

**MARȘUL CANONIEREI „FULGERUL” DE LA TOULON LA
GALAȚI DESCRIS DE CĂTRE COMANDANTUL NAVEI,
CĂPITANUL IOAN MURGESCU
(16 OCTOMBRIE 1873 – 14 APRILIE 1874)**

*Comandor dr. ing. Marian TĂNASE**

După anul 1870 ideea declarării independenței de stat a României față de Înalta Poartă de la Constantinopol (Istanbul) a prins contur în cercurile politice de la București, domnitorul Carol fiind unul dintre promotorii acestei idee. Până la realizarea acestui deziderat, printre faptele concrete întreprinse în aceea perioadă a fost și adoptarea unor măsuri militare prin care să se diminueze controlul Imperiului Otoman asupra Dunării, granița de sud a României, mai ales în cazul în care ar apărea o situație de conflict armat. Dintre acestea cea mai importantă a fost dezvoltarea Flotei românești prin înzestrarea acesteia cu nave care să poată exercita controlul cursului fluviului Dunărea de la Porțile de Fier la Sulina.

Ideii privind dezvoltarea marinei comerciale și militare române au fost promovate și anterior anului 1870. Chiar dacă nu s-au concretizat la nivelul la care și-l doreau promotorii lor, aceste programe au avut o contribuție importantă la ridicarea nivelului de conștiință maritimă a poporului român. În scurt timp Mihail Kogălniceanu avea să rostească celebrele cuvinte „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă deschisă tuturor”.¹

În perioada anterioară declarării independenței de stat a României (9 mai 1877) o piedică importantă în realizarea înzestrării armatei române o

* Comandantul Divizionului 175 Nave Scafandri de Luptă „Comandor Constantin Scarlat”.

¹ Pentru perioada 1866 – 1870 sunt de amintit două proiecte îndrăznețe de dezvoltare a marinei militare și comerciale românești. Primul este cel al lui Ion Bălăceanu, cunoscut om politic și diplomat român, și cel de al doilea al lui Ștefan Veron. Ion Bălăceanu a promovat ideea că România are nevoie de întărirea flotei sale pe Dunăre prin achiziționarea din Franța a cinci monitoare fluviale moderne care să asigure superioritatea navală a României pe Dunăre. La rândul său, Ștefan Veron a propus un proiect de lege privind dezvoltarea marinei prin care se dorea constituirea unui fond de 20 de milioane de lei, o sumă enormă pentru acea perioadă, constituit din împrumut public și credite bancare, care să fie folosit pentru a comanda și construi 10 remorchere și 10 nave de pasageri, toate cu putere de propulsie mai mare decât cele ale companiilor austriece. În caz de nevoie aceste nave puteau fi dotate cu armament de artilerie. Echipajele acestor nave urmau să facă parte din Corpul Flotei. Vezi: Petre George, Ioan Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, Ed. Militară, 1991, București, pp. 118 – 119.

constituia refuzul Constantinopolului și Vienei de a autoriza tranzitul către România a armamentului sau navelor comandate de România în străinătate.

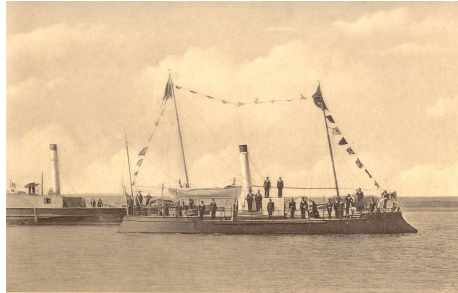
În acest context în perioada 1872 – 1877 s-a desfășurat primul program naval de înzestrare a marinei militare prin care s-a pus bazele dezvoltării rapide a acestei arme deosebite, dar foarte nouă și necunoscută în România, atât în rândul politicianilor și militarilor, cât și în rândul cetățenilor țării.

În 1872 s-au purtat discuții pentru alocarea unui fond de 130.000 de lei pentru achiziția unor nave fluviale din străinătate.²

Prima navă comandată în străinătate a fost o navă fluvială de tip „canonieră” .

În funcție de fondurile disponibile, prin *agentul diplomatic român* de la Paris, România nu avea dreptul la ambasador în aceea perioadă, s-a comandat la firma franceză constructoare de nave „Forges et Chantiers de la Mediterranee” construirea unei nave mici de luptă care să poată naviga atât pe mare, cât și pe ape interioare. Proiectul propus / cerințele impuse au fost ca nava să fie de tip „canonieră” cu un deplasament de 90 t, o lungime de 25 m și o lățime de 4,8 m, un pescaj de 1,30 m, să fie propulsată cu mașini alternative pe aburi și cu vele, să atingă o viteză de 7 Nd și să fie exploatată de către un echipaj format din 35 oameni. După cum avea să fie descrisă peste 30 de ani de către primul istoric militar ofițer de marină, locotenentul comandor Constantin Ciuchi, era o navă care „după formele generale avea aparența unui cuirasat în miniatură”.³

Propulsia mecanică a navei era realizată de două mașini alternative cu aburi fiecare cu doi cilindrii, cu căldări cilindrice cu flacără întoarsă. Puterea transmisă de acestea la axul port elice era de 100 CP.⁴



² Au fost achiziționate din străinătate și au intrat în înzestrarea marinei militare două nave de luptă – canoniera „Fulgerul” (1874) și șalupa torpiloare „Rândunica” (1875) și 120 de luntre necesare serviciului de pază pe Dunăre (1875).

³ Constantin Ciuchi, locotenent comandor, *Istoria Marinei Române în curs de 18 secole*, Tipografia Ovidiu, Constanța, 1906, p. 156; 161.

⁴ Locotenentul comandor Constantin Ciuchi menționează la p. 156 a lucrării sale citate mai sus că nava avea „puterea mașinilor de 25 de cai”, iar la p. 161 că nava are „două mașini cu doi cilindrii de o putere de 100 de cai”. Având în vedere caracteristicile tehnico tactice al navei înclinăm să credem că a doua informație este credibilă. În aceste condiții se poate observa că puterea avută la dispoziție pentru a se naviga mecanic era foarte mică, de aceea

În primăvara anului 1873, după semnarea contractului dintre cele două părți, a început construcția navei în șantierul naval al firmei constructoare de la Seyne, de lângă Toulon, port la Marea Mediterană. Având în vedere evenimentele derulate, cel mai probabil, termenul de livrare a fost stabilit pentru septembrie - octombrie 1873. După aducerea în țară canoniera a fost botezată „FULGERUL”

Obligația firmei franceze a fost să construiască și să livreze nava până la sfârșitul lunii septembrie 1873, în portul Toulon, unui echipaj românesc, care a executat și recepția acesteia. Partea română s-a angajat să aducă nava în țară pe mare de la Toulon la Galați, iar dotarea cu armament avea să se facă în țară. Cel mai probabil unul din motive a fost și acela de a nu avea probleme de tranzit a strâmtorilor turcești din partea administrației otomane.

Conform planurilor inițiale canoniera „FULGERUL” urma să fie dotată după aducerea în țară cu un tun de 90 mm, protejat de o turelă cuirasată, achiziționat de la firma Krupp și adus din Germania pe calea ferată. După sosirea în țară a canonierei și a tunului s-a trecut la montarea acestuia la bord. Comisia însărcinată cu această lucrare a verificat nivelul de protecție al turelei, însă s-a constatat că acesta era insuficient. Pe de altă parte, s-a mai constatat că tunul era prea mare pentru mica canonieră și, în consecință, s-a montat la bord două tunuri de calibru 57 mm cu tragere rapidă și două mitraliere de 11,43 mm, care au fost montate „în barbetă”, adică fără turelă.⁵

Ca urmare a propunerilor comandantului Corpului Flotilei, în luna august 1873 ministrul de Război, generalul de divizie Ioan - Emanoil Florescu⁶, a cerut guvernului alocarea fondurilor necesare pentru acoperirea costurilor aducerii canonierei „FULGERUL” de la Toulon la Galați, sumă care a fost aprobată, atât de către guvern, cât și de către domnitorul Carol.⁷

și viteza de deplasare de 7 Nd., probabil maximă, era foarte mică pentru o navă de război.

⁵ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 161.

⁶ Vezi: Gheorghe Savu, coord., *Miniștrii Apărării Naționale: Enciclopedie*, CTEA, București, 2011, pp. 33 – 36.

⁷ În ședința Consiliului de Miniștri din data de 1 august 1873 a fost aprobată suma de 9.620 de lei pentru acoperirea costurilor de plată a echipajului, transportul acestuia din țară la Toulon, angajarea unor marinari francezi pentru completarea echipajului și toate cheltuielile care se vor face pe timpul marșului de la Toulon la Galați: cărbuni, apă, hrană, taxe etc. Vezi: Solicitarea ministrului de Război cu nr. 3941 din 13 august 1873 adresată domnitorului Carol și Înaltul Decret cu nr. 1401 din 18 august 1873 în *Monitorul Oastei pe*

Ofițeri disponibili a comanda canoniera „FULGERUL” pe timpul marșului de la Toulon la Galați erau: căpitanii Nicolae Dumitrescu – Maican, comandantul navei „ȘTEFAN CEL MARE” și Ioan Murgescu, comandantul navei „ROMÂNIA”. Ambii erau absolvenți ai Școlii militare de marină de la Brest, Franța, promoțiile 1865, respectiv 1866, în fapt, singurii care aveau aceste studii.

Cel de al treilea căpitan din Flotilă era Constandinovici Alexandru, comandantul companiei depozit, un ofițer fără abilități marinărești.

Nicolae Dumitrescu-Maican beneficiase de o bursă pentru un stagiu de specializare cu durata de 2 ani în marina franceză la bordul navei „JEAN BART”, în schimb, Ioan Murgescu făcuse o practică de doar 2 luni la bordul aceleiași nave.

Ioan Murgescu s-a întors în țară pe 24 octombrie 1866, fiind încadrat în Corpul Flotilei cu gradul de sublocotenent, iar pe 10 noiembrie 1866 a fost numit ofițer secund al navei „ȘTEFAN CEL MARE”, navă ce se afla la acea dată în construcție la șantierul „Mayer” din Linz. A îndeplinit această funcție până la 1 ianuarie 1871, când a fost numit comandant la nava „ROMÂNIA”, iar la 20 martie 1871 a fost avansat la gradul de căpitan.

La rândul său, Nicolae Dumitrescu – Maican s-a întors din Franța în 1867 sau 1868. Întrucât fostul comandant al navei „ROMÂNIA”, căpitanul Aton Barbieri, fusese promovat în 1867 pe funcția de comandant al Flotilei, această poziție era liberă, iar pe 8 martie 1868 Nicolae Dumitrescu-Maican a fost avansat locotenent și numit la comanda navei „ROMÂNIA”, deși funcția era de căpitan, un lucru destul de neobișnuit în acea perioadă. A fost avansat la gradul de căpitan, corespunzător funcției de comandant de navă la data de 8 aprilie 1870. În ianuarie 1871, Nicolae Dumitrescu-Maican a trecut la comanda navei „ȘTEFAN CEL MARE”, iar Ioan Murgescu a fost promovat din funcția de ofițer secund la „ȘTEFAN CEL MARE” în cea de comandant la nava „ROMÂNIA”.

Dintre ceilalți ofițeri ai flotilei, locotenenții Hacek Emanoil, Drăghicescu Mihail și Urseanu Vasile și sublocotenenții Căpitanovici Mihail și Ionescu Dimitrie, sigurul care avea mai multă pregătire marinărească era Urseanu Vasile, care, deși terminase în țară o Școală militară de infanterie, fusese ambarcat în anul 1872 pentru un stagiu de pregătire la bordul navelor școală ale marinei franceze „Borda” și „JEAN BART”.

Dintre Nicolae Dumitrescu-Maican și Ioan Murgescu a fost desemnat căpitanul Ioan Murgescu, care, probabil, l-a rândul său, l-a ales ca

anul 1873 (M.O., partea Oficială, nr. 25, 6 septembrie 1873), Imprimeria Statului, Hotel Șerban – Vodă, București, 1874, pp. 581 – 582.

secund pe ofițerul său secund de la nava „ROMÂNIA”, locotenentul Mihail Drăghicescu. Este posibil ca Nicolae Dumitrescu-Maică să fi fost oprit în țară de către comandantul Flotilei.⁸

După desemnarea celor doi ofițeri a fost constituit echipajul românesc care urma să se deplaseze la Toulon pentru luarea în primire și aducerea navei în țară. Au fost aleși sergentul adjutant Ostroveanu, sergentul Vulcan, caporalul Costachi Ion, soldații Marcu Zamfir și Untaru Nicolae. Echipajul urmând a fi completat la Toulon cu marinari francezi selecționați și angajați de către căpitanul Ioan Murgescu.⁹

În luna august 1873 ministrul de Război, generalul de divizie Ioan - Emanoil Florescu, a cerut guvernului alocarea fondurilor necesare pentru acoperirea costurilor aducerii canonierei „FULGERUL” de la Toulon la Galați, sumă care a fost aprobată, atât de către guvern, cât și de către domnitorul Carol.¹⁰

⁸ Prin Ordinul de Zi pe Armată cu nr. 4 din 11 mai 1874, ministrul de Război, generalul de divizie Ioan - Emanoil Florescu, îl dă pe căpitanul Ioan Murgescu drept exemplu „*pentru devotamentul cu care s-a oferit singur spre a fi însărcinat cu această misiune*” de a aduce „Fulgerul” în țară. Vezi: *Monitorul Oastei pe anul 1874*, (Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874), p. 552. Peste ani, la începutul anului 1888, în articolul *Brătianu și armat* publicat ziarul de opoziție Epoca, I.C. Brătianu cu Partidul liberal fiind la putere de 12 ani, făcându-se referire la gravele probleme de corupție din interiorul Ministerului de Război, se apreciază că: „*În timp de pace, sub conservatori, colonelul Murgescu, aduce de la Talon pe «Fulgerul» pentru care i se acordă «Virtutea militară», atât de periculoasă a fost călătoria din cauza micului tonaj al vasului, iar în timpul acesta, Maican, primea palme în grădina publică de la Galați, ținea o prăvălie și făcea faliment, după ce refuzase de a se ambarca pe «Fulgerul»*”. Vezi: *Epoca*, an. III, nr. 680, 13 martie 1888, p. 2. Afirmația că Ioan Murgescu s-a oferit este veridică, însă cea că Maican a refuzat nu. Aceasta din urmă apare în cadrul scandalului politic de la sfârșitul anului 1887 și până la jumătatea anului 1888 când generalului Nicolae Dumitrescu-Maică, comandantul Flotilei, i s-a înscenat un proces de corupție legat de contractul pentru achiziționarea crucișătorului „ELISABETA”, în urma căreia a fost condamnat și degradat. Contrariul a fost dovedit ulterior, iar regele Carol I l-a grațiat și reabilitat pe generalul Dumitrescu-Maică. Probabil că Ioan Murgescu nu era străin de aceste afirmații.

⁹ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 160.

¹⁰ În ședința Consiliului de Miniștri din data de 1 august 1873 a fost aprobată suma de 9.620 de lei pentru acoperirea costurilor de plată a echipajului, transportul acestuia din țară la Toulon, angajarea unor marinari francezi pentru completarea echipajului și toate cheltuielile care se vor face pe timpul marșului de la Toulon la Galați: cărbuni, apă, hrană, taxe etc. Vezi: Solicitarea ministrului de Război cu nr. 3941 din 13 august 1873 adresată domnitorului Carol și Înaltul Decret cu nr. 1401 din 18 august 1873 în *Monitorul Oastei pe anul 1873* (M.O., partea Oficială, nr. 25, 6 septembrie 1873), Imprimeria Statului, Hotel Șerban – Vodă, București, pp. 581 – 582.

Cu toate documentele în regulă, nucleul de echipaj românesc a plecat către Toulon. După finalizarea recepției navei și predarea acesteia către marinarii români a fost arborat la catarg pavilionul României și pavilionul Franței.¹¹ Deși nu a fost arborat pavilionul de război al Corpului Flotilei, acest moment este unul istoric și extraordinar. Era prima dată când pavilionul țării noastre flutura într-un port străin din occident.

Recepția și pregătirile pentru plecare către țară, la Galați, prin Marea Mediterană, Marea Adriatică, Marea Egee, Marea Marmara, Marea Neagră și Fluviu Dunărea s-au finalizat pe 15 octombrie 1873.

În această perioadă echipajul navei a fost completat cu 5 marinari (mateloți) francezi, civili, dar care aveau fiecare stagii în marina militară franceză. Aceștia se aflau sub comanda căpitanului Legier.¹² Din spusele lui Ioan Murgescu aflăm că aceștia au fost „tocmiți” pentru o lună, de unde rezultă că în planificarea inițială a marșului s-a prevăzut ajungerea la Galați la jumătatea lunii noiembrie, ceea ce nu s-a întâmplat. „FULGERUL” a ajuns la Galați în primăvara anului următor.

Călătoria canonierei „FUGERUL” a început în dimineața zilei de 16 octombrie 1873 și s-a încheiat în seara zilei de 14 aprilie 1874. Deși fusese planificat ca într-o lună canonică să fie în țară, ea a ajuns abia după 6 luni.

Voiajul s-a desfășurat în mai multe etape mari cu staționări în mai multe porturi pentru aprovizionare sau datorită condițiilor meteo nefavorabile: Toulon – Messina (16 octombrie – 10 noiembrie 1873); Messina – Pireu (19 noiembrie – 20 decembrie 1873); Pireu – Istanbul (26 decembrie 1873 – 3 ianuarie 1874); Istanbul – Galați (6 – 14 aprilie 1874).

Întreaga perioadă, de plecarea de la Toulon și până la ajungerea la Istanbul, în a treia zi din noul an 1874, condițiile meteo au fost nefavorabile navigației, în cele mai multe zile mica canonică „FULGERUL” a navigat pe mare agitată, probabil de gradul 3 – 4, vânt puternic și, uneori, ploaie, lapoviță și ninsoare. Pentru cei cu experiență pe mare este ușor să își imagineze cum s-a navigat în perioadă de iarnă prin mările Mediterană, Adriatică, Egee și Marmara cu o navă de 25 de metri lungime și aproape 5 metri lățime, cu un pescaj de puțin peste 1 metru, cu o navă la care puntea principală era foarte aproape de linia de plutire, iar protecția acesteia aproape nu exista, cel puțin la centru. Peste aceste inconveniente se mai adaugă puterea mică a mașinilor de propulsie, comanda de navigație

¹¹ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 159.

¹² Georgeta Borandă, *Nave de luptă românești. Breviar* în Ion Ionescu, Georgeta Borandă, Marian Moșneagu, *Noi contribuții la istoria Marinei Militare*, Editura Muntenia & Lebăda, Constanța, 2001, pp. 166 - 169 (aici p. 167).

deschisă și dispusă direct pe punte, precum și spațiul mic pentru cazarea echipajului.

De aceea, este de apreciat abnegația și curajul marinarilor români, oameni cu puțină experiență în viața pe mare, dovedite pe timpul marșului cu canoniera „FULGERUL” în condiții vitrege de navigație.¹³

*„Acest personal a dat probe de curaj și un devotament fără seamăn, jurnalele cântau cu entuziasm călătoria acestui bastiment de război român, întâiul care după atâtea secole mai arăta pavilionul Român în Marea Mediterană”.*¹⁴

Din relatarea locotenentului comandor Constantin Ciuchi aflăm că: *„Toate națiunile străine vorbeau de un cuirasat român, care va fi singur în Marea Neagră și va pune în respect micile bastimente rusești și turcești fără valoare militară.”* Achiziționarea de către România a „micului cuirasat” și călătoria plină de peripeții prin Marea Mediterană au fost folosite de către presa occidentală pentru a pune în dificultate cele două mari puteri orientale, Imperiul Otoman și Imperiul Rus. Intenționat sau nu, o luare în răspăr a puterii navale a României sau o glumă la adresa celor două puteri, demersul a avut efecte nebănuite.

La Istanbul s-a luat în serios acest demers al presei occidentale. Solicitarea de la București privind obținerea autorizației de traversare a celor două strâmtoni, Dardanele și Bosfor, de către canoniera românească care venea de la Toulon a fost transmisă din timp și a fost obținută înainte ca informațiile privind celebrul modern cuirasat românesc să se regăsească în presa occidentală. Îngrijorarea turcilor privind „marele cuirasat” a determinat ca să se transmită ordine la Canakkale *„să nu fie lăsat fără a fi cercetat și fără a fi primit mai întâi autorizația personal a Padișahului”.*¹⁵

Canoniera „FULGERUL” a intrat în strâmtoarea Dardanele și a acostat în portul la Canakkale pe 26 decembrie 1873, unde urma să obțină autorizația de navigare prin Dardanele, Marea Marmara și Bosfor, pentru a-și continua călătoria până la Sulina. Deși solicitarea guvernului fusese prealabil aprobată, nava a fost nevoită să stea la cheu timp de 5 zile.

¹³ Condițiile în care s-a desfășurat marșul de la Toulon la Messina plus cele 25 de zile de viață precară la bord și-au pus amprenta asupra stării de spirit al echipajului. Astfel că, după ajungere în portul Messina căpitanul Ioan Murgescu s-a confruntat cu solicitarea de debarcare din partea marinarilor francezi, cerere care le-a fost acceptată, însă aceștia au revenit la bord a doua zi.

¹⁴ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 160.

¹⁵ *Ibidem.*

De la Ioan Murgescu aflăm că se „*obținu-se această permisiune încă din luna septembrie, însă guvernul Turciei nu înștiințase pe guvernatorul*” local, sau poate acesta fusese un răspuns diplomatic. Mai spune că: „*Guvernatorul a fost foarte amabil, a venit singur și m-a rugat să îl cred că telegrafiasse la Constantinopol.*” Ioan Murgescu solicitat ajutor agentului României la Constantinopol.

Întrucât poveștile privind „marele cuirasa” românesc nu s-au adevărit l-au determinat pe guvernatorul turc de la Canakkale să raporteze că „*că teribilul vapor român nu este decât un ... caik*”, o navă fără valoare militară.¹⁶ După 5 zile nava românească a primit dreptul de a părăsi portul Ceanak-Calessi (Canakkale), autorizația pentru trecere fiind înmănată lui Murgescu de către o delegație trimisă de guvernator formată din „*șeful său de stat major care era însoțit de doi ofițeri*”, probabil în semn de politețe.

Tot de la locotenentul comandor Constantin Ciuchi aflăm că: „*au răs mulți de această glumă, dar țara noastră nu*”.

Staționarea pe malul drept al strâmtorii Dardanele timp 5 zile a dus la pierderea unor momente „*prețioase*” pentru traversarea Mării Marmara care în plină iarnă nu este prietenoasă cu marinarii, mai ales cu cei care navigă pe vase mici, marea fiind „*renumită în sinistre maritime din cauza timpului și a marelui număr de vase care circulă în ea.*”

În dimineața zilei de 2 ianuarie 1874 canoniera s-a desprins de cheu și și-a început marșul către Istanbul unde a ajuns în după-amiaza zilei următoare.

Iarna se instalase în țară și la Gurile Dunării. Dunărea era înghețată. În aceste condiții canoniera „*FULGERUL*” a trebuit să rămână la Istanbul până se redeschidea navigația pe Dunăre.

În același timp în țară a avut loc un eveniment important în cadrul Flotei. Începând cu 1 ianuarie 1874, maiorul Anton Barbieri s-a retras din armată. A lăsat comanda Flotei maiorului Nicolae Dumitrescu-Maică, înaintat în acest grad în aceeași zi. Anton Barbieri a comandat Corpul Flotei timp de 8 ani, de la 17 martie 1867. Constantin Ciuchi consemna mai târziu că în această perioadă Barbieri a dat „*dovezi netăgăduite de un caracter deschis, spirit de dreptate, împăciuitoare, însă înzestrat cu multă energie. Maiorul Barbieri a lucrat cu multă activitate și pricepere la organizarea marinei românești în acești opt ani, iar prin tactul său, a știut să utilizeze în mod inteligent pe ofițerii cei tineri și din școli diferite.*”¹⁷

După aproape 3 luni de staționare la Istanbul, pe 6 aprilie 1874, canoniera „*FULGERUL*” și-a început marșul către țară. După o escală la

¹⁶ *Ibidem.*

¹⁷ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, pp. 156 - 157.

Constanța (8 – 13 aprilie) pe 14 aprilie 1874, în jurul orei 11, canoniera „FULGERUL” având pavilionul României la catarg intra în Canalul Sulina și, continuându-și marșul în amonte pe Fluviul Dunărea, până seara a ajuns la Galați.

După sosirea canonierei la Galați s-au făcut demersurile necesare pentru intrarea în înzestrare și acordarea numelui de „FULGERUL”, demersuri care s-au concretizat prin promulgarea de către domnitorul Carol a Înaltului Decret nr. 894 din 19 aprilie 1874.¹⁸

Totodată, locotenentul Mihail Drăghicescu, ofițerul secund al navei „ROMÂNIA”, ofițerul care a participat la marșul de Toulon la Galați al canonierei „FULGERUL”, a fost promovat la comanda noii nave a Flotilei, fiind primul comandant al acesteia. Această numire a fost făcută odată cu mutarea căpitanului Ioan Murgescu de la comanda navei „ROMÂNIA” la cea a navei „ȘTEFAN CEL MARE” și cu înlocuirea acestuia la comanda navei „ROMÂNIA” de către căpitanul Vasile Urseanu, ofițerul secund al lui „ȘTEFAN CEL MARE”.¹⁹

După ajungerea în țară a canonierei „FULGERUL”, căpitanul Ioan Murgescu a întocmit un raport după misiune adresat comandantului Flotilei, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maică, raport care a fost publicat în ediția de la 1 iunie a Monitorului Oastei, Partea neoficială, la secțiunea „Artă, istorie științe și relații militare”, în vederea aducerii la cunoștința întregii armate a voiajului plin de peripeții al micului cuirasat românesc prin cele patru mări, de la Toulon la Galați.²⁰

Comandantul Flotilei, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maică a întocmit, la rândul său, un raport privind voiajul canonierei „FULGERUL” și modul eroic în care comandantul însărcinat cu aducerea acesteia în țară, căpitanul Ioan Murgescu, și-a îndeplinit misiunea și prin care i-a propus ministrului de Război să fie solicitată domnitorului Carol decorarea acestuia cu medalia „Virtutea Militară” de aur pentru ofițeri pentru „*curajul și devotamentul ce a pus cu ocazia conducerii canonierei*”.²¹ În urma acestui

¹⁸ Vezi: propunerea ministrului de Război, cu nr. 1604/1874 adresată domnitorului Carol și Înaltul Decret cu nr. 894 din 19 aprilie 1874 în *Monitorul Oastei pe anul 1874* (M.O., partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874), Imprimeria Statului, Curtea Șerban – Vodă, București, pp. 542.

¹⁹ Vezi: Înaltul Decret cu nr. 893 din 19 aprilie 1874 în *Monitorul Oastei pe anul 1874* (M.O., partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874), Imprimeria Statului, Curtea Șerban – Vodă, București, pp. 553.

²⁰ *Monitorul Oastei*, nr. 5, 1 iunie 1874, pp. 71 – 87.

²¹ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 161.

demers, prin Înaltul Decret nr. 961 din 30 aprilie 1874, s-a acordat „căpitanului Murgescu Ion, din Corpul Flotilei, dreptul de a purta medalia militară de aur, pentru curajul și devotamentul ce a pus cu ocazia conducerii bastimentului Fulgerul de la Toulon la Galați”.²²

În raportul său, comandantul Flotilei, menționa printre altele că:

„Acest mic voiaj pe mare a fost foarte important întâi în privința echipajului, ofițerii au văzut elementul cu care se luptă și pe care bravează navigatorii și s-au familiarizat cu diferitele cunoștințe necesare pentru navigațiune; toți s-au condus foarte bine. Oamenii asemenea. Pe de altă parte, voiajul este important prin circulara pentru prima oară pe Marea Neagră a unui bastiment de rebel român armat, în fine este important căci este un voiaj, pe mare, făcut cu micile resurse ale flotilei, fără a avea pe bord, nici un singur element străin”.²³

Prima navă românească clasificată în adevăratul sens al cuvântului de război, construită în străinătate și adusă în țară sub comanda unui ofițer român, merita un botez oficial cu public. Evenimentul istoric s-a petrecut la două luni după sosirea navei la Galați și la 10 ani de la botezul primei nave a Flotilei, „ROMÂNIA”. Anterior acestei festivități au fost finalizate lucrările de montare la bordul canonierei „FULGERUL” a armamentului de artilerie, condiția definitorie a clasificării unui „bastiment” ca fiind navă de război.²⁴

Canoniera „FULGERUL” a fost adusă pentru botezul oficial de la Galați la Giurgiu, portul dunărean cel mai apropiat de București, așezat față în față cu Ruse, important centru administrativ al Imperiului Otoman pe malul stâng al Fluviului Dunărea. Pe 15 iunie 1874, alături de adunarea din portul Giurgiu, prezentă la botezul primei nave de luptă fluvială, s-au aflat și reprezentanți ai elitei politice și militare de la București, printre care domnitorul Carol, fratele său Leopold de Hohenzollern, primul ministru, ministrul de Război, ministrul Afacerilor Externe, comandantul Flotilei, prefectul județului, clerul local ș.a.. În timpul botezului s-au ținut discursuri pline de îndemnuri patriotice și „urări pentru formarea unei marine puternice”. Actul de botez a fost întocmit în două exemplare, unul a fost predat navei, iar celălalt a fost depus la arhiva statului.²⁵

Anterior acestei zile festive, ministrul de război, generalul de divizie Ioan - Emanoil Florescu, a emis un Ordinul de Zi pe Armată cu nr. 4 din 11 mai 1874, ordin care a fost publicat în Monitorul Oastei, prin care l-a dat drept exemplu pe căpitanul Ioan Murgescu și a adus mulțumirii marinarilor

²² *Monitorul Oastei*, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874, p. 546.

²³ Apud: Georgeta Borandă, *op. cit.*, (aici p. 168).

²⁴ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 162.

²⁵ *Ibidem*.

români care au participat la voiajul canonierei „FULGERUL” de la Toulon la Galați. Este posibil ca acest ordin de zi să fi fost citit în timpul ceremoniei de botez a navei.

Recunoașterea meritelor căpitanului Ioan Murgescu s-a încheiat cu promovarea acestuia pe cea mai înaltă demnitate din marina militară a acelor vremuri. Începând de la 6 iunie 1875 a fost promovat comandant al Corpului Flotilei și avansat la gradul de maior, funcție pe care o ducea prin cumul din decembrie 1874.²⁶

Încheiem cu descrierea făcută de locotenentul comandor Constantin Ciuchi în 1906 privind semnificația intrării în înzestrarea Flotilei a „micului cuirasaș” „Fulgerul”:

*„Au răs mulți de această glumă [a presei occidentale pentru punerea în dificultate a turcilor], dar țara noastră nu, căci acest **minuscul bastiment era embrionul unei flote moderne**, unei flote care dacă până acum n-a ajuns așa după cum sperau toți de pe atunci, din cauza certurilor, intrigilor politice, egoismului etc., ea va ajunge însă, căci prin ea vom fi cunoscuți și temuți în afară, prin ea se va dezvolta avuția țării.”*²⁷

RAPORTUL căpitanului Ioan Murgescu privind voiajul canonierei „FULGERUL” de la toulon la Galați reprezintă, în opinia noastră, un document extrem de important pentru istoria marinei române. De aceea, îl readucem în atenția pasionaților de istorie a marinei noastre.

Am adaptat la cerințele actuale de ortografie ale limbii române conținutul raportului și, fără a aduce modificări esențiale ale conținutului, l-am făcut mai ușor de citit, dar am păstrat și câte ceva din farmecul exprimării din acea perioadă.

Alături de acesta publicăm și câteva documente oficiale legate de acest eveniment.

²⁶ Vezi: propunerea ministrului de Război, cu nr. 2460/1875 adresată domnitorului Carol și Înaltul Decret cu nr. 1008 din 7 iunie 1875 în *Monitorul Oastei pe anul 1874* (M.O., partea Oficială, nr. 19, 21 iunie 1875), Imprimeria Statului, Curtea Șerban – Vodă, București, p. 502. Funcția de comandant al Flotilei era vacantă de la jumătatea lunii decembrie a anului 1874. Prin Înaltul Decret nr. 2079, la 10 decembrie 1874, maiorul N. Dumitrescu-Maicăan a fost pus în poziție de neactivitate, comanda Flotilei fiind încredințată provizoriu căpitanului Ion Murgescu. N. Dumitrescu – Maicăan fusese acuzat că și-a deschis o firmă în orașul Galați, acțiune interzisă de statutul militarilor.

²⁷ Constantin Ciuchi, *op. cit.*, p. 160.

< 1874, 1 iunie, București > *Raportul căpitanului Ioan Murgescu privind voiajul de la Tulon la Galați executat cu canoniera „FULGERUL” cu ocazia aducerii în țară după livrarea de către șantierul constructor*



Raportul căpitanului Murgescu asupra navigațiunii canonierei Fulgerul de la plecarea de la Toulon până la sosirea ei în Galați.

Am onoarea de a vă face cunoscut Domniei-Voastre [*este vorba despre comandantul Flotilei, maiorul Nicolae Dumitrescu-Maică n.n.*] următoarele detalii asupra marșului canonierei „FULGERUL” de la Toulon (Franța) și până la sosirea ei la Galați.

Așa cum am raportat domnului ministru de Război, am plecat de la Toulon pe 16 octombrie 1873.

La câteva ore după ce am ieșit din radă, vremea a devenit potrivnică navigației, chiar și pentru nave de război mai mari, căci vântul care era de sud-vest a devenit foarte violent, marea impetuoasă și abia după 8 ore, după multă luptă cu valurile enorme ale mării, am putut ancora în golful dintre portul Les Salins și insula Îles d’Hyères.

Aici am fost nevoit să rămân timp de 3 zile și, deși, nu eram la adăpost, căci această radă este deschisă, canoniera s-a comportat foarte bine având la apă cele 2 ancore și din când în când am mai ajutat cu mașinile.

Nu pot să vă descriu diferitele mișcări violente pe care le avea nava, nimeni nu a putut să se miște în aceste 3 zile, nu mai erau ființe viețuitoare pe bord, ci simple pachete aruncate în toate părțile.

În ziua când am ajuns în golf, peste 50 de nave militare de toate felurile și mărimile și 3 nave mari de pasageri au intrat să se adăpostească în această radă.

În dimineața zilei de 19 octombrie 1873 timpul s-a îndreptat puțin. Am fost primul care am plecat de la ancoră și m-am îndreptat către portul

Nice unde a trebuit să intru pentru a reface stocul de cărbuni cu cantitatea pe care fusesem obligați să o consumăm pe timpul cât nava s-a aflat la ancoră în golful de la Îles d'Hyères.

A doua zi, pe 20 octombrie, am plecat și, cum timpul era indecis, am navigat costier, astfel încât să fiu în apropiere de vreun un port, până în dreptul Genovei, unde pe la orele 2 după miezul nopții, cerul s-a acoperit cu totul de nori, vântul suflă cu vioiciune și abia după multă trudă am reușit să pătrund prin întunericul nopții și să intru în port.

Dimineața, adică pe 21, am plecat de la Genova, iar timpul era tot urât; însă cum această coastă a Italiei oferă multe adăposturi, am continuat până la Spezzia, insula Elba și, în fine, pe 23 am intrat în portul din Civitavecchia, după două zile de marș pe vreme rea, cu mare agitată și vânt puternic.

Aici a trebuit să se verifice mașinile și să se curețe căldările, din fericire nu se stricase nimic. Îndată ce am intrat în port, domniile comandanti ai staționarilor francez și italian, precum și domnul comandant al portului, mi-au oferit cu multă amabilitate serviciile lor și m-au complimentat pentru reușita voiajului cu Fulgerul în acel timp de iarnă.

Cât am stat aici, timpul a fost foarte urât. Pe 26 octombrie 1873, vântul calmându-se puțin, am profitat de această îmbunătățire a vremii, dar a doua zi timpul s-a stricat cu totul. Indicațiile barometrului, aspectul cerului și al norilor m-au convins să nu continui drumul spre țară, de aceea am intrat pe timp de noapte într-un mic port de pe coasta de vest a Italiei, numit Porto d'Anzio, care din cauza unei bare de nisip de la intrare era folosit numai pentru nave mici în caz de forță majoră.

A doua zi după sosirea mea aici, adică la 27, pe la orele 3 dimineața, indicațiile barometrului au crescut rapid, vântul a început să bată cu violență din SE combinat cu o ploaie torențială și a continuat să crească în forță într-atâta încât în zilele de 28, 29, 30 și 31 nu mai era timp urât, ci o furtună impetuoasă cu valurile care treceau peste malul înalt de 10 - 12 m și care acopereau cu totul navele din port. Tot portul, plin cu nave legate unele lângă altele, era o prăpastie înspăimântătoare, ancorele derapau, deși aveau fiecare o lungime de lanț de 80 sau 90 m, iar parâmele se rupeau pe rând. Din cauza mării care intra cu impetuozitate în port refluxul era teribil, marea după ce lovea plaja se retrăgea înapoi și producea un curent foarte tare numit maree de radă, curent foarte periculos specific porturilor deschise. Navele se loveau unele de altele și trăsneau la fiecare mișcare; căpitaniile,

marinarii strigau în toate părțile, iar bărcile lăsate la apă pentru a arunca în mare ancourile se răsturnau și oamenii dispăreau într-o clipă sub apă.

După ce am epuizat toate resursele de la bord pentru legarea canonierei, văzând că voi fi în pericol, căci erau numai 3 metri de la pupa navei până la cheiul de piatră, am apelat la domnul căpitan al portului d'Anzio care a avut amabilitatea de a-mi împrumuta 2 ancore cu garlin, precum și diferite parâme foarte groase pentru a lega pupa de cheu. Astfel, numai având 4 ancore la prova și 8 parâme foarte groase la pupa am putut asigura nava și a putut lupta contra vremii și evenimentelor care se desfășurau cu impetuozitate în timpul acestor zile, 2 zile a fost imposibil a se comunica cu țărmul, deși eram foarte aproape. N-am avut alte avarii, decât că mai toate parâmele erau rupte în bucăți.

Am raportat domnului ministru de Război ca să binevoiască a lua în considerare ajutorul ce mi s-a dat de către căpitanii Portului d'Anzio. Le-am mulțumit și eu cu sinceritate pentru ajutorul acordat în această situație grea.

La 1 noiembrie timpul s-a mai calmat puțin, însă marea era impracticabilă pentru navigație, apoi vântul de SE a reînceput să bată cu tărie. Am fost blocat în acest port timp de 8 zile pentru că vremea rea continua să se mențină. Singura mea speranță era schimbarea lunii în lună plină. După multă anxietate, timpul calmându-se puțin pe 5 noiembrie, am plecat pe 6 pe un timp cu mare enormă, cu ploaie și negură, dar am reușit să ajungem la Gaeta și Napoli pe 7 noiembrie, unde am fost obligat să intru în port pentru a-mi completa rezerva de cărbunii, căci aveam de făcut o mare distanță până la Messina.

Orașul Napoli fiind cuprins de epidemie de holeră nu am vrut să comunic cu pământul, de aceea m-am pus singur în carantină și am făcut toate operațiunile de aprovizionare prin intermediari; altfel, ar fi trebuit să fac în cele din urmă 15 zile de carantină în portul Messina. Apoi, timpul fiind frumos și dorind să profit de acesta pentru a continua marșul, n-am stat decât 12 ore și la 8 noiembrie seara am plecat de la Napoli și am navigat toată noaptea foarte bine și cu vreme acceptabilă la larg de coastă, în plină mare.

A trebuit să iau acest drum, întrucât, pentru traversarea distanței la Napoli la Messina, lungă de 200 mile marine, a fost necesar să aleg drumul cel mai scurt și să mă depărtez pe cât puteam mai mult de coastă, căci locurile acelea sunt foarte rele și nu se găsește cel mai mic port în contra vânturilor foarte violente din acel sezon; am preferat, dacă vremea s-ar fi schimbat în plină mare, să suport timpul urât, decât să fiu în apropierea pericolelor coastei italiene, stânci, bancuri etc. Am continuat astfel până la 9 noiembrie, când pe la orele 5 după amiază în apropierea insulelor Lipari sau Eoliene, care sunt la 50 mile de intrarea strâmtoarea Messina, vântul s-a

întărit, marea a devenit mai agitată cu valuri din ce în ce mai mari, iar mișcările canonierei au început să fie foarte violente și foarte repezi, ceea ce făcea că mașinile să se tureze brusc din cauză că elicele ieșeau afară din apă la fiecare mișcare de tangaj și rului pronunțat, în acele momente mașinile luau o viteză enormă. Ca să vă faceți o idee domnule maior, erau momente când mașinile aveau peste 300 de turații pe minut din cauza că elicele se găseau mai mult în aer, pe când în mod obișnuit turația era 120 - 150 de rotații pe minut. Din fericire nu s-a defectat nimic în timpul marșului și am putut continua drumul cu multă precauțiune folosind și pânzele.

Marea însă devenea din ce în ce mai furioasă și după ce am dublat Insula Stromboli, prin canalul dintre Stromboli și Insula Panaria, vântul suflă cu mai multă tărie, canoniera fiind cuprinsă între 2 mări agitate, una din canalul Messinei și alta dinspre Milazzo (Sicilia), iar valurile treceau peste bord și inundau puntea navei cu repeziciune, toată coverta era spălată de valuri, cazarma echipajului se umpluse cu apă până la 30 cm de la punte.

Nemaiputându-se sta în cazarmă, a strâns toți oamenii la pupa, pe dunsetă, și am închis toate tambuchiurile și ușile de acces sub punte. Mișcările de tangaj erau atât de bruște încât nava urcând cu prova pe val cădea în golul lăsat de acesta și scotea zgomote de parea că se sfărâmă în bucăți, era oprită în loc de către valurile care imbarcau continuu cu o mare tărie nava și în unele momente canoniera abia înainta; totul a fost foarte bine pe bord, și după mine, nu era nici un pericol, singura grijă pe care o aveam era legată de mașini și căldări, însă din fericire am avut numai cu un aparat de măsură care s-a sfărâmat în bucăți, de care m-am putut dispensa, și un excentric de la mașină din babord care s-a fost deplasat de la poziție, dar a cărei reparație a fost lesne de făcut la bord imediat ce am ajuns la Messina.

Pentru a evita loviturile teribile ale mării am aterizat pe farul de la Milazzo, puțin mai jos de strâmtoare, apoi am manevrat cu multă precauțiune pentru a ocoli Capul Faro, de la intrarea în canalul Messina, și, în fine, pe la orele 3 dimineața, am intrat în canal și, de aici, în portul Messina la orele 4 dimineața pe 10 noiembrie.

Poate că această grea traversare și-a pus amprenta pe starea de spirit asupra echipajului, căci în port câțiva dintre francezii care făceau parte din echipaj au cerut să fie debarcați. Le-am răspuns îndată că dacă vor pot să plece toți fiindcă eu nu voi avea dificultăți în a găsi oameni pentru serviciul pe canonieră. Însă, a doua zi s-au gândit mai bine și au revenit la bord zicând că niciodată și sub nici un motiv nu mă vor părăsi, atâta timp cât voi

avea nevoie de ei și m-au rugat să le iert slăbiciunea pe care unul sau doi din ei o arătaseră.

Vă asigur domnule maior că a trebuit să am multă răbdare și să procedez cu multă prudență pentru ca să îi fac pe acești oameni să își facă atribuțiunile de serviciu, toți erau străini, și mai cu seamă, toți din Marsilia, și pe care îi ambarcasem cu doar câteva zile înainte de a pleaca din port. Însă totul a mers bine la bord, și, deși canoniera Fulgerul nu avea toate funcțiile din echipaj încadrate, disciplina a fost ținută cu fermitate. Sunt mulțumit că am aranjat totul fără să se producă cea mai mică murmură.

Examinând fazele în care am executat marșul cu canoniera de la Toulon până la Messina a fost, ca să zic așa, pe scăpate, am avut șansă de a profita de toate perioadele de ameliorare a vremii, pe timp de zi și noapte, și am evitat să fim în pericol. Era foarte natural, domnule maior, ca în acel sezon, timpul să fie urât mai multe zile la rând; tocmai atunci era epoca luptei vânturilor, căci pe coastă nu venise iarna, vânturile de la larg suflă cu impetuoșitate, marea era furioasă, iar Fulgerul fiind un vapoarăș foarte mic și de râuri, neavând caracteristicile unui nave de luptă mari, naviga cu greutate; acum nici eu singur nu pot să-mi explic cum de nu am fost înghiți de valurile mării. Numai prin buna și solida construcțiune a carenei și a mașinilor a putut să lupte și să reziste.

La Messina a trebuit să stăm 2 zile de carantină pentru că veneam de la Porto d'Anzio, iar dacă aș fi coborât de pe navă la Napoli nici că m-ar fi primit în port. După ce am terminat carantina, am avut libera practică și am putut reface stocul de cărbuni și proviziile necesare, am profitat de timpul avut la dispoziție pentru a reface aspectul marinăresc al navei și a curăța mașinile, m-am pregătit de plecare așteptând îndreptarea timpului care era încă foarte urât, cu negură și ploaie, iar zăpadă căzuse pe munții Calabriei și Siciliei.

Pe lângă traversarea de la Napoli la Messina, care a fost lungă și dificilă, îmi rămânea să parcurg distanța de la Messina la Corfu, iar această traversare era cea mai importantă din cauza deselor schimbări ale timpului în acel sezon, la trecerea din Marea Mediterană în Marea Adriatică; pe de altă parte, portul Messina fiind unul din porturile cele mai sigure are inconvenientul că este dipus între coastele Siciliei și ale Calabriei, foarte înalte și accidentate, și din această cauză în mijlocul strâmtorii se produc în diferiți curenți de aer locali și nu se știe mai niciodată ce fel de vreme poate să fie la nordul și sudul strâmtorii.

Înainte de plecare a trebuit să aflu starea vremii din Marea Ionică și, mai cu deosebire, cea de la Capul Spartivento, cap foarte pronunțat care desparte bazinul Mediteranei meridionale de bazinul Adriaticii sau mai bine zis al Mării Ionice. Înainte de plecare, una din cele dintâi datorii ale mele a

fost de a mă ține la curent despre situația hidrometeorologică din apropierea Capului Spartivento, căci, de mai multe ori s-a întâmplat ca până la acest cap să se poată naviga în siguranță cu timp favorabil, iar dincolo de cap să fie o vreme nefavorabilă care a obligat multe nave care au ajuns aici să facă cale întoarsă.

Am transmis pe 15 noiembrie o telegramă la stația meteo de la Spartivento prin care am întrebat despre starea vremii; răspunsul textual a fost: ieri vânt foarte tare din NNE, ploaie, mare violentă, astăzi bate vântul foarte tare din SSW, marea este agitată. În ziua de 16 am avut informații despre starea timpului de la o navă cu pânze care a ajuns la Messina foarte răvășită. Dacă ași fi ieșit din port ar fi fost o mare imprudență, căci în noaptea de 17 un vapor mare italian (Tiber) care a plecat pentru a ajunge la Catania și Malta a fost nevoit ca după 3 ore de marș de la Messina să se întoarcă în port neputând lupta cu vântul foarte violent din direcția ENE și cu marea foarte puternică.

După cum vedeți, domnule maior, avem nevoie de informații sigure, căci dacă dincolo de Spartivento aș fi întâmpinat timp urât ar fi trebuit să mă reîntorc la Messina, după ce făceam 40 mile dus și cu 40 de întors, erau 80 mile pierdute, un consum de cărbuni și un efort inutile.

În ziua de 18 canalul s-a mai luminat puțin, munții Calabriei și ai Siciliei erau acoperiți de nori, iar zăpada căzuse în abundență. Acesta era un semn că timpul se va schimba. În seara de 19, previziunea fiind de timp frumos, am ordonat aprinderea focurilor și la ora 10 seara am ieșit din portul Messina. În canal timpul era frumos, marea se calma, canoniera mergea cu 7 mile pe oră și pe la ora 3 dimineața am dublat Capul Spartivento, după care m-am îndreptat spre nord pentru a traversa gâtul Golfului Taranto, locul cel mai dificil din Mediterana, unde are loc întâlnirea celor 2 vânturi, Bora al Adriaticii și, așa numitumul de către navigatori, Tarantada al Golfului Taranto, apoi să iau drum spre Insula Corfu. Nu puteam urma drumul direct de la Spartivento la Matapan și de aici la Pireu sau la Syra, căci distanța era prea mare (500 mile), iar stocul de cărbuni nu îmi ajungea; singurul loc unde se găseau cărbuni de la Messina la Pireu era Corfu.

După ce am trecut de Capul Nau sau Colona și de micul oraș Cotrone am luat drum spre Santa Maria de Leuca. În seara zilei de 22 noiembrie santinelă pusă în arborele de la prova a zărit farul cu acest nume, iar peste o jumătate de oră l-am văzut și eu de pe corvetă. Aveam nevoie să văd acest far ce servește drept punct de aterizare pentru toate navele care intră în Adriatica sau care traversează spre a merge către Insulele Ionice.

Pământurile foarte înalte de prin prejur erau acoperite cu o ceață groasă, cerul începea să se întunece, vântul de SE, care până atunci îmi servise foarte bine, ajutându-mă să navig cu toate pânzele (8,5 mile pe oră), se întărește și în câteva momente timpul a devenit foarte rău, marea agitată, totul era un vârtej de vânt cu ploaie și rafale, era imposibil de a se ține cineva pe covetă pentru a nu fi luat de valuri.

După calculul ce făcusem seara trebuia ca pe la orele 12 să fim la 10 mile de Insula Fano după care să aterizăm pentru Corfu. Apropierea pământului și deviațiile neregulate ale compasului (Boussole) unite cu noaptea întunecoasă și cu furtuna îmi făceau foarte dificilă determinarea poziției navei, adică mă găseam cu micul Fulgerul în mijlocul Adriaticii expus la furorile unei așa mari furtuni. Pământul se confunda cu marea și cu cerul într-o pânză neagră, nici chiar fulgerele care cădeau în abundență cu o lucire particulară celor din Marea Ionică nu puteau să mă ajute să văd ceva. Valurile enorme în înălțime, dar veneau din fericire din pupa, dar canoniera, aflată când între dânsele când pe creștetul lor, lăsa cele două extremități în aer, iar mașinile în aceste momente se accelerau brusc (300 tururi pe minut) și produceau zguduiri care contribuiau la înrăutățirea situației. Cazarma echipajului luase apă prin panouri, tot echipajul era pe punte, gravitatea pericolului mărise forța și curajul oamenilor, au manevrat pânzele spre a strânge unele și spre a micșora la altele suprafața într-un timp scurt, dar fiecare val spăla coveta în lungul său. Am lăsat mașinile să meargă foarte încet și ca să nu fiu aruncat pe stânci m-am decis a pune la cap și a ține în contra vântului cu pânzele; fără ele totul ar fi fost pierdut, vas și echipaj.

Îmi rămânea virarea de bord foarte periculoasă până ce nava ar fi trecut de valurile din travers. Această manevră necesară era *à Dieu-va*. Am reușit a o face cu multă energie și cu zelul și devotamentul sincer al echipajului. După ce am reușit să ținem la capă, aveam o altă problemă, poate mai periculoasă, erau izbiturile în bord al valurilor foarte violente și vântul care sufla cu atâta violență și forță, încât fiecare pară de manevră a velelor devenea un fluier fantastic; ceea ce mă îngrijora mai mult erau căldările care din cauza ruliului puteau să facă explozie. Am suportat acest timp teribil toată noaptea și am navigat astfel încât să pot avea înaintea mea toată lungimea Adriaticii dacă la ziuă aș fi fost forțat să fug în josul vântului. Spre dimineață canoniera făcea față cu greu la îngrozitoarele izbiri ce i le da marea; am schimbat de drum și am stopat cu totul mașinile, lăsând numai o singură pânză (misaine goellette) spre a menține orișicât vaporul pe drum. Puțin câte puțin vântul s-a mai domolit, dar marea avea valuri de aproape 10 m. La ziuă am recunoscut insula Fano.

Am combinat viteza vasului cu a valurilor pentru a evita izbirile și a nu fi copleșiți de mare. Niște valuri enorme au intrat de două ori pe la pupa

și atunci omul de la cârmă a trebuit să se culce pe punte ca să nu fie luat de val și aruncat în mare. Am avut noroc că avem doi mateloți buni cu vechime (quartier-maîtres) din marina de război care se deprinseseră cu cârma Fulgerului și care guvernau foarte bine pe val.

Vântul descrescând în apropierea coastelor am putut ridica restul pânzelor și am pus mașinile foarte încet pe marș înainte. Am înaintat astfel și am recunoscut celelalte insule și, în fine, continentul și insula Corfu, apoi am intrat în canal, manevrând cu grijă după indicațiile cărților marine, căci pilot am luat numai de la Corfu și, în fine, am ancorat în fața Citadelei.

În apropiere de Portul Corfu am avut parte de o ploaie cu piatră care cântărea mai multe grame și atât de intensă încât orașul pe care îl zărisem la 2 ore distanță a dispărut de mai multe ori și nu l-am văzut decât când eram în port. Surprinderea generată de apariția după un asemenea timp a micului Fulger în rada Corfu a fost mare. Cu toate că nu aveam flamură de război ofițerii de la navele englezești și grecești au venit să mă felicite.

Cu această ocazie pot enumera calitățile nautice ale Fulgerului; ele se rezumă astfel: nu poate ține mult la capă din cauza forțelor loviturilor produse datorită tangajului și a violentelor zguduituri ocazionale în mașină, navigarea cu val de travers este foarte periculoasă fiindcă mișcările de ruliu sunt prea violente și se produc niște înclinații mari, apoi puntea este neîncetat măturată de valuri; navigarea cu vântul din pupa este cea alură care convine mai bine. În aceasta din urmă poziție instalându-se și pânză pătrată (Fortuna) canoniera se comportă minunat.

La Corfu am fost puși în carantină timp de 5 zile. Se știe de către toată lumea că această insulă este una din cele 7 cea mai inospitalieră căci vrea să profite prin mijlocul carantinei a exploata pe navigatori și a-i forța să cumpere provizii la prețuri exorbitante. Când am ajuns eram decis să stau cele 5 zile de carantină pretinse, însă cum vremea se mai îndreptase și fiind indignat de nerușinata exploatare a comercianților de la care mi-am procurat proviziile, îndată după ce mi-am terminat operațiunile de încărcare a celor necesare, adică după 2 zile, am depus garanții de sănătate la dispensarul portului și am plecat de la Corfu, dorind a nu mai avea niciodată nevoie de a relaționa cu cei din acest port.

Pe 25 noiembrie 1874 seara eram pe drum, timpul era frumos și pentru a-mi completa necesarul de cărbuni am intrat la Zante în seara de 26, trecând prin canalul dintre Itaca și Cefalonia. Pe 28, la miezul nopții și cu aparență de timp urât, am pornit către Capul Matapan, însă vremea a devenit tot mai nefavorabilă, marea era agitată, canoniera se chinuia și mașinile

zguduiiau prea tare, mai multe nave care erau cu noi la larg a luat drum pentru a intra în rada de la Navalin unde am ajuns și noi în seara de 29 noiembrie. Aici timpul a fost teribil mai multe zile la rând și numai pe 4 decembrie, la ora 1 dimineața, am putut pleca.

Îndată ce am dublat insula Sapiența, am luat drum spre Matapan. Dimineața vântul se fixase din direcția N-E și sufla în rafale violente, golful de la Kalamata devenise furios, astfel că cu mare greutate am ajuns să mă pun la adăpost sub Capul Grosso, o stâncă în apropierea de Matapan și cea mai înaltă. Aici nu am putu să stăm la ancoră fiindcă adâncimile erau prea mari, așa că am stat în derivă. Coastele erau abrupte și marea foarte adâncă, 40 - 50 m la malul ei. Am manevrat astfel încât să nu luăm valul pe punte, valuri care erau violente chiar la o distanță de o milă de coastă și să consumăm pe cât se poate cât mai puțini cărbuni.

Ca să vă faceți o idee despre tăria acelu vânt, vasele care veneau dinspre N fugeau cu vântul în pupa și defilau pe lângă noi fără nici o pânză; numai prin acțiunea vântului asupra corpului navei aveau o viteză de 10 mile pe oră și poate mai mare.

Două vapoare mari au venit, de asemenea, și s-au adăpostit. Apusul soarelui, foarte poetic văzut de la uscat, a fost pentru mine o adevărată lovitură, el anunța un timp teribil, contrar la ce mă așteptam, dar am sperat că vântul se va mai înmuia când va începe să se întunece. Nu mai puteam face altceva decât a sta acolo toată noaptea; în timpul nopții am încercat de două ori să dublez Capu Matapan, dar am fost imediat respins de mare.

A mai continua șederea era inutil; terminam de tot cărbunii și n-aveam să mă mai întorc la Navarin, nici să merg la Syra sau Pireu; a trebuit seara după 24 ore de marș și alte 24 la adăpost să activez focurile și să pun din nou prova pe Navalin cu toată dezamăgirea mea și a întregului echipaj, care trăia de atâta timp supus la privațiuni și neazuri, închiși între pereții unui vas mic, rămânându-le să se mulțumească cu rada Navarin și orașul compus dintr-o cetate în care se afla un penitenciar și din câteva case așezate pe stâncile aride; am ajuns la Navarin pe 6 decembrie. În acest port nu se găsea nici un fir de cărbune, avem perspective de a merge la Zante, tocmai ceea ce putem face cu restul cărbunilor și cu pânzele.

Însă cum timpul fusese urât, înaintea mea mai multe nave cu pânze au intrat să se adăpostească și între acestea se găseau și două care foloseau cărbuni. M-am adresat navei Provido cu pavilion austriac ce îl avea căpitan pe D. Duriava de la Insula Cherso, care m-a ajutat cu amabilitate, plătindu-i tona cu prețul de 60 franci, preț cu care îi cumpăruse el de la Marsilia.

Timpul a fost urât și schimbător, munții învecinați erau acoperiți cu ceață groasă. În ziua de 12 decembrie timpul a început să se îmbunătățească, zăpada căzuse pe munți și aceasta dovedea că echilibrul între atmosfera

Mediteranei și cea a arhipelagului trebuia să înceapă să se stabilizeze; limba de pământ a Morei foarte pronunțată spre sud formează o separație tranșată între cele două mări și este dificil a ști de către cineva care este în Navarin, singurul adăpost după coasta de vest Morei, ce timp poate să fie dincolo de Matapan.

Am pornit de la Navarin în seara de 12 decembrie. În apropiere de Matapan am găsit tot acel vânt de NE care sufla de 25 zile însă de astă dată puțin mai încet. În Golful Kolokithia marea era furioasă, dar trebuia să continuăm. A mă mai întoarce de la Navarin era o pierdere de timp. A fi respins și astă dată de la Matapan însemna a renunța de a-l mai trece iarna, ceea ce însemna că voi fi obligat să staționez la Navarin până la primăvară, era exilarea și condamnarea în mijlocul unor stânci a unui echipaj atât de devotat și care a avut abnegația unei asemenea vieți. Citeam în figurile tuturor că trebuia să trec de Matapan, nu aveam altceva în gând.

L-am trecut lăsând în urma mea vapoare mari. În Golful Kolokithia vântul era tare, marea furioasă și canalul Cerigo foarte agitat. Dimineața valurile erau puternice, canoniera dispărea între ele, puntea era măturată de valuri, la fiecare moment și mașinile mregeau din greu. Eram în mijlocul canalului și mai avem de făcut 8 mile până a ajunge la un adăpost, însă îngrijorarea mea a fost mare fiindcă vântul s-a întărit astfel încât a fost imposibil de a continua drumul. Am ridicat pânzele și am coborât spre sudul insulei Cerigo, menajând mașinile care zguduiau prea tare. Am reușit după multă trudă, având tot echipajul pe punte și manevrând pânzele în contra rafalelor violente care veneau din canal, să ajung la extremitatea sud a insulei Cerigo și să ancoroz într-o mică baie numită Capsili, în plină coastă. Dacă nu aș fi putut ține vântul și aș fi fost sub vânt atunci exista posibilitatea de a fi dus pe coastele Asiei fără să mă pot opri.

Aici a trebuit să stau cu ochii în patru, căci fiind ancorat în plină coastă la adăpost numai de vânturile de N, trebuia să urmăresc schimbarea timpului și să plec la cea dintâi ameliorare pentru a evita vânturile SW sau SE (Libeccio sau Siroco) foarte violente.

În ziua de 16 decembrie, la cererea guvernatorului insulei și a mai multor notabili, am încercat să scoatem un caiac grec care se scufundase în timpul furtunii, lovinduse de o stâncă, însă cum fundul era prea adânc, a fost imposibil. Guvernatorul mi-a mulțumit printr-o adresă pentru efortul depus și m-a rugat să iau echipajul caiacului și să-l debarc la Atena, ceea ce am și făcut.

Seara am plecat și am avut pentru prima oară un timp liniștit până în apropierea de Pireu unde timp de 3 ore canoniera a fost foarte zguduită și mașinile maltratate. Din cauza atâtor mișcări neregulate ale mașinilor produse de ieșirea elicelor din apă, valvule de „cahout-chouc” ale condensatorilor se rupseseră în bucăți și nu se mai puteau vida. Neputându-le schimba în marș, căci deși nu este o avarie gravă, dar este o operațiune care nu se poate face decât în port demontându-se mai multe piese ale mașinii, trebuia să merg cum voi putea și mașinile câtva timp au mers fără condensare, adică cu presiune ridicată. Nu era niciun inconvenient, însă dacă sunt stopate sau se micșorează forța, mașinile nu mai pleacă. Manevra era cam dificilă de a intra în port cu toată viteza, am intrat fără să risc și am ancorat în locul pe care l-am ales.

Aici am schimbat cele două valvule cu altele pe care le aveam de schimb și am folosit acest timp pentru a curăța canoniera, verifica componentele mașinilor și pentru a reface proviziile.

În port la Pireu se găseau mai multe nave de război străine care au trimis să mă salute. Am ridicat marele pavoaz ca și celelalte nave de luptă atunci când Majestatea sa regale Greciei a venit în port.

De la Pireu până la Dardanele aveam o distanță mare și dacă în timpul verii este o mare de plăcere să navigi prin arhipelag, în timpul iernii, în care navigam, navigația este foarte periculoasă.

Am plecat de la Pireu pe 24 decembrie 1874 pe timp frumos și după 36 ore de marș vântul a început să bată foarte tare din W apoi la NW, marea se învolutează și în câteva ore devine furioasă, ploaia cade cu vioiciune și mai multe trombe marine cad asupra navei; observându-le cu mare atenție și oamenii fiind cu mâinile pe manevre am evitat de a fi surprins cu pânzele întinse, altfel ar fi putut să mi le rupă.

Mai târziu, fiind imposibil de a-mi continua drumul, am manevrat către Sigri din Insula Mitilinii și pe 26 dimineața am intrat în strâmtoarea Dardanelelor. Aproape la jumătatea canalului este portul Canakkale, unde toate navele de orice natură și de orice națiune trebuie să se oprească spre a a-și lua aprobarea de libera trecere.

Pentru canoniera Fulgerul guvernul român obținuse această permisiune încă din luna septembrie, însă guvernul Turciei nu înștiințase pe guvernatorul de aici despre aceasta nici până la sosirea mea. Guvernatorul a fost foarte amabil, a venit singur și m-a rugat să îl cred că telegrafiasse la Constantinopol (Istanbul).

Din înțelegere pentru autoritatea locală de acolo și pentru respectul tratatelor nu puteam să fac altfel decât să accept, dar am transmis mesaj domnului Agent al României la Constantinopol. După cinci zile a venit răspunsul și guvernatorul mi-a trimis hârtiile necesare prin șeful său de stat

major care era însoțit de doi ofițeri. Această întârziere m-a făcut să pierd momentele cele mai prețioase ce puteam găsi în acel sezon pentru trecerea Mării Marmara, atât de renumită în sinistre maritime din cauza timpului și a marelui număr de vase care circulă în ea.

În primele zile timpul era foarte frumos, dar pe urmă s-a stricat cu totul, vânt cu ploaie și zăpadă, frig teribil, iar nava care lua val din toate părțile era supusă, pe deoparte, la furia curentului și, pe de alta, a vântului. Eram foarte convins că voi fi reținut la intrarea în Marea Marmara.

Am plecat pe 2 ianuarie 1875. Dimineața la 3 timpul avea un aspect urât și cu spic de zăpadă, marea era clopotoasă și norii goneau din toate părțile. Peste zi însă timpul îndreptându-se puțin câte puțin am putut ajunge la Constantinopol și am ancorat în fața arsenalului militar Tophane alături de celelalte nave de război străine.

Aici navele, franceze, ruse și italiene care se erau staționate au trimis îndată ce am lăsat ancora mesaje de bună sosire, apoi am făcut vizitele de etichetă în uzul maritim, vizite care mi-au fost întoarse după regulă. Asemenea și fregata staționară a Turciei, precum și prefectul maritim au trimis de m-au complimentat. Comandanții și toată lumea maritimă din Constantinopol au fost surprinși de a vedea un asemenea mic bastiment venind așa de departe în timp de iarnă. Când am ajuns acolo, Dunărea fiind înghețată, am primit ordin de a lasă un echipaj redus și de a ierna la Constantinopol.

În tot acest timp iarna a fost teribilă; asemenea iarnă nu se văzuse de 35 de ani, zăpada a căzut până la 1 m înălțime, diferite furtuni au cauzat stricăciuni în port, iar Fulgerul împins de către bastimentul rus a atins staționarul italian și a făcut o mică avarie fără ca la noi să se strice nimic. Un singur accident am avut în ziua de 18 ianuarie. Sergentul Vulcan care făcuse voiajul foarte bine de la Toulon și până aici s-a înecat și pierdut fără a-l mai găsi. Pe la orele 6 vând să intre la bord nu a avut răbdare să aștepte până venea barca canonierei, s-a ambarcat într-un caic și, marea fiind foarte agitată, caicul s-a răsturnat și sergentul a dispărut sub apă; poate că în repeziciunea răsturnării să se fi lovit la cap. Am regretat din inimă această pierdere provenită din imprudență și ușurință particulară tuturor mateloșilor.

Am onoarea de a vă aduce la cunoștința domniei voastre, domnule maior, că în timpul staționării canonierei la Constantinopol, în ziua sărbătoririi Împăratului Rusiei și de două ori în onoarea Regelui Italiei, fiind invitat de către domnii comandanți ai acestor două bastimente de război, am arborat marele pavoaz la fel ca toți ceilalți; a doua zi au venit și mi-au făcut

o vizită de mulțumire. Regret mult că nu am putut să fiu acolo în ziua de 8 aprilie pentru ca la rândul meu să îi invit pe domnii comandanți să pavoazeze în onoarea Măriei Sale și să văd pavilionul României fluturând pe toate bastimentele de război străine staționate în rada Constantinopol.

Vă asigur domnule maior, că deși canoniera Fulgerul nu a avut un echipaj regulat, pavilionul românesc a fost cunoscut peste tot și reprezentat cu demnitate, pe oriunde ajungeam era un mare eveniment de a se vedea pavilionul român fluturând pe un bastiment român și sub conducerea unui ofițer român mai cu seama într-un sezon ca acela. Într-adevăr a fost foarte greu de traversat toate aceste mări cu micul Fulgerul, mări care în sezonul de iarnă sunt foarte furioase și împiedică navigația chiar și celor mai mari nave de luptă.

Am luptat cu tot felul de contrarietăți, le-am surmontat pe toate și sunt mulțumit că am reușit de a intra în Dunăre fără sminteală.

În data de 6 aprilie 1875, fiind gata, am plecat de la Constantinopol și la ora 4 am ieșit din Bosfor. Am luat drumul direct către Sulina și am putut ajunge în dreptul Constanței după 36 de ore de marș, unde, timpul fiind urât și marea prea puternică cum este Marea Neagră pe timp urât, am intrat în port pe 8 aprilie, la ora 1 noaptea.

În această traversare foarte lungă m-am găsit la o distanță la 70 mile de coastă; am preferat a lua această direcție spre a scurta drumul și, apoi, până la Constanța, pe o întindere de 250 mile, coastă nu oferă nici un port sigur. Când am luat drumul spre Constanța eram la o distanță de 25 mile depărtare de port căci seara aterizasem pe Capul Caliacra pentru ca apoi să îmi iau un bun punct de plecare și a mă dirija către Sulina; însă cum timpul devenea din ce în ce mai urât n-am putut continua drumul.

La Constanța am stat până pe 13 seara când am plecat luând drumul direct spre Sulina, timpul nu era nicidecum frumos, marea foarte clopotoasă și o noapte întunecoasă până în pământ, am navigat cu multă dificultate și în dimineața de 14 aprilie am aterizat pe farul Sfântul Gheorghe; am evitat de a merge aproape de coastă fiindcă curenții care ies din Dunăre curg către W și NW și ca să nu fiu adus de dâșii pe bancuri am navigat la o distanță de 30 de mile de coastă. După ce am ocolit cu precauțiune bancurile de la Sfântul Gheorghe am pus prova pe Sulina unde am intrat pe 11 dimineața foarte mulțumit că canoniera a intrat în Dunăre fără nicio avarie.

Sunt mândru, domnule maior, că am fost cel dintâi ofițer român care am avut onoarea de a conduce un bastiment român cu pavilion român pe mare; pe de altă parte am satisfacția de a mă fi ridicat la nivelul misiunii încredințate de care am fost onorat.

Cu această ocazie am onoarea a vă aduce la cunoștința domniei voastre următoarele aprecieri asupra personalului pe care l-am avut la bord:

Domnul locotenent Drăghicescu a lucrat continuu, atât teoria cât și practica maritimă, a profitat de această campanie să se familiarizeze cu cunoștințele necesare pentru navigație unui om de mare, m-a ajutat întotdeauna cu zel și prin activitate în serviciul său pe bord, a suportat cu curaj toate problemele și privațiunile întâlnite. Nu ezit a-l recomanda la buna voință domniei voastre spre a i se da o recompensă.

Sergentul adjutant Ostroveanu a dat probă de un bun marinar și-a făcut serviciul cu abnegație și a fost ca cel mai bun matelot de punte, a profitat de a-și aduce aminte meseria sa, căci înainte de a veni în flotilă navigase mai mulți ani pe mare; afară de acestea, de când este în corp acest om a adus mult serviciu flotei prin energia, zelul și activitatea sa pe bastimentele române unde s-a reangajat de mai multe ori și ar putea să figureze cu demnitate printre ofițerii Flotilei.

Sergentul Vulcan ambarcat la Toulon și care din nenorocire s-a înecat la Constantinopol devenise un bun marinar cu o conduită foarte bună și ar fi de o mare consolațiune pentru familia lui când i s-ar da un ajutor.

Caporalul Costachi Ioan ambarcat la Toulon a devenit un bun marinar, a lucrat întotdeauna cu zel pe bord și s-a familiarizat cu cunoștințele necesare unui adevărat matelot.

Când am venit în București în iarnă, domnul ministru de Război recunoscând, după câte îi arătasem serviciul acestui caporal, mi-a acordat înaintarea lui. Am prevenit bastimentul România pe care conta să îl propună la înaintare de sergent pe ziua de 1 februarie și întorcându-mă la Constantinopol i-am anunțat avansarea; până acum însă nu s-a făcut nimic. Ar fi just domnule maior să se avanseze acest caporal la gradul de sergent pe ziua de 1 februarie după cum i-am anunțat și să rămână la canoniera Fulgerul ca șef de echipaj fiind cel mai vechi ambarcat și cunoscând foarte bine manevrele care sunt pe bord. Acest om a suportat cu bravură greutățile serviciului pe mare și merită a i-se da o recompensă.

Ceilalți doi oameni: Marcu Zamfir și Untaru Nicolae deși foarte tineri nu le-a trebuit mult timp, mai cu seamă celui dintâi, spre a se deprinde cu marea și a suporta greutățile serviciului pe mare.

În rezumat, tot personalul militar și-a condus foarte bine în toate circumstanțele și au dat probe de aptitudine pe mare. În timpul iernatului la Constantinopol unde iarna a fost teribilă serviciul mateloților era foarte greu mai cu seama cu puținii oameni pe care îi aveam. Ca să nu fac mari cheltuieli am reținut numai doi mateloți francezi pe bord, șeful și al doilea maestru de echipaj, și cu cei patru români erau cu toți șase oameni, care

afară de curățenia canonierei trebuiau să facă serviciul cu bărcile și gărzile de zi și noapte.

În privința personalului civil îi recomand domniei voastre, domnule maior, în special pe cei cinci oameni care au avut răbdare de a rămâne pe bord și a mă însoți până la Galați deși erau cu angajament voluntar numai pe o lună. Toți și-au făcut serviciul lor cu zel și devotament, toți au suportat cu eroism ostenele, privațiunile, frigul și incomoditatea locuinței unui asemenea mic bastiment în timp de iarnă. Ar fi fost bine ca la plecarea lor să li se fi dat orice recompensă, dar este încă timp dacă propunerea mea se va lua în considerație.

Toate acestea le supun cu onoare la cunoștința domniei voastre, domnule maior, conform ordinelor ce ați binevoit a-mi da.

Binevoți vă rog, domnule maior, a primi încredințarea prea deosebitei mele considerațiuni.

Comandant canoniera Fulgerul.
Căpitan Murgescu.

Monitorul Oastei, nr. 5, 1 iunie 1874, pp. 71 – 87.

< 1873, 18 august, București > Înaltul Decret nr. 1401 din 18 august 1873 privind alocarea sumei necesare acoperirii cheltuielilor pentru aducerea în țară a canonierie „FULGERUL”.

Asupra raportului Ministrului Nostru secretar de Stat la ministerul de război, Nr. 3491;

Având în vedere jurnalul consiliului de miniștri nr. 17, din ședința de la 1 august 1873,

În virtutea art. 9 din legea de contabilitate a Statului;

Am decretat și decretăm:

Art. I. Se deschide pe seama ministerului de război un credit extraordinar de 9.620 de lei pentru transportul șalupei ce s-a construit la Toulon, până la Galați.

Art. II. Și cel din urmă. Miniștrii Noștri de război și finanțe vor duce la îndeplinire acest decret.

Dat în București, la 18 august 1873

CAROL

Ministru de război, General de divizie Florescu
Ministrul de finanțe, Mavrogeni

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 25, 6 septembrie 1873, pp. 581 – 582.

< 1873, 13 august, București > Solicitarea ministrului de Război, general de divizie Florescu, cu nr. 3941 din 13 august 1873 adresată domnitorului Carol privind suma necesară acoperirii cheltuielilor pentru aducerea în țară a canonierei „FULGERUL”.

Înaltă rezoluție
„Se aprobă”
CAROL

Prea înălțate Doamne

Cu tot respectul supun la aprobarea Măriei-Voastră jurnalul consiliului de miniștri nr. 17, din ședința de la 1 august 1873, relativ la deschiderea pe seama ministerului de război a unui credit extraordinar de 9.620 de lei pentru transportul șalupei ce s-a construit la Toulon, rugându-va cu tot respect a îl aproba și sub-semna alăturatul proiect de decret.

Sunt cu cel mai profund respect, Prea Înălțate doamne,
Al Măriei-Voastre,
Prea plecat și prea supus,
Ministru secretar de Stat la departamentul de resbel,
General de divizie Florescu

Nr. 3941
13 august 1873

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 25, 6 septembrie 1873, p. 581.

< 1874, 19 aprilie București > Înaltul Decret Regal nr. 894 din 19 aprilie 1874 privind acordarea numelui de canonierei achiziționate din Franța.

Nr. 894. Înalt decret, relativ la darea numirei de „Fulgerul” la canoniera construită la Seyne lângă Toulon

Asupra raportului Ministrului Nostru secretar de Stat la ministerul de resbel, Nr. 1604;

Am decretat și decretăm:

Art. I. Canoniera ce a fost comandată la Seyne lângă Toulon și care acum a sosit la Galați, Noi voind îi dăm numirea de „Fulgerul”.

Art. II. Și cel din urmă. Ministrului Nostru de resbel este însărcinat cu executarea decretului de față

Dat în București, la 19 aprilie 1874.

CAROL

General de divizie Florescu

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874, p. 542

< 1874, aprilie, București > Solicitarea ministrului de Război, general de divizie Florescu, adresată domnitorului Carol pentru acordarea numelui de „FULGERUL” canoniera achiziționată din Franța

Înaltă rezoluție

„Se aprobă”

CAROL

Prea înălțate Doamne

Canoniera construită la Seyne lângă Toulon, de către societatea foragelor și șantierul din Mediterana, acum fiind sosită în apele românești; cu tot respectul rog pe Măria-Voastră să bine-voiți a sub-scrie alăturatul proiect de decret pentru a fi recunoscută, sub numele de „Fulgerul”.

Sunt cu cel mai profund respect, Prea Înălțate doamne,

Al Măriei-Voastre,

Prea plecat și prea supus,

Ministru secretar de Stat la departamentul de resbel,

General de divizie Florescu

Nr. 1604

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874, p. 542.

< 1874, 19 aprilie, București > Informarea Direcției armelor speciale din Ministerul de Război privind numirea unor ofițeri la comanda navelor din Corpul Flotilei prin Înaltul decret nr. 893 din 19 aprilie 1874

(Direcția armelor speciale)

Prin Înaltul decret nr. 893 din 19 aprilie 1874, s-a făcut următoarele numiri în Corpul Flotilei;

Căpitanul Murgescu, actualul comandant al bastimentului România, s-a numit comandant al bastimentului Ștefan cel Mare.

Căpitanul Urseanu, s-a numit comandant al bastimentului România și locotenentul Drăghicescu s-a numit comandant al canonierei „Fulgerul”.

Aceste numiri s-au făcut în ziua de 20 aprilie 1874.

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874, p. 553.

< 1874, 11 mai, București > Ordinul de Zi pe Armată nr. 4 din 11 mai 1874 al ministrului de Război, generalul de divizie Florescu, prin care se aduce mulțumiri comandantului, căpitanului Ioan Murgescu, și echipajului care a adus în țară canoniera „FULGERUL”.

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ

Nr. 4

București, 11 mai 1874

Căpitanul Murgescu, din Corpul Flotei, care a adus canoniera „Fulgerul” de la Toulon până în apele românești, pentru devotamentul cu care s-a oferit singur spre a fi însărcinat cu această misiune, pentru că a știut corespunde greutateilor ce a întâmpinat în cursul navigației, merită de a fi dat exemplu și îi exprimăm ale noastre mulțumiri.

Facem asemenea mulțumiri și echipajului ce a însoțit pe acest ofițer, și anume: locotenentul Drăghicescu și caporalul Ioan ce au fost la bordul Fulgerului de la Toulon și până în țară; sergentul Ostroveanu, soldații Marcu Zamfir și Untaru Nicolae, ce au însoțit canoniera de la Constantinopol la Galați.

Ministrul de Război, General de divizie Florescu.

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 13, 24 mai 1874, pp. 552–553.

< 1875, 7 iunie București > Înaltul Decret Regal nr. 1008 din 7 iunie 1875 referitor la numirea lui Ioan Murgescu la comanda Corpului Flotei și avansarea sa la gradul de maior după trecerea în neactivitate a maiorului Nicolae Dumitrescu - Maican

Având în vedere legea de înaintare de la 4 aprilie 1874;

Asupra raportului ministrului Nostru secretar de stat la departamentul de Război, nr. 2430;

Am decretat și decretăm:

Art. I. Înălțăm la gradul de maior, la vacanța de comandant al corpului flotilei, produsă prin punerea în neactivitate a maiorului Dumitrescu Nicolae, pe Murgescu Ioan, căpitan de la 20 martie 1871.

Această înaintare se va socoti din ziua de 6 iunie.

Art. II. Și cel din urmă. Ministrul Nostru secretar de stat la departamentul de Război este însărcinat cu executarea ordonaței de față.

Dat în București, la 7 iunie 1875.

CAROL

Ministrul de Război, General de divizie Florescu

Monitorul Oastei, Partea Oficială, nr. 19, 21 iunie 1875, p. 502.

***THE MARCH OF THE GUNBOAT FULGERUL FROM
TOULON TO GALATI, DESCRIBED BY THE SHIP'S CAPTAIN,
IOAN MURGESCU (OCTOBER 16 1873 – APRIL 14 1874)***

Keywords: gunboat, Romanian Flotilla, Ioan Murgescu, Toulon.

This contribution follows the diary and comments of captain Ioan Murgescu, during the voyage of the first Romanian gunboat: „Fulgerul”. The ship was built in France and its trip to Romania was truly epic voyage of adventure and bravery.