

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

7

ANUL II • AUGUST • 1991

ZIUA MARINEI

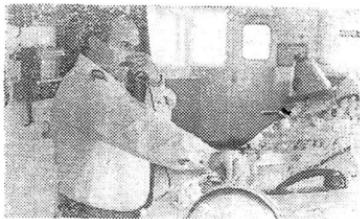


„Acel
minunat
sei de
echipaj
MASTELA“

pag. 9

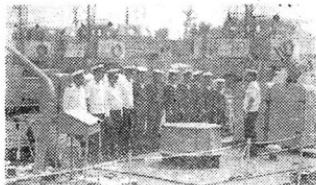
Bun venit,
„ALEXAN-
DRIA“

pag. 10



SANTINELELE
MÂRII

pag. 18



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

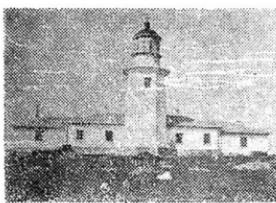
Echipa de tipografi: A. STOIAN,
C. RÂDOI, GH. SÂRBUI, P. IBRIAN,
GH. GRIGORE, M. ILIE, D. DUCA,
L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CASA ARMATEI,
strada Traian nr. 29, telefon 11271
Tipografia M.Ap.N. C-ța. C-dă. nr. 71

SE DISTRIBUIE GRATUIT

Insula Șerpii

pag. 19



• MARINA ROMÂNĂ
— TREPTE ÎN TIMP

pag. 5—8

• MARINARI DE IERI,
DE AZI, DE MÂNE

pag. 9—15

• DIN GINDIREA MILITARĂ A ÎNAINTAȘILOR NOȘTRI

pag. 15

• FLOTA MARITIMĂ COMERCIALĂ AZI

pag. 17

• MISIUNE ÎN FILIPINE

pag. 22

• MAGAZIN

pag. 25—27

Traditiile marinărești pag. 12



MARINARILOR EROI - OMAGIUL NOSTRU

Se spune despre un popor că este cu atât mai bogat spiritual cu cât este mai bogat în tradiții, cu cît stă să își cinstească croii de neam.

Pentru poporul român, Dunărea și marea, care de milenii străjuiesc la răsărit și miazăzi strămoșescă vatră geto-dacă, au constituit surse de inspirație ale unor frumoase tradiții, una din ele fiind și aceea pe care astăzi o numim ZIUA MARINEI. Este ziua în care marinarii români își omagiază eroii.

Faptul că Buerebista se intituluă rege, stăpînind tot teritoriul „de dincăoare de fluviu și de dincolo”, iar înai tîziru Mircea, „mare voievod și domn... înină pîna la Marea cea Mare” arată, fără putință de tăgădă, că întreaga istorie a poporului român este legată de aceste ape.

In istoria modernă a României, evenimentele, nu de puține ori, constituindu-se în încleștări pentru pastrarea prin forță armată a dreptului la existență, supraviețuirea fizică naționale sau refîngirea sau impus și celor ce-si slujesc țara pe apă să-si aducă obolul lor de glorie.

Un astfel de eveniment marant — Războiul de Independență — a prilejuit inscrierea unor fapte de armă ce stau cu cinste în cronică Marinei Române.

In noaptea de 13/14 mai 1877 un grup de patru salupe torpiloare din cadrul Flotilei de Dunăre, având în frunte salupa „RINDUNICA”, cu maiorul Ioan Murgescu la bord, printre-un atac surpriză la scufundat puternic monitor otoman „Duba Seifii”. Tot Flotilei de Dunăre, înființată în anul 1860 de către domnitorul Alexandru Ioan Cuza, i-a revenit misiunea de a concepe și construi un pod de vase astfel ca trupele române să poată trece Dunărea pentru a se arunca în luptele de la Rahova și Smirdan.

Revenirea Dobrogei la patria maternă după Războiul de Independență (14 noiembrie 1878) a marcat pentru poporul român, din nou, ieșirea liberă la Marea cea Mare și de aici, prin strâmtori, deschiderea spre lume pe calea apelor. Aceasta a însemnat pe lingă dezvoltarea rapidă a unei puternice flote comerciale și crearea unui sistem de apărare adecvat.

La intrarea României în primul război mondial Marina Română dispunea de 117 nave de comerț cu motor, cu un deplasament de 31.000 tone și 532 nave cu visle (168.000 tone), iar la Dunăre de o puternică flotilă având ca nucleu o escadră formată din patru monitoare, opt vedete și patru canoniere.

In noaptea de 14 august 1916, la orele 21.30, vedetele „Rindu-

nică” și „Bujorescu” au executat un atac surpriză asupra unui grup de monitoare austro-ungare care, desăfără succese deplin, a marcat intrarea României în Războiul de Independență. Importantele acțiuni și de foc și de sprinț cu foc a executat Flotila de Dunăre la conținută.

In iunile august-septembrie, la Turtucăia, Silistra, Rasova și apoi la Flămînda, înfruntind un inamic superior ca număr de luptători și tehnică de luptă, numerosi marinari au căzut la datorie. Prințul ei, căpitanul Constantin Dumitrescu, sublocotenentul Ghiculescu,

ZIUA MARINEI

sublocotenentul Izvoranu, locotenent-comandorul Eugen Stîhi, locotenentul Lepri Remus, comandorul Constantin Păun și mulți alții. Prin jertfa celor 17 ofițeri, 6 maiștri, 353 serjenți, caporali și soldați, Marina Română a înscris o pagină de glorie în istoria țării.

Zeul Marte nu nu a ocolit însă nici atunci cînd s-a declanșat a doua conflagrație mondială.

Forțele Marinei Militare s-au aflat pe toată durata războiului în eșalonul întîi operativ, fiind întrebuită deosebită pentru apărarea litoralului, a căilor de comunicație navale și a graniței pe fluviu.

Chiar din primele zile — în data de 26 iunie, distrugătoarele „Regina Maria” și „Mărășesti”, sprijinite de artilleria de coastă au respins, în raionul Tuzla, atacul asupra Constanței executat de două distrugetoare inamice — „Moskva” și „Harkov”, primul fiind, la final, scufundat, iar al doilea grav avariat.

Numai la mare, submarinele, distrugătoarele, canonierele, navele torpiloare au indeplinit peste 450 de misiuni de luptă.

Dragostea de țară și profesionismul acestor „tineri entuziaști îmbrăcați în bleumarin, care totuși lăsolări pe unul singur și unul singur seamănă cu ceilalți care stau de pază pe întinsul sineiui” al Pontului, cum atât de frumos îl elogia un binecunoscut scriitor, au stat la originea acestor fapte de eroism.

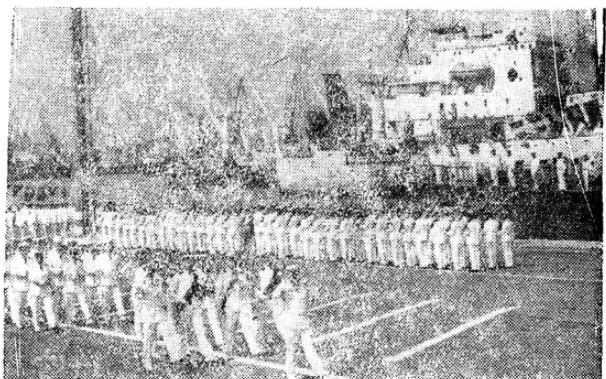
Ancorele de flori care, în mod tradițional, sunt aruncate în valuri de Ziua Marinei, reprezintă omagiul pe care marinarii de azi îl aduc celor dispăruți pe ape, celor care au pus mai presus apărarea gliei decit propria viață.

Astăzi, Marina Militară reprezintă un factor activ al puterii maritime a României contribuind la dezvoltarea navegației și protecția acesteia, asigurarea ieșirii la mare, menținerea integrității apelor teritoriale și asigurarea dreptului săvărăjan al României în zona economică exclusivă.

Perfecționările aduse structurilor organizatorice ale Marinei, pregătirile echipajelor și sistemului de învățămînă din ultimii doi ani, preocupările pentru înzestrarea cu nave și tehnică modernă, rezultatele obținute la aplicările din acest an, marchează revirimentul acestei arme, produs după Revoluția din decembrie 1989.

De Ziua Marinei, la 15 august, marinarii de azi își omagiază pe cei de ieri, adevărății făuritori de istorie, garantind, totodată, că au recepționat mesajul lor de înalt patriotism și pe care-l vor duce mai departe, prin ei, și urmașii lor.

Viceamiral
Gheorghe ANGELESCU
Comandantul Marinei Militare



Senatori ai României semnează în „Jurnalul de bord”

TITUS RAVEICA

Întreaga mea stină și considerație bătrânilor și tinerilor lupi de mare care, înfruntând valurile reci și neprietenioase ale oceanelor lumii, poartă permanent în sufletele lor dorul și amintirea scumpă a plăiurilor românești.



RADU CEONTEA

Deși nu sînt un om al apelor, deși n-am simțul perceprii nemărginirii lor, de multe ori mi-aș fi dorit să fiu bucătar pe un vapor.

Am ajuns în corabia Senatului unde nu-i nevoie de bucătar, ci e mare lipsă de vînt la pupa.

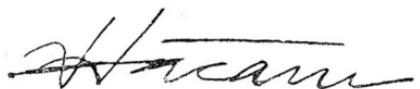


VASILE VĂCARU

Om al muntelui prin naștere, dialectician prin formărie, mărturisesc că îmi place marina și, mai ales, iubesc slujitorii ei și „minunatele lor mașinării alunecătoare” pe coama apelor înspuimate.

Geniu inventiv al românilor s-a manifestat din plin și în domeniul marinei.

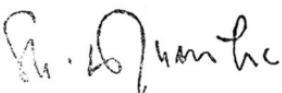
Chiar dacă singurul prieten al României, Marea Neagră, este neîncăpătoare pentru viațele marinilor noștri, prietenii rămân prieteni. Fie ca toti, de la munte, deal, cîmpie sau mare să facem ce putem pentru a ne dovezi că titlul de noblețe — calitatea de român — este bine purtat.



GHEORGHE DUMITRĂSCU

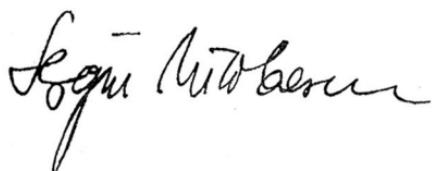
Cred că sînt un om obișnuit, albastru. Din pricina cerului șenin sub care m-am născut, al Dobrogei. Sîi, mai mult, din pricina Mării pe care o iubesc ca pe copiii mei.

Oamenilor mării, întreg respectul!



SERGIU NICOLAESCU

Pentru MARINA ROMÂNĂ, prima mea iubire, cele mai bune gînduri și fapte.




Marina română – trepte în timp

„Mergi, corabie, și arată lumii culorile României!”

Marina, spunea un impătmînit al mării, nu-i doar o simplă profesie. E mai mult: o dragoste. E dragoste temerarilor care au în structura sănătății lor nestinsă și bărbăteasca „șete de larg”. E dragoste a oamenilor de felul celor care, în urmă cu un secol, se înflăcără la cuvintele lui Cezar Boila: prilejuite la înălțarea, pentru prima dată, a tricolorului la catorgii unei nave: „Mergi, corabie, mergi de arată Europei culorile României”.

Indemnuri întinse timpuri vizionare. Azi, cind Marina Română arborăză marea pavoaz, în semn de cinstitură a tuturor celor de pe apa, de călăci cinstire a muncitorilor din porturi, a constructorilor de nave, navele României arată culorile dragi nu numai Europeani, ci lumii întregi, într-o triumfătoare „cursă lungă”. Însuflare plătităre de pămînt românesc pot fi înținute prezentindu-ne pe oceanul planetar, purtând bucuriile noastre, facind cunoștușă aspirația de pace și prietenie cu toate popoarele lumii.

E Ziaua Marinei Române... Marina nu-i numai o mare dragoste ci, în egală măsură, și inginerie. Pentru că, altfel, cum să se poată explica minuirea ireproșabilă a hidrolocațoarelor și sesizătoarelor, a calculatoarelor și neobositelor instalații radar, în cabine și laboratoare, cu rigla de calcul în mintă și în preajma complicatelor instrumente optice și electronice? Nu, imaginea marinăriului cu mușchi puternici nu s-a perimat, dar, firesc, în acest secol al fantasticelor salturi în tehnică, ca trebuie, obligatoriu, completată cu imaginea omului stăpîn pe știință calculelor, a minurii tehnicii de vîrf, astfel încât să se asigure dezideratul marinăresc: maximum de activitate, fără cusur, pe milă parcursă.

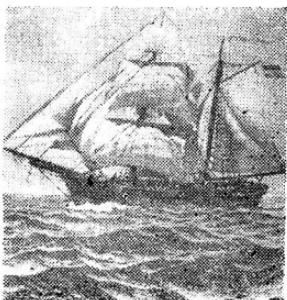
E Ziaua Marinei noastre. Cu ochii înșinuți, însotim și noi marinarii ostași în cursele lor de rutină și avem prilejul să înțelegem cit de complexă și cită răspundere implică în realizarea datoriei ostășești pe o navă militară de o asemenea înzestrare tehnică. O tehnică ce solicită din plin inteligență și precizie, stăpînire de sine și imagine, curaj și tenacitate, sincronizarea tuturor voințelor și rezistență fizică. În larg, unde doar cerul și apa au stăpînirea peste tot, nava purtătoare

de vachete pune din nou cap-compas tărâmul patriei. Motoarele de raii de căi putere bat în plin, dar „ochii” tehnicii electronice disting uscatul. Apoi, litoralul românesc, cu plajele lui superbe, cu metaforele albe din beton și sticlă, cu zecile de mii de trupuri mingăiate de briza și soarele marin, prind contur din zarea apelor.

Și nu putem să nu caligrafiem aici un cuvînt de prețuire pentru marinarii ostași care veghează tihina muncii și bucuriilor noastre.

Și nu putem să nu ne ducem cu gînd la sărbătoarea de azi — a marinărilor militari și din flota comercială, a constructorilor de nave și a tuturor celor ce munesc în porturi — sărbătoare intrată în calendarul cinstirilor noastre tradiționale; cinstirea temerarilor căili în cursă lungă, spre noi orizonturi de civilizație, a navei noastre — România.

Serban GHEORGHIU



Distrugătorul „Regina Maria”

Navele, ca și oamenii, au un destin al lor, o încarcătură faptică, mai mare sau mai mică, dată, mai ales, de perioadele pe care le-au avut de străbătut. Una dintre navele Marinei Militare Române ce și-au trăit din plin cele trei decenii de existență a fost și distrugătorul

„Regina Maria”. Comandată, în mai 1926, la Casa Pattison din Neapole, împreună cu alt distrugător și un submarin, nava avea să fie construită între anii 1927—1930. Astfel că, la 7 septembrie 1930, sosete în apele teritoriale românești împreună cu sora geamănă ce va purta numele regelui Ferdinand. În larg, navele sunt întimpinate de distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășesti”, la bordul lor aflindu-se comandanțul Marinei Militare, viceamiralul Vasile Scodrea, precum și comandanțul Diviziei de Mare, comandanțul V. Pantazi. După ce în larg au salutat pămîntul țării prin salvele de artillerie de la bord (aveau 5 tuni de 120 mm Bofors, 1 tun AA de 76,2 mm, același tip, patru tunuri-mitrăleră AA de 40 mm) ele acostăză în portul Constanța, intrînd în serviciu prin O.Z. nr. 35 al comandanțului, marinie, datat în aceeași zi de 7 septembrie.

Cele două distrugătoare nave să fie botăzite, în anul următor, în cadrul festivităților prilejuite de decorarea bricului „Mircea”, la 27 mai, în portul Constanța. Dintre oficialitățile vremii, au fost prezente: regale Carol al II-lea, primul ministru, Nicolae Iorga, ministru apărării, ministru de la externe etc. Suveranul își încheia alocuția astfel: „Incredințez aceste două nave marinărilor pentru a veghea și păzi hotarele maritime ale țării, brâzdind măriile pentru a purta pavilionul românesc în țările cele mai îndepărtate”.

La data intrării în serviciu cele două distrugătoare se numără printre navele cele mai complexe ale marinei noastre. Pe lingă artilleria navală AA de la bord, mai defineau 2 grupuri triinăte de tuburi lans-torpilă, de 533 mm, instalație dubă în ambele borduri — pupa pentru lansat mine, precum și o instalație pentru lansarea bombelor antisubmarin la pupa, având un deplasament de 2000 tone și o putere efectivă a mașinilor de 52 000 CP.

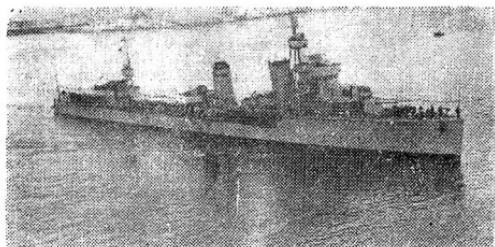
Raza de acțiune a navei la viteza de 15 Nod era de 3 000 Mm. La începutul anului 1935, navele primesc tunuri de 37 mm AA și navele Rheinmetall, mitraliere cu calibrul de 13,2 mm Hotchkiss. În primii ani nave participă, alături de celelalte, la marșuri de instrucție, aplicării etc.

Considerată de la început navă de elită a Marinei militare române, ea a fost folosită în momente importante. La festivitățile prilejuite de încoronarea regelui George al

Mariana PAVALOIU

(continuare în pag. 6)

Marina română - trepte în timp



Distrugătorul intr-o imagine de arhivă



Distrugătorul „Regina Maria“

(urmărește din pag. 5)

Vi-lea al Marii Britanii, distrugătorul „Regina Maria“ a reprezentat cu cinste țara alături de alte 17 nave străine și 145 engleze. Marsul a fost lung și cu mai multe escale, fiind parcurs între aprilie – iunie 1937. În ianuarie anul următor, nava trebuia să reprezinte România în Grecia, dar o tempestă ce a ajuns la gradul 9, a amenințat-o cu răsunare. Prin manevre dibace, a fost salvată, fiind numai grav avariată. Încă o dată echipajul și nava făceau dovedă unei unități, a unei calități! Despre navă, comandanți și echipaj se cere a fi amintit și episodul din același an 1933: la 21 noiembrie, distrugătorul, având la comandă pe comandanțul Horia Macellariu, a reprezentat la funeraliile președintelui Kemal Attâtürk, „în mod demn Marina și pavilionul național în fața tuturor marinarilor străini participanți“. Aceasta după ce îi vară participase cu succes la manevrele regale ale întregii țări române. Norii greci pluteau deasupra Europei, a lumii...

La 26 iunie 1941, distrugătorul „Regina Maria“ participă la confruntarea navală din zona Tulza, contribuind la scufundarea distrugătorului „Moscova“ și avariind „Harkovul“ (confruntarea a fost descrisă în numărul anterior al revistei noastre).

Operațiunile de apărare a litoralului românesc s-au conjugat pe timpul războiului și cu misiuni legate de siguranța transporturilor d-

trupe și materiale pentru front, acoperirea navelor ce executa misiuni — majoritatea au fost efectuate și de „Regina Maria“. Chiar și înainte de intrarea României în război, nave militare românești sub comanda comandanțului Horia Macellariu, tot de la bordul acestui distrugător, au efectuat protecția transporturilor umanitare evreiești pînă la Strîmtori. Alături de întreaga escadră de distrugătoare, nava a contribuit în mod deosebit la operațiunea de evacuare a forțelor române din Crimeea, aprilie–mai 1944, prin convoiere și prin transporturi umane efective.

In august 1944, era singura navă în stare de eficiență dintre cele patru de același tip. Cînd în zorii zilei de 5 septembrie se zvonea că cincipele românești de la bordul navelor din portul Constanța vor fi deblocate, urmînd ca și dezarmate, comandanțul Escadrei de distrugătoare, căpitanul-comandor Alex Dumbravă se sinucide, ofițerul de gerdă fiind rănit de aliaj. Zvonul a devenit, din nefericire, realitate, iar la 12 octombrie 1944, impreună cu principalele nave de luptă maritime, „Regina Maria“ a plecat spre sud în direcție necunoscută! Cele două distrugătoare tip „R“ aveau să revină în portul-mamă, Constanța, după sâpte ani. Pînă în aprilie 1961, cînd nava a fost dată la „casare“, s-au format și instruit contingente de marinari, valuroase cadre pentru echipajele altor nave militare și comerciale ce au intrat ulterior, în dotarea flotelor românești.

Lebedele mărilor:

„Transilvania“ și „Basarabia“

La finele anului 1937, flota comercială română a fost dotată cu navele pasageri de rang internațional

„Transilvania“ și „Basarabia“, care au strălucit sub genericul „lebedele Mediteranei“. După termina-

rea războiului, una dintre ele a fost reținută de URSS; sora ei mai mare a continuat să eliceze pe misiunile cărării, transportind în frumos și fericire turiști de pe toate meridianele lumii, care au venerat-o în carteia sa de aur.

Vreme de aproape douăzeci de ani am fost și eu marinări al acestei nave, albă ca o sculptură în marfă de „Carara“ și măistără ca o pasare acvitănică, înfrîntînd și vîzelile și bucurindu-mă, totodată, de frumusețea zilelor cu soare, cu cer înalt și albastru, perioada cea mai minunată din viața mea. Dar cite și cite întîmplări frumoase nu am petrecut la bordul acestui oraș plutitor. Iată doar una dintre activitățile sale de mare bravură:

Intr-o din zilele lui aprilie a anului 1968, la ora 05.20, M/N „Transilvania“ aceostează în portul de la poalele Vezuiului, pentru trei zile, facilitînd celor 400 de turiști, o zi, vizitarea orașelor Napoli și Pompei, a doua și a treia zi, plecare cu autocarele la Roma.

Între timp, în golful Napoli cît și pe toată coasta Mării Tireniene și Ligurice s-a montat o furtună de gradul 10 la 11, măturînd portul Napoli și toate celelalte porturi ale coastei de vest ale Italiei. Următoarea escală a „Transilvaniei“ era portul Genova. Nava era legată la cheu de aceeași bâbuc cu pasagerul transatlantic „Leonardo da Vinci“, de 46.000 tone, deci cu un tonaj de săptă ori mai mare ca „Transilvania“ și cu o viteză cu opt noduri mai mare.

Starea vremii se menținea în continuare foarte rea. Căpitânul „Transilvaniei“ era Alexandru I. Stoica, un marinări dirz și foarte curajos. Nava trebuia să acosteze la două zile, la ora 08, în portul Genova. Era ora 17.00. Căpitânul „pe barba lui“, dă dispoziție marinărilor să treacă la posturile de manevră pentru a părăsi Napoli. Căpitânia portului refuză pilotarea navei și face cunoște căpitanul „Transilvaniei“ să nu părăsească portul, dar căpitanul „lebedei“ salută frumos plecarea din port. Furtuna nu slăbea deloc. pasagerii nu au voie să părăsească cabinele, carurile se dublează, tot echipajul este în alertă. „Transilvania“ se luptă falnic cu talazurile care, în parte, o acopereau. După două ore de la plecarea din Napoli, căpitanul navei „Leonardo da Vinci“, printre-o catalogramă, anunță pe căpitanul „Transilvaniei“ că a plecat și el din port „pe barba lui“, fiind pe aceeași

Gheorghe CORABIERU

(continuare în pag. 27)

Marina română - trepte în timp



Motonava
„Transilvania”



În misiune de luptă cu submarinul „Delfinul”

Pregătirile submarinului pentru noua sa crucieră se făceau cu febrilitate. Marinari și ofițeri lucrau cu mult zor sub supravegherea atență a căpitanului-locotenent LUNGU CORNELIU, comandanțu[...] naveli.

Impresionat de risurile misiunii în care plecau, mă prezint comandanțului, care avea cunoștință de ordinul meu de imbarcare.

Spațiul redus al submarinului și complexitatea aparaturii din interiorul său nu permiteau să se ia pasageri. În consecință, pe lîngă reportaj și fotografii, voi face de veghe pe comandă, privind prin binoclu zarea, pentru a descoperi inamicul...

Ieșim din port însoțiti de nave care ne fac siguranță.

Constanta rămîne în urmă, în afișințul unui scârpe strălucitor care ne trimitea prin razele sale salutul unei reîntoarceri fericite.

Comandanțul, peste puțină vreme, ordonă:

— Echipaj, la posturile de imersiune!

In circa 40 de secunde ne aflăm la 10 metri adincime.

Căpitanul-locotenent Lungu aduna în fața căreului său oamenii și le comunica, pe scurt, rostul imersării.

Luăm drum spre Est.

Au trecut cîteva ore. Ieșim din imersiune. Veghea trece pe comandanță. Orizontul și cerul sunt cercură amănunțită.

— Niciu în vedere, se aude, în răstimpuri, vocea timonierului, raportând pe timpul cartului.

Noaptea s-a lăsat de mult, și odată cu ea, o plăie deasă și puternică cerne întinsul apelor.

Vizibilitatea scade. Comandanțul este la postul său, supraveghind executarea veghei.

Noaptea se surge fără evenimente...

II, III. Ne continuăm marsul spre Est, înfiind coasta Caucazului...

Ploaia continuă cu intensitate. Sint de cart de la ora 00.00. Aproape de ora 04.00 vizibilitatea foarte redusă estompează totul.

La Nord se zăreste Coasta Caucazului. Munții înalți se profilă în culori sobre pe cerul întunecat. Inec-încet, se face ziua.

Ne continuăm drumul la suprafață. Vizibilitatea se înrăuțăște.

Deodată, în provă Bd 30° se observă o navă inamică. Alarmă: so-

„DELFINUL” —

o navă cu nume

de legendă



nerea anunță cinci semnale stridente. În cîteva secunde oamenii sint la posturile lor. Intrăm în imersiune.

— Capac turără inchis! — raportă secundul.

— Deschideți purjele peste tot! se aude comanda.

Imediat, toate mecanismele submarinului pentru imersiune sint puse în funcționare. Capacile balasturilor se deschid și apa mării începe să năvălească cu furie.

Zgomotul este infernal. Oamenii, cu minile inclestate pe manivele și ochii atințăti pe manometre și indicațoare sint numai urechi. Vocea puternică și hotărâtă a comandanțului dominează zgomele, controlind oamenii și nava.

Se ridică periscopul. Secundul explorează orizontul. Se zăreste o vedeță rapidă, de circa 80 tone, care bănuim că execută ascultare antisubmarinară.

Ne continuăm drumul. Aproape de ora prinzului, zărim prin periscope coasta și portul Tuapse. Schimbăm de drum înspre Nord pentru a observa portul, care are însemnată instalații petroliere.

...Sîntem de mai multe ore în imersiune. Căldura a devenit de nesuferit. Capul imi vîlje neconfortabil. Aerul s-a rarefăit simțitor.

Vîntul devine din ce în ce mai greu de suportat în submarin.

Afară este însă ziua și nu putem risca să fim săriti de inamic. Ne continuăm marsul făcînd tururi de orizont prin periscope.

Masa de seară o luăm tot în adincuri. Hrana și jumătate de pahar eu vin ne mai intreamează.

Aviația noastră ne semnalează să ținem sub observație navele inamice care au pornit de la Feodosia spre Novorossijsk.

Noaptea s-a asternut de mult pescoziile de ape. Sîntem fericiți. Se deschide capacul și aerul binefăcător pătrunde cu presiune în cochilia metalică.

Motoarele termice sint puse în funcționare. Navigăm la suprafață.

Cristian TEODORESCU,
(reporter de război)

(continuare în pag. 8)

Marina română – trepte în timp

În misiune de luptă

cu submarinul „Delfinul”

(urmare din pag. 7)

Carturile se schimbă. Veghea trece pe comandă.

In turelă tigările se fumează cu grăjă, în condiții de camuflaj. Batteria începe să se incarcă...

Ne îndreptăm spre capul V. Utrischi, ţinând sub observație portul Novorossijsk.

Coasta Caucazului este foarte bine apărată cu baze aeriene și artilerie de coastă. Vizibilitatea devine mai bună. Priveliște devine fermecătoare. Ici-colo pereti stincoși și crescute semete strălucesc sub soare. Pe mal se zăresc, prin periscope, instalațiile portuale.

Deodată, ne trezim cu nave inamice în vedere. Este crucișatorul „KOMINTERN” escortat de vedete puternice. Inamicul navighează foarte aproape de țarm, în zona stâncilor.

Deși suntem în apele lor teritoriale, o fac cu mare precauție. Cred că se tem de noi. De altfel, postul de radio Moscova ne-a făcut cîinstea de a ne anunța în limba noastră că:

„Submarinul „DELFINUL” le dă foarte mult de lucru, dar flota sovietică a primit ordin să-l distrugă”.

Nu ne temem. Inamicul se îndreaptă spre Novorossijsk. Continuăm cercetarea spre Vest. La circa 5 Mm, trei nave mici pescărești, armate puternic, se ocupă, de bună seamă, cu semnalarea și atacul submarinelor.

Am vrea să le facem de petrecanie, dar misiunea noastră este cu totul alta...

VI. Navigăm din nou în imersiune. Vizibilitatea, foarte bună în marea calmă, ne oferă un orizont larg.

Două nave comerciale, escortate de un torpilător de tipul STARM, un distrugător și două vedete torpiloare sunt edificate asupra pericolului pe care îl reprezintă marina noastră.

Noaptea ieşim la suprafață...

VII. Sînt în imersiune de cîteva ore. Oamenii fac de cart la mașini și periscope, pe borduri. Cei liberi se odihnesc sau încearcă să-și alunge plăcileșe. Pe fețele tuturor se pot citi urme de nervozitate.

În scurt timp marea începe să se monteze. Din cauza valurilor pu-

ternice de la suprafață submarinul plonjează uneori spre adâncuri. Prin apărtele de ascultare sunt depistate vedete torpiloare care trec deasupra noastră.

În prezent nu ne-am desemnat. Vîntul de Vest, cu forță 8 și valurile fac observațile noastre încărcate imposibile.

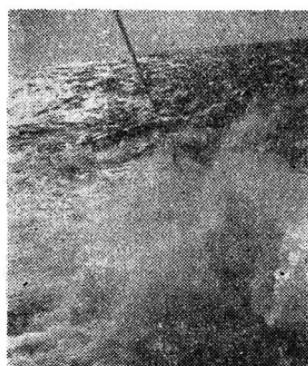
Într-un tirziu ieşim din imersiune cu bine. Răsuflăm cu totii ușurați, mulțumind lui Dumnezeu.

Apa ne pătrunde pînă la piele. Valurile spală puntea, lovind cu furie în turela de comandă...

VIII. Spre dimineață, deși vîntul a scăzut în intensitate, o hulă înaltă persistă din spate Vest. Se aude zgromotul unui avion.

In lumina lăptoasă a zorilor, căre mijesc, zărim un convoi la mare distanță, ce se îndreaptă dinspre Cap Sarich spre Novorossijsk.

Întrîm rapid în imersiune și ne îndreptăm spre ele pentru a le întîine sub observație.



Tot restul zilei nu se mai semnează nimic important. Mareea să-mă domolit. Răpuși de oboselișă, oamenii rad în cușetele lor.

Ne continuăm misiunea și înd sub observație punctele principale ale zonei de navigație sovietice.

Peste noi trec vedete torpiloare rapide care fac siguranța coastelor rusești.

Ne petrecem tot timpul în imersiune. Astăzi, fiind duminică, toată lumea se spală, își schimbă lenjeria, iar comandanțul ordonă porția dubă de vin.

Lumea pare mulțumită și o bună dispoziție domnește ca în prima zi de misiune...

XIII-XV. Sînt aproape de încheierea misiunii noastre. Informațiile culese de noi sunt deosebit de importante pentru conducerea Marinei. Navigăm la suprafață, îndreptindu-ne spre țară.

Dinspre S-W este descoperit un avion care vine spre noi, la joasă înălțime. Întrâm rapid în imersiune, suficient pentru a fi protejați împotriva bombei lansate.

Stăm cu motoarele stopate, fără nici un zgromot.

In liniește care a pus stăpînire pe noi, după 31 de minute, se aud motoarele unor vedete torpiloare care trec deasupra noastră. Oamenii își fac cruce și așteaptă în tacere voința lui Dumnezeu.

In tribord se aud trei explozii puternice de grenade antisubmarine. Nava noastră se cutremură puțin, dar rezistă cu bărbătie. După cîteva minute, în pupă, mai explodează încă două grenade.

Increderea și curajul ne stăpînesc pe toti. Comandanțul și secundul dau ordine în tacere, prin semne.

După munca incoredată de o zi și o noapte, fără întrerupere stația de T.F.F. avariata mai grav este reparată de locotenentul CLONDESCU GHEORGHE și maistrul CRISTEA PETRE.

Peste noapte aviația inamică a venit din nou în punctul în care fusese reperata, lansînd parașute luminoase și grenade antisubmarine.

Comandanțul le dejucase planul, deplasîndu-se din acel loc. Spectacolul luminos oferit gratuit ne-a amuzat lăsînd impresia unui foc de artificii organizat în cîinstea noastră.

Navigăm spre țară, la suprafață, gata de imersiune în orice moment...

XVII. Noaptea a trecut fără nici un incident. Ziua se anunță frumoasă.

— „Târmul românesc în vedere” — anunță timonierul de veghe din prova.

La intrarea în port, sirenele tuturor navelor ne salută. Uralele lor ne transmit bucuria de a ne vedea, din nou la bază.

Cruciera s-a încheiat cu bine.

MARINARI DE IERI, DE AZI, DE MÂINE



Neegalat este sentimentul de împlinire, de satisfacție, pe care-l trăiesc cei mai buni. Neegalat și durabil, cind le este recunoscută valoarea.

Un concurs clasifică, confirmă și propusează valorile. Ca în orice domeniu și în cel al artei navigației. Pentru cîștigători, pe cît de importante sunt stimulentele morale — titlurile, medalile sau diplomele — pe tot atât de necesare sunt și stimulentele materiale. Sî unele și altele îi sprijină în continuarea activității lor înspre performanțe superioare ca o nevoie firească spre desăvirsire.

In urma unui asemenea concurs, desfășurat la Genova, în 1892, a devenit celebru șeful echipajului de pe bricul „Mircea”, Andrei Constantinescu, mai cunoscut printre marinari timpului prin porecla sa Mastela. „Minunat șef de echipaj mai și vechiul Andrei Mastela” afirmă Jean Bart care l-a cunoscut nemijlocit pentru că: „...multe generații au trecut pe sub mina lui”. La regate „...se vedea măiestria artei sale”. Neuitat la râmas rezultatul înregistrat la concursul organizat în timpul „serbărilor columbiene” de la Genova prilejuite de împlinirea a patru secole de la descoperirea Lumii Noi de către Cristofor Columb. Atunci, dintre numeroasele echipajele care s-au aliniat la start, barca cu visle comandată de Mastela a terminat învingătoare. Sărbătoarea celebrului descoperitor al Americii a fost amplificată și de succesul românilor.

Victoria incununată cu nimbr pe cei îndrăzneți. Mastela nu era numai un îndrăznet, era un adevă-

rat artist în profesia sa. El deținea anumite secrete, la care a ajuns prin inteligență și efort. Era, desigur, convins că norocul nu însoțește decât pe cei pricepuși și dăruiți în totalitate profesiei. Prin același scriitor marinări care a fost Eugen Botz (Jean Bart) putem să ne apropiem, putem încerca să cunoaștem tainele sefului de echipaj de pe „Mircea”. Însemnări nu numai inspirante dar și necesare pentru cei care se pregătesc să participe din nou la „serbările columbiene” care vor fi organizate în anul 1992, la care Nava-școală „Mircea” a fost invitată încă de pe acum.Numai urmăindu-l cîteva nopți, înainte de ziua solemnă, își puteau să-i prinzi din mijloacele întrebănită. Are operații pe care le face încrești și pe tăcute; unele carena bărcii cu seu, pentru ca barca să alunecă ușor, își îndreaptă ramele, alege oamenii pe sprincenea, își potrivește greutățile la pupa ca să se ridice provă și astfel barca să tăie mai ușor apa; și... cite alte mici secrete profesionale. Niciodată nu uită să-și ia în barcă și lopeți de rezervă, pentru a schimba pe cele ce se arătupe în drum. Un vechi obicei al bordului era de a se da vin solda-

tilui care ar visi cu atita putere încit să rupă o lopată în apă”.

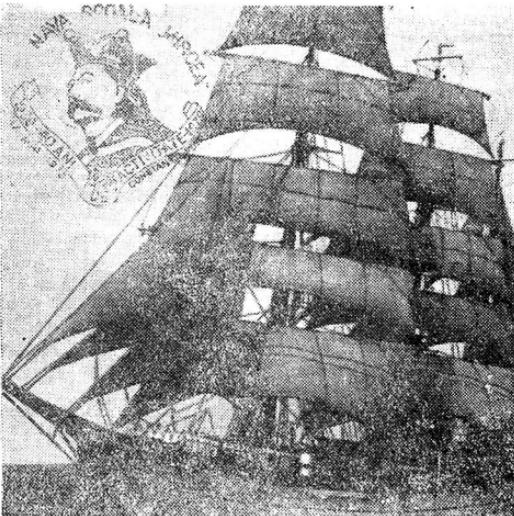
Secretul lui Mastela era cunoașterea în profunzime a profesiei sale, afără unor răspunsuri viabile la toate întrebările și, de ce nu, spiritul de prevedere care, atât cît îl este posibil omului capabil și inspirat, înflăcăra efectele intimplării nonoroacoase.

Ce recompense vor fi primite marinarii din echipajul bărcii Nr. 1, cei care au cîștigat concursul bărcilor cu rame la Genova, nu știm, dar e de presupus că fiecare fost multumit. Cît privește pe Mastela, dacă poate fi văzut „cu o mînă pe cîrmă și alta la săpcă, lucindu-sîurile de galionă pe mîneci și cele două decorații pe piept”, înclînam să credem că a fost decorat după invinsă furtună din 1888 ca și în urma victoriei înregistrate la Genova. Dacă în acest caz rămîne la stadiul de presupuneri, în altele informații exacte devin suport pentru certitudinii. În luna septembrie 1933, călătoria de instruire a elevilor marinari s-a făcut cu Nava-școală „Constanța” deoarece bricul „Mircea” a ajuns „bătrînul

Horia VASILONI

(continuare în pag. 10)

● Cu toate pînzele sus..



MARINARI DE IERI, DE AZI, DE MIINE

(urmăre din pag. 9)

Mircea" iar Nava-școală „Mircea" pe care o avem și astăzi, era încă de la a fi.

„In ziua de 7 septembrie nava sosește la Spetza, insulă cu importanță istorică în războiul pentru independența Greciei...“ afișăm, la rubrica „Din Țără“, în paginile revistei România Maritimă și Fluvială. „...zilele de 8, 9 și 10 septembrie sunt ocupate de serbări nautice, la care ia parte și echipajul N.M.S. Constanța cîștigind o cupă, 8 diplome și un pavilion, la regalele de bărci, stațefă-Innot și bărci armate cu ofișeri“.

Pentru întîmplări mai îndepărta-te apelăm la însemnările de epocă; cele mai apropiate, sint încă vîî în memoria multora dintre noi. Este și cazul concursului de bărci cu rame de la Amsterdam, din anul 1975. Atunci, barca românească comandată de locotenentul-major Vladimir Moisiluc a ocupat primul loc în întrecerea din grupa preliminară și locul al doilea în fază finală, după barca olandeză visătită nu de marinari, cum era de așteptat, ci de sportivi de performanță. Și așa, rezultatul românilor poate fi considerat un succes deoarece ne-am clasat înaintea echipajelor sovietice și vest-germane; rezultatul a încărcat de imensă bucurie întregul echipaj. Victoria apartinea vislașilor din barcă și deopotrivă tuturor marinariilor și ofișerilor instrucțori care i-au antrenat și care, în timpu întrercerilor, i-au încurajat cu entuziasm, de pe puncte marea majoritate.

tate, din înălțimile catargelor mulți dintre ei. Aud și acum inflăcările lor indemnui care dominau galerile celorlalte echipaje de pe navele vecine: „România — România“, „Mircea — Mircea“ sau puternicele strigăte de „Ura“ din final. O uriașă energie benefică a celor de pe navă a înzecit atunci forțele și încrederea celor aflați în concurs. Organizațiorii au recompensat pe cîștigători cu cîte o butelie de whisky, în plus, pe comandanțul bărcii cu o medalie pe care, alături de denumirea navei, era incrustat și numele său. La bord, din inițiativa comandanțului Eugen Ispas, a fost organizată o masă festivă în cinstea celor care au continuat și consolidat frumusetele tradiții ale Nava-școală „Mircea“.

Importante în orice concurs sunt atît stimулurile morale cît și cele materiale. Un adevară permanent, o necesitate care nu poate fi ignorată azi, cu atît mai mult cu cît a fost riguroz respectată de cei de mai înainte, cei care au contribuit la renasterea marinei naționale. Între ei și ofișerii Mihail Căplescu — unul din foștii elevi din Școala Copiilor de Marină, unde a intrat în anul 1883, „aceea minunată școală care a dat țărei atită serii de ofișeri în Marina Militară și Comerțuală“. Multe sint faptele care marchează puternic biografia acestui comandanț, norocoase unele, chiar nefericite altele. În categoria aces-

tora din urmă se află și pierderea unicului copil într-o activitate de pescuit pe mare. O hotărâre inspirată a sa îl așează printre cei mai aleși marinari, demn de considerația urmașilor. „Pensionar, familist, fără avere, Căplescu a lăsat cu limbă de moarte ca din puținul rămas în urma sa, să se doneze Marinei suma de zece mii lei, din venitul căreia să se dea un anual două mici premii pentru cel mai bun marină gabier și pentru cel mai bun trăgător de rame de la bărci. Nu mica sumă contează ci nobilul gest care va sluji multora ca pildă. Marinarii nu-l vor uita...“

O viață închinată luminos ca nemurirea, un legămînt al generației de la 1932, o realitate plăduitoare pentru cei de azi. Cine știe ce se să intîmpătă cu fondul donat de comandanțul Căplescu? Gestul său nobil poate deveni o tradiție prin-tr-o nouă inițiativă din partea celor maturi cu grija pentru noile generații de marinari. Un fond strins în acest scop poate sprinji prin recompense pe cei mai buni. Un fond care ar trebui să poarte numele inițiatorului său: „Mihail Căplescu“. În acest scop, pentru sprinjirea tinelilor scriitori se simte nevoie organizării unui concurs așezat sub numele tutelar al lui Jean Bart.

Mihail Căplescu — un nume care și-a cîștigat dreptul la memoria mării, la marmurele mării. Multe alte nume, prin fapte din cele mai lumenioase, au dreptul la neuitarea urmașilor.

Primul din seria începută în urmă cu 5 ani la Galați, cargoul de linie tip semicontainer de 14.955 tdw, „ALEXANDRIA“, aparținând Companiei de navigație „NAVROM“ a parcurs cel mai lung traseu al său, cu o viteză medie record de circa... 10 Nd. Recordurile sunt, însă, de altă natură.

Pe căpitanul secund ADRIAN ALEXE, aflat la prima cursă cu această navă, cele 213 zile de marș l-au încăruntit de-a binelea. A fost și a făcut de toate: ofișer de cart, timonier, bucătar, brutar (ultimii doi, imbolnăvindu-se, s-au înapoia în țară), motorist, și cîte și mai cîte altele.

Două „nea Costică“ OPINCARU, comandanțul, în ton cu renumele său de lup de mare „hîrsit“ pe mări și oceane, cu alte recorduri de cîte 9 luni la activ, a rămas impasibil la tot și la toate. Dar totul e bine cînd se termină cu bine.

Bun venit „ALEXANDRIA“!

Pe 20 noiembrie 1990 „Alexandra“ ridicase încă din portul maritim Constanța. Pe 19 iunie a.c., la

orele 13.45, ea acostează la Dana nr. 5 a aceluiași port, după aproape 7 luni de voiaj.

◆ ◆ ◆

Căpitanul
secund
Adrian
Alexe
pe puntea
de comandă



MARINARI DE IERI, DE AZI, DE MÂINE



MĂ CONSIDER PREGATIT SĂ INFRUNT MAREA ȘI APT PENTRU VIAȚĂ

La capătul celor 9 ani petrecuți la școala mării, locotenentul IULIAN MIRCEA, unul dintre liderii primei promotii a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, râmine consecvent convingerilor sale. Licențul militar „Alexandru Ioan Cuza” a constituit pentru el prima mare realizare; chiar poate spune că l-a propulsat printre cei cu adevărat buni și independenți.

Sesiunile de examene și concursurile naționale studențești i-au adus fostului elev plutonier adjutant — încheietor de facultate, primele satisfacții incurajatoare. În dispută

firească cu timpul a fost deopotrivă perseverent, optimist,meticulos. A intrat în institut al doilea. Încheie cursa onorabil, vizând virful piramidei. Disciplinat și modest, este, ca intotdeauna, deosebit de sincer.

— Ce simte în aceste momente cel care, pînă mai ieri, avea calitatea de student?

— În primul rînd mă încercă regretul firesc că mă despărțesc de colegi și viața universitară, cu toate neacuzurile și frumusețile ei.

Pentru mine, în mod excepțional, mă bucură faptul că am beneficiat de un an de inițiere în toate speciațările meseriei, ceea ce pentru promovația noastră reprezintă, desigur, un mare avantaj.

O altă mulțumire suflătescă: mă mindrește că pot realiza un program pe calculator, la nivelul unui amator. Apreciez, de asemenea, revirimentul produs în relație dintre studenți, candidați și cadrele universitare. Ni se recunoște, în sfîrșit, meritele la adeverăta lor valoare precum și potențialul instrucțiv-formator al instituției. Moralicez, am reușit să conștiințizez, cred, trecrea la o nouă etapă. Avem dimensiuni răspunderilor și îndatoririlor care derivă din nouă statut al ofițerului de marina.

— În fața ultimului examen — cel de susținere a lucrării de diploma — mai poate fi vorba de emoții?

— Consider că sistemul actual de examinare are carentele lui. Pentru mine, personal, ele au constituit întotdeauna doar un prilej de evaluare proprie a cunoștințelor, poate chiar a capacitatii intelectuale, de ce să nu recunoști? M-am străduit să intuiesc, în general, principiile de bază ale unei teorii sau discipline. Mi-am etalonat de fiecare dată, într-un fel sau altul, imaginația, capacitatea de analiză și sinteză, metodele proprii de învățare, stilul de muncă.

Am preferat și mi-am impus, de la început, învățarea logică și nu memorarea materiei.

— Ce domeniu ai abordat pentru examenul final?

— În principiu, este un program de calcul pentru determinarea punctului navei pe baza indicațiilor receptorului naval BRAS—GALS.

Am introdus un sistem care elimină hărțile hiperbolice speciale, destul de costisitoare. Proiectul are perspective numai dacă navele vor

Marian SUCEVEANU

(continuare în pag. 12)

→

Punctul terminus — porturile chinezesti Xiangang și Dalian, din Marea Galbenă. De aici au încărcat la bord 9535 tone fluorură de calciu, 554,6 tone mărfuri generale (poliplinuri, ciocolată, accesorii optice, mașinării de tot felul, echipament electronic și aviație etc.), 2012 tone bumbac indian de la Bombay.

Au străbătut peste 20.000 Mm și au fost oaspetii a săptă mari porturi străine. Crăciunul și Revelionul le-au sărbătorit la indieni, Paștele la chinezii. Au fost martori sau au trăit din plin cosmarul evenimentelor din Golful Persic, repercușunile assasinariei lui Rajiv Gandhi, ravagile ciclonului din Bangladesh, mascarada arestării primului ministru thailandez la Bangkok.

Au suportat cu stocim temperaturile înalte de la tropice, numărind carturile de veghe și zilele, una cite una. Au primit și au transmis din cînd în cînd radiograme ori au mai dat cite un telefon acasă. Cei mai mulți și-au strănit cu greu nervii și au petrecut ore în sir cu ochii atîntați la luminile tărâmurilor, ori între filele unui jurnal intim. Opt dintre ei, în majoritate

tineri, au primit botezul primului voiaj.

Alți trei, ofițerii de cart MARIO MEMELIS, DUMITRU RADU și telegrafistul AUREL CIȚU au fost cei mai fericiți tătică din lume. Sî-au serbat, acolo unde s-au aflat și cu ce au avut la îndemîna, venirea pe lume a primului copil. Martin, băiețelul lui Mario, botezat de el, chipurile, la mii de kilometri de casă, s-a dovedit în final că este, de fapt, o păpușă de fată. Dar mai contează oare, în clipele acelea de bucurie, o glumă, chiar și de soiul astăie?

Cind a telefonat acasă la societatea Iași, ofițerul maritim II ION NASTASA s-a bucurat nespus că o aude din nou pe Mihaela, aflată în focul ultimelor examene la medicină. Mai surprins a rămas cînd a aflat că pe 20 iulie trebuie să îmbrace costumul de mire, pe care încă nu și-l cumpărase. A tras o fugă la Iași să-și pună la adăpost agonizant, pentru că după săptă zile hojnăreala (a se citi corvoadă) cu navele comerciale, nu mai întrevede nici o sansă ca să mai primească chiar și cea mai modestă garsonieră, de la Flotă. Acasă la el,

la Boroaia, a numărat pe ceas patru ore, timp în care să-i îmbrățișe și mingăiat părintii, osteneți de truda cîmpului și cu ochii împăleniți de griji și atîta aşteptare. În drum spre vapor s-a decis să plece din nou în voajă, poate tot cu „ALEXANDRIA”...

Acestor oameni ciudăți, bronziati, vinjoși, cu viața lor dură și nelîndîrtoare, le înțeleg acum graba de a ajunge acasă, aşa după cum le-am admirat întotdeauna profesionalismul și atașamentul față de cauza și necazurile lor, ori dorul lumeneș care le zbuciumă înimile, a-săjderea mării după care tinjește necontent.

De aceea, poate, în loc de poezie valurilor, m-am străduit să-i înțeleg lui MARIO acel catren retoric, semănind a ghidușie, pe care un croitor indian i l-a brodat cu mînală pe spatele salopetei sale:

„SEA IS MY COUNTRY
SHIP IS MY HOME
DUTY IS MY LIFE
WHO IS MY WIFE?”
BON VOYAGE, „ALEXANDRIA”!

**Locotenent-major
M. MARIAN**

MARINARI DE IERI, DE AZI, DE MÂINE

(Urmare din pag. 11)

fi ditate cu un anumit tip de calculatoare generale, navalizate.

— Spre ce tip de navă și speciațitate se îndreaptă opțiunea ta?

— Specialitatea este cea pe care mi-am ales-o acum un an de zilei navigației. Ca tip de navă, îmi doresc să fiu repartizat pe cea mai modernă navă a Marinei Militare. Mi-ar place să pot aprounda ceea ce am învățat teoretic și să ating adeverată performanță pe care nu-mi practica și-o poate înlesni.

— Ești căsătorit doar de un an. Ce sunse întrevede familia MIK-CEA?

— Mă îngrijorează ritmul galopant de ascensiune al prețurilor la apartamente. Deocamdată, locuim la socii. Ca să-mi permit să cumără sau să construiesc o locuință ar însemna să rămân anii mulți tributar statului. Am, însă, atul tinereții și deosebit de mult elan. Sunt pregătit să înfrunt bărbătește viață. Vreau ca după un timp să mă pot uita în urmă și să constat că am realizat urmă.

— Ce sfat ai dor să adrezezi studențului de anul I, din Academia Navală?

— E dificil. Înții să învețe și apoi să se distreze. Să ierarhizeze într-o manieră proprie disciplinele de învățământ. Să lupte pentru sine și nu pentru note. Să respecte statutul studentului marină, uniforma, onoarea, demnitatea și conduită regulamentară. Să primeze rigurile școlii înaintea sentimentelor și tentațiilor virștei. În definitiv, să priceapă sensul și prețul manifestării plenare a personalității umane.

— Un gind, poate, despre comandanți și profesori?

— Optez pentru generalizarea în practica didactică a proiectelor de curs și coločivilor. Examenele sunt părtinitoare, pot fi dejucate.

Opinez în favoarea unui proiect de quantificare a ansamblului de activități pe care trebuie să-l parcurgă orice student pentru a se ajunge la o mai mare obiectivitate în aprecierea individuală a studenților. Le sunt recunoscător tuturor. Mă consider pregătit să înfrunt marea și apt să pășesc sigur în viață. În prezent mai am un singur vis: să urmez cursurile Facultății de matematică.

— Din partea revistei „MARINA ROMÂNĂ”, felicitări și mult, mult succes!



CHEIA SUCCESULUI

La cei aproape 28 de ani ai săi, personalitatea tînărului ZENOVE PALADE, de curînd avansat la gradul de maistru militar clasa a IV-a, în specialitatea electronică, este, de acuîn, bine definită.

I-ai conturat-o drumul mereu deschis implinirilor, perseverența și dragostea de muncă.

Liceul industrial nr. 1 din Tulcea i-a înlesnit calificarea în meseria de strugăr.

Cei aproape trei ani de trudă la o întreprindere constructoare de na- din cochetul port dunărean l-au ajutat, însă, să-și manifeste calitățile de om deosebit, să merită stima și aprecierea celor mari, alături de care a dobândit probitate profesională și responsabilitate.

Perioada stagiuului militar îndeplinit în cel mai conștiincios mod, tot la marină, i-a permis să se decidă asupra viitorului său. A ales această frumoasă meserie. S-a străduit să și-o aprege și să-i pătrundă talie-nelui cu dragoste celui care știe să preuiască munca.

Acum este gata să-o împlinească acolo unde va fi repartizat, de preferat la bordul unei nave fluviale sau oriunde va fi nevoie de mintea și brațele sale.

S-a simțit onorat să înmîneze, celor de după el, ceea ce se vrea un indemn stăruitor la învățătură, simbolul unei frumoase tradiții: CHEIA Școlii Maiștrii Militari de Marină.

Pe placă de onoare a color care au absolut școală și milităză pentru prestigiul ei, reprezentantul promovării 1991 va fi al 68-lea din istoria sa. Sintem conviști că va face totul pentru ca, prin faptele, sacrificiile și meritele unanim recunoscute de dascălii, comandanți și colegii săi, aceasta înscriere să dâinuie prin însăși reușita să înviață și împlinirile profesionale de mai tîrziu.

PAȘI PESTE CRESTE DE VAL

Cind i-am spus de ce îl caut, e-lovel plutonier VIOREL BOLDĂ a zîmbit strîngărește în colțul gurii, pe sub mustăcioara abia mijită.

Este o fire practică și deloc romantică.

Îl place și preferă să spună lucrările pe nume. A bătut la porțile Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza” pentru că i-a suris ideea și s-a gîndit că i-să potriu.

„Învață, în principiu, din toate domeniile. Vreau să-mi formeze o cultură generală vastă care să îmi permită să răspund favorabil oricarei solicitări”.

Veleitările sale de lider al fostei companii de anul IV, spiritul bătăilos, clarvizionarea cu care acționează și se exprimă, tenacitatea, toate acestea ascund, bineînteleas, și o a-nunțădoză de justificat orgoul.

Ascensiunea sa a însemnat un premiu III, două premii II, iar acum, la final reușind performanța locului I.

Nu a anticipat că va fi șef de promoție. Disputa era între alii doi colegi de an, NICU VATU și IOAN STEFANACHE. I-a depășit la o sutime, cu media generală 8,72.

Rămîne consecvent specialitatea electromecanică pentru care a opătat inițial.

Va candida la examenul de admitere în Academia Navală. Dacă are emoții? Dar cine nu are?

„Dacă aş lăua-o de la început as procedea la fel, învățînd an de an, zi de zi, lecții de lectie. N-am prea fost controlat de părinți. Nici n-a fost cazul. Au avut încredere în mine. Liceul militar m-a învățat să merg pe propriile mele picioare. Am învățat numai din plăcere de a studia, de a descoperi lăcuri noi. Vreau să devin un bun ofițer elec-tromecanic”.

Ideala său de viață este cel al oricărui tînăr de 18 ani: dorește



MARINARI DE IERI, DE AZI, DE MÎINE

→

să-și vadă visurile devenind realitate, iar aceasta să se integreze unei societăți căreia să-i fie util. Altfel spus, să-și facă viața frumoasă.

Aici devin indiscret. „Iubești?” îl întreb... „De ce nu?” Gabriela — Daniela a absolvit Liceul sanitar și își in-

cearcă norocul la Psihologie, în București. Speră să reușească.

Poate că are dreptate. Îmi plac optimiștii. Probabil că vor reuși amindoi în viață, ca și în dragoste.

Chiar dacă, uneori, drumul lor sinuos seamănă cu un vals pe deasupra valurilor vietii, tineretă răzbăte. Le-am urat din inimă să învingă.

rului. Am uitat să vă spun: tăticu' este căpitan de cursă lungă, asta o știu chiar de la el și are un vapor care pleacă și întârzie mult și vine foarte rar acasă. Iar mama nu știe să-mi spună unde este — zice că este pe mare, sau că este în vreun port, dar sănătatea de multe porturi în lumea astă că nu le mai ține...

De cîte ori o întreb unde este tăticu' se uită îndelung la fotografia cea mare din bibliotecă, se întristează și i se umedește ochii. Uneori văd strălucind pe obrazul ei două lacrimi pe care și le sterge însă repede. Și atunci îmi vine și mie să pling. Mi-a zis tăticu' că bărbații nu trebuie să plingă. Bănu. Pling numai atunci cînd în pragul ușii apare tăticu' în uniformă albastră de marină cu tresele aurii la minecile hainei iar eu îi sar în brațele-i puternice, mă cubăresc la pieptul lui și îi simt mirosul acela de vapor și de departări. Atunci nu-mi mai pot stăpini lacrimile. Ultima dată cînd a venit acasă tăticu' mi-a adus un vapor și o uniformă de marină. După ce am finibrăcat-o, aşa cum mă vedea, m-am uitat în oglindă și atunci îmi s-a parut că nu mă sănătățesc eu, că plutesc departe, pe mare, iar de undeva, din valuri, a apărut Neptun cu barba lui mare și albă, cu coroană și trident de aur, pe o balenă, făcându-mi semne prietenite cu mină. Atunci am văzut și Ecuatorul. Nu mă credeți? Intr-un tirziu am auzit în spatele meu vocea tatălui: „uite un lup de mare”. Oare, ce-i aia „lup de mare”?

Aripi de vis

Stiți ce este acela un vapor? Cum, nu știți? Eu știu. Este ceva mare, mare de tot, cu catarge, cu motoare mari și puternice, cu elice, cu o mulțime de alte aparate (care ia ce-er folosi?) și cu oameni la bord, care se cheamă marinari. Și mai știu că plutește. Pe apă. Atunci nu știu să vă spun cum plutește, dar cînd voi fi mare, aşa ca tăticu' o să știu și o să merg și eu cu vaporul și o să-l conduc pînă departe, departe, dincolo de Ecuator. Ce este Ecuatorul? Nici asta nu o știu, însă cînd m-am urcat pe vaporul lui tăticu' am auzit de la niște marinari că au trecut Ecuatorul, că a venit la bord Zeul Mărilor, Neptun și i-a botezat și atunci m-am hotărît: cînd o să mă fac mare, o să primeșc și eu botezul Ecuato-



- Marinarii amatori (trebuie) să-și întipărească în minte și în suflet, că toate chestiunile mari nu pot fi frămîntate decît în largul mării, departe de patimile omenești.

- Intre cer și apă, în liniste profunda și pătrunzătoare, cînd marea e lină și luminoasă, ca și în clocoțul fărtunilor, cînd ea este înfuriată și întunecoasă, omul se găsește mai în apropiere de Dumnezei.

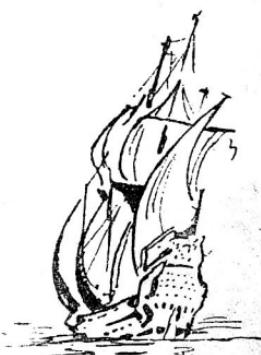
- Marinarul, prin viața sa, în imensitatea apelor, devine otelit, blind și iubitor, drept și cumpănit și cu experiența cel-apropie de înțelepciune.

- În mijlocul elementelor naturale, dispără rangul, dispără trufia cu toate celelalte pasiuni omenești.

- Marinarul obisnuit a vedea departe în zare și dincolo de zare, vede și trăiește adevarata viață; numai el știe ce e mirajul, aşa că viața pămintească nu-l înșeală.

(Amiral Sebastian EUSTATIU)

MUSUL



ZIUA MARINEI ROMÂNE — tradiții

De fapt, examen de conștiință colectivă care pune în relație MARINA cu propria ei istorie, cu istoria României și cu viitorul.

ZIUA MARINEI!

Dincolo de sărbătoare, dincolo de tradiție, sentimentul grav al responsabilității, al implicării în legile și dinamica devenirii, mereu sub veghe pavilionului înmăncunichind în simbol destinul național căruia, de la navigatorilor începutului pînă astăzi, corăbierii românilor i-au adus un aport de jertfă, de spiritualitate și de poezie.

De veghe neclintită la hotarele albastre ale țării sau străbătină Oceanul Planeta, marinilor români de la posturile lor de luptă omagiul lui

RADU THEODORU

Un popor unitar, o limbă unică s-a format într-un spațiu al unităților: Carpații, Dunărea, Marea Neagră. Aici apele noastre pornește sub semnul Marelui Astaru: razele-riuri își adună debitele în albia bătrînului; fluviu, cî se conduce la Marea cea Mare. Unanișul-le pe atră: a comunitatei prin strămoși cu întreaga lume. Și aceasta de milă de ani!

De cînd cinstim noi, români, apările, pe slujitorii lor?

De la strămoșii noștri daci, care considerau apele Istrului sacre, sărăcate, dîntotdeauna prin simplul gest matinal, cînd în căsușul mîinilor strîngem apa cu care ne primem în față înainte de a ridica privirea pentru a primi binecuvîntarea Soarelui. Căci la noi apa este sfîntă și tot cu ea se sfîntesc fizințe, lucruri!

Și înzorii navigațiilor noastre a fost o ambarcațiune modestă, la fel ca românul, luntrea-monoxilă, dar ca și el dăinuitor peste secole, pentru că nu a fost cioplită într-un lemn rarecare, ci numai în stejar — esență tare, cu sevă din adințuri.

Apoi a venit vremea corăbiilor și mărfurie nu stau prăt de cîteva veacuri picturi, murale din biserici noastre ortodoxe, unde Sf. Nicolae patronizează corăbierii echipajului navei.

Secolul trecut aducea forță abuzului la bordul bastimentelor „de comerț și resbelu”, iar la noi prin „România”, „Stefan cel Mare”, „Fulgerul”, „Despina Doamna”, „Meteor”, „Cobra”, urmînd multe altele.

In anul doi al secolului nostru, de Sfinta Maria, pentru prima dată

care și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă”.

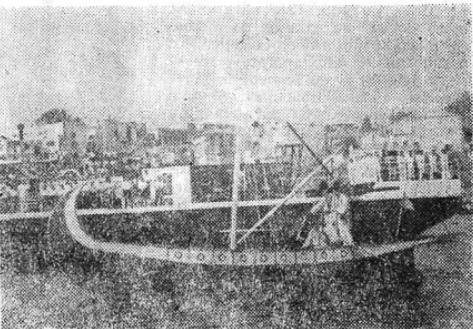
Și pentru ei, în porturi maritime sau fluviale, se aruncă în apă o ancoră împietită din flori. Momentul impresionant prin încarcătura sa emotivă, evocatoare a fost imortalizat de Eugeniu Botescu chiar în primul număr al revistei „România maritimă și fluvială”, astfel: „O dată pe an, la Ziua Marinei, se aruncă jerbe, coroane și ancore de flori în mare și în Dunăre, pentru cei fără morminte, pierduți în adincul apelor”. Un neam își pomenește în veșnicie filii!

Urmează apoi un spectacol marinăresc ce cuprinde numeroase devoine tradiționale, și toate sub triunghiul marelui zeu al apelor Neptun, purtat de o balenă. El patronează activități ca: horă, rățelor, purcelul la scordru, cavalerii de Malta, nuntă pescărească, surprize

se sărbătoare la români, Ziua Marinei.

Și de atunci, an de an, în luna august, este omagiul marina noastră, care „prin navele comerciale poartă rodul pămîntului în toate depărtările globului, ajută la înflorirea țării, iar prin navele de războbi străjuiește și apără hotarele de apă”. Și o coincidență a isto-

Aspect de
la parada
ambărațiu-
nilor



riei: 15 august 1916, zi de sărbătoare dar și zi de pomeneire — intrarea românilor în războbilul petru întregirea neamului.

In anii postbelici, programul unei astfel de festivități debutea cu un Te-Deum, urmat „în semn de adîncă recunoșință pentru suflarele (a celor...) marinari, ai căror exemplu de sacrificiu constituie o veșnică amintire... am preșărat cu flori mormintele lor pe apă... stabilind legăturile între cei

marinărești, sărituri de la trambulină, tigaiă miraculoasă, concurs de înog, concurs de bârci cu și fără vislă, tras la parimă, luptă cu saci pe scordru, vinătoarea balenei, demonstrație de salvare a unei persoane de la înec etc. Maiestuoase defilează navele alegorice, care spre aducere aminte intruchipează luntrea-monoxilă, cu daci la bord, galera romană, pînzarul moldovească, caiul brîncovenesc, șalupele de poliție de la mijlocul secolului trecut, nava cu zbaturi „România”, șalupă „Rînduica” ce-și poartă torpile în scordru și altele.

Si totul se încheie noaptea în ferăgia focurilor de artificii și apoi totul se stinge odată cu torțele cu care marinarii se retrag.

Si va veni un alt an, un alt august în care serbările se vor vrea a fi mai frumoase, mai impresio-



Mariana PĂVALOIU

Din gîndirea militară a înaintașilor noștri

„ROLUL MARINEI ÎN RĂZBOIUL PENTRU ÎNTREGIREA NEAMULUI“ (I)

de contraamiral N. NEGRESCU
comandant al Flotei de operații
pe Dunăre

In anul 1920, cînd amintirile despre faptele de eroism săvîrșite în acest război sînt de către marinari care au luptat la Dunăre erau încă foarte proaspete, apără București această carte a Contraamiralului N. Negrescu, cel care a comandat direct flota fluviulă de la începutul războiului pînă la 15 decembrie 1916 cînd Dobrogea era invadată de bulgari, iar Muntenia și Oltenia de agresorul venit din nord.

Autorul își propune, în principal, să prezinte cum a luptat în prima parte a războiului flota fluviulă sub comanda sa, dar să se și reabiliteze în urma trecerii saloanei în rezervă, cînd la sfîrșitul anului 1916, prin scăderea în afara armatei a unor generali și ofițeri, s-a incercat să se justifice infringerile noastre inițiale.

Disputele, pe care autorul le inițiază în carte, cu C.Am. Bolescu, C.Am. Eustatiu, Comandorul Scordărea, seful misiunii navale franceze și alții, au importanță atât doar pentru analiza natură relațiilor dintre diferite eșaloane ale Marinei din acea perioadă. Pentru noi, important este că acest brav marinări a pus mai presus decît interesele personale, pe cele ale flotei pe care o comanda și că, uneori, înălcind ordinele își îndrepta navele și focul acestora în cele mai fierbinți zone ale frontului, aducînd, astfel, un sprijin major luptelor care s-au dat de la Turtucaia pînă la Tulcea.

In prima parte, autorul arată situația Marinei Române la mare și fluviu. Divizia de mare, practic desființată prin dezarmarea crucișatorului „Elisabeta” și ale cărei tunuri au fost trimise la apărarea Turtucaiei, nu a jucat un rol desobosit în acest război, apărarea coastelor noastre la Marea Neagră fiind incredințată flotei ruse de sub comanda Amiralului Patton.

Divizia de Dunăre cu 4 monitoare („I. C. Brătianu”, „Lascăr Catargi”, „Al. Lahovary”, „M. Kogălniceanu”), 8 vedete torpiloare, 4 canoniere și serviciul de mine și torpile, a luat parte la toate operațiunile de pe Dunăre de la Turtucaia la Vale.

In capitolul „OPERAȚIUNILE FLOTELI“ ne este prezentat momentul începerii războiului prin atacul navelor austriece din portul Rusciuc de către vedetele noastre

ciabil în evacuarea a mii de răniți, iar cînd au sosit trupele de ajutor, au întrebuit tot ce se putea într-îmbuñat pentru a le transporta la Turtucaia^a.

Pe timpul retragerii armatei noastre de la Turtucaia, evacuarea Sisesti și pînă la stabilirea frontului pe linia Rasova, Cobadin, Toprajsar, Tuzla, la 30 august Flota a rămas pe Dunărea Iulgă (cîteva ore) și a primis ordin la 27 august să intre pe Borcea, pentru a înliniști flancul stîng al armatei inamică, atacînd trupele în marș pe șosea, coloanele de aprovisionare și artilleria sa^b. Iar comandanțul german recunoște: „După săptămîni de marsuri uriasă și lupte zilnice de urmărire, dar care fusese mereu turborate de monitorizarea române din spate Dunăre, a urmat un nou război de poziții^c“.

Rasova este pentru Marina Română cea mai prețioasă piatră din corcana sa de glorie. La 05.09, C.Am. Negrescu primește următorul ordin: „Veți căuta cu orice preț susținerea aripei drepte a armatei dobrogene, malul Dunării. Regiunea Rasova se prezintă bine, cu condiția a păstra concursul flotei^d“.

„Flota a dat acel concurs eficace care a permis să se fixeze definitiv frontul și a silnit pe Mareșalul Mackensen să aducă la Dunăre, usorind tot pe atîta apărarea pe frontul de uscat, a 7 baterii grele de 150 mm la 305 mm, cu ordinul orice să dea la fund flotă care-l supără atît de mult. La 8 septembrie cele 7 baterii execuția una din cele mai teribile și grandioase trageri de artillerie, dar n-a reușit nici să atingă vreuna din navele noastre. Mareșalul Mackensen, după ce a trimis aeroplanelor să vadă efectul acestei tragedii, a destituit pe toți comandanții de baterii^e“.

Autorul încheie episodul Rasova spunind că „numai Flotei de operații i se datorează că linia ferată Cernavodă–Constanța nu a fost trecută de inamic pe la Dunăre. Frontul de Rasova a tînuit pînă la 7 octombrie, și ar mai fi tînuit, dacă centrul unde erau rușii și aripoa stîngă de la mare unde era flota rusă, nu s-ar fi retras.

Contraamiral
Constantin IORDACHE





Marinarii

Plutesc — stăpini pe-a mărilor oglindă —
Cu gindul bun de pace-ntrre popoare
Să începe dorul să-i cuprindă
Îi aşteptăm cu pînă și cu sare.

...E ziua lor! Această sfîntă oră
De ani și ani ne cheamă la catarg
Cu inimă bătînd alert — sonoră
Spre oamenii din porturi și din larg!

Îi aşteptăm — venind din depărări —
Cu dragoste nestinsă, verticală
Si azi le dăruiu — nerăbdători —
Un cald salut pe-a mărilor cerneală.

Bine-ati venit acasă, pelerini,
Mestesugari de vise și de dor,
Copiii voștri — trandafiri și crini —
Sub soare vă aduc sărutul lor!

Iar de plecați, plutind în zări, departe
Să marea vă oferă ei pernă,
Nimic de îngă noi nu vă desparte:
Aveți în suflet PATRIA ETERNĂ!

Geo VLAD

Noapte de cart

Acelui dor tiranic și bolnav
Îi pun atlasul zdrențuit în față
Să din crepuscul pînă dimineață
Ca luminarea pilipie firav.

O suflare, prietenul meu brav
Cînd constelațiile pier în ceată
Să orizontu-i ca un fir de atâ
Realitate-să sună gongul grav.

Călătoresc cu degetul pe hartă
Tristan d'Acuhna, Goa, Marea Moartă...
Un demon vagabond mi-a pilotat
Ca luminarea pilipie firav.

Ca pe-un caie pierdut pe Mississippi
Să pot uita în clipa ce urmează
Că putrezesc de viu între principii.

Mircea PAVELESCU

Din Larg

Am stat pe covoră pînă mi-a suris
și ultimul halou.
Aveam de-acum două surisuri dăruite la plecare:
al soției și al cerului patriei.
Nu mai cunoșteam, deci, pe nimeni,
nu mai cunoșteam nimic.
Am intrat în cabină și ascultam picăturile
de apă ale timpului
cum ciocâneau în hublou.

Din lirica mării

Trecut-au de mult o sută de zile,
sute de carturi,
o mie de vînturi despletite
și tot atîtea furtuni.
Pe acest tărîm eram singuri.
Nimic la orizont, nimic în borduri.

Urcam și coboram ritmic
amarul falaz cenusiu și ascultam cu privirea
cum toți colegii mei declamau tăcerea.
Parecă ieri a fost ziua cînd plecat-am
de îngă limanul cel drag.

Pacifical continuă să-și fredoneze
stîutul cînt,
iar din valuri răsar mereu cele două surisuri
cu care mi-a însoțit plecarea:
al soției și al cerului patriei!

Serban GHEORGHIU

Mindrie



Să nu ndrăznească cineva a spune
Că n-avem mareea-n singe de străbuni,
Cutezători, dar nefălind în lume
Am izbindit în asprele genuni.

Că marea o purtăm în ființa noastră
Chiar apele din matcă și grăiese
Si Tisa, Oltul, Dunărea albăstră
Si Nistrul ce în mare se-nfrățesc.

Aici, în tărîm, catarge-n semetie
Noi ne-am durat sub tricolorul sfînt
Si-asa ne-am logodit în vesnicie
Cu marea și cu scumpu-ne pămînt.

Cu prova-n val ingenunchem furtuna,
Sîntem corăbieri din daci-romani,
Busolă ne-a fost soarele și luna
și navigăm de 2000 de ani.

I. DRAGANESCU

Auzi cum cîntă marea?

Auzi cum cîntă marea, tu, dulce Românie?
E cîntecu-mplinirii și și-l inchină ţie
Vîței copiii ai tării, de străbătă hotare,
Ce-ți apără prezentul la Dunăre și mare.
Ii vezi? Sînt ca și brazi pe crestele de munte.
Nu-i vînt și nici furtună în stare să-i infrunte.

Cintăți voi fii ai mării, ce pieptul ţineți seut
Pămîntului, străbunul, celor ce ne-au crescut.
Cinăfăt! Vreau cîntul vostru ca să străbată ţara,
Să-l stie toți românii: din Iași la Hunedoara
De sus, din Maramureș la cei din Călărași
Că-i val de cel ce nouă va crea și în vrăjmaș!

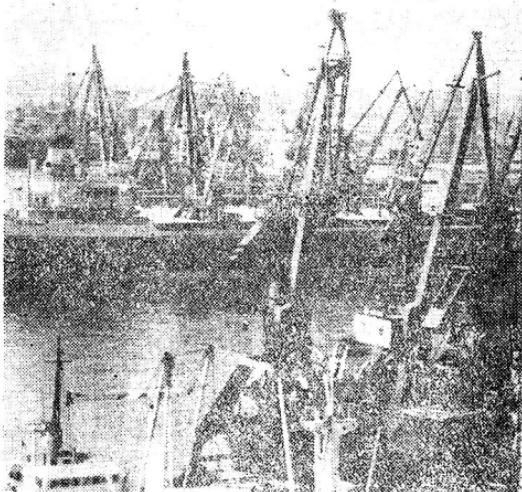
Auzi cîntecul mării, tu, dulce Românie?
Ii cîntă marinarii și și-l inchină ţie!

Nicolae STRUGARU

FLOTA MARITIMĂ COMERCIALĂ— AZI



**Probleme actuale
și speranțe
de viitor**



Ziua Marinei Române, această sărbătoare a tuturor fiilor mari-nari ai țării, a tuturor iubitorilor mării, este, după tradiție, și un moment de bilanț, un moment de evaluare a proprietelor noastre și de scrutare a viitorului, pus sub semnul dorinței navigatorilor noștri de a-și împlini menirea — aceea de a fi demni mesageri ai României în Oceanul planetar.

În pragul marii sărbători a marinilor români redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” a inițiat o scurtă anchetă de opinie la care au avut amabilitatea să răspundă doi dintre directorii companiilor maritime comerciale — domnii Mihai Enache (companie „ROMLINE”) și Virgil Toancină (companie „PETROMIN”), tema acesteia fiind „Probleme actuale și speranțe de viitor ale flotei comerciale”.

Iată, reprobus mai jos, desigur sintetic, rezultatul investigației noastre.

„ROMLINE”: „Navigăm atent în noi eurenenți de mărfuri”

Cred că una dintre cele mai importante probleme pe care le-auxă la marina română este evaluarea exactă a „peisajului” comercial în care trebuie să ne neșteam pentru ca acțiunile noastre să fie fondate pe date certe, să elimină riscul eșecului. În prezent, ca efect al evenimentelor istorice petrecute în România și în zona est-europeană, în 1989, eurenenții de mărfuri s-au schimbat în mod esențial. Aceste schimbări, acești noi eurenenți ne pun în față unei situații total deosebită față de cea anterioară, având la indemnă mijloace tehnice... vechi. (Starea tehnică a navelor ce poartă amprenta fiabilității scăzute a agregatelor „asimilate” la ordin, în vechiul regim).

Astfel, dacă în România anulii 1988, în ce privește transportul ma-

rfurilor, exportul de mărfuri reprezenta aproximativ 35 la sută, import 30 la sută, iar activitatea în cont străin 35 la sută, situația de astăzi este total diferită: exportul e acum abia în jur de 6 la sută, importul 28 la sută și 66 la sută cont străin. Ca economist îmi dau seama că în viitorul apropiat vor fi, din nou, modificări în eurenenți și sperăm — aşa cum toată țara speră — în redresarea treptată a economiei naționale și, deci, creșterea exportului.

Cit privește starea tehnică a navelor soluția e una singură: pentru a deveni competitive pe piața mondială sunt necesare renunțarea la vechile improvizării, la „cărțeli”, obținerea unor linii de credit, cu ajutorul unor parteneri străini (sunt în curs tratative) pentru piese de schimb și chiar modernizarea unor nave. Astfel, instrumentul nostru de lucru — nava — trebuie să fie apt

pentru a fi folosit în concurență pentru obținerea navaliilor pe piață liberă.

Stim valoarea oamenilor noștri — comandanți și echipaže — și suntem siguri că ei, odată intrăți într-un ritm nou de muncă și viață, cunoscind efectele economiei de piață, își vor releva calitățile profesionale, astfel incit compania să se întărească și, ca efect, siguranța locurilor lor de muncă și a veniturilor să crească în viitor.

„PETROMIN”: „Concurenței i se face față cu competență profesională”

Cred că elementul hotăritor pentru bunul mers al companiei este, cu așa mai mult în actuala conjunctură economică și socio-politică, de înnoire a României, factorul uman. Consider că problema esențială care conține în ea și dezlegarea tuturor celorlalte probleme ce ne stau în față este cea să armozizăm și adaptăm noastre, a tuturor oamenilor flotei, de la director și comandanți pînă la marinari, la un nou mod de a primi muncă, viață noastră. În clîpa în care vom înțelege că destinul companiei depinde de toți și de fiecare în parte, cînd ne vom investi în activitatea pe care o desfășurăm fiecare, la locul său de muncă, întreaga grăicepcere și inteligență, suntem siguri că vom putea primi cu încredere viitorul, într-o lume în care

Maior
Cătlin CONSTANDACHE

(Continuare în pag. 24)

SANTINELELE MĂRII

La 21 iulie 1864 domnitorul Alexandru Ioan Cuza consfințea, prin Decretul Nr. 892, constituirea primului Corp unicat al Grănicerilor Române, ca parte integrantă a armatei, aflat sub autoritatea nemijlocită a ministrului de război.

În prejma acestei adeverințe sărbători de sulet a vitejilor situați din todeacuna în „șesalonul întîi” al vechei necurmate la posturile datoriei am petrecut cîteva zile printre acești brazi și demni urmări ai oșteniilor daci, ai călărașilor de margine, păterășilor, pînieșilor ori dorobanților de frontieră.

Așadar, oaspețe al grănicerilor marinari...

GLAS DE HRISOV — MOȘTENIRE

„Acesti păzitori ai marginii, schimbîndu-se zi și noapte, vor priviughea cu cel mai mare amânunt, atât în linan, cît și pe totă însemnată linie a Dunării. Ei sunt datorii de a priviughea ca toate vasele de curînd sosite să nu se aproacie de linan, nici să aibă comunicație cu celelalte vase, pînă a nu se împlină zilele carantinei. Fiecare dată sosind vreun vas, păzitorii după apă au înștiința pe căpitanul schelei sau pe Direcția Carantinei, care vor lăua cunîncioasele măsuri feritoare”.

Pentru slujitorii apelor, al căror istoric este nemijlocit legat și începuturile organizației Marinei Militare, asemenea reglementări au fost inițial stipulate în Regulamentul

organic al Principatelor Române și, ulterior, în „Instrucțiunile pentru paiza frontierelor”, elaborate de Inspectoratul Navigației și Fortelor în 1890.

Ele prevedeau, pe linii îndeplinirea consemnului general și particular, îndatorîrea pîchetelor de a combate contrabanda și de a interveni, în caz de furtauri sau alt accident, pentru salvarea mijloacelor de navigație aflate în raza subunității. Marinarii erau obligați să acționeze pentru conservarea pădurilor și ostrovelor din zona de supraveghere. După coșințire pavilionului, acostarea navelor era permisă numai în fața pîchetului, fără, însă, ca echipajul să debare.

Santinile din porturi trebuie să avîntă operatiunile de încărcare-descărcare a navelor la punctele de trecere, acolo unde nu se aflau

gardieni de port, și să interzică scoaterea de la bord a mărturilor fără aprobări corespondante; să înștiințeze agenții căpitaniei (îndată observă că o ambaremare încalcă regulile de astocare; să permîtă depozitarea mărfurilor numai în locurile recomandate de căpitanii; și interveni în caz de incendiu, să interzică scăldatul pe timp de noapte fără aprobările regula mentare; să păstreze ordinea și disciplina în porturi.

Parte integrantă a Corpului Flotilei de Dunăre, unificată în octombrie 1863, navele grănicerești și-au legat din todeacuna destulul de nobilă misiune a apărării frontierelor de ape ale României.

Incepînd din 6 mai 1890, Comandanțatul Marinei a dispus introducerea în programul de instruire a companiilor de infanterie destinate pentru execuțarea misiunilor de pază, a unor cunoștințe de artillerie, pregătire marinărescă, matematice, velutaria și timonerie, elături de temele referitoare la paiza frontierelor, serviciul la bord și Regulamentul porturilor.

Fie că s-au afărat pe „Santin-la”, „Poterău”, „Vegetorul”, „Pandurul”, „Grănețeurul” sau „Prutul”, fie „Alexandru cel Bun”, „Rahova”, „Opanceau” ori „Smirdan”, echipașele foștilor nave de poliție au etalat înălțătoare virtuti grănicerești și alese simțăminte patriotic ale ostașilor marinari care le-au slujit totdeauna, cu credință și devotament.

IN MISIUNE CU VEDETA „28”

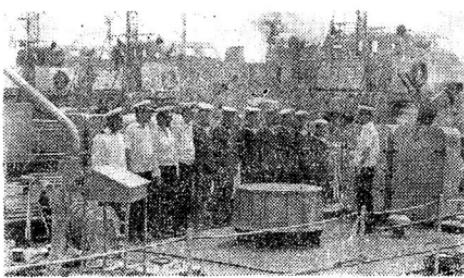
In calitate de navă-comandanță, vedeta grănicerească „28” dublează prima farul de ieșire din port Locotenentul-major LIVIU CIUCANU ordonă cu autoritatea comandanțatului:

— Treceți la pozițurile de observare!

— Ce drum luăm? întrebă, dia obișnuință, ca pentru sine, maistru militar principal FLORIAN RIZEA.

Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU

(Continuare în pag. 24)



Marinarii
grăniceri,
Raportul
navei

Calendar marinăresc

01 AUGUST

- 1498. Descoperirea de către Cristofor Columb a sectorului caraibian al ţărmului Africii.
- 1793. Flota franceză este nimicită la Abukir de flota engleză comandată de amiralul Horatio Nelson.

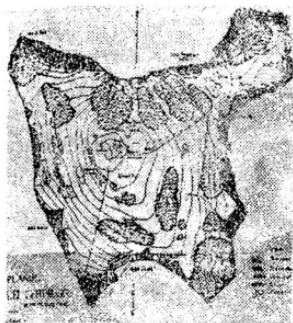
— 1892. S-a semnat în București convenția de comerț și navigație româno-ngleza.

02 AUGUST

- 1862. Se adopțiază Regulamentul de navigație pentru marina comercială a Principatelor Unite.
- 1864. La Giurgiu a avut loc ceremonia de intrare în compunerea flotei noastre „ROMÂNIA” (vapor cu zbaturi de 130 tone, cu 4 tunuri).

03 AUGUST

- 1492. Începe prima călătorie (03.08.1492—15.04.1493) a lui Cristofor Columb spre America.



Despre insula Șerpilor..

Insula era cunoscută în vremurile de demult sub numele de Leuce (gr. Levke = alb), după culoarea spumei valurilor deferlate la târmurile sale, dar și Achilea — după presupusul templu, menționat anterior, al lui Achile, care ar fi fost înormăntat aci, de departe de coastele vechii Elade.

In Evul Mediu, insula era cunoscută sub alte denumiri ca : Selina, Nisi, Rubra etc., a căror semnificație nu este bine lămurită.

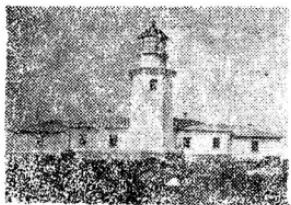
Un element mai concret, prezentă șerpilor de apă (*Cotuber hydrys Pall.*), care sălășuiese printre stâncile ieșite din apele marii, a determinat, desigur, denumirea cea să păstră pînă în zilele noastre. Astfel, începînd din secolul al XV-lea i se atribuie toponimul de **Insula Șerpilor** de către români, **Phidoni** (Ophidoni) de către greci, sau **Ilan Ada** de către turci, cu aceeași semnificație. Pe insulă se întîlnesc și alte toponime, mai ales turcești, legate de prezența aici, timp indelungat, a observatorilor de far, (far construit în anul 1842) care erau, de fapt, turci din Sulina. De pildă golful de nord-est, numit **Chiiaț Hare**, însemnă „fabrica de hărție”, probabil după aspectul spumei albe datorate valurilor din această zonă expusă vînturilor puternice de nord.

Dintre primele relatări cu caracter științific despre Insula Șerpilor remarcăm, în primul rînd, contribuția reputatului geolog dobrogean, profesorul Gh. Murgoci, la începutul secolului nostru, urmat, ulterior, între anii 1924 - 1931, de lucrările unor cunoștuți oameni de știință, îndeosebi biologi de la Universitățile din Cluj și București (P. Enculescu, V. Meruțiu, A. Borza, G. Brînză, R. Călinescu).

Din punct de vedere geologic insula reprezintă un martor al unei vechi cutări tectonice (chimeriană) ale cărui urme sunt recunoscute și astăzi în anumite porțiuni muntoase din Dobrogea de Nord și Insula Șerpilor; cercetările geologice au urât, de asemenea, identitatea dintre fundamentul Deltei Dunării și al insulei, care — constituită din gresii conglomerate liasice, de vîrstă Jurasic inferior — are o vechime

de circa 130 milioane de ani. Interesant de remarcat faptul că mai recent, geologic vorbind, peisajul insulă a trecut și alt fenomen — ca de pildă ultima transgresiune eustatină a apelor Mării Negre, în perioada în care pe locul actualei Delte a Dunării era instalat un liman fluvial, care a spărat aproape în totalitate depozitele grease de loess depuse anterior (din care a rămas depozit un petec de terasă cu terra roșă în colțul nord-estic).

Cercetările biologice, îndeosebi floristice și faunistice, au demonstrat nu există endemisme pe insulă, cu alte cuvinte, faptul că Insula Șerpilor a fost în trecutul îndepăr-



tat pămînt dobrogean. Lucrările naturaliștilor români au atras, totodată, atenția oamenilor de știință străini, astfel că în anul 1928 profesorul Rudolf Drost, șeful stațiunii ornitologice din Helgoland, a rămas pe insulă împreună cu un asistent al său timp de trei luni de zile, pentru studii privind speciile de păsări, mai ales sub raportul migrației lor peste aceste porțiuni ale Mării Negre.

La nivelul anilor 1930 au existat propuneri ca prin Institutul meteorologic, Stațiunea de zoologie marină de la Agigea (a Universității din Iași) și Comisia Europeană a Dunării să se înființeze pe Insula Șerpilor, de către statul român, două instituții de cercetare științifică: o stațiune meteorologică care să aibă și preocupări ecologice și o stațiune ornitologică, insula fiind „unul dintre cele mai importante puncte de studiu al migrației păsărilor din Europa”, după cum constata, la vremea aceea, dr. R. Drost.

Incerind o concluzie personală, apreciez că Insula Șerpilor — care geologic și teritorial a aparținut țării noastre — este astăzi aproape imposibil de a fi contemplată, chiar și de la distanță, ceea ce, pentru noi, ca marinari și cercetători ai Mării Negre, este un lucru greu de înțeles.

Puteți doar păsările...

Dr. Octavian ȘELARIU

Situată la 19,4 Km de litoralul românesc, la sud-est de Delta Chilia, poziționată la $45^{\circ}15'$ latitudine nordică și $30^{\circ}12'$ longitudine estică, cu o suprafață de 1,5 km²; coaste abrupte, îndeobște cele de vest și sud, flancată de jumătatea de stînci submarene, întărite de cîteva elemente din notația soților a Cărtării pilot a Mării Negre privitor la **Insula Șerpilor**.

Fără a avea posibilitatea de a o acosta direct, personal am zărit-o de mai multe ori prin binoclu sau lunetele alătăudelor de la **NAVA HIDROGRAFICA**, la bordul căreia efectuam, între anii 1960—1964, cercetări hidrologice în apele Platoul Continental din sectorul nord-vestic al Mării Negre, de la o distanță de trei mile, adică din cel mai apropiat loc în care ne era permis să ancorăm.



Datele scrise despre Insula Șerpilor sunt limitate, singurele surse fiind unele însemnatări în revistele de știință și cultură din țara noastră, din jurul anilor 1930.

Prima relatăre se pare că se datorează lui Aretinos din Milet (anul 777 înainte de Cristos). Este interesant de menționat faptul că aaproape în teate screrile ulterioare din antichitate, datorate unor cunoștuți oameni de știință, filozofi, geografi, naturaliști, ca de pildă Euripide, Plinius, Strabon, Ptolemeu și-a semnalată, pe această insulă, existența unui templu și a unui oracol atribuit eroului grec Achile.



Marile veliere

La plecare în cel de-al cincilea voiaj în jurul lumii — cu ocazia împlinirii a 50 de ani de activitate, nava-școală „JUAN SEBASTIAN DE ELCANO“ vizitase deja peste 120 de porturi din 53 de țări, parcurgând o distanță de peste un milion de mile marine, în cele aproximativ 50 de cărări de instrucție realizate. Este, în prezent, una din puținele nave-școala mari, cu vele, care mai navează în jurul lumii.

Construcția navei a inceput în 1926 la atelierele Echevarrieta și Larraga-Cadiz; lansată și botată la 5 martie 1927 a intrat în serviciul Marinei de Război Spaniole la 17 august 1928. Poartă numele cunoscutului navigator Juan Sebastian de Elcano, care a realizat prima circumnavigație între anii 1519—1526.

Caracteristicile navei: deplasament standard 3420 t; lungime — 82,14 m, lățime — 13,6 m, pescăru — 7 m. Are 4 catarge cu o înălțime de 48,7 m și corpul din otel. Un motor Sulzer de 1.600 C.P., ii asigură o viteză de 9,5 Nod și o autonomie de 10.000 Mm. Velatura este formată din 20 vele incluzind 5 vele mari, o velă trinçă, 2 vele găbier, o velă zburător, 4 focuri, cu o suprafață totală de 2467 m.p. Echipajul cuprinde 292 de marinari plus 80 de elevi. Prima circumnavigație a realizat-o în perioada august 1928 — mai 1929, pe un itinerar care a fost în sens invers celui realizat de nava „VICTORIA“ a lui J. S. de Elcano. Comanda na-

vei a aparținut căpitanului de frigătă don Manuel de Mendivil y Elio.

Cel de-al doilea voiaj în jurul lumii l-a efectuat în perioada anilor 1930—1931, în același sens cu nava „VICTORIA“, sub comanda lui don Claudio Lago de Lanzos. În perioada anilor 1934—1935 realizează cea de-a treia călătorie în jurul lumii. Cea de-a patra circum-

Nava-școală „JUAN SEBASTIAN DE ELCANO“

navigație a fost incepută în noiembrie 1971 și durat pînă în august 1972, la comanda navei fiind don Ricardo Wellespin. La 1 noiembrie 1978, cu ocazia împlinirii a 50 de ani de activitate, salutată de regele Juan Carlos I, nava-școală „JUAN SEBASTIAN DE ELCANO“ a plecat în cea de-a cincea călătorie de instrucție în jurul lumii. Ea avea la bord elevii anului III din „Școala Navală Militară“ (Academia Navală) a Marinei Spaniole. Itinerarul volajului a fost: Cadiz, Tenerife, Rio de Janeiro, Buenos-Aires, Valparaiso, Guayaquil, Acapulco, Honolulu, Manila, Bangkok, Singapore, Colombo, Suez, Cadiz. A revenit în Spania la 13 august 1979 după ce parcurse 30.964 mile marine din care 23.191 cu velele

(74,9 la sută). În acest interval nava a fost 228 de zile în mare și 58 zile în diferite porturi ale lumii. Croaziera din anii 1978—1979 a avut o semnificație particulară: nava căre purta numele primului navigator care a făcut întregul circuit, trebuia să demonstreze, că la respectabila vîrstă de 50 de ani, este capabilă să realizeze performanța acesteia. La comanda navei s-a aflat don Angel L. Diaz del Rio Martinez.

In anul 1976, participind la festivitățile „OP-SAIL-76“ prilejuite de aniversarea a 200 de ani de la Declarația de Independență a Statelor Unite, „MIRCEA“, nava-școală a Marinii Militare a trăit un moment dramatic, petrecut concomitant cu un moment similar al navei „JUAN SEBASTIAN DE ELCANO“.

La 20 iunie, orele 13.00 s-a dat startul în regata Bermude—New Port din rada portului Hamilton Poarta de plecare de numai 1,3 Km, în care veneau la start simultan 18 veliere din clasa A (de talie ceor două nave) și aproape o sută de veliere din clasa B, fără a lua în calcul alte sute de ambarcațiuni mai mici, toate cu motoarele opriți, a creat, în mod inevitabil cîteva abordaje, mai grave fiind cele dintre „MIRCEA“, „CHRISTIAN RADICH“ (Norvegia) și „GAZELA PRIMEIRO“ (S.U.A.) și abordajul dintre „JUAN SEBASTIAN DE ELCANO“ (Spania) și „LIBERTAD“ (Argentina). Primul abordaj s-a soldat cu scăderea din concurs, avind catagorele frînte, a naveli americane, iar cel de-al doilea cu frîngerea unui arbor de la nava spaniolă și mai multe vele sfîșiate la ambele nave.

Colonel (rez.)
Virgil MOROIANU

04 AUGUST

- 1595. Oastea otomană condusă de Sinan Pașa (marele vizir) a trecut Dunărea indreptindu-se spre Călugăreni.
- În zilele de 4 și 5 august 1666 a avut loc confruntarea navală anglo-olandeză de la Foreland de Nord („Bătălia din ziua Sfintului Iacob“) soldată cu victoria englezilor.
- 1704. Englezii cuceresc Gibraltarul. Înaintea debârcării, flota anglo-olandeză a tras 15.000 lovituri de tun.

05 AUGUST

- 1484. Otomanii au cucerit Cetatea Albă apărătoare de moldovenii conduși de pîrcălabii Gherman și Oană.
- 1498. Cristofor Columb a descoperit ţărmurile Venezuelei.

06 AUGUST

- 1930. S-a încheiat la Londra Tratatul de comert și navigație româno-englez.
- 1943. Bătălia navală americană-niponă de la Vella (insula Vella Lavella din Arhipelagul Solomon). Din cele patru distrugătoare japoaneze,

Calendar marinăresc

participante la confruntare, trei au fost scufundate.

08 AUGUST

- În perioada 8—10 august 1653 a avut loc confruntarea navală englo-olandeză de la Schellingen (pe coastele Olandei) câștigată de englezii.

09 AUGUST

- 1942. Bătălia navală (pe timp de noapte) americană-niponă din zona insulei SAVO. Americanii sunt înfrinți (patru crucișătoare scufundate și trei grav avariate); Japoanezii pierd doar un crucișător.

10 AUGUST

- 1904. A avut loc „Bătălia din Marea Galbenă“ dintre flota rusă și cea japoneză. În această confruntare nici o navă nu a fost nimicită.

11 AUGUST

- 1791. Bătălia navală rusu-turcă de la Caliacra în care victoria a revenit amiralului Ușakov.

Istoria artei operative maritime

In anul 1653, sintetizind experiența dobindită în războaiele pe mare purtate de Royal Navy, Amiralitatea engleză elaborașă „Instrucțiunile de luptă” care stipula regulile după care să se ducă lupta între două escadre de nave de valori sensibili egale. Aceste instrucțiuni reprezentau, practic, un reglement de luptă cu prevederi aproape inflexibile care, în pofta unor modificări (neesențiale) suferite de-a lungul anilor au rezistat peste un secol și jumătate.

Incepuse epoca de glorie a navelor de linie, nave care răspundeau exigențelor ducerii unor lupte de anvergură pe mare pentru apărarea intereselor, în special în colonii, dar și pentru apărarea spațiului metropolitan.

In timpul luptelor pentru supremăția mărilor, lupte ce au cunoscut o ampleiere fără precedent, formațiile de nave s-au încadrat într-un balet manevrier complex, cu scopul de a anihila manevra navelor adverse. Fiecare flotă căuta să dea luptă într-o poziție favorabilă, întotdeauna în vîntul inamicului, poziție ce-i asigura posibilități de manevră.

Formația cea mai adecvată duocării luptei era formația în linie de sir, aceasta fiind și rațiunea pentru care navele participante erau denumite nave de linie. În episoadele anterioare am arătat clasificarea acestor nave evidențind și unele elemente constructive și ale armamentului de bază — artilleria.

Episodul care urmează evidențiază o serie de elemente ce caracterizează lupta în linie de sir.

Unul din avantajele adoptării liniei de sir era acela că întreaga flotă, fiind divizată în trei escadre marcate, pentru ușurință în conducere, cu pavilioane roșii, albe și albastre, putea primi ușor dispoziții de la comandant. Astfel navele se puteau integra într-o formație unitară, cu posibilități de evoluție ce s-au perfecționat continuu pînă în secolul XIX.

In cadrul flotei escadra roșie reprezenta — avangarda, escadra albă — centrul, escadra albastră — ariergardă. Fiecare escadră era comandată, de regulă, de un ofițer superior cu rang de amiral, comandanțul flotei rezervindu-se dreptul de a-și arbora flamura pe navă comandant a uneia dintre escadre (de regulă central).

De aici derivă și titlul de „amiral al escadrei albe”; „amiral al escadrei roșii” sau „amiral al escadrei albastre”, atribuit comandanților respectivi cunoscuți în scrierile vremii.

Linia de sir era perfect adaptată așezării tunurilor în bordurile navelor, permitîndu-le acestora să utilizeze, cu maximum de eficacitate, cel puțin jumătate din piese. O flotă cu navele așezate una în spațealte altceia la distanțe de 150—200 metri, cîștiga în ordine și coeziune, toți comandanții fiind conștiinți astfel să participe la bătălie. Apli- cată elastic la început, linia de sir și-a dovedit eficacitatea, fără să exclude concentrările de nave în capul sau la coada coloanei inamice, în funcție de necesitățile desfășurării luptei.

3. LUPTA ÎN LINIE DE SIR

In prima jumătate a secolului XVII comandanții de escadre și chiar cei de navă aveau încă libertatea de a angaja sau chiar evita luptă fără a respecta linia de sir. Prin creșterea numărului de nave participante la angajamente luptă căpăta aspectul unei grămezi dezordonate în care navele nu își puteau pune în valoare calitățile de luptă, adeseori întîrind în coliziune și stingherindu-se una pe alta fără a permite valorificarea superioirității numerice sau a altor avantaje.

Instrucțiunile de luptă ale Amiralității preveneau tocmai acest lucru și sub amenintarea unor pedepse drastice și forțant pe comandanți să respecte linia de sir. Respectarea întocmai a instrucțiunilor și disciplina în luptă le-au permis britanicilor să obțină mai multe

victorii asupra spaniolilor în prima jumătate a secolului XVIII.

Viteză navelor din linia de sir era a celei mai lente dintre ele. Din această cauză preocuparea principală a comandanților de flotă era aceea de a asigura cunoașteala în ceea ce privește elementele constructive ale navelor în cadrul flo- tei și, dacă aceasta nu era posibil, cel puțin în cadrul escaderelor.

Inceperea unei bătălii se desfășura aproape ca un ritual, fiecare comandant fiind preocupat să folosească la maximum atât avantajul vîntului, cât și posibilitatea ca toate navele să participe la luptă. Poziția cea mai favorabilă era, evident, cea din vîntul inamicului care oferea avantajul manevrei după vînt și posibilitatea deジュcării manevrelor adversarului. Lupta se dădea după principiul navă contra navă, avangardă contra avangardă, centru contra centru, ariergardă contra ariergardă. Navele amiral care ocupau, de regulă, o poziție centrală se cătuau și angajau lupta între ele.

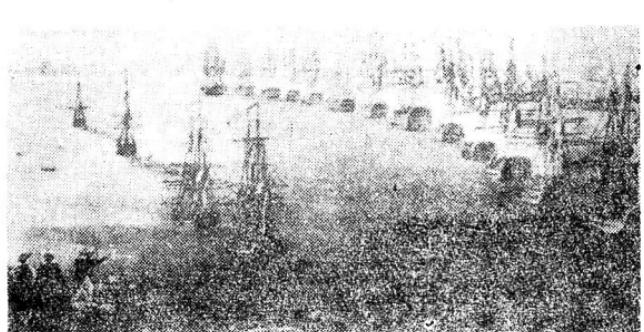
E lesne de imaginat astfel filmul unei bătălii navale cu flotele în „linie de sir”. Amiralii cătuau, de regulă, să-și conducă flotele în același sens de deplasare, la bătălia efectuă a tunurilor, astfel ca fiecare navă să-și poată identifica navă adversă și să o țină sub foc timp cât mai îndelungat pînă la distrugerea sau capturarea acesteia.

Pe timpul desfășurării bătăliei, comandanții de escadre — avangardă, centru, ariergardă — aveau o oarecare independență în conducearea acestora, navele din subordine fiind obligate să le execute semnalele și ordinele. Aceștia erau însă obligați să le urmărească cu strictețe ordinele primite de la nava amiral.

Cit de inflexible erau Instrucțiunile de luptă ne putem să seamă din desfășurarea bătăliei de la Toulon din 22 februarie 1744 și Minorca — 20 mai 1756.

VA URMA

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



1

Filipinele furnizează, ele singure, 75 la sută din piața mondială de pești de acvariu care sunt adesea capturați cu cianură. Denis Ody, unul din biologii Fundației J. Y. Cousteau analizează crimenele acestei tehnici devastatoare pe recifele coraliere. Deja devastate în parte, prin folosirea dinamitei, ele suferă consecințele despărțirii.

„Marea este montată. Un curent puternic mătură fundul la o adâncime de 15 metri, în dreptul ieșirii din rada Puerto-Princesa. Cablurile, lămpile și canierea nu ameliorează hidrodinamismul nostru și totă echipa trudește pentru a se menține în această briză submarină.

Plonjorii filipinez ne însoțesc. Echipamentul lor este depășit, indiscutabil, doar că colegilor lor mediteraneenii detinitorul ultimului model, este înlocuit de un simplu tub suplu, alimentat cu aer de la suprafață de un compresor stimulator.

Asistăm la un pescuit mai puțin obișnuit: nu năvoie sau fire, nici clăsticile arbalete; plonjorii sunt înarmăți cu... un biberon. Dar un biberon trăvit în care să dizolvă lent o tabletă de cianură de sodiu. Pescarii injectează această soluție toxică sub recifele de corali sau direct pe tînte, dacă nefericiti pești trece în bătaia lor. Jumătatea anesteziați, peștii fluturi, dominoarele impistriate (n.t. — specii de pești) încearcă stingaci să scape din norul chimic, cu mișcări epileptice. Un gest rapid și sfîrșesc epuizați. În jumătate de oră, o duzină de vic-

DENIS
ODY

time sunt capturate vii, sau aproape vii... Producția acestui pescuit este destinată acvariilor ţărilor bogate.

In anul 1986 Filipinele dețineau primul loc între exportatorile de pești tropicali. În mare parte grătie folosirii cianurii, metodă larg răspândită în toate ţările, încă din 1962.

Acvariofilii au investit 100 milioane dolari, din propriul buzunar, pentru a putea visa, scăldări de lumina înștiințătoare a cercului hipnotic al acelor pești multicoloani. În majoritatea cazurilor, acest vis este de securitate durată: 80 la sută din pești mor în următoarele două luni ca urmare a capturării lor.

Cianura, în egală măsură, prezintă și alte debucură: pești de talie mare, meruși (n.t. — termenul folosit în textul original) și papagali, alimentează acvariele restaurantelor din Manilla și Singapore. Slepul (n.t. — specie de pește) infometat, un animal vivace, a căruia talie corespunde apetitului său, modifică devorarea, adaptind-o gustului său. Serviciul este asigurat, acrimile stomacului... garantate!

2

Conducind pescarii în satul lor, am vizitat căstile din plasă, susținute de pontoanele flotante, cu stocurile de pește care aşteaptă expedierea. Erau aproape toate pline de meruși destinați restaurantelor.

Toți erau muribunzi: asfixiați, foarte nervosi, cu jumătate din solzi de pe fețele laterale frecăți; starea lor era foarte proastă.

Atacurile chimice, anuale, nu sunt singurele în Filipine: ca și în Indonezia, dinamita face ravagii. Două zile mai tîrziu, am verificat — pe micuț recif Tubbataha, pierdut

**1. COCKTAIL DE ȘOC LA
PALAWAN. 2. UN PESCUIT
CARE FACE BUM!**

undeva la 100 mile sud-est de insula principală — cu Didier Noirot, cămeranul. Inclinați desedusul atcului lui Zodiac, ne urmăram drumul. Peștii sunt așeași în grupuri pe fundul apei și își arată abdomenul lor alb. Didier a recunoscut traseul evident al unei dinamite. Pușcașii (n.t. — specie de pești) sunt principalele victime ale acestei hecatombe pe care noi o estimăm la peste 20 kg pești. Nu sunt singuri; aproape toți peștii recifelor sunt reprezentați, chiar și cei mai mari: un meruș, un pește-soldat și un pește-trompet, cu talie frumoasă, agățăză sub ochii noștri.

Nu suntem convinși dacă această mare cantitate de pești corespunde rebutbului normal al acestui tip de pește sau am deranjat artificieri în timpul muncii lor. A doua ipoteză pare să fie probabilă, căci în acea țară săracă pescarii

CALENDAR

12 AUGUST

— 1882. A intrat în portul Galați (și în serviciul Marinei Militare) bricul „Mircea”, velier școală, construit în santierile navale „Thames Iron C-ies Works” din Marea Britanie.

14 AUGUST

— 1502. Prima debarcare a lui Cristofor Columb pe continentul american, în regiunea canalului Honduras.
— 1916. Atacul salupelor torpiloare românești „Rîndunica”, „Cătina” și „Bujorescu” asupra escadrelor austro-ungare (cinci monitoare) acostată la Ruscicu.

15 AUGUST

— 1914. Prima navă oceanică trece prin canalul Panama (canal ce se va deschide oficial la 12 iunie 1920).

18 AUGUST

— 1948. S-a constituit Comisia Dunării, cu sediul (din 1954) la Budapesta.

19 AUGUST

— Între 19 și 24 august 1916, monitoarele (patru) și vedetele românești au sprijinit cu foc de artilerie trupele armatei române din „Capul de pod” de la Turtucaia.

21 AUGUST

— 1673. Bătălia navală de la TEXEL (insulă a Olandei) dintre flota anglo-franceză (120 nave) și cea olandeză (105 nave).

23 AUGUST

— 1916. Trupele române din grupul „Cerna” au intrat în Orșova ținind sub control calea Dunării, folosită de inamic pentru aprovisionarea armatelor germano-bulgare care operaau pe frontul sudic.

— 1944. Marele Stat Major român a transmis Marinei Militare următoarele misiuni: impiedicarea infiltrărilor germane și bulgare în Dobrogea; interzicerea debarcărilor; siguranța Dunării Maritime și a sectorului Brăila—Sîlistra.

MARINĂRESC

în Filippine

DENIS
ODY

nu ezită să se aşeze pe apă pentru a recupera chiar și cei mai mici pești. De altfel, cei răspunzători nu erau departe: la plecare punem prova pe direcția unui vapor filipinez ancorat nu departe de acolo. În fuga lor precipitată, motorul impingea toți vaporii, sugerând forțe-ului (n.t. — sport nautic specific). Noi nu ne angajăm în urmărire.

Practica acelei tehnici de pescuit distructive este departe de a fi ocazională la Palawan și în Filippine în general. Sunt soldați americanăi

mare parte din cianură — 1,2 milioane tone ce sunt importate anual (pentru extragerea mineralelor de aur) — va duce, probabil, la distrugerea totală a mării.

3

Practicată cu o amplitudine deosebită această tehnică de pescuit ducă la supraexploatarea stocurilor. Ea a diminuat resursele și a pus în pericol acel mare producător de viață: recifele de corali. La fierberea scufundare descooperim stigmatele, mai multe sau mai puțin vecinale, acestor practici distructive. Coraliile cel mai fragili sunt fărăimițați pe suprafete mari, iar cei cu forme mai robuste și chiar blocurile măslinișe sint atinse și fracturate pe mijloc. Cianura își lasă semnătura caracteristică; acțiunea sa este lentă și foarte dăunătoare: corali mor întotdeauna și sint „înghițiti” de algele verzi.

Dar să dăm Cezarului ce-i al Cezarului: pescuitul și explozivii nu sunt primii răspunzători ai morții coralilor, aceasta revenind și despăduririlor. Pe teritoriile acoperite de noroi, ploile monsunice nu sunt amortizate de adâpostul vegetal; ele curg siroaic, fără retinere, către mare.

Pescuitul și despădurirea: două fenomene cu rezultate alarmante. Cercetătorii au demonstrat că pe o suprafață de 27.000 km², 70% din recifele coraliere filipinez sunt de-

gradate. Cum fiecare km² poate produce pînă la 20 tone de pești anual, sau chiar 30 tone, dacă reful este în stare de mișcare, estimăm că pierderea producției anuale este de 40 % (160.000 tone). Populațiile insulare își asigură 80% din resursele lor alimentare din recife. Capătul acestui drum către foamează este exodul care mărește, puțin căci puțin, rindurile populațiilor paupere din cartierul sănătății ale Manillei.

4

Aservit economic urificării — sunt aceeași care europăra peștele și furnizează în return cianură și merindile care îi sunt necesare —, pescarul nu are opțiuni cu privire la beneficiari. Intr-un astfel de context sancțiunile, atât de grele, nu roussează să modifice nimic din situație.

De cîțiva ani, autoritățile filipinez, în colaborare și sub impulsul organizației „Alianță Internațională a Vietii Maritimă”, încearcă să fringă acest mecanism prin educare și formare. Firmele comunităților pescărești folosesc tehnici alternative pentru capturarea peștilor vii, care sunt folosite cu succes în alte țări cum sunt Australia sau Hawaii, acasă în locu. Structurile cooptante, le permit organizarea cîrçuitelor de comercializare în forme autonome și îi se scutesc de depredarea lor vis-a-vis de traficanți.

De reușita acestui program se pînde, pe vîitor, cele mai frumoase recife de corali ale lumii. Lă dorim mult succes!

Traducere și adaptare
Carmen REBEGĂLA

3. ULTIMA ORĂ A CORALILOR. 4. O POSIBILĂ SOLUȚIE

din al doilea război mondial care au descopert în Filippine acest amuzant mod al utilizării grenadelor.

In povîda interdicțiilor foarte grav sancționate, 5 pînă la 10 tone de pești dinamitați sunt vinduți zilnic pe piata din Manilla.

În „concernul” cianurii, cifrele sunt extrem de importante: estimările de bază indică faptul că 150 tone sunt deversate, anual, în apele filipinez.

Se cunosc vapoare care ducă 50 de pionori și utiliză 1250 kg de săruri de cianură, pe o mare de 15 zile, de cel puțin 15 ani încoace. Pesteau nu este, de altfel, singurul afectat, pentru că, cea mai

24 AUGUST

- 1916. Cad eroic în luptele de la Cusui—Turcia eroii marineni români locotenent comandorul Eugeniu Stîni — comandanțul secund al monitorului „M. Kogălniceanu”, căpitanul C. Dumitrescu și sublocotenentul Ghîrculescu — comandanți și respectiv secund al vedetei „Nicolae Grigore Ion” împreună cu jumătate din echipaj.

25 AUGUST

- 1880. A intrat în dotarea Marinei militare române canoniera „GRIVITA” (prima noastră navă de mare, propulsată de mașină cu aburi); era bazată la Sulina.
- 1916. A căzut în luptă locotenentul LEPRI REMUS pe timpul punerii barajului de mine de la MECICA.
- Cel patru monitoare românești au început urmărirea și capturarea navelor germane care se retrăgeau pe Dunăre în sectorul Brăila—Turnu Măgurele.

CALENDAR

MARINARESC

— Oprirea primului convoi german sosit în raionul Detașamentului Dunărea de Sus (Călărat—Orșova).

26 AUGUST

- 1916. Între 26 august și 1 septembrie 1916 navele forțelor române de Dunăre („Flota de operații”) susțin eu foc flancul drept al armatelor române și ruse din Dobrogea, în sectorul fluviul SILISTRA—RASOVA.

— Luptă ale marinărilor din Detașamentul Dunărea de Sus, la Simian.

27 AUGUST

- 1661. Victoria navală de la Milano a venețienilor asupra turcilor.
- 1930. Semnarea la Paris a Convenției de Comerț și Navigație româno-olandez.

28 AUGUST

- 1882. A intrat în vigoare Tratatul de Comerț și Navigație româno-olandez.
- 1914. Bătălia navală din Golful HELLGOLAND. Escadra engleză a scufundat trei crucișătoare germane.

Calendar marinăresc

29 AUGUST

- 1553. Flota venețiano-aragoneză a repartat astupra genovezilor victoria de la AL GHERO.
- În zilele de 29 și 30 august au fost sabordate în rada Varna 200 nave germane (majoritatea lor fuseseră evacuate de la Constanța).
- Ralierea celor patru monitoare românești la Gura Borcii de unde vor urmări în continuare inamicul, capturând 16 remorcere, 63 sclipuri și alte nave auxiliare.

30 AUGUST

- Oprirea la Prahovo a grupării germane de na-

ve contraamiral ZIEB (circa 70 de nave) datează blocările Dunării cu mine.

31 AUGUST

- 1944. Monitoarele „BASARABIA“ și „BUCOVINA“ capturează la Zimnicea șapte nave germane.
- Înăuntrul flotei române, (începute la 24.08.1944), au fost captureate 438 nave germane.
- 1961. România a ratificat Convenția asupra mării libere și zonei contigue. Convenția asupra platoanelui continental, încheiată la Geneva, la 29 aprilie 1958.

G.P.

(Urmare din pag. 17)

lege de bază și concurență și în ceea ce cîștigă cel mai competent.

La „PETROMIN“ ne străduim să acționăm în acest sens. Un prim efect este, deja, îmbajul comun, serios și lucrativ pe care îl avem cu sindicatul marinariilor (fiecare însină și amprenta pe contractul colectiv de muncă semnat recent) în incercările comune de a consolida prestigiul și numele companiei noastre pe piața internațională a navelor.

Căci fenomenul determinant este să ajungem să preștem servicii în

Flota maritimă

transporturi navale la nivelul standardelor internaționale, să dobîndim încrederea partenerilor străini care au început să ne solicite. În ceea ce privește oamenii companiei, putem spune că avem acum numărul necesar, dar luptăm pentru calitatea ce va fi relevată printr-o selecție profesională exigentă.

Privitor la colaborarea cu partenerii străini, vizăm două aspecte: cu ajutorul lor să facem navele noastre (din care nici una nu

va fi vîndută) competitive, iar prin detașarea unor oameni și a unor echipaje la companii străine (Italia, Grecia etc.) dobîndăm să-i acomodăm cu stilul de lucru al unor companii rodate în economia de piață, astfel ca ei, odată reveniți acasă, să aducă o infuzie de profesionalism și autoexigență absolut necesare.

Ca dorință pentru viitor: să preluăm transportul în vrac pe Canal și Dunăre, să ne formăm o flotă de impingătoare și salupe pentru a „prelungi“ brațul navelor flotei noastre maritime cu transportul mărfurilor în vrac spre centrul Europei.

Grănicerii marinari

(Urmare din pag. 18)

După doi ani petrecuți la Dunăre și experiența altor 15 ca timonier hidrograf pe aceeași navă, uneori se străduiește să alunge monotonia.

— 93%, răspunde comandantul, aplecat asupra jurnalului de bord. Pe fila din stînga, sus, consemnul misiunii vorbește de la sine: „Vă ordon să executați paza și apărarea frontierei de stat a României!“.

Cele trei nave s-au încadrat în formație. Telegrafele zvînesc înainte. Șeful mecanic, maistrul militar clasa a II-a ION ROUA se conformează întocmai. Mărește viteza la 14 Nd. Motoarele duduie. Cu căstile pe urechi și fețele îmbojorate de căldură, maistrul militar clasa a IV-a FLORIN TRACHE, fruntașul COSTICA HULUPARU și soldații MARIAN DULCEAȚĂ, TIBERIU NOVAC și NICULAE CRETU strunesc din priviri caii putevre, cu ochii atîțiti pe aparate.

Fluturind în vîntul navei, asturil alb-verde și marca rezervată comandanțului de divizion par că se iau la întrecere.

Nava schimbă de drum. Soldatul MARIAN ION este la prima sa traversă navală. În oglindirea mării roșiatice, țintă se asemână cu o caietă de probă: în spatele ei, inamicul îmbracă o diveritate de forme. Trebuie să-i vină de hac. Acum este încadrată perfect. Prima salvă țîșnește cu o răpăială asurzitoare. Apoi încă una... și încă una...

Prin lentilele binoculului, ochii ageri ai soldatului ANDREAS CLINCIU scotesc, val după val, berbecii însupuți, sfredelind zările. În limita celor 12 Mm, cercetarea și supravegherea atență a mării teritoriale nu este deloc usoară. Eventualele nave sau ambarcațiuni care ar încălca regimul juridic al frontierelor de stat trebuie descoptate la distanță maximă, identificate și retenute cu promptitudine.

Patrularea în raionul de responsabilitate continuă:

— Atențione, comanda! Țintă navală în prova tribord 45°, distanță 2 Mm.

— Pregătiți mitraliera din Td pentru trageare!

Nava schimbă de drum. Soldatul MARIAN ION este la prima sa traversă navală. În oglindirea mării roșiatice, țintă se asemână cu o caietă de probă: în spatele ei, inamicul îmbracă o diveritate de forme. Trebuie să-i vină de hac. Acum este încadrată perfect. Prima salvă țîșnește cu o răpăială asurzitoare. Apoi încă una... și încă una...

Din bordul opus, soldatul de ciclul II GHEORGHE MARIAN îi face semn că totul a decurs perfect. Urmează altă serie de trăgători. Mareea parcă îi suride numai lui.

— Treceți la posturile de manevră!

Ancora este gata de fundarit. 50 de metri de lanț hurule grăbiti prin puț, la înținuire cu adincurile mari. Rind pe rind, celelalte vechi ocupă poziții de tragere.

— La posturile de manevră! Îmbrăcați vestele de salvare! Pomiți motoarele principale!

Ancora revine la suprafață. Frunțasul SORIN IONESCU schimbă pavilioanele. Nava girează vertiginos. Rondoul se conturează clar pe liniile involburat de elici.

In urma noastră rămîne o mare copleșită de caniculă, înmărmurită ca o tipsică sub calota de azur, icicolo ornată de briza uscatului, prevestind galopul îndepărtat al norilor.

Manevra de acostare la cheu este în ton cu nota caracteristică atrăbită, de obicei, comandanților care se respectă.

— Liberi de la posturile de manevră. Pregătirea pentru adunare la pupă!



magazin • magazin • magazin

INVITATIE:

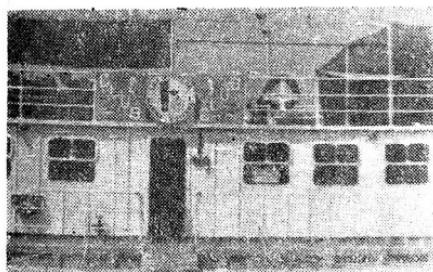
La clubul L.O.M.M.

Liga Ofițerilor din Marina Militară anunță pe toti membri săi și familiile acestora că în perioada sezonului estival se primesc înscrieri la cursurile de informatică, limbă engleză, inot, judo, tenis de camp, yahting.

Prin intermediu ligii puteți efectua plimbări de agrement cu ambarcațiunile proprii sau

puteți participa la mesele cîmpenești organizate la sfîrșit de săptămînă în imprejurimile Babadagului. Sâmbătă, 17 august a.c. săteți așteptați la „BALUL MARINARILOR” care va avea loc la restaurația „CASTEL” din Mamaia.

„Clubul L.O.M.M.” amenzajat pe punctul amplasat în portul Tomis vă stă la dispoziție cu programe săptămînale de videoteca. Zilnic, între orele 10.00-01.00, aici se pot organiza mese festive cu



1497; nava engleză „MATTHEW” comandată de celebrul navigator genovez Giovanni Caboto descoperă Labradorul și Terranova.

In anul următor, 1498, MATTHEW“ cu același Caboto la comandă, în ciuda experienței sale de navigator, dispără cu întregul echipaj alcătuit din 13 oameni. Nici o știre pînă în prezent.

...vara anului 1850; locuitorii, fermieri și pescarii din Easton-Beach și din apropiere, văd cu surprindere un velier de tonaj mare venind în viteză către târm. Numele velierului — „SEABIRD”. Spre totală uimire a marțorilor și șolarilor „SEABIRD” esucează mult în interiorul târmului fără ca nici un membru al echipa lui să intenționeze să îndepărteze pericolul impactului cu pămîntul. Motivul: lipsa acestuia

diferite ocasii și puteți petrece, într-o ambianță marină aparte, clipe plăcute de destindere și recreere.

La Casa Armatei din Constanța

Casa Armatei din Constanța vine în sprijinul cadrelor militare și membrilor familiilor acestora cu un program variat de activități practice și instructiv-educațive.

• Curs de balet pentru copii — în perioada 1 aprilie — 31 octombrie a.c.;

• Cursuri de pian, chitară, canto, arte plastice — săptămîninal;

• Cercul rebusist „OVIDIU” — duminică între orele 10.00—13.00;

• Fotocineclubul „DELFINUL”, condus de locotenent-colonelul în rezervă CONSTANTIN OPREA — luni, miercuri, vineri, între orele 18.00—20.00;

• Cenacul literar „MIHAIL SADOVEA-

NU”, indrumat de poetul Geo Vlad — bilunar, joia, între orele 17.30—20.00.

In incinta instituției mai funcționează:

- Liga Ofițerilor din Marina Militară. Președinte — căpitan de rangul II DUMITRУ PREDA. Telefon 1 57 00, 203.

- Filiala Constanța a Asociației Naționale a Veteranilor de război. Președinte — colonel în retragere VAL DUMITRESCU. Telefon: 16685. Program de lucru: marți și vineri, între orele 08.00—12.00.

- Filiala Constanța a Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în rezervă și retragere. Președinte — contraamiral în rezervă PETRU ANGHEL. Telefon: 1 60 53. Program de lucru: luni miercuri, între orele 10.00—13.00; Consultații juridice: joi, de la 11.00—13.00.

- Redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ”.

- Casa Armatei din Constanța dispune de un bar de zi deschis între orele 08.00—20.00.

Relații suplimentare puteți obține la telefoanele 1 12 71 sau 1 57 00, int. 291.

Dispariții neelucidate

de la bord. Dar totul arăta de parță velierul ar fi fost părăsit doar cu o oră, o oră și jumătate în urmă. În bucatărie mîncarea era caldă, cafeaua aștepta parță să vină cineva să o sorvește. Nu s-au găsit urme de lupte sau de violență, iar condițiile de navigație fusereau excelente.

Citva timp mai tîrziu, desigur, mult întrat în limba de uscat unde șase, velierul dispără într-o noapte.

Nu s-a găsit nici un fel de explicație a fenomenului, iar despre navă, desigur... nu s-a aflat nimic pînă astăzi.

...1855; nava engleză „TEMPEST” dispără odată cu cei 150 de pasageri aflați la bord. Urme ale existenței navei, supraviețuitori sau

vreo știre despre „TEMPEST” nu s-au mai aflat niciodată.

...1912; locotenentul rus Gheorghe Brusilov organizează cu nava „SFINTA ANA” o expediție de căutare a pasajului de nord-vest dintre Oceanele Atlantic și Pacific. Nava rămîne prinșă de ghețari, pînă în octombrie, în Marea Kara, cind se desprinde și începe să plutească în derivă spre bazinul polar.

In aprilie 1914 nava ajunsese în Tara Franz Josef, unde, de bunăvoie, debărcă 11 persoane, din care pînă la Capul Flora (Northbrook) pier 9; ultimii doi supraviețuitori sunt luati de nava „SFINTA FO-KA”, ducind și jurnalul cu rezultatele expediției în tară.

Despre „SFINTA ANA” și despre cei 13 marinari rămași la bord nu s-a mai aflat nimic niciodată.

Emilian ANDREI



magazin • magazin • magazin

Din

- Un grăunte de practică valorează cît o tonă de teorie.

• Nici o carte nu se pierde prin împrumut, cu excepția acelora pe care în mod cu totul particular, dorești să le păstrezi.

• Mersul progresului: societatea este un cătir, nu o mașină; călărit prea tare, va lovi și va arunca pe călăreț.

- Reguli pentru proprietari:

1. — Dacă păstrezi ceva mult timp, poți să-l arunci.

2. — Dacă arunci ceva, vei avea nevoie de el imediat ce nu mai poți intra în posesia lui.

• Un palavrăgiu de clasă va opri televizorul cind pe ecran se va produce un palavrăgiu obișnuit.

• Durerea de dinți are tendință să înceapă sămbătă noaptea.

• La coadă, celălalt rînd avansează mai repede.

• Eficiența unei ședințe este invers proporțională cu numărul participanților și timpul consumat cu discuțiile.

• Niciodată nu te certă cu un nebun; oamenii să-ți pot să nu vadă diferența.

• Cel care își poate să mai tare râmine la tribună.

• Cind ești în dubiu mormâie. Cind ești la sârmoare, delegă pe altinevă.

• Un plan bun așa este mai bun decât un plan perfect năru.

• Nu există lucru mai minunat decât un prinz gratuit.

• Tergiversarea este cea mai mortală formă de refuz.

• Guvernul se măreste pentru a înghizi bugetul și pe cineva.

• Progresul se realizează în duminicile luară suplimentar.

• Fiecare sistem are propriile-i modalități de a consuma vaste cantități de hirtie; societățile socialești făcând orice formular în 4 exemplare, în societățile capitaliste, datorită lipirii unor mari afișe și împachetării fiecărui articol în 4 straturi de carton.

• Omul se va impiedica accidental de adavar, dar "de cele mai multe ori se va ridica și va continua".

• Orice idee revoluționară în știință, politică, artă sau orice alt domeniu declanșează 3 feluri de reacție:

1. „Este imposibilă — nu-mi pierd timpul cu ea”.

2. „Este posibilă — dar nu merită să o fac”.

întelepciunea marinierului Murphy

3. „Am spus întotdeauna că a fost o idee extraordinară de la început”.

• Ceea ce contează cu adevărat este felul în care ai reușit să împui faptele — nu faptele prin ele însăși.

- Sunt 4 feluri de oameni:

1. — aceia care sunt liniștiți și nu fac nimic;

2. — aceia care vorbesc despre cum să stea în liniește și să nu facă nimic;

3. — aceia care fac lucrurile;

4. — aceia care vorbesc despre facerea lucrurilor.

• Nu pot să spui cît de adincă este băltoaca, pînă nu calci în ea.

• În America important nu este cît costă un obiect, ci cît economisești cumpărindu-l.

• Probabilitatea pentru ca un bărbat tînăr să înțelească o femeie corespunzătoare și receptiv crește în proporție piramidală, cind el se găsește:

1 — în preajma unei întîlniri;

2 — însoțit de soțin sa;

3 — și însoțit de un prieten care arată mai bine și este mai bogat.

• Necesitatea este mama intovărășirilor ciudate.

• Tot ceea ce este bun în viață este fie ilegal, fie imoral sau mincinos.

• Cele trei lucruri prețioase în viață: banii, un cîine și o femeie bătrînă.

• Să nu-ți pese dacă ești bogat sau nu, atîta timp cît poti să trăiești confortabil și ai tot ceea ce-ți dorești.

• Frumusețea este superficială (la suprafața pielii) în timp ce urînțea merge pînă la os.

• Oamenii și națiunile vor acționa rațional cind toate celelalte posibilități vor fi consumate.

• Suma inteligenței pe planetă este o constantă; populația este în creștere.

• Fiecare trebuie să credă în ceva — cu cred că am să mai trag o dusăc.

• Din punct de vedere moral este greșit să permiti încîncilor să păstreze bani asupra lor.

• Prietenii vin și pleacă, dar dușmanii se acumulează.

• Toate legile sunt imitații ale realității.

• Poți să bagi un eș la apă, dar dacă poți să-l faci să facă pluta pe spate, de-abia atunci se cheamă că și realizat ceva.

• Este mai bine să ai parte de un sfîrșit oribil, decât de niște oribiliți sărăcă.

• Viața nici unu om, libertatea sau democrația nu sint în siguranță astăzi vreme cînd adunarea constituțională se află în sesiune.

• Singurul lucru imperfect în natură este rasa umană.

• O pipă fi dă omului prilejul să gîndească, iar unui nebun îi îngigă ceva în gură.

Din „Morning Telegraph“:

„Am petrecut cîteva zile intr-un azil de boli mintale și m-am simțit ca acasă“, a declarat deputatul Christopher Mayhew, la o întînire a Asociației pentru promovarea sănătății mintale.

• Din „Newcastle Chronicle“:

„Acum o lună, în față unui fort din Lisabona, o sântină lă a împuscat mortal un băiat de 12 ani. Soldatul a raportat că băiatul nu a răspuns la somătia sa, pe întuneric. Acea autoritate militară a efectuat reconstituirea incidentului. Un

Umor în presă

civil Carlos Chaves, de 33 de ani, a jucat rolul băiatului și a fost și el împuscat mortal.

• Un săptămânal publică o importanță erată:

„O eroare pe care o regretăm s-a stresurat în ultimul nostru număr. Explicațiile privitoare la ciupercile otrăvitoare și la cele comestibile au fost inversate. Supraviețitorii sunt rușați să rectifice, ei însiși“.

• Un redactor povestește cum a debutat în jurnalistică:

— În prima lună n-am reușit să fac rost de bani decât pe patru articole.

— Dar n-a fost rău deloc.

— Așa este, însă cele patru articole erau: pardesiul meu, ceasul, inelul și stiloul.

Căpitän-locotenent
Dorin DUMITRELE

Din istoria presei

• Primul ziar ar fi apărut în Egipt, în timpul domniei lui Tutmes al III-lea (1490–1436 f.e.n.). El era scris pe papirus și conținea numai știri oficiale.

• Un ziar a apărut în China, timp de peste 1250 de ani.

• În Evul Mediu, știrile erau transmise prin viu grăi de „ziariști“ care colindau cartierele cetăților spre a se informa și pentru a difuza nouătățile. Aceștia se întineau în fiecare seară spre a face schimb de informații. În secolele următoare nouătățile au început să circule pe foi scrise de mînă.

O gazetă oficială, aparținând statului Bavarez, a apărut în 1502.

LEBEDELE...

[urmăre din pag. 6]

rută — Genova. Furtuna nu slăbea deloc din forta 10 la 11 grade; noaptea era neagră ca tăciunele. Cei 15.000 C.P. ai navei acționau din plin. La stația de radiotelefrafie se înregistrau mai multe apeluri, dispărute S.O.S. ale diferitelor nave surprinse de furtună. Capitanul „Transilvaniei“ își exprima regretul că nu le putem veni în ajutor. „Leonardo da Vinci“ se afla la 40 milă în pupă noastră, afirmand că nu poate avansa decât cu jumătate din viteza sa. Se crăpa de ziua și nașa tot gemea, intensitatea furtunii nu scădea, contrar — avea tendințe de creștere. Portul Genova rămănea închis. La ora 07,32, tangentem fârul genovez „Laterna“. Vizibilitatea era foarte redusă, „intrarea pe garură“ (astfel spune marinarii la intrarea navei într-un port), era de domeniu fantastasticul. La timonă trecea șeful de echipaj Mihai Stănic, se dă dispoziție la mașină să mențină maximul de viteză, și, în clipa potrivită, pe creastă unui val, motonava „Transilvania“ pătrunde falnic în portul patriei lui Cristofor Columb, sub salutul intens al sirenelor navelor aflate în port și al oficialităților portuale care-l felicită pe căpitanul navei „Transilvania“. Stoica I. Alexandru, cu următoarele cuvinte: „BRAVO ROMÂNIA“.

După patru ore și jumătate, cind furtuna s-a mai potolit, acostează îngă „Transilvania“ și transoceanicul „Leonardo da Vinci“, legindu-se la cheu de aceeași baba.

Că să ne dăm seama cu ce viteză circula vestile în această perioadă, iată că știrea cu privire la cucerirea insulei Lesbos de către venetieni a apărut cu o întârziere de... doi ani.

• „Cocoșul de aur“ este firma ce a aparținut medicului francez Theophraste Renaudot, sub care funcționa un centru de informații, în anul 1624, realizând, în 1631, primul ziar din Franța ce se ocupă, în special, de curtea regală, publicind știri amuzante și cancanuri scandalosoase. Iată portretul unui gazetar din această perioadă, făcut de George Paul Höhn: „Ziaristul e un individ care face tot felul de punjăsi; el înfrumusețează evenimentele,

,Glorie tinerei noastre marine“

La 15 august 1942, cu prilejul Zilei Marinei, reputatul scriitor și publicist român ION VINEA semnează în „Evenimentul“ articolul „Gloria tinerei noastre marine“. Sătul este ales, distins. Oastea românească a mării — notează autorul — are „oferi în care ceea mai strică pregătire tehnică și cultura cea mai variată nu anihilizează entuziasmul și naturalețea...“.

In aceeași zi la Radio București s-a executat, în primă audiție, lucrarea simfonică a ilustrului compozitor român Paul Constantinescu, intitulată „Poema Mării“. În continuare apreciatul tenor Ion Dacian, de la Teatrul „Alhambra“, a cintat „Rugăciunea marinărilui“, muzica de sergent T.R. Nelu Ionescu, în versuri de Mihai Eminescu, dintre care cităm :

„Rugăciune îndurărilor,
Luceafărului mărilor
Din valul ce ne bîntuie
Înalță-ne, ne mintuie.

Privirea adorătă
Deasupra-ne coboără,
O, Maică preucarață
Și pururea fecioară,
Marie !“

Este semnificativ că, în vreme de război, privirile și gîndurile oamenilor se îndreaptă mai atent și mai intens și spre cei care luptă pe neșirilele întinderi de ape străbătînd „Parcursele de primejdii și de obosieli fără nume“ (I. Vinea).

PETRE GEORGESCU

le, tipărește informații vechi pe care le dă ca recente, inventează fapte care nu s-au petrecut niciodată. Din păcate, și astăzi este la fel, în unele țări...

• Unul din cele mai curioase zile apărute în Franța a fost „Batista politicii“. Își părtășește pe pînză, aceasta, după ce era citită, putea fi întrebuită și ea batistă. Istoria ei începe în 1831 cind un editor ingenios a recurs la acest mijloc deoarece statul francez a pus un impozit excesiv pe hîrtia de ziar.

• O altă publicație franceză, la fel ciudată, a fost „Naiadele“ ale cărei pagini erau acoperite cu un strat subțire de cauciuc transparent, astfel că putea fi citită și în... baie. La fel publicația spaniolă „La Lampa“ era imprimată cu cerneala fosforescentă, ceea ce înlesnea să fie citită noaptea.

