul, flota avea o școală



Generalul N. Demetrescu Maican, întemeietorul marinei de azi.

pentru formarea cadrelor și cari permitea chiar formarea de ofițeri. Flota avea 80 de ofițeri, 60 mecanici și piloți dintre cari mulți formați instruiți în corp; un efectiv de 1500 oameni instruiți în diferite specialități de: gabieri, timonieri, tunari, torpilori, încălzitori etc.; flota avea un arsenal pentru toate reparațiunile necesare vaselor, pentru ca reparațiile să nu să se mai facă în străinătate ca în trecut; flota avea un port de adăpost 18 bastimente și 17 șleपुरi dintre care multe construite în arsenal; flota avea o lege de organizare și regulamente corespunzătoare care permiteau o bună funcționare a serviciului!”.

Se vede în câteva rânduri, expusă o activitate nemai pomenită. Rămâi în admirație cuan a fost posibil ca un om să fi parvenit a hotărâ pe puternicii zilei să dea credite enorme pentru vremea aceea, – ca să înființeze în câțiva ani din nimic, o flotă de poliție și de comerț pe Dunăre (flota militară transporta sare, tutun, etc. în Serbia și aducea aramă, lemne etc.). A înființat portul militar dela Țiglina, prevăzut cu cazarmile pentru mai mult de 50 ani mai târziu, arsenalul, școalele de marină, porturile cu navele de servitudine și a începe cu toată vigoarea programul naval maritim prin formarea marinarilor pe nava școală „Mircea” și comandând în Anglia cel mai rapid crucișător din lume!

Războiul Independenței din 1877-78 ne-a costat mulți bani; pregătirea lui absorbea toate fondurile; se suprima orice cheltuială de unde se putea. La un moment dat flota la fost ca și desființată.

Ofițerii și trupa au fost vărsați la armata de uscat, iar vasele au fost date în folosință aliaților noștri ruși. Maiorul N. D. Maican se afla în disponibilitate de serviciu (10 XII. 1874–1876).

Rechemat în activitate de serviciu la Marele Stat Major, se constată de odată cum s’a schimbat fața lucrurilor. Ofițerii răzlețiți în toată țara sunt întrebuințați ca comandanți dela bateriile dela Calafat sub direcția maiorului N. D. Maican – baterii cari au bombardat și dat foc cetății Vidinului; de asemenea, o baterie comandată de maiorul N. D. Maican, în noaptea de 6-7 Noembrie 1877 după 77 lovituri a scufundat la ostrovul „Chiftelile” monitorul Turcesc „PODGORIȚA”, un remorcher și 2 șleपुरi.

În fine orașului Calafat î-i revine cinstea de a fi leagănul reconstituirii flotei de Dunăre, după terminarea războiului 1877-78.

Cu prestigiul câpătat în războiu, cu o putere de muncă grozavă, Locot. Colonel N. D. Maican profită de antrenamentul ofițerilor și a trupei, desfășurând cea mai fecundă activitate

pe lângă oamenii de stat ai țării, câpătând bani pentru organizarea flotei după cum urmează:

La 25 August 1880 sosește cu canoniera „Grivița” din Austria și face cea dintâi călătorie la „Insula Șerpilor” cu primul Ministru I. C. Brătianu.

La 31 Ianuarie 1880, se inaugurează școala copiilor de marină din Galați.

La 1 Aprilie 1881 arsenalul flotei trece de la Ministerul de Războiu sub controlul Comandamentului Flotei (director Major Drăghicescu Mihai).

Comisiunea trimisă în Anglia pentru studiul construcțiilor navale cele mai nimerite pentru țara noastră, se fixează asupra tipului de navă școală „BRICUL MIRCEA”.

În August 1882 bricul „Mircea” sosit la Galați face cea dintâi călătorie Constanța sub comanda Colonelului N. D. Maican, se întoarce la Galați spre a-l prezenta Regelui Carol I.

Urmează șalupele de poliție și de remorcă a șlepurilor de comerț al Regiei Monopolului Statului „Rahova”, „Smârdan” și „Oituz”, apoi torpiloarele „Șoimul” și „Vulturul”; șalupele de cursă „Rândunica” „Santinela”, „Pandurul”, „Poterășul”, „Veghetorul”, „Grănicerul” și „Gândacul”.

Pentru formarea torpilorilor, navele „Alexandru cel Bun” și „Lebăda”.

La 25 Aprilie 1884 se pune piatră fundamentală a portului militar dela Țiglina, a cazarmilor echipagelor și depozitului de munițiuni și torpile.

Multe și laborioase interveniri a făcut colonelul N. D. Maican, pentru a ocoli tot felul de greutăți până a obținut dela stat, comuna Galați și diferiți presupuși proprietari, lotul de 20 hectare din moșia Țiglina pe care s'au făcut instalațiunile de mai sus.

În 1886 sosesc și șalupele torpiloare de râuri navigabile: „Vedea”, „Argeșul”, „Teleorman” și vapoșul de inspecție „Prutul”.

Urmează cea grea lucrare care cerea cunoștințe speciale:

Legea de Organizare a Serviciilor de Poliție pe Dunăre, a Căpităniilor de Porturi, Regulamente, Tribunale Maritime etc., în scop de a se dirija formarea personalului pe bastimente de război, pentru cooperarea operațiunilor de apărare a armatei de uscat, apărarea coastelor, precum și personalul necesar vaselor de poliție destinate a proteja comerțul român pe Dunăre și râurile navigabile.

În fine la 1887 se comandă în Anglia crucișătorul „ELISABETA”, canonierele „Oltul”, „Siretul” și „Bistrița”; în Franța, torpiloarele de mare „Sborul”, „Zmeul” și „Năluca”, artileria din marină în Germania la soc. „Krup” și 20 torpile „Whitehead” în Austria. Așa dar pleiada de ofițeri, după războiul Independentței 1878-79 în frunte cu comandantul lor colonelul N. D. Maican sunt acei cari au format acel spirit sublim pomenit acum atât de des cu evlavie: „Spiritul Mircea”.

Spre a-l descoperi și a-l forma iată un pasaj al animatorului acelor vremuri: „Pentru a ajunge rezultatele de mai sus, pentru a putea forma din recruții luați dela plug, cari nu mai văzuse marea, oameni deprinși a manevra torpile pe mare; pentru a putea forma din ofițerii eșiți din școala din infanterie și cavalerie, ofițeri capabili de a conduce bastimentele de mare, trebuia o muncă continuă și fără preget, trebuia ca în afară de 10 ore cât toți ofițerii din flotilă stăteau la serviciu în fiecare zi, să mai consacre multe ore de lucru”.

Anul 1877 – Mica flotilă a luat înfățișarea marinei militare de mâine. Generalul N. D. Maican, general tânăr de 45 ani,

din culmea gloriei a căzut trăsnet de răutatea omenească în mijlocul acelei activități febrile: judecat, condamnat, grațiat și repus în drepturile de pensionare s'a stins de durere, ignorat de toată lumea la 28 Martie 1902.

Prohodit în biserica „Sf. Nicolae” vechi din Galați, urmat de ofițerii din marină până la cimitirul „Eternitatea”, odihnește și astăzi discret, într'un cavou al unor prieteni.

Nimeni din acea epocă nu a avut viziunea lui de profet, nici credința aprinsă de apostol, spre a tinde la înfăptuirea viitorului de aur al marinei de mâine, arătând calea de urmat de alungul generațiilor ce vor să vină...

Flota a pierdut pe întemeetorul ei, având consecințe imediate că:

„20 de ani ofițerii de marină cu un stoicism fără pereche au răbdut reflecțiunile malițioase ce se făcea contra acestei arme;

„20 de ani au muncit fără oboseală spre a dovedi eroarea și rătăcirea în cari căzuse spiritele slabe. Această rătăcire ajunse atât de mare încât unii merseră până a contesta marinei dreptul de a concura la apărarea țării, judecând-o ca nefolositoare”... până ce a răsărit o altă stea plină de cele mai promițătoare speranțe pe firmamentul marinei: Lt. Comandorul *Demetriade Petre*, vai și aceasta de prea scurtă durată.

S'a scurs 50 de ani de când patimile dușmanilor generalului N. D. Maican și glasurile lor înveninate de invidie au amuțit.

De ce ne depărtăm judecata constată: că nimic nu poate micșora din strălucirea omului de bine, nici comoara morală neprețuită moștenită de șirurile generațiilor ce au beneficiat de opera lui. Toată lumea marinărească, în deosebi, trebuie să recunoască că generalul N. D. Maican a luptat cu o energie clocotitoare contra invidiei și obscurantismului

vremei în ale marinăriei, reușind a o ridica la rangul de dogmă în apărarea națională și a comerțului român pe apă;

Prin creierea flotei de poliție pe Dunăre, prin amenajarea porturilor, prin întreținerea cursului Dunării de către România s'a împedecat pe vecie pofta Austriei de a pune stăpânire pe Dunăre;

S'a pus bazele spiritului „Mircea” după care marina modernă s-a manifestat atât de strălucit în campaniile din 1913, 1916 și 1917;

Generalul N. D. Maican este prin urmare un ctitor al marinei pe cari găesc nimerit să-l comemorăm cu pietate în biserica „Sf. Nicolae” vechi, printr'un parastas de veșnică pomenire și apoi a merge în procesiune la locul său de odihnă din cimitirul „Eternitatea” din Galați.

Această manifestație de slăvire și de recunoștință a omului de bine ar putea avea loc într'o frumoasă zi de primăvară a anului acesta, (de Paști) fiind tot odată un fericit prilej de întâlnire a șirului de marinari din zilele noastre, cu venerabilii marinari dela 1887 cari mai sunt în viață¹⁾

Lt. Comandor Mec. Vieru
din Rezervă

¹⁾ Ideia aceasta a fost deja desbătută în comitetul Ligii Navale și va avea loc în frumoasa lui Mai, spre a se comemora și cei 60 de ani dela scufundarea monitorului turc „Lufti Gelil” la Măcin de șalupa Rândunica.

NR. Articolul a apărut în revista *Marea Noastră*, Număr festiv, Anul V (1935, n.n.), nr. 2 și 3.

MONUMENTUL DE LA TONEA

ridicat în memoria generalului Nicolae Dumitrescu-Maican

Prof. **Nicolae ȚIRIPAN**

Arhivele Naționale Călărași

În curtea școlii din satul Tonea, comuna Modelu, se află un monument a cărui stare de conservare nu este foarte bună, semn că nu se bucură de o atenție prea mare din partea autorităților. Monumentul, puțin cunoscut specialiștilor în domeniu, a fost ridicat de Dimitrie Dumitrescu-Maican în memoria fratelui său Nicolae Dumitrescu-Maican.

Din inscripția săpată în soclul monumentului, al cărui text original a devenit, în parte, indescifrabil dar care ne-a fost pus la dispoziție în forma inițială de către dl Florin Rădulescu - directorul Muzelului Municipal Călărași, cărui îi mulțumim pentru amabilitate, aflăm motivul ridicării: **„Acest monument ridicat de D.D.Maican în memoria reposatului seu frate N.D.Maican fost general de marină mort în aprilie 1903 în urma accidentului de trăsură întâmplat pe acest loc. Rugați-ve pentru el”**.

Dar cine erau cei doi Maican și de ce un monument la Tonea?

Dimitrie Dumitrescu-Maican s-a născut în anul 1843. A urmat Școala Militară de Ofițeri în București (1862-1864, ca șef de promoție). La absolvire este înaintat sublocotenent și repartizat în Regimentul de artilerie. A fost apoi avansat locotenent la 2 octombrie 1867, căpitan la 8 aprilie 1870, maior în 1874, locotenent-colonel în 1877 și colonel în 1882. A îndeplinit funcții militare importante, între care amintim: comandant al Școlii de Ofițeri, comandant al Școlii Speciale de Artilerie, comandant al Regimentului 6 Artilerie și comandant al Brigăzii 2 Artilerie, aceasta din urmă fiind ultima funcție înainte de degradare, în urma implicării într-un imens scandal de corupție, despre care vom mai aminti.

Nicolae Dumitrescu-Maican, fratele celui dintâi, s-a născut în anul 1846 niciuna din sursele autobiografice nedeazăluind locul nașterii. La 17 ianuarie 1863, s-a prezentat la concursul organizat de Ministerul de Război pentru desemnarea candidaților care urmau să fie trimiși la o școală navală și a trecut cu succes probele. Prin Înalt Ordin de Zi cu nr. 824 din 26 septembrie 1863, domnitorul Alexandru Ioan Cuza i-a aprobat să urmeze Școala Navală din Brest (Franța), fiind primul român care a absolvit această școală la



1 august 1865. După absolvire obține gradul de sublocotenent și i se acordă o bursă pentru încă doi ani în vederea specializării, pe care a făcut-o pe nava-școală de aplicație *Jean Bart*, cu care a vânturat mările și oceanele lumii.

În anul 1867, s-a întors în România fiind avansat la gradul de locotenent și activând în calitate de comandant al bastimentului *România*, singura navă de război a Flotei Române. În anul 1870, este înaintat la gradul de căpitan, iar un an mai târziu i se încredințează comanda navei *Ștefan cel Mare*. La data de 1 ianuarie 1874 este avansat la gradul de maior și numit pentru prima dată în funcția de comandant al Flotei Române, funcție pe care a deținut-o numai până la 10 decembrie 1874. Este perioada în care au fost elaborate primele regulamente privind Marina Militară. După o perioadă de trei ani în care a funcționat ca ofițer de stat major al Marinei Militare, la 1 aprilie 1877, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican a fost numit pentru a doua oară comandantul Flotei Române, iar la 28 aprilie 1877 i s-a încredințat comanda bateriilor de coastă de la Calafat (16 tunuri și 12 mortiere de 120 mm) care în cea mai mare parte erau încadrate cu marinari și comandate de ofițeri din flota al cărei comandant fusese. Sub comanda sa, cele 8 baterii de coastă au obținut rezultate deosebite în timpul tragerilor de artilerie executate asupra Vidinului și au scufundat monitorul *Podgorice*.

În ajunul trecerii armatei române de operații la sud de Dunăre, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maican, comandat al Flotei, era numit șef al tuturor navelor românești de pe Dunăre, de la Turnu Severin la Turnu Măgurele. Cunoscut pentru experiența și capacitatea sa profesională i s-a încredințat misiunea de a studia posibilitățile de traversare a Dunării. În raportul pe care l-a înaintat Ministerului de Război, *„formula observații și propuneri judicioase de care s-a ținut seama pentru adoptarea celei mai adecvate soluții”*.

Pentru activitatea sa, a fost decorat cu *Ordinele Steaua României* și *Coroana României*.

La 1 decembrie 1877 este avansat la gradul de locotenent-colonel, iar la 8 aprilie 1879 i se încredințează pentru a treia oară comanda Flotei Române, de această dată rămânând în funcție pentru o perioadă de 9 ani, până la 10 mai 1888, perioadă care s-a dovedit a fi deosebit de fertilă pentru procesul de organizare a Flotei maritime de război a României, după obținerea ieșirii la mare, în urma tratatului de pace de la Berlin din 1878. În cei 9 ani cât a condus Flotila Română Nicolae Dumitrescu-Maican a fost avansat la gradul de colonel (1880) și apoi general de marină (1886), dar a și militat pentru crearea unei flote militare la Dunăre și mare, capabilă să apere frontierele pe apă ale României.

Într-un raport din 2 august 1878 privind starea porturilor dobrogene, înaintat Ministerului de Război de lt. col. Ioan Murgescu, se face propunerea înzestrării Marinei Militare cu o navă pentru pregătirea echipajelor. Propunerea a rămas în atenția ministerului, iar la începutul anului 1881 s-a format chiar o comisie specială pentru dezbaterrea problemei, prezidată chiar de col. Nicolae Dumitrescu-Maican. După studierea unor planuri, comisia a decis că era necesar un bric cu structură mixtă, care să fie propulsat cu vele, dar și cu o mașină cu aburi auxiliară. Decizia fiind acceptată și de ministrul de război, generalul Slăniceanu, la 15 aprilie 1881 se hotărăște trimiterea unei delegații pentru a lua legătura cu cele mai avansate șantiere navale, capabile să realizeze o asemenea navă. La 25 aprilie 1881, ministrul înaintează regelui Carol I un raport în care preciza că pentru construirea navelor necesare

flotilei, între care și a velierului-școală, „s-a considerat mai nimerit a se adresa unui stabiliment englez” și solicita aprobarea deplasării în Anglia a doi delegați: colonelul Nicolae Dumitrescu-Maican și căpitanul Ion Izvoranu de la Arsenalul Flotilei din Brăila.

Întrunită la 6 august 1881, comisia, acum într-o componență modificată, care-l includea și pe cpt. Izvoranu, după ce analizează propunerile primite de la mai multe șantiere, decide acceptarea ofertei trimisă de firma Thames Iron Works, superioară din punct de vedere tehnic și calitativ celorlalte, chiar dacă oferta firmei Samuda Brothers „era mai acceptabilă ca preț pentru bugetul sărac al țării”. Diferențele de preț între cele două oferte erau explicate de către delegatul primei firme, într-o scrisoare trimisă col. Nicolae Dumitrescu-Maican, din care reieșea că prețul final al firmei Thames Iron Works de 13.500 lire era o afacere foarte bună pentru statul român.

Toate detaliile fiind puse la punct, la 6 noiembrie 1881, reprezentantul Ministerului de Război, A. Berindei, și Arnold F. Hills, delegatul firmei engleze, semnu un contract pentru construcția unui bric de război pentru instruirea echipajelor, plus încă trei șalupe torpiloare. Durata construcției urma să fie de numai 7 luni de la semnarea contractului, iar construcția navelor urma să se realizeze sub supravegherea continuă a unei comisii trimisă pe șantier de guvernul român, comisie ce avea dreptul „să facă mici modificări la caietele de sarcini sau de a completa omisiunile fără ca pentru aceasta prețul inițial, ajuns în cele din urmă la 13.450 lire engleze pentru bric, să fie modificat”.

După ce la 31 ianuarie 1882 în prezența col. Nicolae Dumitrescu-Maican a fost inaugurată Școala de Marină, la 12 august 1882, „după un voiaj de 24 de zile cu un echipaj alcătuit din marinari români și străini sub comanda maiorului Vasile Urseanu și a locotenentului Mărgărit Cătuneanu, bricul școală «Mircea» a intrat pentru prima dată în portul Galați, fiind întâmpinat cu entuziasm de populația locală și deschizând astfel o nouă eră în dezvoltarea Marinei Române”. Acesta era prima navă școală a Marinei Române, care a rezistat până la 16 aprilie 1944, când a devenit istorie, în urma unui bombardament sovietic, fiind lovit de o bombă și incendiat.

La scurtă vreme de la sosire, după armare, sub comanda col. Nicolae Dumitrescu-Maican, bricul *Mircea* a ieșit în mare în primul său marș de instrucție, navigând până la Constanța, de unde după efectuarea mai multor manevre, s-a întors la Galați.

În toamna anului 1882, au intrat în dotarea Flotilei Române șalupele de poliție *Rahova*, *Opanez*, *Smârdan*, *Poterașul*, *Sentinelă*, *Vegheatorul*, *Grănicerul*, *Pandurul*, puitorul de mine *Alexandru cel Bun* și torpiloarele *Șoimul* și *Vulturul*, înfăptuindu-se astfel primul program de dotare cu nave a Flotilei din perioada postbelică. Din păcate, anul 1888 va fi unul nefast pentru comandantul Flotilei Române, viața politică românească fiind zguduită de ceea ce în epocă s-a numit *Cazul colonelului Maican* un scandal de corupție în care au fost implicați mai mulți generali și care a dus în cele



din urmă, chiar la demisia guvernului condus de Ion C. Brătianu.

Generaul Nicolae Dumitrescu-Maican o fire simpatică și lipsit de răutate – după opinia lui C. Bacalbașa, a fos inclus în scandal alături de fratele său D.D. Maican „un om rău care nu cunoaște iertarea”. Aceștia au fost acuzați de corespondență pentru furnituri militare cu un oarecare Broadwel, cetățean american și însușirea unor sume necuvenite de bani. Cazul este tratat pe larg în lucrarea *File din istoria artileriei. Fapte, întâmplări, oameni*, a generalului de brigadă prof. univ. dr. Adrian Stroea și col (r) Marin Ghinoiu.

Dacă despre col. D.D. Maican se spune că, cu banii însușiți, a cumpărat de la Sofia Solomon - fostă Ghica, precum și de la Ștefan Borănescu drepturile indivize de codevălmaș pentru circa 24.000 de hectare de pădure din zona Nehoiu-Buzău, acesta fiind condamnat la 1 an și trei luni închisoare și pierderea gradului militar, generalul Nicolae Dumitrescu-Maican chiar dacă a fost condamnat și degradat, a fost grațiat de către regele Carol I, care îl considera nevinovat.

Deși a fost schimbat de la comanda Flotilei cu col. Ioan Murgescu, pentru activitatea sa de organizare a Marinei

Militare a fost supranumit *ctitorul Marinei militare*.

Semnificative sub aspectul nevino-văției generalului sunt cele consemnate de contraamiralul Horia Măcellariu într-o scrisoare către comandorul Petre Popescu Deveselu, la 16 septembrie 1973 (publicată în revista *Marina română* nr. 2/2005 la rubrica *Restituiri*): „După războiul independenței, în care s-a distins creatorul Marinei Românești, generalul Nicolae Dumitrescu-Maican, i s-a înscenat o cabală, a fost judecat, condamnat și degradat. Regele Carol I – rege constituțional, care știa că este nevinovat a uzat de prerogativa sa și l-a grațiat imediat. A luptat Nicolae Dumitrescu-Maican să i se revizuiască procesul și în clipa când i se admisesese acest lucru, vine fatalitatea și moare într-un accident stupid. La înmormântare a venit întreg corpul ofițeresc de marină în cap cu secretarul general al Ministerului de Război (el ocupase în activitate acest înalt post). Soția sa, văzând această formă de reabilitare postumă a dat un țipăt și a leșinat. Adevărul și dreptatea au sosit prea târziu! Îmi spunea contraamiralul Negrescu: «Domnule, cine ți-o spune că Maican a fost un hoț, să nu-l crezi!» Marinarii de la conducere din timpul primului război mondial, pătrunși de adevăr, au dat unui vas capturat de la ruși, numele generalului degradat: Nicolae Dumitrescu-Maican.

Ce căuta generalul Nicolae Dumitrescu-Maican la Tonea în momentul accidentului? Probabil că aprobându-i-se revizuirea procesului, în așteptarea redeschiderii acestuia se destindea la conacul și moșia Tonea Harabolu în suprafață de 2850 hectare, pe care surorile sale și ale colonelului D.D. Maican, domnișoarele Maria și Violeta D. Maican o stăpâneau în indiviziune. Din cele 2850 hectare teren, 1358,5 hectare era cultivabil. Se adaugă la acestea 6,5 hectare conacul cu grădină și pomi fructiferi; 4 hectare armanul cu ateliere, grajd și magazii; 1,5 hectare armane cu magazii și locuințele personalului; 6 hectare armanul de la Căprăreasa; 21 hectare grădini de zarzavat între șosea și Borcea; 2,5 hectare drumuri, 100 hectare pădure, restul teren necultivabil adică bălți și teren inundabil. La o plimbare cu trăsura fiind, s-a produs accidentul stupid care i-a adus moartea la numai 57 de ani, fără a mai apuca rejudecarea procesului și repunerea în drepturi.

Așa cum aminteam la început, monumentul – deși probabil a fost ridicat la scurtă vreme după moartea generalului - este puțin sau deloc cunoscut, de vreme ce nimeni nu îl amintește în descrierile referitoare la viața și activitatea sa. ■

Catastrofa șalupei „Teleorman” și Crucea Comemorativă din Parcul Central

Prof. Nicolae ȚIRIPAN

Arhivele Naționale Călărași

Mulți dintre călărășenii care se plimbă prin Parcul situat pe malul Borcei, au trecut pe lângă monumentul cunoscut ca fiind „Crucea marinarilor”, monument la care, în fiecare an, în ziua de 15 august – sărbătoare cu dublă semnificație: *Adormirea Maicii Domnului* și *Ziua Marinei* -, se oficiază slujbă religioasă și se depun coroane de flori.

Câți dintre acești călărășeni și nu numai, cunosc motivul pentru care a fost ridicată această cruce-monument? Plecând de la această întrebare, am ales să consemnăm ce s-a întâmplat în urmă cu aproape 105 ani și de ce s-a ridicat această cruce comemorativă.

În anul 2008, când a apărut *Cartea eroilor călărășeni* scriam că „la Călărași seria simbolurilor de cinstire a înaintașilor a fost deschisă în anul 1913, când în parcul de pe malul Borcei, a fost realizată, din inițiativa Ministerului de Război, de către sculptorul Gheorghe Boboc o cruce-monument în memoria celor 101 marinari de pe șalupele «Teleorman», înecați în Dunăre, la punctul Țiganca”.

Informația privind cei 101 ostași înecați era luată din Registrul istoric al Căpitaniei Portului Călărași, unde sunt consemnate următoarele: „În acest an (1912 –n.ns.) în port s-a întâmplat o groaznică nenorocire: o șalupe «Teleorman» ce fusese în misiune trimisă la Ostrov, pe care se îmbarcaseră 130 grăniceri cu tot echipamentul, pentru a forma paza granițelor, la un rondou a început să oscileze așa încât ostașii au fost cuprinși de panică și s-au refugiat cu toții pe o parte a șalupei, astfel șalupele răsturnându-se. Din acești 130 de ostași 101 s-au înecat, iar restul de 29 s-au salvat. Această groaznică nenorocire s-a întâmplat la punctul Țiganca, iar în parcul comunal, astăzi vedem o cruce comemorativă pe care putem citi: «În memoria ostașilor victime ale scufundării șal. Teleorman la 31 oct. 1912, apoi se vede numele fiecăruia din ostașii ce s-au înecat.»/ss/ Ion Rugină, căpitanul Portului Călărași”.

Chiar dacă completarea din Registrul istoric este mai târzie, având la bază consemnarea lui Ion Rugină, căpitan al Portului la momentul producerii catastrofei și membru în Comisia de anchetă, am considerat-o atunci, ca fiind cea mai verosimilă.

Faptul că alte surse dau cifre diferite, ne-a determinat să cautăm și alte informații privind catastrofa și în cele din urmă considerăm că am descoperit adevărul despre cele întâmplate, pe care-l vom expune în continuare.

Astfel, ziarul „*Voința națională*” din 2 noiembrie 1912, sub titlul „O nouă catastrofă pe Dunăre. 49 de soldați



„Crucea Marinarilor” din Călărași.

înecați”, scrie că în ziua de 31 octombrie la ora 1 jumătate „o șalupe ce avea la bord 49 soldați și destinată pentru Ostrov s-a scufundat imediat ce a pornit din Călărași. S-au înecat 44 soldați fiind salvați numai cinci”, pentru a reveni apoi și a consemna că: „Numărul exact al victimelor catastrofei de pe Dunăre, este: 44 de soldați grăniceri, 1 caporal, mecanicul șalupei «Teleorman» și trei soldați din marina militară”.

Constantin Bacalbașa în „*Bucureștii de altădată.1910-1914*”, vol. IV, scrie la anul 1912: „O nouă catastrofă pe Dunăre emoționează cu drept cuvânt publicul din București. Șalupele «Teleorman» a trupe de grăniceri s-a scufundat pornind spre Ostrov cu 40 grăniceri spre a schimba garnizoana din acel punct. S-au înecat 45 oameni. Vasul s-a înecat la 150 metri de mal și la o distanță de 300 metri de podul de la Cernavodă (!?!). Apa era acolo adâncă de 8 metri”, informații care nu sunt în totalitate reale.

„*Gazeta ilustrată*” din 17 noiembrie 1912, care prezintă și imagini de la fața locului (preluate și de noi în numărul de față al ziarului) scrie despre scufundarea șalupei *Teleorman* cu 52 de soldați, în dreptul portului Călărași.

Cei care au făcut o documentare mai serioasă a catastrofei, prezentată în numerele din 1, 2, 3 și 5 noiembrie 1912, au fost corespondenții ziarului „*Adevărul*”, I. Vyonne și P. Nialtes.

După ce în numărul din 1 noiembrie ziarul scrie că șalupele transporta 50 soldați grăniceri din care s-au înecat 44 soldați

grăniceri, 1 caporal, mecanicul șalupei și 3 marinari, sunt trimiși la Călărași corespondenții mai sus menționați, care începând cu numărul următor vor transmite noi informații privind catastrofa.

Iată ce transmite pentru numărul din 2 noiembrie I. Vyonne: „*Călărași, 31 octombrie. Astăzi la ora 1,45 p.m., șalupele «Teleorman», aflată în serviciul grănicerilor sub comanda plutonierului de marină Talpeș, a pornit pre Ostrov, având pe bord 56 persoane și anume, plutonierul comandant Talpeș, plutonierul de grăniceri Udriș Ion, mecanicul civil Căpitănescu, un caporal și 47 soldați grăniceri, pecum și 5 marinari. Grănicerii erau destinați a înlocui la Ostrov pe grănicerii ce se liberau. Lângă primele geamanduri aflate în dreptul Cotului Țiganului, la 130 metri de ponton și 100 m de mal, voinde să facă rondoul la stânga, vasul a oscilat și puterea anafurului l-a împiedicat să revină în poziție orizontală. Apa a început să intre în interiorul vasului pe ferestrele cabinelor iar soldații, care toți erau pe covertă au fost trântiți în partea stângă a vasului. Curentul apei care în acest punct este foarte puternic, a desăvârșit răsturnarea vasului, care s-a scufundat cu fundul în sus. Oamenii, aflați în prea puțin număr pe chei, la această oră, precum și copiii care așteptau deschiderea școlii (nr. 2 de băieți – n.ns.) situată chiar pe malul Borcei, au auzit strigătele de disperare ale celor care se înecau. Imediat au plecat bărci de lângă mal spre locul dezastrului, însă, fiindcă mergeau în susul apei, întârziu apropierea de șalupele scufundată. Soldații fiind târați de curent și îngreuiți de vestmintele grele de iarnă, s-au înecat mai înainte de a putea fi ajutați de bărci. Singura barcă condusă de Grigore Iancu, mecanicul șalupei Pescărilor Statului, a reușit să salveze vreo 4 marinari. Cu mare greutate au scăpat plutonierii Tache și Udriș Ion, trei soldați de grăniceri și doi marinari. S-au înecat în total 49 de oameni între care și mecanicul Căpitănescu...*

La orele 2 și jumătate vaporul «Cerna-Vodă» având pe bord pe d-nii Negutz Demetrescu, prefectul județului, colonel Negruzzi, comandantul reg. 5 laolomița nr. 23, procurorul Ranetescu, judecătorul de instrucție Paul Mironescu, căpitanul de grăniceri Nicolescu, căpitanul portului, precum și mai mulți avocați și magistrați, s-au îndreptat spre locul unde s-a produs catastrofa și după o căutare de o oră, a reușit să găsească șalupele care se afla la 5 metri și jumătate sub apă. La suprafață au ieșit capetele celor înecați, precum și 20 de ranițe. S-a comunicat telegrafic cazul autorităților superioare, pentru a se lua dispozițiuni de anchetare a cazului, precum și pentru aducerea de scafandri de la Constanța și Giurgiu. De asemenea,

tot telegrafic, s-a cerut venirea unui vas de salvare. S-au luat măsuri pentru pescuirea cadavrelor, dându-se ordin în acest sens comunelor din josul apei, deoarece toți oamenii se aflau pe covetă în momentul catastrofei și cadavrele lor vor fi duse la vale de apă”.

Discutând cu plutonierul Talpeș, Vyonne a aflat ca „nici un ofițer de grăniceri nu i-a dat ordin câți oameni să ia pe bord” și că în dimineața aceleiași zile „a dus la Ostrov 60 de oameni, între care și pe locotenentul de grăniceri Vlad Victor, fără să se întâmple nici un accident.” În privința vasului și a mașinilor, spune că „erau în perfectă stare de funcționare”. Până la momentul când transmitea cele de mai sus nu fusese pescuit niciun cadavru.

Din cele discutate cu privire la vinovați cea mai aproape de adevăr i se părea a fi aceea că autoritățile militare superioare sunt vinovate, căci au permis transformarea unui vas de luptă (vedetă torpiloare) într-un vas de transport. De asemenea, remarcă lipsa ajutorului, amintind că „în port nu există nici un serviciu și nici chiar o barcă de salvare, necum aparatele de sonare necesare în atari cazuri.

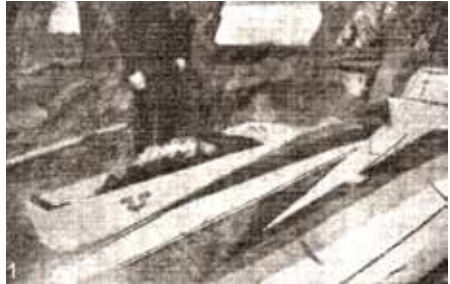
Orașul întreg se afla sub impresia nenorocirii produse, toate localurile publice fiind închise la orele 10, iar reprezentațiile de teatru și cinematograful suspendate în semn de doliu”.

Corespondentul ziarului dă și numele grănicerilor înecați, precizând că au fost salvați plutonierul de grăniceri Udroiu Ion, plutonierul Talpeș, comandantul șalupei, soldații grăniceri Berceanu Pavel, Ghiță Petre și Lazăr Gheorghe și marinarii Orion și Dragomir.

Mai aflăm că în dimineața zilei de 1 noiembrie a sosit în port venind de la Giurgiu, remorcherul *Dunărea*, condus de căpitanul Nițulescu, împreună cu două pontoane special amenajate pentru operațiuni de salvare, care au ancorat chiar la punctul unde s-a scufundat șalupa, că au sosit căpitanul Chiriac – comisar regal din Constanța, colonelul Ștefănescu - comandantul Corpului grănicerilor pentru a lua parte la anchetă și că victimele groaznicului dezastru au fost aduse aici de la o graniță din regiunea Carpaților pentru a fi transportate la Ostrov spre a întări granița dobrogeană.

I. Vionne a discutat și cu lt. Vlad Victor, comandantul local al grănicerilor, care profund afectat de nenorocirea petrecută soldaților săi, i-a spus că „în dimineața aceleiași zile a însoțit personal un alt

Cadavru mecanicului Căpitănescu.



transport cu 45 soldați pe aceeași șalupă, fără să se fi petrecut nici cel mai neînsemnat accident, iar la amiază a vegheat imbarcarea unui al doilea transport de 50 grăniceri. Comandantul șalupei n-a obiectat nimic contra numărului prea mare de oameni ce fuseseră imbarcați pe șalupă”. Între cauzele nenorocirii, lt. Vlad considera „suplețea construcției șalupei, violența curentului apei contra căruia ea n-a putut rezista și neobișnuința oamenilor cu transportul pe apă, întrucât erau de la munte”.

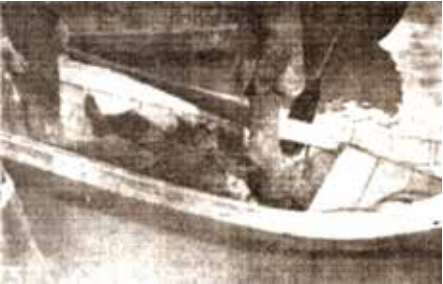
Din cele consemnate în numărul din 3 noiembrie al ziarului „Adevărul”, aflăm că în ziua de 1 noiembrie, „încă de dimineață pe bordul remorcherului «Dunărea» se aflau prefectul județului - Al Negutz-Demetrescu, polițaiul orașului - Constantin Zguriadescu, Paul Teodor – fost secretar general al ministrului de interne și Nicu Filitti – fost deputat (care fac în Călărași vizite electorale în vederea algerilor), d-nii Atanasiu și Dimitriu din serviciul pescăriilor statului, Carol Kistenfeger – mecanic șef al serviciului hidraulic ș.a”.

A coborât în apă scafandru Iacob Ahmet, care la întoarcere raportează că: „Șalupa se găsește în poziție normală, pe pietrișul din fundul apei, la 8 metri adâncime; prora este înspre vale pobabil în timpul scufundării, curentul apei i-a schimbat direcția; e foarte puțin înpotmolită; agățat de șalupă nu se găsește nici un om; un odgon gros de sârmă a fost legat de cârma șalupei ca să se poată face a doua zi mai cu înlesnire lucrările de salvare a vasului”.

Până la oa 16,30 cinci cadavre – patru soldați și mecanicul – fuseseră scoase din Borcea și depuse pe malul drept, în fața postului.

Din comisia de anchetă făceau parte amiralul Barbieri, colonelul Negruzzi, comandorul Spiropol, căpitanul Ciornei, Ioan Rugină – căpitanul portului Călărași, colonelul Ștefănescu și căpitanul Chiriac. Unul dintre membrii comisiei de anchetă a declarat că „nu se poate imputa conducătorului șalupei că a luat prea mulți oameni pe bord, deoarece în zeci de rânduri, a mai transportat același număr și mai mare, fără ca să se întâmple vreun cât de mic accident. Ce se poate imputa e că de ce a pus pe toți oamenii pe covetă; de ce nu a vârat grănicerii și în interiorul vasului, în partea așa numită cazarmă și rămâne a se stabili dacă punerea oamenilor pe covetă, plutonierul Talpeș a făcut-o din propria sa inițiativă sau a avut ordinul cuiva ca în transporturile de militari să nu îi pue în „cazarma”.

Cadavruul unui soldat înecat adus la mal într-o luntre de pescari.



În încheiere corespondentul transmite că: „E vorba ca în dreptul locului unde și-au găsit moartea atâtea vieți tinere, să se ridice o cruce comemorativă”, ceea ce s-a și întâmplat, iar în legătură cu înmormântarea victimelor nu s-a hotărât nimic, parte din familiile soldaților neștiind de nenorocirea întâmplată.

Numărul de luni 5 noiembrie 1912 conține ultima corespondență de la fața locului și se referă la înmormântarea a 15 cadavre găsite până în acel moment. Cele 15 cadavre erau ale mecanicului și grănicerilor, ale căror nume sunt menționate. „Coșciugele, toate la fel, erau îmbrăcate în câte o bandă tricoloră așezate în diagonală și acoperite cu flori aduse de public și coroane depuse de autorități. Slujba a fost oficiată de protoereul Alexandrescu, secondat de preotul Iancu Popescu, chiar la locul catastrofei. După slujbă, col. Negruzzi, în câteva cuvinte mișcătoare, arată că forța naturii e mai presus decât cea a omului. Lt.col. Boboc – delegatul Ministerului de Război, salută pe cei morți și termină zicând: Rog pe Dumnezeu ca țărâna patriei , pentru care v-ați dat viața să vă fie ușoară”.

A mai vorbit directorul prefecturii, dl Nițescu, din partea județului.

După aceea coșciugele au fost puse în „3 furgoane ale regimentului 2 artilerie și transformate în care mortuare, îmbrăcate în negru, împodobite cu panglici tricolore și trase de câte 4 cai. După cele 3 care urmează toți ofițerii dn gamizoană, tot publicul care asistase la serviciul funebru, un pluton de grăniceri sub comanda lt. Vlad Victor, două companii de infanterie sub comanda căpitanilor Ionescu și Floreșteanu, un escadron din reg. 5 călărași, comandant de căpitanul Rusu și o baterie de artilerie sub comanda căpitanului Erbiceanu”.

Cortegiul a parcurs „cu mare greutate străzile Știrbei Vodă, Slobozia, București și Eliade Rădulescu. Aici, în fund, în partea dreaptă au fost săpate 7 gropi destinate a primi fiecare câte 4 coșciuge, iar într-un colț o altă groapă pentru mecanicul Căpitănescu. Coșciugele, date jos de pe care, au fost așezate pe marginea gropilor, binecuvântate pentru cea din urmă oară, apoi coborâte în gropi în plânsetele întregii asistențe”.

Cadavrele pescuite ulterior, urma să fie îngropate pe rând. Scoaterea șalupei se făcea foarte greu din cauza curentului produs de anafor. ■

Coșciugele a 12 soldați înecați și scoși din apă pe malul Borcei.



Mihail Kogălniceanu și Independența de Stat a României

Mihaela TUDOSE

Muzeul Memorial

„Mihail Kogălniceanu” Iași

Istoria, cu a ei memorie destul de capricioasă, reține adesea reperele biografice ale unor personalități care prin atitudini și faptele lor rămân oricând contemporane și actuale. Astfel, Mihail Kogălniceanu, de la a cărui naștere s-au împlinit – în septembrie – două sute de ani, rămâne o forță a vremii de azi, pentru că prin îndemnuri, scrieri, gândire și fapte a demonstrat că se identifică cu liniile de permanență ale destinului românesc.

Personalitate complexă a secolului al XIX-lea, „natură aleasă ce cu greu încap câte două alături într-un veac” – după cum aprecia A. D. Xenopol – „acest om genial” a fost un remarcabil orator și diplomat, exponentul generației de ctitori ai României moderne, ale căror obiective declarate și perseverent urmărite au fost dezvoltarea conștiinței naționale, făurirea statului național, obținerea, recunoașterea și respectarea independenței. Mihail Kogălniceanu a fost aghiotant domnesc pe vremea lui Mihalache Sturdza, director al Teatrului Național din Iași (alături de V. Alecsandri și C. Negruzzi), fondator și redactor al revistei „Dacia literară”, profesor la Academia Mihăileană, participant la revoluția de la 1848, mare unionist și cel mai important colaborator al lui Alexandru Ioan Cuza, membru al Divanului ad-hoc, prim-ministru, ministru de externe, ministru de interne și ministru plenipotențiar al României în Franța.

I-a fost dat lui Kogălniceanu să fie un deschizător de drumuri în multe direcții, poate și pentru că făcea parte dintr-o generație care, sub imboldul învățăturilor însușite la prestigioase școli europene,



își propusese să reformeze societatea românească de la jumătatea veacului al XIX-lea. Permanentul efort al elitei politice, strălucit reprezentată de tinerii intelectuali ai generației pașoptiste, de a racorda spațiul românesc la realitățile Europei, a reverberat în procesul constant de dezvoltare a statului edificat la mijloc de veac sub numele de România, acești tineri cu idei novatoare fiind „uneltorii” și semnatarii unui proiect de țară care a însemnat: UNIRE, MODERNIZARE, INDEPENDENȚĂ.

Firește că există constant reflexul de a-l asocia pe Mihail Kogălniceanu mai ales cu domnia lui Alexandru Ioan Cuza, asta și pentru că acest apostol al naționalității și-a pus întreaga energie în slujba realizării unui important deziderat pe care-l considera „cheia de boltă fără de care s-ar prăbuși edificul național” – unirea principatelor extracarpatice. În fața criptei de la Ruginoasa, în mai 1873, Kogălniceanu dădea citire unui panegiric în care sintetiza realizările unei domnii pe care o considera cea mai frumoasă pagină a istoriei noastre naționale și concluziona spunând că pe Alexandru Ioan Cuza „nu greșalele lui l-au răsturnat, ci faptele lui cele mari”.



După abdicarea forțată a lui Cuza, Kogălniceanu a rămas activ implicat în viața politică a țării, chiar dacă au existat și momente de autoimpusă vacanță politică, așa cum a fost perioada 1871-1875.

Puternic combătut de opozanții săi politici, dar pentru a salva unirea și drepturile obținute până atunci, a reluat cu intermitențe activitatea parlamentară la Camera și Senat, dar a refuzat propunerea lui I.C. Brătianu de a face parte din cabinetul său. Nu s-a înghesuit alături de alții „să figureze între curtezanii majestății sale”, cum singur a susținut. Vedea monarhia ca pe o soluție politică temporară, astfel că după venirea lui Carol I la tron Kogălniceanu reclama imperios: „În veacul al XIX-lea, regii nu pot pretinde ca poporul să fie pentru dânsii, nu, ei trebuie să fie pentru popor”.

„Cel dintâi creier românesc organizat în sens modern”, după cum îl aprecia Octavian Goga, promotor al marilor reforme sociale, politice și economice, care au adus consistență și faimă domniei lui Cuza, Mihail Kogălniceanu a rămas ancorat în realitățile veacului al XIX-lea, reușind ca în mai puțin de două decenii de la Unire – promovând o politică externă „întemeiată pe demnitate, drepturile și interesele țării” – să fie artizanul unui alt mare deziderat național: *integritatea și independența statală*.

Împrejurările care au precedat războiul din 1877, marcate de redeschiderea crizei orientale, l-au readus pe Kogălniceanu pe primul plan al vieții publice. Ocupând înalte demnități în stat – senator și ministru de externe – Mihail Kogălniceanu a pregătit diplomatic întreaga epopee a Independenței de stat a României. Invitat să participe la Consiliul de Coroană din aprilie 1877, în calitate de vicepreședinte al Senatului, Kogălniceanu a opinat pentru încheierea unei Convenții militare cu Rusia privind trecerea trupelor rusești pe teritoriul țării spre Balcani, cerând garanții guvernului țarist în privința „respectării, menținerii și apărării integrității actuale a României”. Principele Carol I și primul ministru I. C. Brătianu l-au readus în guvern, oferindu-i portofoliul Afacerilor Străine, adresându-i-se astfel: „*Cerem și pretindem să ai toate onorurile datorate vârstei, capacității, experienței și serviciilor făcute Țării*”. În plus, Brătianu justifică numirea lui Kogălniceanu în cabinet pentru meritul de a fi „un om de stat recunoscut și acceptat de toată Europa”. Ca ministru de externe, a afirmat, cu demnitate și prestigiu, interesele României, având curajul ca, în răspunsul unei interpelări în Parlament, să proclame, în mai 1877, Independența României: „*Suntem independenți, suntem națiune de sine stătătoare... Am ajuns la scopul urmărit nu de azi, ci, pot zice, de la 1848 încoace*”. Votându-se în unanimitate moțiunea, „*ruperea legăturilor cu Poarta*



și *Independența României* au primit consacarea oficială”.

Semnarea convenției româno-ruse a evitat transformarea țării în teatru de război, dar în același timp a însemnat ieșirea României din starea de neutralitate și implicarea în operațiunile militare de la sudul Dunării pentru a apăra independența proclamată în Parlament.

În timp ce Carol I încuraja armatele pe front în grelele bătălii de la Vidin, Rahova, Grivița și Plevna, Kogălniceanu a acționat în plan diplomatic cu talent, competență și patriotism, căci, spunea el, „*România e demnă de independența pe care și-o atribuisse, de vreme ce știe să o plătească cu sângele celor mai buni fii ai ei*”. Căderea Plevnei nu a fost doar un glorios episod al Războiului de Independență, ci a fost semnalul care prevestea sfârșitul războiului, anunțând și deznodământul crizei orientale. Căderea Plevnei a fost semnalul dat în cancelariile occidentale, care încă din primele zile ale anului 1878 au fost animate de o intensă activitate diplomatică, cele mai multe fiind interesate cum să prejudicieze Imperiul Țarist de beneficiile victoriei. La sfârșitul războiului, Kogălniceanu și Brătianu s-au aflat în fruntea delegației României care a fost acceptată doar cu rol consultativ la Congresul de la Berlin (iunie 1878), calitate în care au protestat împotriva ofertei Rusiei de a schimba Dobrogea de Nord (anterior

parte a Imperiului Otoman), Delta Dunării și Insula Șerpilor cu porțiunea din sudul Basarabiei primită de România prin tratatul de la Paris din 1856. Cu toate protestele, în urma Tratatului de Pace adoptat pe 1 iulie 1878, Rusia a obținut sudul Basarabiei, iar Independența României a fost recunoscută, dar condiționată de modificarea articolului 7 din Constituție cu privire la acordarea cetățeniei.

Consecvent unei mai vechi idei exprimate încă din 1856 în paginile ziarului „Steaua Dunării”, și anume „*că orice autonomie se bazează pe stabilitate politică, pe Unire și porturi maritime*”, în ultimii ani ai vieții Kogălniceanu s-a ocupat serios de problemele Dobrogei, a avut cele mai importante inițiative, a identificat și formulat cu limpezime și viziune cele mai bune soluții privind dezvoltarea și progresul acestei provincii românești. Această „politică dobrogeană” a pornit de la convigerea marelui om politic român că adevărata „*cheie a mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea cea largă*”, el înțelegând importanța acestei provincii pentru dezvoltarea României moderne. Astfel, în condițiile în care autoritățile române se pregăteau pentru unirea Dobrogei cu România, Kogălniceanu a redactat textul a două proclamații pe care Carol I le-a adresat către dobrogeni și către armată și tot el a lucrat la Regulamentul de administrație publică asupra organizării

judecătorești, competenței și procedurii autorităților judecătorești din Dobrogea.

În noiembrie 1878, bolnav și obosit, a demisionat din guvern. Din nou criticat și combătut în țară, Kogălniceanu întreprinde, în anul următor, o lungă călătorie în străinătate pentru a obține un nou sistem de reprezentare diplomatică a României și titlul de „*alteță regală*” pentru Carol.

În iulie 1879 a intrat în guvern, ocupând portofoliul de la Interne, pentru ca în 1880 să demisioneze din nou, dedicându-se apoi „*exilului aurit*” al diplomației în calitate de ministru plenipotențiar al României la Paris.

În răspunsul său la Discursul de recepțiune a lui A.D.Xenopol ca membru al Academiei Române în locul devenit vacant prin încetarea din viață a lui Kogălniceanu, D. A. Sturdza afirma: „*În timpul dobândirii independenței și a pozițiunii politice a României, culminează viața lui Kogălniceanu. În mijlocul acestor împrejurări el a desăvârșit cel mai însemnat act politic al vieții sale, un act care nu numai se cuvine, dar care are datoria a-l scoate cât mai mult la lumină, spre admirațiunea contemporanilor și spre exemplu de imitat pentru cei care vor veni după noi*”.

„*Bărbații mari vin numai la întâmplări mari*”, spunea Kogălniceanu, iar el a fost unul dintre acești mari bărbați pe ale căror idei naționale s-a întemeiat ROMÂNIA și care „*în această țară, la orice act mare care s-a săvârșit, a pus pietricica lui*” de



contribuție, căci așa cum afirma Thierry, „*lucrarea acestei lumi se săvârșește încet și fiecare generație ce trece nu face decât a lăsa o piatră pentru zidirea edificiului ce-l vizează spiritele fierbinți*”.

S-au împlinit anul acesta 200 de ani de când se naște la Iași, la 6 septembrie 1817 – în casele părintești construite la începutul secolului al XIX-lea de tatăl său, Ilie – Mihail Kogălniceanu, „*gânditorul care a văzut limpede România liberă și întreagă*”. Un motiv suplimentar pentru a aduce în atenție una din valorile zidiri ieșene, mai ales că atunci când valoarea lor utilitară este depășită, monumentele de arhitectură devin simboluri istorice, rămânând pentru

contemporaneitate, aproape ca o datorie, obligația de a le include în patrimoniul local și național. Un astfel de simbol este casa în care s-a născut, a copilărit și a locuit Mihail Kogălniceanu și care se află și astăzi în Iași, pe strada Mihail Kogălniceanu, la nr.11.

Muzeul Memorial „Mihail Kogălniceanu”, alături de alte vechi zidiri ieșene care au aparținut familiei Kogălniceanu, este un reper spațio-temporal la care suntem obligați să raportăm „*rutele de viață creatoare*” ale istoricului, gazetarului, scriitorului, avocatului, omului politic, dar și pe ale omului Mihail Kogălniceanu (1817-1891). Completând sfera documentară oferită de celelalte muzee de profil din fosta capitală a Moldovei, expoziția cu caracter memorialistic reface ambientul

Mormântul lui Mihail Kogălniceanu, Cimitirul „Eternitatea”, Iași, septembrie 2017.



unor încăperi specifice locuinței boierești de la jumătatea secolului al XIX-lea: holul, camera de primire, dormitorul, salonul doamnei, sufrageria și biroul. Mobilierul din lemn sculptat, realizat în stilurile oriental, renașcentist, Biedermeier, Ludovic al XV-lea, Ludovic al XVI-lea, Napoleon al III-lea, mobilierul din lemn dorat și cu împletitură din pai, oglinda din cristal, vasele din porțelan de Sèvres, tablouri, candelabre, sfeșnice, covoare, precum și tacămurile din argint și farfuriile decorate cu monograma lui Mihail Kogălniceanu, fructierele din porțelan cu monogramă și alte obiecte de artă decorativă, sigiliul cu monogramă, servieta de diplomat (cu cifru), cutia pentru pălării (cu monogramă), o lampă de birou, trusa de birou, o călămară și o scrumieră care i-au aparținut, însemnele lojei masonice al cărui membru a fost, fotografii ale urmașilor săi, un costum și bijuterii care i-au aparținut Ecaterinei Kogălniceanu sunt valoroase piese de patrimoniu care conferă autenticitate ambientului creat.

Având în vedere faptul că astfel de clădiri de patrimoniu devenite muzee nu trebuie să rămână pentru generațiile viitoare doar depozitele unor colecții de obiecte și pentru o utilizare eficientă a spațiului muzeal, în acord cu tendințele muzeologiei actuale, noua abordare tematică a impus amenajarea unor spații destinate activităților specifice muzeului. Astfel, salonul-rotundă, păstrând caracteristici ambientale specifice secolului al XIX-lea prin utilizarea unor replici după mobilierul original al casei, a devenit un spațiu destinat desfășurării unor evenimente cultural-recreative: concerte, lansări de carte, audiții muzicale, seri de muzică și poezie, spectacole de teatru.

Noua atracție a acestui proiect expozițional o reprezintă faptul că Mihail Kogălniceanu își primește musafirii (vizitatorii) și le adresează câteva cuvinte din biroul casei sale din Iași. Astfel, el prezintă vizitatorilor casa și familia și, de asemenea, rostește câteva fragmente din unele dintre discursurile sale celebre, în acest mod fiind puse în evidență calitățile sale oratorice. Întâlnirea fostului om politic cu publicul este posibilă datorită unei premiere naționale în spațiul muzeal din România- o proiecție holografică.

Muzeul Memorial „Mihail Kogălniceanu” se află în subordinea Muzeului de Istorie a Moldovei din cadrul Complexului Muzeal Național „Moldova” Iași.

FORTELE NAVALE ROMÂNE

