

NICULAE KOSLINSKI – PRINTRE DONATORII MUZEULUI NAȚIONAL AL MARINEI ROMÂNE

*dr. Silvia IONIȚĂ**

Niculae Koslinski a fost cel de-al treilea marinar din familia Koslinski, după Emanoil și Gheorghe. S-a născut la 19 octombrie 1921 în București. Aici a urmat cursurile Liceului „Spiru Haret”, unde și-a desăvârșit educația și și-a îmbogățit cunoștințele. Dragostea pentru mare și pentru meseria de marinar, moștenită din familie, l-au determinat pe Niculae Koslinski să aleagă o carieră în militară, în arma marinei, chiar și în condițiile în care izbucnirea celui de-al Doilea Război Mondial devenea evidentă. Încă de la începutul carierei, Niculae Koslinski a cunoscut o perioadă plină de provocări. În calitate de elev servant la unul din tunurile de 120 mm ale distrugătorului „Mărășești”, la 26 iunie 1941, a participat la scufundarea distrugătorului „Moskva”, fiind martor și la retragerea unui alt distrugător important al rușilor „Harkov”, după ce acesta a fost lovit de câteva proiectile românești.¹

În calitate de ofițer, în timpul celui de-al Doilea Război Mondial a fost imbarcat pe vedeta torpiloare nr. 9 „Vulcanul”, apoi, a fost detașat pe rând, pe distrugătoarele „Regele Ferdinand”, „Mărășești”, „Regina Maria” și canoniera „Dumitrescu”, participând la misiunile efectuate de aceste nave. În 1945 este decorat cu un Înalt ordin militar de război pentru participarea la operațiunea de curățare de mine a fluviului, cu navele Flotilei de Dragaj.

După finalizarea Școlii de aplicație pentru locotenenți, Niculae Koslinski este repartizat la serviciul de pilotaj, iar în 1947 este încadrat ca ofițer instructor pe nava-școală „Mircea”.²

După trecerea forțată în rezervă de către conducerea politică a marinei, se angajează operator topometru la un institut de cercetări din București.

Pasionat de istorie, a urmat cursurile Universității pentru a-și lua diploma de licență în această disciplină. A lăsat în urma sa numeroase articole de istorie navală, națională și universală, publicate în reviste de

*Muzeograf la Muzeul Național al Marinei Române.

¹Jipa Rotaru, „*Dinastia Koslinski*” în *Marina Militară Română*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, Constanța, Editura Compania Națională Administrația Porturilor Maritime, 2003, p. 263.

²*Ibidem*.

specialitate prestigioase, dar și câteva lucrări foarte importante pentru istoria marinei: *Marina Română în cel de-al Doilea Război Mondial*, lucrare în trei volume în coautorat cu Raymond Stănescu și volumul II din ciclul *Războiul Naval de-a lungul veacurilor*, care cuprinde *Epoca navelor cu vele și a artileriei cu ghiulele*.

Familia, apropiații și colegii îl păstrează în amintire pentru calitățile excepționale pe care le-a dovedit de-a lungul vieții: de o modestie de multe ori dezarmantă, o punctualitate fără cusur, judecată clară, cultură generală vastă, pregătire profesională excelentă.³

Niculae Koslinski, tot din nețărmuita dragoste pentru marină și pentru istoria acestei arme, a lăsat urmașilor o serie de documente care se regăsesc în Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române, la categoria *Manuscrise*, dar și în Fondul personal Nicolae Koslinski prezent în fototeca muzeului nostru. Aceste documente, prin informațiile pe care le cuprind, pot completa o serie de evenimente care au marcat istoria noastră.

La o primă analiză a Fondului personal Nicolae Koslinski ne atrage atenția *BIOGRAFIA CONTRA AMIRALULUI EMANOIL A. KOSLINSKI (1853 – 1909)*, document original, redactat de nepotul său Niculae. Pe document este specificat donatorul și data donației, 01.11.1976. Redăm în continuare textul acestei *Biografii*:

„*Contra amiralul Emanoil A Koslinski, comandant al Marinei Militare între anii 1901 – 1909, se trăgea dintr-o familie de militari de obârșie poloneză.*

Din datele care s-au păstrat rezultă că locul de baștină al familiei se găsea în apropierea orașului Wilno, strămoșii ofițerului fiind înnoblați de regele Ioan Cazimir (1648 – 1668). Ortografia poloneză a numelui este Koszlinski sau Kozlinski, numele fiind ulterior adaptat foneticii românești sub forma Koslinski.

Bunicul ofițerului, Ivan Ossepovici Koslinski, a fost ofițer în armata rusă luând parte la campania din 1813 împotriva armatelor franceze ale lui Napoleon. A fost rănit în bătălia de la Bautzen (21 mai) și decorat cu ordinul Sfântul Wladimir.

Fiul său Alexandru, tatăl viitorului amiral, și-a început de asemenea cariera ca ofițer în armata rusă, făcând parte din corpul generalului Lieders, care a trecut în 1848 prin țările române spre a participa la campania din 1849 împotriva armatei maghiare al lui Kossuth.

Înapoiat din Ungaria, Alexandru Koslinski a rămas în Muntenia ca locotenent instructor de artilerie pentru unitățile înființate de Vodă Știrbei.

³*Ibidem*, p. 264.

În 1851 s-a căsătorit cu Anastasia, fiica logofătului Dreptății Manolache Arghiropol, demisionând apoi din armata rusă la 10 noemvrie 1852. Ulterior a cerut împământinirea și în 1864 a fost primit în armata Țării cu gradul de căpitan.

În 1877, ajuns locot. colonel, a fost director al arsenalului de construcții al armatei și apoi comandant al garnizoanei cetății Nicopole. A părăsit cadrele active ale armatei în 1887 decedând la vârsta de 85 de ani, în 1910.

Alexandru Koslinski a avut cu Anastasia trei fii, dintre care cel mai mare, Emanoil a urmat tradiția militară a familiei.

Născut în București la 9 iunie 1853, Emanoil Koslinski a învățat la gimnaziul român din Brașov și la liceul Sf. Sava din București. Bacalaureat în 1870, s-a înscris la facultatea de științe de unde, după împlinirea vârstei de 18 ani, s-a prezentat la concursul ministerului de război pentru a urma școala navală franceză.

Flotila de Dunăre, înființată sub Alexandru Ioan Cuza în 1860 prin contopirea micilor unități militare fluviale din Muntenia și Moldova, avea pe atunci câteva navedar ducea lipsă de personal de specialitate. Ministerul de război chemase în țară un instructor francez și izbutise să trimeată în străinătate la Brest pe tinerii⁴ Dumitrescu Maican în 1863 și Ion Murgescu în 1865 pentru formare în marina franceză. Reușind la concurs și înregistrat inițial în cadre la 1 iulie 1872 ca soldat voluntar, Emanoil Koslinski a fost astfel al treilea român trimis a urma școala de marină din Brest. La 20 iulie 1874, la terminarea școlii, a fost înaintat sublocotenent iar apoi a urmat în continuare școala de aplicație fiind imbarcat pe fregata „La Renommée”.

Cunoștințele generale și practice dobândite în marina franceză, care era pe atunci ca tonaj și pregătire a doua din lume, trebuiau însă completate cu o pregătire de specialitate adecuată nevoilor flotei noastre de Dunăre. Emanoil Koslinski a fost trimis astfel spre sfârșitul anului 1875 în Rusia, unde a absolvit cu succes școala specială de torpile (mine) din Kronstadt – baza flotei ruse din Baltică - întorcându-se în țară în 1877.

Războiul independenței bătea la ușă. Reorganizarea armatei tânărului stat românesc cuprinsese în mai mică măsură flotila de Dunăre, ale cărei nave fuseseră destinate mai mult poliției fluviale și reprezentării pavilionului românesc pe Dunăre, decât unei cooperări militare cu trupele de uscat. Flotila nu dispunea decât de o singură șalupă destinată să fie torpiloare, Rîndunica, dar nu exista nici material de arme sub apă și nici

⁴N. Koslinski *CONTRA AMIRALULUI EMANOIL A. KOSLINSKI (1853 – 1909)*, Fond personal Niculae Koslinski, în Fototeca Muzeului Național al Marinei Române, p. 1.

personal instruit în această direcție. Lupta împotriva monitoarelor și canonierelor cuirasate turcești urma să fie dusă de unitățile marinei ruse.

În aprilie 1877, de îndată ce începură operațiunile militare, maiorul Murgescu predă armatei ruse navele flotilei retrase pe Prut. Armata română nefiind încă în măsură de a acționa iar rușii având mare nevoie de nave și șalupe care să asigure trecerea de trupe peste Dunăre, măsura era cea mai rațională din punct de vedere militar.

O lună mai târziu, după ce turcii începuseră actele de ostilitate, împotriva malului românesc, personalul și echipajele flotilei, cu totul 216 oameni, fură trimise să instaleze și armeze baterii de artilerie la Calafat, în fața puternicei cetăți a Vidinului. Vidinul putea constitui oricând pentru turci baza de dezlănțuire a unei operații de diversiune, cu trecere de trupe peste fluviu, amenințând flancul armatei ruse ce se pregătea să înainteze spre Balcani. Personalul flotilei antrenat în trageri de artilerie și familiarizat cu specificul Dunării, era cel mai indicat pentru a întări garnizoana dela Calafat.

Sublocotenentul Koslinski, de curând întors în țară și plin de entuziasm pentru războiul care trebuia să asigure independența patriei, făcu parte inițial dintr-un detașament de 40 de oameni trimis la Turnu Severin pentru a achiziționa nave și ambarcațiuni pentru flotilă. Desfășurarea operațiunilor militare în lungul Dunării, începerea ostilităților oficiale cu turcii, au dus însă la rechemarea la Calafat⁵ a detașamentului. Neutralizarea monitoarelor turcești depe fluviu fusese înfăptuită cu succes de marinarii ruși, și prin atacuri cu șalupe armate cu torpile de școndru dar mai ales prin așezarea de baraje transversale de mine în diferite puncte peste Dunăre.

Se foloseau în acea vreme două feluri de mine (li se spunea pe atunci torpile): mine independente care se ancorau în fluviu și explodau în caz de lovire, și mine controlate, a căror aprindere se comanda de pe mal – atunci când trecea o navă dușmană – prin mijlocirea unor cabluri trase de sub apă.

Efectul material al acestor baraje era îndoielnic, dat fiind materialul încă rudimentar folosit dar efectul moral era mult mai puternic, și teama de mine blocase cea mai mare parte a timpului posibilitățile de intervenție ale monitoarelor turcești.

În lipsa materialului necesar, unități rusești executaseră încă de la 24 iunie un astfel de baraj în amonte de cetate spre a împiedica sosirea unor ajutoare turcești pe Dunăre dinspre Vidin.

⁵Ibidem, p. 2.

Marele Cartier General însărcină pe maiorul Murgescu cu stabilirea acestui baraj. Peste apă de Rahova sosise mai din vreme de la Calafat o compania de 160 de marinari sub comanda căpitanului M. Draghicescu, pentru a participa la o debarcare în spatele apărătorilor. Dar problema tehnică de instalare a barajului, cea dintâi operație de cast fel pe care urma să o înfăptuiască marina română, trebuia rezolvată de un specialist, și acesta fu sublocotenentul Emanoil Koslinski.

Koslinski începu prin a-și aduna materialul necesar, ancore, parâme, cabluri, baterii electrice, pe lângă cele 40 de mine galvanice obținute de la aliații ruși.

Fu nevoie de multă alergătură între pirotehnia armatei din București, depozitul de campanie rusesc dela Frățești (Ilfov) și Craiova pentru ca la 18 octombrie, tot materialul să fie adus la malul Dunării, în amonte de Rahova în dreptul gârlei Nedeia unde se ridicase un mic fort cu tunuri și de unde urma să se comande barajul. Minele erau galvanice, cu aprindere dela mal, dar prima baterie venită de la București se dovedi slabă și sublocotenentul Koslinski trebui să aducă altă baterie dela Frățești.

La locul ales, Dunărea avea o lungime de 600 de metri, bătând în malul românesc, și lăsând în dreapta ostroavele Codosului și Copanița.⁶

Pe malul bulgăresc, aproape de satul Codosului, se găsea o redută cu bașibuzuci.

În noaptea de 19/20 octombrie s-a sondat fluviul iar în noaptea de 26/27 octombrie, între 10 seara și 4 dimineața, două pontoane cu marinari și 20 de dorobanți au trecut pe malul drept și au ajutat la instalarea primei linii de 5 mine, legate de un cablu principal. În nopțile următoare, s-au instalat alte două cabluri magistrale, fiecare cu câte 5 mine, și barajul a fost astfel înfăptuit.

În ziua de 8 noemvrie s-a făcut proba eficacității barajului prin comandarea exploziei unei amorse în fluviu. Asaltul final asupra Rahovei începuse în ajun, 7 noiembrie, și marinarii de pe malul stâng își pregătiseră de-acum pontoanele pentru trecerea soldaților generalului Lupu.

În noaptea de 9 noemvrie garnizoana turcească părăsi Rahova, retrăgându-se cu pierderi simțitoare spre Vidin. Pentru barajul instalat, împiedicând ajutorarea cetății pe fluviu, flotila își adusesese astfel contribuția ei la victorie. Barajul de la Nedeia, care a funcționat apoi până la 18 decembrie, a fost cea dintâi operațiune specifică de marină pe timp de război executată de flotila noastră. Pe baza acestei experiențe prețioase,

⁶Ibidem, p. 3.

apărările submarine pe fluviu aveau să se dezvolte și perfecționeze constant și să se creieze în viitor unități speciale de apărare fixă.

După căderea Rahovei, Emanoil Koslinski s-a întors cu tunurile de la Nedeia la Calafat, unde a servit în bateriile *Renașterea* și *Elisabeta*, fiind avansat locotenent la alegere la 10 feb. 1878. Iar la încheierea operațiunilor militare, locotenentul Koslinski a primit, pe lângă *Crucea Trecerii Dunării*, *medalia Independenței* și *Steaua României* cl. a II-a de război, *medalia comemorativă rusă 1877/1878* și *ordinul rusesc Sf. Stanislas* cl. a II-a cu spadă și rozetă.

Dobândirea Dobrogei cu litoralul Mării Negre deschide țării un orizont naval larg. Împreună cu șefii săi ierarhici, Maican, Murgescu, Draghicescu, Em. Koslinski avea să stăruie și el în viitor pentru dezvoltarea flotei noastre de Dunăre și creierea unei flote militare la mare.

Ajuns căpitan la 8 aprilie 1881, ia parte activă la constituirea corpului apărărilor submarine, înființarea școalei corpului de marină la Galați (1882) și începerea construcției portului militar Țiglina (Galați) în 1884.

Orientarea vremelnică a politicii țării către puterile centrale a folosit în oarecare măsură dezvoltării flotei, care în 1886 a ajuns să posedă 18 nave militare, cu un efectiv de 24 de ofițeri și 600 de soldați. Ca urmare, în același an, se înființează *Comandamentul Flotei*, căruia⁷i-se subordonează *inspectoratul navigației și porturilor* și colonelul N. Dumitrescu Maican, mai târziu general, putu iniția înfăptuirea celui dintâi „program naval” pentru mare. Căpitanul Emanoil Koslinski este avansat maior la 24 aprilie 1887 și trimis în Anglia la 1 mai pentru supravegherea construcției unui crucișător comandat casei Armstrong din Newcastle. Acesta a fost „*Elisabeta*”, navă de 1320 tone, care a făcut fala marinei noastre până în preajma primului război mondial.

Odată cu *Elisabeta* s-au mai comandat în Anglia trei canoniere iar în Franța trei torpiloare. Comandorul inginer Alexandreanu, care a făcut parte din comisia română de supraveghere a construcțiilor, își amintește despre maiorul Koslinski „cu câtă stăruință și dragoste muncea, aprofundând cheștiile cele mai dificile de construcții – ca și ofițerii tehnici – pentru ca vasele să fie bine și solid construite spre a servi cu folos la apărarea țării” (din discursul C-dor ing. Alexandreanu la moartea contra amiralului Koslinski – 1909).

Emanoil Koslinski a fost de altfel un ofițer foarte cult, familiarizat îndeaproape cu latura militară tehnică a meseriei de marinar, uimind nu

⁷Ibidem, p. 4.

arareori și pe străini prin cunoștințele sale științifice. Anii petrecuți după război în arsenalul flotei l-au ajutat să rămână tot timpul la curent cu problemele dezvoltării tehnice a flotei și, cu conștiinciozitatea și simțul datoriei care l-au caracterizat în carieră, să fie unul din șefii capabili care au crescut flota și au făcut-o să devină o adevărată marină.

La 1 decembrie 1887 Emanoil Koslinski devine șef de stat major al flotei. Sosirea în țară a Elisabetei (1888) și a torpiloarelor Năluca, Zmeul și Zborul permitea constituirea unei forțe navale de mare, în care intra și bricul Mircea sosit din Anglia în 1882. Din nefericire însă pentru flotilă, după răstrunarea guvernului liberal, guvernele conservatoare ce urmează nu au mai acordat noile credite cerute de generalul Dumitrescu Maican, socotind suficiente realizările de până atunci în domeniul naval. Aveau să treacă aproape douăzeci de ani până ce flota română să ajungă să fie înzestrată cu mijloacele cerute de apărarea frontierei fluviale și maritime a țării.

În mai 1888 Emanoil Koslinski se căsătorește cu Alexandrina Laxovari, fiica fostului președinte al curții de conturi, cu care avu cinci copii. Accentul activității sale avea să cadă de-atunci încoace pe formarea de cadre de naviganți și specialiști pentru nevoile tehnice ale navelor. Începând din 1888 comandant al flotei devenise Ion Murgescu. Navele românești făcuseră numeroase călătorii în ape străine participând la evenimente maritime importante ca serbările columbiene dela Genova (1892) și inaugurarea canalului⁸ Kiel (1895).

Avansat locot. colonel la 10 mai 1894, Em. Koslinski comandă în acel an crucișătorul Elisabeta iar în 1896 îndeplinește funcția de comandant superior pe Mircea în compania anuală de instrucție în apele turcești și grecești. Tot în 1896 flota ieși de sub dependența directă a ministerului de război, înființându-se divizia de mare și divizia de Dunăre, iar în 1898, printr-o nouă lege de organizare, ia denumirea de Marina Militară, cu comandament și unități proprii și cu grade specifice. Așa încât cu prilejul următoarelor avansări dela 10 mai 1899, Em. Koslinski primi gradul de comandor, corespunzător celui de colonel din armata de uscat.

În 1897 Koslinski însoțește în misiune oficială la Stockholm pe trimisul guvernului român, ministrul Alexandru Beldiman, la serbările jubileului regelui Oscar al Suediei. Cu acest prilej ofițerul fu decorat cu ordinul suedez al Spadei, cl. a IV – a, în grad de comandor.

⁸Ibidem, p. 5.

La 1 aprilie 1901, în vârstă de 48 de ani, Emanoil Koslinski ajunge comandant al Marinei Militare, ca succesor al amiralului Murgescu. Comandamentul marinei trece din nou la Galați.

În anii premergători noi mijloace tehnice se dezvoltaseră rapid, ca torpila automobilă și telegrafia fără fir. Așa încât cu prilejul vizitei escadrei ruse din Marea Neagră la Constanța în vara anului 1901, ofițerii români s-au inițiat asupra instalației TFF de pe cuirasatul Rostislav și au urmărit un exercițiu de lansare de torpile noaptea. Arma torpilei se dovedea dealtfel tot mai indicată pentru marinele mici care nu aveau posibilitatea să fie înzestrate cu unități mari de luptă.

Decorat cu ordinul Stanislas cl. II-a cu placă, în 1902 comandorul Koslinski a fost trimis la Ialta pentru a întoarce vizita escadrei ruse. Țarul Rusiei în semn de omagiu, atât pentru el cât și pentru marină, i-a dăruit o cupă mare aurită purtând încrustații de sidef.

Obligațiunile de protocol legate de funcția de comandant al marinei, nu l-au împiedicat însă pe Emanoil Koslinski, înaintat contraamiral la 10 mai 1906, să urmărească perfecționarea pregătirii militare a marinei. În 1903s-au inițiat tragerile reduse, operațiuni de debarcare și lansări de torpile cu con de război.

Între timp, înarmările navale din Europa, delimitarea tot mai adâncă a două grupe de puteri rivale precum și iridenta națională, făceau deosebit de necesară înzestrarea marinei cu unități moderne de luptă. Ca deobicei, ministrul de război se arăta destul de zgârcit cu fondurile necesare, dar prin stăruința comandurului Demetriade, patru monitoare cuirasate au fost comandate la șantierul naval din Trieste (pe atunci teritoriu austro-ungar) iar opt vedete fluviale au fost comandate în Anglia. Piese componente ale monitoarelor au fost aduse apoi în țară și montate la Galați. Navele au fost gata în 1907 și botezate în 17 septembrie, în cadrul unei ceremonii deosebite. Divizia română de Dunăre a devenit astfel o puternică unitate de luptă, capabilă în caz de ostilități să acționeze ofensiv și defensiv în sprijinul armatei de uscat.

Înființarea armelor sub apă, creierea școlilor de maeșteri și ofițeri, comenzi de nave, călătorii de instrucție, regulamente de organizare, misiuni diplomatice, pregătire tactică, erau tot atâtea realizări cu care contraamiralul Koslinski contribuise timp de treizeci de ani la întreg procesul de formare și de progres al unei marine ce trebuia să corespundă intereselor politice și militare ale țării. Dar nu a mai avut timpul să stăruie și pentru reînzestrarea diviziei de mare. Chinuit de o boală de inimă, trecut în

⁹Ibidem, p. 6.

disponibilitate la 15 ianuarie 1909, a murit la București la 27 martie 1909, regretat de întreaga marină.

În ziua înmormântării, crucișătorul Elisabeta făcu salutul cu tunul, trăgând câte o lovitură din oră în oră în timpul zilei și încheind cu 17 lovituri la coborârea pavilionului.

Soț bun și tată de familie, amiralul Emanoil Koslinski s-a ocupat îndeaproape de creșterea copiilor săi dintre care cei trei băieți au urmat toți cariera militară.

Decorații primite

a) Românești

- Crucea Trecerii Dunării
- Medalia Independenței
- Steaua României, cl. II-a de război și cl. IV-a de pace, ofițer
- Semnul onorific 25 de ani de serviciu

b) Străine

- Semnul distinciv de ofițer torpilor absolvent șc. Kronstadt
- Sf. Stanislas cl. III-a cu spadă și rozetă, cl. II-a cu placă.
- Ordinul Zacova cl. III-a ofițer (Serbia)
- Ordinul suedez al al Spadei, cl. IV-a comandor
- Meritul Militar cl. II-a cu placă (Bulgaria)
- Ordinul San Maurizio e Lazzaro, cl. III-a comandor (Italia)
- Coroana Prusiei, cl. II-a comandor
- Ordinul Franz Iosef, comandor cu placă (Austria)

Întocmit de N. Koslinski pe baza documentației avute. (Cicuchi, Drăghicescu, rev. Marea Noastră) și a informațiilor primite de la fii contraamiralului Em. Koslinski (general Alexandru Koslinski, colonel Emanoil Koslinski, Ecaterina Hariton și Elena Odobescu).

N. Koslinski

București, 22 iunie 1968”¹⁰

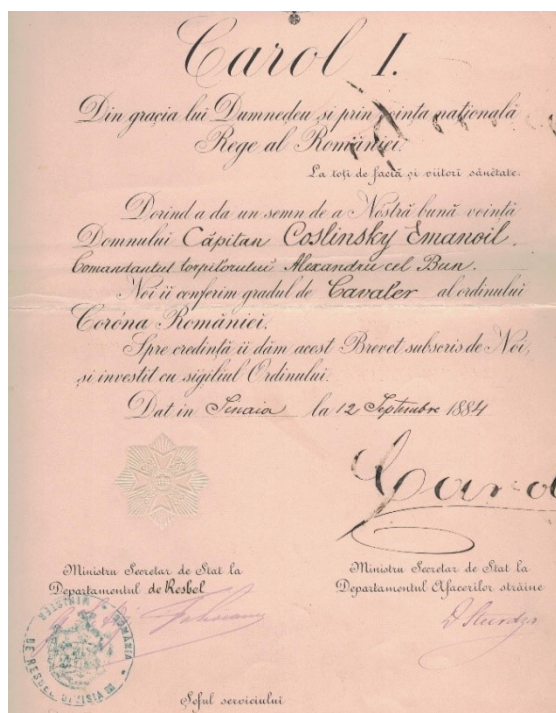
În Fondul personal N. Koslinski se mai află:

- o listă cu obiecte donate Muzeului Național al Marinei Române;
- „Sugestii și păreri pentru Muzeul Marinei Române Constanța”;
- o amplă scrisoare adresată „Tovarășului Director al Muzeului Marinei Române Cpt. Rg. I Pascu Ioan”.

În patrimoniul Muzeului Național al Marinei Române, în colecția de brevete se află și brevetul original cu nr. 1494 înmănat lui Emanoil

¹⁰Ibidem, p. 7.

Koslinski la 12 septembrie 1884 și care atestă conferirea Ordinului „Coroana României” în grad de cavalier.



Un alt document important regăsit printre donațiile lui Niculae Koslinski este și **Dare de seamă asupra evacuării porturilor Galați și Brăila**, semnată de Șeful biroului transporturilor Comandant Lt. Comandor Negulescu, însoțită de o anexă care cuprinde **Tablou ale vaselor scurse la Kilia Veche cu ocazia evacuării fronturilor Brăila și Galați**. Deși acest subiect a fost abordat tangențial sau mai pe larg de o serie de istorici,¹¹ complexitatea documentului și în special a anexei ne determină să le aducem în atenția cititorului.

¹¹Carmen Atanasiu, *Operațiunile de salvare a flotei comerciale de Dunăre și Mare în Primul Război Mondial*, în „Anuarul Muzeului Marinei Române”, 2013, passim; Idem, *Problema suveranității României la Dunăre și Navigația Fluvială Română (1919 - 1945)*, Editura „NEMALCO”, 2003; Pădureanu Dominuț, Marian Sârbu, *Istoria armatei și Marinei Române – Note de curs*, Constanța, 2003, p. 167 – 168, George Petre și Ion Bitoleanu, *Tradiții navale românești*, București, editura Militară, 1991, p. 206; George Petre, *Contribuții la o istorie navală în date*, Constanța, Editura Muzeului Marinei Române, 2013, pp. 233; 234; Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, *Contribuții la istoria Marinei Române*, București, Editura științifică și enciclopedică, 1979, p. 301.

Din textul documentului ***Dare de seamă asupra evacuării porturilor Galați și Brăila*** desprindem că evacuarea a început la 5 decembrie 1916 și s-a încheiat la 24 decembrie același an. Un rol important l-a avut torpilorul „Năluca”, singurul disponibil după distrugerea podului de la Isaccea de către inamic.¹² Acestapleca de la ora 15.30 din Galați, strângea informații de la Reni, recunoștea trecerea și la 21.30 aștepta convoaiele la mila 62, pe care le escorta până la ceatalul Ismail. Evacuarea parcului pe Dunăre a fost ulterior protejată de Escadra de Dunăre, așa cum a dispus Marele Cartier General prin ordinul nr. 1041.¹³

Prin adresa nr. 1072 era apreciată activitatea neobosită a comandantului și întregului personal de pe „Năluca”, care timp de șase zile au asigurat pilotarea convoaielor. În conducerea acestora s-au distins și locotenent comandorul Breg de Breda, căpitanii Lanlay, Cariou, Koslinski și Costescu Matila etc., dar și grecii Gherasimos Calavri, căpitanul vasului Ernest și Constantin Hruzagonatis, căpitanul vasului Annacare „s-au arătat excelenți români neobosiți zi și noapte la manevrele cele mai grele și pe orice vreme.”¹⁴

Redăm în continuare documentul integral:

„Dare de seamă asupra evacuării porturilor Galați și Brăila

Evacuarea porturilor Brăila și Galați a început la 5 decembrie, accelerându-se de la 9 l.c. după căderea Tulcei. Era cestiunea de a evacua pe de o parte parcul flotant, podurile pe vase și șlepuri în cazul unei retrageri precum și diferitele centre de aprovizionare, părțile sedentare ale diferitelor unități, fabrica de celuloză din Brăila, depozitele de cereale, petrol, păcură și benzină din diferite le porturi, șantierele Fernic, Arsenalul și Depozitele Generale ale Marinei, materialul Direcției Munițiilor etc.

Ca mijloace se găseau puternicele remorchere ale N.F.R. mai multe remorchere particulare rechiziționate, repartizate în 4 grupe distincte:

Grupul Brăila sub comanda Căpitanului (R) Jijie Adam, Grupul Podurilor sub comanda directă a Căpitan Comandorului Oprișan Emil, comandantul Serviciului Transporturilor și un grup pus la dispoziția Comandamentului rus, care foarte dese ori apela la grupul Galați cu ajutorul căruia a curățat Dunărea de numeroasele vase puse la dispoziția rușilor, în special în zilele de 22 și 23 l.c.

¹²Comandant Lt. Comandor Negulescu, Șeful biroului transporturilor, *Dare de seamă asupra evacuării porturilor Galați și Brăila*, Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, categoria Manuscrise, ff. 1 – 4, (donator Niculae Koslinski.)

¹³Pădureanu Dominuț, Marian Sârbu, *Istoria armatei și Marinei Române – Note de curs*, Constanța, 2003, p. 167.

¹⁴*Ibidem*, *Dare de seamă asupra evacuării...*, pp. 5 – 7.

În primele zile s-au evacuat vasele cu grâne sau goale, cari ședeau fără a putea opera. Astfel la:

5 Decembrie s-a scurs 13 șlepuri cu cereale și 3 elevatoare.

6 Decembrie 20 șlepuri și 4 pontoane.

7 Decembrie 6 șlepuri un elevator și 3 drage. Între 8 și 9 nu s-a scoborât nimic, s-a început însă distribuirea de șlepuri și pletine diferitelor unități ale Marinei pentru ambarcare, unele pentru Kilia iar altele, ca Arsenalul, pentru Prut, la început, pe urmă pentru Kilia, întreaga Marină. A rămas a se trimite pe Prut numai centrele de aprovizionare ale armatei de uscat, pe de o parte pentru a nu lipsi de alimente și nutreț armata noastră, pe de altă parte, ca în cazul unei evacuări de la Kilia la Odesa să nu îndepărtăm aceste centre cu alimente de milioane de grosul armatei de uscat. Prin căderea Tulcei și distrugerea podului de la Isaccea, navigația devenind mai grea, serviciul s-a organizat în modul următor: un torpilor (neavând decât pe Năluca, același) pleca la 3 p. m. din Galați, lua informațiuni dela Reni, recunoștea trecerea și la 9,30 seara aștepta la mila 62 convoiurile, pe cari le pilota până la ceatalul Ismail.

Convoiurile s-au scurs precum urmează:

10 Decembrie 8 convoiuri cu: șantierul mobil, 17 șlepuri Depozitele Generale, 4 șlepuri p.s. ale armatei de uscat, 4 tancuri cu benzină și petrol, iachtul Ștefan cel Mare și pasagerul Principele Mircea. Pe drum convoiurile sunt oprite de ruși, cari aruncase podul în aer și ancorează cu toții la Reni. Trei tancuri sunt readuse la Galați spre a fi descărcate în vagoane cisterne spre a fi trimise în interiorul țării, iar unul e luat cu japca de ruși și băgat pe Prut. Cele 4 șlepuri cu efecte militare ale diferitelor regimente din Brăila sunt readuse la Galați, urmând a se evacua cu trenul.

11 Decembrie 2 convoiuri: docul plutitor cu anexele lui, un șlep al Depozitelor Generale. Acestea dela Reni pornesc împreună cu convoiurile din ajun și intră pe brațul Kilia.

12 Decembrie, 4 convoiuri: vaporul Durostor cu Administrația diferitelor servicii ale Marinei, vaporul Polimitis cu arsenalul, 7 șlepuri cu arsenalul și șantierul Fernic, 10 șlepuri ale Depozitelor Generale, 14 șlepuri diferite și 5 drage.

13 decembrie 5 convoiuri cu 6 șlepuri Arsenal, 1 Fernic, 2 Depozitele Generale și 3 diferite.

14 Decembrie 7 convoiuri : Vaporul Kerkira cu Arsenalul, 16 șlepuri Arsenal, 3 Fernic, 2 pletine Depozitele Generale, 1 ponton lans-torpilă. Pe brațul Kilia remorcherul Votzis se ciocnește cu un vas rusesc de război și spre a nu se scufunda se pune pe uscat; dimineața e bombardat

de inamic și scufundat împreună cu o pletină și pontonul lans torpile, scăpând o pletină cu fulmicoton.

Remorcherele cari se reîntorceau la Galați sunt primite cu focuri de armă de pe malul dobrogean și de mitraliere din șalupe de pe malul rusesc, fără a răni pe cineva ci scăpând numai cu cabinele ciuruite. În schimb sunt răniți pe Torpilor: Căpitanul de Fregată de Breda Căpitanul Gheorghiu, Comnadantul Torpilorului și un Fochist. Ancheta a dovedit că focurile au fost trase chiar de șalupele rusești de patrulare.

15 decembrie 3 convoiuri: 1 șlep Arsenal, 1 Fernic, 5 diferite. E rănit un alt marinar de pe torpilor în aceleași condițiuni.

17 Decembrie 2 convoiuri, 8 șlepuri cu diferite, unul al Direcției Munițiilor, 2 cu cărbuni și 2 cu celuloză din Brăila.

18 Decembrie un convoi cu 11 șlepuri cu grâne și unul cu arhiva Comandamentului Marinei.

19 Decembrie 9 convoiuri: un șlep arsenal, 17 cu diverse, o jumătate doc, 2 drăgi și șase pontoane.

Mai multe convoiuri pentru Prut cu 4 pletine sârmă ghimpată și 22 șlepuri ale centrelor de aprovizionare.

20 decembrie 4 convoiuri: un șlep arsenal, unul mașini moara Violatos și 22 de șlepuri particulare.

21 Decembrie 2 convoiuri: 11 șlepuri goale și 4 ceamuri.

22 Decembrie 5 convoiuri: un șlep Fernic, 2 particulare și 21 diverse: Drăgi, elevatoare, pontoane, vapoare rămase fără păcură.

Pentru Prut pleacă 2 șlepuri ale armatei de uscat, un șlep și trei pletine cu celuloză pentru fabrica de hârtie Letea.

23 Decembrie 2 convoiuri: un șlep cu muniție 120 mm unul Fernic, 7 șlepuri, particulare. Pentru Prut 2 șlepuri cu celuloză.

24 Decembrie 6 convoiuri: a doua jumătate de doc, 2 pontoane ridicătoare, 2 Fernic, 2 titanuri, 10 elevatoare, un șlep și mai multe șalupe și vapoare.

Cu această zi se poate considera evacuarea efectuată. Prima dată când se trage cu tunul de la Isaccea fără nici o avarie sau cea mai mică emoție.

25 Decembrie 3 convoiuri cu pontoane de acostaj.

S-a tras contra lor de la 2 baterii înecând două pontoane, silind remorcherul docurilor a se pune pe uscat iar pe celelalte două a se reîntoarce la Reni. În răstimp s-a scurs și podurile, întâi cel din jos dela Brăila, apoi cel din sus și cel de pe pontoane de la Galați, în perfectă ordine până la Reni și de aici pe Kilia, așa încât la:

26 Decembrie în Galați nu se mai găseau decât câteva pontoane S.H.6. ceamuri turcești și vasele militare arătate în raportul nr 104, oprite pentru legătura cu Kilia.

Accidentele, afară de cele relatate la 14 și 25 Decembrienu a fost de cât unul la 19 Decembrie: vedeta Maior Giurăscuintrând în coliziune cu vaporeșul Cernavodă, s-a eșuat. Sub inteligenta conducere a Comandantului, Locotenent Niculescu Gh. a fost scoasă de vasul abordor și legată de el cu chingi și adusă în docurile din Galați, pompând continuu apa. Aici însă s-a scufundat. Scoasă la 23 l.c. cu ajutorul pontoanelor ridicătoare la 24 a fost pusă pe doc și seara evacuată la Kilia. Operațiunea salvării a fost condusă de șeful mecanic Lt. Comandor Ștefănescu secundat de comandantul vedetei.

S-au distins cu prilejul acestei evacuări Torpilorul Năluca, Comandant Căpitan Gheorghiu Al. și ofițer mecanic Ciocănescu, împreună cu întreg personalul, care 6 zile continuu fără o clipă de odihnă au făcut pilotarea convoiurilor, dovedind astfel putere de rezistență și abnegațiune ce a uimit și pe ofițerii francezi. Torpilorul a avut doi oameni și pe Comandant răniți, iar acesta, deși cu trei răni, nu a părăsit comanda și și-a condus vasul până la Reni, unde a fost evacuat.

Căpitanul de Fregată de Breda, Capitaine Cariou și De Lanley cari alternativ și cu foarte mult zel observau evacuarea Arsenalului și Șantierului, supravegheau plecarea convoiurilor și le însoțeau cu torpilorul. Cu acest prilej cel dintâi a fost grav rănit.

Căpitan Comandor Oprișan Emil care a condus întreaga evacuare.

Căpitanul Sava Nicolae care rămânând singurul ofițer la Serviciul Transporturilor a ajutat pe Comandantul acestui serviciu cu foarte multă pricepere și zel.

Căpitanul Jijie Adam care a condus evacuarea Brăilei și efectuat cu multă energie, sârguință și pricepere evacuarea centrelor de aprovizionare pe Prut.

Căpitanii vaselor N.F.R. Semenescu Ioan, Comandantul lui Traian, Avachian Gh. Comandantul Remorcherului Despina Doamna, Ezianu Radu, comandantul Remorcherului Elena Doamna și Șuțu Victor Comandantul Remorcherului Petru Rareș, care cu un zel deosebit se întreceau a lua convoiuri cât mai mari și a face așa că în aceiași noapte să se și reîntoarcă precum și mult curaj la treceri sub ploaia de gloanțe servind de exemplu celorlalți căpitani.

Gherasimos Calavri Căpitanul vasului Ernest

Constantin Hruzagonatis, Căpitanul vasului Anna cari deși greci s-au arătat excelenți români neobosiți zi și noapte la manevrele cele mai grele și pe orice vreme.

Sergenții Dan Oprișan și Niculescu Alexandru cari cu foarte multă pricepere și neobosiți zi și noapte au dat mare ajutor în greaua operație a evacuării.

*Șeful biroului transporturilor Comandant
Lt. Comandor Negulescu”¹⁵*



*Parcul de nave comerciale și auxiliare evacuat la Chilia
în Primul Război Mondial (Sursa: Fototeca MNMR)*

Tabloul vaselor scurse la Kilia Veche cu ocazia evacuării fronturilor Brăila și Galați, este un document consistent care cuprinde rubrici din care putem desprinde informații prețioase despre felul vasului evacuat, locul de evacuare, numele vasului, încărcătura, dar prezintă și o rubrică de

¹⁵*Ibidem; Dare de seamă asupra evacuării..., f. 7.*

observații și în finalul căruia se specifică faptul că în total „s-a pus la adăpost 528 de vase.”¹⁶ Tot în acest document se precizează că sublinierile cu roșu „reprezintă proprietățile statului sau cu caracter militar”.¹⁷ Importanța acestor informații cuprinse în acest „Tablou” ne determină să redăm în continuare câteva file fotografiate (prima și ultima filă):

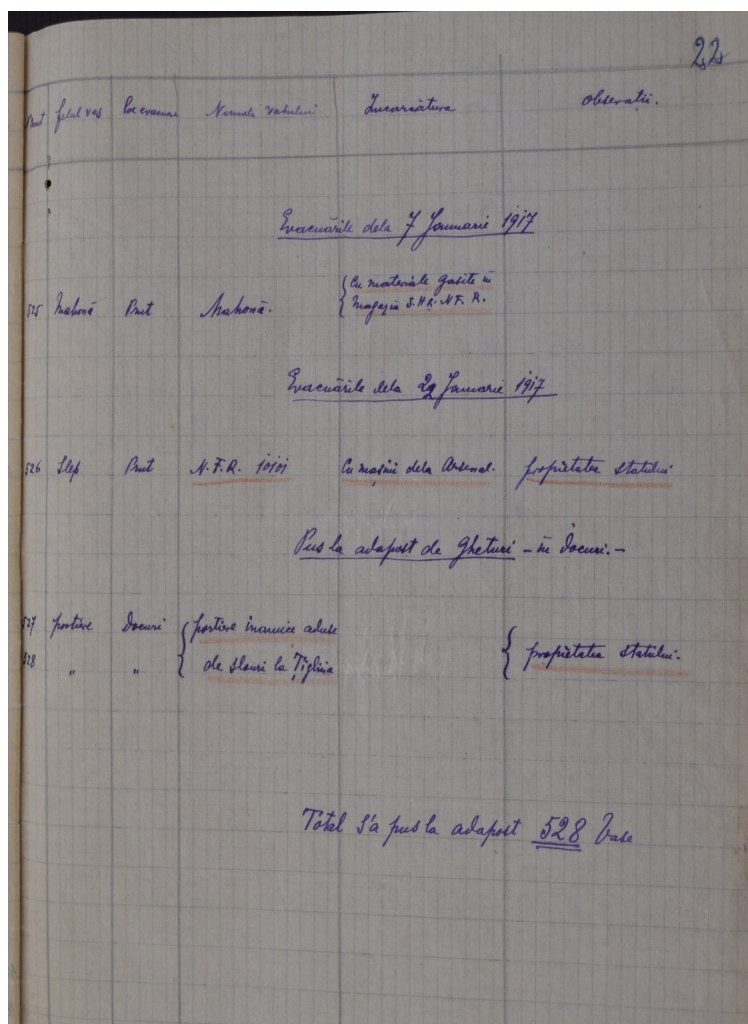
Tableau de Vasele evacuee dela Braila - Galati.

N ^o de	Titlu	Local de	Numele	Incantarea	Observații
		evacuare	Incantării		
<i>Comandă dela 5 Decembrie 1916.</i>					
<i>La Remarchat N.F.R. Traian</i>					
1	Slep	Kilia	S.R.D. N ^o 36	cu 75 vase	017
2	"	"	S.R.D. N ^o 41	" 78 "	017
3	"	"	S.R.D. N ^o 51	" 45 "	"
4	"	"	S.R.D. N ^o 27	" 65 "	"
5	"	"	S.R.D. N ^o 53	" 75 "	"
6	"	"	Simion	" 60 "	017
7	"	"	Marinos	" 68 "	017
8	"	"	Olga Filici	" 21 "	"
9	"	"	Marinos Scrimas	" 2 "	017
10	"	"	Jeane	" 50 "	"
11	"	"	Loe Gulescu	" 34 "	017
12	"	"	Roga	" 40 "	"
13	"	"	Rudolf	" 68 "	"
14	"	"	Porto N ^o 13	" 017 "	"
15	"	"	Sts. J. N ^o 21	" 017 "	"
16	Elevator	"	Gladzi	"	"

Urmasor

¹⁶Ibidem, f. 22

¹⁷Ibidem, f. 8.



NICULAE KOSLINSKI – ONE OF THE DONORS OF THE ROMANIAN NATIONAL NAVAL MUSEM

Keywords: N. Koslinski, donor, personal fund, biography

Because of his great love for the Navy and the sea, N. Koslinski wanted to donate a series of documents to the Romanian National Naval Museum. These archival items are held in the manuscript collections and in the fund that bears his name and they tell an interesting story.

BIBLIOGRAFIE

Fondul personal Niculae Koslinski, fototeca MNMR: N. Koslinski
CONTRA AMIRALULUI EMANOIL A. KOSLINSKI (1853 – 1909).

Fondul Documentar al Muzeului Național al Marinei Române,
categoria *Manuscrise* – Comandant Lt. Comandor Negulescu, Șeful biroului
transporturilor, *Dare de seamă asupra evacuării porturilor Galați și Brăila*,
Fondul documentar al Muzeului Național al Marinei Române, categoria
Manuscrise (donator Niculae Koslinski).

ATANASIU, Carmen, *Operațiunile de salvare a flotei comerciale de
Dunăre și Mare în Primul Război Mondial*, în „*Anuarul Muzeului Marinei
Române*”, 2013.

Idem, *Problema suveranității României la Dunăre și Navigația
Fluvială Română (1919 - 1945)*, Editura „NEMALCO”, 2003.

BÂRDEANU, Nicolae, NICOLAESCU, Dan, *Contribuții la istoria
Marinei Române*, București, Editura științifică și enciclopedică, 1979.

DOMINUȚ, Pădureanu, SÂRBU, Marian, *Istoria armatei și Marinei
Române – Note de curs*, Constanța, 2003.

PETRE, George și BITOLEANU, Ion, *Tradiții navale românești*,
București, Editura Militară, 1991.

PETRE George, *Contribuții la o istorie navală în date*, Constanța,
Editura Muzeului Marinei Române, 2013.

ROTARU, Jipa, „*Dinastia Koslinski*” în *Marina Militară Română*,
în „*Anuarul Muzeului Marinei Române*”, Constanța, Editura Compania
Națională Administrația Porturilor Maritime, 2003.