

PREMISELE RANFLUĂRII ȘI FINALUL DE CARIERĂ ALE LUI M – 4

Colonel (r) dr. Gabriel-George PĂTRAȘCU*

La 12 august 1951¹, în portul Galați, s-a desfășurat un ceremonial militar în cadrul căruia marina militară sovietică retroceda marinei militare române cinci monitoare capturate în toamna anului 1944 fără luptă². Cele cinci monitoare erau: „Mariupol” - ex NMS „Alexandru Lahovari”; „Azov” - ex NMS „I.C.Brătianu”; „Berdyansk” - ex „Ardeal”; „Izmail” - ex NMS „Bucovina”; „Kerch” - ex NMS „Basarabia”.

Astfel, era refăcută într-o anumită măsură Flotila Fluvială din perioada interbelică. La momentul reintrării în serviciul marinei militare române, monitoarelor le-a fost atribuită o nouă denumire sub forma unui indicativ numeric astfel: „Mariupol” – M.1; „Azov” – M.2; „Kerch” – M.11; „Izmail” – M.12; „Berdyansk” – M.20.



Foto: Monitorul M. 201, ex NMS „Alexandru Lahovari”. Colecția Dan Sambra.

*Târgușor - Constanța.

¹ Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *Marina Română în al II-lea Război Mondial, Vol. III*, București, Editura Modelism Internațional, 1998, p.329.

² Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *Dicționar Enciclopedic de Marină, Ediția a II-a revăzută și adăugită*, București, Editura SEMNE, 2010, p. 643. Monitor – Navă militară cuirasată, cu borduri joase și pescaj redus, dotată cu piese de artilerie de mare calibru.

Lipseau însă două monitoare și anume: NMS „Lascăr Catargiu” și NMS „Mihail Kogălniceanu”. Ambele monitoare fuseseră scufundate de aviația sovietică în data de 24 august 1944, pe Brațul Chilia. Monitorul NMS „Lascăr Catargiu” a fost adus la suprafață în anul 1951 și a primit denumirea de M.3, iar monitorul NMS „Mihail Kogălniceanu” a fost ranfluat din Dunăre în anul 1956, având indicativul de **M.4**. Din anul 1952, monitoarele au primit un nou indicativ numeric: M.1 a devenit M.201; M.2 – M.202; „Catargiu” – M.203; „**Kogălniceanu**” – **M.204**; M.12 – M.205; M.11 – M.206; M.20 – M.207³.

În anul 2019, cu sprijinul specialiștilor de la Depozitul Central de Arhivă de la Pitești, am reușit identificarea în fondul creat de Comandamentul Marinei Militare pentru perioada cuprinsă între anii 1951 - 1952, 1955 și 1959, a unor documente în care se făcea referire la faptul că din anul 1951 a existat intenția ca și monitorul „Mihail Kogălniceanu” să fie scos din Dunăre. Având în vedere faptul că activitatea de ranfluare a acestui monitor a fost deja publicată de către Muzeul Național al Marinei Române în anul 2021⁴, în continuare, pentru a valorifica fondul de arhivă studiat, am tratat trei aspecte: **I** – scufundarea la 24 august 1944 a monitorului NMS „Mihail Kogălniceanu”; **II** – activitățile ce au premis ranfluarea navei; **III** – finalul de carieră a acelei epave. Pentru edificarea cititorului vom face precizarea că în cuprinsul documentelor de arhivă cercetate s-au găsit denumirile de: *nava „Kogălniceanu”, monitorul „Kogălniceanu”, epava F.K. 161, obiectul M.4, Monitorul 204*.

I., În noaptea de 23/24 august 1944 Monitorul NMS „Mihail Kogălniceanu”, a sosit la Chilia Nouă de la Izmail și a ocupat poziție la km. 43 în aval de port, la malul stâng, cu misiunea de protecție a capului de pod de evacuare. Era ora 03.00 din 24 august 1944. După o jumătate de oră a primit prin radio ordinele privind încetarea ostilităților. La orele 11.30, o formație de patru avioane bimotore de bombardament și două aparate de asalt sovietice au atacat direct monitorul, care nu a ripostat.

³ Cristian Crăciunoiu, Mihai Georgescu, *Danube Monitors*, București, Editura Modelism Internațional, 1995, pp. 128-139.

⁴ Dr. Andreea Atanasu – Croitoru, *Operațiunea de ranfluare a monitorului „Mihail Kogălniceanu” 9 August – 2 Decembrie 1956*, în „Dunărea și Marea Neagră în spațiul Euro-Asiatic. Istorie, Relații Politice și Diplomatie”, Vol X, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2021, pp. 312– 332.

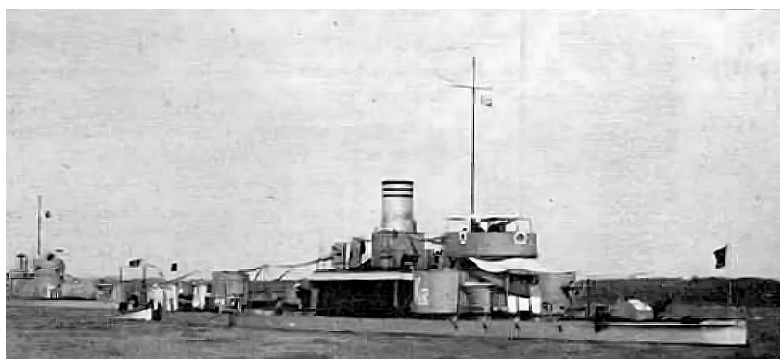


Foto: Monitorul cuirasat fluvial NMS „Mihail Kogălniceanu”.
Colecția Dan-Dragoș Sighicea.

Primele bombe au căzut pe mal, la aproximativ 20 metri în tribordul navei, provocând avarii la suprastructuri. Sub-spardekul a fost incendiat, parte din servanții tunurilor de 37 mm și 20 mm a/a de la tribord au fost răniți. Conducta de vaporii a vinciului prova și aparatul fumigen de la pupa, lovite de asemenea, au degajat aburi și fum artificial care au învăluit nava. Comandantul monitorului, căpitanul Paul Ignat, a încercat o manevră pentru dereglarea ochirii avioanelor și pentru a duce monitorul către apa mai puțin adâncă, dar manevra nu a reușit, cârma fiind blocată de schije primite anterior. Avioanele au revenit la atac, de această dată la mică înălțime, lansând o serie de bombe, care au lovit în plin. Bombele au căzut la prova, la pupa și pe cămașa mașinelor, provocând mai multe găuri de apă și incendiind tancuri de păcură și parcurile de muniție de la tunurile antiaeriene. Strădaniile echipajului de a localiza incendiile și de salvare a navei s-au dovedit zadarnice. O bombă căzută pe puntea prova tribord a aruncat turela de 120 mm în apă, a spart capacul redutei și a distrus un tun de 37 mm, iar alta, spre pupa, a distrus mitraliera binată de 13,2 mm. Dezechilibrată, nava s-a înclinat în bordul opus, începând să se afunde cu prova. În acel moment, comandantul, rănit și el, a ordonat abandonarea navei și echipajul a încercat să se salveze înotând spre mal. Puțin timp după abandonare, monitorul s-a răsturnat cu chila în aer și la ora 11.50 s-a scufundat complet în dreptul km. 42,5”⁵.

⁵ Nicolae Koslinski, Raimond Stănescu, *op.cit.*, pp. 93-94.



Foto: Chilia Veche. Sursa Internet.

II. În intervalul de timp cuprins între 25 mai și 9 octombrie 1951, între Ministerul Forțelor Armate – Comandamentul Marinei Militare pe de o parte și Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Generală a Transporturilor Maritime și Fluviale pe de altă parte, a fost purtată o amplă corespondență referitoare la ranfluarea epavei⁶ monitorului „Kogălniceanu”. Ținându-se cont de faptul că operațiunea de scoatere din Dunăre a monitorului „Catargiu” era pe final și că mijloacele tehnice cu care se efectuase salvarea aparțineau Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, Comandamentul Marinei Militare a insistat pe lângă Direcția Generală a Transporturilor Maritime și Fluviale în vederea obținerii sprijinului pentru a începe activitățile necesare scoaterii din Dunăre a celui de-al patrulea monitor din seria 1907. Răspunsul primit a fost acela că pentru anii 1951 și 1952 mijloacele solicitate erau deja angajate în alte activități. Totodată, s-a făcut recomandarea că era necesar a se face o cercetare mai dezvoltată la epavă cu scafandri⁷.

Cu adresa nr. 2511/677 din 29 octombrie 1951, Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor comunica Ministerului Forțelor Armate rezultatul cercetării la epavă: *„Urmare a scrisorii dvs. nr. 170.775 din 9 octombrie a.c. privind cercetarea situației navei „Kogălniceanu” vă aducem la cunoștință următoarele: Cercetarea s-a executat între 17 și 18 octombrie a.c. de către o echipă specială sub conducerea Tov. Lubomirov N. Cu ocazia acestei cercetări s-a constatat: Nava „Kogălniceanu” se*

⁶ Coordonator comandor (r) Anton Bejan, *op.cit.*, p. 291. *Epavă – Navă sau parte dintr-o navă abandonată în mare sau fluviu (scufundată) sau eșuată pe mal.*

⁷ Depozitul Central de Arhivă (în continuare Dp.C.A), Fond Comandamentul Marinei Militare, Dosar nr. crt. 4098 – *Ranfluare Monitor Kogălniceanu. Corespondență. 1952. Necesară în 1953, ff. 50-46.*

găsește scufundată la km. 43+200 pe brațul Chilia la o distanță de 150 m. de malul URSS [Uniunea Republicilor Socialiste Sovietice] și 250 m. de malul RPR [Republica Populară Română], la o adâncime de 13,30 m, față de etiaj⁸. Ea se află incomplet răsturnată cu fundul în sus pe un fund de nisip argilos tare. Epava este puțin travers cu prova spre malul URSS. Tribordul și rândul al doilea de table de la fund sunt complet împotmolite, spre malul URSS, iar babordul este liber, sub el nefiind depuneri din cauza curentului de sub navă. Elicea din babord este liberă, iar cea din tribord împotmolită pe jumătate. Vasul se sprijină pe fundul fluviului pe coș, turele și spardaek. Partea liberă a babordului este acoperită cu trunchiuri de arbori și crăci care au servit drept camuflaj pentru navă în timpul operațiunilor.



Foto: Monitor cuirasat fluvial folosind camuflajul vegetal în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Colecția Dan Sambra.

Din cercetarea scafandrilor pe partea neîmpotmolită (babord și fund) rezultă că la prova se găsesc 2 găuri de obuz cu diametrul de 30-40 cm. așezate la o distanță de 2 m. între ele. Relațiile luate de la martorii oculari ai scufundării navei arată că după ce a primit câteva proiectile, nava a pierdut turela prova ce a fost aruncată în apă de suflul exploziei, apoi a început a se scufunda cu prova ieșindu-i elicele din apă, s-a răsucit răsturnându-se și apoi s-a scufundat. S-a stabilit că, compartimetele care au găuri de obuz sunt pline cu nisip. Nu se poate stabili dacă restul vasului este sau nu împotmolit în interior. În ceea ce privește posibilitatea de

⁸ Coordonator comandor (r) Anton Bejan, op.cit., p. 295. Etiaj – Nivel convențional de referință al apelor unui fluviu, reprezentând, de regulă, media nivelurilor apelor mici calculată pe un număr de ani (10-15 ani). Etiajul se măsoară pe verticala locului considerat în raport cu nivelul mării.

ranfluare a acestei nave se prezintă astfel: Prima operație și cea mai grea este repunerea vasului în poziția normală, adică răsucirea lui. Această operație nu este posibilă decât printr-o spălare pentru despotmolirea vasului pe partea dinspre malul URSS și apoi prin tracțiune pentru răsucire în jurul axei longitudinale. Această operațiune din urmă poate eșua, întrucât malul URSS, de pe care ar urma să se facă tracțiunea, este jos și unghiul de tracțiune ar fi prea mic. Operațiunile următoare sunt: spălarea interioară a navei, etanșarea ei, pomparea apei și ridicarea. Operațiunile acestea sunt condiționate de starea în care este epava și de avariile ce le are, situație ce nu se poate cunoaște acum în starea în care se află vasul. Executarea acestor operațiuni ar necesita 5-6 luni de lucru (comparație cu „Catargiu”⁹, unde situația era mult mai ușoară ca la „Kogălniceanu”) și un grup de șleperi ridicătoare cu putere de 1000 tone. Timpul de lucru s-ar putea reduce la 3-4 luni dacă s-ar utiliza 6 cilindri de salvare sau 2 tancuri tip B.W. de 1000 tone. Cu actualul grup de salvare al D.G.N.C. nu este posibilă ranfluarea navei „Kogălniceanu” (sic)¹⁰.

La sfârșitul lunii ianuarie a anului 1952, căpitanul de rangul II inginer Grigore Marteș, solicita cu adresa nr. 035348 din 29 ianuarie 1952, Direcției Generale a Navigației Civile din Ministerul Transporturilor, trimiterea unui delgat cu care urma să se discute toate chestiunile în legătură cu ranfluarea navei „Kogălniceanu” atât în ceea ce privea încheierea contractului cât și a posibilităților reale de lucru în vederea scoaterii din Dunăre a monitorului. În adresă era recomandat inginerul Lubomirov care condusese și ranfluarea monitorului „Catargiu” și care cercetase la fața locului situația în care se afla „Kogălniceanu”¹¹.

Având în vedere faptul că în dosarul pe anul 1952 sunt o serie de informații care se repetă, vom prezenta în continuare doar pe acelea care redau concret activitățile întreprinse în vederea începerii operațiunilor de ranfluare. Cu adresa nr. 7 din 8 mai 1952, locotenentul major Ioan Ursac raporta Direcției Construcții Înzestrare următoarele: „În ziua de 8 mai 1952 s-a prezentat la Direcția Construcții Înzestrare tovarășul Lubomirov specialist în ranfluări de nave, care mi-a relatat următoarele în legătură cu demersurile făcute de noi la Ministerul Transporturilor pentru ranfluarea monitorului „Kogălniceanu”. Începând din toamna anului 1951 după ce s-a

^{9 9} Colonel dr. Gabriel-George Pătrașcu, *Epopea ranfluării lui M-3, în Dunărea și Marea Neagră în spațiul Euro-Asiatic. Istorie, Relații Politice și Diplomatie, Vol VI*, Constanța, Editura Muzeului Național al Marinei Române, 2018, pp. 404 – 416.

¹⁰ Dp.C.A., Fond Comandamentul Marinei Militare, Dosar nr. crt. 4098 – *Ranfluare Monitor Kogălniceanu. Corespondență. 1952. Necesară în 1953*, ff. 45-44.

¹¹ *Ibidem*, f. 42.

terminat operația de ranflare a monitorului „Catargiu” condusă de tovarășul Lubomirov, acesta a propus Ministerului Transporturilor să ia din timp măsurile necesare pentru procurarea și planificarea materialelor necesare ranfluării monitorului „Kogălniceanu”. Deși această cerere a fost însoțită de memoriu și plan de lucrări, în care arată importanța acestei unități în planul de apărare al patriei, totuși Direcția Generală din Ministerul Transporturilor a respins din principiu aceste propuneri fără a le discuta, ba mai mult i s-a interzis tovarășului Lubomirov de a mai discuta cu noi (M.F.A) [Ministerul Forțelor Armate – n.n], posibilitatea de ranfluare a unității „Kogălniceanu”. Începând din ianuarie 1952 când demersurile noastre la Ministerul transporturilor au devenit mai insistente, tovarășul Lubomirov a propus din nou să se studieze posibilitatea de ranfluare a navei cu mijloacele proprii Ministerului Transporturilor, prin discuții comune cu specialiștii din Ministerul Transporturilor și cei de la M.F.A. La toate aceste propuneri Ministerul Transporturilor nu numai că nu le-a dat curs, dar a împiedicat pe tovarășul Lubomirov de a lua parte la ședința ce a avut loc la 25 martie 1952 la Ministerul Transporturilor – Direcția Navigației Civile, între reprezentanții ministerului: Director General Rădulescu, Director tehnic Semenescu și reprezentanții M.F.A; căpitan de rangul II Mihăilescu, căpitan de rangul II inginer Șerbănescu și locotenent major Ioan Ursac. La cererea noastră de a fi de față și tovarășul Lubomirov, reprezentanții Ministerului Transporturilor au motivat cu grijă lipsa sa, lăsând să se întrevadă clar **că nu sunt de acord a efectua lucrarea**, cu toate argumentările de ordin tehnic pe care le-am adus. Tovarășul Lubomirov afirmă că în timp ce noi discutăm în ședință despre ranfluarea navei, dânsul era reținut intenționat de șeful serviciului domniei-sale în birou pentru a nu putea să-și expună în fața reprezentanților M.F.A. punctele sale de vedere. Tovarășul Lubomirov mi-a mai declarat că i s-a spus de mai multe ori să renunțe la ideea ranfluării navei „Kogălniceanu”, deoarece Ministerul Transporturilor de abia a putut face față ranfluării unității „Catargiu” și că nu vrea să-și mai asume o sarcină atât de riscantă. Pentru interesul și insistențele depuse în această problemă de tovarășul Lubomirov, Ministerul Transporturilor a găsit de cuviință să-l pună în disponibilitate începând cu luna aprilie 1952, fără niciun motiv justificat. În discuția avută, tovarășul Lubomirov a susținut că ranfluarea navei „Kogălniceanu” se poate face cu mijloacele proprii ale Grupului de Salvare Giurgiu, refuzul ministerului explicându-se prin fuga de răspundere, avându-se în vedere importanța și volumul mare al lucrărilor pe care le solicităm. „Este foarte important de observat, a spus tovarășul Lubomirov, că deși eu mi-am luat asupra-mi întreaga răspundere a lucrărilor, totuși

Direcția Generală a Navigației Civile din Ministerul Transporturilor nu a studiat și nu a dat curs, diferitelor soluții tehnice propuse de mine, afirmând că nu-și poate asuma o răspundere așa de mare, răspundere care în fond îmi revenea mie în mare măsură”. Față de cele raportate mai sus și care corespund întru totul celor declarate de tovarășul Lubomirov, cred că această stare de lucruri trebuie cercetată mai atent și văzut dacă la spatele acestor refuzuri și tergiversări stau cauze obiective, sau intenții de altă natură. Sunt determinat să cred acestea tocmai prin modul cum tovarășii din Direcția Generală a Ministerului Transporturilor au înțeles să stimuleze inițiativa creatoare a tovarășului Lubomirov care a mai ranfluat în 1951 monitorul „Catargiu”, depunând mult suflet și elan, fapt pentru care a fost premiat de M.F.A. cât și pentru felul de a privi problemele speciale de apărare a patriei noastre¹² (sic).

În urma acelei note-raport, Ministerul Transporturilor prin Direcția Generală a Navigației Civile, a comunicat Ministerului Forțelor Armate cu adresa nr. 6/6916, că urma a se pune la dispoziție un utilaj de ranfluare, începând cu data de 1 septembrie 1952. Totodată, se preciza și faptul că lui Lubomirov Nicolae, nu i se mai încredința conducerea lucrărilor deoarece nu mai făcea parte din cadrele Ministerului Transporturilor, și că o altă persoană va fi desemnată¹³. La data de 31 octombrie 1952, prin adresa nr. 01331, adjunctul ministrului Forțelor Armate și șeful Marelui Stat Major general-locotenent Leontin Sălăjan – informa Comandamentul Marinei Militare că Guvernul Sovietic, a dat autorizația ca organele de specialitate să lucreze la ranfluarea monitorului „Kogălniceanu”, acesta aflându-se scufundat în apele teritoriale ale URSS-ului¹⁴.

Pentru perioada cuprinsă între anii 1953 - 1954, în fondul de arhivă creat de Comandamentul Marinei Militare, nu au fost identificate informații referitoare la ranfluarea monitorului **M.204**. Continuarea cercetării arhivistice pentru anul 1955 pe această temă, a găsit o serie de documente din care vom reda doar pe acelea care prezintă interes pentru cititor. La 3 mai 1955, Ministerul Forțelor Armate - Direcția Tehnică Comenzi și Fabricații - Secția Marină, trimitea șefului Statului Major al Comandamentului Marinei, adresa cu nr. 02057, prin care se informa că ranfluarea lui **M.204** începea la data de 5 iunie 1955 și urma să fie efectuată de către Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene¹⁵.

¹² *Ibidem*, ff. 36 - 35.

¹³ *Ibidem*, f. 25.

¹⁴ *Ibidem*, f. 6.

¹⁵ Dp.C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 17.

Tergiversarea în vederea începerii operațiunii de ranfluare, manifestată de Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, poate fi sesizată prin studierea procesului-verbal întocmit de reprezentanții Direcției Căilor Navigabile, Grupul de Salvare și Căpitănia Portului Chilia Veche: „Astăzi 13 iunie 1955 la km. 43 pe brațul Chilia, subsemnații: Marinescu Mircea, inginer șef al Direcției Căilor Navigației, Marin Alexandru, agent de port I-a, Chilia Veche, Mihăilescu Eugen, comandant al grupului de ranfluare Chilia și Manofu Constantin, comandant remorcher de semnalizare, am constatat următoarele în legătură cu posibilitățile de ranfluare ale epavei **F.K. 161** [indicativul atribuit monitorului **M.204** – n.n] scufundată la km. 42+200 pe brațul Chilia. Epava se află la adâncimea maximă de 14,26 (față de etiaj) la cota + 288 Tulcea, având peste ea cca. 17.50 m. de apă la data de 13 iunie 1955. Curentul de suprafață are viteza de 1,8 m/s sau 6,5 km/oră. Curentul la adâncimea de 9,40 m față de suprafața apei are viteza medie, integrală pe verticală de 2,1 m/s, sau 7,560 km/oră. Măsurarea vitezei curentului s-a făcut de două ori cu flotori lestați. Față de viteza curentului existent scafandrii grupului de ranfluare nu pot lucra la adâncimea la care se găsește epava F.K.161. Deasemenea nici coloana de sorb nu ar putea rezista la curentul respectiv fiind în permanent pericol de rupere. Se apreciază că lucrările de ranfluare pot fi executate în condițiuni mai bune decât cele din prezent când cota apei la Tulcea este sub + 1,00”¹⁶(sic). Urmare a acestui proces-verbal, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene comunica în scris, la 8 iunie 1955, Ministerului Forțelor Armate că din cauza curentului foarte puternic existent la acel moment, lucrările începute la data de 30 mai 1955, stagnau¹⁷.

La solicitarea Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, Secția Tehnică Marină a trimis în zonă pe căpitanul locotenent inginer M. Aut[...indiscifrabil în text - n.n] care urma să asiste la activitate. Ofițerul a întocmit patru rapoarte referitoare la problemele care au apărut pe timpul operației de ranfluare. Vom prezenta doar cel de-al treilea raport deoarece este cel mai edificator: „În legătură cu lucrările de ranfluare ale obiectivului **M.4**. Raportez următoarele: În ziua de 30 mai 1955 grupul de salvare compus din două șlepuri, două pontoane, scafandrii și oamenii necesari a fost instalat în zonă și a început lucrările. În ziua de 2 iunie 1955 datorită condițiilor grele de lucru din cauza cotei prea mari – 321 cm și a curentului puternic, apreciat cam la 8 km/oră s-a încheiat un proces-verbal în care se constată următoarele: curentul puternic; nu se poate monta colane de tubur de la sorburi pentru a draga patul necesar întoarcerii

¹⁶ Ibidem, f. 20.

¹⁷ Ibidem, f. 22.

navei; scafandrii nu se puteau ține de parâmele călăuză; scafandrii la ieșirea din imersiune erau schimbați la față și prezentau simptome de „boală de cheson”. Încercările au mai continuat și în zilele următoare dar fără nici un rezultat. În ziua de 13 iunie 1955 s-a încheiat un alt proces-verbal în care s-a consemnat următoarele: cota apei 288 cm la Tulcea; curentul la suprafață 6,5 km/oră, măsurat; grupul de scafandri nu poate lucra la această cotă; nu poate rezista coloana de sorburi fiind în permanent pericol de rupere; se apreciază că lucrările pot fi executate în condițiunii mai bune în jurul cotei de 100 cm. Tulcea. În urma acestui proces-verbal prin care se constată imposibilitatea desfășurării lucrărilor, grupul a fost ridicat de pe poziție. În ziua de 4 iulie 1955 s-a prezentat la Secția Tehnică Marină, micimanul ¹⁸ Lazăr Grigore delegatul Comandamentului Forțelor Maritime Militare și ne-am deplasat la Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, unde am analizat situația împreună cu inginerul Constantinescu și inginerul Semenescu de la Direcția Generală a Navigației Civile. În urma acestei analize și studiind procesul-verbal încheiat la fața locului precum și comunicările periodice din care reiese imposibilitatea continuării lucrărilor la cotele destul de mari ale apelor față de cele din 1954, an în care s-au făcut cercetările în legătură cu această epavă și care variaua între 109-142 cm, s-a hotărât ca să se facă din nou încercări în jurul cotei 220 cm. la Tulcea, cotă la care se speră că se vor putea începe lucrările. Pentru aceasta grupurile 1 și 2 de salvare sunt instalate și execută lucrări secundare în apropierea poziției epavei, pentru ca la atingerea cotei de 220 cm. Tulcea, să se poată deplasa imediat și începe lucrările de ranfluare la obiectul menționat”¹⁹(sic).

La 16 septembrie 1955, locțiitorul șefului Unității Militare 03910, colonel inginer Teodor Șerban, comunica cu adresa nr. 56628, inginerului Semenescu din Direcția Generală a Navigației Civile următoarele: „Vă facem cunoscut că Ministerul Forțelor Armate a încheiat cu Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene – Direcția Generală a Navigației Civile, contractul nr. 6525/20.01.55 pentru lucrările de ranfluare ale epavei F.K. 161 scufundată la km. 42+200 pe brațul Chilia. La data de 2 iunie 1955 grupul de salvare a fost instalat în zonă pentru începerea lucrărilor. Cu scrisoarea nr. 751491/16.06.55, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene – Direcția Generală a Navigației Civile ne-a făcut cunoscut că din cauza apelor mari și a curentului puternic, la cota + 321 cm. Tulcea, lucrările nu pot fi executate, astfel că pe ziua de de 13 iunie 1955 grupul a

¹⁸ Coordonator comandor (r) Anton Bejan, op.cit., p.497. Miciman – Maistru militar de marină.

¹⁹ Dp. C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 23.

fost ridicat de pe poziție. Totodată, ni s-a precizat că lucrările vor fi reluate la cota aproximativ + 200 cm Tulcea. În urma analizării acestei situații de către delegații dvs. și ai Ministerului Forțelor Armate s-a stabilit să se deplaseze grupul în zonă pentru reluarea lucrărilor la cota 220 cm. Tulcea (în scădere). Urmărind evoluția cotelor apei la Tulcea în ultimul timp, se constată că, începând cu data de 1 septembrie 1955, apele scad simțitor, așa fel ca la data de 14 septembrie 1955 s-a ajuns la cota 240 cm. Tulcea. Față de cele arătate mai sus, vă rugăm a lua toate măsurile, pentru ca atunci când se va ajunge la cota 220 cm. Tulcea, grupul să se poată deplasa în zona epavei pentru a se relua lucrările, ținând cont că orice întârziere periclitează executarea acestor lucrări în cursul anului 1955. Vă rugăm a ne comunica măsurile luate de dvs”²⁰(sic).

La fel ca și în situația ranfluării monitorului **M.203** (ex NMS „Lascăr Catargiu”), unde a participat un membru al echipajului al acelei nave, și la **M.204** s-a luat hotărârea ca la activitate să participe micimantul Lazăr Grigore, care pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial făcuse parte din echipajul monitorului „Kogălniceanu” și cunoștea foarte bine nava. În vederea participării la ranfluarea monitorului, colonelul inginer Teodor Șerban a trimis la 20 septembrie 1955, o telegramă comandantului Unității Militare nr. 03641 Giurgiu, prin care se ordona ca respectivul maestru militar să se deplaseze la Chilia Veche²¹.

Locțiitorul șefului Direcției Tehnice Comenzi și Fabricații contraamiral inginer Grigore Marteș, cu adresa nr. V. 04698 din 26 septembrie 1955, comunica șefului de Stat Major al Comandamentului Forțelor Maritime Militare următoarele: „În cursul anului 1955 Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene urmează să execute ranfluarea monitorului **M.4**. Operațiunile de ranfluare au început în primăvara acestui an însă din cauza apelor prea mari, după 10 zile de încercări lucrările au fost întrerupte pentru a fi reluate la o cotă convenabilă. În prezent, ajungându-se la cota 210 cm. Tulcea, lucrările au fost reluate (grupul de salvare a plecat din zonă la data de 21 septembrie 1955). În vederea asigurării unor condiții de lucru cât mai bune, precum și pentru grăbirea lucrărilor, Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene solicită din partea Marinei Militare următoarele: 3 scafandri (cu echipamentul complet) care să lucreze împreună cu scafandrii Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene; ajutor pe lângă Sfatul Popular al Orașului Tulcea pentru asigurarea aprovizionării cu alimente a grupului, precum și punerea la dispoziție, în Tulcea, a unei magazii în care să depoziteze alimentele. Față

²⁰ Ibidem, f. 27.

²¹ Ibidem, f. 28.

de cele de mai sus, vă rugăm: să aprobați deplasarea celor trei scafandri în zona de lucru și să ne comunicați numele lor pentru a-i pune în legătură cu delegații Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene; să dați ordin comandantului Școlii de Specialiști și Cartnici²² Tulcea, ca la prezentarea delegatului Ministerului Transporturilor Navale și Aeriene (comandantul șlepuului de salvare nr. 7), să numească un ofițer cu care să meargă la Sfatul Popular Tulcea pentru înlesnirea aprovizionării cu alimente a grupului de salvare. De asemenea comandantul Școlii de Specialiști și Cartnici să pună la dispoziție comandantului grupului o magazie în care să depoziteze alimentele. Vă rugăm să ne comunicați măsurile luate de dvs. – două luni de lucru”²³(sic).

Directorul Direcției Căilor Navigabile din Ministerul Transporturilor Navale și Aeriene, inginerul Constantinescu, prin adresa nr. 752659 din 17 septembrie 1955, informa confidențial, pe comandantul Unității Militare 03910 asupra intenției reluării activității de salvare: „În jurul datei de 15-20 septembrie a.c., ajungându-se la cota + 200 cm. Tulcea, în scădere, vom relua încercările de lucru la epava F.K. 161, ca urmare contractului de salvare încheiat în februarie a.c. Vă rugăm a lua măsuri ca delegatul dvs. să fie marți, 20.09.955 la Sectorul Căilor Navigabile Brăila, de unde urmează a se deplasa la locul lucrării. Arătăm totodată că, urmare apelor mari înregistrate, imposibilității de a se lucra până în prezent și timpul lui scurt ce a rămas din campania acestui an, lucrările ce efectuăm în 1955 vor reprezenta o primă etapă a salvării, care va continua și în anul 1956. După ce vom primi primul raport de la salvare, vom fi în măsură să vă informăm asupra stadiului prezumtiv, la care se vor aduce lucrările de salvare în următoarele două luni de lucru”²⁴(sic).

Ultimele documente identificate în dosarul pe anul 1955, aflat în fondul creat de Comandamentul Marinei Militare, sunt cele cinci rapoarte întocmite de micimantul Lazăr Grigore pentru perioada 22 septembrie – 29 octombrie 1955, când a participat la ranfluarea monitorului. **Raportul nr. 4 din 22.09.55:** „Raportez: În ziua de 22.09.55 m-am prezentat la Grupul de Salvare la Brăila pentru a ne deplasa la obiectul **M.4**. Acest grup este format din: un șlep salvator nr. 7; un remorcher „Kostor”; 25 oameni echipaj. La acest grup de salvare sunt 2 scafandrii, dar nu pot lucra decât cu un singur echipament, lipsește furtunul aparatului. În cazul acesta nu poate lucra decât un singur scafandru, fără ca acestuia să i se mai poată da

²² Coordonator comandor (r) Anton Bejan, op.cit., p.154. Cartnic – Denumire dată în Marina Română gradului de „caporal” în perioada 1950-1965.

²³ Dp.C.A., Dosar nr. crt. 6762/1955, f. 29.

²⁴ Ibidem, f. 31.

ajutor de către al doilea, neavând furtun. Comandantul salvatorului 7 mi-a declarat că acest furtun urma să fie trimis de la Giurgiu la Brăila, dar până la plecarea grupului nu a sosit. Deasemenea mi-a declarat că a fost lăsat să meargă la lucrare numai cu acest grup, deși Direcția Transporturilor dăduse diposițiune și spusese că pentru această lucrare va concentra toate forțele. Dacă nu se va trimite urgent celelalte forțe de salvare, numai cu acest grup ce are numai 2 nave și 2 scafandri cu un singur echipaj, lucrarea nu se va putea executa”²⁵(sic). **Raportul nr. 5 din 28.09.55:** „În legătură cu ranfluarea obiectului **M.4** raportează următoarele: Joi, 22.09.55 ora 15.30, convoiul de salvare compus din Salvator nr. 7 remorcat de remorcherul „Kostor”, având 25 oameni echipaj dintre care 2 scafandri, am plecat în aval, ajungând la Galați la ora 17.30, unde acostează lângă pontoanele de salvare ce lucrează la ranfluarea vasului turcesc „Sabacat”. De la acest grup de salvare am obținut un telefon pentru scafandri și al doilea furtun ce lipsea din echipamentul unui scafandru. Acest furtun împrumutat este mai gros și scafandrul declară că nu poate lucra cu el în bune condițiuni, fiind greu. În timpul lucrului la apă cu curent îl răstoarnă pe scafandru. Vineri, 23.09.55 la ora 05.30 cu același convoi plecăm în aval și la ora 16.30 acostăm la Chilia Veche unde am luat legătura cu autoritățile RPR, urmând ca a doua zi să se ia legătura cu autoritățile URSS. În timpul acestui marș scafandrul Nanora mi-a declarat că el nu are costum și nu o să poată lucra. Costumul lui actual este scos din uz și că el a raportat celor în drept această chestiune fără să se ia vreo măsură. Cu acest costum scos din uz el va intra în apă doar așa să nu stea, fără a putea lucra normal. Vorbind cu membrii echipajului și cu scafandrii despre această lucrare și posibilitățile de a executa lucrarea ei nu-și manifestă nici un entuziasm, ci din contră toți se exprimă în primul rând scafandrii, că mergem degeaba la lucrare și că Tov. Director al Dir. Transporturilor i-a trimis fără să ție cont că timpul e înaintat. Sămbătă, 24.09.55. ora 11.00 s-a luat legătura cu autoritățile grănicerești URSS, fixându-se începerea lucrării la obiectiv pentru data de 26.10.55. Luni, 26.09.55 ora 07.00 plecăm din Portul Chilia Veche cu tot convoiul și ancorăm la km. 43 în dreptul obiectivului pe malul URSS. Cu remorcherul „Kostor” și 2 bărci de scafandri mergem să pescuim obiectivul trăgând cu ancoroatele. La ora 13.00 ne întoarcem la convoi fără să ne putem agăța de obiectiv și a marca locul precis. Nepescuirea obiectului în această zi se datorește în parte vântului care a băut din Est, dar și din cauza manevrei greoaie care se face cu ancoroatele. Direcția Transporturi nu a pus la dispoziția acestei lucrări un remorcher care să

²⁵ Ibidem, f. 32.

aibe vinci cu presiune, astfel că toate manevrele de ancorare, dragare etc., se face cu mâna, lucru ce se execută foarte anevoios. La discuția ce am avut-o despre începerea lucrului mai de dimineață dacă timpul e frumos, comandantul salvării mi-a răspuns că are dispoziție să înceapă lucrul la ora 08.00 dimineața și să lucreze 8 ore și în cazul nostru dacă e timpul favorabil. Direcția nu acordă ore suplimentare, deși la această lucrare și în acest loc era posibil ore suplimentare și chiar foarte necesare. Cu 8 ore de lucru și numai dacă e posibil, înseamnă un fel de a ne afla în lucru. Marți, 27.09.55 ora 08.00 începem din nou căutarea obiectului prin tragere. La ora 12 găsim obiectul. Scafandrii fac imersiune și declară că ancoratul a prins de balustrada obiectului. Se marchează locul precis prin 2 geamanduri care sunt legate de un baston de balustradă al obiectului. Fund de 18 m. La ora 14.30 ne ridicăm după poziție și venim la malul RPR. La ora 16.00 mă deplasez la autoritățile grănicerești RPR și mergem la autoritățile grănicerești URSS, unde ducem tratative pentru instalarea unei gemanduri roșii cu lumină roșie ca să indice drumul între obiectiv și malul RPR, astfel să nu fim stingheriți din lucru din partea malului URSS. Urmează ca a doua zi să vină la fața locului organele lor competente pentru instalarea acestei geamanduri. Urmează ca a doua zi să ne așezăm cu vasul de salvare pe poziție și să începem instalarea sorburilor și lucrarea propriuzisă. Am avut convorbiri cu comandantul salvării și cu cei 2 scafandri în legătură cu începerea lucrărilor. Scafandrii au declarat: „Vom face încercări cu montarea și lucrarea sorbului la fund, dar credem că vom face încercări zadarnice. Curentul de fund nu permite ca scafandrul să-și poată da drumul de la greutate și să lucreze cu sorbul”. Comandantul salvării a declarat că deasemenea a făcut cunoscut în primăvară obiectii și inginerul Marinescu că lucrarea se poate face numai pe o cotă de + 60 Tulcea, lucru ce a fost de părere și Direcția Transporturi pentru care s-a încheiat un proces verbal. Miercuri, 28.09.55 la ora 08.00 plecăm cu tot convoiul de la malul RPR și ne așezăm pe poziție. La ora 11.00 vasul salvator nr. 7 a fost ancorat la obiectiv. De la această oră nu s-a mai lucrat sosind vasul „N. Bălcescu” al Direcției Transporturi ce a acostat lângă noi. În concluzie: Direcția Transporturi nu a convocat cadrele tehnice a salvării să le arate importanța acestei lucrări și mărimea ei, precum și posibilitățile de salvare. Știind cât de mare și importantă este această lucrare, nu a trimis tehnicienii cei mai buni cu aparate și echipament de salvare corespunzător. Exemplu: Scafandrii fără furtune corespunzătoare, fără costum, remorcherul fără vinci cu presiune. Nu a trimis cei mai buni scafandri ce au mai lucrat la ape adânci și la curent, neținându-se cont că este cea mai mare și mai grea lucrare din cariera salvărilor RPR. Acești doi scafandri

ce echipează salvatorul nu au mai lucrat la ape adânci, unul dintre ei fiind pensionar din martie a.c., și după cum reiese, nu are nici un interes pentru lucrare. Direcția Transporturi, după cum declară echipajul „Ne-a trimis la vânătoare fără armă”, a trimis convoiul ca să fie trimis, știind bine căci cu un sorb și un scafandru (celălalt nu are siguranță în cămașă) nu se va putea face nimic. Direcția Transporturi a asigurat că va trimite și alte forțe în cel mai scurt timp, în realitate celelalte forțe de care dispun sunt angrenate în lucrările de la „Sabacat” – Galați și „Mihai Viteazul” de la Isaccea, până în iarnă. Știindu-se mărimea lucrării și timpul înaintat, direcția nu a luat măsuri pentru că la această lucrare să se lucreze și ore suplimentare cu plată, așa cum s-a făcut și la primul obiect ranfluat în 1951 [Monitorul „Catargiu” – n.n], pentru a face ca lucrarea să înainteze. În 8 ore de lucru și atunci numai dacă timpul e favorabil, cu echipamentul și tehnicienii existenți, lucrarea nu va înainta. În cazul când Direcția transporturi nu va lua măsuri urgente pentru îndreptarea lucrărilor **vă raportează că în zadar se mai lucrează**”²⁶ (sic). **Raportul nr. 6 din 08.10.55:** „În legătură cu operațiile de ranfluare, raportează următoarele: 29.09.55. Dimineața are loc înlocuirea comandantului salvării căpitan fluvial Mihăilescu cu căpitan fluvial Letinca C-tin. Asemenea se înlocuiesc zece oameni din echipajul salvatorului, totodată ne vine și al treilea scafandru, unul dintre cei mai buni scafandri Bițencă Partenie. După masă se fixează vasul mai bine pe poziție, scafandru șef Bițencă intră în apă și cercetează poziția navei. 30.09.55 și 01.10.55. Scafandrii fac imersiuni. Se găsește pupa navei de unde se dislocă bușteni și se trag afară. 03.10.55 și 04.10.55. Din cauza vântului puternic de Nord-Est, nu se poate lucra nimic la epavă. 05.10.55. Scafandrii fac imersiuni și dislocă bușteni împotmoliți la pupa epavei. Se descoperă elicele și se leagă o sârmă cu o gemandură de axul elicei pentru a avea marcat în permanență pupa navei. Seara are loc o ședință de producție unde se discută importanța acestei lucrări și se atrage atenția numai membrilor din echipaj care au delăsări în muncă. Am constatat că scafandrii între ei nu se înțeleg, asta datorită sosirii noului șef al lor, lucru ce am adus la cunoștința șefului salvării pentru a lua măsuri impuse. 06.10.55. Se fac imersiuni de către scafandri și se debarasează bușteni. La ora 12 scafandrii declară că buștenii nu se mai află în această regiune a epavei. După amiază se montează prima conductă de aspirație cu sorb și furtunul de șfiuit. Se face deasemenea probe la mașini și pompe în vederea lucrului pe a doua zi. Tot azi sosește la grupul de salvare vasul „N. Bălcescu” cu Tov. Director General Semenscu din Direcția Transporturi.

²⁶ Ibidem, ff. 33-36.

Care se interesează de mersul lucrărilor, dând sfaturi și făcând unele observații. 07.10.55. Se procedează la instalarea definitivă a primei conducte cu sorb înaltă de 18 m. de la fundul Dunării, și se începe dragarea bancului din partea URSS ce e depus pe epavă. În timp ce pompa trage materialul din banc, se face manevrarea sorbului cu ajutorul palancurilor și chiar cu ajutorul întregului salvator după indicațiile scafandrilor ce urmăresc pe fundul Dunării, acolo unde se draghează. După masă se pregătește al doilea sorb cu conducta respectivă și se pune în funcțiune. 08.10.55. Se lucrează la dragare cu ambele sorburi. Scafandrii urmăresc, făcând imersiuni și dirijează manevra sorbului. Cu ambele sorburi eficacitatea de lucru este mult mai bine decât cu un singur sorb. În concluzie: Lucrările au început să meargă bine într-un ritm vioi datorită schimbărilor pe care Direcția Transporturilor le-a făcut în personalul salvator la sfârșitul lunei trecute. Procesul verbal al lucrării se datorește faptului că Direcția Transporturi a sesizat importanța acestei lucrări, înlocuind pe vechiul șef la salvării și aducând în plus pe cel mai bun scafandru, fapt ce a făcut să antreneze în muncă și pe ceilalți. Acest lucru se mai datorește și controalelor făcute de Direcția Transporturi printre care și al Tov. Director General Semenescu care a arătat comandantului salvatorului, scafandrilor și echipajului importanța acestei lucrări și totodată luând o serie de măsuri din punct de vedere al aprovizionării cu materiale tehnice”²⁷ (sic). **Raportul nr. 7 din 15.10.55:** „În legătură cu lucrările de ranfluare a obiectului **M.4** raportează următoarele: În intervalul de la 09.10.55 la 15.10.55 s-a continuat dragarea bancului existent în partea URSS, urmărindu-se totodată a se face patul necesar răsturnării epavei. Scafandrii au urmărit, dirijând manevra sorburilor. Dragarea se face pe lângă epavă pe o lățime de circa 20 m. Lucrările în acest interval de timp au decurs în bune condițiuni. În ziua de 14.10.55 s-a prezentat pe poziție șalupa scafandrilor Marinei Militare având la bord un scafandru și doi elevi scafandri ce vor da concurs la lucrări”²⁸ (sic). **Raportul nr. 8 din 29.10.55:** „În legătură cu lucrările de ranfluare a obiectului **M.4**, raportează următoarele: De la 16.10.55 până la 29.10.55 s-a continuat dragarea bancului existent în partea URSS. În ziua de 29.10.55 s-a terminat dragarea bancului, ajungând cu sorburile la prova obiectivului, terminându-se astfel executarea patului ce servește la (răsturnarea) întoarcerea obiectului. Acest pat are lungimea de circa 70 m. și lățimea de circa 20 m. Urmează demontarea sorburilor și executarea manevrei pentru a ne așeza într-o

²⁷ Ibidem, ff. 37-38.

²⁸ Ibidem, f. 39.

nouă poziție spre a începe demontarea balustrăzii din partea opusă dragării”²⁹(sic).

III. Cu adresa nr. F.M. 02604 din 23 octombrie 1959, Ministerul Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare aducea la cunoștința locțiitorului Direcției Tehnice a Forțelor Maritime Militare, căpitan de rangul I inginer C-tin Brucner, că Marele Stat Major cu adresa nr. SA/06904/10.10.59 și Comandamentul Forțelor Maritime Militare cu adresa nr. ST/01232/17.10.59, făcea cunoscut că Ministerul Forțelor Armate a aprobat cu ordinul M. 977/03.10.59 transferul din administrarea Ministerului Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare în administrarea Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, a epavei **M.204** cu toate agregatele și mecanismele și plăcile blindate. Se anexa alăturat ordinul de transfer cu nr. M. 799/03.10.59. Totodată, se cerea locțiitorului să ordone reprezentantului militar de pe lângă Șantierul „1 Mai” Brăila ca împreună cu delegatul Flotilei de Dunăre să predea materialul³⁰.

ORDINUL
MINISTERULUI FORȚELOR ARMATE ALE REPUBLICII POPULARE
ROMÂNE

Nr. 799 din 03. Oct. 1959

pentru

transmiterea în administrare a epavei **M.204** de la Ministerul Forțelor Armate către Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor.

Văzând raportul nr. 04268 din 11.08.59 al Comandamentului Forțelor Maritime Militare.

În temeiul art. 1 lit „a” sau Decretul nr. 409/1955 privind reglementarea transmiterii bunurilor proprietatea statului:

ORDON

1. – Se trece din administrarea Ministerului Forțelor Armate – Comandamentul Forțelor Maritime Militare – în administrarea Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor epava **M.204** cu toate agregatele, mecanismele și plăci blindate.
2. – Comandantul Forțelor Maritime Militare va aduce la îndeplinire prevederile prezentului ordin.

MINISTERUL FORȚELOR ARMATE ALE RPR

General de Armată

ss. Leontin SĂLĂJAN

²⁹ *Ibidem*, f. 46.

³⁰ Dp. C.A., Dosar nr.crt. 9853/1959, f. 156.

PENTRU CONFORMITATE³¹(sic).

La 29 octombrie 1959, locțiitorul comandantului Unității Militare nr. 02087 București, căpitan de rangul I inginer Horia Traian, cu adresa nr. PW 3460 aducea la cunoștința Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor că Ministerul Forțelor Armate a aprobat transferarea către respectivul minister a epavei **M.204** care se afla la Șantierul Naval „1 Mai” Brăila. Se anexa în copie, ordinul nr. 799 din 3 octombrie 1959 prin care se aprobase transferul respectiv. Actele respective urmau a se întocmi de către organele Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor împreună cu reprezentantul militar de la Șantierul Naval „1 Mai” Brăila și delegații Unității Militare nr. 02185 Giurgiu, care urmau să primească dispoziții în acel sens³².



Foto: Șantierul Naval Brăila. Sursa Internet.

În vederea punerii în aplicare a ordinului, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian, a informat prin adresa nr. PW 3461 din 29 octombrie 1959 pe comandantul Unității Militare 02185 Giurgiu: *„Înaintăm alăturat, în copie, ordinul Ministerul Forțelor Armate nr. 799/03.10.59, prin care s-a aprobat transferarea epavei **M.204** la Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Navigației Civile. Vă rugăm a numi un delegat competent, care împreună cu reprezentantul militar de la Șantierul Naval „1 Mai” Brăila și delegații Ministerului transporturilor și Telecomunicațiilor, să întocmească formele legale de predare a obiectului, pe baza ordinului de transfer. Actul de predare-primire va cuprinde starea obiectului în momentul predării și anume: 1 / Corpul navei – indicându-se locul unde se află și starea tehnică; 2 / Agregatele și mecanismele –*

³¹ Ibidem, f. 157.

³² Ibidem, f. 158.

precizând denumirea agregatului, caracteristici, starea tehnică, etc; 3 / Materialul ce s-a predat deja la D.C.M (cantități și valoarea lui). Predarea epavei se va face de către Sectorul Căi Navigabile Brăila”³³(sic).

Căpitan de rangul I inginer Horia Traian a comunicat și reprezentantului militar de pe lângă Șantierul Naval „1 Mai” Brăila, cu adresa nr. PW 3462 din 31 octombrie 1959, următoarele: „Prin ordinul nr. 799/03.10.1959, ministrul Forțelor Armate a aprobat transferul epavei **M.204** la Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. Luați măsuri ca la prezentarea delegatului Unității Militare nr. 02185 Giurgiu, să predați împreună cu acesta, epava **M.204** organelor Sectorului Căi Navigabile Brăila. Actul de predare va cuprinde starea obiectului în momentul predării și anume: 1/Corpul navei, indicându-se locul unde se află și starea tehnică; 2 / Agregate și mecanisme, precizându-se denumirea, caracteristici, număr de bucăți, starea tehnică a fiecărui mecanism. (Se va preciza că agregatele și mecanismele se află în bună stare, reparate și puse în stare de conservare); 3/Materialul ce s-a predat deja la I.C.M. (cantități și sortimente, valoarea lui). În actul de predare-primire, se va menționa că agregatele și mecanismele se predau organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor la Brăila, fără ca Ministerul Forțelor Armate să aibe obligațiune pentru transportul sau manipularea acestora. Pentru materialele ce au fost predate la I.C.M. se vor preda organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor recipisele de plată și se vor vira, în contul Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, sumele încasate de la I.C.M. Un exemplar din actul de predare-primire, îl veți înainta la această unitate”³⁴(sic).

Documentele de arhivă prezintă faptul că epava monitorului **M.204** a fost predată de fapt Ministerului Transportului și Telecomunicațiilor pentru a se putea plăti costul operațiunilor de ranfluare din Dunăre, pentru a doua oară, a monitorului **M.203** [ex NMS „Lascăr Catargiu”], scufundat la Cernavodă pe timpul executării unui exercițiu de instrucție. Prin adresa nr. 3495 din 3 noiembrie 1959, locțiitorul șefului Unității Militare 02087, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian informa Direcția Căi Navigabile - Sectorul Căi Navigabile Giurgiu: „La adresa dvs. nr. 7100/22.10.59 către U.M. 02087/A Constanța. Vă restituim alăturat Decontul A/58 din 22.10.59 în valoare de 396.592 lei împreună cu procesul-verbal de constatarea lucrărilor executate de dvs. la Cernavodă pentru ranfluarea obiectului **M.203**. Conform ordinului Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor – Direcția Navigației Civile nr. 21371/20.10.59,

³³ Ibidem, f. 160.

³⁴ Ibidem, f. 159.

decontarea acestor lucrări se va reglementa prin predarea epavei **M.204** către Sectorul Căi Navigabile Brăila. Pentru detalii în legătură cu această problemă, vă rugăm a vă adresa Direcției Navigației Civile București”³⁵(sic).

Directorul Direcției Navigației Civile, P. Mîrza, s-a adresat Unității Militare 02807 cu adresa nr. 21371 din 26 noiembrie 1959 în care solicita următoarele: „Urmare actului dvs. no. 3460/29.10.1959 prin care ne confirmați transferul epavei **M.204**, vă rugăm să binevoiți a da dispozițiunile necesare organelor Dvs. din Brăila ca la predarea epavei să reglementeze integral și problema predării unor părți din epavă către ICM – predare care s-a făcut anterior de către organele dvs. Reglementarea se va face prin predarea recipiselor de plată și confirmare a cantității de fier predat, inclusiv virarea sumelor rezultate. Predarea epavei se va face către Sectorul de Căi Navigabile Brăila care a primit dispozițiunile de urmare. În ceea ce privește decontarea ranfluării făcută la Cernavodă în acest an, pentru Dvs., se reglementează prin predarea epavei **M.204**, decontul respectiv urmând a fi anulat imediat ce epava **M.204** se va preda Secției Căi Navigabile Brăila. Această formalitate vi se va comunica și Dvs. la timp”³⁶(sic).

La rândul său, reprezentantul militar al Șantierului Naval „1 Mai” Brăila, căpitan locotenent inginer Octavian Costea, raporta Unității Militare 02087 București, cu adresa nr. 576 din 17 noiembrie 1959 despre ceea ce se excutase referitor la epava lui **M.204**: „Vă înaintăm alaturat, procesul verbal nr. 569 din 14 noiembrie 1959, referitor la predarea către S.C.N. Brăila, a agregatelor aflate în custodia Șantierului Naval „1 Mai” Brăila, de la epava **M.204**. Predarea s-a făcut conform ordinului Dvs. nr. PW. 3462 din 29 octombrie 1959” (sic)³⁷.

Locuitorului Șefului Direcției Tehnice a Forțelor Maritime Militare, căpitanul de rangul I inginer Horia Traian, i-a revenit responsabilitatea de a trage linie asupra existenței de 52 de ani a Monitorului cuirasat fluvial „**Mihail Kogălniceanu**” (ulterior, denumit **M.204**), dintre care 12 ani scufundat în apele Fluviului Dunărea. Cu adresa nr. 4098 din 26 noiembrie 1959 acesta raporta Unității Militare 02087/A Constanța următoarele: „La ordinul dvs. nr. 05664/23 octombrie 1959. Înaintăm alăturat un exemplar din procesul verbal încheiat la 14 noiembrie 1959, prin care s-a predat epava **M.204** inclusiv agregatele și mecanismele respective organelor Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, conform ordinului de

³⁵ Ibidem, f. 162.

³⁶ Ibidem, f. 163.

³⁷ Ibidem, f. 164.

transfer nr. 799/3 octombrie 1959. Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor ne-a comunicat cu nr. 21371/29 octombrie 1959, că va anula decontul întocmit pentru lucrările de ranfluare executate la Cernavodă, imediat ce se vor întocmi toate formalitățile de predare a epavei **M.204**. Rugăm dați dispozițiuni pentru a se opera scăderea materialelor în evidențele de bază, pe baza ordinului de transfer și a procesului verbal de predare, anexat”(sic)³⁸.

Într-un final, putem să concluzionăm că cel care a dat lovitura de grație acestui monitor, al cărui pavilion a fost decorat cu *Ordinul „Steaua României” cu spade în grad de Cavaler cu panglică de Virtute Militară*³⁹, pentru faptele de arme săvârșite de echipajul său pe timpul participării la Primul Război Mondial, nu a fost aviația sovietică și nici Fluviul Dunărea, ci Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, în dorința acestuia de a îndeplini planul de colectare a fierului vechi.



Foto: Monitoarele NMS „Mihail Kogălniceanu” și NMS „I.C. Brătianu”.
Cernavodă – 27 mai 1931. Colecția Marian Moșneagu.

PREMISES OF THE FLOATING AND THE END OF THE „CAREER” OF M-4

-abstract-

Key Words: monitor; refloating; wreck; river; divers; deputy; floater; immersion; buoy.

On August 24, 1944, the river battleship monitor "Mihail Kogălniceanu" was attacked and sunk by Soviet aviation on Brațul Chilia. Between 1951 and

³⁸ *Ibidem*, f. 165.

³⁹ Marian Moșneagu, *Memorabilul 27 mai la Cernavodă și Constanța*, în ziarul „Ziua de Constanța” din 28 mai 2021.

1955, the Ministry of the Armed Forces initiated actions to clean up the monitor. To bring the ship to the surface, the support of the Ministry of Transport was requested, which showed disinterest in this activity. It was only in the fall of 1955 that the rescue works began, which were completed in 1956. On the order of the Minister of the Armed Forces in 1959, the wreck removed from the Danube was handed over to the Ministry of Transport for it to make its scrap metal collection plan.