

PRELIMINARII REFERITOARE LA PREZUMTIVA ESCALĂ A UNUI SUVENIR. CORABIA „CARMEN SYLVA”

*Comandor (r) dr. Marian MOȘNEAGU**

Călătoria întreprinsă de Familia Regală a României în perioada 27 aprilie - 3 mai 1904, de la Vârciorova la Sulina, prima, de altfel, pe care Carol I a efectuat-o în primii 38 de ani de domnie, a fost mai mult decât memorabilă. Cu atât mai mult cu cât pentru Carol I, Turnu Severin avea o semnificație cu totul aparte: era prima localitate unde a pășit pe pământ românesc, la 1/12 mai 1866. Și unde, imediat după căsătorie, tânăra pereche princiară avea să aibă parte de o primire fastuoasă, la 10/22 noiembrie 1869, la bordul vasului „Frantz Iosef”.

Faptul că în urmă cu 120 de ani augusta Regină-poetă Carmen Sylva a încredințat prestigioasei Edituri I.V. Socec dreptul de a tipări ediția în limba română a impresiilor sale de călătorie „Pe Dunăre” vorbește de la sine despre semnificația acestui periplu danubian.

Alături de cuplul regal, în acest periplu de opt zile, cu ample conotații politice și de imagine, s-au aflat A.A.L.L. Regale Principele Ferdinand și Principesa Maria cu Principele Carol, Principesele Marioara și Elisabeta, precum și alți invitați de marcă.

Escadra regală a fost alcătuită din yachtul regal „Ștefan cel Mare”, ex-„Orient”, acompaniat de remorcherele „Turnu Severin”, la bordul căruia s-au aflat Dimitrie A. Sturdza, președintele Consiliului de Miniștri și ministru ad-interim de Război, împreună cu miniștrii Ion I.C. Brătianu, ministru de Externe și Emanoil Porumbaru, ministrul Lucrărilor Publice și S.H. „Dunărea”, pe care se aflau Anghel Saligny, inspector general și director al Serviciului Hidraulic și funcționarii superiori ai Corpului Tehnic.

Pe timpul desfășurării excursiei, yachtul „Ștefan cel Mare”, condus de căpitanul Constantin Șerbu, s-a aflat sub comanda militară a căpitan-comandorului Nicolae Barbieri¹, din postura de comandant al Diviziei de Dunăre.

*Centrul de Cercetare a Conlucrării Bisericii Ortodoxe cu Armata României „General Paul Teodorescu”.

¹Nicolae Barbieri (1858-1932), viitor contraamiral în rezervă (28 noiembrie 1910). În 1882 a făcut parte din primul stat-major al bricului „Mірcea”, comandat de colonelul Nicolae Dimitrescu-Maican. În anul 1886 a fost repartizat la Inspectoratul Porturilor în calitate de comandant al Companiei Porturi iar în anul 1890 a primit comanda unei divizii de Dunăre, formată din canonierele „Bistrița”, „Oltul” și „Siretul”. În luna octombrie 1890 aceasta a executat diferite exerciții și evoluții pe Dunăre, în cadrul programului de pregătire a echipajelor. În anul 1891 a fost numit căpitanul portului Galați, iar în anul următor al

M.S. Regele Carol I a mai avut în preajmă un alt marinar de încredere, căpitan-comandorul Nicolae Gracovschi, unul dintre aghiotanții săi, viitor amiral.

Așadar, după escale la Turnu Severin și excursia din zona Cataractelor, miercuri, 28 aprilie 1904, yachtul regal își începea marșul triumfal spre Sulina, cu escale la Gruia, Calafat, Bechet, Bistreț, Corabia, Turnu Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Cernavodă, Hârșova, Brăila, Galați și Tulcea.

Bricul „Mircea”, comandat de locotenent-comandorul Constantin Ciuchi, se afla deja de pe 26 aprilie la Sulina, pentru a asista la sosirea M.S. Regelui și a face salutul cu tunul.

După Te-Deum, A.A.L.L. Regale Principele Ferdinand și Principesa Maria cu o pilotină au vizitat avizoul torpilor englez „Hussar”, iar M.M.L.L. Regele și Regina cu o altă pilotină acostează la „Mircea”, unde descinde doar M.S. Regele, M.S. Regina întorcându-se la yacht.

La bord, M.S. Regele vizitează în detaliu bastimentul, la plecare fiind salutat cu echipajul pe vergi, strigând de șapte ori „Ura” și executându-se salutul cu 21 de lovituri.

A doua zi, pe 3 mai, în jurul orei 5, yachtul regal a pornit spre Galați, fiind urmat, o oră mai târziu, de bricul „Mircea”.

Darul princiar

Rememorând acest episod care a entuziasmat opinia publică și comunitățile riverane și a inflammat spiritele în redacțiile unor gazete centrale, am avut surpriza să identific un amănunt care îmi scăpase până acum, deși mi-am petrecut opt ani din carieră printre exponatele și legendele Muzeului Marinei Române.

portului Brăila. În anul 1892 a preluat comanda bricului „Mircea”, cu care a întreprins un voiaj la Genova, la invitația guvernului italian, pentru a participa la serbările columbiene. După acest voiaj, a revenit la Inspectoratul Porturilor, pe funcția de căpitan de port clasa I la Galați. În anul 1896 a revenit la comanda bricului „Mircea” iar la 1 aprilie 1897 a fost repartizat la Depozitul Echipajelor Flotilei. Pe 8 aprilie 1898 a fost numit șef de stat-major la Comandamentul Flotilei. În 1900 a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta”, cu care a executat campania de navigație în Marea Neagră. Între anii 1901 și 1906 a fost comandant al Diviziei de Dunăre. La începutul anului 1906 a revenit la comanda crucișătorului „Elisabeta”. În 1906 a activat o perioadă la Comandamentul Marinei Regale, de unde a fost mutat la Ministerul Afacerilor Străine. La 10 mai 1910 a fost numit comandantul Arsenalului Marinei iar pe 10 octombrie 1923 a fost trecut în rezervă. Marian Moșneagu, *„Amiralii României. Dicționar enciclopedic”*, Editura Ex Ponto, Constanța, 2016, pp. 42-44.

Cu prilejul vizitei memorabile în urbea sa, Ilarie Isvoranu, primarul comunei Turnu Severin, a oferit A.S.R. Principele Carol macheta unui vapor în miniatură.

Conform dorinței exprimate de Alteța Sa, vaporul a fost înzestrat cu tunuri, adus la București și predat prințului Carol.

Întrucât vapurașului de aproape doi metri urma să i se aducă unele transformări, căpitan-comandorul Nicolae Barbieri, comandantul Diviziei de Dunăre, și-a asumat fără ezitare această responsabilitate.

Cu ochiul marinarului avizat, viitorul amiral nu a omis nici un detaliu. Botezată „Carmen Sylva”, corabia avea trei catarge – trinchet, arborele mare și artimon. Trinchetul și arborele mare erau prevăzute cu câte patru vele, în timp ce artimonul avea numai o randă.

În afara celor trei arbori, velierul mai avea și un bompres, echipat cu patru focuri.

La gruiile navei erau etalate patru bărci complet armate.

De asemenea, nava în miniatură era prevăzută cu scări, tangoane, busolă, cabestan, gheordele etc, iar cabinele cu uși cu spiraiuri.

De dimensiunea unui ceas de buzunar, busola marca Thompson era perfect funcțională și, evident, compensată!

Piturat în alb deasupra liniei de plutire, vasul avea opera moartă aurie.

Atât numele navei cât și mărcile regale erau sculptate în aramă și aurite. Tunurile Krupp, executate de renumitul armurier Marin Ștefănescu, erau funcționale în timp ce tunurile Nordenfeld, comandate în străinătate, erau doar decorative. Și ca întreg ansamblul să fie impecabil, pavilionul regal era confecționat din pânză tricoloră de mătase, coroana regală fiind pictată cu multă artă și admirabilă migală de însuși căpitan-comandorul Barbieri!

Joi, 22 septembrie 1904, în Bazinul Docurilor din Galați a fost lansat la apă macheta vapurașului „Carmen Sylva”, care urma să fie oferită în dar A.S.R. Principele Carol. La acest experiment, de la bordul crucișătorului „Elisabeta” au asistat comandorii Sebastian Eustațiu, directorul Arsenalului Marinei Militare, Nicolae Barbieri, comandantul Diviziei de Dunăre, precum și numeroși alți ofițeri din statul major al Marinei.

Pus în mișcare cu ajutorul velor, vaporul a trecut cu succes probele de încercare, menite să confirme faptul că armamentul nu este superior pescajului.

„Carmen Sylva” în onomastica navală

Cu referire expresă la acest eveniment, în anul 1904, Prefectura județului Constanța a publicat, sub semnătura scriitorului Ioan Adam, broșura „Pe Dunărea. Note din călătoria Familiei Regale”, în care ilustrul

profesor evocă, printre altele, esca la înalților oaspeți la Ostrov, Cernavodă și Hârșova, în zilele de vineri, 30 aprilie și sâmbătă, 1 mai.

Luni, 23 mai 1911, la Cinema „Venus” din strada Doamnei nr. 10 a avut loc marea serată de gală onorată de augusta Familie princiară care a participat la prima reprezentare în România a documentarului „Călătoria Familiei Regale pe Dunăre”, celebrul cinematograf bucureștean având privilegiul de a-l avea pe Gheorghe Ionescu-Cioc singurul cameraman acreditat la bordul vasului „Ștefan cel Mare”.

Cât privește uzitarea augustului nume, încă din anul 1896 a existat un vapor al Companiei germane danubiene, botezat „Carmen Sylva”, pe care Regia Monopolurilor Statului a intenționat să-l cumpere pentru a-l transforma în yacht regal. Abia la 15 mai 1936, Agenția de vapoare „Capato & Macri” din Constanța, proprietatea cetățeanului român Achilea Capatto și a grecului Otto Macri, a cumpărat cu 5000 de lire sterline de la armatorul norvegian F.C. Kodsens din Oslo, cargoul „Frednes”, construit la Bergen în anul 1903, cu o capacitate de încărcare de 2500 tone. Botezat „Carmen Sylva”, acesta a efectuat primul său voiaj spre țară, de la Cardiff la Galați, via Casa Blanca, cu echipaj românesc, sub comanda comandantului de cursă lungă Carol Basa, acompaniat de secundul Bogdan și șeful mecanic Codreanu².

De la Galați, noul vapor a sosit în portul Constanța... mai 1936, unde a avut loc inaugurarea. De aici, „Carmen Sylva” a plecat încărcat cu vite și cereale spre Haifa, inaugurând astfel prima cursă din itinerariul stabilit de cei doi armatori³.

Dar „Carmen Sylva” părea însoțită de ghionion. În urma unei furtuni teribile care a afectat Dobrogea și întregul bazin al Mării Negre timp de mai multe zile, nava s-a aflat într-un pericol iminent de a eșua, și a transmis radiograme prin care solicita ajutor. Acestea au fost recepționate de vaporul S.M.R. „Regele Carol”, care se întorcea de la Istanbul. Toate eforturile de a relua contactul radiotelegrafic cu „Carmen Sylva” au fost zadarnice, astfel încât s-a luat în calcul eventualitatea unui naufragiu. Ceea ce se și întâmplase.

La 27 ianuarie 1937, în timp ce „Carmen Sylva” naviga în apropiere de satul Kilfos din Turcia, a eșuat din cauza unei furtuni puternice. La toate stăruințele căpitanului Carol Basa, precum și a domnului Crețu, consulul general al României la Istanbul, 16 mateloți de pe bastiment au refuzat să mai execute ordinele. Ba, ceva mai mult, au cerut cu insistență să fie urgent debarcați și trimiși cu un vas de salvare la Istanbul.

² „Un nou vapor românesc”, în „Lupta”, aprilie 1936, p. 5.

³ „Vaporul «Carmen Sylva» a sosit în portul Constanța”, în „Viitorul”, iunie 1936, p. 3.

„Cum toate demersurile consulului nostru general la Istanbul au dat greș, cei 16 marinari au fost imbarcați pe vaporul poștal «Dacia» al S.M.R. și repatriați.

Prin intermediul Consulatului general al României s-au încheiat acte împotriva rebelilor și au fost trimise Căpităniei portului Galați, care a sesizat Tribunalul maritim din portul Galați. După o lungă cercetare a afaceii, domnul căpitan-comandor Virgil Popescu, judecător de instrucție al tribunalului, găsind suficiente dovezi de vinovăție împotriva marinarilor, a opinat pentru deschiderea acțiunii publice, iar domnul Ioan Macri, procuror general al Curții de Apel din Galați, care îndeplinește și oficiul de procuror maritim, a semnat rechizitoriul prin care cei 18 marinari sunt trimiși în judecată pentru dezertare în țară străină, conform art. 28 din Legea de organizare a Marinei comerciale. Procesul, după două amânări, s-a judecat în fața Tribunalului maritim prezidat de domnul George Batist, președintele Secției a II-a a Curții de Apel și președintele tribunalului, având ca asesori pe domnii comandori Constantin Istrati și Calistrat Andone din Marina Regală de Război și domnul Semenescu, inspector de navigație. Tribunalul maritim a condamnat la câte o lună de închisoare pe marinarii Gheorghe Cepăreanu, Neculai Dumitrescu, Nenciu Teodor, Gheorghiu Gheorghe, Constantinescu Ion, Rămboi Grigore, Colpacef Grigore, Tănăsescu Grigore, Costea Mihalache, Beloiu Constantin, Urmesy A., Constantinescu, M. Osianu, Gheorghiu G. Gheorghe, Tudose Constantin și Motingă Grigore. Inculpații au declarat recurs la Înalta Curte de Casație.”⁴.

Operațiunea de salvare a navei a fost deosebit de dificilă, salvatoarele turcești din Istanbul fiind puse într-o reală și mare dificultate.

„Poziția vasului care era cât se poate de critică, a determinat pe mulți dintre marinarii aflați pe bord să dezerteze de la datorie.

În această situație, vaporul «Carmen Sylva»” era desigur sortit pieirii, împreună cu întregul caric în valoare de câteva milioane de lei, aflat în hambarele sale.

Această situație a determinat pe domnul Achilea Capatto, prim armator al vasului, să se deplaseze la locul naufragiului și să ia personal conducerea operațiunilor de salvare. Muncind cot la cot cu marinarii și încurajându-i, domnia sa a reușit să revadă vasul pus pe linia de plutire, după o trudă de câteva zile.

Vasul a fost andocat apoi în șantier, unde i s-au făcut reparațiuni radicale, revizuiindu-se toate piesele.

⁴ „Rebeliunea de pe vaporul «Carmen Sylva»”, în „Universul”, Anul 54, nr. 163, miercuri, 16 iunie 1937, p. 13.

Înarmat cu un nou echipaj, vaporul «Carmen Sylva»” s-a înapoiat duminica trecută în țară, la Brăila, unde a încărcat grâu pentru Pireu și Patras, spre care destinație a plecat ieri.

Astfel că, datorită străduințelor domnului Achilea Capatto, parcul nostru de vase comerciale și-a recăpătat o unitate, ce era considerată pierdută cu desăvârșire.”⁵.

După ranfluare, „Carmen Sylva” a fost andocată și reparată. După ieșirea din șantier, nava a fost navlosită pentru un transport de cereale de la Dunăre și Pireu, de unde s-a înapoiat la jumătatea lunii septembrie 1937, sub comanda comandorului Victor Iosif, președintele Asociației „Orizontul” a marinarilor români brevetați.

Conform informațiilor publicate de arhivistul constănțean dr. Constantin Cheramidoglu, la 15 mai 1941, vaporul „Carmen Sylva” a fost predat Marinei de Război Germane („Amiral Marea Neagră”), fiind închiriat, cu acordul statului român, spre a servi la transporturi militare în Marea Mediterană. Plecat din Salonic spre Pireu, încărcat cu bombe de avioane, la 26 mai 1941 la circa două ore de la plecarea din port, vasul a fost torpilat și s-a scufundat. Conform Tabloului de marinari români morți în Războiul contra bolșevismului de la 22 iunie 1941 până în prezent⁶, întocmit la 29 octombrie 1943 de Serviciul Personalului din Direcția Marinei Comerciale din Subsecretariatul de Stat al Marinei, contrasemnat de Cezar Ioanițiu, directorul Marinei Comerciale, din echipajul vaporului „Carmen Sylva” au fost declarați morți și dispăruți următorii:

Nr. crt.	Numele și prenumele	Funcția	Vasul pe care a fost imbarcat	Pavilio- nul	Data morții	Cauza morții
1	Crivăț Gheorghe	Ofițer I	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
2	Dăscălescu Nicolae	Mecanic III	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
3	Răducanu Pulbere	Marinar	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
4	Petcu Atanase	Chelner	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului

⁵ „Vaporul «Carmen Sylva»” a fost salvat și redat navigației”, în „Viitorul”, Anul XXIX, nr. 8893, 1 septembrie 1937, p. 3.

⁶ Marian Moșneagu, „Eroii Marinei Române”, Editura ALPHA MDN, Buzău, 2009, pp. 211-213.

5	Popescu Atanase	Ofițer III	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
6	Duse Petre	Marinar	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
7	Barnovschi Pavel	Ungător	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
8	Comănescu Dumitru	Ungător	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului
9	Baghină Ioan	Cărbunar	„Carmen Sylva”	Român	26.05.1941	Naufragiul vasului

Până la elucidarea acestui subiect, am cel puțin trei nedumeriri: când a fost finalizată și predată macheta velierului „Carmen Sylva”?

Unde și dacă se mai păstrează acest dar prețios?

Dacă există mărturii fotografice ale acesteia?

Fiind vorba, evident, de o piesă a patrimoniului cultural național, care ar trebui să se regăsească la categoria Tezaur, lansez acest salutar demers, cu speranța că cineva mă poate ajuta.

Deși pentru elucidarea acestei dileme și reconstituirea periplului prețiosului dar princiar „Carmen Sylva”, am apelat la Primăria municipiului Drobeta-Turnu Severin, Muzeul Național Cotroceni, Muzeul Național Peleş și Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, precum și la Șantierul Naval SEVERNAV S.A. din Drobeta-Turnu Severin, până în prezent nu am primit nicio informație pertinentă.

Ceea ce nu înseamnă că m-am resemnat!



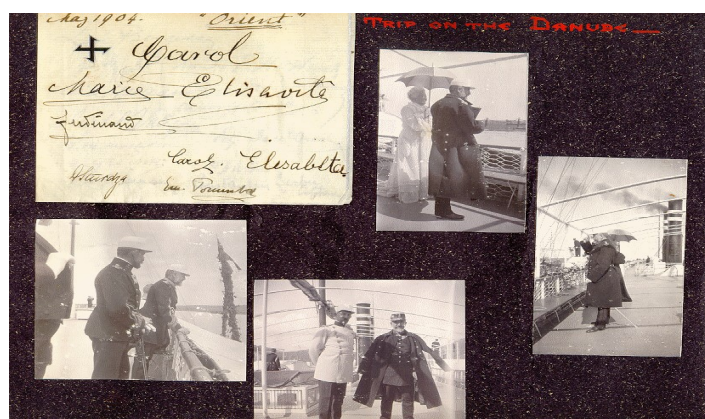
Căpitanul Constantin Șerbu



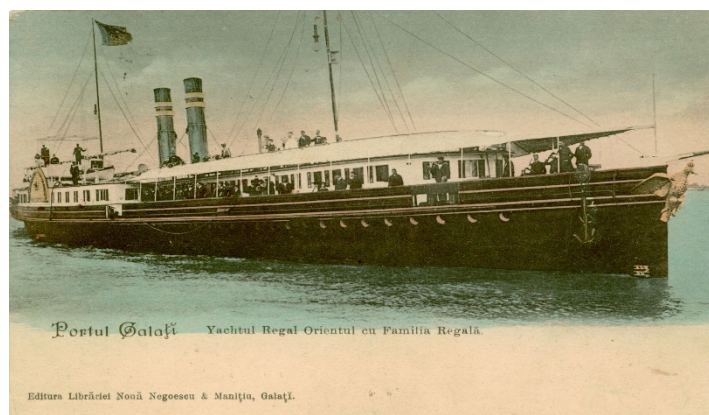
Contraamiralul Nicolae Barbieri



Familia Regală la Turnu Severin. Sursa www.delcampe.net



Regele Carol I și Regina Elisabeta pe Dunăre. Mai 1904



Orientul

***PRELIMINARIES REGARDING THE ALLEGED STOP OF A
SOUVENIR. SHIP "CARMEN SYLVA"***

-abstract-

Key Words: Prince Carol, the model of sailboat "Carmen Sylva", commander Nicole Barbieri.

During the trip made by the Royal Family of Romania, between April 27 and May 3, 1904, from Vârciorova to Sulina, the first of its kind that Carol I made in the first 38 years of her reign, Prince Carol received from part of the Turnu Severin town hall, the model of the sailboat "Carmen Sylva", later transformed into a real miniature gem, through the involvement of Commander Nicolae Barbieri, chief of the Danube Division.

Since this piece of heritage cannot be found, the author starts the investigation to recreate the itinerary traveled by the precious treasure, in the 120 years since it was launched into the water and homologated in the Galati Naval Arsenal basin, in the hope of its identification and recovery.