

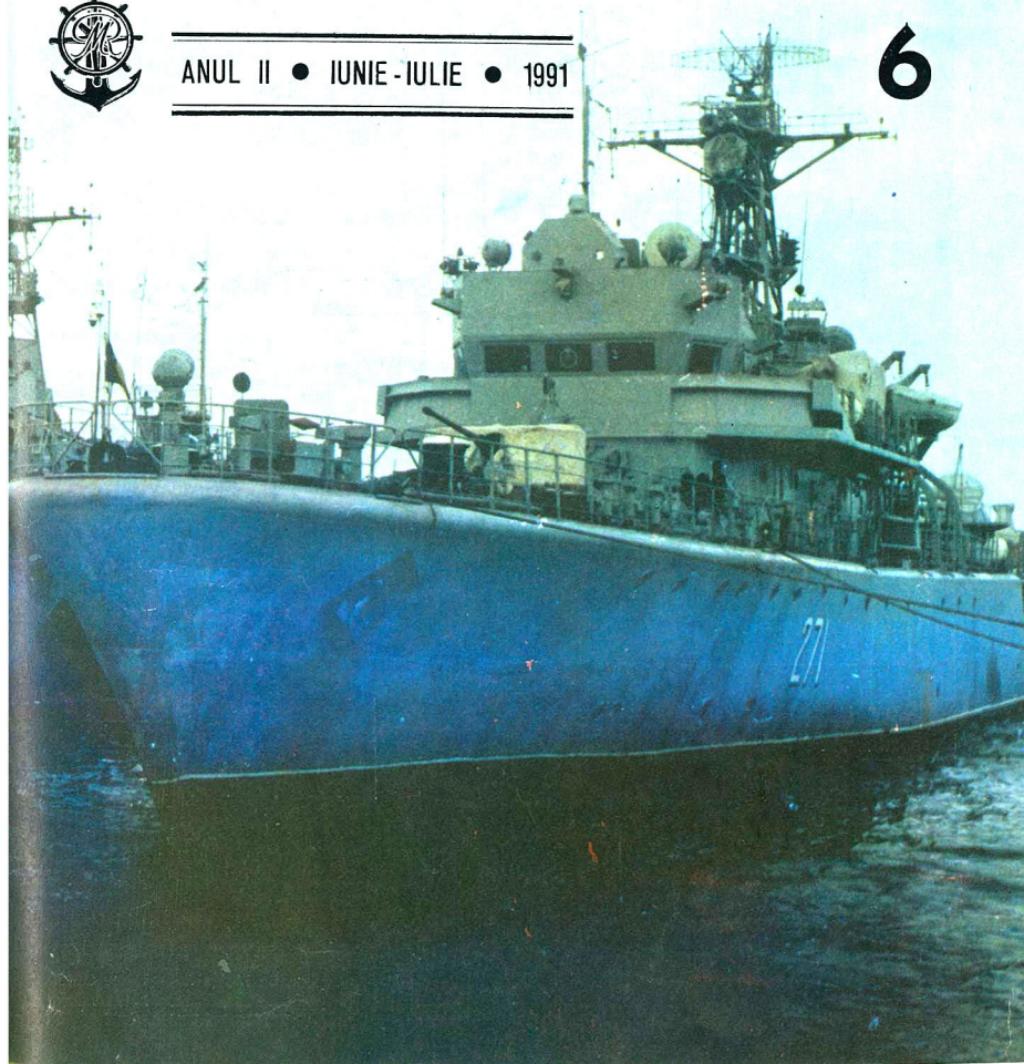
MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



ANUL II • IUNIE - IULIE • 1991

6



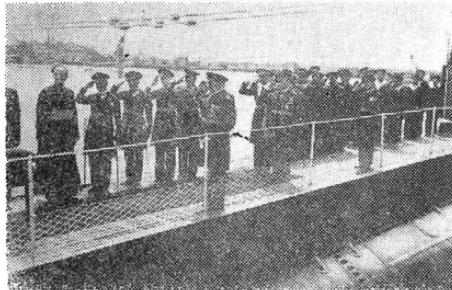


55 de ani de la
ridicarea
pavilionului
pe submarinul
„DELFINUL”

pag. 14

MIHAEL
KOGĂLNICEANU

pag. 3



PORTRET DE
MINI-
MARINAR

pag. 5



- Temeis — 2500, Constanța — 2250 pag. 3
- Aniversări marinărești pag. 4
- Componenta navală a războiului din Golf pag. 7
- NICOLAE TITULESCU și marea pag. 9
- Nave celebre românești pag. 10
- VIVAT ACADEMIA! pag. 11–12
- „DELFINUL” — acest spirit nemuritor pag. 12–13
- MAGAZIN pag. 25–27



Nava-școală
„ARIS”
în vizită
la Constanța

pag. 5

COLEGIUL DE REDACȚIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, major Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpt. lt. DORIN DUMITRELE, lt. major Marian MOȘNEAGU, redactor; Corespondență: Floare BRÂNZA; Dactilografie: Carmen REBEGILĂ; Foto: Apostol ZDRALEA.

Redacția: CASA ARMATEI,
strada Traian nr. 29, telefon 1 12 71
Tipografia M.Ap.N. C-ṭa. C-da. nr. 66
SE DISTRIBUIE GRATUIT

TOMIS—2500 • 2250—CONSTANȚA

Așa, după cum scriu actele

Ursitoarele au dat răspunsuri soptite, la nașterea orașului. Nu trebuia să trăiesc chiar 2500 de ani ca să înțelegi ce-au spus sau ce-au prezis...

Oricum, nu i-au bărázit să fie cetate. A avut ziduri și, din spațele lor, s-a rezistat. Nici n-ai rezistat de multe ori, n-ai căzut de multe ori. Dacă pe metereze s-a aflat și un poet al iubirilor gîngase că Ovidiu, la o vîrstă înaintată, e sigur că apărătorii erau și ei niște poeți. Cred că nici atacanții geti nu țineau cu tot dinadinsul să-l cucerească; ar fi putut-o face prin intermediul getilor de dinăuntru.

Zidurile, cele vecchi sau cele moderne, n-au fost făcute să-i confere calitate de cetate inexpugnabilă. A devenit cetate cind n-ai mai fost cetate. Adică atunci cind, la marginea de țară, s-au așezat nu cetăți cu ziduri groase ci porți deschise. Dialogul, culturii, oamenilor. Atunci cind, alături de funcțiile sale cunoscute, Constanța a devenit și o capitală culturală a Dobrogei. Nu în săbi să ne măsurăm cu „dusmanul”, nici în tărâia berbecilor, contra aceleia a zidurilor, ci în actele, faptele și oamenii de cultură. E ușor să ridici un zid, e greu să construiești o poartă pe care lumea să umble de-o parte și de alta, liberă.

Un bilant, după 2 milenii și jumătate, e pozitiv: 3 unități de învățămînt universitar, 2 teatre, un balet unic în țară, cîteva biblioteci cu care s-ar putea lumeni toate mintile întunecate de patimile politice sau de neșcoală, 4 muzeu scrise pe cartea intimă de telefon cultural al Europei, unul de istorie și arheologie, unul de artă, un altul al Marinei Militare și Comerciale și celalăt în aer Iber, urias, la Indemina oricui, cîteva licee cărora nu le-ar sta râu, din punct de vedere ale elevilor și cadrelor didactice, în orice capitală europeană, galerii de artă, un număr de ziare și reviste, o editură și alte cîteva înjigherbări care tind a deveni așa ceva, un post de radio al urbei. Sigur, toate acestea vorbesc românește...

In întîlnirea cu „dusmanul” noi putem spune „arătă tu, vechimea bisericilor și a școlilor tale” și dăm tu o listă de ce oameni s-au ridicat din ţărîna orașului spre stelele afirmării umane și sint gata să fac și eu spre a dovedi rolul Tomisului de cetate a culturii și științei. Căci e un ocaz al științei, că altele institute create anume

spre a împinge limitele ei, dincolo de ce lumea poate să credă...

Acum suntem siguri că o ursitorie i-a prezis orașului rolul unei cetăți de știință și cultură.

O altă, afărmă acum, la jubileu, i-a prezis perenitatea. Adică, i-ar fi zis așa: „Vor trece peste time oști și molime, nepăsare și uitare, dezinteres și prostie. Toate vor lăsa urme ca niște cicatrici. Vei putea apărea ca fiind etupit de vîrstă secolelor, dar vei rămine. Generații peste generații se vor muta în fumul rugurilor sau în adincul pămîntului, dar tu vei rămine. Pe temeliile tale se vor adănci alte temeli. Pămîntul va crește și, ce era înainte, zid semet va deveni hrubă, frontoanele vor deveni temelii, pragurile caselor se vor căsi în flință, sub ape. Dar tu vei rămine. Toamăi prin fragilitatea solidă a vocației tale de port spre toate punctele cardinale care există sau se vor mai năște, de către de cultură și lumină, vei rămine pururi, pentru că ești un loc al întîlnirilor.”

„Al dialogului, a spus cea de a treia ursitoare. Iți e dat să fii locul de întîlnire și dialog pentru oameni de toate originile, cultoare, limbile, credințele religioase, ocupăriile... Vor veni ai ei cu mărfurile lor, vor vinde și cumpără, vor veni cu știință și gîndurile lor

și vor reuși cei cu gînduri bune. Vîntul care bate, cind din spre mare spre uscat, cind invers, va minora corăbii și spusele despre gloria ta. Si gloria ta o va consiliu dialoga. Intre oameni, ere, civilizații, puncte cardinale...“

Au trecut 2500 de ani de cind ursitoarele i-au ursu de bine factoriei-miletiene, care s-a transformat, devinând venerabilul oraș de azi. Metamorfozele sale îi conferă cîudatul avantaj de a fi el în suși și mereu altul, bătrîn și tînăr, cunoscut și necunoscut, materializat a tuturor paradoxurilor, demonstrație a axiomelor pe care Toma încearcă redindecințio...

Cu 2500 de ani în urmă ursitorile i-au urat înălăturii Tomis destinul de cetate luminosă, viață lungă, care se cheamă continuitate, sănătate și loc de dialog și el în suși, rezultat al dialogului, în sfîrșit, privilegiul de a avea oameni de treabă. Nu zidurile rămasă sau neconstituire le sărbătorim noi ci omagiem sutele de generații care s-au străduit pentru a-i confira acestor oameni calitatea cea mai importantă, aceea de a fi creație a oamenilor, — Ursitoare s-ar fi făcut de rîs fără oameni. Istoria unui oraș, fie el și de două ori și jumătate milenar, e un elogiu trecătoarei generații de oameni. Care veșnescse!

Conf. univ. dr. Gh. DUMITRĂȘCU
senator de Constanța

Zilele tomitane serbată la Muzeul Marinei Române

Muzeul Marinei Române, instituție unică, prin profilul ei, în România, cu o existență de peste două decenii, se aliniază tuturor celorlalte instituții de cultură de aici la de la Pont, în cadrul amplelor manifestării culturale-stiințifice aflate sub semnul celor 2250 de ani.

„Expoziția de pictură și grafică a copiilor din scările constănțene“ a precedat suita manifestărilor desfășurate sub egida aniversării tomitane. Expun, alături de elevi ale Școlii Normale, copiii din clasele a V-a, a VI-a și a Școlii nr. 9, 12, 18, 19, 25, 28, 36, 39, 42, 43. Expoziția cuprinde și lucrări ale unor cadre didactice de specialitate din scările sus-citate.

„Expoziția de filatelia, cartofile și numismatica dedicată sărbătoririi a 2500 de ani de existență și a 2250 ani de atestare istorică a Tomisului“ (găzduită tot de muzeul nostru și care aparține Asociației filatelisticilor din Constanța) a fost inaugurată în ziua de 1 iunie. Cu acest prilej au fost emise trei stam-

pile.

Un eveniment cultural de excepție dorim a crede că-l va constitui expoziția „Constanța de altădată văzută de Cik Damadian“. Expoziția este organizată de Muzeul de Artă, prin grija doamnei directoare Simona Rusu.

Sesiunea științifică de referate și comunicări a Muzeului Marinei Române a cuprinse în programul său numele și lucrările a 70 de cadre universitare, cercetători, muzeografi, cadre militare din București, Cluj-Napoca, Iași, Brăila, Galați, Arad, Constanța. Ultima zi a fost rezervată unui peloritan la mănăstirea Cocos și Celie-Dere din nordul Dobrogei, prin bunăvoie Arhiepiscopului Tomisului.

De asemenea, în ziua de 7 iunie, Muzeul Marinei Române a deschis la Casa Armatei din Constanța, o retrospectivă Eugen Serbin, cuprinzînd acuarele cu tematică prin excentără marină.

Mariana PĂVALOIU

ANIVERSARI MARINAREŞTI

5 MAI — sărbătoarea maistriilor de marină

Dragostea și devotamentul față de această frumoasă profesie, recunoștința și considerația pentru prestigiu cîstigat și succesele clădite generatiile de-a rîndul pe frontispiciul instituției lor și într-un mod cu totul aparte, respectul izvorit din cultul priu care au dăinuit bogățele noastre tradiții marinarești — sint doar cîteva dintre argumentele care au pledat pentru statuarea acestui moment aniversar de referință în viața Scolioi Militare Maistri de Marină.

Împlinirea a 82 de ani de la înființare, grație Inaltului Decret Regal nr. 1620 din 6 mai 1909, cu denumirea inițială de corp al „Maistriilor de Marină Șefi de Specialitate”, a reunit în aula de festivități un număr însemnat de comandanți, cadre didactice, elevi, maistri militari activi și pensionari, veterani de război, atâtși sufletele de trecut dar și preocupări, în egală măsură, de prezent și evoluția viitoare a școlii.

Relevind semnificația evenimentului și evoluția SMMM de-a lungul anilor, căpitanul de rangul I ing. MARCEL DRAGU — comandanțul unității, căpitanul de rangul II IOAN FAUR, maistrul militar principal IANOS KELE și maistrul militar în rezervă MIRON DOMNARU — președintele Ligii Maistriilor de Marină, au evocat succint rolul și răspunderile deosebite ce i-au revenit acesteia în pregătirea de specialitate și formarea culturii marinarești a unor importante categorii de personal.

Elogiind grijă și atenția cu care este privită instruirea, educarea și devenirea viitorilor cadre ale marinei, condițiile nou create și perspectivele care le sint oferite în

prezent absolvenților, elevul fruntaș Nicolae Popescu și-a exprimat satisfacția pentru această inspirată opțiune profesională și hotărîrea fermă de a se perfecționa pentru a slui cu credință interesele majore ale Marinei Militare.

Încheiere, domnul contraamiral CONSTANTIN IORDACHE a salutat ideea acestei inițiative care merită să fie inclusă în calendarul de sufluri al sărbătorilor marinarești și a asigurat participanții de sprijinul nemijlocit al conducerii Marinei Militare în vederea adincirii procesului de perfecționare a învățămîntului și desăvîrșirea orizontului militar, tehnic și cultural-științific al tuturor maistriilor militari.

**Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU**

Aceeași
eternă
rotire
deasupra
mării...

La 24 aprilie 1933, o Decizie a Ministerului Instrucției, Cultelor și Artelor, elaborată la propunerea Ligii Navale Române, instituia o Zi A APELOR „în una din diminuice din a doua jumătate a lunii iunie, pentru toate școalele din vecinătatea apelor, și cu concursul Asociațiilor culturale și sportive, aderente la această inițiativă”, cu scopul declarat de a da o „orientare în spiritualitatea și practicismul vieții locale”.

In **Apelul** pentru **Ziua Apelor**, adresat de ministru D. Gusti Asociațiilor culturale și sportive și Corpului didactic primar și secundar, se sublinia faptul că „învățămîntul popular” cum și cel de pe malul apelor, va trebui să pună baza expansiunii noastre economice într-o regiune cu infinite izvoare de viață neexploata, să dezvolte virtuile marinarești opriți secular de fatalități istorice, să cultivă bucuria de viață în popor.

Carmen ATANASIU

(continuare în pag. 24)

Ziua apelor



95 de ani de la înființarea Diviziei de mare și Diviziei de Dunăre

După războiul de independență (1877–1878) și aproape cinci secole de exploatare otomană, Dobrogea, acest străvechi pămînt românesc, a revenit în granițele naționale ale României (14 noiembrie 1878).

Ca atare și preoccupările statului român pentru dezvoltarea marinei militare și-au găsit expresia în programele de dotare a acesteia cu nave moderne, iar corespunzător dotării sînt operate restructurări ale organizației ei.

Ne vom opri doar la decretul nr. 1093/26 februarie 1896 privind „Organizarea flotilei regale” care în art. 1 prevede:

- 1. — Divizia de mare;
- 2. — Divizia de Dunăre.

Acesta este actul de naștere al celor două mari unități ale marinei militare, de la care s-au împlinit 95 de ani.

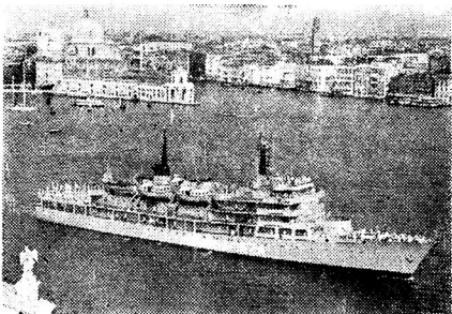
1). Divizia de mare va cuprinde anul acesta următoarele nave: „ELISABETA” (crucișător — n.a.); „MIRCEA” (vechiul brig din 1882 — n.a.); „GRIVITA” (canonieră — n.a.); „NALUCA” (torpilori — n.a.); „SBORUL” (torpilori — n.a.).

„ELISABETA” va forma 2 companii; „MIRCEA”, „GRIVITA”, „NALUCA” și „SBORUL” fiecare cu o companie.

2). Divizia de Dunăre va cuprinde navele „ROMÂNIA” (navă-comandant — n.a.); „BISTRITA” (canonieră — n.a.); „OLȚUL” (ca-

**Capitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN**

(continuare în pag. 24)



Nava-scoală „ARIS” în vizită la Constanța



In cadrul relațiilor de prietenie dintre România și Grecia, în cursul lunii mai s-a aflat în vizită, ca oaspete al Marinei Militare, echipajul navei-scoală „ARIS”. Cu prilejul vizitei efectuate de un grup de ofițeri de pe „ARIS” în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” am solicitat domnului comandor A. Kopitsas, comandanțul navelor, un scurt interviu.

— Domnule comandanț, care sunt primele dumneavoastră impresii, pe pământul românesc?

— De fapt, o primă impresie, într-adevăr notabilă, o avem, eu și colegii mei, încă de pe mare, înainte de a debașa. Intrind în portul Constanța, în ce mă privește, pentru cea dintâi oară, am fost deosebit de surprins de dimensiunile sale impunătoare; îl străbateam și aveam senzația că nu se mai termină. Odată ajuns în, atât eu, cât și echipajul ne-am bucurat de o excelentă primire, în primul rând de marea prietenie cu care ne-au întâmpinat fratribi noștri de profesie — marinari români, dar și populația orașului. Acest sentiment de căldă prietenie a fost, de fapt, motivul principal pentru care ne-am și prelungit, cu două zile, vizita noastră, dorind să vă cunoaștem mai bine, să cunoaștem acest frumos oraș și împrejurimile sale.

— Ati vizitat Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și dumneavoastră, ca profesie, legată de domeniul învățământului de marină. Spuneți-ne ce părere v-ați format despre această instituție de învățământ superior, de atât de cea mai veche din oraș? De asemenea, vă rugăm să ne oferiti cîteva date despre sistemul de învățămînt în domeniul pregătirii ofițerilor de marină, din Grecia.

— Beneficiind de excelenta ospitalitate camaraderescă a corpului profesoral din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, în frunte cu distinsul său comandanț, domnul contraamiral Eugeniu Dumitrescu, ospitalitatea pentru care eu și colegii mei mulțumim călduros, considerind-o ca pe o nouă pagină din cronica vechilor relații amicale dintre Grecia și România, voi începe

să sintetizez, într-o frază doar, mulțimea de impresii deosebite de plăcute ce le-am cules aici. Vreau să remarc faptul — usor vizibil — pe un profesionist — din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” este deosebit de bine organizată tehnică, având o impunătoare bază materială; după cele văzute am convingerea fermă că după cinci ani rezervării studiului, tinerii ce au înfrățită această profesie pot păsi cu încredere în universul maritim. Nutrește convingerea că prin Academia sa navală, prin modul în care se desfășoară procesul de învățămînt, România își dobîndește viitori specialisti cu o solidă pregătire profesională.

Cit privesc sistemul de învățămînt din Grecia, cadrele pentru Marina Militară se formează în Scăala de ofițeri de marină de la Pireu, fondată în anul 1870. Durata

cursurilor este de patru ani, la punctul căt și la mecanici, studenții fiind aproximativ o sută în fiecare an. În această scoală se învăță de asemenea, și studenții străini — din Algeria, Gama, Camerun, Cipru, din alte țări. Asă dor să remarc că, în afara atenției deosebite ce se acordă procesului de învățămînt, conduceră scoli se preocupă foarte mult de titluri viitorilor ofițeri, de climatul de ordine, responsabilitate și seriozitate, fiind atei vorba de prestigiul țării și al uniformei de marină. De altfel, am sesizat și la dumneavoastră aceste preocupări, firești pentru un corp de elită care este marina.

— Cîteva cuvinte despre navă dumneavoastră?

— Ea poartă numele „ARIS” — numele zeului războiului în mitologia Greciei antice. De fapt, este a doua navă cu acest nume în marina Greciei; prima fiind un distrugător ce să comporeaza glorios în al doilea război mondial, onoindu-și numele. Actualul „ARIS”, ca navă-scoală, facilitează practica la bord a viitorilor ofițeri și mașinistri. În fiecare vară ea face voiaje mai lungi în cadrul cărora studenții se instruiesc, căci marea este doar cel mai important învățător pentru un marină.

Maior Costin CONSTANDACHE

Portret de mînt-marinar

In baza Regulamentului de organizare și funcționare, în armată, a corpului filior regimenterului, în Scăala Militară Maștră de Marină din Constanța a fost angajat copilul TARANU ADRIAN IONUT.

Elev în clasa a VIII-a la Scăala generală nr. 25, fire sociabilă, politicos, corect în relațiile cu profesorii și colegii — asa cum îl caracterizează doamna ELENA POSIAR, profesoră dirigintă — sa întră rapid în universul ostușilor și elevilor din scoală.

Dorește, din tot sufletul, să continue tradiția familiei. Tatăl său, TARANU ADRIAN, absolvent al acestor școli, în anul 1971, înainte de a mur-i a vorbit de frumosii ani petrecuți sub comanda ofițerului DRAGU MARCEL.

Astăzi IONUT a fost angajat în aceeași unitate militară și îndrumat de către același om de suflet.

S-a înținut doii oameni, comandanțul — fiu de ofițer erou, căzuț la fruntariile țării, cu primul fiu al regimentului din Marina Militară



Română.

Cu siguranță, un viitor cadru al armatei, un patriot, un om devotat profesiei de maistru militar.

Dumnezeu să-l ajute în împlinirea destinalui său, în realizarea gindului și a scopului pe care și le-a propus la această răscruce de drumuri prin care trece țara noastră.

Maior
Constantin Teodor TODIRĂȘ

Misiunea a fost îndeplinită!

15 aprilie 1991, orele 11.00. La dana feribot din portul Agigea-Sud acosteașă nava suedeze „SKANE LINK” aducând din Goif eșalonul logistic al Spitalului militar de campanie care a participat la misiunea umanitară în conflictul desfășurat în zonă. Pe dană, în întâmpinarea eșalonului se află domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandanțul Marinii Militare, domnul general maior Raul Buliga, din partea conquerorii Ministerului Apărării Naționale, colonel doctor Dumitru Bârboi, comandanțul eșalonului. Se mai află, de asemenea, colonelul doctor Ion Drăgușin din partea Inspectoratului General Medical al armatei și Vasile Eram, comandanțul unic al portului Constanța.

Deși greu de abordat, în aceste momente cind întregul complex al „spitalului pe roți” este debăcat pe cheu, reușim să reținem atenția, pentru cîteva minute, domnului colonel doctor Dumitru Bârboi — comandanțul spitalului.

— Vă mărturisesc, ne declară domnia sa, că incerc un sentiment de deosebită emoție acum cînd spitalul de campanie pe care l-am condus se află din nou pe pămînt românesc.

Am plecat în zona Golfului, împreună cu toți acești oameni pe care îi vedeam, cu oarecare neliniște, determinată, evident, de pericolul la care ne expuneam dar, în același timp și hotărât, ca militari, să ne facem datoria, să ne îndeplinim misiunea. Chiar dacă nu am făcut „acte de eroism”, evident mă refer la același care prevede specificul municii noastre de medici militari, putem afirma, fără echivoc că ne-am îndeplinit misiunea. Incredințată, fapt evidentiat și de ministrul apărării naționale atunci cînd personalul medical s-a înapoia pe calea aerului.

Spitalul complet mobil (fiind și singurul de această natură, celelal-

te fiind staționare) pe care l-am instalat în localitatea Al Jubail, din Arabia Saudită, a fost organizat și încadrat în toate compartimentele activității chirurgicale având independență energetică totală. Toate delegațiile medicale care ne-au vizitat au făcut aprecieri deosebite de eloogioase referitoare le cele două secții de chirurgie, a cite 100 de pacienți fiecare, cu care am fost în măsură să contribuim la îngrijirea răniților. Iată, spre exemplu, o scrisoare o comandanțului Spitalului similar canadian din care citez:

CONVORBIRE cu colonel doctor DUMITRU BÂRBOI

comandanțul eșalonului sanitar
român în Golf

„Au fost cîteva aspecte ale schemei dumneavoastră medicale care ne-au interesat în mod deosebit cum este baia pentru arși și secția de terapie intensivă. Eu voi prelua asemenea idei în Canada și voi încerca să le includ în sistemul meu.”

Comandanțul britanic, care a coordonat activitatea tuturor spitalelor de campanie din zonă — norvegian, canadian, american, suedeze, român —, ne-a solicitat, funcție de nevoie tactică-operativă, să ne instalaș în patru variante. Cu această ocazie am dovedit că spitalul este în măsură ca la numai două ore de la începerea instalației să poată opera primul rănit, performanță apreciată în mod deosebit de toți medicii din zonă. Din fizice, nu a fost cazul să facem vreo intervenție. De altfel, singurul spital care a avut răniți a fost cel britanic, pierderile umane, după cum se știe, fiind foarte mici. Și

totuși, pentru trupele luptătoare din linie întîi, existența unor spitale biene dotate și cu foarte buni specialiști a constituit un suport moral deosebit.

Ar fi multe de spus dar, ca militari, trebuie să afirm că, nu ne-am făcut deosebită datorie. Aș dor să mai menționez un fapt deosebit, care ne-a emoționat, atât pe mine, cât și pe ceilalți militari români. Este vorba de o scrisoare adresată nouă de copiii unei școli dintr-un mic sat britanic: „Stimăte domnule colonel. Copiii din școală unde prezențau au trimis desene trupelor dumneavoastră din Golf, printre un prieten al meu, care a menționat faptul că România trimite un spital mobil și s-au gîndit, copiii, că să ruleze ca oamenii dumneavoastră să aprecieze și să primească în dar niște desene vesele alături de cele mai bune urări ale copiilor nostri și de mulțumiri pentru aportul dumneavoastră. Noi, nu suntem deosebiți de copiii din școală mică, de sat, cu aproximativ 90 de copii care au fost deosebit de incîntați să afle de unitatea dumneavoastră, pentru că noi am făcut cîteva donații orfelinatelor românești. Fiul primarului nostru a călătorit în România de două ori și am văzut filmele video pe care el le-a adus. Am fost cu toții deosebiți de emoționația că să terminez războul atât de repede și cu atât de puține pierderi, cel puțin de partea noastră, deși ne pare rău de irakienii de rînd. Oricum, sperăm ca acest pachet să vă parvină înainte de a vă întoarce acasă și să vă mulțumim pentru rolul dumneavoastră. Cele mai bune urări, ca să vă întoarceti sănătoși acasă. Dumneavoastră și familiilor dumneavoastră.”

Alăturăm și noi felicitările noastre, ale marinilor și urără de „Bun venit” pe pămînt românesc.

**Căpitan de rangul 2
Ioan DAMASCHIN**

**Maior
Costin CONSTANDACHE**

01 IUNIE

— Între 1 și 25 iunie 1877 navele „România”, „Stefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rîndunica” au sprijinit construirea podului de pontonie de la Ghecet și au transportat trupe rusești în Dobrogea. Totodată „Fulgerul” și „Rîndunica” au escortat materialul pentru pod și au executat acțiuni demonstrative în zona Brăila-Măcin.

— Între 1/13 iunie și 1/13 iulie 1878 a avut loc Congresul internațional de la Berlin, convocat în vederea rezolvării Tratatului de pace de la San Stefano. Printre altele, Tratatul de la Berlin prevedea drepturile României asupra Dobrogei, străvechiu teritoriu românesc și încorporarea din nou în Imperiu rus a județelor Bolgrad, Cahul și Ismail din sudul

Calendar marinăresc

Basarabie (retrocedate Moldovei prin Tratatul de la Paris din 1856).

02 IUNIE

— 1672. La Sole Bay (SOUTHWOLD), pe coastele de sud-est ale Angliei, a avut loc o crincenă bătălie navală între flota olandeză (78 de nave de linie cu 4.186 de tunuri, 24 de corvete și 36 de nave incendiare) și flota aliată anglo-franceză (84 nave de linie cu 4.984 de tunuri, 17 fregate, 23 nave incendiare și 32 nave mai mici). Aliatajii au pierdut 10 nave de linie și cîteva nave incendiare, iar olandezii, o navă scufundată, una capturată și șapte grav avariate.

— 1882. Intră în vigoare „Regulamentul de navigație, poliție fluvială și supraveghere” pentru portul Dunării.

Componenta navală a războiului din Golf

In zorii zilei de 2 august 1990, tancurile irakiene călau sub semile granița de nord a Kuweitului, sprijinind astfel și ultimole speranțe de menținere a fragilei păci instaurate cu numai doi zai în urmă în zona Golfului Persic, la încheierea conflictului iranian-irakian.

Înțins pe o suprafață de aproximativ 132.800 Km², Golful Persic desparte pe o lungime de 600 Km între Shatt al Arab și strâmtoarea Hormuz, peninsula Arabică de continentul asiatic propriu-zis. Din lungimea totală a liniei sale de coastă, jumătate aparține Iraniului, cealaltă jumătate fiind împărțită de Irak, Kuweit, Arabia Saudită, Qatar, Emiratele Arabe Unite și Aman.

Deținând aproximativ jumătate din rezervele mondiale de petrol și reprezentând o importanță sursă de materie prime pentru economia țărilor industrializate (asigură 60% la sută din petroliul necesar Europei Occidentale, 90% la sută din cel necesar Japoniei și ceva mai puțin de 10% la sută din cel necesar SUA), această zonă a devenit de importanță strategică pentru marile puteri, odată cu declanșarea „crizei petrolului” la începutul anilor '70.

Destabilizarea situației politico-militare în regiune, ca urmare a invadării și anexării Kuweitului de către Irak, a determinat reacții prompte din partea comunității internaționale, care prin intermediul ONU a adoptat o serie de măsuri politice, economice și militare cu scopul de a-l determina pe președintele Saddam Hussein să-și retragă trupele din Kuweit și de a impiedica totodată un eventual atac împotriva Arabiei Saudite. În acest context un număr de 23 de state au displocat în zonă importante grupuri de forțe și mijloace de luptă.

Invocînd încălcarea normelor dreptului internațional și, în primul rînd, lezarea intereselor vitale în zonă, SUA au adoptat de la început o poziție fermă și deosebit de

dură față de conducerea irakiană, neacceptînd angajarea în negocieri cu Irakul înainte ca acesta să-și retragă trupele din Kuweit. La miei patru zile de la declanșarea agresiunii irakiene, grupările navale de lovire ale portavioanelor „INDEPENDENCE” și „J. F. KENNEDY” întăreau prezența navală americană în M. Arabe și în M. Roșie, alăturîndu-se grupării navale permanente din Golful Persic;

Într-o primă etapă, pînă la mijlocul lunii noiembrie 1990, avînd în vedere gruparea navală de lovire a portavionului „MIDWAY” aflată în mars spre zona Golfului pentru a înlocui gruparea portavionului „INDEPENDENCE” și gruparea navală de lovire a portavionului „SARATOGA” ce manevra în estul M. Mediterane, numărul navelor de luptă aparținînd SUA, dislocate sau în mars spre zona Golfului, s-a ridicat la 33, reprezentînd 18 la sută din totalul navelor de luptă de suprafață.

La acestora se adaugă 13 nave de desant (pe care a fost ambarcată Forța I expediționară) aflate în mars spre Arabia Saudită și 4 nave de desant avînd la bord Grupul amfibiu 3-90, ce manevrau în estul M. Mediterane, reprezentînd 26 la sută din totalul navelor de desant aparținînd F.M.M. ale SUA.

O două etapă distinctă în întărirea prezenței navale americane a fost marcată prin dislocarea în zonă, în cursul lunii decembrie 1990 a grupărilor navale de lovire ale portavioanelor „TH. ROOSEVELT”, „AMERICA” și „RANGER”, a navei de linie „MISSOURI”, a sapte crucișătoare și distrugătoare, 8 fregate și 10 nave de desant.

În acest fel, la 15 ianuarie 1991, date expirării termenului limită stabilit prin rezoluția Consiliului de Securitate al ONU pentru retragere trupelor irakiene din Kuweit, dispozitivul naval al F.M.M. ale SUA în zona Golfului Persic cuprindea 29 la sută din totalul navelor mari de luptă de suprafață

și 42 la sută din totalul navelor de desant, fiind compus din:

— gruparea navală permanentă din G. Persic, avînd în compunere două crucișătoare, un distrugător și cinci fregate, bazate, de regulă, în portul MANAMA din BAHREIN;

— o grupare navală de lovire compusă din portavionul „MIDWAY”, două crucișătoare, trei distrugătoare și două fregate, ce manevra în sudul Golfului Persic;

— patru grupări de nave de desant ce manevrau în largul coastei Qatarului, avînd în compunere portelicoptere de asalt „IWO JIMA”, „GUAM”, „TARAWA”, „NASSAU” și 20 nave de desant;

— două grupări navale de lovire ce manevrau în partea centrală și de nord a Golfului, avînd în compunere cîte o navă de linie („MISSOURI” și „WISCONSIN”) un distrugător și două fregate;

— o grupare navală de lovire în Golful Oman, constituită din portavionul „RANGER”, un crucișător, două distrugătoare și trei fregate;

— patru grupări navale de lovire în M. Roșie corespunzătoare portavioanelor „SARATOGA”, „TH. ROOSEVELT”, „AMERICA” și „J. F. KENNEDY” cu navele din escortă;

— 6 submarine dotate cu rachete de croazieră TOMAHAWK ce manevrau în M. Roșie și estul M. Mediterane.

**Căpitan de rangul III
Aurel TANASE**

(continuare în pag. 24)

MINELE MARINE IRAKIENIE IN GOLF

In timpul operațiunilor din Golful Persic au fost avariate, de către minele lansate ori plantate de irakieni, două nave de război americane: USS „TRIPOLI”, o navă de asalt de tip amfibie (clasa IWO JIMA) care a lovit o navă ancorată în imersiune și USS „PRINCETOWN”, crucișător purtător de rachete (clasa TICONDEROGA), avariata de o mină de fund.

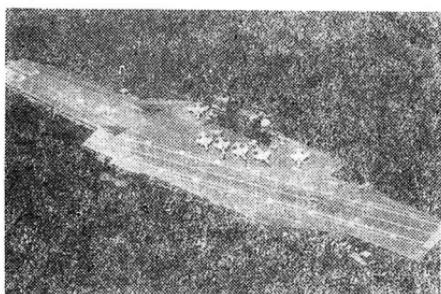
Desi cele două explozii s-au soldat cu rănirea a 7 persoane, navelle și-au menținut neschimbata capacitate de luptă, îndeplinindu-si misiunile pînă la capăt.

In prezent, pentru a se înălțura definitiv pericolul minelor, se executa diverse acțiuni de dragaj cu elicopter de luptă tip „SEA STATION” și nave auxiliare.

Odată descoperite și aduse la suprafață, minele plutitoare sunt distruse cu lovitură de artilerie.

Cătălin GHIAȚA

— după „WEVES”, martie/aprile 1991



**Portavionul
„J. F. Kennedy”
în mars spre noi
misuni în Golif**

MIHAIL KOGĂLNICEANU



O mare
personalitate
a neamului
românesc

La mijloc de iunie, cînd Iașul se afla sub semnul florilor de tei și al miresmelor îmbătătoare, mulți au fost aceia care au ureat la „Eternitatea” pentru a depune un gînd pios și o floare la mormîntul celui mai mare om politic al românilor, „om genial” cum l-a numit Iorga, „bloc... de stîncă” aşa cum l-a considerat Goga, „Bronzul” cum i-au spus rudele și prietenii, în semn de prețuire.

S-au înplinit o sută de ani de la trecerea în nefință a acelui care spunea despre sine „sînt răzăș, vechi băstînaș” — Mihail Kogălniceanu — cel cu nume de rezonanță moldavă și cu aceeași origine. Anii de școală de la Iași i-au adus prietenia pentru totă viață cu Vasile Alecsandri, Alexandru Ioan Cuza și Matei Millo. Apoi vin studiile la Lunéville și Berlin, unde avea să fie cel dintîi student român. Revine în țară, ocupîndu-se de elaborarea și editarea unor lucrări, mai ales istorice — văd lumina tiparului tomu-

rile „Letopiselor Tării Moldovei”, gazete. La numai 26 de ani era chemat să predoea istoria neamului, prilej cu care rostește celebrul „Cuvînt pentru deschiderea cursului de istorie națională în Academia Mihăileană”, profesiune de credință pentru istoricul, diplomatul, omul politic ce avea să fie. Ce înțelege Kogălniceanu prin patria sa? „...toată acea întindere de loc unde se vorbește românește, și, ca istorie națională, istoria Moldovei, a Valahiei și a fraților din Transilvania”. Ce reprezintă istoria pentru el? „Dățătorul de legi, bărbatul de stat, în istorie învață tocmai oclumitorilor, puterea și slăbcinuarea... Osteanul în istorie găsește pîldile cele mai drepte și mai adevărate despre strategie...”

Și Kogălniceanu a fost înfocat unionist și s-a implicat cu totul, fiind cel mai apropiat sfetnic al lui Alexandru Ioan Cuza „Monstruosa coaliție” care a încercat să-l ucidă în incinta Adunării legiuitorice avenă, prin minciună, să-l îndepărteze de Cuza, pentru ca numai peste cîteva luni să-l detroneze pe domnul pămîntean. Dar la înhumarea de la Ruginioasa, din 1873, spunea: „Se zice că Cuza Vodă a murit... Dacă renășterea României a murit, apoi... a murit și Vodă-Cuza... Eu bine, fraților, cînd România a ținut un mai mare limbaș în Europa decît acel ținut de Alexandru Ioan I?... Căci numele celor doi bărbați s-au legat pe vecie și prin acel 1864, 2 Mai.

Kogălniceanu a fost acela care a rostit în cameră: „Sîntem independenți; sîntem națiune de sine stătătoare”, la 9 mai 1877.

Tot el a fost cel care, în țară și în străinătate, s-a băut, cu vorba sa bine mășteșugă, pentru străvechiul pămînt românesc ce este Dobrogea, care în noiembrie 1878 revenea la Țară.

Și tot el a adat acele legi prin care a integrat-o, perfect, după mai bine de patru secole și jumătate la România.

La un an după reunire, drept recunoștință, sultanul îl înmînează cel mai înalt ordin — „Medgidie” — pentru politica dusă în Dobrogea.

Căci de la 1859 pînă la moartea sa, la 12 iunie 1891, nu a fost lege din „cele mari să nu fie făcute și contrasemnante de mine”.

Acesta a fost Mihail Kogălniceanu pentru care cîntările noastre sunt atît de puține și sărăce pentru a-l evoca.

Mariana PAVALOIU

03 IUNIE

— La 3 și 4 iunie 1676 a avut loc la Jasmund bătălia navală dintre flota olan-deză-daneză și cea suedeză cu rezultat nedecis.

— Între 3 și 7 iunie 1942 Forța de Nord a viceamiralului japonez Hōsogaya (sapte cruceișătoare, 12 distrugătoare, nave de transport pe care erau ambarcați 2.000 de oameni, împreună cu aviația contra-amiralului Kakuta (comandanțul grupului de portavioane ușoare „Ryūjō” și „Junyo”) atacă și ocupă Aleutinele.

04 IUNIE

— Între 4 și 7 iunie 1942 a avut loc bătălia aeronavală din largul insulei Midway; înfringerea decisivă a flotei japoneze; au fost scufundate patru portavioane și alte 12 nave de război japoneze și portavionul american „YORKTOWN”; au fost avariate trei culisește japoneze. A fost victoria serviciilor de informații, lupta dindu-se pentru supremație aeriană, japoanezii nepuțind să pună în valoare imensa lor superioritate în nave

de suprafață.

Prin victoria de la Midway, în Pacific, inițiativa strategică a trecut de partea S.U.A. și a aliaților săi.

05 IUNIE

— În noaptea de 5 spre 6 iunie 1944 a început cea mai grandioasă operație de desant din istoria omenirii, „OVERLORD” (debarcarea aliaților în Normandia), a cărei componentă navală a fost pusă în acțiune prin operația „NEPTUN”. Apărarea antidesant în Normandia era realizată prin nouă divizii de infanterie, o divizie de tancre, cinci distrugătoare, 11 torpiloare și dragoare, 50 submarine în golful Bisaya, din care vor acționa doar 36, și circa 500 avioane, din care vor acționa numai 50, scufundând 43 nave; baraje de mine din care au fost neutralizate prin dragaj 323 mine de fund și 186 mine ancorate și fortificațiile din sistemul mult trîmbițatului „Val al Atlanticului”.

Operația „OVERLORD” s-a încheiat cu un triumf deplin al aliaților.

marinăresc

NICOLAE TITULESCU — LA BORDUL PACHEBOTULUI „AQUITANIA”

„Greu de tot este pe mare...”

La 17 martie 1991 s-au împlinit 50 de ani de la trecerea în nefință a marelui patriot, om de stat și diplomat român, NICOLAE TITULESCU.

Prin întreaga sa activitate el s-a dovedit a fi o personalitate de mari dimensiuni, avind drept crez permanent apărarea intereselor poporului căruia îl apartine, a drepturilor țării mici să elaborarea strategiei păcii. În context cu problema păcii el afirma, în anul 1933: „...cind pacea este amenințată, nu se răspunde cu război, ci cu organizarea păcii”.

Pentru tot ce a făcut în sprijinul țării sale și pentru comunitatea statelor lumii, mariile personalități politice ale vremii, care l-au cunoscut, l-au apreciat ca fiind „...un mare diplomat, unul din cei mai iluștri ai perioadei dintre cele două războaie mondiale”.

Nună simplă evocare a cîtorva din funcțiile și misiunile îndepărtite conving cîitorul despre veridicitatea aprecierilor de mai sus: Ministrul de Externe și de Finanțe al României, în două rînduri, delegat la Conferința păcii de la Paris, din 1919—1920, Ministrul plenipoteniar al României, la Londra, timp de aproape un deceniu (1921—1927; 1928—1932), delegat permanent al României la Liga Națiunilor, cu începere din 1920, președinte — în mod excepțional — de două ori al Adunării Generale a Ligii, principal negociator român în reglementarea dificilei probleme a reparatiilor și în aceea a datorierilor noastre din primul război mondial către Anglia și SUA, semnată la Tratatul de pace de la Trianon (1920), prin care se recunoaște, pe plan internațional, unitatea Transilvaniei cu patria-namă, făuritor și coautor al Convenției pentru definirea agresorului (1920), unul din principali autori ai Convenției de la Montreux (1936) privind regimul strințorilor Mării Negre (în vigoare și azi) și altele.

Avinde o temeinică preagătă juridică, o倾inație de excepție în arta oratoriei și un simț deosebit al puterii negocierilor, Titulescu a reușit să-și dovedească din pînă cînditatele de mare diplomat, recunoscute de mariile personalități ale vremii: Winston Churchill, Anthony Eden, Edouard Herriot, Genevieve Tabouis, Vintilă Brătianu (Ministrul Afacerilor Strângării) și alții.

Activitatea sa diplomatică, din perioada 1923—1931, a fost consemnată personal de N. Titulescu, cu

multămeticulitate, în mai multe caiete de însemnări care, însumate, constituie un așa-zis JURNAL. Acest document de mare valoare istorică, datorită viecitudinilor celui de-al doilea război mondial, în-a mai ajuns înțara și, prin achiziționare, în posesia Bibliotecii și Arhivei Fundației Hoover din cadrul Universității Stanford, California — SUA. JURNALUL este compus din 187 caiete de un tip anume, preferat de Titulescu, totalizără 9350 de file și cuprinde 435 de documente scrise de mînă. Pe aceste caiete Titulescu a consemnat diferențe însemnări ori a scris textele primare ale unor telegrame, morandumuri, note, rapoarte etc., destinate unor persoane și instituții, cu precădere Ministerului Afacerilor Strângării de la București; tot aici găsim unele consemnări ale lui Vintilă Brătianu sau textele unor scriitori expediți de N. Iorga, I.G. Duca etc.

Impactul marelui-diplomat cu marea îl găsim în conținutul unor documente din JURNAL, elaborate cu ocazia deplasării sale în SUA pentru a negocia reglementarea datorierilor de război ale României după primul război mondial, efectuată în perioada noiembrie 1925—ianuarie 1926.

Plecarea spre SUA s-a făcut din portul englez Southampton, în ziua de 31 octombrie 1925, la bordul pachebotului „AQUITANIA” (navă foarte modernă la vremea respectivă, cu un depăsare de 44.786 tone), iar sosirea a avut loc în portul New York, pe 5 noiembrie 1925.

Conform uzanțelor, ambarcarea pasagerilor s-a făcut cu o zi înainte. Imediat după terminarea formalităților de ambarcare, Titulescu a transmis o telegramă din Bournemouth (stație navală lîngă Southampton) către I. G. Duca și V. Brătianu informându-i: „De pe „AQUITANIA“ delegația română și eu personal mulțumim pentru bunele urări și vă asigurăm că, oricare ar fi dificultățile ce am întîlnit în America, vom lupta cu energie ce ne-o să conștiința dreptei noastre cauze”.

O altă telegramă a fost expediată către Legația României din Washington prin care o înșină că delegația țării noastre s-a ambarcat pentru New York. De la bordul pachebotului „AQUITANIA”, Titulescu a expediat mai multe telegrame, înînăud un contact permanent cu țara și cu persoanele ce-l așteau în America, lucru ce dovedește o adincă preocupare pen-

tru buna organizare și desfășurare a activităților ce le avea de execuțat.

- In telegrama expediată către Legația României din Washington informează că „de îndată după debarcarea la New York, delegația română va pleca spre Washington”.
- O a doua telegramă a fost trimisă către Wardmann's Hotel, din Washington, prin care se spune că la data de 6 noiembrie 1925 delegația română va sosi în capitala americană.
- A treia telegramă a fost trimisă către I. G. Duca și V. Brătianu în care preciza că orice comunicare să-îi fie trimisă la Washington, la Wardmann's Hotel. Apoi a slăgă: „greu de tot este pe mare”.

Se pare că forma fizică a lui N. Titulescu nu era prea bună și suporta cu greu transportul pe mare, așa cum rezultă și din afirmația de mai sus. Același lucru rezultă și din conținutul unei scrisori, din 28 octombrie 1925, adresată lui I. G. Duca, prin care afirma că este foarte obosit în urma negocierilor cu englezii a datorierilor de război ale României. În final, îngrijorat, se întrebă: „ce o fi pe mare?”

Unele concluzii în această problemă le putem reține și din conținutul glumei și amical al documentului întocmit la bord, pe 4 noiembrie 1925, și intitulat: „DI. Titulescu către delegația română”. DI. Titulescu au onoare a răspunde adresei delegației următoarele:

DI. Titulescu n-a răpit în viață lui nimănui ceva. El nu va răpi, deci, D-lui Savel Rădulescu (n.a. — colaborator apropiat, membru al delegației) iluzia că e un mai bun marinări ca el.

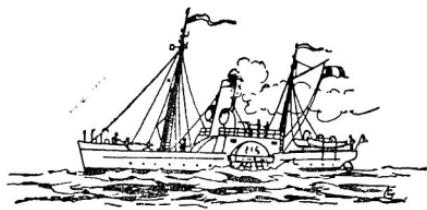
Totuși, DI. Titulescu ține a face următoarele observații:

a. — DI. Titulescu a fost în ziua de 2 noiembrie pe B. deck (n.a. — puncte de promenadă). Deci urcarea D-lui Savel Rădulescu azi pe B. deck îi dă cel mult tratamentul pari passu (n.a. — în sens figurat pași egali, acțiune similară).

b. — DI. Titulescu consideră că faptul de a sta întins pe un spațiu acoperit de un plafond, sau fără plafond, nu dă un criteriu suficient de clasare naútică. El preferă ca criteriu, gradul spiritului de agresiune, fie el exercitat în picioare, pe scaun sau de pe pat.

Căpitan de rangul I
ing. Titu NICOLESCU

VA URMA



NAVE CELEBRE

La mijlocul secolului al XIX-lea, impunindu-se cu necesitate modernizarea transporturilor pe apă, un interes fără precedent a început să suscite, în rîndurile boierimii și burgheriei noastre, mijloacele de transport acționate de aburi, ale căror avantaje puteau fi sesizate cu ușurință. Primele încercări de introducere a navigației cu vapori pe râurile interioare au avut loc în Moldova, împreună cu apărținând boierului Nicolae Rosca Codreanu, care, la 19 iulie 1852, obținea un privilegiu de navigație pe Prut și Siret cu vase propulsate de aburi. Cîțiva ani mai tîrziu, în 1858, postelnicul Ciocan introducea o navă cu aburi pe Siret. Construită la Neuburg Kloster, Iling-Viena și dotată cu mașini fabricate la Florisdorf, în Boemia, această navă a purtat inițial numele de „PRINTRUL C. VOGORIDE” și a avut următoarele caracteristici principale: lungimea 35 m, lățimea 4,80 m, pescuit 1,10 m. Nava dispunea de zaturi cu diametrul de 1,50 m și avea o cîrmă cu lungimea de 2 m. Efectuind prima cursă în 1858, vaporul „PRINTRUL C. VOGORIDE” a continuat să remorchezze slepuri pe Siret și să transporte sare în porturile Moldovei: Galați, Reni, Ismail, Chișinău pînă în anul 1861, cînd a trecut în proprietatea statului. Pentru a putea intra în dotarea flotilei, deci pentru a fi transformată în navă de luptă, trebuiau schimbate puntea, suprastructura, cablările, erau necesare instalații pentru artileria și unele amenajări pentru cazarea ofițerilor și trupei. Repararea naveli a fost incredințată sanctierului „Mayer” din Linz și a durat aproximativ doi ani. Complet refăcută și armată cu patru tunuri aduse din Piemont, navă, cu deplasament de 130 t, a fost adusă în țară în iulie 1864.

Ceremonia lansării navei a avut loc la Giurgiu, în ziua de 2 august 1864, în prezența unui public numeros și entuziasmat. În amintirea evenimentului din 24 ianuarie

1862, cînd s-a desăvîrșit unificarea celor două principate și cînd țara a primit oficial numele de România, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a acordat noii nave denumirea de „ROMÂNIA”. În acest mod, la 2 august 1864, intră în serviciul flotilei primul vas cu aburi, care era comandat de căpitanul Anton Barbieri și avea un echipaj de 33 de oameni. În primii ani de activitate, „ROMÂNIA” a fost utilizată în special pentru călătoriile suveranului și ale familiei acestuia pînă cînd, o dată cu amenajarea navei „ȘTEFAN CEL MARE” ca yaht regal, va fi înlocuită cu aceasta.

La comanda navei, căpitanului Barbieri i-a urmat, în 1869, locotenentul Nicolae Dumitrescu Maior, în 1871, locotenentul Ioan Murărescu, în 1874, căpitanul Vasile Ur-

„ROMÂNIA”

**prima navă
cu aburi
a flotilei
române**

iar timonierii cu exercițiile de seminale.

In anii războiului de independență, „ROMÂNIA” s-a numărat printre cele patru nave românești care au fost atașate flotilei ruse de la Dunărea de Jos, îndeplinind misiuni dintre cele mai diverse: transporturi pe Dunăre, în interesul trupelor terestre româno-ruse, transporturi de muniție și materiale pentru construirea podului de vîsă rusesc de la Ghicești, diverse recunoașteri asupra forțelor otomane. În urma participării la război, nava a suferit unele reparări în atelierele flotilei, reluindu-și nouă activitatea în cadrul marinel. Folosită în anii 1880-1882 pentru transporturi de sare în Dobrogea dar și pentru transporturi de trupe și materiale militare, „navă „ROMÂNIA” va luce parte, în perioada următoare, la o serie de manevre și exerciții menite să asigure o pregătire de luptă corespunzătoare echipajelor. Printre ofițerii de marină care s-au perindat la conducerea navei în perioada de sfîrșit de secol s-au numărat: căpitanul Enănoi Hacec, căpitanul Petre Buică, căpitanul Alexandru Cătunecanu și căpitanul Eustatiu Sebastian.

In anul 1896, cînd, prin Inaltul Decret nr. 1247, flotila se împarte în mai multe corpuși și servicii, organizându-se pentru prima dată Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, bastimentul „ROMÂNIA” este înCADRAT în această din urmă Divizie, participind în același an la campania de cercetare a Duașilor pentru corecția rutei de navigație fluviul precum și la distrugerea cu mine a obstacolelor din canalul navigabil.

In anul 1897, sub comanda căpitanului Constantin Ciuchi, nava „ROMÂNIA” îa parte la operațiunea de salvare a oamenilor și animalelor din zonele afectate de inundațiile care s-au produs în acest an. Participă apoi la lucrările de sondaj efectuate între Brăila și Turnu Severin, pentru ridicarea hărții Dunării, ca și la lucrările hidrografice pe fluviu, execute sub direcția locotenentului comandor Cezar Boerescu.

După anul 1900 pînă la casare, nava a mai executat misiuni de poliție fluvială pe Dunăre și diferite transporturi, iar în perioada primului război mondial a făcut parte dintr-o navă de servitădine, fiind utilizată ca remorcher de transport.

Georgeta BORANDĂ

seanu. Sub această din urmă comandă, în anul 1875, bastimentul „ROMÂNIA” a făcut parte din prima divizie românească de nave, înființată cu scopul ca ofițerii să se poată deprinde cu navigația în grup



VIVAT ACADEMIA!

Față în față cu viitorul
Almei mater

• MĂRIA SA CALCULATORUL •

In perioada 23 — 25 mai 1991, în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” din Constanța s-a desfășurat cea de-a XII-a Sesiune de comunicări științifice, actuala ediție având ca temă „Utilizarea calculatorelor în domeniul învățământului”. Activitatea a fost organizată pe 3 secțiuni: „Pachete grafice pentru reprezentarea fenomenelor prezентate la cursuri, învățare programată, instruire asistată de calculator”, „Calculatorul în rezolvarea unor probleme curente — analiză numerică, cercetare operațională” și „Proiectare asistată de calculator, calculatorul în simulare și conducerea proceselor”. Sesiunea a reunit 118 participanți și 49 de invitați din 23 instituții de învățământ și centre de cercetare științifică din țară. Au fost prezentate și susținute 75 de comunicări științifice.

Un salut de bun venit

Recenta sesiune s-a dovedit a fi o combinație simbiotică între reputație și competență; pe ansamblu, concepția, decența organizatorică, dialogul elevat și transparența mesajului pedagogic au intrunit valențele unei activități utile care să bucure de un deosebit succes.

La reușita ei au concursat, deopotrivă, tradiția și cultura marină-rească, profesionalismul și competitivitatea colectivului didactic actual, pasiunea și responsabilitatea cu care este privit, în prezent și în perspectivă, actualul educațional-formativ al viitorilor ofițeri de marină și, nu în ultimul rînd, nevoia de înnoire și modernism, impusă de acceptarea integratoare, unanim recunoscută, în pleiaada centrelor universitare cu autoritate din țara noastră.

Rectoratul, Senatul, membrii Biroului cercetare științifică, integrare și informatică din Academie — și nu numai ei — s-au străduit, și au reușit, ca înținta manifestării să bunele intenții omniprezente pe parcursul desfășurării ei, să reprezinte și să împună, cu adevărat, o firmă.

Programul, Buletinul și ecusonul sesiunii au pledat din start pentru rigoare și originalitate; a impresionat apoi spoul publicitatea rulat pe calculator pentru că, în finalul

prezentărilor protocolare, carte de vizită să fie onorată de înșăși salutul de bun venit al comandanțului Marinei Militare, domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU.

Între flashurile aparatului foto și proiecțoarele camerelor video, domnul contraamiral EUGENIU DUMITRESCU a legat merearcă unui an de la înființarea instituției pe care o conduce de împliniri, imperativele și dezideratele de viață ale Academiei Navale.

S-au conturat clar nevoia de continuitate în procesul de învățământ, de formare și perfecționare astăzi a cadrelor didactice cît și a studenților dar și de angajare mai curajoasă în competiția mondială a valorilor, utilizările schimburilor de experiență organizate în acest scop între centrele universitare din țară dar și receptivitate și adaptare la tehniciile și mijloacelor moderne de predare și învățare.

Evidențieră utilitatea calculatorului în acest important domeniu și a fost considerată, pe bună dreptate, inspirația și deosebit de oportună.

Argumente și pledoarie

Procesul continuu și ireversibil de informatizare a structurilor societății este condiționat de accelerarea computerizării procesului de învățământ. La nivelul societății românești actuale și cu atât mai mult la cel al microclimatului universitar, reconsiderarea modului de utilizare a calculatorului devine nu numai un factor de echilibru și de stimulare a creațivității în domeniul cunoașterii tehnologiilor didactice în general și a mecanismelor intime ale învățării în speciali și o sansă unică pentru extinderea și dezvoltarea componentei informative a civilizației umane prezente și viitoare.

Instruirea asistată de calculator, corroborată cu diversificarea intervenției selective a informaticii și tehnicii de calcul în domeniul învățământului, tînde să dobîndească atâtul de unui fenomen social global. Crearea celor mai perfecționate unele teoretice cu care înțîra generație să poată aborda o realitate științifică aflată în continuu preface și într-o dinamică deseori surprinzătoare, constituie, astfel, o pri-

mă urgență din acest punct de vedere.

Studentul de mîne va fi cel căre, încă de mic copil, a fost obisnuit cu jocurile și aplicațiile pe calculator. Eliminind greutatea calculelor de rutină, stergerile și rescrierile, calculatorul crește plăcerea de a învăță și crează timp suplimentar pentru raționamente.

Totodată, capacitatea calculatorului de a manevra volume mari de date și de a le regăsi rapid, permite realizarea simulărilor complexe, care prin metode clasice sunt dificile, cu timp sau prețuri mari.

„**„Un subiect este bine predat atunci cînd este ușor de înțeles și foarte greu de uitat“** — este una din ipotezele practicii pedagogice în sprijinul căreia vine, cu tot mai multă eficiență, calculatorul. Cu certitudine, în afara scopului calculatorial efectiv, minicomputerul personal — în curind, instrument firesc pe masa de lucru a studențului — va modifica modul de structurare al învățării pe concepție și subconcepție organizate ele însele conform schemelor logice ale algoritmilor caracteristici. Structurarea raționamentelor pe baza unui graf logic inițial va fi, din acest punct de vedere, un mare cîstig pentru viitorime.

Analiza experienței acumulate în mai multe sisteme educaționale naționale (franceză, canadiană, britanică, americană, sovietică etc.) conduce la concluzia, fără echivoc, că inițierea și statuarea într-o viziune coordonată și unitară a unui învățămînt informatizat solicită perioade de timp între 12 — 15 ani, plină de deplină articulare a tuturor categoriilor de structuri și resurse, respectiv pînă la exploatarea curentă a unui asemenea tip de învățămînt.

De aceea, ideea avansată în planul sesiunii de reprezentanți Academiei Tehnice Militare din București, privind elaborarea unui „Program național de informatizare a învățămîntului românesc”, este mai mult decît generoasă, actuală și stringentă. Un ultim argument utilizat în acest scop de autori comunicații, sănătoșită și gh. Miocăneanu, Leibnitz și Gh. Mihoc: „**„În loc să discutăm, să calculăm“** și respectiv, „**„Să calculăm, ca să putem discuta mai bine.“**

Invățămînt pentru mileniul III

Aportul Academiei Navale la rezultatul sesiunii a constat în 17 lucrări

**Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU**

(continuare în pag. 12)

VIVAT ACADEMIA!

(urmare din pag. 11)

purtind semnătura a 32 de autori dintre care nu au lipsit, nici de această dată, numele unor cercetători consacrați, cu practică indelungată la catedră și reputație printre studenții marinari: ofițerii Gheorghe Popescu, Mircea Constantinescu, Viorel Maier, Ioan Pavel Suciu, Teodor Asimît, Dan Trifănescu, Silviu Gheorghiu, Mihai Titianu, Francisc Bozianu, Mihai Burduc, dr. Octavian Selariu, ing. Vasiliu Bordea.

Demne de remarcă sunt confirările și impresiile deosebite pe care le-au creat prin participare și domeniile investigate cu perseverență, cei mai tineri expoziți ai corpului profesoral din Academie, ofițerii ingineri Vasile Dobref, Adrian Cîrcu, Virgil Chițac, Valentin Inceu, Marian Sulugiu, Claudiu Chiru, Liviu Livadariu, Florin Mărius Nicolae, Paul Vasiliu, Teodor Popa, Beazid Ali.

In general, pe lîngă utilizarea lui ca mijloc de învățare a programării propriu-zise, în Academia Navală calculatorul este utilizat pe scară largă la: rezolvarea automată a unor probleme aplicative predăte la cursuri; realizarea unor proiecte de diplomă; a sistemelor informative de conducere și a unor mijloace de învățămînt pe bază de rețele (NOVA, CAMELEON); folo-

sirea unor pachete utilitare și de programe tactice; programe scheme de funcționare și aplicative de tip CAD; soft pentru învățămînt programat; elemente componente ale unor simulatoare; săli informaționale etc.; cercuri de programări; formare „experti” în utilizare etc.

Astfel, la Catedra de Navigație s-au elaborat o serie de algoritmi în vederea simulării navegației estimative, costiere, radioelectronică și radară; pentru scopuri de învățămînt specifică în cabinetele informatizate sau pentru simulatorul de navigație interactiv.

De asemenea, au fost perfectate programele pentru asigurarea de probleme de navigație în acest domeniu, frecvent utilizate de cadrele didactice.

O altă realizare cu aplicabilitate practică o constituie „Programul de evaluare a situației navei avariante și determinarea contramăsurilor optime”, menit să furnizeze în timp util, date și variante de soluții care să conduce la redresarea flotabilității și stabilității navei avariante și la refacerea capacitații de luptă a acesteia.

Totodată aceste preocupări situează Academia Navală „Mircea cel Bătrân” într-un plin proces de reconsiderare a bazei sale de resurse in-

formatice, care arc ca prim punct de plecare cristalizarea unei concepții flexibile privind informațarea procesului de învățămînt.

Start spre viitor

In perfectarea informațiară învățămîntului se preconizează ca pregătirea informatică minimală a oricărui ofițer de marină care își va desfășura activitatea în primele decenii ale secolului următor să cuprindă printre altele: programarea calculatoarelor electronice; elemente de calcul numeric; utilizarea microprocesoarelor și calculatoarelor de proces; proiectare asistată de calculator.

Intrucît efortul presupus de informatizare a școlii superioare românești este de anvergură și de durată este necesar ca obiectivul strategic propus să fie abordat multidirectional dar convergent, cu profesionalism, responsabilitate, competență, pasiune, curaj, încredere și dorință de colaborare.

In întîmpinarea acestui reviriament, referenția acestor sesiuni științifice ar aduș suficiente argumente dar și garanții care — sperăm — vor contribui din plin la pregătirea viitorilor absolvenți pentru singura sansă de supraviețuire — CREATIA IN ERA INFORMATICII.

CALENDAR

06 IUNIE

— 1944. Americanii incep desfășurarea forțelor navale pentru însăpătarea „Planului FORAGER” de cucerire a arhipelagului Marijanelor. Această operație se va dovedi la fel de complexă ca și debârcarea din Normandia. Flota de debârcare cuprinde 535 de nave de toate tipurile, iar desantul 168.000 de oameni (2 corpuri Armată cu 3 divizii și o brigadă de infanterie marină și o divizie de infanterie), ce urmăru să debare în insula SAIPAN.

Forțele de acoperire sunt formate din opt portavioane (cu 160 de avioane la bord), 7 cūrasate, 11 crucisetoare și 50 de distrugătoare. Forța de sprijin nemijlocit a debârcării (TASK FORCE — 58) era compusă din 15 portavioane (cu 890 de avioane la bord) și șapte cūrasate. La acestea, uriașe forțe aero-navale se adăuga o flotă de 28 submarine.

07 IUNIE

— Împărțirea teritoriilor de peste mări între Spania și Portugalia (Tratatul de la Tordesillas din 07.06.1494).

— 1673. La Schooneveldt, pe coastele Olan-

dei, a avut loc o bătălie navală între flota anglo-franceză (64 nave de linie, 10 fregate și 42 nave incendiare) și flota olandeză cu rezultat nedecis. Pierderi: aliații, două nave de luptă avariante și sapte nave incendiare scufundate; olandezii, o navă de luptă avariată și patru nave incendiare scufundate.

09 IUNIE

— 1886. S-a votat, la București, Legea pentru organizarea flotilei și a serviciului porturilor. Pe baza ei s-a înființat Comandamentul flotilei de război care echivala cu un comandament de corp de armată. El avea în subordine și Inspectoratul general al navegației și porturile care fusese înființat în anul 1879 și a funcționat în cadrul Marinei Militare pînă în 1906.

10 IUNIE

— 1920. S-au înființat la Constanța „Școala pregătitoare de marină” și „Școala specială a marinei” pentru formarea ofițerilor și perfecționarea pregătirii acestora; totodată s-a reinființat „Școala copiilor de marină”.

MARINARESC

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

Un nume devenit renume

Constanța, 2 iunie 1991. Ora 9.00. Încă o pagină este pe cale de a fi scrisă în cronică Renașterii naționale pe care o trăim azi, înnodind astfel, fizul marilor tradiții ale Marinei Militare Române, de luptă și jertfă pentru patria eternă — România.

La cheu, silueta neagră, masivă, a unui modern submarin, redutabilă mașina de luptă, este în centrul evenimentului. Acestul submarin îi va fi destinat să poarte mai departe, prin timp, numele devenit renume, al primului submarin românesc — „DELFINUL”, — intrat în dotarea Marinei Militare Române acum 55 de ani, spre a primi, la scurt timp, botezul folclorului, spre a deveni, apoi, datoritar faptelor glorioase de arme ale oamenilor și spiritului lor de devotiuțe față de patrie și tricolor, un simbol al onoarei militare, întrînd, cu toată mașina înainte, în LEGENDĂ. O legendă ce va dăinuți cît va dăinuți Marina Română, cît timp va coacerea să bată înima în pieptul marinariilor săi — oștenii de străjă la hotarul albastru al patru.

Ora 09.00. Echipajul submarinului este aliniat pe puncte. Pe cheu, în fața navei, un mare cercu via se formază, reunind caneni, unice la umar. Sint comandanți — domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU, comandantul Marinei Militare, domnul contraamiral CONSTANTIN IORDACHE, domnul contraamiral EUGENIU DUMITRESCU, rectorul Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN”. Sint ofițeri marinari. Sint tineri studenți ai Academiei navale alcătuind o gară de onoare. Impreună cu ei, realizând perfect simbolul preluării marilor tradiții marinărești, sint alți marinari, azi fără uniformă, dar nimbați de gloria culeasă în

Generalul
N. Șova
felicitând
marinarii
de pe
„Delfinul”



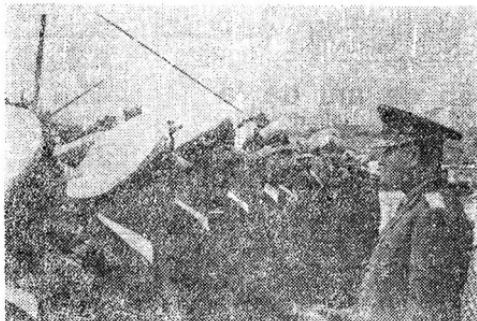
largul mării, pe acest mișcător cimp de onoare, în anii de față și urgie aî celui de-al doilea război mondial. Sint cei 39 de veterani de pe primul submarin „DELFINUL”, de pe nevele-surori „RECHINUL” și „MARSUINUL”. Oameni pentru care ceasul istoriei anunță — vai, aşa de tardiv! — ora restituiri, discipline, a dreptului la recunoașterea, din partea țării și marinei sale, drept dobândit în luptă, în largul marii, pentru nemurirea patriei noastre...

Ora 09.00. Un soare festiv urcă treptele magnifice pe cerul fără nori al dimineații. Prin difuzoare răsună sobru comenzi militare.

— Atenție! Echipaj la pavilion, geacă și marele pavoaaz drept!

— Pavilionul, geacă și marea păvoaaz, sus!

In sunetul prelung de salut al sifleei tricolore și arborel la cartagul submarinului. Fanfară întoarează Îmbluț național și sub unda sa sufletește a trei generații de marinari români — al veteranilor, al echipajului și ofițerilor, al studenților marinari — se implesc, iar înimile bat, solemna, la unison,



animate de același sentiment su-prem...

Un sobor de preoți, în frunte cu Inalt Preasfinția Sa, părintele arhiepiscop Lucian Tomitanul, începe oficierea slujbei religioase refăcind un act milenar. Ruga se înaltă spre cerul curat al dimineții, spre Dumnezeul protegeitor al acestui pămînt și al atitor generații de strămoșii ce și-au încredințat în mâinile lui destinul, trăind și luptând, prin vremuri, pentru păstrarea spiritului și trupului acestui popor nerăvănit la bunul altuia, nobil și pri- strămoși și limbă, bun și genera- pri săptă — poporul român.

Dupa slujba religioasă, cei prezenti asistă, cu emoție, la ritualul marinăresc al botezului submarinului modern, după numele gloriosului său „părinte” — „DELFINUL”.

Domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu rostește fraza consacrată:

— Te botez „DELFINUL” și-ți urez ca numărul de întrări în iminență să fie egal cu numărul ieșirilor la suprafață.

Sticla de şampanie loveste baza chioșcului submarinului, însupind-o, în semn de bun augur. Asistența aplaudă emoționată. În sunetele marsului „Onor la comandanță” domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu urcă la bord și strunge mina tuturor membrilor echipajului nouului „DELFINUL”.

In numele echipajului, domnul căpitan de rangul I CORNELIU CRISTESCU, rostește o frumoasă cuvântare rememorind vănicile fapte de arme ale submarinistilor, în al doilea război mondial, relevând hotărirea fermă a submarinistilor de azi de a urma exemplul spiri-

Au răspuns la apel:

ANDREI TEODOR, ANDERSON TRAIAN, ANDREȘOIU NICOLAE, BOZENOVICI NICOLAE, BICHIR CONSTANTIN, BLEANDĂ ILIE, BALĂSUȚĂ MIRCEA, BALĂUȚĂ PAVEL, CIMPUS ISPAS, CIOBANU MINEL, CIOBANU EUGEN, CERNAT CAMIL, DROB ILIE, DECEULESCU CONSTANTIN, DUMITRACHE NICOLAE, GURITA ODISEI, GEANOGLU MIRCEA, GHÎTA COSTACHE, HIRICI MARIAN, HOHOTNITIȚCHI GHEORGHE, ISMĂILEANU VICTOR, IONESCU ILARION, ION DUMITRU, MÂRACINE GHEORGHE, MANOLESCU STELIAN, MUNTEANU COSTACHE, MANOLACHE GHEORGHE, MELINTE GHEORGHE, MIHAEL, MIHAI, NEAGĂ ION, NICULESCU NICU, NICULESCU FLORICA, PETRE

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

**SEMNIFFICAȚIA
UNUI EVENIMENT**

55 de ani de la ridicarea pavilio- nului pe „Delfinul”

La 9 mai 1936, în portul italian Fiume (astăzi portul iugoslav Rijeka) s-a ridicat pavilionul românesc la bordul submarinului „DELFINUL”. La 27 iunie 1936 submarinul intrat, pentru prima oară, în portul Constanța. Se împlinesc, de la acest eveniment, 55 de ani.

Cu prilejul Zilei Marinei, la 15 august 1936, în portul Constanța arăloc botuzul submarinului „DELFINUL” în prezența regelui, comandanțului marinei și oficialităților orașului. Cu această ocazie, în alotuție sa, comandanțul și inspectorul general al marinei, viceamiral IOAN BALĂNESCU spunea:

„Primul submarin românesc s-a născut din învățăminte războiului și din doctrina noastră navală care au învederat că această navă este un element cu mari posibilități tactice și oferă marinelor inferioare o mare putere de atac și de apărare. Această armă nouă, cooperind cu navele rapide și unitățile aeriene, întreține acțiunea dinamică în contra inamicilor puternici, contestindu-le cu succes săpinirea mării. Dar este absolut necesară mărirea numărului submarinelor, cel puțin la trei, pentru a forma o grupare tactică completă”.

Aceste cuvinte își păstrează perfect valabilitatea și în prezent iar cei cărora le sunt încredințate destinate marinei militare, an convingerea că le analizează cu toată responsabilitatea.

Anii care au urmat, pentru echipajul „DELFINULUI”, au fost ani de pregătire intense. Că pregătirea s-a desfășurat cu seriozitate și responsabilitate o dovedesc cele 9 misiuni de luptă îndeplinite de submarinul „DELFINUL”, în anii 1941–1942, cind echipajul, sub comanda comandanților Cpt. LUNGU CORNELIU și Cpt. COSTACHESCU CONSTANTIN, s-a acoperit de glorie.

„DELFINULUI” i-au urmat „MARSUINUL” și „RECHINUL”, a căror construcție a inceput la Galați, în octombrie 1938, și au fost lansate la apă — „MARSUINUL”,

**Căpitan de rangul I
Corneliu CRISTESCU**

(continuare în pag. 15)

De numele submarinului „DELFINUL”, ca și de cele ale submarinelor „RECHINUL” și „MARSUINUL” sint legate acțiunile de luptă ale marinei noastre militare din anii 1940–1944 și sintem mindri (cel puțin noi, cei cățiva submariniști rămași în viață), că alături de celelalte nave din compunerea flotei noastre militare ne-am făcut pe deplin datoria.

In mod deosebit înșă numele submarinului „DELFINUL” rămâne în paginile istoriei marinei ca participant încă din primele zile ale războiului — în prima linie la atacul fortelor maritime inamică, reușind să provoace îngrijorare și chiar teamă în cadrul flotei militare sovietice.

Curajul, bărbăția și spiritul de sacrificiu al echipajului submarinului „DELFINUL”, ca și al echipajelor celorlalte două submarine au demonstrat cu prisosință gradul înalt de pregătire al marinilor români și se cuvine să pastrăm un moment de reculegere pentru cei care astăzi nu mai sunt printre noi.

Ne mindrim cu faptul că la conducerea submarinelor noastre s-au aflat comandanți de înaltă clasă: fostii comandanți Victor VOINESCU, Cornel LUNGU, Constantin COSTACHESCU, comandanțul Grigore CIOLAC, încă în viață, care, după plecarea din Marina Militară a îndeplinit cu cinste funcția de comandanț de cursă lungă în cadrul întreprinderii NAVROM.

Nu putem trece cu vederea și numele unor ofițeri de mare valoare, acum dispăruți și ei din mijlocul nostru, cum ar fi: comandanțul Alexandru CIUCA, ARGHIRIADE, ARGEȘANU, CLONDESCU, Alexandru VITI, Petre BODNAR și mulți alții.

Este, de asemenea, momentul să readucem în memoria numele bravorii noștri marinari, care prin munca lor au demonstrat o pregătire profesională deosebită, reușind să mențină în permanentă în stare de funcționare aparatura și tehnica din dotarea submarinului: maistru principal DOBRE C., Nae MARIN, RADU C., Oprea MARACINE, Vasile VOICULESCU, Petre CRISTEA, Ion CARAMAN și alții.

In numele submarinistilor veterani, mă adresez echipajului submarinului „Delfinul” cu rugămintea de a păstra pe mai departe faima submarinistilor, să muncească cu multă dragoste pentru ridicarea pe cele mai înalte culmi a pregătirii lor, pentru că la noile, să poată îndeplini, aşa cum am făcut și noi, cu cinste orice misiune de luptă.

Deși e grea, viața pe submarin aduce întotdeauna numai satisfacții atunci când veți dovedi o înaltă pregătire profesională. Transmit că generaților viitoare, aşa cum v-am lăsat și noi dumneavoastră, dragostea față de această redutabilă navă de luptă la bordul căreia viața este frumoasă dar și periculoasă. Ori de cîte ori veți avea ocazia, să vă reamintiți cu drag și de noi, cei care ne-am sacrificat, în timp de război, frumosii ani ai tinereții la bordul celor trei submarine.

Anii se scurg și, probabil că nu peste mult timp, mulți dintre noi nu vor mai răspunde la apel, dar plecăm din mijlocul dumneavoastră cu sentimentul datoriei împlinite, lăsând în urma noastră un noian de ginduri mai triste sau mai vesele pe care, poate, numai istoria le va mai păstra.

**Căpitan de rangul I (r)
Petre ZAMFIR**

Un nume devenit renume și legendă

(urmare din pag. 13)

tului de dăruire și profesionalismului de elită al înaintașilor lor, cînd, în încheiere, dictoñul ce reprezintă spiritul tutelar al submarinistilor români — nobilă moștenire a nobililor noștri părinți latini — „AUDACES FORTUNA JUVAT!” — Norocul îi ajută pe cei îndrăz-

neți!

In memoria veteranilor de pe primul „DELFIN”, ce nu se mai pot bucura azi de această clipă a marii restituiri, se păstrează un moment de reculegere, marcat sobru de acordurile solemne ale „Imnului eroilor”.

In alese cuvinte, domnul vice-

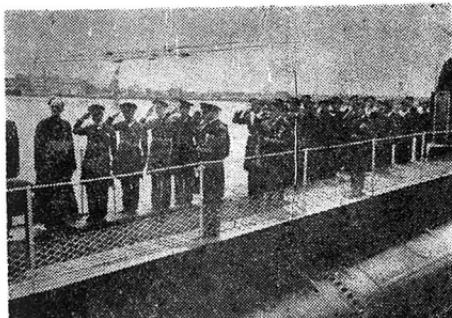
ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

(urmăre din pag. 14)

la 11 mai 1941, iar „RECHINUL”, la 25 mai 1941. Aceste date constituie încă un motiv de sărbătoare pentru noi, deoarece s-a amplificat jumătate de secol de la săvîrşirea lor. Lucrările de finalizare a acestor două submarine au durat mai mult timp, astfel că abia la 19 mai 1943 „RECHINUL” părăseste Galaţiul și la 24 mai 1943 intră în portul Constanța, având la comandă pe Cpt. LUNGU CORNELIU. „MARSUINUL” a intrat în probe de recepție la sfîrșitul anului 1943, având ca prim comandant pe Cpt. GRIGORE CIOLAC.

După o activitate glorioasă în luptă în largul mării, o nedreptate a istoriei face ca, pe 5 septembrie 1944, „MARSUINUL”, „RECHINUL” și navă bază „CONSTANȚA” să fie trimise la Odessa, iar „DELFINUL”, aflat pe docul plutitor al sanctuariului Galați, este trimis, cu doce cu tot, către Reni–Ismail, cu destinația Odessa, mulți dintre submariniști fiind facuți prizonieri de proaspeta noastră aliață.

In astfel de momente ca cel pe care îl trăim acum, este o datorie de conștiință să ne aducem aminte de cei care au fost primii și no încinări cu venerație în fața memoriei lor.



Ridicarea
pavilionului
pe „Delfinul”.
Fiume, 1936.

miral Gheorghe Anghelescu subliniază semnificația momentului, faptul că Marina Militară Română să născut din necesitatea apărării fruntarilor de ape ale țării, independentă României, salvăgădării intereselor sale vitale la mare și fluviu, ca scut și braț înarmat al poporului român, străjuind, împreună cu întreaga țară, ființa națională și vatra străbună.

In calde cuvinte, comandanțul Marinei Militare a adresat veteraniilor omagiul marinariilor de azi,

rugăminte de a contribui, cu cunoștințele lor, la eternizarea unei pagini glorioase a istoriei Marinei Române, ai căror autori au fost, pagina încă puțin cunoscută pînă azi, aceasta avînd valoarea de bun al patrimoniului spiritual al tuturor marinariilor de azi și viitorii.

Incheiere, domnul viceamiral a urat submariniștilor de pe nouă „DELFINUL” să-si indeplinească cu cinste misiunile incredințate de patrie, onorind, astfel, numele nașiei și al gloriosilor lor înaintași

55 de ani de la ridicarea pavilionului pe „DELFINUL”

Îi menționez cu gradele de atunci: căpitan VICTOR VOINESCU — comandanț, căpitan LUNGU CORNELIU — ofiter secund, locotenent DRIMBA GHEORGHE — ofiter puncte, căpitan PAPAIANOPOL PANAIT — șef mecanic, aspirant CLONDESCU GHEORGHE — ofiter mecanic, aspirant DICU STAN — ofiter mecanic, aspirant VITI ALEXANDRU — ofiter mecanic, maistru DOBRE CONSTANTIN — șef de echipaj, maistrul MUNTEANU SIMION — timonier, maistrul SPINU GHEORGHE — artilerist, maistrul POPA CONSTANTIN — torpilor, maistrul NAE MARIN — torpilor, maistrul DRAGA MIHAI — torpilor, maistrul MELINTE GHEORGHE — telegrafist, maistrul POPESCU CRISTIAN — telegrafist, maistrul ANDREȘOIU NICOLAE — electrician, maistrul STEFANICA ION — electrician, maistrul CRISTESCU ION — electrician, maistrul CRISTEA PETRE — electrician, maistrul MANEA MIHAI — electrician, maistru

SERBĂNESCU ILIE — electrician, maistru VOICULESCU VASILE — electrician, maistru CRISTESCU NICOLAE — motorist, maistru PASTRAMĂ FLOREA — motorist, maistru MUNTEANU COSTACHE — motorist, maistru COSTACHE ION — motorist, maistru DRĂGAN ION — motorist, maistru GALIN CAROL — motorist.

De asemenea, din echipaj au făcut parte și 6 militari în termen — motoriști, torpiliști și un bu-datar. Regret că nu cunosc numele lor.

Tuturor, marinarii de azi ai României le datorăză respectul cuvenit oamenilor ce n-au pregetat să lupte pentru patria noastră.

Doreșc să mai relev faptul că în primul lot de nave, retrocedat de ruși în octombrie 1945, a fost și submarinul „DELFINUL” care era descompletat, fără baterie și o serie de aparate. În vara anului 1951, în cadrul celui de-a doilea lot, vine și submarinul „RECHINUL”, în stare de funcționare, dar cu nevoi de reparări. Cele două submarine au primit denumiri noi — S-1 și S-11 — și pînă la sfîrșitul anului 1953 au stat în sanctuarul naval Galați.

Programul ulterior de pregătire s-a desfășurat cu multe îmîntări, iar campania de instrucție din anul 1956 încheie, de fapt, existența și participarea submarinelor la pregătirea tactic-operativă în cadrul Marinei Militare. Această activitate a fost reluată, după 30 de ani, prin intrarea în dotarea Marinei Militare a actuașului submarin „DELFINUL”.

Noi, marinarii de azi, dorim ca sărbătorirea a 55 de ani de la ridicarea pavilionului la primul submarin românesc, să demonstreze că armata română își păstrează nobiltele ei tradiții și că nu abduse de la unul din rosturile care o definesc — acela de a veghea, deținătrivă, aspira efectivelor active și și aspira veteranilor care au sfîrșit cu singele lor tricoloul țării. Dacă o să reusim acest lucru veți judeca dumneavoastră.

In numele echipajului pe care îl comand urez submariniștilor veterani, atât celor prezenti, cit și celor care din diverse cauze nu au putut veni, viață lungă, multă sănătate, prosperitate și niciodată să nu uitați că „NOROCUL II AJUTA PE CEI CURAJOȘI!”, iar în noi veți găsi, intotdeauna, un punct de sprînjin.

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

*Sălut
de veterani*

Îți mulțumim Marină mamă
Cu dragoste de veterani
Că ne-ai păstrat pînă la urmă
Tristețea ultimilor ani.

Si legănați de Bricul „Mircea”
De-a lungul coastelor, în larg,
Deși am mers doar „cu elicea”
Ne-ai dat iluzia, și-aicea,
C-avem și vele la catarg.

Si-naripați de-aceleasi visuri
De cînd eram elevi, copii
Luncat-am prin abisuri
Si-am străbătut atîtea-ntinsuri
De amintiri și bucurii.

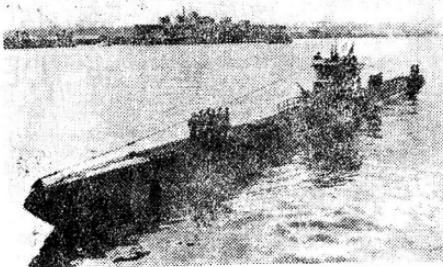
Cu jalea florilor de toamnă
Eroii i-am purtat în gînd
Si multe lacrimi în năfrămă
Ca jertfă pentru țara mamă
Virtute-n veacuri orișcind.

Fînturi de cer printre copaci
Si admirînd tot litoralul
Să ridicăm mai sus paharul
C-asa cînstești marinariul
Pe tîti urmașii geto-daci!

Te salutăm Marină mamă
Cu dragoste de veterani,
Dar nu-i salutul cel din urmă
Iubirea noastră nu se curmă
Nici după sutele de ani!

Căpitan (r)
Dumitru CIOBANU

„Delphinul”
de altădată



ULTIMELE ZILE PE SUBMARINE

Aliati sau prizonieri?

Maistrul principal (rez.) STEFAN
ȘTEFANESCU.

In dimineața de 6 septembrie 1944 erau ofițer de gardă, pe nava bază „CONSTANTA”. La orele 04.00 am schimbat carturile după care am rămas la schela astăptînd să vină timpul pentru a da deșteptarea pe navă. Nu am mai apucat să dau deșteptarea că ne-am trezit cu un grup de militari sovietici la bord cu „balalaicile” pregătite. M-am somat să-i duc la comandanță și la comisarul sovietic (aflat de cîteva zile la bord). Bineînțeles, acestia au fost treziti după care am dat deșteptarea pe întregă navă.

După modul în care se comportau am cam intrat în panică. Noi știm că ne sunt aliați și acum ne tratau aproape ca prizonieri.

Căpitan de rangul I (rez.) PETRE ZAMFIR. Si pe „MARSUINUL”, unde eu erau ofițer de gardă, lucrările s-au petrecut aproximativ la fel. S-au comportat în aceeași manieră. „MARSUINUL”, „RECHINUL” și cu nava bază se aflau în portul Constanța la danele 1 și 2, deci navele erau unele îngălăntate. Comandanțul pe submarin era căpitanul TURCANU, iar secund, locotenentul ION CIUCA. Bineînțeles că nu au ținut cont de protestele comandanțului. Dădeau ordine de parcă ar fi fost adeverării stăpini ai navelor, iar noi prizonieri. Ne-au întrebat cine submarine avem, deoarece „scufundaseră” deși cîteva. După ce ne-au adunat pe cheu, către orele 10.00, cadrele au fost dusse la gara maritimă „pentru comunicări”, după spusele lor. De fapt a fost o strategie de-a lor ca să nu-i incurcăm în ceea ce aveau ei de gînd să facă. Au intrat pe nave și au început să ia cam tot ce se poate lua: „Davai pistolet, davai stilet, davai, davai...“

Noi, cei de la submarin ne adusesem de acasă multe lucruri personale. Comandanțul ne spuse că mai înainte că e posibil să plecăm la Istanbul și să ne pregătim pentru o staționare acolo de lungă durată.

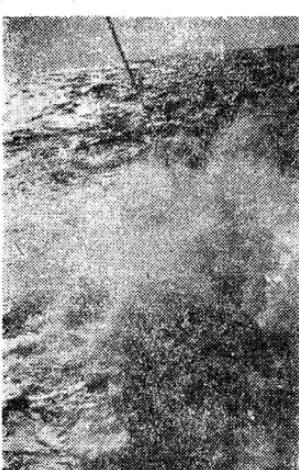
Cind s-au intors cadrele la bord aproape că nu au avut ce să mai ia din obiectele personale. Ofițerii au fost conduși la gară și li s-a dat drumul, maistri fiind reținuți.

Maistrul principal (rez.) STEFAN ȘTEFANESCU. Pe nava bază și la început să adune arhiva și toate hîrtiile pe care le găseau, le-au urcat într-un camion și le-au dus undeva în oraș. Eu am reusit să ascund cîteva permise în ai, care mai tuziu său dovedit a fi foarte utile. Plicurile cu fotografii le-am ascuns în cizme. Așa le-am salvat.

R - Cum să-ă desfășurat apoi viața la bord?

Maistrul principal (rez.) STEFAN ȘTEFANESCU - Greu, foarte greu. În primul rînd pentru că nu mai aveam nici un fel de obiecte personale pentru igienă zilnică. Ne-au luat chiar și sticlele cu parfum pe care le sorbeau dintr-o înghîtură. Presimînd că viața va fi din ce în ce mai grea în situația creată, cîțiva oameni din echipaj, sub diferite pretexte pleau pe dană și nu se mai întorceau. Spre seară, când sovieticii au făcut apelul au constatat că foarte mulți maistri lipesc și atunci ne-au luate în evidență punind santinele.

Căpitan de rangul I (rez.) PETRE ZAMFIR. Nu mai făceam nici o mișcare pe dană fără să sim insotită de militari cu „balalaica” pregătită. Ne-au avertizat că vor trage dacă mai încearcă cineva să fugă. Au mai reușit totuși cîțiva să fugă și după aceasta.



In luptă cu inamicul...

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

CONSTANTIN DECEULESCU ambarcat pe „MARSUINUL” de la construcție pînă la dezarmare. Funcția — radiotelegrafist și ascultător sub apă.

Era în ziua de 21 mai 1944. Plecasem de la Constanța pentru o misiune de observare-interceptare a comunicațiilor sovietice între Crimeea și Istanbul. „MARSUINUL” ajunse deja în raionul Varna-poartă ocupat de germani, navigind la suprafață. Eu eram de cără la observare împreună cu maistrul Stelianovici și Onicescu. Dinspre Constanța apăruse la joasă înălțime un hidroavion pe care l-am recunoscut ca fiind german. Cred că, în mod

În misiune cu „MARSUINUL”

normal, trebuia lansată o rachetă de semnalizare pentru recunoaștere (Oniccanu a propus chiar acest lucru) dar s-a ordonat intrarea rapidă în imersiune. Imersiune de alarmă. După două minute avionul și-a dat drumul la cele săse bombe deasupra noastră, ale căror explozii ne-au zgîrtit puternic. Am rămas în continuare în imersiune dar, fiind aproape de Varna, au apărut navele antisubmarine. Bidicarea la suprafață ar fi echivalat cu sinuciderea și comandanțul, căpitanul Ciocă, a hotărît că este bine să

scăpăm prin manevră, în imersiune. Au început să curgă ploaie de bombe deasupra noastră, mai aproape sau mai departe, dar, oricum, le-am rezisțit pe toate. Într-un carnet notam fiecare bombă, iar către orele 21.00, cind bombardamentul a inceput, am putut să număr liniile traseate: 400. Deci, într-o singură zi — 406 bombe antisubmarine destinate „MARSUINULUI”. Am răsuflat ușurăți cînd am constatat că, deși puteam să murim cam tot de 406 ori, ne continuam drumul spre Batumi.

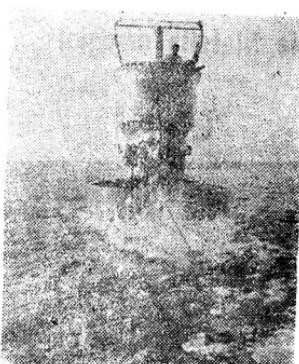
In raionul în care urma să ne îndeplinești misiunea am întîlnit, la suprafață, niște balize cărora nu le-am dat importanță prea mare. Dar fiind foarte aproape de aceste balize, nu ușă nea fost mirarea cînd, foarte rapid, au apărut două vinătoare de submarine și trei vedete rapide. Vinătoarele s-au instalat între balize, iar vedetele au format un triunghi începînd insistent să-l bombardeze atât pe laturi, cât și în interior. În carnetul meu (pe care nu-l mai am, ar fi fost o reală mărturie!), au început să fie transate foră sunetude de lini. Bombardamentul a continuat apoi toată ziua. Noi eram deja în afara laturilor triunghiului și ne îndepărtaam spre larg. La lăsarea seriilor ne-am îndreptat spre constele turcoesti în timp ce, în urma noastră, bubuiurile continuau, cu inveterare, dar din ce în ce mai slabe. Am numărat din nou liniile. Cifra rotundă: 600. Acum mi-ar fi făcut plăcere și sigur nu avea răbdarea să le număr.



Portret de submarinist.

FLOREA

NICULESCU,
membru al pri-
mutui echipaj
de pe „Delfinul”.



→
Maistrul principal (rez.) STEFAN STEFANESCU. În zilele următoare ne-au pus să ambarcăm toate torpilele din depozitul de pe dană. Era clar. Intenționau să declare naivă capturi de război și să le ducă la Odessa. Curat lătaj!

Căpitan de rangul I PETRE ZAMFIR. La „MARSUINUL” și

„RECHINUL” au adus echipajele lor și noi am început să le instruim. Ne-am dat seama că nu erau submareni. Păreau foarte speriați de manevrele care trebuiau făcute. În sfîrșit, după 25 de zile, ne-au dat drumul și am plecat toți spre București, la Comandamentul Marinei Militare.

Serind imensitatea albastră...

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

Ultima zi de război

R. — Stim că evenimentele petrecute la 23 August 1944 și în zilele următoare, dezbrăcate acum de acea aură artificială cu care s-a încercat mistificarea istoriei, a surprins două din submarine — „RECHINUL” și „MARSUINUL” — împreună cu nave bază în portul Constanța, iar „DELFINUL” la Islaț, lângă Corabia, în reparări.

Nouă, celor care nu am trăit aceste evenimente, ni s-a spus că ele au fost preluate (fără alte explicații) de către sovietici (aliati). Cum s-a efectuat „preluarea” lor?

CR I (rez) TRAIAN ANDERSON.

Eram maistrul militar la motoare termice, pe submarinul „DELFINUL”. Acesta, aflat la Corabia pentru reparări, era camuflat între sălcii iar dinspre larg marcat de o navă comercială — „PSCOV”. Comandant pe submarin era căpitanul Marinescu, iar secund aspărțantul Aurel Zancu. Echipajul, din care făceam și eu parte, era ambarcat pe un slep care ținea loc de navă bază.

In ziua de 18 septembrie, deci la patru zile după semnarea armistițiului, sosec două vedete sovietice și, la vedere submarinului rus și rămân foarte surprinși. Aproape că nu le venea să credă. Ei știau că scufundaseră, în timpul luptelor în Marea Neagră, cel puțin trei submarine românești, iar „DELFINUL” era cunoscut ca un „cal bream”. Multă, foarte mulți comandanți de nave sau aviatori fusese de mult decorați pentru merite în scufundarea submarinului nostru, iar acesta, acum, „bine merci” fiș „oblojea rânele”. Au crezut chiar că este o cacialma, dar s-au convins

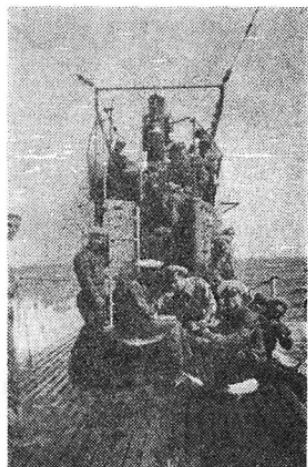
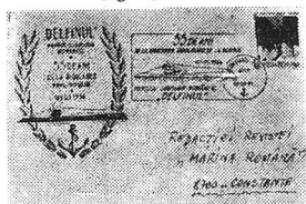
repede că ei sunt cei care au înghițit „cacialmaua”. Aceasta nu i-a impiedicat însă să se poarte destul de dur cu noi, doar eram „aliati”. Din aceasta am înțeles că nu le-a venit deloc bine să-și recunoască infringerei (nu știu dacă printre ei se știe și cei decorați pentru „scufundarea” submarinului). Oricum, s-au cumpărat ca și cum „DELFINUL” era al lor și s-au prezentat să și-l ia înapoi. Am primit ordin să urcăm submarinul pe două plutitor al sanctierului și în ziua următoare am pescuit aval spre Giurgiu, docul cu submarinul și slepul remorcăt (slepuil nostru era remorcăt de un remorcher fluvial — „COȘNA”). Pe 18 septembrie eram deja la Giurgiu, continuându-ne apoi drumul spre Galați. În noaptea de 18/19 septembrie, în timp ce navigam aval, eram ofiter de cart când ne-a ajuns o vedetă care transmitea cu insistență prin portavoice „Coșna, Coșna, înapoi!”. Am trăzit pe comandant și secuř le-am raportat situația și am tunit drumul intors spre Giurgiu, unde am ajuns în zorii zilei de 19 septembrie 1944.

Nă știam care este motivul acestui ordin, ne-am gîndit chiar că ar putea fi o diversiune. Ajuns la Giurgiu, am trecut la odihnă. Către orele nouă s-a urcat la bord căpitanul sovietic al portului, ne-a adunat pe toți din echipaj și s-a uitat la ceas. „Este ora 09.15. Cine nu părăsește nava într-un sfert de oră va fi luat prizonier”. Evident, am părăsit în grabă nava, nimănui nu-i surdea perspectiva prizonieratului și am plecat apoi la București, la Comandamentul Marină Militare.

îndrăgesc Marina.

Prișn editarea acestui plic, filatelistii marinari conștănenți aduc un profund omagiu faptelelor de arme și activităților tuturor celor ce au slujit sub drapel intereselor Patriei, la bordul primului submarin românesc „DELFINUL”.

Căpitan de rangul I (r)
ing. Titu NICOLESCU



Clipe de răgaz...

,La mulți ani!“
și... 240 grenade
antisubmarin

Îeșisem cu „RECHINUL” în cea de-a doua să crucează, în vară lui 1944 — povestește veteranul submarinist ILIE DROB, fost sergent timonier. Eram în largul coastelor portului sovietic Batumi, supraveghind mișcările navelor. Noaptea ne apropiem de târm, apoi, spre zori, ne îndepărta, ieșeam scurt la suprafață și transmiteam datele. Eram, asadar, ochii scrutători ai statului major român, chiar în „bătaitura” inamicului. Ziua, bineînțeles, stăteam doar în imersiune, observând prin periscop, de foarte aproape, coasta. Vedeam chiar și lumea — mai ales doamnele sovietice — pe plajă. A venit ziua de 20 iulie — Sfintul Ilie — patronul meu și al colegului de bord, maistrul clasa a doua Ilie Bleandă. A fost cea mai ciudată aniversare de care am avut parte și, desigur, care nu mi se va sterge din memorie, cu toate amănuțele ei, căt voi trăi.

Seară, tîrziu, comandantul nostru, NICOLAE TURCANU, un om de o probitate profesională aşa cum puțini am înținut, a dat ordin: „În cinstea celor doi vasnici luptători cu numele de ILIE, ordon să se

ACEST SPIRIT NEMURITOR - „DELFINUL”

→ distribuie cîte un rom. La mulți ani!

In așteptarea romului au urmat felicitările de la colegii, urări de viață lungă, ce aveau altă semnificație decît cea convențională, într-un submarin în imersiune, cu inamicul, practic, deasupra capului. În sfîrșit, a venit și romul, dar cărom! — din ordinul comandanțului era, de fapt, cîte o cană cu apă fierbinte, în care, cu pipeta, s-au picurat cîte 7 picături de rom. Dar noi eram bucuroși și așa. Bucurie ce a fost — ca în vreme de razboi — rețeată brusc.

La ora 23.00, după turul de periscope tradițional, dar care nu ajuta prea mult pe o noapte fără lună și stele, submarinul ieșe la suprafață timp de... o frație de secundă, cît a avut timp comandanțul să ordone... „Imersiune! Funda! Salt la 60 metri! Ce se întâmplase? Ieșisem drept între cinci vedete rusești ce erau în ascultare anti-submarin. Toți s-au albit brusc și au incrementat la posturile lor. Nu au trecut 15 minute și a început calvarul. Timp de 12 ore rușii ne-au păsat cu grenade antisubmarin; vedetele lor se schimbau între ele aprovisionindu-se la târn și susținând un atac în salve de grenade. Ciocane de apă iscate de explozii loiveau submarinul. Așa am stat, în preajma morții, 12 ore. Apoi, cînd noțiunea de timp se pierduse (doar comandanțul o păstra pentru toți) maistrul Trandafirescu de la stația de ascultare raportea: „Domnule comandanț, cred că am scăpat!” Am răsuflat ușurăți și camarazii noștri: „V-a urat și Ivan, în felul lui, la mulți ani că... peste 250 de grenade.”

Torpila și-a atins țintă

Mircea GEANOGLU, Costache GHITA:

— Pe 5 noiembrie dimineață eram cu „DELFINUL” în zona Ialta. La ora 8 am intrat în cart în stația de ascultare sub apă (poveste Mircea Geanoglu). Era o stație de ascultare construită, după concepție și cu mijloace proprii, la nava bază de către căpitanul Arghiriade și maistrul electrician Cristescu. La ora 08.10 a fost semnalat un convoi — o navă de 10.000 de tone, escortată. La bord se afla un ofițer de legătură german și un cîfrator care au fost informați despre apariția convoiului. Au fost armate turburile lanștorpile 3 și 4 provă dar, între timp, convoiul care zig-zaga, și-a schimbat drumul și atunci comandanțul a ordonat executarea atacului cu pupa. La ora 08.45 a fost lansată torpila. După aproximativ 2 minute s-a auzit o explozie puternică, semn că torpila și-a atins țintă. Comandanțul BIBI COSTACHESCU a anunțat „navă lovitură”. Apoi, ordin: „Imersiune rapidă — 40 metri!”. Ajunsă la imersiunea ordonată, ne-am scos cițmele pentru a atenua orice zgromot pe submarin. Tot atunci am avut un incident: un zgromot puternic în submarin. Eu și cu submaistrul clasa I CIOBANU MINEL am trezis și am văzut o tijă ridicându-se; sincer să fiu, am avut senzația că este o cruce. Era, de fapt, tija de armare a lochului de adincime, acoperită doar cu un capac și pe care uitam să odezarmezi. A apărut imediat comandanțul cu o mină foarte

îngrijorată. Incidentul nu a avut urmări. Immediat însă s-au auzit niște bombe lansate de escorta convoiului. Ulterior acestea s-au înțețit, dar erau încă departe, semn că nu le localizaseră. Abia după aproximativ o oră se pare că am fost reperați deoarece bombele explodau din ce în ce mai aproape, una din ele fiind extrem de puternică. A început urmărirea. Cînd simteam zgomotul de la elicele vedetelor aproape mergeam cu mașinile electrice foarte încet pentru a reduce cît mai mult zgomotele proprii. Măream viteza cînd acestea se depărtau. Toată această urmărire a durat pînă către orele 04.00 după amiază. Probabil că din spate Ialta au venit și alte grupuri de vedete căci simteam atacurile lor „valuri, valuri”.

Vedetele stiu că nu ne-au scufundat, dar, la un moment dat, nu am mai auzit bombe în jurul nostru. Peste puțin timp aveam să constatăm și cauza: mareea se „umontase” destul de tare și, practic, nu mai puteau acționa. În postul central, pe o plăcuță se marcau cu creta zgomotul produse de bombe și, la numărătoare, a ieșit o cifră care ne-a cam strîns în spate: 256.

Grupaj realizat de:
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN
Maior
Costin CONSTANDACHE

11 IUNIE

- Intre 11 și 14 iunie 1666 (în surse engleză apare datarea 1–4 iunie, întrucât abia din 1752 Marea Britanie adoptă calendarul folosit de europeni) a avut loc bătălia navală anglo-olandeză din Canalul Mineci („Bătălia de patru zile”). Flota engleză (56 de nave) s-a confruntat cu cea olandeză (84 nave, 4.600 tunuri, 22.000 oameni) în una din cele mai lungi și grele bătălii purtate pe mare în toate timpurile. Olandezii au obținut victoria (au pierdut șase nave și au avut 2.000 de morți) și au cucerit suprematia pe mare. Englezii au pierdut 17 nave de luptă, au avut 5.000 morți și 3.000 de marinari au căzut prizonieri.
- 1676. A avut loc bătălia navală din apropierea insulei ÖELAND, pe coastele Suediei

Calendar marinăresc

între flota olandezo-daneză și cea suedeză. În timpul luptelor nava amiral suedeze „KORONA” (124 de tunuri — cea mai mare navă de război din acea vreme) s-a răsturnat. Flota suedeze a înregistrat 2.000 de morți și răniți și patru nave pierdute în timp ce pierderile aliaților au fost nesemnificative în oameni, iar navele au suferit avarii ușoare.

12 IUNIE

- În zilele de 12 și 13 iunie 1653 a avut loc bătălia navală anglo-olandeză de la GABBARD (North Foreland, în apropiere de vărsarea Tamisei în mare). Flota olandeză compusă din 98 (sau, după alte surse, 104) nave a pierdut 20 și 1.400 oameni, iar flota engleză 71 (113) nave (cu 3.840 de tunuri) a pierdut o singură navă și 400 de oameni.

Prima bătălie navală a Marinei

La intrarea României în război, în iunie 1941, Marina Militară dispunea, în total, de 39 de nave de luptă mai importante, dintre care 22 la mare și 17 la fluviu. La mare se aflau în serviciu patru distrugătoare, un submarin ("DELFINUL"), trei torpiloare, trei vedete-torpiloare, trei canoane, trei puțioare de mine, două crucisatoare auxiliare și trei remorhere dragătoare, la un fluviu: săptă monitoare, opt vedete fluviale de siguranță, două remorhere dragătoare și două pontone pentru minare. Flota sovietică dispunea la mare de o covârșitoare superioritate în forțe navale și aeriene și de poziții strategice avantajoase. Pe ansamblu, în Marea Neagră flota sovietică avea un tonaj de cca. 200.000 t. peste 700 guri de foc, cca. 2.800 mine și 500 torpile, din care 264 pe cele 44 de submarine. Bazată pe o poziție centrală, la începutul războiului, flota sovietică stăpinea mai bine de jumătate din lungimea coastelor Mării Negre. Marina Regală Română dispunea la mare de nave de luptă cu un tonaj de luptă doar de 28.000 t și de numai 120 guri de foc.

Prin ordinul de operații nr. 44 din 22 iunie 1941, emis de Comandamentul Marinei Militare se stipula că „din cauza disproportiei fătu de forțele navale sovietice atitudinea generală a Diviziei de Marine marilor importanță mare urmărește-o operativă a M.M.R. va fi defensive, pînă la noi ordine”. Misiunile diviziei, fixate prin acest ordin erau: de a se opune oricărui încercare de debarcare și atac asupra coastelor Dobrogei, în special între Caraorman și Mangalia, de a sprijini Corpul 2 armată în situația respingerii unei debarcări; de a supravegheza zona de la nord-vest de linia Sevastopol-Bosfor și, în special, litoralul maritim între Sulina și Mangalia; de a fi în măsură să intervină în Delta, opunindu-se, în cooperare cu Detașamentul maritim nr. 1, patrunderii navelor sovietice pe Canalele Sulina și Sf. Gheorghe. Concomitent, forțele navale de la mare trebuiau să mai execute: siguranță apropiată a litoralului și a barajelor de mine, supravegherea și controlul drumurilor de acces; apărarea navelelor de transport proprii ce navigau de-a lungul litoralului și, numai în situații cu totul deosebite, atacarea comunicațiilor maritime inamice.

Într-un material statistic întocmit la Statul Major al Marinei se prezicează că pînă la sfîrșitul anului 1941, distrugătoarele au executat 19 misiuni de siguranță în folosul operațiunilor de dragă, minare și transport precum și 106 misiuni de susținere și supraveghere în zona

• 26 IUNIE 1941 •

Constanței, în folosul operațiunilor de dragă, patrulare și apărare a coastei; vedetele torpiloare, canoniere și nave comerciale achiziționată, „Dor de Mare”, au îndeplinit 151 misiuni de patrulare în zonele Constanța, Sfîntu Gheorghe, Sulina, Burgas și Odessa, precum și 124 misiuni de ascultare antisubmarină pentru siguranța navelor la ancore în băile din interiorul barajului de la Constanța și 34 misiuni de escortă în folosul navelor dragătoare, de transport și a submarinului; submarinul „DELFINUL” a efectuat supravegherea aproape continuu la 60 Mm în fața portului Constanța și 6 misiuni de atac asupra navelor comerciale și de luptă inamică.

Prima confruntare navală a M.R.R. în acest război a constituit-o lupta navală de la Tuzla, din 26 iunie 1941.

In zorii acestei zile, forțele inamice au lansat un puternic atac asupra Constanței. Bombardamentul portului a fost efectuat de două dintre cele mai redutabile nave de suprafață, inamice, distrugătoarele „MOSKVA” și „HARKOV”.

Din jurnalul de luptă

1. CANONIERA „STIHI” — ancorată îngă Agigea, 26 iunie — ora 03.30 — Alarmă aeriană.

Ora 04.00 — Observat două nave inamice probabil tip „TAS-KENT” la SE, distanță 15.500 metri(?). Peste cîteva minute navele deschid focul și după ce trag un număr de salve asupra Constanței, se derobează după perdele de fum.

Ora 14.12 — Observat distrugătoarele „Regina Maria” și „Mărășesti” au deschis focul asupra înamicului care fugă.

— Peste puțin timp a deschis focul și bateriea „TIRPITZ”. Imediat, ultima navă inamică sare în aer, cealaltă continuind să fugă.

Distrugătorul
„Regina
Maria”

2. N.M.S. „REGELE FERDINAND I^a

Înă din 24.06 nava se află în mare ocupînd poziția de nord a porții barajului cu misiună de a susține navele care execută patrulare în zona pasei de nord (Cap Midia) făcînd, totodată, și siguranță în acest raion.

26 iunie — ora 03.30 — Începe marsul pentru a schimba zona de siguranță de noapte cu zona de siguranță de zi. Se execută deplasarea în Da = 140°.

Ora 04.00 — Se dă alarmă de luptă anunțîndu-se că s-au semnalat nave inamice în regiunea SSE Constanța. Echipajul a ocupat pozițurile de luptă.

— S-a observat la orizont, în rază soarelui care tocmai răsarează, aziică în orizont aproximativ ENE, altă două nave sub orizont, avînd vizibile numai catargele și parie din suprastructura de la comandă.

Ora 04.30 — În direcția NE la orizont sunt observate două catarge, la distanță de cca. 25.000 m.

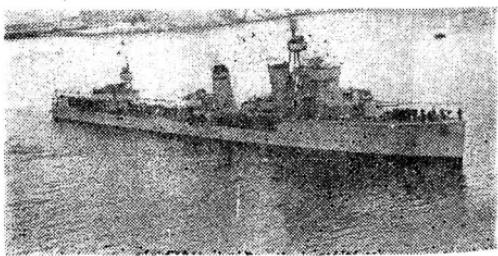
— Tot acum s-a observat un set de lumini în direcția SSE ce au fost imediat identificate a proveni de la artilleria navelor inamice ce deschise focul asupra orașului Constanța.

Ora 04.05 — De la bordul navei s-au putut observa, din direcția în care se deschise focul, două nave. Una din ele fiind mai mare, i-s-a putut vedea siluetă.

— După a doua și a treia salvă executată de nava mai mare, s-a observat că distrugătoarele noastre ce se aflau la sud (Tuzla) au deschis focul, asemenea sa văzut și auzit și o salvă de calibru mare, ce a căzut în vecinătatea navei inamice mai mari.

Ora 04.10 — Împreună cu N.M.S. „MARAȘESTI” s-a manevrat ocupîndu-se o poziție favorabilă pentru a opri o eventuală încercare de a se forța și pasa de nord, socotindu-se că este vorba de un atac aero-naval inamic de mai mare anvergură.

— În acest timp la sud s-au putut observa următoarele: nava cea



Române în războiul de reîntregire

mare inamică (este vorba de „MOSKVA” n.a.) este încadrată de tirul artileriei și a executat o manevră de derobare, lăsând fumigene albe. Imediat a început a scoate și pe cos (sau un incendiu la bord) un fum negru gros, continuând a gira și a veni spre sud.

ora 04.24 — S-a observat clă explozie caracteristică a unei mine în dreptul navei inamice.

ora 04.30 — S-a continuat misiunea de siguranță a intrării de nord.

ora 06.00 — Au fost observate avioane inamice ce cădeau aprinse în mare (două în zona noastră).

ora 06.30 — Nemaiobservindu-se nimic la orizont, se dă liber de la posturile de luptă.

3. TORPILOULUI „ZBORU”.

25 iunie, ora 18.04 — Nava ieșe din port cu misiunea de patrulare a pasei de sud (Tuzla) și se întreprinde spre sud în Da. = 167° cu viteză de 12 noduri.

ora 18.55 — Sistem travers farul Tuzla — la băbord corp plutitor de culoare albă.

— Se pună cap compas pe corpul plutitor.

— Apropiindu-ne se constată că era o geamăndură albă, a cărei existență în raion nu ne fusese semnalată.

— Se revine la vechiul drum și se continuă marsul.

ora 21.08 — Sistem în punctul din care începe pasa de patrulare.

— Se schimbă de drum și se vine în Da = 247°, apoi Da. = 67°.

26 iunie, ora 04.10 — În travers băbord se aud explozii puternice și se vede mult fum.

ora 04.20 — O explozie de o putere neobișnuită este văzută în relevmet provă 275°. Explosia este urmată de o perdea de fum, deplină-să spre est.

ora 05.04 — Din cauza fumului ce se întreprinde spre noi și deoarece bănuim existența unei nave inamice în dosul acelei perdele de fum, schimbăm de drum îndreptându-ne spre coastă și transmitem semnalul de alarmă de luptă.

ora 05.36 — Capătul dinspre est al perdelei de fum dispără sub orizont.

ora 05.46 — Se observă de la bord un hidroavion amic în drum spre Constanța, venind dinspre NV.

ora 06.03 — Jerbă de apă în Ra. = 347°.

ora 06.35 — Aterizind pe Manegală tragem o rachetă albă pentru a fi recunoscuți.

ora 07.48 — Travers Tuzla, ne îndreptând spre Constanța.

ora 08.30 — Intrăm în port.

4. N.M.S. „REGINA MARIA”

Nava se află în mare încă de la 23.06, ora 15.00. Până la 25.06 dis-

trugătorul s-a menținut în regiunea Eforie—Tuzla, contribuind cu tunul antiaerian la apărarea zonei Constanța.

26 iunie, ora 02.00 — Se semnalază siluetă de chiosc de submarin. Ancora este desfăcută de la put și mașinile sunt puse în „gata de manevră”.

— Începe, fără zgomot, virarea ancoră.

— Se rămine cu mașinile în bălans.

ora 03.58 — În babord pupa se zăresc catargele și comenziile a doboră distrugătoare ce seamănă cu tipul „FERNAND I”.

— Se semnalizează de pe N.M.S. „MĂRAȘTI” prezența inamicului.

— Alarmă de luptă. Echipajul ocupă posturile de luptă și se întoarce navea pentru a putea trage cu toate tunurile în drum 5°.

— Telemetru marchează distanță de 14.000 metri (?). Navele observate deschid focul, fără să ne dăm seama asupra cît va trag. Tirul lor este foarte repede.

— Se raportează C.F.M. sistem în contact cu inamicul care navigă în drum aproximativ SV.

ora 04.12 — La distanță 14.000 m. deschidem focul. Prima noastră salvă cade în tribordul distrugătorului din dreapta, inamicul mergind în linie de relevmet.

ora 04.15 — Nava inamică încearcă focul și întoarce de cca. 180° la Bd; depărtindu-se într-un nor de fum foarte compact, produs atât de fumigenele de la pupa cît și de fulul de cos.

— Suspindăm focul, încercând să reperăm ţinta mascăță de fum.

— Odată cu noi, a deschis focul și „MĂRAȘTI”.

ora 04.16 — Venim în 20°. Td pentru a face un drum aproximativ aproape paralel cu inamicul, a putea trage cu toate tunurile și a nea propria de distrugătoarele din baia de nord (Midia).

ora 04.21 — Întrerupem tragerea pentru că „MURGESCU” ne măsoarează cimpul de tir.

— Una din navele inamice sare în aer cu o puternică explozie într-o jerbă de foc produsă probabil de munitia de la bord, în timp ce a două se dețină spre sud.

— Deschid focul și bateriile germeante de la uscat.

ora 04.23 — Încetăm tragerea și în ajuns la distanță maximă.

ora 04.26 — Observăm a două jerbă de foc în direcția în care se află a două navă inamică, sub orizont.

— S-au tras în total 5 salve la distanțe între 14.000 și 18.000 metri.

— Nava continuă patrularea ordonată.

ora 17.00 — Conform ordinului C.F.M., nava a intrat în port. Intrarea era absolut necesară și autoritatea situației deosebită de grele a fochiștilor, din cauza lipsei perneelor izolatoare.

5. N.M.S. „MĂRAȘTI”

26 iunie, ora 00.00 — Nava la ancoră în fața Eforiei, în apropiere de hotelul „Belona” pe fund de 10 metri.

ora 03.00 — Nava ridică ancora, plecind în misiune de patrulare și susținere a torpilorului „Zborul” ce patrula la sud de Tuzla pe paralela „Belona” 4 Min, spre larg cu viteză de 6 noduri.

ora 04.30 — În timp ce nava patrula spre SE la distanță de 2 Min E de târm cu viteză de 19 noduri, se zăresc două nave pe care le identificăm ca fiind inamice cu drum SV și NV de punctul nostru la cca. 20 km. O navă mai mare probabil crucișatorul „KIROV”, în cap un distrugător, probat „TAŞKENT”.

ora 04.09 — Se trece la posturi de luptă și se măreste viteză, donind a se aprinde focul și la a 2-a căldare. Întoarcem spre nord linia Dc=10°.

— Observăm că N.M.S. „RE IONA MARIA” părăsește ancoră ulișind spre larg și trage o lovitură de 76 mm a.a.

ora 04.13 — Navele inamice deschid focul asupra litoralului spre Palas.

ora 04.22 — Distanță micșorindu-se la 14.500 m deschidem focul asupra navei inamice din cap, care era mai apropiată în relevmet 80°. Am tras în total 6 salve, observind că de la primele două salve, navele au fost încadrăte de salvele noastre și ale distrugătorului „REGINA MARIA”.

— La a treia salvă, inamicul a lăsat drum est lăsând fumigene.

— S-a continuat tragerea deoarece se vedea catargele navelor inamice.

— În timpul salvei a 4-a am observat și loviturile bateriei de Coastă din spate Agigea.

— Se observă o salvă a inamicului între „MURGESCU” și Farul Carol.

— Se observă o flacără puternică pe nava inamică din cap.

— Transferăm tragerea pe a doua navă în care mai putem trage numai 2 salve, nava nemaivăzindu-se de fum.

**Căpitán de rangul I
dr. Jipa ROTARU**
Directorul Muzeului Militar Național

(continuare în pag. 22)

13 IUNIE

- 1665. Flota engleză (90 nave de linie, 53 fregate, 29 nave comerciale înarmate, 21 nave incendiare totalizând 4.200 de tunuri și 22.000 de oameni) s-a confruntat cu flota olandeză (97 de nave de linie și fregate, 13 alte nave totalizând 4.869 tunuri și peste 21.500 oameni) la LOWESTOFT, pe coastele Olandei. Olandezii au pierdut 17 nave de linie, trei amiralii și peste 4.000 de oameni, iar englezii doar patru nave, un amiral și aproximativ 800 de oameni.
- 1932. S-a înființat la Constanța Institutul de biocceanografie.

14 IUNIE

- 1673. Are loc a doua bătălie navală de la SCHOONEVELDTE între flota anglo-franceză și cea olandeză cu rezultat ne-decis.

15 IUNIE

- 1944. A început debarcarea americană în atolul SAIPAN, (puternic fortificat și apărat de 30.000 de japo-nezi), cucerit complet la 9 iulie 1944.

17 IUNIE

- 1960. S-a încheiat la Londra Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenesti pe mare.

19 IUNIE

- Între 19 și 23 iunie 1667 o escadră olandeză (24 nave de linie, 20 nave mai mici și 15 nave incendiare) a pătruns pe Tamisa, ajungind pînă aproape de Londra;

Calendar marinăresc

blocada estuarului Tamisei a durat șase săptămâni.

- 1905. A ancorat, în fața portului Constanța, crucișatorul „Potemkin”, cea mai puternică navă de război a flotei ruse din Marea Neagră a căruia echipeaj de 700 de matrozi s-a răsculat; crucișatorul era însoțit de torpilorul nr. 267.
- În zilele de 19 și 20 iunie 1944 a avut loc marea bătălie aeronavală americană-niponă din Marea Filipinelor la care participa Task Force — 58 și o grupare de submarine de o parte, iar de celalătă Flota Combinată și aviația pe insule. Flota combinată japoneză, deși cu mari pierderi (trei portavioane scufundate, majoritatea navelor avariate, aviația pierdută) s-a retras salvându-se de la dezastru. Americanii obțin mari avantaje; Saipan a rămas fără acoperire navală și aeriană, iar planul „A-Go” a fost abandonat de către japonezi.

20 IUNIE

- 1783. O escadră franceză obține o strălucită victorie în confruntarea cu o escadră engleză, aceasta constituind a cincea bătălie navală din golful Bengal.

21 IUNIE

- A fost sabordată flota germană. Potrivit condițiilor armistițiului, cele mai moderne nave germane — 11 nave de linie, cinci crucișătoare de bătălie, opt

Prima bătălie

(urmăre din pag. 21)

ora 04.29 — Înceamă tragerea.
ora 04.32 — S-a observat o explozie foarte puternică cu flacără mare pe unul din vase.

ora 04.36 — Observăm că nava lovitură se scufundă cu pupa în sus.

— Bateriile de coastă continuă tragerea.

— Pentru a fi în situația de a continua tragerea, am lăsat drumul 40°.

ora 05.06 — Am observat un fum de explozie în direcția în care a disperat nava a doua inamică. În tot timpul angajamentului nu am observat că s-ar fi tras asupra noastră.

6. GRUPUL SUBMARIN ȘI VEDETE TORPILOARE

Se află cu toate cele 3 vedete torpiloare în port, îngă nava bază. Submarinul „DELFINUL” era în misiune de supraveghere de zi la 60 Min ENE Constanța.

26 iunie, ora 04.00 — Am văzut spre NE căzind în flacără un avion inamic.

04.10 — Am observat în larg, la orizont, spre sud, două nave, am tras pe loc concluzia că sunt inamice.

După siluetele văzute prin binoclum, am tras concluzia că sunt tip „MOSKVA” și „SHARKOV”.

— Relevemntul în care se vedeau navelle inamice era aproximativ 110°, apreciat de la paralela navei bază.

— Am urmărit evoluția navelor inamice și a vaselor noastre.

— Navelle inamice trăgeau spre ușat și, initial, traectoriile proiectilelor lor treceau pe deasupra noastră.

— Navele noastre au deschis focul imediat ce au fost în drum NE.

ora 04.12 — Observăm căzind primele lovitură în jurul navelor inamice. Focul navelor noastre a continuat foarte rar, însă, după cum am putut observa, era foarte bine plasat.

ora 04.22 — S-a auzit o bubuitură foarte puternică și am observat flăcări de la bateria Tirpitz. A plecat doar o singură lovitură către navelle inamice și am căutat să o urmăresc dar nu am văzut unde a căzut.

ora 04.23—04.25 — De la Tirpitz au plecat alte trei lovitură însă nu am mai căutat să le urmăresc, fiindcă în acest timp o explozie formidabilă și o coloană de peste 400 m înălțime de foc, fum și apă, mi-a atrăgut atenția.

— Una din navele sovietice făcuse explozie probabil din cauza unei mine și poate și din cauza loviturilor trase de vasele noastre. Prin binoclu s-a văzut clar cum

o parte din navă s-a scufundat într-o clipă și apoi a urmat parte din spate vest (probabil pupa).

Din raportul comandantului grupului submarin și vedete torpiloare:

„Consider această cincinare navală o mindră a Marinei Regale și am făcut acest raport ca, cel mai calm, obiectiv și mindră de camarazi mei.

Cu această ocazie tîn să raporteze că dădusem ordin vedetelor torpiloare pe care le-am trimis în mare, să fie gata a acționa la ordin, însă mai apoi, văzind că nava inamică ce a scăpat (probabil) se dețărăză în fugă spre est, le-am rechemat în port.

De asemenea, mai raportează că am preventit și salvat cu vedetele 26 prizonieri de la „MOSKVA” pe care i-am prezentat la F.N.M., conform ordinului dvs. i-am trimis la Divizia de Mare după ce le-am dat minciină.

La toate acestea raportează și dările de seamă săn demne de luat în seamă, declarăriile supraviețuitořilor de pe „MOSKVA” care au declarat în unanimitate că nava a sărit pe o mină, dar care au spus, de asemenea, că cele două nave sovietice au primit și lovitură de proiectile și astfel au fost nevoite să se abată din drum și să intre în baraj”.

Conducerea modernă

Eficiența în conducerea modernă nu este un efect aleator, prin „încercare și eroare”, ceea ce ar fi foarte costisitor, ci prin instruire — teoretică și acțională — dirijată. Sub titlul de mai sus vom prezenta cîteva din bazele comportamentale ale conducerii eficiente. Pentru wecup, însă, vom proceda invers, enumérind zece principii de corăپoriment ale conducerii ineficiente, deci, cele care în mod sigur NU duc, pe termen lung, la succese. Deci:

- Trebuie să vă străduiți să arătați subordonăților, cu orice prejel, că sunteți superior;
- Nu pierdeți niciodată o ocazie de a face morală subordonăților;
- Efectuați, cît mai des, controale, chiar dacă subordonății nu vor mai avea timp de execuție. întrebări ca: „murge?”, „nu sunt probleme?”, adresea subordonăților, din oră în oră, după rezultate deosebite.
- Pentru că aveți nevoie de subordonății cu o bacă practică profesională, trașație pe termen lung delingual sarcini care să intre pe nivelul pregătirii lor profesionale.
- Nu întrețineți relații directe cu subordonății. Problemele lor personale, dorințele lor nu trebuie să vă preocupe.
- Nu vă consultați niciodată subordonății.
- Dacă subordonății încearcă să vă consulte într-o problemă, reprosați-le că vă deranjează. Dacă nu vă consultă, reprosați-le chiar acest lucru;
- Nu vă informați subordonății cu obiectivele majore ce stau în fața instituției (unității);
- Nu vă preocupați de dezvoltarea profesională a subordonăților. Aceasta este treaba lor, nu a dumneavoastră.
- Dați cît mai multe dispoziții care să scurța circuitele nivellele intermediale de conducere.

... în cîte din aceste „principii” nu regăsim, oare, fiecare din noi însine?

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

Societatea inginerilor din armată

In ziua de 24 mai 1991, în aula Academiei Tehnice Militare din București s-a constituit S.I.A. — Societatea Inginerilor din Armată, afiliată la A.G.I.R. — Asociația Generală a Inginerilor din România, ca membru colectiv.

Din Marina Militară au participat președintii celor trei cercuri ale inginerilor și subinginerilor — membri fondatori colectiv ai S.I.A.: căpitan de rangul II inginer GRI-GORE ALEXANDRU, de la Baza de Reparații; major doctor inginer ROBU OCTAVIAN, de la Centrul de Cercetări și căpitan de rangul II inginer TRAIAN MOȘOIU, din Academia Navală.

S-au ales 6 membri de onoare ai S.I.A., printre care domnul general locotenent inginer SPIROIU NICOLAE, domnul general de armată (r) VICTOR ATANASIE STĂNCULESCU și domnul contraamiral inginer PLAVICIOSU ION. De asemenea, s-a ales biroul executiv, compus din 19 membri, printre care: colonel doctor inginer NICULESCU TUDOR, șef de catedră în A.T.M. — președinte; doctor inginer PETRE NICOLETA, cercetător științific în A.T.M. — secretar; locotenent co-

lonel doctor inginer MIHALCEA ALEXANDRU, șeful redacției științifice și tehnice din Editura Militară; alți 14 membri au fost așezați încit să fie reprezentate toate specialitățile din armată. Din Marina Militară a fost aleas domnul major doctor inginer ROBU OCTAVIAN, șef de laborator la Centrul de Cercetări, președintele celui mai numeros cerc al inginerilor și subinginerilor din marină. De asemenea, în comisia de cenzură a fost aleas căpitan de rangul II inginer MOȘOIU TRAIAN.

S-a hotărât ca taxa de inscriere să fie 50 de lei, iar cotizația anuală de 150. lei.

Biroul SIA urmează să redacteze statutul, să acioneze pentru obținerea personalității juridice și eliberația unei reviste.

Pînă cînd un cerc al inginerilor se va constitui în C.M.M. cei interesați pot obține informații suplimentare de la președintii celor trei cercuri — membri fondatori colectivi ai S.I.A.

Căpitan de rangul II inginer Traian MOȘOIU

Un nou „TRIUNGHIS AL BERMUDELOR”?

Aprilie 1982... Nava „Sheralga” pescuită în apropierea coastelor Irlandei. Deodată o smucitură puternică aruncă o parte din echipaj peste bord. Alți pescari, aflați în apropiere, relatează că „Sheralga” a parcurs cu viteză foarte mare peste 10 mile marine într-un zig-zag amator, după care s-a scufundat. Echipajul a fost salvat, dar nu a putut oferi nici o explicație în legătură cu întimplarea.

Mai 1984. Ambarcațiunea „South Strack”, aflată în apropierea coastelor vestice ale Marii Britanii, a dispărut fără urmă având trei omene la bord. Avioanele au inspectat întinderea mării pe o suprafață de 2000 km², dar fără succes.

In februarie 1985, ambarcațiunea „Mhari-L”, se îndrepta cu cinci pescari la bord spre sudul insulei Man. Nu au mai fost văzuți niciodată. Nici un cadavr, nici o urmă...

Bernard Moffat de la Sindicatul muncitorilor din Transporturi a afirmat: „Aici este ceva putred. De obicei marea înapoiază totul, de cînd și lumea, dar aceste cadavre au dispărut fără urmă”.

Ultima călătorie a ambarcațiunii „Inspire” este povestită de unicul supraviețuitor, Sam Skinner: „Năvăgam înințit cînd, deodată, un val de peste doi metri înălțime să-năpustă peste noi. Eram gata să

ne scufundăm. Terry a aruncat tot balastul peste bord. Zadarne, Prea tîrziu. Barca se ducea la fund. Am tîrziat prin radio că ne scufundăm. Ronald și Dave au sărit în apă. Ronald Laugharne a murit cîteva minute mai tîrziu în urmă unui infarct. David Webster, care se agățase de o geamandură, a fost luat de curenții, iar Terry Jones și-a pierdut cunoștința după 10 ore de luptă cu valurile. Sam Skinner, singurul supraviețuitor, a fost pescuit de un navă după 10 ore de la misteriosul accident. La 8 săptămâni de la naufragiu, Skinner nu-si poate explica apariția acelor valuri: „Nu erau alte nave în zonă și o explicație realistă pentru acest fenomen nu există”.

Martie 1989... Traulerul belgian „Tijl Uilenspiegel”, care se număra printre cele mai moderne nave de pescuit, naviga pe coastele vestice ale Marii Britanii. Cu puțin timp înainte de tragedie, a transmis prin radio că vremea este excepțională, iar echipajul se află într-o dispozitie foarte bună. Cîteva ore mai tîrziu „Tijl Uilenspiegel” a dispărut fără urmă, undeva în sudul insulei Man.

Adaptare după revista „QUICK”

Ing. Carmen STOICA

(VA URMA)

ZIUA APELOR

(urmare din pag. 4)

prin sănătatea ce o dau sporturile de apă.

De la început, apelul lansat a găsit înțelegerea dorită. La 25 iunie 1933, în București, pe lacul Snagov, în prezența regelui Carol al II-lea, la Balic, Brăila, Galați, Cernavodă, Giurgiu, Turtucaia și bineînteleas, la Constanța, sărbătoarea Zilei Apelor s-a desfășurat cu deosebit fast.

In principal port maritim al tării, grăție unui comitet de organizare, prezentat de amiralul I. Bălănescu, evenimentele zilei au căpătat cu adevărat ampoloare.

La ora 9,45, din piata Grand, o procesiune formată din autorități, asociații marinărești și asociații diverse, școli, plătouane de marinari și un foarte numeros public, a pornit spre Cazinoul Comunal, la malul mării, în sunetele mizicilor mari-

In fruntea cortegiului era purtătoarea dărăuță bricului „Mircea” de către episcopul Odessei, cu ocazia împlinirii a 50 de ani de existență. Carul alegoric al Școlii complementare tip maritim, carul alegoric — o siluetă de delfin — al Școlii de specialități a marinei, carele alegorice ale comitetului de organizare — o lotcă pescărească împodobită cu floră de bală și o superbă galeră română, apreciată în mod deosebit de public, împriindând atea puncte de culoare și înălțimile lungi al celor ce coborau spre mare. La târziu, episcopul Gherontie al Tomisului a oficiat o slujbă religioasă după care o serie de cuvântări au evidențiat importanța Mării în viața românilor, interesele ce ne leagă de ea și, nu în ultimul rînd, iubirea și poezia ce-o inspiră.

După prinz, în mod gratuit, o canonieră, remorechere portuială și bărcile navelor marinei de răboi acos la larg publicul. Microfoane, instalate la bordul navelor și la malul mării, au creat posibilitatea ca simfonia valurilor ce se spărgeau de stânci, slujba religioasă, cuvântările și exercițiile navelor să poată fi radio-difuzate pe întreg cuprinsul tării.

„Reușita serbărilor acestei zile — seria amiralul Bălănescu — credem că a răspălit cu prisosință munca organizatorilor, a mărit numărul celor cu dragoste de mare și a dovedit că interesele ce fiecare român trebuie să le arăbească pentru Mare și căile de comunicație pe calea lui sunt sigure și înțelese”.

Intreruperea, după 1948, a acestor serbări, intrate deja în tradiție, a fost încă una din măsurile care, într-un fel sau altul, au lovitură în spiritualitatea românească.

Spiritu „Mircea”, iubirea de mare a unor oameni dispusi să o transmită și altora, să atragă tineretul spre îndeletniciri legate de ape, s-au estompat, atenuate de idei rigide ce se adresau, poate, mintii, dar foarte puțin sufletului.

Si totuși, există oameni care păstrează purură recunoștință și dragoste Marinei române, căci la școală mării au învățat să prețuiască sănătatea mintii și a trupului; certându-se zările și înțelegindu-i frumusețile, au reușit să închidă în ochi și sufletul lor picătura aceea de „albastru” atât de necesară săpeturii noastre.

Acești și cei care pot, și trebuie, să reaprindă făclă înaintășilor, pentru prezent și viitorime,

95 de ani de la înființarea Diviziei de mare și Diviziei de Dunăre

(urmare din pag. 4)

nonieră — n.a.); „SIRETUL” (canonieră — n.a.); „ALEXANDRU CEL BUN” (canonieră-torpiori — n.a.), cu anexe, și „SOIMUL” (canonieră-torpiori — n.a.).

„ROMÂNIA” va forma o companie; „BISTRITA”, „OLTUL”, „SIRETUL”, o companie, și „ALEXANDRU CEL BUN” și „SOIMUL”, o companie.

Companiile vor purta numele bastionilor, iar companiile de pe „BISTRITA”, „OLTUL”, „SIRETUL” și de pe „NALUCA” și „SBORUL” vor purta, ceea ce dintii numele de companie canonicelor tip „SIRETUL”, iar cealălă companie torpiloare tip „SBORUL”.

Din cauza numărului mic al cadrilor din marină (115 ofițeri și 76 salariați civili) precum și al trupei (1974 de marinari), în scopul unei mai bune organizări și a creșterii gradului instrucției de specialitate, efectivele Diviziei de Mare, ale Diviziei de Dunăre și cele ale Depozitului echipajelor flotilei au fost împărțite astfel: specialitatea I: gabieri și timonieri; specialitatea II: torpilori și tunari și specialitatea III: fochiști și infanteriști.

Demn de remarcat este faptul că „instrucția trupelor trebuie să fie cea mai principală grija a comandanților flotilei...”, dar „lăsând sefișor inferiori cît mai multă inițiativă asupra metodelor întrebuintate pentru a atinge scopul, adică completă instrucție a trupelor, și a-i deprinde din timp de pace cu întărirarea dificultăților ce s-ar putea ivi în timp de război”.

Comandanțul flotilei „va recomanda sefișorilor de corpuri să nu tolerze ca ofițerii să fie numai niște instrumente mute și mecanice,

adică niște executoiri de ordine fără voință și vederi proprii; în marină, mai cu seamă, trebuie că ofițerii de toate gradele să facă serviciul cu inteligență și inițiativă”.

Pentru aceasta va lăsa fără instrucții de detaliu și-i va opri a consulta autoritatea superioară, nevoie scăpat din vedere că cu cît trebuie incurajată indemnizarea, cu atât trebuie lovit în incapacitate și nemarititatea de raționament”.

Dacă aceste prevederi ale regulamentelor marinei au fost justificate să lăsăm pe domnulavastră să apreciați.

Componenta navală

(urmare din pag. 7)

In total, la 17 ianuarie 1991, data declanșării operației „Furtuna deșertului”, F.M.M. ale SUA aveau dislocate în zonă 108 nave de luptă de suprafață, submarine, nave de desant și auxiliare, la acesta adăugindu-se alte 65 de nave de luptă, între care 34 distrugătoare și fregate, aparținând altor state. Ca urmare a faptului că majoritatea navelor din organica Flotei a VI-a a SUA au intrat în compunerea grupărilor navale din zona Golfului Persic, dar și pentru a prevenirea unei eventuale extinderi a conflictului, Flota navală de intervenție a N.A.T.O. din M. Mediterană a fost întărită cu nave de luptă aportându-i forțelor maritime militare ale Italiei, Germaniei, Marii Britanii, Greciei, Norvegiei și Turciei.

Conducerea acțiunilor desfășurate în cadrul operației „Furtuna deșertului” a fost asigurată de la bordul navei „LA SALLE” (nava comandant a grupării navale permanente din Golful Persic) și de la bordul navei de desant „BLUE RIDGE”, nava comandant a forțelor de debarcare.

In fața acestei formidabile desfășurări de forțe și mijloace navale, forțele maritime militare ale Irakului (sase fregate, opt vedete torpatoare de rachete, săse vedete torpiloare, opt nave dragoare, sase nave de desant și mai multe vedete de patruleare) au fost puse încă din fază inițială într-un net raport de inferioritate atât din punct de vedere cantitativ, cât și calitativ. Dispunind, datorită lungimii reduse a litoralului, de o singură bază navală la Umm Qassar, F.M.M. irakiene au jucat un rol secundar, în cadrul conflictului fiind aduse în această situație de superioritatea zdrobitoare aeronă și navală a forței multinaționale, superioritate care i-a asigurat acestei posibilitatea exercitării controlului asupra teatrului de acțiuni militare din zona Golfului Persic, pe toată durata desfășurării ostilităților.

magazin • magazin • magazin



După victoria Revoluției din decembrie 1989, printre cei mulți care s-au bucurat de redobindirea unor drepturi legitime într-un stat de drept, s-au numărat, fără îndoială, și practicanții artelor martiale, mai precis pasionații de karate, wushu kung-fu, ju-jitsu și aikido.

Exclude cu desăvârșire din arenile sportive, îndeosebi după 1982, în timp ce în alte țări erau stimulate și încurajate, ele au fost readuse în actualitate prin înființarea, la 10 ianuarie 1990, a Federației Române de Arte Martiale (F.R.A.M.). Deși de dată recentă calendarul competițional al acestelui a programat, deja, pentru anul în curs, primele campionate naționale la cele 9 stiluri componente: Karate („Shotokan-W.U.K.O. și I.T.K.F.”, „Kyo-kushinkai”, „Goju-Ryu”, „Taekwondo”), Wushu Kung-Fu, Aikido, All-Style Kick-Boxing și Ju-Jitsu.

Atrăgând un număr impresionant de amatori în sălile de sport, învățarea acestor stiluri presupune, înainte de toate, vigoare, tenacitate și voință, indiferent de vîrstă sau sex.

Ceea ce ar dori să remarcă drept o inițiativă lăudabilă, este faptul că și la nivelul conducerii Ministerului Apărării Naționale problema inițierii și pregătirii cadrelor și a

Pledoarie pentru artele martiale

militarilor în termen a fost abordată de pe pozițiile cele mai realiste, ca o latură inseparabilă a pregătirii fizice complexe a acestora. Ulterior, s-a dispus selecționarea și angajarea unor instrucțori civili în acest scop dar aceste demersuri trebuie extinse și cultivate cu mai mult zel, având în vedere și numărul restrins de specialiști afiliați la F.R.A.M. (circa 1130 instrutori).

Cursul destinat, formării practicanților de arte martiale ca antrenori, de care au beneficiat îndeosebi o parte dintre ofițerii care conduc și coordonează pregătirea fizică în armată, constituie, desigur, un inceput, dar aceasta nu înseamnă că problema a fost, în definitiv, rezolvată.

La convocarea din luna ianuarie a.c., a ofițerilor cu atribuiri în domeniul pregătirii fizice din Marina Militară am susținut necesitatea de a se organiza, anual cel puțin, un astfel de curs în Marina Militară pentru care există condiții ideale în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (propunerea este deja înaintată pentru perioada

da 15 august — 20 septembrie a.c. — n.r.). În acest sens sunt de preferat anumite criterii de selecționare care să țină cont de vîrstă, dorință efectivă de a continua perfecționarea într-un anumit domeniu, perspectiva încadrării pe anumite funcții etc. Programul de pregătire pe care l-am conceput împreună cu locotenentul major inginer Vasile Ploșniță (2 DAN KARATE) și antrenorul George Ungureanu (3 DAN JUDO), poate constitui o bază de calcul, el incluzând atât karate, judo cît și luptă cu arme (pumnal, loptă, pistol-mitrăleră etc.), respectiv autosăpărare.

Am convințerea că preocupările actuale existente la nivelul conducerii Marinei Militare în domeniul perfecționării procesului pregătirii de luptă vor susține și încuraja materializarea imediată a acestor deziderate în practica instruirii trupelor, unde vor găsi, nefindoielnic, adezioni sincere, receptivitate și, nu în ultimul rînd, utilitate.

Locotenent Florin IORDANOIA
(1 DAN karate, instritor wushu)

Giganții mărilor

• Începând cu anul 1907 navigă pe mările și oceanele lumii unul dintre cele mai mari pacheboturi ale vremii, nava „LUSITANIA”, aparținând companiei britanice de navigație CUNRAD.

„LUSITANIA” era surprinzător prin lungimea sa (239 m), prin depășirea său (400 tone) precum și prin condițiile de confort oferite călătorilor. În ciuda dimensiunilor sale deosebite, precum și a depășirii său, este una din navele deținătoare a trofeului „Panglia albastră” de traversare a Oceanelui Atlantic, în septembrie 1909, în 4 zile și 15 ore, cu o viteză medie de 25,1 Nd.

La 4 mai 1915 pornește din portul american New York în direcția Liverpool, fără a avea armament la bord. Dar marele pachebot nu va mai ajunge la Liverpool; la 15 mai 1915 este torpilat, fără avertisment, de submarine german U-20 în Marea Irlandei. Se scufundă în cîteva minute ducând în adincuri 1198 călători din care 118 americanii, fără a li se da ajutorul necesar salvării.

Cauzele scufundării au fost de rapide a acestui mastodont plutitor au fost elucidate abia în anul 1966: pachebotul lungește din portul New York 400 tone exoplazibile.

• Cel ce avea să devină legendarul pachebot „TITANIC” și care avea să facă să se scrie despre el nemurătoare pagini, a fost lansat la 31 mai 1911 de compania britanică „WHITE STAR”. „TITANIC”, la data lansării era cea mai mare navă de acest tip a

începutului acestui veac. Caracteristicile sale erau impresionante: lungimea 264 m, lățimea de 28 m, iar pescuijul, de 10,52 m. Avea un depășire de 45.000 tone. Plecat în prima sa cărușă, la 14 aprilie 1912, se ciocnește de un ghețar la orele 23:45 în timp ce se află traversă de Terra Nova și incredibilul se producă: la ora 02:20 nava inescufundabilă se scufundă! Cauza clară a catastrofei: eroare umană, dar nu una de genul „errore humana est”. Delăsare, incompetență, amărăție deciziei hotărite au condus la una dintre cele mai mari catastrofe navale: 1503 victime și 705 supraviețuitori luati de bordul pachebotului britanic „CARPATHIA”.

La circa șapătrîna de la naufragiu, nava americană „MACKAY-BENNETT” avea să întâlnescă o situație de coșmar: peste 300 de cadavre pluteau în derivă, dusе de curenți, printre care mama cu pruncii tinuți la piept.

• Santierile navale „St. Nazaire” lansează, în anul 1953, un mare pachebot, cel mai mare construit undeva pînă atunci și care avea să fie botezat „NORMANDIE”. Cu o lungime de 313,75 m, lățimea de 35,9 m, un depășire de 75.000 tone nava putea transporta 1962 pasageri în afara echipajului format din 972 oameni.

Cîstigă chiar în anul lansării trofeul „Panglia albastră”, cu o traversare a Atlanticului în 4 zile, 2 ore și 10 minute, cu o viteză maximă de 29,7 nd.

In timpul celui de-al doilea război mondial „NORMANDIE” este recchinizat de flota americană, iar în anul 1942 este distrus de un incendiu în timp ce staționa în portul New York.

Dispără în mod stupid o creație a gîndirii tehnice navale. Dar vor apărea altele...

Emilian ANDREI



magazin • magazin • magazin

AMPLEXIUNI

• Spărgătorul de gheătă sovietic „ARKTIKA“ realizează, la 17 august 1977, orele 04.00, un record absolut: navigația arctică fără precedent atingând Polul Nord geografic.

• La 21 septembrie 1893 începe istorica derivă a vasului „FRAM“ cu Nansen la bord, încheiată la finele anului 1894, după un an și 3 luni.

• 3 august 1958: Comandanțul submarinului atomic militar „NAUTILLUS“, William Anderson consemnează în jurnalul de bord: $90^{\circ}00' N$ latitudine; longitudine nedefinită. Fusese atins, pentru prima oară, Polul Nord pe sub apă, fițiunea scriitorului Jules Verne „20.000 leghe sub mări“ fiind depășită.

• Nava „FRAM“, având în fruntea expediției pe celebrul Fridjof Nansen ajunge la 7 aprilie 1895 la paralela $65^{\circ}41'$, record pentru vremuri: respectiv e.

• Prima expediție științifică în Antarctica s-a efectuat în perioada: 1897–1899 cu nava belgiană „BELGICA“ pe care s-a aflat și biologul român Emil Racoviță. Se consemnează prima iernare arc-

tică din istoria civilizației. „BELGICA“ avea la comandă pe Adrian de Gerlache, iar pilot șef pe novegianul Roald Amundsen.

• Cercul polar de sud este traversat pentru prima dată în istoria omenirii de barcul britanic „RESOLUTION“, condusă de James Cook, în dreptul meridianului $39^{\circ}35'$ longitudine estică.

• Prima „tabără“ în derivă cunoscută s-a constituit în anul 1937 de spărgătoarele sovietice de gheătă „SADKO“, „SEDOV“ și „MALIGHIN“ începând cu 23 octombrie. La sfîrșitul lunii august 1938, „SADKO“ și „MALIGHIN“ sunt eliberate de spărgătorul „ERMAK“, iar „SEDOV“ rămîne în continuare în derivă, din cauza cîrmelor defecte, cu 15 oameni la bord pînă la 13 ianuarie 1940, fiind cunoscută cea mai lungă derivă a unei nave.

• Spărgătorul sovietic de gheătă „LITKE“ străbate în perioada 13 iulie–22 septembrie 1934, într-o singură perioadă de navigație drumul maritim de nord de la est la vest (Vladivostok–Murmansk) eliberind dintr-o ghetru 3 vaporoase.

• În anul 1956 spărgătorul american de gheătă „GLACIER“ întîlnește o imensă platformă plutitoare de gheătă lungă de 385 Km și lată de 97, apropiativ egală cu suprafața Belgiei.

Emilian ANDREI

CUIRASAT =	cui rasat
CRUCIȘĂTOR =	cel ce dezleagă cuvinte încreușcate
PARASUTIST =	hot de pere
PONTONIER =	unul ce vinde ponturi
SUBMARIN =	cea (cel) de stă sub Marin
FORTIFICAT =	întăritor pentru fizat
SOLDAT =	pămînt vindut

Zimbete la bord

CARTUȘIERĂ =	cel ce cără tușiera
ASEDIU =	fără sediu
BLOCADA =	cadă montată la bloc
CAPORAL =	introducere făcută verbal
INCURSIUNE =	prezență bună la cursuri
MILITARIE =	a 1000-a parte din tărâia alcoolului
REGIMENT =	aliment de regim
ABUZ =	om fără buze
MICROSCOP =	scop mic
SOIOS =	de soi
BELCIUG =	cîng frumos
INFOCARE =	transformare în focă
A PLEDA =	a confectiona plerduri

Club „HA“ S.M.M.

Dispariții neelucidate

• În aprilie 1854 goleata „BELLA“ părăsește portul Rio de Janeiro, dar dispără lăsând doar o bareacă de salvare răsturnată, singura urmă a parcursului său prin Triunghiul Bermudelor. După stabilirea naufragiului și a coordonatelor (neconoscute nouă însă) cîteva nave britanice și braziliene încep operațiunile de salvare. Eforturile rămîn zadarnice.

• Aproximativ un an mai tîrziu, la 26 februarie 1855 corabia „MATHERTHON“ descoperă navigind în derivă, cu toate pînzele ridicate, o navă cu trei catarge, denumită „JAMES B. CHESTER“. La bord nu se află nici un membru al echipașului, iar pe punte și în cabine era o dezordine cumplită. Peste tot se aflau aruncate obiecte personale ale echipașului, scaune, mese. Dezordinea excludea posibilitatea unui atac al vreunei nave pirat, neexistând urme de luptă. Lipseau însă, documentele oficiale ale navei, sextantul și jurnalul de bord. În rest numai ipoteze nedovodite.

• Anul 1872 înregistrează un caz ce avea să devină celebru: cel al goleietei americane „MARY CELESTE“. Goleeta părăsește portul New York la 17 noiembrie 1872 încarcată cu 550 butoai cu ulei de bale-

nă și 350 butoai cu alcool, cu destinația Genova, avînd un echipaj alcătuit din 90 de oameni.

Din jurnalul de bord s-a aflat că la 24 noiembrie se află la 30° latitudine nordică și 27° longitudine vestică și se îndrepta spre insula Santa Maria din arhipelagul Azore.

La 5 decembrie, brigantina americană „DEI GRAZIA“ care plecase o săptămînă mai tîrziu din același port spre Gibraltar, întîlnește pe „MARY CELESTE“ pe care o salută după obiceiul mării, surprins fiind însă că nu primește nici un răspuns, nemaipunind la socoteala prieteniei celor doi căpitanii. Un echipaj de pe „DEI GRAZIA“ pornește în grabă cu o bareacă spre goleată. Toate lucrurile la locul lor, rufelete întinse la uscat, ceasul de aur al căpitanului Briggs se află pe masă. De negăsit numai sextantul. Nici urmă de violență. Încărcătura intactă și corect aranjată.

Se emite fel de fel de ipoteze, care de care mai sensaționale, dar de nedovedit. „MARY CELESTE“ este legată și remorcată pînă în portul Gibraltar. Se scufundă în anul 1884 zdirobită de o fortună violentă în apropiere de insula Haiti, ducind în adincuri dispariția misterioasă a echipajului său din 1872.

→ Fregata grea a Marinei de război britanică „ATALANTA” ridică ancora în anul 1880 din Bermude către patrie. Era impresionantă prin dimensiunile sale (55 m lungime, 17 m lățime) dar și de temut prin cele 50 de tunuri aloste pe bord care descurajau orice tentativă de piraterie.

La plecare avea un echipaj format din 290 elevi, marinari și ofițeri și subofițeri cu experiență în navigație.

Deși avea o stabilitate exceptioană, fregata dispare pentru totdeauna, fiind trecută în evidențele Marinei britanice, ca o cumpătă tragedie ce nu putut fi explicată niciodată de nișnici.

• Echipajul găoetei americane „ELLEN AUSTIN” trăiește în anul 1881 un eveniment fără precedent: în zona estică a insulei Azore descoarează o găoletă navigând în derivă, pe care o abordează. Nu găsește nicu un om din echipaj. Încercând să salveze navă, căpitanul oumeni de pe „ELLEN AUSTIN”, trece pe ea fără echipaj. Izbuenește o scură, dar violentă furtună; cele două nave se rătăcește. Se regăsesc după cincă zile, cea de-a două navă, fără echipajul lăsat să o conduce. Ușătonul convinge cu grecu

un alt echipaj să provoacă comandanța „corabiei blestemate”. O nouă rafală de vînt, o nouă rătăcire, dar găoleta dispare definitiv cu echipajul cu tot. Toate investigațiile au fost zadănice, iar dovada coșmarului:

color de pe „ELLEN AUSTIN” a fost pierderea unei bune părți a echipajului. Altfel, întâmplarea ar fi fost incredibilă!

Emilian ANDREI

STIMATI CITITORI !

Vă adresăm un călduros apel de a contribui la diversificarea tematicii abordate și îmbogățirea conținutului materialelor, în aşa fel, incit, pentru întreg personalul marinei — ofițeri, maistri militari și subofițeri, studenți, elevi și militari în termen — publicația „MARINA ROMÂNĂ” să constituie un real ajutor în pregătire și o veritabilă bancă de date și bază de informație, o adeverătă revistă de cultură marinărească.

Revista vă așteaptă cu:

- articole de specialitate (știință, istorie navală, tradiții marinărești etc.);
- creații literare (poezie, proză, eseuri, schițe, fabule, epigrame etc.);
- careuri, enigmistică, divertisment, caricaturi, grafică etc.;
- informații utile, știri, semnale privind nouătăți ce vizează marina.

Calendar marinăresc

crucișătoare ușoare, 49 torpiloare și 158 submarine — au fost predate aliaților, drept garanție pînă la semnarea păcii, și trimise la Scapa Flow, în nordul Scoției. Comandantul flotei a pregătit sabordearea navelor în situația în care ar fi trebuit să fie predate definitiv aliaților. Cînd englezii au început pregătirile pentru prelucrarea navelor germane, contraamiralul Reuten — comandantul flotei — a dat semnalul de scufundare și în mai puțin de cinci ore toată flota era pe fundul mării. S-a înregistrat astfel cel mai mare sabordaj din istorie.

22 IUNIE

— 1479. Stefan cel Mare, a început construirea cetății Chilia Nouă pe malul stîng al Dunării.

23 IUNIE

— 1930. S-a semnat Convenția de comert și navigație româno-polonă.

24 IUNIE

— 1340. A avut loc la Sluys (Ecluses — pe coastele Flandrei, în apropierea graniței de azi dintre Belgia și Olanda) lupta navală dintre flota Franței (200 de nave dintre care patru galere genoveze) și flota engleză (200 de corabii) a cărei comandă a fost preluată de rege; „marea armată a mării” — cum a fost denumită flota franceză a suferit o zdrobitoare înfringere.

25 IUNIE

— 1908. S-a pus piatra de fundație a loca-

lului școlii navale, actualul local al Muzeului Marinei Române din Constanța. Evenimentul a fost salutat cu 17 salve de artillerie de către crucișătorul „Eliberătă” și marcat printre-o desfilare a marinilor.

26 IUNIE

— 1940. Guvernul U.R.S.S. a remis o notă ultimativă guvernului României în urma căreia Basarabia și Bucovina de nord au fost răpite țările noastre; prin acest act litoralul statului român s-a scurțat cu sectorul cuprinzint linialul Nistrului și gurile Dunării.

— 1941. A fost scufundat în fața Constanței crucișătorul ușor sovietic „Moskva” (deplasament 5.900 tone) și aviația un altul („Harkov”) prin acțiunea conjugată a distrugătoarelor românești „Regina Maria” (3.400 tone), „Mărăști”, și a artilleriei de coastă și a barajelor de mine marine. Acțiunea a fost denumită în epocă „luptă navală de la Tuzla”.

27 IUNIE

— 1936. În cadrul unei ceremonii fastuoase, a intrat în portul Constanța submarinul „Delfinul” — noua navă a marinei de război a României.

30 IUNIE

— Intre 30 iunie și 18 august 1948 a avut loc la Belgrad Conferința internațională privind problemele navigației pe Dunăre; s-a hotărât excluderea neriveranilor din comisia de control a navigației și s-a semnat o Convenție privind crearea unei noi Comisiilor a Dunării.

G.P.

