

Operațiunea de ranflulare a Monitorului „Mihail Kogălniceanu” 9 August – 2 Decembrie 1956

*Dr. Andreea ATANASIU-CROITORU**

Începutul secolului XX a fost unul fervent din punctul de vedere al înzestrării parcului naval al Marinei Militare cu nave și tehnică de luptă. În 1905, ministrul de Război, generalul Grigore Manu, obținuse 12.000.000 lei pentru construcția de nave și armament naval, iar locotenent comandorul Petre Demetriade, care ocupa funcția de director al Marinei în Ministerul de Război, a comandat patru monitoare, la „Stabilimento Technico Triestino” (Șantierul Naval din Triest), în Imperiul Austro-Ungar, azi în Italia, și opt vedete fluviale în Anglia.



*Monitor
tip „Mihail Kogălniceanu”*

Caracteristicile principale ale monitoarelor fluviale cuirasate, al căror echipaj număra 113 oameni, erau: lungime maximă – 61 m, lățime – 10,16 m, deplasament – 680 t, pescaj – 1,60 m, viteză – 23,1 km/h, putere efectivă totală – 1.800 CP, armament – 3 tunuri/120 mm, 4 tunuri/47 mm, 2 obuziere/120 mm, 2 mitraliere/6,5 mm. Armamentul a fost achiziționat de la Uzinele „Skoda-Werke” din Pilsen¹.

Cele patru monitoare, construite în 1907, și lansate pe 19 septembrie, același an la Arsenalul Marinei din Galați, au primit numele unor mari oameni politici ai României din a doua jumătate a secolului al XIX-lea: „Mihail Kogălniceanu”, „Ion C. Brătianu”, „Alexandru Lahovari” și „Lascăr Catargiu”².

Odată cu declanșarea evenimentelor din august 1944, monitoarele tip „Kogălniceanu” vor acționa în cadrul grupurilor fluviale: Grupul 1 Fluvial cu

* Șef Secție Istorie, Muzeografie, Cultură, Muzeul Național al Marinei Române.

¹ *Dicționar Enciclopedic de Marină*, vol. 2, Editura SEMNE, București, 2008, p. 216 (Se va cita DEM 2).

² Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești. Breviar, în Noi contribuții la istoria marinei militare române*, Editura Muntenia&Leda, Constanța 2001, p. 194.

monitoarele „Alexandru Lahovari” și „Lascăr Catargiu” și Grupul 2 Fluvial cu monitoarele „Ion C. Brătianu” și „Mihail Kogălniceanu”. În dimineața zilei de 24 august 1944 două dintre monitoare, „Lascăr Catargiu” și „Mihail Kogălniceanu” aveau să fie grav avariate de aviația sovietică și scufundate în zona Deltei³.

După 12 ani, monitorul „Mihail Kogălniceanu” avea să fie ranfluat și pus pe linia de plutire⁴, printr-un efort susținut al statului român, efort în care a fost cooptat un personaj mai puțin cunoscut, un ofițer rus stabilit în țara noastră.

Nicolae Pavlovici Lubomirov (comandor, născut la Petersburg, Rusia, în 1888), specialist în Arme sub Apă, a rămas în România în 1921 și a devenit unul din pionierii instruirii și antrenării scafandrilor, precum și a implementării lucrului sub apă (cu aparatul de sudură și tăiere subacvatică, utilizarea explozibililor sub apă, folosirea camerei de decompresie ș.a.) în țara noastră⁵.

Viața și activitatea profesională a lui Nicolae Pavlovici Lubomirov ar fi fost greu de reconstituit poate chiar imposibil, dacă soția sa, Viorica Teșianu, nu ar fi donat Muzeului Național al Marinei Române, printre altele și autobiografia⁶ acestuia. Așa știm că s-a născut pe 13 noiembrie 1888 și că după terminarea Liceului clasic, a intrat în clasele superioare cu gradul de *gardmarin de vas* (1903). În perioada 1906 - 1907 a făcut ocolul lumii cu escadra de studii (*amiral Rousin*). A urmat un examen în urma căruia a primit gradul de miciman și a fost ambarcat pe vasul „Sinop” al Flotei Mării Negre și apoi pe canoniera „Uraletz” cu care a stat 2 ani în Mediterana. În 1910 a fost transferat în flota Mării Baltice și numit instructor la Școala Navală din Petersburg. Iar până în 1914 în fiecare vară s-a aflat cu escadra de studii a Școalei Navale „Amiral Rousin” în Marea Baltică ca ofițer de pavilion al statului major al escadrei.

În timpul Primului Război Mondial, a fost numit la escadra crucișătoarelor „Russia” și „Aurora”, ca ofițer superior operativ de pavilion a Statului Major al escadrei. Menționează, modest, reușita din 1915, când, după scufundarea crucișătorului german „Magdeburg” s-a încercat scoaterea din epavă a cărților secrete de cifru naval german. Aflat la comanda echipelor de

³ Georgeta Borandă *Nave de luptă românești. Breviar*, p. 197.

⁴ DEM 2, p. 339.

⁵ Ion Rîșnoveanu, *Un erou al Marinei Militare Române: Nicolae Lubomirov*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, 2013, tom XVI, Editura Muzeului Marinei Române, Constanța, 2013, pp. 195 - 206.

⁶ Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, Fondul Nicolae Lubomirov, Dosar Nr. 1.

scafandri a reușit îndeplinirea misiunii, fapt pentru care a fost înaintat în grad și decorat cu Ordinul „Sfânta Ana” cu spade⁷.

Anul următor a fost trimis în Franța și Anglia pentru a stabili legăturile operative dintre flotele aliate: „Am stat 4 luni pe bordul crucișătorului englez *Lion* (pav. Am. Beatty), pe bordul căruia am fost permanent pe mare în căutarea flotei germane”. În urma acestor acțiuni a fost decorat cu Ordinul francez „Legiunea de onoare” în grad de cavaler. La întoarcere, în 1917, Lubomirov a lucrat în Marele Stat Major al Marinei la compunerea noului cifru naval rus și aliat. A stat 4 luni în izolare completă cu alți 8 ofițeri și, la final, a fost recompensat cu un ordin special de mulțumire pe Marină.

A solicitat să fie ambarcat în flota activă primind astfel, comanda dragorului de mine „Cristofor”. Prima misiune încredințată a fost aceea de a fi trimis la flotila de Dunăre româno-rusă. Spune Lubomirov: „aveam 29 de ani (...) și gradul de locotenent comandor (...). Am plecat din Sulina pe Dunăre și am intrat în flotila de Dunăre (...). Am făcut dragaje de mine în mare și pe Dunăre. În echipajele flotilei au început dezordine și dezertări care au curpins și armata rusă. Am fost nevoiți a debarca echipajele și a pune vasele la iernat. Din Petersburg a sosit ordinul către generalul Tcherbacev (comandantul frontului de sud) a forma o comisie mixtă pentru a face inventarul materialului militar și naval rămas pe teritoriul României și a-l preda autorităților române. Comisia a fost prezidată de gen. Heroys, în care comisie am fost numit și eu. Afară de inventariere, Comisia a avut sarcina de a organiza și executa repatrierea prizonierilor fugiți din lagărele germane, unde acești oameni așteptau sosirea navelor trimise din Rusia”. Comisia și-a desfășurat activitatea timp de 3 ani, în 1921 a fost desființată, iar Ambasada rusă a încetat plata salariilor membrilor acesteia⁸.

În anul 1936, după obținerea cetățeniei române, reușește să se angajeze la P.C.A.⁹ unde a lucrat pe rând ca impiegat, verificator și

⁷ Andreea Atanasiu-Croitoru, *Experiență străină pusă în slujba Marinei Militare Române. Ofițeri și piloți europeni ai secolului XIX*, în curs de publicare în: *TRADIȚIE, ISTORIE, ARMATĂ*, volumul Conferinței Naționale *TRADIȚIE, ISTORIE, ARMATĂ*, ediția a VII-a, organizată de Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, din 15 octombrie 2021.

⁸ Lubomirov s-a aflat și el în situația de a-și căuta un alt loc de muncă. În autobiografia păstrată în Fondul Documentar al MNMR povestește despre anii aceștia: „Având studii în muzică și fiind și un bun pianist, am organizat o mică orchestră cu care am cântat până în 1931 la diferite cinematografe din București. Făcând cunoștință cu câțiva renumiți muzicieni (Enescu, Georgescu, Perlea, Nona Ottescu etc) am fost sfătuit de a cere cetățenia română și ei m-au ajutat în obținerea unui post de maestru corepetitor la Conservator și la Opera Română, unde am lucrat (încă cetățean rus) până în 1936” (Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, Fondul Nicolae Lubomirov, Dosar Nr. 1).

⁹ Direcția Generală a Porturilor și Căilor de Comunicație pe Apă.

subinspector. „Paralel cu lucrările mele pe șenalele navigabile – povestește Lubomirov – am avut sarcina de a ține legătura dintre Ministerul Comunicațiilor și P.C.A. cu Comisia Aliată de Control și Atașatul naval sovietic. În timpul activității mele pe Dunăre am pregătit și condus personal echipe de ranfluare.

Deoarece cadrele de scafandri au fost foarte reduse, prima mea grijă a fost de a crește noi cadre tinere care să cunoască tehnici mai avansate”.

În anii '50 Nicolae Lubomirov a executat mai multe lucrări de ranfluare: la Constanța, ranfluarea torpilorului „Năluca”, pentru a degaja zona de



acostare a șantierului naval; mai multe nave din bazinele porturilor Brăila și Galați; șlepul nr. 7092 încărcat cu minereu de fier scufundat pe malul iugoslav, care a închis complet navigația pe Dunăre, a necesitat 4 luni de efort pentru a degaja complet zona¹⁰; 5 luni a durat operațiunea de ranfluare a epavei monitorului „Catargiu”; apoi au urmat remorcherul „Elena Doamna”, vedeta militară nr. 2, draga „Ovidiu”, vasul turcesc „Sadgat” ș.a.

O mândrie pentru el a constituit-o faptul că Marina Militară i-a acordat încredere încredințându-i ranfluarea monitorului „Kogălniceanu”, scufundat în Brațul Chilia, cu toată muniția de tragere la bord și la o adâncime de 20 de metri. Emoția lui Lubomirov consta în aceea că: „Pentru prima dată echipele de scafandri trebuiau să manipuleze obuze încărcate, unele fiind pregătite pentru tragere. A fost nevoie de exemplul meu personal, de a coborî sub apă de multe ori, pentru a insufla oamenilor curaj și a le arăta cum se lucrează cu obuze”.

Despre activitatea din această a doua parte a existenței sale, dedicată țării adoptive de care chiar a dovedit că e atât de legat, dar și despre cum vede viitorul, Lubomirov spune: „...am putut instrui și antrena cadre tinere de scafandri, pentru a lucra cu aparate și scule moderne, cum este de pildă

¹⁰ Referitor la acest efort Lubomirov spune: „Socotesc că această lucrare a fost cea mai plină de riscuri, cea mai grea din punct de vedere politic, din toate lucrările conduse de mine (...). Cu echipele mele de peste 600 de oameni, pe un curent de 25 km pe oră, am putut lucra pe malul iugoslav fără nici un fel de dezertare” (Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, Fondul Nicolae Lubomirov, Dosar Nr. 1).

aparatur de sudat și tăiat sub apă, sau cum sunt cilindrii ridicători, diferite explozibile pentru tăierea sub apă, camera de decompresare etc. Am compus, de asemenea, un regulament al lucrărilor sub apă, actualmente în vigoare, și am alcătuit programele analitice pentru școala de scafandri, creată la Giurgiu, care permite completarea cu elemente autohtone tinere, cadrele de scafandri cu înaltă calificare. Această calificare va permite executarea celor mai grele lucrări sub apă, fără a mai fi nevoie să se apeleze în trecut la specialiști străini”.

Printre documentele donate de soția sa, Viorica Teșianu, se numără și un dosar cu procese-verbale întocmite de Lubomirov și trimise către aparatul central în care acesta face fie o dare de seamă a etapelor ranfluării, fie reclamă lipsa materialelor, a sprijinului și chiar a seriozității celor implicați în activitate.

Pentru că aceste documente vorbesc de la sine, vom reda câteva din acele procese-verbale ce ilustrează cel mai bine realitatea de la fața locului.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 14 iunie 1956. Chilia Veche

Prima etapă a ranfluării, adică ridicarea epavei la suprafață, s-a terminat la ora 17.00, epava fiind ridicată deasupra apei la prova cu 2 m și la pupa rămânând sub apă 2 m. Această poziție a epavei are pescaj de trece ca 6,5 m care permite ducerea ei în amonte la Brăilă unde urmează să procedeze la redresarea ei și ridicarea definitivă la suprafață.

Executarea acestui grad de operație a cerut 7 zile și a dus la limită puterea de ridicare a vaselor. La această operație s-a putut stabili definitiv că puterea de ridicare a Kievilor este cu balasturile de 450 de t apă, 350 t nisip în interior și 300 t nisip pe punți, în total 1100 t. În cazul în care ar fi puse pe borduri tancuri sau pontoane s-ar putea atinge 1400 t dar cu condiția de a avea caburile și pasticile noi și 8 oameni pe lucru (tură – n.a.). Am avut mare noroc de a avea aceste 7 zile timp frumos și numai 3 avarii – un vinci avariat, 2 cârlige rupte și 1 cablu plesnit, care n-au avut nicio influență asupra întregii operațiuni. A fost nevoie de a preface 4 cabluri răsucite și a scurta 2¹¹.

Echipa marinei militare ne-a adus un concurs prețios și au lucrat la vinciuri cu însuflețire, dar a fost nevoie de a angaja încă 30 de oameni civili pentru a completa deservirea vinciurilor. Mâine începe pregătirea remorcajului și asigurarea cu cabluri a epavei. Kievii vor fi trase cu pupa înainte, dar epava va merge cu prova înainte ce micșorează mult rezistența la remorcare. Pe loc va rămâne șlepul 5, ceam bacuri și macarale cu remorcherul

¹¹ Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, Fondul Nicolae Lubomirov, Dosar Nr. 1, f. 2.

„Dunărea” care după scoaterea turelei și blochusului va merge cu aceste vase la Brăila.

(...) A sosit la lucrare delegatul amiralului Marteș, care a stat 3 zile. A fost mulțumit de mersul lucrărilor, dar a remarcat că vom face un lucru dublu din cauza lipsei cablurilor. Am cerut trimiterea mai rapidă a planurilor de formă a vasului pentru a putea tăia mai precis cablurile de ridicare. Neprimind niciun răspuns la toate cererile noastre, am plecat prin Tulcea la Galați. La Tulcea am aranjat definitiv cu dl. Stancu chestiunea sanitarului care va rămâne la Chilia permanent în timpul lucrului. La Galați m-am întâlnit cu ing. Cosmin care a pus în mișcare rapidă chestiunea Kievilor, cablurilor și ceamului și sper că luni vom avea la Chilia totul necesar. (...) Rămâne de rezolvat chestiunea tuburilor armate de mare presiune pentru hidromotoare¹².

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 10 august 1956. Chilia Veche

(...) Dimineața au fost făcute procese verbale cu Căpitania pentru materiale scoase din epavă și vase au făcut provizii. Sanitarul Grama din nou a lăsat grupul și pe ascuns a plecat la Galați. L-am prins pe pasagerul și cu căpitanul Portului am încercat a-l convinge rămâne până vine schimbul, dar în zadar. La ora 12.00 convoiul a plecat spre Chilia unde sosit la ora 20.00.

După controlul grănicerilor, remorcherul „Petros” a plecat la epavă și după lucru de dragaj de 2 ceasuri a balizat din nou epava¹³. (...) Cerul s-a înnourat și ploua. La 6 dimineața grupul este dus la epavă. Ceamul este pus lângă mal și motoristii curăță motorul. Șlepu nr. 5 și macaraua sunt puse pe poziție la epavă. A sosit tov. doctor Georgian trimis de Comisia sanitară, care este medic primar al unui spital, deci chestiunea sanitară trebuie rezolvată.

Ancorarea șlepuului a durat până la ora 17.00 deoarece a fost greu de fixat o ancoră care nu putea ține pe fundul clisos. Am examinat echipamentul scafandrilor. Sunt necesare următoarele materiale cerute de multe ori dar în zadar (...): parâme din manila, pentru că cele de cânepă sunt grele și nesigure. Pompele noi sunt cerute deoarece din pompele existente, care au fost reparate la Brăila și Giurgiu, numai una merge bine, celelalte nu țin aer și au fost reparate neglijent¹⁴. Toată ziua a suflat un vânt puternic de NE care a deplasat șlepu din poziție (...).

14 august. Timp fumos, rece. A început examinarea epavei (...). Adâncime 14 - 16 m. Curent potrivit, mai tare sub epavă. De la pupa până în turelă, epava este liberă de orice obstacol. De la turelă pe fund se găsesc

¹² *Ibidem*, f. 4.

¹³ *Ibidem*, f. 5.

¹⁴ *Ibidem*, f. 6.

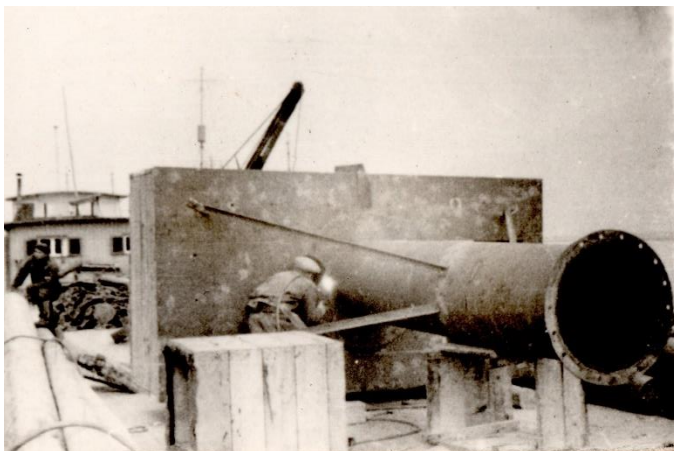
lemn, butoi și diferite obiecte (s-a scos o pușcă mitralieră). Nisip depus numai în unele locuri.

Scafandru militar s-a încurcat de 2 ori la balustrada epavei și a fost nevoie de a-l degaja cu un alt scafandru. Este un băiat curajos, dar nepriceput și nedisciplinat. În general s-a dispus că un scafandru va sta pregătit totdeauna pentru imediata imersiune de ajutor. În fiecare zi am vorbit cu ei despre regulamentele scafandrierii și remarc că acuma toți, fără abatere, se supun regulilor instrucției.

15 august. Timp frumos. După-masă vânt. S-a constinuat cercetarea spre prova cu scoaterea obstacolelor pe care se poate ridica vinciul. Au fost scoși 5 mari bușteni și o pompă de mână (...) ¹⁵. La ora 17 a sosit remorcherul „Dunărea” care este necesar pentru cazul când vântul care suflă câteodată extrem de tare va deplasa șlepul 5 de pe poziția sa, ceea ce s-a întâmplat de 2 ori.

20 august.
Timp frumos. Liniște.

A continuat scoaterea buștenilor s-a ajuns la turela din prova, depunerea nisipului s-a mărit (...). La ora 8 mi s-a comunicat ordin de a veni urgent la București lucru care intenționam să-l fac astă noapte, plecând



cu șalupe militară care trebuie să se ducă la Tulcea pentru a debarca o parte inutilă a personalului și a lua provizii. Comunicarea de a trimite la Galați, „Dunărea”, nu am executat-o deoarece nu se poate lăsa grupul fără nici un vas cu propulsie. Am ordonat plecarea șalupei mai devreme și am ajuns la Tulcea pe la ora 18.00 de unde voi vorbi cu Galați și iau trenul de la Tulcea spre București. Am vrut dinainte să trec spre Galați spre a accelera trimiterea materialelor necesare la Chilia (...). În general lipsesc materiale necesare pentru continuarea lucrării, iar sectorul cu toate cererile nenumărate, nu trimite nimic.

A sosit casierul cu banii și nu a adus scafandrilor banii orelor sub apă ceea ce a produs mare nemulțumire ¹⁶.

¹⁵ *Ibidem*, f. 7.

¹⁶ *Ibidem*, f. 8.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 30 august 1956. Chilia Veche

30 august. Lucrarea la epava monitorului începută la 12 august a luat un mers normal și se execută cu succes, care ar putea să fie mult mai rapid și efectiv, dacă nu aveam lipsuri în materiale și scule absolut necesare. Aceste materiale au fost mereu cerute¹⁷ (...).

Am plănuit lucrarea în așa fel ca prima etapă să fie terminată neapărat în septembrie, lucru posibil dacă aveam materialele cerute și cabluri, chei și tuburi flexibile necesare, care sunt deocamdată la Sadagat. În rezumat este nevoie de următoarele:

1. Înapoierea urgentă a ceamului N... care se află la Giurgiu, pe care trebuie încărcat restul de materiale cerute, restul de piese a celor 2 pompe de scafandri, lemn etc.
2. A interzice trimiterea sticlelor cu apă minerală cu camionul. Jumătate din sticle au sosit sparte.
3. Trimiterea de la Sadagat sau din altă parte a cablurilor de ridicare, cheilor de împreunare de tot felul, tuburilor flexibile de 100 %, clemelor etc.
4. Aducerea unei bărci de scafandri pentru a organiza a treia etapă de lucru.
5. Procurarea pe orice preț a unui aparat de sudură autogenă care este necesar.

Chestiunea sanitară până acumă nu este rezolvată. Caravana sanitară pleacă după câteva zile și rămânem fără nici un ajutor medical. M-am adresat regiunii comandantului Marinei la Sulina – toți promit dar rezultatul nu se vede. Numai un ordin din București poate rezolva problema.

Este supărătoare problema cu scafandru militar¹⁸. Micuț, care are curaj inconștient, dar nicio pricepere în lucrări de salvare, este complet nedisciplinat, ușuratic și mai mult stă acasă la un sat vecin decât stă la lucru. De 3 ori s-a încrucat sub apă și am interzis coborârea lui cu echipele noastre. Are o șalupă cu 15 marinari care mai mult stă la Chilia decât la salvare și pentru lucru nu este de niciun folos.

De 2 zile ne zbatem cu defectarea aparatelor de telefon. Au făcut scurt circuit pe cască și microfoanele de la scafandru nu lucrează. Acum am aflat că niște deștepți la Giurgiu au făcut modificări la instalațiile telefonice acestor aparate. Nu avem aparate de măsurat, nu avem izolir band și electricianul

¹⁷ *Ibidem*, f. 9.

¹⁸ *Ibidem*, f. 10.

șlepului este un nepriceput și din nou trebuie apelat la dl. Stoenescu care nu este electrician. Rog a interzice modificările la aparatele originale.

Până astăzi, epava de la pupa până la prova a fost în partea răsturnării degajată de obstacole și depuneri (...)¹⁹.

În cursul zilei de astăzi (28 august) s-a pus a 6-a traină și a început spălarea pentru al 7-lea și al 8-lea cablu²⁰.

Sanitarul de la Chilia a fost delegat numai de 2 ori pe săptămână. Caravana pleacă după 3 - 4 zile la Sulina; marina la Sulina n-are un sanitar disponibil. Avem pe bord doi cetățeni, fost elev scafandru Gârboveanu care are 3 ani de studii medicale și este de acord a veni din nou la această specialitate și mecanic 2 del „Dunărea”, Stan V. Ilie care a absolvit cursuri sanitare și la nevoie poate fi folosit ca sanitar. Cred că este nepermis de a întrerupe o lucrare așa de importantă din cauza unui sanitar.

Inginerul electrician pe care N 5 îl are pe bord (schema prevede 2), Meia Pane, sâmbătă a fugit luând pe ascuns barca și a plecat la Giurgiu. Norocul nostru că tov. Stoenescu îl poate înlocui, dar totuși fără electrician vasul nu poate rămâne și tov. Stoenescu drept ajutor are un mecanic al 2-lea inconștient, care se plimbă pe punte fără a face nimic și 2 tineri care abia învață meseria.

Duminică s-a lucrat la repararea telefoanelor. Din cauza lipsei aparatelor de control, cu greu au fost găsite defectele la conducte și microfoane care au fost reparate.

Mi se comunică că la Galați au sosit 5 - 4 cabluri. Aceste cabluri sunt inutile la această lucrare unde vor fi puse sub epavă 18 cabluri de maximală lungime a unui cablu de 15 m. Va fi nevoie de a ciopârți așa de prețioase cabluri în mici bucăți când avem nevoie de cabluri de 47,50 mm. Sarcina la fiecare cârlig la care el poate rezista este 50 tone, care nu poate fi depășită (cârligul se rupe)²¹.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 1 octombrie 1956. Chilia Veche

Punerea cablurilor sub spardekul epavei a cerut mai multe zile pentru săparea celor 2 tunele de cca 10 m lungime și în clasă. 2 zile scafandrii n-au

¹⁹ *Ibidem*, f. 11.

²⁰ *Ibidem*, f. 12.

²¹ *Ibidem*, f. 13.

putut găsi acul care a deviat și când s-a pus acul-țeavă (găurită) tov. Bitenko – a pus acul. După 8 zile de lipsă a sosit și tov. Iganin cu vestea că în sfârșit, motorul pentru hidromotor este cumpărat. Cu mine a plecat la Brăila mecanicul-șef de la Kiev, pentru a-l recepționa, dar cred că data asta îl vom avea și ne va servi la spălarea interioară a epavei. Șlepul N. 5 nu are nici un mijloc de execuția această operație.

Actualmente urmează a executa:

1. confecționarea a 36 apărători a cablurilor, care vor fi dispuse în toate locurile unde cablurile ating locurile ascuțite ale epavei
2. se va lucra cu 2 echipe de scafandri la fiecare cablu care după fixarea apărătorilor va fi întins
3. apărătorii vor fi făcuți în formă specială și vor fi prinși și de cablu și de epavă
4. paralel se va spăla epava din afară pentru a degaja complet de nisip și cât este posibil din înăuntru pentru a ușura la maximum
5. când va veni ceamul cu nisip începe punerea balastului ce se va face paralel (dacă vom avea oameni suficienți)²².

După terminarea acestor operații care sperăm vor fi terminate în jurul datei de 12 - 15 noiembrie, trebuie să încetăm virarea. Trebuie de acum rezolvată chestiunea oamenilor care are 3 soluții:

1. 150 de matroși aduși în 10 unități organizate cu dormitor, cazarma lor
2. oameni localnici de la Chilia Veche
3. oamenii noștri completați din marinari sau soldați muncitori.

Desigur că cea mai bună soluție este prima (...) dar am impresia că ei nu vor fi în stare a aduna atâtea oameni și a rezolva chestiunea cazării lor. Prevăzând acest lucru m-am înțeles cu Sfatul Popular și organizația de partid din Chilia care îmi promite aducerea celor 150 de oameni cu plata de 40 - 50 lei pe zi. Plata poate fi făcută și prin Sfatul Popular prin virament. La nevoie putea avea oameni și pentru încărcarea balastului.

Pentru a ține Kievul la distanța necesară am cerut sudorului, procurarea a 2 școndri de cca 60 cm ϕ și L-12 m sau 4 mai subțiri. De asemenea, am cerut trimiterea de la pontoanele 1-2 a 40 traverse și colțari agățători disponibil, 4 baloane de oxigen (...) dacă sunt bine încărcate vor fi suficiente.

Este nevoie de ordinul Direcției pentru completarea personalului șleului 5 cu: 1) un mecanic în locul lui Florin Constantin plecat la pensie,

²² *Ibidem*, f. 20.

2) un electrician (n-are nici unul), și temporar de un sudor (poate fi Nicu Ruse de la pontoane)²³.

Tov. Stoenescu care se zbate în locul celor care lipsesc și celor care sunt neputincioși nu este în stare a face tot. Am o admirație adâncă pentru acest om excepțional dar are și el o limită de putere. Socotesc rezolvarea acestei probleme de primă urgență.

După întoarcerea lui Iganin am avut cu el și personalul de conducere consfătuiri în toate problemele cu care suntem cu toții de acord. Chestiunea remorcării epavei chiar în poziția ei actuală spre un loc mai apropiat cere cel puțin putere de cca 200-250 de HP. În anul 1949, Kievii au ridicat vasul „Pandhalma” de 1400 de tone (kievii au fost compensați cu 2 tancuri de 800 de tone) și vasul a mers (...) ridicat numai până la partea remorcată de 3 remorcare de 3500 HP în total.

Actualmente sperăm de a ridica epava mai sus (...) și cred că 2500 HP vor fi suficiente dar nu le avem și trebuie să le găsim undeva.

Purtarea personalului conducător a fost tot timpul absolut corectă și în general s-a lucrat în liniște și bine. Nu mi-a plăcut purtarea sc. Ciucă care fără nici un motiv a părăsit lucrul.

La apariția kievilui nou tineretul și câțiva bătrâni au băut puțin mai mult decât trebuie, dar micile scandaluri s-au terminat cu bine și fără excese²⁴.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 18 octombrie 1956. Chilia Veche

Opunerea neașteptată pe care ne-a făcut t. I. la încercarea virajului ne pare la toți ciudată și neexplicabilă deoarece planul ridicării care a fost stabilit și acceptat de el prevedea că Kievii cu balastări suplimentare pot ridica între 1000 - 1200 tone și problema spălatului epavei în starea actuală nu s-a pus. Această spălare începută de noi înainte de sosirea Kievilor a putut fi ușor continuată, dacă kievilul n-ar fi fost pus la poziție la insistența tot a lui I. care la sosirea la Chilia a cerut punerea lor pe poziție. Atuncea t. I. a fost de acord de a ridica înainte pupa pe 10 cabluri, a introduce cabluri sub spardek după ce face ridicarea. Când am sosit la Chilia dânsul a renunțat la acest plan, spunând că este de acord cu mine, că nava n-are la pupă mai mult de 40-50% depunere, că la prova și spardek spălăm ușor nămolul și vom vira. Calculul făcut de mine îmi dădea greutatea epavei în jurul a 1000 t, greutate care kievilul

²³ *Ibidem*, f. 21.

²⁴ *Ibidem*, f. 22.

au ridicat („Pantalname” a avut 1200 t) și deci rămânea a rezolva numai chestiunea oamenilor. Deodată la Galați același I îmi declară că până la sosirea hidromonitorului să se spele în interiorul epavei el nu vrea să încarce ridicarea. N-a putut, n-a vrut să-mi explice cauza acestei hotărâri și la obiecțiunea mea că încărcarea nu poate strica nimic și ne va arăta numai cine are dreptate, a putut replica că asta este cheltuială inutilă și mai bine vom merge la sigur spălând normal. Când am răspuns că în careul ofițerilor și la spandak scafandrii noștri au spălat mai mult de ½ el a răspuns că eu mint. La asta am obiectat că el a avut toată posibilitatea de a merge de multe ori în apă și a verifica situația și deci n-a făcut asta și a stat 8 zile la Galați²⁵. A răspuns că este sigur că situația este cea pe care o spune și că el va pătrunde cu ejectorul chiar în toate compartimentele. Am observat că acest lucru nu este necesar dacă în ele se află numai 50% nămol și că toți scafandrii și Vasia au ciocănit fundul care suna peste tot a gol. M-am despărțit de el neputând a-l convinge dar atitudinea lui mi-a părut (pr tov. Munteanu care a fost prezent) ciudată.

La înapoierea la Chilia în primul rând am făcut împreună cu tov. Munteanu după plan recalcularea depunerii în fiecare compartiment socotind că ea este în medie 40% (vă trimit originalul calculației).

După aceasta, la rând tov. Vasia, tov. Bițenco și Vișteanu au reexaminat starea spălăturii cu sprîț al compartimentelor de la prova și au raportat că în careu și prova n-a rămas nici (...) și la spardek cca (...). În același timp Vasia și Bitenko au pătruns cu greu în mașină și amândoi au constatat că acesta este numai 40% normal (ce ne arată că și în alte compartimente este același lucru, deci calculele noastre sunt juste). Greutatea pătrunderii în compartimente consta ca la răsturnare toate obiectele materiale lemnoase ce au căzut pe jos și au obturat intrările. Pentru a lucra în careu tov. Vișteanu 3 zile a lucrat la degajarea locului. Până la virat vom continua spălatură unde se poate pătrunde.

Angajarea oamenilor întâmpină dificultăți în principal din cauza dezinteresării Sfatului Popular care nu dă nici un concurs. Totuși până acuma s-au înscris 50 de oameni și duminică când tot poporul Chilei se aduna la târg. Vom reuși a completa lista²⁶.

Ceamul cu balast și elevator a sosit la 5 ore și după așezarea vaselor pe poziție a început descărcarea la care a participat întregul personal de la

²⁵ *Ibidem*, f. 28.

²⁶ *Ibidem*, f. 28 v.

toate vasele. Deoarece s-a comunicat că elevatorul ne este cedat pentru un timp limitat, s-a lucrat și toată noaptea și 400 de balast a fost încărcat (...) cu o întrerupere de (...) ore pentru reparația avariei la elevator.

Prin telefon și o notă scrisă a tov. Munteanu am aflat ordinul Direcției despre angajarea oamenilor. Cele expuse în notă corespund complet cu înțelegerea mea cu Sfatul Popular.

Fiecare angajat va iscăli un contract și o declarație că a fost instruit și nu poate avea pretenții de ridicat față de noi.

Această procedură va dura câteva zile și sperăm că miercuri-joi începem viratul. Angajarea se va face prin Sfatul Popular și acolo se fac plățile.

Când s-a descoperit avaria elicei remorcherului „Dunărea” am chemat urgent la telefon pe tov. Munteanu și au comuncat că mâine dimineață vom veni la Galați pentru a schimba elicea, ridicând pupa cu una din macaralele (...) pe tov. Munteanu dă comanda și a pregăti cele necesare. Cu oarecare greutate am convins personalul „Dunărei” a face acest drum de noapte, deoarece am preferat de a repara avaria acuma pentru a avea vasul în ordine în timpul operației de ridicare²⁷.

(...)

Am încercat de a apela la colonia de muncă și ar fi posibil de a obține de acolo deținuți, dar ei au primit o sarcină urgentă de recoltare a stufului și toți oamenii disponibili sunt trimiși acolo. Tov. Munteanu care ne-a făcut un proiect de contract îl va scrie la mașină la Galați (aici nu se găsește o mașină de scris și trimite cu pasagerul).

Dificultățile continuă cu faimosul scafandru militar michiman Nicu (pe care cunoaște bine cap Antonescu) care lipsește de 3 - 4 zile și nu permite șalupei Marinei a ne ajuta la deplasările necesare (după provizii, sanitar etc). Grupul a dat lor motorină, a reparat motorul, încarcă acumulatorii etc și el spune că n-are „ore de marș” disponibile pentru noi. (...) Lazăr a raportat totul și rog a comunica lui Antonescu a lua măsurile necesare sau a trimite pe șalupă la Sulina. Din nenorocire nu avem nici un mijloc de locomo bune afară de remorhere.

Cred că ar fi posibil de a trimite scondri necesari de pontoane cu „Dunărea” la întoarcerea ei. Din nou scafandri n-au primit suplimentul lor

²⁷ *Ibidem*, f. 29.

nici pe septembrie nici pe octombrie. Cumpărarea lui pe loc așa cum a aprobat t. mg. Cosmin (...) nu admite Giurgiu și nu vrea să achite bonurile.

Va fi necesar de a rezolva o dată definitiv această chestiune și chiar a ordona cercetări de un organ de contabilitate²⁸.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 11 noiembrie 1956. Chilia Veche

Prima etapă a ranfluării adică ridicarea epavei la suprafață s-a terminat la ora 17, epava fiind ridicată deasupra apei la prova cu (...) pupa rămânând sub apă cu 2 m. Această poziție a epavei are pescaj de trecere cca 65 m care permite ducerea ei în amonte la Brăila unde urmează să se proceseze la redresarea ei și ridicarea definitiv la suprafață.

Executarea acestei grele operații a cerut 7 zile și a fost dusă la limită



puterea vaselor ridicătoare. La această operație s-a putut stabili definitiv că puterea de ridicare a Kievilor este cu balasturile de 450 tone apă 350 tone nisip în interiorul navei și 300 tone nisip pe punți în total 1100 tone. În cazul când ar fi

puse pe borduri tancuri sau pontoane s-ar putea atinge 1400 tone dar cu condiția de a avea cabluri și pastici noi și 8 oameni pe mașină. Am avut mare noroc de a avea aceste 7 zile timp frumos și numai 3 avarii – un vinciuc avariat, 2 cârlige rupte și 1 cablu plesnit care n-au avut nici o influență asupra sistemului în trage. A fost nevoie de a preface 4 cabluri răsucite și a scurta 2.

Echipa marinei militare ne-a adus un concurs prețios s-au lucrat vinciuri cu însuflețire, dar a fost nevoie de angaja încă oameni civili pentru a completa deservirea vinciurilor.

Mâine (...) începe pregătirea remorcajului și asigurarea cu cabluri a epavei. Kievii vor fi trași cu pupa înainte, deci epava va merge cu prova

²⁸ *Ibidem*, f. 29 v.

înainte ce micșorează mult rezistența de remorcare. Pe loc vor rămâne șlepul 5 ceam, bacuri și macarale cu remorcherul „Dunărea” care după scoaterea turelor (...) în care (...) vase la Brăila²⁹.

Lubomirov către Direcția Căilor Navigabile. 3 aprilie 1957. Ranfluarea M-204. Brăila

Ranfluarea monitorului M 161 a necesitat 5 operații principale: 1) ridicarea de la o adâncime de 22 metri la suprafață a epavei răsturnate; 2) aducerea ei de la Chilia la Brăila; 3) coborârea ei pe un fund de 6 m la Brăila în fața șantierului 1 Mai; 4) răsturnarea ei; 5) punerea în stare de plutire.

Primele două operații au fost duse la bun sfârșit, numai cu 2 accidente fără urmări grave. A rămas de executat ultima operație, de fapt cea mai ușoară, în principal prin faptul că este asemănătoare cu ranfluarea monitorului „Laxarlatargu” (??) în 1951. Din cauza unor intervenții s-a făcut greșeala de a începe această ultimă operație iarna cu mijloace improvizate și cu un personal ocazional nepregătit pentru acest gen de lucru. A fost nevoie după 2 luni de lucru a face multe modificări și conducerea n-a promis la timp pompele necesare în bunăstare de lucru.

Principal că la loc de a merge pe calea deja cunoscută și care a dus la o reușită a început devierea de la ea³⁰.

Cum am spus mai sus ultima operație este relativ simplă, dar cere imperativ următoarele:

1) un rând de pompe de refulare (5 mari și 4 mici) în perfectă stare de lucru care să permită pomparea continuă timp de 2 zile;

2) instalarea chesoanelor de vizitare care permit pătrunderea în toate compartimentele epavei, pentru a le putea curăța de nămol.

Cum am spus mai sus o ultimă operație este relativ simplă dar cere imperativ următoarele:

1) un rând de pompe de refulare (5 mari și 4 mici) în perfectă stare de lucru care permitea pomparea continuă timp de 2 zile;

2) instalarea chesoanelor de vizitare care permit pătrunderea în toate compartimentele epavei, pentru a le putea curăța de nămol și de toate obstacolele aflate acolo și care pot împiedica funcționarea fără întrerupere a pompelor. În special în cazarmele, careurile, depozitele se află o cantitate mare de lemnărie sfărâmată, materiale, saltele, îmbrăcăminte etc care astupă sorburile și între care rămâne o mare cantitate de nămol și ușurarea cât este

²⁹ *Ibidem*, f. 36.

³⁰ *Ibidem*, f. 59.

posibil a epavei, prin scoaterea din ea a greutăților accesibile anume: turele, tunuri, muniții, combustibil și principal, nămolul. Chiar cu spălarea cea mai conștiincioasă, o cantitate însemnată de nămol va rămâne cruvace, sub panouri, între instalații etc. Această ușurare este absolut necesară deoarece monitorul nu este un vas obișnuit – el cere în stare normală un bord liber extrem de redus (40 cm) și pentru a compensa greutatea nămolului și apei care rămâne în el după pompare este nevoie de a scoate tot ce este posibil. Este o greșeală de a lăsa în epavă 3 compartimente nespălate, muniția și turelele nescoase³¹. În 1951 toate compartimentele au fost curățate și spălate, muniții și tunuri scoase, tancuri golite și totuși monitorul pus în stare de plutire a avut abia 10 cm bord liber și în interiorul lui s-a găsit o însemnată cantitate de nămol și apă. Despre acest lucru știe bine tov. (?)

În consecință, pentru a evita o eventuală și aproape sigură nereușită propun următorul plan de lucru, care necesită cca 1 – 1 ½ lună.

- 1) scoaterea ambelor turele;
- 2) spălarea compartimentelor cu muniții, cabluri și tancuri;
- 3) scoaterea munițiilor;
- 4) pătrunderea prin chesoane de vizitare la rând în toate obiectele care împiedică spălarea nămolului;
- 5) punerea în perfectă stare de lucru a tuturor pompelor (...) ³²
- 6) procurarea lămpilor portative care permit vizitarea compartimentelor și lucrul acolo.

În ce privește aplicarea metodei de ridicare a probei socotesc că aceste operații sunt posibile cu condiția executării în prealabil a celor 6 puncte sus expuse. La cotele actuale a apelor este posibil a reuși prima operație, dar nu putem fi siguri dacă a doua operație care va avea loc la sfârșitul lunii mai când apele scad, nu se va putea executa.

Va fi atunci nevoie de a muta pontoanele în paralel cu epava.

Nu trebuie uitat că socoteala exactă, greutatea nămolului combustibilului, apei și materialelor care este și va rămâne în interiorul epavei, nu poate face nici cel mai mare savant specialist din lume, deoarece nu există nici o posibilitate a le măsura chiar cu aproximație, deci este rezonabil a reduce aceste greutăți la un maximum posibil³³.

Dl. Lubomirov – I.V.1957 – Confidențial. Către Direcția Căilor Navigabile

Vă înaintez al 5-lea exemplar al Procesului Verbal din 30.IV încheiat de conducătorii grupului de salvare a M-161 la Brăila, urmând ca celelalte

³¹ *Ibidem*, f. 60.

³² *Ibidem*, f. 61.

³³ *Ibidem*, f. 62.

exemplare veți primi prin poștă în plicul confidențial de la sectorul DCN Brăila, conform ordinului telefonic dat de tov. ing. Marinescu tovarășului Simion. Socotesc necesar a da câteva lămuriri despre proveniența acestui proces-verbal. Întrebuințarea și scopul lui și descrierea lucrărilor care s-au executat în zilele de 29 și 30.IV până la ora 16.00. În zilele precedente, când prezența tov. ing. Cosmin Coman s-au făcut primele probe de pompare am simțit că cheștiunea pompelor era gravă și sunt mai multe șanse că nu vom reuși a obține o pompare continuă de 6 - 8 ore care ne permite etanșarea tuturor pătrunderea apei și trecerea directă la virare³⁴.

O întrerupere ducea fatal la scuirea afară a tuturor astupărilor și putea pune în pericol oameni aflați în interiorul epavei.

Dorința colectivului a obține un rezultat pozitiv și a mulțumi Direcției a însuflețit întreg personalul care a lucrat 12 ore cu tot avântul pentru a reuși operația. A fost în zadar. A fost confecționat în câteva ceasuri încă un cheson; într-o zi a fost fixat pe loc. Au fost schimbate pozițiile (?), tuburile de piele uzate au fost înlocuite cu tuburi noi confecționate la Șantierul Giurgiu (ele s-au dovedit mai rele, apa și aerul treceau prin toate părțile). Au fost schimbate locurile lor (scoase afară pentru a le putea controla și astupa trecerile aerului). Totul în zadar. La fiecare 2 minute pompele șleului și pontoanele se opreau și ce se câștiga în aceste 2 minute se pierdea la amorsarea lor. Este cunoscut că la pompare se obține la început o coborâre bruscă a apei, dar după aceea cu greu se câștigă câțiva centimetri pe oră până la curățarea definitivă³⁵.

Remorcherul „Petros” cu presiunea lui de numai 8 atm nu putea duce mai mult de o centrifugă și un Warington, a doua centrifugă nu se amorsa, iar și aceste pompe din cauza tuburilor uzate de piele nu aveau randament mare de 40 - 50%.

Am organizat scoaterea din magazii a tuburilor noi să le verificăm cu apa (punând la un capăt flanșa oarbă). Toate tuburile curgeau. Consultându-ne cu tov. Stoenescu am decis la repararea defectelor, înlocuind butoanele uzate (aproape toate făcute de un material prost, aveau ghiventul mâncat) cu buloane noi luate de la șantier. Reparația lor și schimbările tuburilor (în caz de reușită a reparațiilor cere 4 - 5 zile).

Am fost nevoiți cu toții a recunoaște că în aceste condiții nu se poate obține scăderea apei. În toate compartimentele pupei a etanșa toate pătrunderile, a le căuta în liniște în interiorul epavei fără pericol a îneca acolo oameni și a trece la virare fără pericol a îneca pontoanele³⁶.

³⁴ *Ibidem*, f. 66.

³⁵ *Ibidem*, f. 67.

³⁶ *Ibidem*, f. 68.

În practica mea de 26 de ranfluări n-am cunoscut descurajarea provenită de o nereușită și totdeauna am pregătit în cap un nou plan de lucru pe care am propus (fără a schimba nimic în planul general) și care constă în următoarele:

1) deoarece în obligațiile noastre intră și scoaterea turelor și descărcarea munițiilor, pentru a nu pierde nicio zi de lucru când se refac pompele, a trece imediat la aceste operații prin care obținem ușurarea epavei cu cca 150 t (40 t turelele + 50 t muniții + 60 t pământ). Aceste greutateți nu sunt neglijabile pentru reușita finală și nu modifică cu nimic planul general, dar nu permite a fi stăpân pe *toate* compartimentele epavei.

Efectiv, dimineața 30.IV scafandru F. este la turela din prova, a debulonat în câteva ore buloanele rămase (14 b), lăsând pe loc 2 buloane de siguranță; scafandru Buga și Tamaș prima dată la acest lucru, au debulonat și ei 4 - 5 b. Totodată am intrat în convorbire cu macaraua Nr. 9 care se află la Brăila pentru a scoate miercuri³⁷ turela prova și în zilele următoare, cea din pupa. În câteva zile (până la aranjarea pompelor) ar fi fost curățate cele 2 compartimente cu muniții și scoase munițiile care sunt deplasate și împiedică curățirea.

Ordinul tov. Marinescu a oprit această operație și să aștepte sosirea tov. ing. Cosmin C. cu care va lua hotărârea necesară.

Când am hotărât executarea celor expuse mai sus am convocat în cabină pe tov. Cornea, Spulber, Tudor, Bițenco și Sârbu, am închis ușa și în prezența numai a acestor persoane am discutat și am analizat situația din care a rezultat procesul verbal anexat.

Afară de noi și dactilografa care l-a scris, nimeni nu l-a cunoscut. De ce l-am făcut? Pentru a fixa opiniile mele personale neinfluențat de nimeni, cât și acelor care au obiceiul a spune „da” unor șefi în fața lor când de fapt gândesc altfel. Și după ce ceva nu reușește ei spun că niciodată n-au spus „da”³⁸.

De convorbirea telefonică din 30.IV am înțeles că Direcția crede că am fost influențat de delegatul MFA și este mirat că MFA știe de undeva tot ce se întâmplă la grupul de salvare. Am spus o dată verbal și repet că în permanența de dimineață până seara este prezent și tov. michiman Lazăr care știe absolut tot ce se vorbește, ce se procedează (de procesul verbal n-a știut nimeni) și tot mersul lucrării. Raportează zilnic tot cap. Gronov, care le comunică MFA. Tov. Gronov vine aproape zilnic personal și în ziua pompării a stat toată ziua pe bordul salbatorului 5 și cu ochii lui a văzut defectele pompării. Când m-a întrebat – acuma ce faceți – am spus planul meu (fără

³⁷ *Ibidem*, f. 69.

³⁸ *Ibidem*, f. 70.

detalii și înainte de consfătuirea noastră) pe care în principiu el a aprobat. Zilnic grupul este vizitat de un membru al partidului de la Sfatul Popular Regional care mai mult vorbește cu informatorii lui, care din păcate de multe ori dau informații greșite și opiniile lor personale.

Afară de acest serviciu secret a Șantierului și șefii lui urmăresc și cunosc orice mișcare a noastră deoarece sunt direct interesați în³⁹ reușita rapidă a lucrării.

Afară de ei, căpitanul portului vine periodic și notează toate detaliile mersului lucrării pe care desigur comunică cuiva.

În ce privește punctul 5 al procesului verbal sunt convins și el se va aplica deoarece, chiar dacă reușim a ridica pupa în poziția actuală a pontoanelor mutarea lor la prova va fi imposibilă deoarece după cele 10-12 zile, când se va ține prima operație, apele vor scădea în măsura care nu va permite a le așeza pe ambele borduri a epavei și deci vom fi nevoiți a le pune în paralel. Nu este mai bine de a face acest lucru de acum ?

Sunt complet convins că nici ordinele date de mine pentru continuarea lucrării, nici procesul-verbal din 30.IV n-au contravenit cu ordinele și intențiile Direcției. N-am meritat cu nimic reproșurile făcute la telefon, n-am dezvăluit la nimeni secretul Direcției (de asta asta au avut grijă alții) și cred că n-am meritat după atâta muncă și reușită, fără nici un scandal și accident a celor 2 grele operații cu M-161, lipsa de încredere manifestată de D(?)N prin ordinul dat secretarului CN Brăila de a retrage procesele verbale semnate de mine și colectivul lucrării.

1 mai 1957

București

Anexa Proces-verbal ex. 5 din 30.IV Brăila”.

***THE REFLOATING OF THE MONITOR SHIP „MIHAIL
KOGALNICEANU” AUGUST 9 - DECEMBER 2 1956***

-abstract-

Key words: refloating, monitor „Mihail Kogalniceanu”, Nicolae Lubomirov, divers, Danube

The beginning of the twentieth century was a busy one for the endowment with ships for the Romanian Navy. In 1905 the minister for War, general Grigore Manu had just received some 12 milion lei for the acquisition

³⁹ Ibidem, f. 71.

of ships and armaments. The Naval Director, lieutenant commander Petre Demetriade, ordered 4 monitor ships (the new „Kogalniceanu” class) at the Stabilimento Tecnico Triestino (The Naval Shipyard of Trieste) in the Austro-Hungary (today in Italy) and also eight motor torpedo boats in England.

During the difficult period of August 1944, the „Kogalniceanu” monitors were divided into two groups: 1st River Group, with „Alexandru Lahovary” and „Lascar Catargiu” and the 2nd River Group – „Ion. C Bratianu” and „Kogalniceanu”. In the morning of August 24, two of monitors („Lascar Catargiu” and „Mihail Kogalniceanu”) were badly damaged by the Soviet air raids and sank later in the Danube Delta.

After 12 years on the bottom of the river „Mihail Kogalniceanu” was refloated thanks to some serious efforts of the new regime and in no small measure to the work done by an unknown figure – a former Tsarist officer that settled in Romania, Nicolae Pavlovici Lubomirov, that held the rank of captain and was born at Petersburg.

Among the documents of the Romanian National Naval Museum that were donated by his wife, we found a series of reports from Lubomirov to the central authorities about the stages of the refloating process and the difficulties he had to overcome.

Because the documents basically speak for themselves, we chose to present some of them *in extenso*, as they are the best sources available at the moment about the refloating of the ship.