

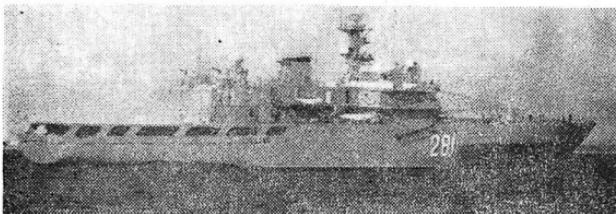
MARINA ROMÂNA

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

9

ANUL II • octombrie-noiembrie • 1991

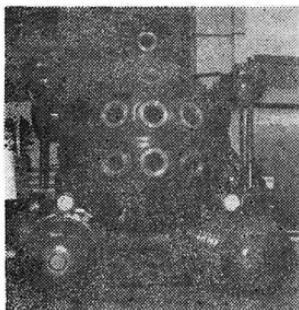
**1 DECEMBRIE –
Ziua Națională
a României**



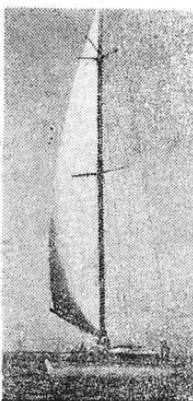
Semnificația unui eveniment pag. 8

Cotele perisopice ale crea-
ativității pag. 10

Pasageri clandestini la
bordul navelor, pag. 17



Yachting de croazieră pag. 14—15



COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, major Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpt. lt. Dorin DUMITRELE, lt. major Marian MOȘNEAGU, redactori; Corector: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: Carmen REBEGLĂ; Foto: Apostol ZDRALEA. Corespondență, expediție: pvt. Didel VI-DRĂȘCU.

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

Redacția: CERCUL MILITAR
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71
Tipografia M. Ap. N. C-ța C-dă nr. 97
SE DISTRIBUIE GRATUIT

• Intre drapelul și imnul național — ZIUA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI pag. 3

• Dramaticele încreșteri din toamna lui 1916, în Dobrogea pag. 5—6

• Cuvântul veteranilor pag. 7

• Un roman... fluviu pag. 11

• Intre necesitate și realitate — standardul de viață al marinărilor pag. 12—13

S.O.S. MAREA NEAGRĂ

..... pag. 18

• Călători pe șapte mări, pag. 22

• Veteranul valurilor Dunării — nava pasager „Tudor Vladimirescu” pag. 24

• MOZAIC pag. 26—27

Întră drapelul și imnul național — ZIUA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

- Valul de oameni care se seurgea spre Alba Iulia, încă înainte de 1 Decembrie 1918, împlinea un desfășurare, acela al realizării unității tuturor românilor. Cel mai așteptat dintre evenimentele istorice noastre venise parțial, pe neașteptate. Într-un prim moment, oamenilor li s-a părut că vinează. Spicul de zăpadă ce le mingăia fețele i-a trezit la realitatea măreță a zilei 1 Decembrie.

Apel de adunare a românilor în granițele noastre etnice și istorice a fost strigat din martie 1918. A răspuns, mai întâi, Basarabia, cea rapidă în 1812, apoi, în noiembrie, Bucovina, smulsă spre sfîrșitul secolului al XVIII-lea, acum, răspunde, prin prezența a cel puțin 100.000 de români, la Alba Iulia, Transilvania.

Este dincolo de orice îndoială că poporul român trăea cea mai importantă zi din istoria sa, o adăvărată zi națională.

N-a fost să fie 1 decembrie, ziua națională a României. Locul e-

ra ocupat de ziua venirii dinastiei străine, pe sub ascuns. și după înălțarea ultimului rege, zi națională a devenit o altă, nu neimportantă în sine, dar deținută cu totul și de la puțina încărcătură națională pe care o avea..., ziua de 23 august.

72 de ani, poporul român a făcut să devină de ziua lui națională. Dar tot atât de gindit la ea, astăzi cum a gindit la cincințul ce sălăj înimile, și care a devenit imn național, „Deschaptă-te române“. Și dușmanii au intuit importanța acestei zile. La răsărit, în marele imperiu se sărbătoarea nu ziua unirii românilor de peste Prut cu patria mamă ci ziua înrobirii lor, se scriau că în care zilele Unirii erau denigrate, la apus, în tara grofilor care aveau nostalgii transilvane, ziua era amintita cu cincințe de doliu și priviri crucișe.

Ziua a venit în locul ei de suflăt, din calendară și am făcut parte dintr-o acie care, în Parlamentul României, au susținut ceea ce se susținea de întregul popor și au votat ceea ce ar fi votat întregul popor.

Că această zi îi deranjează, pînă la turbăre, pe dușmanul neamului nostru, primejdios, trăitori în tara

noastră, care ar trebui să fie și a lor, ne-o dovedește faptul; care ar trebui să ne dea serios de gîndit că, în orașul românesc Odorheiu Secuiesc, numele străzii, vechiul nume al străzii 1 decembrie 1918 se înlocuiește cu două nume: Institut și Uniune!

Intr-o țară românească, stat național, unitar, independent și suveran, nîște nimeni își permit să bată jocurășă drapelul românesc, imnul țării, Ziua națională a României.

Tara are, prin noi, datoria de a se apăra. Indiferent cine atinge însemnele ei fundamentale, trebuie să primească riposta cuvenită, să ne țină minte!

Sprințini pe brava armată a țării, să apărâm Ziua națională a României, pe care, iată o sărbătorim a doua quară în libertate. Zi de sfîntă împărtășanie, ea trebuie să ne unească pe toți români, pe toți fiili credințioși ai Patriei, indiferent de limba în care vorbesc și rostesc numele țării. Sub faldurile Tricolorului românesc, înălțăți sufletește de imnul nostru național.

Conferențiar universitar doctor Gh. DUMITRĂSCU

ECOURII IDEE PESTE IPRUT NICOLAE DABIJA

LEONIDA LARI

Poem trist

Strigări, scorneli, bătăi, misărăi de stradă,
Oameni cerind la lupi ce pără-și schimbă
Iar hirea — nu — un drept fără
tăgădă,
Un drept atât de mic — să aiibă
limbă.

Iuzii vagi, promisiuni și prețuri
De singe pentru matca cea latină,
Minciuni amestecate cu dulcețuri
De-o-nrincenată harpie străină.

Dureri ajunse pînă-n os, spoiala
De var peste altarele străbune
Să critici aspre pentru îndrăzeală
De a voi să fii ca națione.

Sovinii hotărâsc ce ni se cade,
Ei fac senin și tot ei cheamă norii,
Ne dau cu picătura din balade,
Ne taie porțioare din istorii.

Sovinii știu cine-a fost tata, mama,
Bunul și buna, ce-am visat aseară,
Dar ei nu știu că ne așteaptă vama,
Dar ei nu știu că duhul nu se ară.

UNIREA — columnă de-mplinire

Arc de triumf prin vreme —
Spre vremea viitoare,
Columnă de-mplinire
A veacului apus,

Simbol de biruință
Incredere, vigoare
Al oamenilor care
Aveau ceva de spus!

UNIREA —
Un eroic destin de-mplinire,
De viață și de luptă
Care-a durat milenii;

UNIREA —
Piramidă de veghe ne-ntreruptă,
Copil crescut din față
La cumpenele vremii;

UNIREA —
Un cintec sfînt
Străbate — azi — plaiul mioritic
Din Maramureș
Pină la unduirea mării
Să patria-i renaște
Ca și motivul mitic.

**„UNITI ETERN
IN TRUNCHIUL NEMURITOR
AL ȚĂRII“.**

Geo VLAD

Marinarii și Marea Unire

Românul, oricât de departe l-ar fi purtat soarta de țara sa, nu și-a pierdut niciodată credința că apărătoare unui popor, unui spațiu ce au rămas dăinuind prin milenii cu toată vițregia vremurilor. Și dintr-mulțele exemple pe care ni le oferă istoria, ne propunem a-l rememora pe cel legat de marinari români înrolați în flota austro-ungară din Marea Adriatică.

La începutul primului război mondial, peste 1700 de români din Transilvania și Bucovina de Nord au fost mobilizați în flota sus amintită. La începutul anului 1918, în bazele nord adriatică rămaseră cam în jur de 9 mii de români. În februarie 1918, cind a izbucnit răscoala marinilor la Cattaro, printre ei s-au aflat și mulți români. Cu toate că la puțin timp a fost înăbușită, revolta marinilor avea să capete în toamnă proporții, mai ales la Pola, unde se aflau și majoritatea românilor. În octombrie, marinarii cehi, sărbi, italieni și români s-au organizat pe naționalități, iar o primă acțiune a fost demonstrația pașnică pentru independență a popoarelor, organizată în 27 octombrie, la care români și cehi au clătit „Pe-al nostru steag și scris unire“. După trei zile, în adunarea marinilor a fost ales Consiliul Na-

onal Român, prezentat de Valeriu Seredan, și tot acum a fost adoptată rezoluția redactată de dr. Caius Brediceanu, vîtorul diplomat al României Mari, pe atunci în artilleria de coastă din zonă cu gradul de căpitan. Conform rezoluției cei o mie de marinari români s-au declarat independenți și ca însemnat au hotărât a purta la chipiu tricolorul național. La adunare au participat și marinari români de la Fiume. Acum s-a constituit Garda marinilor români, care din ziua de 1 noiembrie a preluat serviciile siguranței publice la Pola, trecând la măsuri efective pentru incetarea stării de război, contribuind la menținerea ordinii în zonă. Momentul a fost marcat printr-un marș al gărzii în oraș, în fruntea coloanei fiind purtat tricolorul românesc. În piata publică, a fost trecută în revistă garda de dr. Caius Brediceanu, lt. colonel Eugen Munteanu și dr. Dominik Stanich, patriot italian, fost primar al orașului Pola și viitor senator. În timp ce marinari întoau cîntecă patriotică orășenii scandau: „Eviva la Rumenia Grande“ și „Bravi rumeni“. Garda, detinind

Mariana PAVĂLOIU

(continuare în pag. 27)



pe cîmpul de luptă de la Mărășești

Bătălia de la Mărășești, desfășurată de-a lungul a 29 de zile, între 6 august–3 septembrie 1917, reprezentă, prin amplioarea și complexitatea luptelor angajate, prin devotamentul și spiritul de sacrificiu al ostașilor români, una dintre cele mai strălucitoare și extraordinare bătălii din întreaga campanie a războiului de întregire.

Intrate în legendă, lapidare dar pline de semnificații, cuvintele ro-

te de generalul Eremia Grigorescu, comandantul Diviziei 15 Infanterie, la Oituz: „Pe aici nu se trece“, au devenit și pentru apărătorii Mărășeștilor, legămint sacru, forțe germano-austro-ungare fiind nevoite, finalitate, să recunoască voința și tenacitatea românilor, să-și „îngroape iluziile de cucerire“ a Moldovei, la Mărășești — așa cum plastic se exprima un istoric ger-

Dar pentru a înțelege mai bine ce s-a întâmplat în vară anului 1917, este necesar să amintim succint situația de la fronturile de luptă din acea perioadă.

La mijlocul lunii iulie 1917, ca urmare a deciziei unilaterale a guvernului provizoriu al Rusiei — determinată de infringerile suferite de trupele ruse pe frontul din Galicia orientală și Bucovina — de a ordona forțelor sale incetarea acțiunilor de luptă, se oprește înaintarea vîgoroasă a Armatei a 2-a la Mărăști și se suspendă ofensiva Armatei I-a, proiectată la Nămoloca.

Succesul neasteptat reputat al tunicii de armatele 3 germană și 7 austro-ungară a condus la reorientarea planurilor de operații ale Puterilor Centrale.

Ideea strategică a noilor operațiuni a fost sugestiv relevată în memoriile generalului german Erich Ludendorff: „Inaintarea noastră la nordul Carpaților, pe Nistru în jos, prin Bucovina către Moldova, face să se nască ideea de a relua operațiile Impotriva trupelor române și de a ataca pe Siretul inferior, în timp ce trupele austro-ungare aveau să continue marșul lor înainte prin Cernăuți și la sud“.

Așadar, ca o consecință imediată a victoriei de la Mărăști, inamicul a fost obligat să decidă mutarea loviturii principale proiectate în zona Focșani, pe direcția principala Adjud, în jurul datei de 6 august 1917.

Inamicul și-a propus, pentru a fructifica situația strategică devenită favorabilă, în urma infringerilor ruse pe frontul din Galicia, să prindă ca intr-un clesete, printre manevră dubiu învaluindu-le dinspre nord și sud-vest, forțele româno-ruse din Moldova, pentru a elibera definitiv România din război și a deschide drumul spre Rusia.

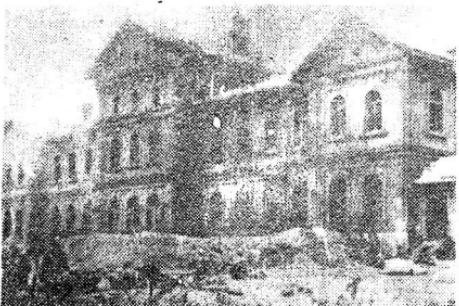
În fața Armatei a IX-a germană se găsea Armata IV rusă care deși avea trei corpuși de armată în subordine, avea în esalonul înții doar trei divizi.

Armata I română se găsea în stînga Siretelui, Corpul 6 Armată, comandat de generalul Eremia Grigorescu avea în compunere Divizia 1, comandată de generalul Razu, și Divizia 9 Infanterie, comandată de generalul Scărișoreanu.

Mai trebuie subliniat un amănunt de loc de neglijat în evoluția evenimentelor: este vorba de moralul extrem de scăzut al trupelor ruse, unde microbul indisciplinei și al nesupunării risca să contamineze întreaga armată rusă, cu consecințe dezastroase pe întregul front oriental.

Revoluția bolșevică, ridicase ignoranță și haosul la rang de lege, fiind dese situații cînd regimenter intregi și chiar mari unități re-

Ostașii
dobro-
geni



Gara Mărăști, teatru unor inversunate lupte în războiul din 1916.

←

nunțau cu ușurință la lupte, părând pur și simplu pozițiile.

In ajunul bătăliei, cele trei divizii rusești aflate în contact cu inamicul urmău să fie schimbată de unitățile Armatei I-a române, pentru a se deplasa în nordul Moldovei. Astfel că bătălia de la Mărăști debutează cu o confruntare germano-rusă și se sfârșește, pe același front, între forțele germane și cele române.

Revenind la divizia de dobrögendi, trebuie spus că în noaptea de 8/9 august, ea înlocuiește divizia 71 rusă, având 2 batalioane din regimenterile 34 și 36, cîte unul din fiecare regiment în prima linie și alte 3 batalioane în eșalonul 2. Regimentul 9 vinători era în rezerva diviziei la nord de Mărăști.

Pe data de 9 august s-a dat cea mai crină și eroică luptă, unde protagonista a fost divizia 9 Infanterie.

In această zi, germanii continuă cu bombardarea intensă a pozițiilor româno-ruse, către prînz aceasta atingând momentul culminant. Artilleria română și rusă răspunde cu promptitudine pe toată linia malurilor și luncii Siretului. Cimpul de bătălie este dominat de traiectoria obuzelor de diferite calibri, de fumul și de zgâرمotul infernal al sutelor de tunuri ce-șicintă canionăda deasupra transeelor, previnând parțial duritatea încreșterii ce va urma. La orele 18.30, tunurile germane să lungesc tirul și valuri de atacatori din Divizia 76 germană pornesc la atac, impotriva frontului ocupat anterior de ruși.

Continde pe experiența din zilele precedente, cînd înțîmpină o rezistență lipsită de vlagă din partea rușilor, atacul german este surprins să găsească trupele românești, care rezistă cu bărbătie și inițiază chiar contraaturi.

Foarte exactă și oportună artilleria română deschide, la rîndul ei, un necruțător foc de baraj, răbind substanțial coloanele atacatorilor.

Derutați și, în același timp, disperați de rezistență neașteptată, germanii încearcă zadarnic să cre-

ze breșe în apărarea diviziei. O coloană inamică, de Valea lui Ștefan, comandantul unuia dintre batalioane, cader secerat de gloanțe, dar soldații înaintează dezlănțuind trăgind după ei și pe ruși care fugiseră din front: în pofta focului de baraj al inamicului, fac 60 de prizonieri și se opresc în tranșeele germane de pe malul de sud al Susiței Seci.

La aripa stîngă a frontului diviziei, ostății Regimentului 36 luptă cu îndrîpere, contraatacând fără răgaz, pentru oprirea inamicului.

Doi comandanți de batalioane, majorii Barazzi și Georgescu, cad morți, comandantul regimentului, colonelul Georgescu Ioan, deși rănit de 2 ori, conduce personal lupta pînă cînd un glonț îl străpunge pieptul. Comanda regimentului este luată de un căpitan: locotenentul francez Bicesse ia comanda unei companii al cărei comandant

categoriiile de armament. Căpitanul Ștefănescu, comandantul unuia dintre batalioane, cader secerat de gloanțe, dar soldații înaintează dezlănțuind trăgind după ei și pe ruși care fugiseră din front: în pofta focului de baraj al inamicului, fac 60 de prizonieri și se opresc în tranșeele germane de pe malul de sud al Susiței Seci.

La aripa stîngă a frontului diviziei, ostății Regimentului 36 luptă cu îndrîpere, contraatacând fără răgaz, pentru oprirea inamicului. Doi comandanți de batalioane, majorii Barazzi și Georgescu, cad morți, comandantul regimentului, colonelul Georgescu Ioan, deși rănit de 2 ori, conduce personal lupta pînă cînd un glonț îl străpunge pieptul. Comanda regimentului este luată de un căpitan: locotenentul francez Bicesse ia comanda unei companii al cărei comandant

Printr-un efort supraomnesc dușmanul este scos și aici din poziții pe care le cucerise și aruncat cu mare pierdere pe Valea Susiței Seci. Cu tot efortul depus, inamicul nu a putut trece de eroica Divizia 9 Infanterie. Dar și prețul plătit a fost mare: din Regimentul 34, 35 ofițeri din care 8 morți și 27 răniți, trupa 309 morți, 1.242 răniți, iar Regimentul 36 Infanterie pierduse 36 ofițeri, iar trupa 214 morți și 740 răniți.

Această acțiune de luptă a fost doar un segment din participarea prodigioasă a marii unități dobrogene la bătălia de la Mărăști.

De-a lungul întregii campanii Divizia a 9-a Infanterie a acționat exemplar, probînd reale calități ostășesti și făcînd dovada unei solide pregătiri de război, motiv pentru care, cu ocazia aniversării a 40 de ani de la memorabilă bătălie, a primit titul de „MĂRĂȘEȘTI”, semn de omagiu și recunoaștere a meritelor sale în războiul de întregire a neamului românesc.

Locotenent-colonel Leonida MOISE
Filiala Constanța a Muzeului Militar Național

Dramaticele încreșteri din toamna lui 1916, în Dobrogea

„Românii preferau să fie împușcați decît să se dea prinși”

La 15 noiembrie 1914, cînd Ferdinand, noul rege al României a citit mesajul tronului în cadrul Camerelor reunite, întreaga Europa era mistuită de flăcările războiului. Deputatul Nicolae Filipescu

răspunde acestui mesaj printr-un discurs ce sintetiza în mod ma-

Muzeograf
Eugen DOLA

(continuare în pag. 6)

Dramaticele înclăștări din toamna lui 1916, în Dobrogea

(urmare din pag. 5)

astral aspirațiile neanului: „Ești trimisul lui Dumnezeu ca să împlinirești visul unui neam... De aceea, mărirea ce te-i urăm, Sire, este: Să te incoronezi la Alba Iulia sau să mori pe cimpia de la Turda”.

Pentru realizarea acestui mare ideal, Armata Română părăsește „neutralitatea armată” și în noaptea de 14/27–15/28 august 1916 declanșează campania de eliberare a Transilvaniei, dublată de o atitudine defensivă pe toată linia Dunării și în Dobrogea. Venind în ajutorul trupelor austro-ungare aflate în dificultate, comandanțul bulgar, inspirat de cel german, a trecut la ofensivă în sectorul dobrogean al frontului, pe direcția principală Bazargic–Medgidia. Superiorității tehnice și mecanice a bulgarilor, slabii combativitatea a trupelor ruse, li s-au adăugat grave greșeli ale comandanțului român. Acestea sunt cauzele care au permis inamicului să ne provoce înfringeri dureroase și să ne alunge din Cadrilater în numai cîteva zile.

Se pare că Dobrogea va fi ocupată în scurt timp dar, în ciuda incapacității generalului Basarabescu, regimenterile Diviziei 9 opun o rezistență îndreptată pe aliniamentul Sarșinlar–HasKioi–Altăvar, salvând situația și permînd retragerea Diviziei 19 afărată în pragul distrugerii. Generalul Mackensen preia comanda acestui front pe care l-a întărit cu o brigadă germană și o divizie turcă. Urmărind să explozeze succesele obținute la Turtucuia, Bazargic, Silisira, inamicul atacă cu putere în zona lacului Olțina. Cu sprijinul eficient al flotile noastre, unitățile Diviziei 9 resping pe atacatori, provocându-le pierderi singeroase, pe cîmpul de luptă, căzînd în fruntea escadrului său și prințul Wilhelm de Hessa, nepot al împăratului Wilhelm. La 1/14 septembrie, pentru scurtare liniei frontului s-a hotărât retragerea trupelor pe aliniamentul Rasova–Cobadin–Toprajsar–Tuzla. Generalul Averescu, care preia comanda acestui sector la 2/15 septembrie, constată că pe hîrtie forțele noastre par a fi suficiente pentru menținerea frontului, insuimind 9 divizii: 6 românești, două rusești și una sârbă. În realitate, numai două divizii au efective complete și odihinse, restul fiind într-o stare avansată de oboseală și cu rîndurile rănite. La 3/16 septembrie el se întîlnește cu noui comandanți al Diviziei 9, ge-

neralul Petala și scrie în „notițele zilnice din războu”:¹ „el personal și Inceputor dar îmi descrie starea trupelor în culori negre”. Această apreciere să-a dovedit a fi înfirmată chiar din acea zi de către soldații diviziei. Întră 3/16 și 9/22 septembrie, Mackensen și Tosev pornește o nouă ofensivă, bulgarii, germanii și turci atacând în valuri succesive liniile noastre.

Se răspunde cu contraatacuri desperate, purtate de cele mai multe ori la baionetă. În Jurnalul de operațiuni al Regimentului 9 vinători aparținând Diviziei 9 sunt menționate frecvent asemenea atacuri: „cînd trupele noastre ajungeau la 50–60 m de inamic, se facea fugă, refuzând lupta la baionetă... în urma unui asemenea atac, inamicul a părăsit 20 de tunuri și cîteva mitraliere, retrăgîndu-se la peste 1000 m sub amenințarea baionetă”.

La 5/18 septembrie ofensiva este reluată asupra localității Cocarcenă paralel cu forțarea pătrunderii în spațiul dintre Cobadin și mare. Divizia 9 și Divizia sârbă primesc o lovitură cumpălită care le decimează rîndurile dar nu cedează niciodată metru de teren. Rezervele noastre se desfășoară și intră în luptă direct din mars, contraatacând la baionetă cu rămasiboile unităților din linia întărită. Bulgarii fug și se îngropă în teren cîciu nmai aută o frîntă ofensivă; regimenterile Varna și Vrata sunt distruse, Diviziile Sofia și Preslov sunt retrase de către pierderile grele.

Ofensivei centraliști î se răspunde de către comandanțul român, la inițiativa lui Averescu, prin „manevră de la Flămînda” – capodoperă a artei militare românești și o contraofensivă în Dobrogea. În concepția lui Averescu „după impingerea spre sud a armatei Mackensen din Dobrogea obiectivul final ar trebui să fie luarea contactului cu Armata de la Salonici”. Din nefericire în Transilvania, generalul Falkenhayn începe o puternică ofensivă care pună în derătu apărarea noastră, în timp ce la Dunăre forțele concentrate se confruntă cu mari greutăți datorită furtunii ce impiedică trecerea fluviului, ruperii podului de către flota austro-ungară și concentrările unor puternice forțe în sectorul de debarcare. Diviziile din Dobrogea atacă pe toată lungimea frontului și reușesc să înainteze 8–10 km în liniile dusmane.

Regimentul 40 Călugăreni ocupă pozițiile forțelor turcești și captu-

rează 7 tunuri care au fost trimise la București și au fost așezate la picioarele statului ecvestre a lui Mihai Viteazul. Situația critică din Transilvania a impus oprirea ofensivei și trimiterea forțelor concentrate la Flămînda pe linia Carpațiilor, slăbind astfel apărarea Dobrogei.

După două săptămâni de acalime, la 6/19 octombrie, a început o nouă ofensivă pe direcția Toprajsar unde se aflau Regimenterile 9 și 40, avînd pe flancuri regimenterile Diviziei 19. Bombardamentul devastator anunță apropierea asaltului final. Drapelul regimenterelor sănt aduse în prima linie și toti jură că nu vor ceda pozițiile decît cu prețul vieții. Trei zile au atacat valurile infanteriei germane, bulgare și turcești, dar nu au reușit dește să înalțe zi de zi morțanele de morți din fața pozițiilor noastre. Din păcate, aliații nostri aflați la flancul stîng, diviziile 61+115 ruse, s-au retras după un simulacru de rezistență. Între lacul Tuzla și mare se infiltrază cavaleria germană și bulgară care ocupă Techirghiolul și Agigea. Pozițiile de la Toprajsar sunt invăluite și trupele române, amenințate cu incercuirea, se retrag. În sectorul Cobadin rusii se retrag fără să anunțe Divizia sârbă care este invăluită și decimată.

Comunicatul german anunță capturarea a 3300 prizonieri din care numai 300 români, recunoscind că „românii preferau să fie impușcați decît să se dea prins”. La 8/21 octombrie Constanța este ocupată de trupele bulgare care masacrează toti rănitii capturați și toți civili princi pe străzi. Statuia lui Ovidiu este dărmată și mutilată de acești soldați sălbăticiti de propagandă naționalistă, ca și cum ar fi fost unicul argument al continuării noastre pe acest pămînt.

Retragerea nu a cîpărat proporțiile unui dezastru, dar pierderile grele au transformat diviziile în regimenteri, iar batalioanele în companii, ceea ce a dus la imposibilitatea închegării unei lini înguste de front, la pierderea orașelor Medgidia și Cernavodă, după ce, cu ajutorul minelor Hertz umplute cu fulmicolul umed, podul lui Angelel Saligny este aruncat în aer. Cu ajutorul unor noi unități rusești frontul se stabilizează pe linia Dăieni–Babadag. Retragerea generală spre Moldova a antrenat și unitățile aflate în Dobrogea care sunt retrase pînă la 22 decembrie 1916/3 ianuarie 1917.

Timp de doi ani populația va trăi cosmarul unei sălbătici ocupații militare fiind cu inima alăturî de vîțejii care în vară lui 1917 au spulberat visurile lui Mackensen, iar în decembrie 1918 au pus din nou piciorul pe pămîntul Dobrogei.

Recunoștință vie a țării, a tinerei generații

In preajma celor două evenimente de oosebite semnificative pentru întreg neamul românesc: Ziua forțelor armate sărbătorită la 25 octombrie și apropiată Zi națională stabilită în 1 Decembrie, veterani de război, căi ai mai rămas, trăiesc momente de adință reîncogore, pline de duisă și nostalgie.

La vîrstă cuprinsă între 60-83 ani ei rememorează evenimentele la care au participat în plină încercare acum 45-50 ani, deapără fiul vietii lor, desfășurât cu împărtășiri dar și cu multe renunțări.

Cei cinci veterani existenți încă, participanți la primul război mondial, părinții veteranilor din al doilea război mondial, revăd condițiile grele ale acțiunilor lor și nu se simt izolați printre cei mai tineri cu care se contopește în amintiri și comportament.

Cei peste 6500 veterani de război constănțeni au revenit la activitatea publică, să manifestă că o forță vie, unită și prezintă revendicările asupra drepturilor lor care au fost frustrați decenii de-dinindul.

Zilnic, la Cercul militar este o efervență, cum n-a mai fost. A renăscut dirijarea amărătă de multă vreme, dar înnăscută mai aprig după proaspăta Revoluție din '89.

Sunt mulți invalizi de gradul III, II sau mari muliați cărora li s-au furat drepturile, considerați dusmani ai regimului trecut, sau li s-au miscorât acestea, deși încadreata nelegătura era categorică.

Mulți veterani de război au fost distinși cu Inalte ordini și medaliile, recunoaștere a bărbătiei, a cărăjului dovedit în luptă, cărora aceste însemne li s-au confiscat, drepturile lor conferite de legile neabrogate, încă, fiind anulate definitiv. Avem printre aceștia, purtătorii ai ordinului „MIHAI VITEAZU“ — 3, ai „VIRTUTII AERONAUTICE“ — 6, decorati cu „Coroana“ și „Steaua României“ — 108, cu „VIRTUTEA MILITARĂ“ — 148, cu diferite medalii — 225, oameni modesti, în capul și bratul căror se concentra, pe cîmpul de luptă, eroismul strămoșilor pentru apărarea drepturilor noastre sfinte.

Apar mereu (numărul lor depășind 150) femei trecute ca vîrstă, lăsate la fragedă tinerețe cu 1-3 copii, ei plecând să-si reintregescă țara, femei rămase singure, care nu s-au mai reedșătorit și și-au crescut copiii cu venituri de mizerie.

Tuturor, Asociația veteranilor de război le-a reconsiderat meritele și

activează în continuare pentru ca toți cei nefindreptăti să fie repusi în drepturi. Trebuie sădite însă adînc, refinorate în generația mijlocie și mai ales la copii, sentimentele de admirație pentru ce se i-a dat înaintașii lor, exemplul lor demn de urmat. Nu trebuie uitat maria eroi ai neamului, noștrui, conducători de țară și comandanți de osti ca Burebista, Decebal, Basarab, Mircea cel Bătrîn și Alexandru cel Bun, Ștefan cel Mare și Vlad Tepeș, Matei Corvin și Ion Vodă cel Cumpălit Tudor Vladimirescu, Avram Iancu, Alexandru Ioan Cuza, Carol I, dar, mai ales, Oastea

Cuvîntul veteranilor

cea Mare a țării, de pieptul căreia s-au sfârșit toate năvălirile cordonilor domnici de bogățile acestui pămînt sfînt. Nu trebuie uitate evenimentele și luptele crinene duse din antichitate peste tot cuprinsul întunecatului Ev Mediu, prin care s-au îndepărtat pericolile migratorilor.

Deosebit, în epoca modernă, apără războiul pentru independență, ca și războiul de întregire a neamului, 1916-1918, terminat cu înplinirea idealului național, lăsat moștenire de la Burebista și Decebal, prin care ne-am reunuit în același stat, sub același sfînt drapel. De asemenea, al doilea război mondial, la care generația noastră a participat din plin, ne-a rămas dator cu completarea refătării către Est, înfirziată de Mariile puteri și de interesele vecinilor.

Căci noi dorim să fim una cu

pămîntul nostru, să fim uniți într-o țară mindră, un popor harnic, muncitor și dornic de pace, cum au fost totdeauna românii în colțul acesta de Europă. De aceea, în preajma sărbătorii noastre naționale — 1 Decembrie — ne uitind faptele tinereții, ne punem în slujba celor mai sfinte năzuințe ale neamului, aducem prinos de recunoștință camarazilor noștri, eroilor căzuți în greile lupte duse în campaniile din răsărit și apus, îi cinstim pentru jertfa lor supremă și îi comemorăm mereu, ei fiind eternă dovdă a existenței și perenității noastre ca popor și ca unitate națională.

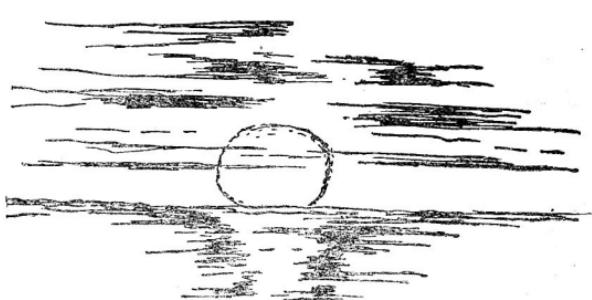
Am renăscut vechea asociație a CULTULUI EROILOR existentă în perioada interbelică și cu sprijinul Ministerului Apărării Naționale, al organelor administrative locale, al veteranilor de război, al asociațiilor cadrelor din rezervă, vom purcede la reconsiderarea tuturor obiectivelor istorice din județ: monumente, obeliscuri, trofee, cruce, cimitire cu care e presărat pămîntul scump din Dobrogea, spre a le aduce la situația corespunzătoare și obligatorie.

Dacă generația independentei și înregării neamului le-a creat și ni-le-a lăsat moștenire peste timp, noi trebuie și putem să facem cără atât: readucerea lor în „Cartea inițială, îngrăjirea lor, pastrîndu-le pentru generația de urmăși. Cele peste 85 de obiective istorice din județ așteaptă de la fiecare obște, școală de orice grad, unitate militară, o intervenție rapidă și demonstrarea devotamentului nostru pentru istoria neamului și creșterea cultului trecutului, al tradițiilor strămoșesti și mereu pomerenie eroilor noștri înaintași.

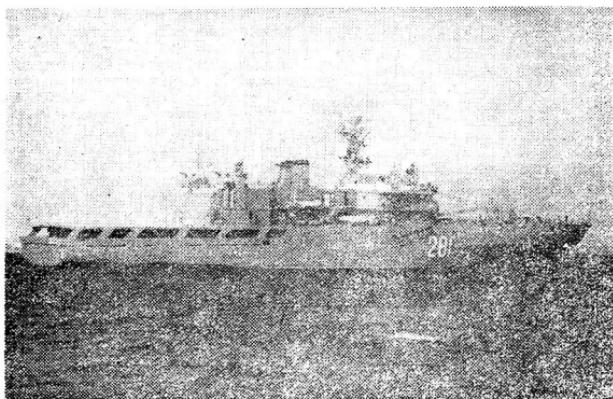
Acesta trebuie să fie crezul tinerelor generații pentru slava neamului și justificarea existenței lor!

**Președintele filialei Constanța
a A.N.V.R.**

**Colonel (retragere)
Valeriu DUMITRESCU**



— marea noastră cea de toate zilele —



SEMNIFFICAȚIA UNUI EVENIMENT

MOTTO:

„Toate pământurile, azi locuite, au fost găsite de mari nari. În lungul și latul pământului, în întinsele suprafete ale apelor, nimic n-a rămas necunoscut și neiscodit de mari nari”.

Amiral SEBASTIAN EUSTAȚIU

Cu cinci sute de ani în urmă, un mare navigator, cuprins de febra descoperirii de noi căi de navigație spre mirificele Indii, dar nu mai puțin stimulat de setea de îmbogățire a capetelor incoronate ale vremii, a pornit într-o lungă călătorie la capătul căreia avea să facă o descoperire de dimensiuni planetarescă: descoperirea Lumii Noi. Numele celebrului navigator: Cristofor Columb.

Genovez de origine, născut într-o modestă familie de tăzieri, la o dată incertă, cuprinsă între 25 august și 31 octombrie 1451, Cristoforo Colombo, pe care spaniolii l-au numit Cristóbal Colón, a simțit din fragedă copilărie chemarea mării, a necunoscutului, identificând ulterior cu chemarea mesianică a destinului.

Christo Forens — „Purtătorul lui Cristos”, aşa cum obișnuia să se semneze, era obsedat de ideea de a ajunge în Indii — cuvint ce cîsesemna Orientul, adică India și Birmania, China și Japonia, insulele Moluce și Indonezia sau, în termeni medievali — Imperiul Marei Han, Cathay și Cipango — pe o altă rută decât cea inițiată de portughezi — navigația spre Vest și nu spre Est.

Acumulind suficiență experiență, după ce străbătușe mările și oceanele de la Chios la Azore și din Irlanda în Guineea, avînd solide cunoștințe de navigație și în arta de a comanda o navă, după ce

parcursese lungul drum de la simplu matelot pînă la căpitán de vas, perfectionîndu-și cunoștințele în domeniul cartografiei, astronomiei și cosmografiei, Cristofor Columb, ajuns „amiral al Marii Oceanice”, își pune în aplicare obsedantă idee.

„Partimos viernes 3 días de agosto de 1492 años de la barra de Saltes, a las ocho horas”. „Pornim în vineri în ziua de 3 august anul 1492 la orele 8, din insula Saltes”, avea să noteze însuși marele Cristofor Columb în jurnalul de bord al nu mai puțin célébrei sale nave „SANTA MARIA”.

Insoțită de alte două nave „NINA”, comandată de Vicente Yáñez Pinzón și „PINTA”, comandată de Martin Alfonzo Pinzón — „SANTA MARIA” a pornit în acea temerară aventură în necunoscut, care va sfîrși în ziua de 12 octombrie 1492 — orele 2 după miezul nopții cînd, un marinier pe numele său Juan Rodriguez Bermejo din Los Molinos (Sevilla), din găbia navei „PINTA”, avea să strige „Lumbr! Tierra!”.

Pentru prima oară un om de pe „Bătrînul Continente” observa vîctorul continent ce se va chama America. Pămîntul observat de marinarii de pe „PINTA” aparținea insulei Watling din actualul arhipelag Bahamas.

Era o descoperire istorică. Clericul și cronicarul Francisco Lopez de Gomara, în lucrarea sa „La his-

toria general de las Indias”, scrisă la mijlocul veacului al XVI-lea, susține că: „Cea mai mare realizare de la facerea lumii, în afară de intruparea și moartea celui care a creat-o este descoperirea Indiilor”. Este o apreciere pe măsura acestelor epociade descoperiri.

Din referințe pentru marele amiral și descoperitor capetele încoronate și potențați vremii, roși de ambii și invide, aveau să-i diminueze mult meritele lui Cristofor Columb. Chiar dacă a mai făcut alte călătorii pe ruta descoperitoare de el, Columb, pînă la sfîrșitul vieții avea să rămînă convins că, de fapt, a descoperit doar o nouă rută de navigație spre „Indii”.

Si totusi...

Acest mare amiral, cînd unulit în lupturi, cînd triumfator și slăvit, sfidind destinul și ostilitatea oamenilor, a îndrăznit ceea ce nimeni nu crezuse înaintea lui: să înfrunte Oceanul și să-l învingă, să descopere o lume cu ajutorul urei idei.

După cinci sute de ani, chiar dacă în biografia sa mai sunt încununături „pete albe”, necesităjile, controversele de istorici, meritele și valoarea descoperirilor sale de dimensiuni planetare îl sunt unanim recunoscute. Oficialitatea italiene au inițiat și organizat cu ocazia aniversării marei amiral și descoperitor, un grandios program de festivități pe măsura meritelor sale în istorie. Aceste festivități se desfășoară sub genericul „Serbările Columbiene” inițiate din acest an, cu o desfășurare pe toată durata anului viitor.

La festivitățile care au loc în acest an în portul Genova, orașul în care s-a născut marele descoperitor Cristofor Columb, Marina Militară Română a primit invitația de a participa cu o navă militară, întrată în transmîsă tuturor statelor europene.

Contextul politico-militar european actual, precum și disponibilitățile statului român de a întreține relații cu toate statele lumii, inclusiv din punct de vedere militar, au determinat Marina Militară Română să participe cu o navă la aceste festivități.

La 25 septembrie 1991, orele 11.00, după o scurta ceremonie, în care s-a dat citire ordinului de zi al Comandantului Marinei Militare emis cu acest prilej, navă „CONSTANTĂ”, avînd la bord 38 ofițeri, 27 maștri militari și subofițeri și 47 de marinari, s-a desprins de la cheu.

Folosind prilejul marșului în Marea Mediterană și participarea la Serbările Columbiene (3–6 octombrie) în portul Genova în pe-

ÎN SPIRITUL UNEI TRADITIONI...

In cadrul bunelor relații diplomatici militare existente între România și Franța s-a înscris și vizita efectuată de către fregata antiaeriană franceză „CASSARD”, în perioada 17–21 septembrie 1991, în portul Constanța.

Programul bogat și divers al vizitei a facilitat un real schimb de opinii și informații între oficialită-

tile române și cele franceze. În allocuțiunea sa comandantul marșalui, domnul DU CHENE a precizat, printre altele, că misiunea principală a acestei nave este de a dirija lupta antiaeriană din zonele operaționale în favoarea forței navale ce cuprind, printre alte mijloace de luptă, port-avioane și nave comerciale de transport. Ea este aptă, totodată, să desfășoare misiuni de observare, căutare-cercetare, identificare și tinerare de contact în timp de pace, de criză sau război.

(continuare în pag. 25)

Fregata
„CASSARD”
în vizită la
Constanța.



→
riodea 9–11 octombrie „CONSTANȚA” a efectuat și o vizită în portul Toulon.

Aceasta s-a constituit în vizita de răspuns ca urmare a faptului că în perioada 17–21 septembrie 1991 nava „CASSARD” aparținând Marinei Naționale Franceze a fost ospătate Marinei Militare Române.

Pentru Marina Militară Română, marșul de instrucție al navei „CONSTANȚA” în Marea Mediterană reprezintă un eveniment cu implicații deosebite. Ofițerii de la bord – din Comandanțamentul și unitățile Marinei Militare, dar mai ales ofițerii elevi de la facultatea de Stat Major din Academia Navală, au avut astfel prilejul să vadă și alte teatre maritime de acțiuni militare să și lărgescă orizontul cunoașterii.

Totodată, vizitele cu nave militare române în porturile mediteraneene vor avea darul de a refațe după 52 de ani, legăturile tradiționale care au existat între Marina Română și Marinele Militare ale altor țări, în special cu cele de sorginte latină. În acest spirit am putea aminti faptul că în luna februarie 1990 nava „SAN MARCO” a Marinei Militare Italiane a sosit în portul Constanța aducând ajutoare pentru răniții din Revoluția din decembrie 1989.

Serbările Columbiene reprezintă, fără îndoială, și pentru Marina Română un fericit prilej de a-și aduce obul de cinstire marelui navigator și totodată de întâiere a relațiilor de colaborare cu Marinele Militare ale altor țări.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

HMS „Fearless“ – la Constanța

In perioada 1–5 noiembrie 1991, după o escală la Sevastopol, nava de transport desant „FEARLESS”, aparținând Forțelor Maritime Militare ale Marii Britanii a efectuat o vizită în portul maritim Constanța.

Nava este impunătoare prin garanții și caracteristiciile tehnico-tactice: deplasamente maxim – 12.120 tone; lungime 158,5 metri; lățime – 24,4 metri; pescăj – 9,8 metri; viteza 21 Nd. Este dotată cu două lansatoare evadabile pentru rachete tip navă-aer „SEACAT” și următoarele categorii de tunuri antiaeriene: 2x6x20 mm „VULCAN PHALAX”, 2x2x30 mm și 2x20 mm „OERLIKON” și 5 elicoptere „SEA KING”.

Nava, cu un echipaj de 550 de membri, poate transporta între 380 și 1000 militari, 15 vehicule a 3–7 tone, 20,5 tone materiale și 4 vechi de desant MK 9, având o rază de acțiune de 5000 Km/20 Nd.

Acțiunile protocolare au debutat cu vizitele comandanțului marșalui, căpitan de rangul I STEPHEN R. MEYER, însoțit de celelalte persoane oficiale la Cercul Militar unde au fost primiți de domnul contraamiral NICOLAE EREMIE, la prefectul județului Constanța și comandanțul Marinei Militare.

Zece ofițeri și treizeci de mari-nari britanici au participat la ceremonia depunerii unei coroane de flori la Cimitirul eroilor români din Constanța.

Pe timpul desfășurării vizitelor au fost prezenți Excelența Sa MICHAEL WATKINSON, ambasadorul Marii Britanii la București și atașatul militar englez, locotenent-colonelul PETER A. CROCKER.

Într-o ținută artistică de excepție și cu un program deosebit, Fanfara Regală a Infanteriei Marine Britanice a evoluat maiestuos pe scena Cercului Militar constanțean, delectându-ne cu piese de fanfară, uverturi, valsuri, rapsodii, portrete simfonice, muzică solo și pop. Marșul Marinei Regale (HEART OF OAK) și Marșul Regimentului acestuia (A LIFE ON THE OCEAN WAVE) au fost, fără

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 25)

— DARE DOBÂRGA CEA DE FOARTE ZIDĂ —

Să dorești a împlini un ideal

Am ajuns în orașul-port cînd un superb răsărit de soare polția unduiră lină și clară a reginei sufletului nostru, Dunărea. Aici, aveam să întîlnesc adevărate caractere transformate în caractere ale muncii dedicate acestei une și frumoasez meserii de marină la Dunăre și unde să constată că oamenii nu sînt însotiti în viață lor doar de bucurii, ci și de unele neîmpliniri sau deznaidejdi. Caracterele lor echilibrate, puternice, nu sunt lor nimic mai prejos decît ale „luiilor de mare”, neutind nici o clipă că Marina Militară să născă pe fluviu.

Așa cum îmi relata căpitánul de rangul III VASILE BÂRDA, introgul efectiv al unității de nave pe care o comandă, de la soldat la ofițer, este gata să-si îndeplinească misiunile curente sau cele din aplicații, măsuri de instrucție, dar, uneori, problemele tehnice cu care se confruntă implică rezolvarea problemelor de fond existente. Mai sunt încă nave al căror termen de reparație capitală este cu mult de depășit „trăgindu-se” de el cît este posibil, fapt ce afectează pregătirea tactică și de specialitate.

„Misiunile de foc s-au încheiat cu rezultate pozitive, se confesează căpitánul de rangul III SORIN BADEA, dar nu neapărat „foarte bune”, pentru că nu ne-am mai mințit pe noi cu bună stîntă, aşa cum se obisnuia pînă în decembrie '89 prin acele rapoarte „umilate”, ca „cei de sus” să fie mulțumiți. Să lăsăt cu cronometrul în mină, la secundă. Artilleristii nu lucrează. Ce-a fost bun, a rămas bun, iar cea fost rău, a fost cotat ca atare, analizându-se totodată modul de înălțare a defecțiunilor ce au generat asemenea nerezilări“.

Am intles de la factorii de răspundere că, în prezent, în unități se actionează pe principiul autonomiei comandanților de navă, revenindu-se astfel, după mulți ani, la vecchia lor menire, cu toate prerogativele și răspunderile ce le revin în pregătirea de specialitate a echipajelor; deciziile nu mai sunt scurtecircuite sau supravîzuate de statul major, ori comandanțul unității. Cu toate acestea, competența decizională nu este încă totală, ea mai fiind uneori frințată la unele nivele intermediare în care se mai întreabă dacă e cauză, sau nu, să lase răspunderea pe umerii celor tineri.

Este un lucru îmbucurător că se poate ieși zilnic cu secția de vedețe pe Dunăre pentru instrucție. S-au executat misiuni de recunoaștere a

tuturor raiobanelor de pe toate brațele fluviului, încî, fie zî sau noapte, fiecare loc să poată fi cunoscut în detaliu. În cadrul aplicației mării unități s-au obținut rezultate apreciabile, iar modalitatea de acțiune să apropie foarte mult de ceea ce se poate întimpla real, colaborindu-se perfect cu aviația și celelalte unități de uscat.

Dunărea prezintă un specific aparte. Aici, prin natura reliefului, orice lucru trebuie să fiu gata să duci o luptă cu un inamic, de multe ori invizibil, căreia poate apăra instantaneu în zonă. Si atunci echipajul trebuie să acționeze rapid, fără ezitări și foarte hotărît.

Căpitán-lieutenant Fadovei îmi spune că în acest caz, comandanțul navei ar trebui să poată să legătură permanent și să dea ordine simultan la toate posibilitățile de luptă. Ori, acest lucru, descomandată, nu se poate realiza. De exemplu, pentru o tragere de artillerie, comandanțul secției transmite ordinul comandanțului navei, acesta la rîndul lui transmite comandanțului piesei care execută apoi foc. Montarea unei stații cu 12 posturi de converzieri interioare prin care să se poată comunica rapid în orice moment atât cu sala mașini, cît și comanda sau posturile de luptă ar rezolva problema. Această stație se află în dotarea armatei și poate asigura o cooperare eficientă între toate posibilitățile de luptă.

Unitatea de nave a participat la concursuri tehnico-aplicative pe linie de specialitate unde au fost obținute rezultate remarcabile, cît și la concursul cu specifice mari-

**Căpitán-lieutenant
Dorin DUMITRELE**

(continuare în pag. 24)

La Centrul de Scufandri din Constanța a fost construit și se află într-un studiu avansat de echipare, în vederea omologării și intrării în exploatare, minusubmarinul de observare „SM-200”, care urmează să fie amplasat la bordul navei de intervenție cu scufandri „EMIL RACOVITA”.

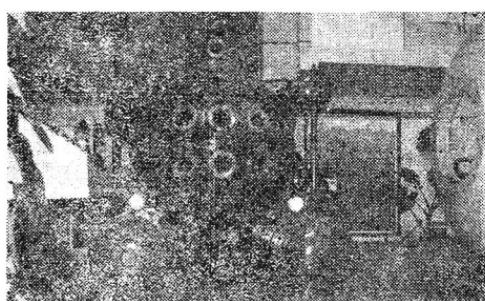
Concepția pentru o autonomie de lucru de 3 ore, se preconizează că acesta să fie utilizat cu eficiență sporită pentru: execuțarea de observații subacvatică la conductele sub-marin și instalațiile subacvatică; cercetarea fundului mării și experimentația preliminară a unor zone de interes pentru diversi beneficiari;

Cotele periscopice ale creațivității

supravegherea lucrului scufandrilor autonomi și receptia lucrărilor efectuate de acesta; înregistrarea imaginilor subacvatică prin televiziune și altele.

Proiectantul principal al noului prototip este inginerul ION GEREA, cercetător principal II în cadrul Laboratorului de cercetare a pătrunderii omului sub apă. La finalizarea acestuia au contribuit firma CIHEMAPROJECT București (corp) și specialistii proprii (instalații speciale de forță, pneumatic, electrice etc.). Submersibilul are un deplasament de 6 tone, este realizat din oțel inoxidabil și incorporează în exclusivitate echipamente și aparaturi indigene. Are 3,5 metri lungime și o lățime de circa 2,5 metri.

Necela, cu un diametru interior



— marea noastră cea de toate zilele —

UN ROMAN... FLUVIU

Fluviul Dunărea poartă între malurile sale o întreagă carte a neamului românesc. „Din moșii, strămoși, zicea marele Kogălniceanu, există în poporul român instinctul că fără Dunăre, România nu ar exista”. Albia acestui fluviu a fost leagănul devenit noastră.

De la fenicieni și pînă la noi, de-a lungul veacurilor, cite neamuri n-au răsărit și n-au ajuns pe fjurmurile care le stăpînă astăzi?

Valurile Dunării s-au identificat cu valurile vremii noastre. Adincurile ascund răvășite pagini din istoria războanelor. Să nu uităm că primul bubuit de tun a răsunat tot pe Dunăre și în primul răzbior mondial, cînd Austria a atacat Serbia.

„Trecătorule!... Oprește-ți pașii cind ai ajuns în fața Dunării. Oricît de găbit vei fi, rămîni pe loc căteva clipe; meditează și contemplă în tăcere măiesteata străvechei ape — Fluviu Regel”.

Am urmat indenmul acestui amiral al slovelor marine, care a fost Jean Bart, și-m-am opriț la marginea Dunării, prima mea dragostea, încă din vremea cînd pe umeri imi infloreau stelele.

Aceleași unduoase valuri ce spălă pletele bătrînelor sălcii, aceleași poete grădini naturale sugerind paradisul unui nesfîrșit șirag al

formelor de viață — flora și fauna specifică Dunării...

Același superbe arcuiri serpuitoare ale firului apel, din zare pînă-n zare.

Oamenii, doar oamenii nu mai sunt aceiași. Alții, și alții, aduși și de tăvălugul istoriei.

Așa aveam să constată, urcînd pe una din navele noastre militare, vedere „Valter Mărăcineanu”, aflată în staționare la mal, cu întreg echipajul la posturi, pregătit să execute un exercițiu de alarmă. Cîndva, pe puncte acestei nave mi-ai răsunat și mie pașii. Am regăsit aceeași măiastră lebedă din Dunării, dar alti oameni. Sîntem însemne ale trecerii. În proba navei, comandanță acum de căpitan-locotenent Menu Florentin, într-o poziție deloc marinărescă, sprîn balustrada și mă pierd în conținplare peste ape. Unul din membrii echipajului mi se alătură reflectînd, ca pentru sine: „Dacă de mie de ani, de cînd curge Dunărea, am fi sprînt-o elci, ne-am fi făcut un ocean al nostru”. O metaforă-paradox, demnă de toată laude.

Spiritu de echipă și realitatea de zi cu zi îl determină pe comandanță să-mi vorbească deschis:

„Nava o cunoști. Să-ți prezint oamenii din echipaj. Cimpul de luptă este dominat de locotenentul Grăsu Constantin, secundul navei. Un prahovean brunet, slabut, ofițer al leatului '89. Foarte bine pregătit, militar adevarat, un viitor comandanță de navă, demn de toată încrederea. El va conduce toate acțiunile din acest exercițiu de sprînjenie cu foc al trupelor de uscat, pentru apărarea podului din localitate”. Aflu, în cîteva cuvinte despre un om și menirea lui. Cel putin, cea imediată.

„Munca, pregătirea noastră de fiecare zi, nu-mi dă acum posibilitatea prezentării unor fapte senzationale, a unor situații deosebite, care să încarce de extraordinar un reportaj. Redau numai oameni și fapte. Aș exemplifica pe șeful mecanic, maistrul cl. a II-a Savin Virgil, a căruia preocupare pentru funcționarea tehnică îl ridică la calificativul de „soarte bun”! A reparat inclusiv hidrofoarele, instalării „etalon” la acest tip de ve-

Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC

(continuare în pag. 21)

→
de 1,70 metri, este prevăzută cu 11 iublouri mari ($\phi = 140$ mm și 4 mici ($\phi = 100$ mm), care permit celor 2 membri ai echipajului — un pilot și un observator — să exploreze mediul inconjurător.

Cele 3 propulsioare electrice care asigură deplasarea pe orizontală și alte 2 destinate mișcării în plan vertical, au o putere de 1,2 KW fiecare și au fost proiectate de inginerul MIHAI MOISOIU pentru a dezvolta o viteză de circa 3 Nd.

Pentru apropierea de zona de cercetare, „SM-200” utilizează sistemele clasice de navigație cu compas magnetic și girocompas precum și un sistem original de delimitare cu marcatoare a cimpurilor subacvatice pentru care se solicită conțururi precise.

Instalația de iluminare submersă folosește becuri halogene de 200 wati. Instalațiile de comunicații cu suprafață pe bază de ultrasunete și de televiziune sub apă sint proiectate și realizate cu mijloace proprii de către inginerii COSTEL PANA și ION GEREA.

Sistemele principale de securitate a celor doi submariniști, pentru

care este prevăzută o autonomie de supravîtuire de 72 de ore, sint dublate de alte cîteva noi varianțe de salvare. Ele vizăiază posibilitatea de a ieși rapid din imersiune prin utilizarea propulsorilor verticale; introducerea aerului în tanările de balast, respectiv în cele de flotabilitate fină, sau prin „runarea unui leș de 400 kg”.

Pozitia minisubmarinului este reperată în permanență la suprafață datorită semnalelor unui emițător continuu de ultrasunete.

După efectuarea cu succes a probelor la presiunea exterioară de 27 bari în instalație din cadrul Laboratorului hiperbar și înregistrarea tensiometrică a eforturilor corespunzătoare adâncimilor de pînă la 200 de metri, se estimează că noua instalație submersibilă va depăși cu multe performanțe batiscafului „SC-200”, realizat la începutul anilor '80 de Institutul Român de Cercetări Marine în colaborare cu Șantierul Naval Constanța. Prințe avantaje se înțează pe creștere calității investigațiilor întreprinse în cîmpurile petroliifere din Marea Neagră exploatale de „PETROMAR”, eliminarea eforturilor individuale directe de pînă acum

ale scafandrilor, realizarea de economii și creșterea preciziei informațiilor furnizate.

Minisubmarinul „SM-200” va permite beneficiarilor (specialiști, cercetători, tehnicieni) accesul direct „la fața locului” și utilizarea lui cu succes pentru cercetări biologice, de hidrologie, de poluare a mediului, de ingerinie sau arheologie marină, inspectarea barajelor hidrotehnice și a straturilor geologice aparținînd platformei continentale.

Alte proiecte materializate și olograte în acest an, evidențiate de căpitanul de rangul II PETRU ARON, șeful colectivului de cercetători din această instituție, cum sint: aparatura de comunicație sub apă cu sau fără fir, setul de arme subacvatice, instalația de sudură sub apă în mediul protector cu gaz inert, piesele, accesorii și echipimentul individual, ambarcațiunile specializate etc., vin să sporească prestigiul și autoritatea Centrului de Scafandri al Marinei Militare, vorbind de la sine despre preocupări, competență și nu în ultimul rînd, despre creativitatea la cel mai înalt nivel.

Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU

— marea doastră cea de toate zilele —

Condiție „sine qua non“ a formării militarelor ca luptători este nivelul de viață, în corespondanță cu eforturile și specificul activității militare, după Revoluția din decembrie 1989, se creea, în mod imperios, adus la un standard cel puțin decent. Ce s-a realizat și ce urmează să se realizeze, în acest sens, în Marina Militară? La solicitarea noastră au răspuns domnul locotenent-colonel Alexandru Cimpșu și colonel Ion Câmpean, ofițeri cu funcții de răspundere, din Comandamentul Marinei Militare.

— Așadar, domnule locotenent-colonel **ALEXANDRU CIMPȘU**, stăm că pînă spre sfîrșitul anului 1989 condițiile de trai și echipare ale militariilor ajunseseră aproape la limita de suportare și decență. Vă rugăm să faceți cîteva referiri la aceste condiții.

— Intr-adevăr, condițiile de trai și echipare atât ale militarielor în termen, cît și ale cadrelor din Marina Militară se degradaseră îngrăitor, ajungindu-se aproape la limita de suportare. Aceasta se datoră, în principal, următoarelor cauze: reducerea unor rațiuni de alimente, cu efecte negative în special asupra personalului ambarcat și a celor care lucrau în condiții grele; comasarea excesivă a preparatului hranei, trezerea sistemelor de preparare a hranei la funcționarea pe cărbune; reducerea normelor de echipare la toate categoriile de militari; degradarea calității materiilor prime pentru confectionarea echipamentului; reducerea normelor de materiale de întreținere și igienă etc. La toate acestea se adaugă reducerile ce se operau permanent în rîndul personalului militar și civil din sfera serviciilor.

— Ce măsuri s-au întreprins în armată și implicit în Marina Militară pentru ameliorarea acestei situații?

— Era evident faptul că o problemă priorităță, imediat după Revoluție, era aceea de imbunătățirea condițiilor de trai și echipare ale militariilor, atât la nivelul trupei, cît și a cadrelor, în special a celor ambarcate. Cîteva exemple pe care doresc să le dau ar ilustra dacă nu un salt spectaculos, o evidență ameliorare.

Pe linia hrăniției efectivelor s-a realizat: acordarea normei de hrănă unică tuturor efectivelor ambarcate și a normei speciale (nr. 6) submarinilor, majorarea unor rații și a valorii calorice nr. 1; imbunătățirea calității pînjeni, substituirea cantitativă și nu la echivalent caloric a cărnii; trezarea instalațiilor de preparat hrână la funcționarea pe combustibil lichid și descentralizarea preparării acestora; introducerea

Standardul de viață al

în statele de organizare a unor funcții de bucătări și ospătari. Pentru cadre s-au creat posibilități privind: **majorarea** compensației bănești a normei nr. 1 și posibilitatea de a opta pentru primirea alimentelor în natură în zilele în care nu servesc masa la bord; distribuirea, contra cost, a unor produse realizate în gospodăriile agrozootehnice; sprîjini acordat pentru procurarea unor produse de strică necesităte pentru iarnă.

Pe linia echipării militarelor: este clar că nu se puteau face „minuni” peste noapte, dar la această dată îmbunătățirile sunt evidente. În primul rînd s-a avut în vedere ca militarii în termen să fie echipați cu tuntele de instrucție adecvate acestui scop, corespunzătoare standardelor internaționale. Referitor la tunurile cadrelor, se stie că pe baza propunerilor acestora s-au adus îmbunătățiri substanțiale în ceea ce privește normele de echipare, calitatea materialelor, croiala și nota de eleganță.

Un gest de omenie

La apelurile și acțiunile umanitare de ajutorare a locuitorilor din zonele atît de puternic afectate de prigoana dezlănțuită în noaptea de 28/29 iulie 1991, de apele scăpate de sub control la barajele de la Gișeni și Belci din județul Bacău, efectivele Marinei Militare s-au dovedit deosebit de receptive și solidare cu suferințele semenilor noștri.

Așa după cum ne-a informat domnul locotenent-colonel **EUGEN RĂCAUȚANU**, din situația centralizatoare existentă la Serviciul finanțiar al Comandamentului Marinei Militare, rezultă că astăzi cadrele militare cît și salariații civili din marile unități și unitățile direct subordonate, au contribuit la constituirea fondului de sprîjini a persoanelor sinistrate din Moldova, cu suma de 1.009.312 lei.

Un merit aparte revine, în acest sens, și Ligii Ofițerilor din Marina Militară (L.O.M.M.). Prin donațiile personale ale celor 260

Spre exemplu, maștrii militari și subofițerii au aceleași drepturi de echipament ca și ofițerii, atât sub aspect calitativ, cît și cantitativ. Pentru personalul ambarcat este prevăzut portul unor combinațioane adecvate anotimpului și condițiilor specifice de lucru.

— Deci, domnule locotenent-colonel, să pară că toate sunt bune și la locul lor.

— E corectă afirmația „s-ar părea“, pentru că tot ceea ce am afirmat, fără să intre în detaliu prea multe, este bine conceput în intenții și reglementări care, oricum, sint perfectibile. În practică ne confruntăm cu unele greutăți de natură atît obiectivă, dar mai ales subiectivă. Spre exemplu, „mozaicul“ de tunuri al cadrelor, aşa cum apar ele în unități și pe stradă, s-ar justifica prin aceea că primirea noilor echipamente se derulează în mod normal. Astfel se explică de ce unele cadre apar în tunite și cu însemne de grad „stil nou“, altele „pe stil vechi“ și nu lipsesc nici



membri ai săi, un camion militar însoțit de căpitanul de rangul II **DUMITRU PREDA**, președintele Ligii, s-a deplasat în localitățile Onești și Răcăciuni, unde s-au distribuit numeroase colete cu alimente, articole de îmbrăcăminte, pătruri și diverse alte obiecte de primă necesitate.

La toate acestea s-a adăugat suma de 36.000 lei, donată separat de membri Ligii. Ne-a precizat majorul **GHEORGHE TOGAN**, vicepreședintele acestei generești asociații.

— Mareea noastră cu de foarte zdrobită —

marinarilor —

aceia care fac anumite combinații din ținută, mai mult sau mai puțin regulamentare. Deocamdată sper că în 2-3 ani această problemă va fi rezolvată.

— Spuneați de anumite greutăți de natură subiectivă.

— N-aș vrea să se creadă că fac o pledoarie „pro domo”, dar numărul cadrelor care lucrează în sectorul intendență — ofițeri, subofițeri, personal civil — la toate eșaloanele, consider că este insuficient ca număr și cind spune acasă mă refer și la schema de încadrare. La nivelul unităților, personalul din sectorul serviciilor nu este sprijinit în suficiență măsură de comandanți și de alte persoane cu răspundere. Serviciile pot să rămână cu statutul de „cenusăreșă” chiar și la nivel de retragere, ceea ce nemulțumește pe unele cadre al căror volum de muncă s-a amplificat foarte mult. Timpul consumat și greutățile în aprovisionare în condițiile economiei de piață crează probleme deosebite. La fel și

între necesitate și realitate

spațiile de depozitare a alimentelor și de preparare a hranei. Cred că esențial l-am spus.

— Domnule colonel ION CĂMĂPEAN, o problemă deosebit de serioasă care preocupa pe o bună parte din cadrele Marinei Militare, în special cadrele tinere și cele mutate din alte garnizoane, o constituie cea a locuințelor. Vă rugăm să faceți unele precizări în legătură cu preocupările și reglementările actuale care vizează această problemă.

Asigurarea cu locuințe a personalului din Ministerul Apărării Naționale se face conform H.G. nr. 469/

zgomot de motoare și uruit de se-nile. Totul inflorează, dirijat de omul în uniformă, acest poem al armatei și vers de patrie. Pentru onoarea și demnitatea lor!

Seful de Stat Major, locotenent-colonelul Gheorghe Fratu coordonează deplasarea și instalarea punctului de comandă. Observ că nerv și tinerete are această „echipă” de conducere a unității, cu ofițeri ce nu depășesc vîrstă de 42 de ani. Dăruire și abnegare, patos și pasiune, elemente ale stării de mobilitate — fizică și psihică.

Arc întins peste canal, podul rutier este în „pericol”. Tancuri, TAB-uri și autospociale impresoră obiectivul. Militarii asteaptă, tensiuni, semnalul de luptă. Acest pod nu trebuie să fie îndepărtat...

Maiorul Coman raportează că batalionul este pregătit pentru respingerea inamicului. Oamenii din compania locotenentului lui Săsăne sunt într-o strânsă simbioză om-tehnica. În razboiul modern, pe drumul marilor conflagrații mondiale, senilele tancurilor au preșărat multă istorie.

Bateria antiaeriană, sub comanda sergentului Fierarul Traian are deja benzile montate la mitraliera pe afet, lingă pod.

Căpitan locotenent
Ananie GAGNIUC

(continuare în pag. 14)

03.05.1990, prin decizii ale primăriilor, pe bază de protocoale, ce se încheie anual între Ministerul Apărării Naționale, prin garnizoanele respective și prefecturile județene care sunt obligate să-și prevadă investiții în acest sens.

Ministerul Apărării Naționale poate contribui cu efective la realizarea locuințelor ce urmează a fi atribuite cadrelor militare.

Locuințele din fondul M.Ap.N. devenite disponibile vor fi repartizate de primării persoanelor indicate de garnizoane, prin organele lor competente.

După realizarea locuințelor, acestea vor fi administrate de către I.C.R.A.L.-uri și vor figura definitiv în folosință M.Ap.N.

Garnizoana repartizează locuințele, numeric, unităților, iar acestea, stabilesc pe bază de priorități persoanele îndreptățite, în care scop fina, ieftinează tabel cu proponeri nominale. Garnizoanele verifică și întocmesc formele de promovare a contractului de închiriere.

Locuințele realizate în sistemul prezentat sunt locuințe de stat, în administrarea I.C.R.A.L. și în folosință M.Ap.N., deci nu au destinație de locuințe de serviciu, acestea realizându-se prin planul de investiții al M.Ap.N. pe amplasamentele acestuia și se administrează de către unitățile militare pe lingă care sunt construite.

Locuințele de serviciu se folosesc temporar de către cei ce sunt în misiuni sau dețașați, iar pentru cei mutați, plină la asigurarea de locuință.

— Care este situația locuințelor pe anul 1991 pentru cadrele din Marina Militară?

Este departe de a fi satisfăcătoare. Numărul celerilor este mult superior posibilităților. Spre exemplu, numai în Constanța numărul celerilor este de 6-7 ori mai mare decât cel al disponibilităților.

— Există totuși soluții de rezolvare a acestei probleme atât de acute?

— Cadrele militare care doresc pot să se înscrie la Intreprinderea „VILA S.A.” pentru construirea de locuințe proprietate personală prin sistemul existent la această dată.

— Pot fi cumpărate locuințele repartizate de M.Ap.N.?

— Desigur. Multe cadre au și făcut-o deja. Apartamentele în care locuiesc cadrele militare, prețul și cele care vor fi repartizate pot fi cumpărate.

— Domnule colonel, vă mulțumesc pentru datele furnizate și, credem, vor fi utile cîștilor noștri.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

— marea noastră cea de toate zilele —

Anul 1991 a marcat, printre altele, o premieră în domeniul sporturilor aplicative mari-nărești și anume prima noastră croaizeră cu vele efectuată în bazinul de vest al Mării Negre. Spre deosebire de yachtingul de regată la care participă, de regulă, ambarcațiuni ușoare, standard și în care concursul se desfășoară într-un poligon, pe distanță a căteva mile marine, yachtingul de croaizeră este accesibil ambarcațiunilor cu velo mijlocii și mari, pe un itinerar mai lung, cuprinzind două sau mai multe porturi. El se poate desfășura individual sau în grup, putând căpăta și aspectul de regată în care clasamentul se stabilește, astfel funcție de timpul realizat cît și de un coeficient care ține cont de datele constructive ale yachturilor participante.

Am pledat, în nenumărate rânduri, asupra caracterului instrucțiv și eficient al unor asemenea activități care constituie o foarte bună școală pentru perfectionarea măiestriei marinărești; în același timp le contribuie la afirarea prestigiuului sportivilor marinari, într-un domeniu care, pe plan internațional, este coordonat de către Marina Militară. Un yacht, arborând pavilionul național, într-un port străin este mai mult decât o persoană diplomatică, reprezentând un "standing" accesibil statelor civilizate, dar și un grad ridicat de deschidere internațională.

Trebui să recunoaștem că la barierele artificiale ridicate în lăția yachtingului de croaizeră se adăugă și o doză de neîncredere privind desfășurarea și chiar finalitatea unor asemenea expediții.

In momentul de față putem aprecia că aceste bariere au fost depăsite. Dacă din punct de vedere sportiv, croaizeră cu vele a fost o reușită, putem spune că a fost în același timp un marș de instrucție desfășurat după toate rigorile pregătirii de luptă, nava și echipajul conținându-se remarcabil.

Marsul s-a executat între 28 iulie și 14 august 1991, în bazinul de vest al Mării Negre pe itinerarul: Constanța, Odessa, Constanța, Istanbul, Varna, Constanța, însumind 816 Mm.

Condițiile meteo au favorizat îndeplinirea tuturor scopurilor propuse pentru o asemenea activitate înfrințuită am avut parte de mare de gradul 1–2, dar și gradul 6–7; 40 la sută timp frumos dar și 9 furtuni dintre care majoritatea în bazinul de N–W al Mării Negre; a fost exact perioada care a afectat grav sudul Basarabiei, al Moldovei și apoi Dobrogea. Am navigat în volente, cu vînt strâns, am ținut la capăt, dar am beneficiat și de vînturi pur-

tătoare în care am folosit vele mari și spinackerul. Toate aceste elemente, carecum de bilanț, au constituit o testare completă asupra comportării navei și echipajului căre ne îndreptățește să aspirăm către marea croaizeră cu vele, inclusiv Mediterana și oceanul.

Cred că este absolut necesar să fac o scurtă prezentare a navei al cărei pavilion a reprezentat Marina Română în porturile principale ale

• YACHTING

un motor de 26 C.P. cu un consum de 4–5 litri pe oră și un rezervor de 60 litri benzинă. Energia la bord este asigurată de o baterie de acumulatori de 12 V care se poate încărca de un motor auxiliar de capacitate redusă. Ca aparatură de na-

816Mm. CU

celor trei state riverane Mării Negre.

"Tomis" este un yacht de croaizeră și regată, omologat în clasa internațională 8 m. Este un unicat, fiind construit în perioada 1957–1959 de către firma Mc. Gruer din Scotia, în întregime din mahon. Are o lungime totală de 12 m, iar la linia de plutire 8 m, și un depășire de 8 tone. Este un yacht cu chilă grea având un lest de 4 tone și un pescăj de 2,02 m., elemente care-i dă o mare stabilitate; construcția este suplă având o lățime la cuprul maestru de numai 2,8 m ceea ce îi asigură o viteză sporită. Propulsia este asigurată de un set de vele cuprinzând 4 rande și 3 facuri de diferite mărimi precum și spinacker (balon) pentru vînt de pupă; poate naviga, de asemenea, cu două focuri montate pe un sistem articulat de tangoane. Pentru manevre în port, dispune de

„TOMIS“ —

vigilie, folosim compasul magnetic, un loch mecanic și sextantul; legătura radio este asigurată în fonie cu o stație pe unde mediu și un radiotelefón. Echipajul este format din 6 persoane.

Și acum o scurtă trecere în revistă a marsului. Am plecat din portul Tomis, în ziua de 28 iulie 1991, orele 10,00, pe un vînt mediu din sectorul nordic și o prognoză mai mult decât nefavorabilă (furtonă, ploaie, vizibilitate redusă); am navigat cu vînt de bulină (cel mai strâns vînt) în volte către platformele de foraj care constituie un foarte bun reper pe drumul către nord; după ora zero, am lăsat în popa flacără platformei „Gloria“ și am pus proupe la insula Serpilor; dimineața am trecut la larg de bariera Sulina pe care o ghiceam în pică și apoi de insula Serpilor; condiții din ce în ce mai nepriene, voltă la larg, aterizare pe fa-

PODUL

(urmărește din pag. 13)

Conform dispoziției, trebuie respinse atacurile aeriene, ale desantului și grupurilor de cercetare-diviziuni, în urma cărora să-și producă incendi, avarii, urmărindu-se de fapt, distrugerea podului.

Ora care se va da semnalul se apropie. Este prezentată conducerii Marinei Militare situația de pe teatru de acțiune. Se dă ultimele indicații. În punctul de comandă se poate inclusiv primarul localității. Populația a fost preventită cu privire la desfășurarea exercițiului.

Podul, o bijuterie arhitecturală, este evacuată de mașini și camenii. Se dă semnalul, începând tragerile, moment în care, pentru o clipă, to-

tul a incremenit. Viața în tot sociul și economicul ce le incumbă, a avut un moment zero. „Armată e pe poziție!“ pare să fi spus fiecare, continuându-și, apoi, obșteasca munca.

Trag mitralierele, se simulează explozii de bombe îngă pod, trupele trec la nimicirea desantului și grupurilor de cercetare-diviziuni. Este un marej joc al luptei care poate deveni, în caz real, jocul vieții și al morții.

In etapa a doua, tancurile trec la apărarea îndepărtată. Loviturile se aud în ecouri și reverberări peste paduri. Două nave militare, venite în sprijin execută trageri de pe canal. Total este un spectacol de forță: de sunet și lumină, desfășurat în „termeni“ pur militari.

Podul e neatins. Inamicul, deocamdată cel „probabil“, este respins. Exercițiul a reușit. Peste lăzile se așterne liniste, armele tac, toamna își imbrăcă în aur na-

MAREA NEAGRĂ cea de la zilele zilele

DE CROAZIERĂ

rurile din sudul Basarabiei și la larg pentru a evita prima furtună; în cartul 0-4 evităm întinsura din mijlocul bazinului de nord și ne inscriem pe drumul costier; altă furtună și din nou spre larg pentru a ateriza pe punctul de separare

a traficului la intrarea în Odessa. În dimineața zilei de 30.07 manevrăm cu motorul printre navele din radă pe mare de gradul 4 și intrăm cu precizie în portul de yachting LANJERONSKI. O primă etapă fusese îndeplinită conform planului. În ziua de 31 iulie purtăm discuții prietenesti cu gazda noastră, conducerea yacht-clubului din Odessa, care ne propune, pen-

asigură servicii prompte și ireproșabile; vizităm orașul și în după-amiază zilei de 8 august, urcăm Bosforul cu motorul.

Una caldă, una rece, zicem noi cind Marea Neagră ne primește din nou cu vînt de nord și cu mare de gradul 4-5. Din nou vînt strîns, voltă la larg și aterizare pe cap Rezovo; de acolo pe mijlocul Băi Burgas iar la cap Eminie, o nouă furtună de vară cu o plimbare torrentială. Duminică, 10 august, intrăm în portul Varna, gătit sărbătoareste de Ziua Marinei Bulgarie. Yacht-clubul din Varna ne primește cu deosebită căldură; timpul se schimbă din nou în bine și a doua zi, escortați de velierele din rada Varna, punem prova pe Caliacra cu vînt de travers. Vîntul se rotește, noi punem în foarfecă velele cu genovuzul pe tangon; farurile Caliacra, Sabla, Mangalia, Tuzla defilează în noapte prin bordul babord iar dimineață, după 15 ore de navigație simtem în rada portului Tomis.

- „Domnule viceamiral, nava „Tomas“ și-a îndeplinit misiunea! Nu este o formalitate, dar întregul echipaj „RM-1“ s-a remarcat pe parcursul întregii activități; majoritatea sunt cadre ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ dar și cîte unul de la Centrul de perfecționare din Mangalia și Centrul de Scafandri. Indirect, dar hotărîtor, au mai contribuit la buna reușită a marsupiului:

- Comandamentul Marinei Militare și în primul rînd, comandantul care ne-a aprobat, incurajat și susținut pe timpul pregăririi și desfășurării marsupiului;

- Direcția Tehnică a asigurat cei mai buni specialiști în verificarea și aducerea în parametrii a aparatelor;

- Serviciile au avut grija să nu ne lipsească nimic pe timpul marsupiului (alimente, echipament, combustibil);

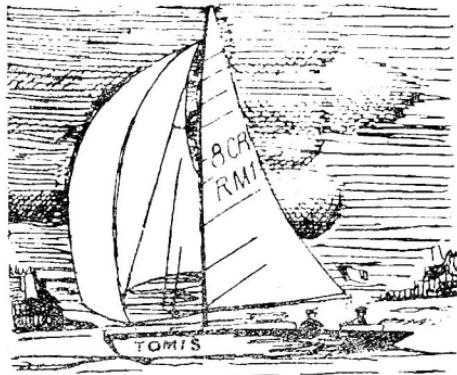
- Direcția Hidrografică Maritimă ne-a asigurat cu documente naute, programe și specialiști în verificarea aparaturii de navigație;

- Registrul Naval Român a efectuat expertiza de specialitate și ne-a eliberat un nou permis de navigație;

- Compania „NAVROM“ ne-a pus la dispoziție agenții săi din porturile de escala, remarcând serviciile prompte ale agenției din Istanbul, singura la care am apelat;

- Firma „REMARC SRL“ ne-a împrumutat, pentru marș, un radiotelefón fără de care ne-am fi descurcat cu greu, în special în Bosfor. Tuturoar sincere mulțumiri din partea echipajului.

Căpitan de rangul I
Emanoil TIGĂNAŞ



tru viitor, desfășurarea unor activități în comun.

In dimineața de 1 august, după ce ne înarmăm cu o nouă prognoză nefavorabilă și cu o nouă doză de curaj, luăm drum spre sud. A fost etapa cea mai grea în care ne-a incercat 5 furtuni pînă la insula Ţărănci și s-a în zona platformelor: la radio auzem veștile tulburătoare despre inundațiile catastrofale din Basarabia și Moldova.

In dimineața de 3 august intrăm în portul Tomis, ne refacem forțele și luni 5 august punem prova pe Istanbul; cap compas 174°. După 36 de ore de navigație extrem de plăcută, cu vînturi purtătoare, cu vele mari și cu balon, aterizăm direct pe cap Anadolul; cred că a fost etapa cea mai confortabilă la care s-au adăugat, în compensație, minunatele priveliști ale Bosforului, văzut uneori de la cîțiva metri de mal. Intrăm în Marea Marmara, acostăm în portul de pasageri Kumkapi și apoi ne mutăm în portul de pasageri Karakioi, în centrul orașului. Agenția Berkin ne

tura, sub soare plăpind și vînt prumenitor. Pe fețele militardor se poate citi o întreagă carte a faptelei ostășești. Iar printre rînduri, și reașa obosaleă.

In loc de bilanț, o discuție deschisă în care se impletește pările de bine și de rău, posibilitățile și perspectivele.

Comandanțul de regiment își exprimă opinile, accentuând nevoieșitatea colaborării forțelor din Dobrogea, completarea unităților, modernizarea organica și modului de asigurare materială, la specificul unității ce-o comandă, dotarea cu mijloace de legătură moderne, compatibile.

Concluzia finală — s-au făcut multe și... mai sînt multe de făcut. După ce totul s-a terminat, am purces spre Constanța, lăsînd acolo, cu un bun rămas, niște oameni adeverăți, militari adeverăți, acolo sau pretutindeni, unde este nevoie, la posturile datoriei.

Sportivii marinari în elita yachtingului de performanță

Supranumit și „sportul regilor”, yachtingul înmânuiează într-o simbioză fericită pricoperea, curoajul și dirzenia omului cu cele mai avansate tehnologii în materie de ambarcajuni cu vele.

Eforturile pe care Asociația Sportivă „MARINA” Constanța le-a consacrat în vederea relansării acestei activități de sorginte pur marinărească, în esaloanele superioare ale ierarhiei sportive, au fost incununate de succese deosebite în anul competițional 1991.

Această revigorare se datorează, în primul rînd, atitudinii stimulative și implicării nemijlocite a președintelui Federației Române de Yachting, domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU și a președintelui secției, căpitanul de rangul I EMANOIL TIGĂNAȘ.

Primele rezultate s-au înregistrat în luniile mai-iunie a.c., în cadrul concursului dotat cu „Cupa Victoriei” și al campionatului Județean. Spiritul de echipă, ambiția și dirzenia echipajelor noastre ne-au adus locul I la clasa F.D. („Olandezul zburător”) prin Nicolae Giuglea și Ion Omocea, locul secund la clasa 420 prin Claudiu Popescu + George Bulbocean și o mențiune la clasa FINN prin Nicolae Ocheană.

Deși desfășurat pe o vreme capricioasă în care, alături de vînturile potrivnice, am avut de înfruntat și serioase probleme tehnice, următoarea competiție, dotată cu „Trofeul Tomis”, a mai adăugat două medalii (aur și argint) la clasele FD și respectiv 420.

Tot în luna iulie, la întrecerile dotate cu „Cupa Electrică” și „Cupa Sf. Ilie”, printre cîștigători s-au numărat și reprezentanții studen-

tilor Academiei Navale, care și-au desăvîrșit cunoștințele tehnico-tactice și de specialitate la Secția de pregătire marinărească de la Palazu Mare.

Astfel s-au obținut locul II la FINN prin Nicolae Ocheană, respectiv locurile II și III la 420 prin Claudiu Popescu + Bogdan Voicu și Cristian Olteanu + Lucian Scîrtocea.

Prima competiție de anvergură naivel republican — campionatele naționale de juniori la clasele mici — s-a desfășurat pe lacul Mamaia. În lipsa unui antrenor care să se occupe îndeaproape de clasele destinate copiilor (OPTIMIST, CADET) și a experienței competiționale, merită credem, evidențiați Adrian Nistor și Andrei Tigănaș care s-au clasat pe locul IV la primul lor concurs.

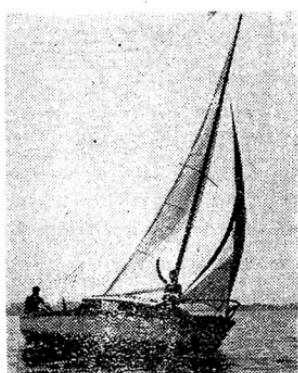
Prezența la Campionatele naționale de seniori, desfășurate în perioada 20–28 august, pe o mare de gradul 5 și vînt de forță 6, a constituit mareea noastră revelație dar și un examen deosebit de dificil, datorită unor surpize și incercări neașteptate: 4 vele rupte, o cîrmă și un derivor defecte. Cu toate acestea, am reușit să cucerim titlul de campion național pe anul 1991 la clasa FD, atribuit echipei lui N. Giuglea—D. Damian. Pe locurile II și III, la aceeași clasa, s-au situat cuplurile Al. Costache—M. Stanciu și respectiv Constantin Maraloi—Constantin Enache. La clasa 420, Miki Mocanu + Cristian Olteanu au sosit pe locul IV iar N. Ocheană a încheiat cursa celor 17 ambarcajuni clasa FINN, al cincilea.

Faptul că sistemul la început de drum nu ne-a impiedicat să participăm cu trei echipaže în echipa reprezentativă a României, la cea de-a 24-a ediție a Balcaniadei de yachting, care s-a desfășurat anul acesta la Constanța. Clasa FD a fost dominată clar de echipajele noastre, cuplul Giuglea—Damian intrind în posesia titlului de campioni balcanici. Pe următoarele două locuri s-au situat coechipierii lor, Costache+Stanciu și Maraloi+Enache.

Acest scurt dar edificator bilanț este încă o dovadă că putem reveni o permanență în yachtingul românesc, dar și că, este necesar și se aloce de urgență un minimum de fonduri pentru o dotare corespunzătoare cu vele și ambarcajuni de performanță, care să permită sportivilor noștri participarea la viitoarele competiții cu șanse egale în fața celorlalți concurenți.

Secretarul Secției de Yachting

Căpitan-locotenent
Doru MATEI



CALENDAR MARINARESC

01 OCTOMBRIE

In perioada 1–5 octombrie 1916 (stil nou) forțele ale marinei militare române au participat la „Manevra de la Flămînda”.
1930. A intrat în vigoare Convenția de comerț și navigație româno-franceză semnată la Paris, la 27 august 1930.

din ambele principate ministrul de război, generalul Florescu, a dispus unirea flotilelor într-un singur corp.

08 OCTOMBRIE

1830. S-au încheiat lucrările Comisiei de delimitare a granției pe Dunăre, pe talveg, conform



Pasageri clandestini la bordul navelor

un pasionat evocator al familiiei săle și ai Ipotestilor.

„Turnu Severin”, navă preferată a nostalgicului marinăru, avea de fiecare dată plecarea la cursă din față gării fluviale a portului Brăila. Cum, necum, Victor Ion Eminescu scăpă neobservat de controlul autorităților și nava ridică ancora, gonind către porturile înspite în Marele lui Egeu. Nici nu trecu bine Bosforul și prietenul lui Panait Istrati este descoptor la bord fără bilef de călătorie. Conform uzanței, este dus la căpitanul navei, Nicolae Ionescu-Johnson.

Călătorul clandestin, de statură mijlocie, cu față rotundă și părul negru, bine îngrijit, intră în apartamentul căpitanului și, înainte de a-i se pune vreo întrebare, vede pe biroul „șchipерului” primul volum de poezii al lui Eminescu. Tabără asupra cărții, ca și cum ar fi fost un lucru care-i aparținea și-l căuta de multă vreme. Întrebând:

— Imi permiteți?

Si fără să aștepte incuviințarea, începu să frunzărească volumul, exclaimând:

— Bâtrînul...

Furat de entuziasmul unei regăsiri neașteptate, se așezăgrav căpitanului, uimit de cele ce se petrec în jurul său:

— Eminescu este poetul dumneavoastră preferat?

— Bineînțeles!

— Atunci ne vom înțelege de minune!

Puse volumul pe masă și începu să vorbească cu mult patos și eloțință literară despre „Bâtrînul”.

Căpitanul, scriitor, inflăcrat de marea poveste a rapsodului, uitase că avea în față sa un infractor și, fără să vrea, s-a antrenat cu mușafirul lui într-o conversație interminabilă despre Eminescu și colateralii săi.

Într-un tirziu, căpitanul, amintindu-se de calitatea sa oficială ce o avea la bord, se adresează omului necunoscut:

— Imi pare foarte rău că ați fost găsit într-o situație penibilă pe această navă. Spuneți-mi vă rog, ce po face pentru dumneavoastră?

— Să mă debarcăți în portul Pireu!

— E atât de urgentă această călătorie încit ați riscat să vă urcați pe un vapor, ca pasager clandestin?

— Încă din copilărie visăz să văd Acropole de la poalele Atenei. Am așteptat destul... N-am avut niciodată posibilitatea să economisesc



banii necesari acestei călătorii. Sunt și eu un cetățean împovărat. Am doi copii...

— Ce profesie aveți?

— O! Vă rog să mă scuzăți, am uitat să mă prezint. Sunt avocatul Victor Ion Eminescu din Brăila!

— Eminescu ați spus?

— Da, Eminescu. Nepotul poetului Eminescu, primul fecior al lui Matei Eminescu, fratele poetului, veteran al războiului 1877-1878.

Privindu-mai bine căpitanul observă că interlocutorul seamănă cu poetul. Avea figura lui, dinaintea anilor care i-au grăbit tragicul sfîrșit. Acest fapt l-a impresionat profund pe fostul elev al lui Ion Creangă, ale cărui frumoase amintiri i-au dat nașvală și, ridicindu-se în picioare, în semn de pios omagiu adus „Lucreafărului poeziei românești”, se adresează cu smerecie descendentalui bizar:

— De ce nu mi-ați spus de la Brăila că sunteți un Eminescu? Vă luam pe vapor cu mare dragoste, fără nici o plată și vă insoteam cu multă satisfacție, nu numai pe Acropole, ci și în multe alte obiective asemănătoare.

— Am fost convins de caracterul dumneavoastră din acel moment, cind, pe birou, am văzut carte de poezii a lui Eminescu, ba mai mult, am fost convins că și dumneavoastră vă surid muzele.

— Da, scriu și eu. Marea este nu numai un spațiu liric, ci și conțințativ. Apoi, fac și eu parte din conacul Reginei Elisabeta, grup literar ce se compune din scriitori, artiști, profesori, ofițeri și mulți alți intelectuali.

— Presupun atunci că aveți talent...

Serban GHEORGHIU

(continuare în pag. 25)

Autorul operei literare „Chira Chiralina”, Panait Istrati, a călătorit de cîteva ori cu vaporul, în mod clandestin, de la Brăila în Orient, dar nu a fost prins niciodată.

După aceeași aventuri s-aflat foarte tirziu, după ce România și-a încununase pe scriitorul român cu nimbul gloriei în prezența unor reputați oameni de literă, Panait Istrati devenind personalitate frecventă a cercurilor literare din Franța. Fostul hamal din portul Brăila și-a povestit în salonul celebrui scriitor francez de origine română Anna-Elisabeta de Noailles peregrinările prin lume. Disprețitor al prejudecăților ieftine, îndragostitul de soarele fierbinți și noptile seninale ale Orientului, cam de cîte ori îl răzbea dorul de căucăuă spre cură, mai ales iarna, pe vaporul de mărfuri și pasageri „Turnu Severin”, se infunda într-un ungher al calei având la el numai o pînă și apă. Călătoreau ghemuit, o zi, două, trei, pînă era depistat de vreun marinăru. Să cum se rosteau în aceleași grăi, se imprieteneau de lî primele vorbe. Atunci călătorul clandestinul, care era prieten cu toți marinarii și docheri din portul Brăila, se îndulcea cu mîncare caldă de la bucătărie, ba și cu o răjie din berea marinilor, adusă de aceștia pe furis.

Inspirat de peregrinările clandestine ale lui Panait Istrati, la bordul unor nave, Victor Ion Eminescu, primul fecior al lui Matei Eminescu (rezultat din prima căsătorie, cu Matilda Ilian, profesoră de istorie din Brăila) a întreprins aceași lucru.

Despre Victor Ion Eminescu, acest „Don Juan de Brăila”, s-a scris prea puțin sau chiar deloc. Nepotul de frate al lui Mihai Eminescu a făcut studii juridice la Iași și era

S. O. S.

MAREA NEAGRĂ

S. O. S.

MAREA NEAGRĂ

In cadrul laboratorului de hidrologie-ecologie al Institutului de Cercetări Marine (IRCM) din Constanța activează, cu multă pasiune și profesionalism, un colectiv de cercetători specializați în probleme de geomorfologie costieră, în ultimul timp având preocupări notabile și în domeniul ingineriei costiere. În cursul anului 1975, acest colectiv a elaborat primul și cel mai complex studiu privind situația litoralului românesc, geneza, factorii de presiune, starea la zi și în perspectivă, măsurile care să împună penru protejarea acestuia, semnalând fenomenul de eroziune accentuată a plajelor, înregistrat îndeobște în ultimele două decenii.

Despre dimensiunile reale ale fenomenului amintit și modalitățile concrete de rezolvare a acestei probleme deosebit de strigante ne-n vorbit domnul IULIAN POSTOLACHE, cercetător principal, șeful colectivului de cercetare geomorfologică și membru în Consiliul științific al IRCM Constanța.

Menținu privind eroziunea plajelor au existat încă anterior anilor '70 dar după 1975 au inceput să fie emise tot mai multe semnale de alarmă.

Noi am reușit să identificăm o serie de factori de eroziune și principalele cauze care favorizează acțiunea acestora, am determinat diferențele vitezelor de eroziune pe anumite porțiuni de litoral, semnalându-le pe acelea care necesită măsuri urgente de protecție. Prognoza acestui evoluții a luat în considerare relația existentă între agitația marină și distanța de înălțare pe plajă a valurilor, caracteristicile și modul de distribuție a sedimentelor, precum și tendința raportului dintre sedimentul terigen și cel de origine marină.

Deși au existat și anterior anilor 1975 diguri de protecție, inclusiv cele proiectate pe baza rezultatelor cercetării noastre, nu s-au înregistrat intocmai efectele dorite.

Superioritatea utilizării calculatorelor în morfodinamica costieră este evidentă. Ultimile dune-nevoastra cercetări asupra proceselor naturale care au loc în arealul litoralului românesc al Mării Negre evidențiază o serie de probleme de interes — credem — pentru cîitorii noștri, pe care vă rugă să le enumerați.

Există diferențe variante clasice pentru studierea modificărilor din cîmniții mării, cele mai uzuale fiind reprezentările comparative ale diferențelor situației batimetricice prin profile transversale sau prin planuri hidrografice. Toate acestea oferă rezultate calitative, uneori și cantitative, dar cu o semnificație dinamică limitată. Volumul de date ob-

tinute și prelucrate cu ajutorul calculatorului, respectiv numărul parametrilor urmăriți, au contribuit la depășirea aspectelor limitative. Determinindu-se că procesele de eroziune la linia de coastă și pe pantă submarină costieră depind în mod complex de influențe multiple de natură hidrodinamică și antropică, construcțiile de protecție care au apărut în final sunt mult mai eficiente și prelucrate cu ajutorul calculatorului, respectiv numărul parametrilor urmăriți, au contribuit la depășirea aspectelor limitative. Determinindu-se că procesele de eroziune la linia de coastă și pe pantă submarină costieră depind în mod complex de influențe multiple de natură hidrodinamică și antropică, construcțiile de protecție care au apărut în final sunt mult mai eficiente.

— Concret, care este obiectul de studiu al investigaților dv.?

— În atenția cercetărilor noastre este arealul submarin costier delimitat de porturile Midia și Constanța, îndeobște prin influențele celor două construcții portuare asupra

Un verdict optimist confirmat cu ajutorul calculatorului:

Litoralul românesc va supraviețui

circuitului litoral de sedimente, și respectiv, stabilirea tendințelor de eroziune — depunere. Noile amenajări portuare au creat un obstacol care îngreunează transportul sedimentelor. În ultima perioadă, debutul aluvionar care provine de pe Dunăre și apele interioare să se redus simțitor, astfel încât acestea ajung pe plajele noastre în cantități mici, insuficiente pentru menținerea sau restabilirea echilibrului natural existent în trecut.

De asemenea, amenajările hidrotehnice de protecție a piscinei

„PARC“, care nu au avut o justificare din punctul nostru de vedere, au condus la deprecierea extremității sudice a plajei Mamaia prin reducerea transportului de sedimente de la nord către sud. În zona Eforie Nord, digurile longitudinale și transversale submersibile instalații în prezent creează o stabilizare relativă a sedimentelor, spre deosebire de sectorul Eforie Sud unde situația continuă să fie critică.

— La ce concluzii ați ajuns și care este viitorul litoralului românesc din perspectiva studiilor întreprinse de dv.?

— Valorile reziduale se constituie ca un indiciu al proceselor de eroziune/depunere; valorile relativ mari ale acestor componente evidențiază variabilitatea condițiilor hidrodinamice — valuri și curenti — care controlează procesele geomorfologice pe plaja submarină și litorală.

In schimb, tendințele diferite de evoluție, demonstrează diminuarea fluxului de material sedimentar — aluvionar din afara zonei.

In momentul de față, astă cercetătorul, cît și proiectantul, sunt nevoiți să recurgă la unele soluții de compromis. Nisiparea artificială care să-a practicat ca un posibil remediu este însoțită de unele dezavantaje, cum ar fi, de exemplu, umiditatea ridicată timp îndelungat, calitatea sub standardele internaționale etc. Nu putem spune că în 5, 10 sau 20 de ani litoralul va fi distrus în întregime; cert este că unele porțiuni vor fi compromise.

Sintem, însă, optimiști în ceea ce privește viitorul. Sperăm ca Legea privind protecția și ocrotirea mediului înconjurător să devină încrativă, în cel mai scurt timp, astfel ca măsurile propuse de noi să fie realizabile. Faptul că litoralul românesc a fost înzestrat de natu-

→



Propuneri pentru un monument al eroilor marinari

Domnule redactor şef

Am slujit în marină din copilărie, întîi ca cercetă și mai târziu ca străjer marină. La 19 ani am intrat în Marina Militară și am participat la război din prima zi și pînă la 22 martie 1944; mai tîrziu, am îndeplinit diverse funcții în cadrul căpitanării de port, căi mai mult la căpitania portului Constanța (27 de ani). Cu această ocazie am putut să cunoasc ce gîndesc atîț marinari civili, că și cei militari.

O nemulțumire a marinarii, și nu mică, zic eu, este aceea că nu au un monument al eroilor marinari, făță de sutele de monumente existente, pe bună dreptate, pe teritoriul patriei noastre și chiar și peste hotarele ei.

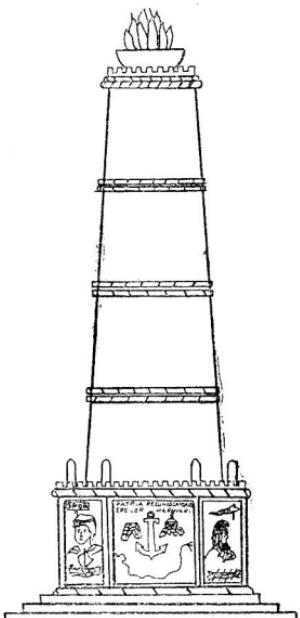
In anul 1970 un grup de turisti străini care ne vizitau portul m-a întrebat unde aveam un monument de mare jenă și le-am spus că este într-un port de la Dunăre. Cu altă ocazie, un comandant de navă indiană, mai bine informat, m-a întrebat cum se face că la Constanța există un monument al marinarii sovietici și nu avem și unul al eroilor marinari români. Indianul studiasc în străinătate și ne cunoștea, în mare, istoria. Așa că nu mi-am permis să-i spun vrăo minciună.

In anul 1938, căpitanul Filip din Marina Militară (căzut eroic în octombrie 1941 într-o misiune de dragaj în zona Odessa) a strîns circa 2000 kg bronz, în scopul ridicării unui monument pentru eroi. Evenimentele care s-au succedat mai apoi au impiedicat aducerea la îndeplinire a acestui lăudabil proiect.

In ultimul război mondial, marinarii, atîț cei militari, că și cei civili, și-au dat patriei obolul de jertfă și nu puțini sînt cei care au pierit, datorită naturii conflagrației pe mare. Este sătul că mulți marinari români, atîț în timp de pace, că și în timp de război, au pierit pe toate meridianele globului.

Ca orice bun român, marină șiind de o viață, consider o datorie de onoare pentru fiecare dintre noi, să cîstăm memoria acestor eroi fără de mormînt. și cum o putem face mai bine decît înălțîndu-le un monument în cel mai reprezentativ oraș port de la mare — Constanța?

Alăturat, vă trimit și schița unui astfel de monument al eroilor marinari, cu explicațiile necesare, cu rugămintea de a fi publicată în



revista „MARINA ROMÂNĂ”.

Cu respect,
Octavian SVED,
fost căpitan I port — pensionar

N.R. Comandamentul Marinei Militare a fost preocupat în ultimii doi ani de ridicarea în Constanța și în alte orașe-porturi a unor monumente în memoria eroilor-marinari, în care sens a studiat și mai sint în studiu și alte propuneri.

No exprimă speranța că se vor găsi modalitățile și mijloacele necesare de a restituî, că mai curind, pentru istorie, un drept al celor fără de mormînt, al celor care, fie în inclemătarea cu inamicul sau cu stîhiile mării, au pierit în valuri.

LEGENDĂ:

FLACARA — model de cristal, colorat sus roșu și pierzîndu-se spre bază în galben, astfel că va prezenta un aspect real de foc.

VAS TIPIC DACIC de ars jertfe (faianță sau sticla mată) colorată albăstru.

CRENELULELE — simbolizând cetățile noastre de la granitice de apă.

BRIU — simbolizind parfina marinărescă.

BRIU MINT — cu frunze de măslin simbolizind dorința de pace, — cu frunze de stejar, virtutea mitără, tărie.

PROIECTILE DE TUN — simbolul militar artilleristic specific na-valor.

DECEBAL și standardul cu capul de lup; monoxilă — navă mică folosită de dacii.

DUNAREA cu litoralul maritim, pictorul de pod de la Tr. Severin și cel de la Adamclisi.

IMPARATUL TRAIAN cu insig-nele de luptă.

PILON de susținere în pămînt.

TIMONIER — simbol pentru toate categoriile de marinari (afiat pe partea opusă a hexagonului).

TINERI IN LUPTA (afiat pe partea opusă a hexagonului)

MIRCEA CEL BĂTRIN (po- malul mării, pînză moldoveneșe (afiat pe partea opusă hexagonului).

COLOANA — simbolizează te-va unui tun.

BAZA COLOANEI — corp de reducă, formă hexagonală.

Întregul ansamblu apare ca un far marinăresc (lumină și călăuzire prin istorie). Corpul va fi tăiat din beton armat, cu învelișătare decorativă.

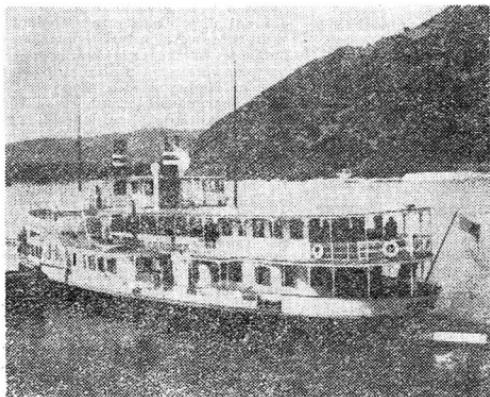
gîndesc la Ministerul Turismului, Prefectura județului Constanța și alții. Totul depinde, însă, de oportunitatea, mijloacele și eficiența cu care vom acționa. Litoralul românesc poate și trebuie să supraviețuască cu orice pret, pentru noi și generațiile care vor urma.

Imaginiile deplorabile ale unor porțiuni de plajă, immortalizate pe

peliculă la începutul anului 1988 (de mine înregistrată cu cercetătorul DANUT DIACONEASA), elevenete pentru pericolul care planează deasupra litoralului românesc, sperăm să rămînă, pentru totdeauna, cu simple documente de arhivă.

Lecotenent-major
Marian MOȘNEAGU

Veteranul valurilor Dunării



Nava amiral a navele române s-a născut în anul 1854, într-un sănție năval din Budapesta.

„Croatia” (1854), „Sarmizegetusa” (1918), „Grigore Manu” (1927) și, în sfîrșit, „Tudor Vladimirescu” sunt tot atâtea nume pe care bătrînul pasager le-a purtat de-a lungul celor 137 de ani de existență.

Construit inițial ca remorcher fluvial cu zbaturi, face parte din seria de nave de același tip — „România Mare”, „Avram Iancu”, „Cetatea Albă” — captureate în luptă în primul război mondial. În perioada interbelică, politica de dezvoltare a N.R.F. cunoaște două direcții principale. Se aduc o serie de îmbunătățiri căilor navigabile și porturilor menite să atragă navigația internațională, să dezvolte traficul porturilor noastre, impulsând întregul comerț al țării. Dar, în afara acestor probleme ale Dunării internaționale, a fost în continuare necesar — și ne gî-

din la afirmația marelui Grigore Antipa — „să ne preocupe de aproape și problema națională a sporirii cit mai grabnice a parcoului nostru propriu de vase, pentru ca pavilionul național să-și dobândească și el rangul ce i se cucine față de pavilioanele străine și să fie adevarată expresie a drepturilor și intereselor ce avem pe Dunăre”.

In acest context s-a dat o atenție deosebită îmbunătățirii condițiilor de transport ale călătorilor, numeroase remorcher fluviale, între care și cele menționate, fiind transformate în nave de pasageri.

„Sarmizegetusa” suportă această schimbare în Șantierul Naval Turnu-Severin, dobândind următoarele caracteristici: lungime — 59,44 m, lățime — 7,50 m, pescaj — 1,70 m, viteza — 18,5 Nd. Din acest moment, bătrînul remorcher relinquerit face parte din clasa de nave pasagere fluviale, la care propulsia este asigurată de zbaturile acțio-

nate de mașinile cu aburi cu dublă expansiune, o raritate în transporturile navale din zilele noastre.

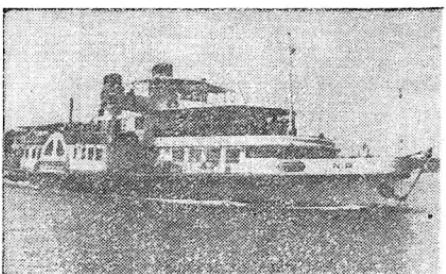
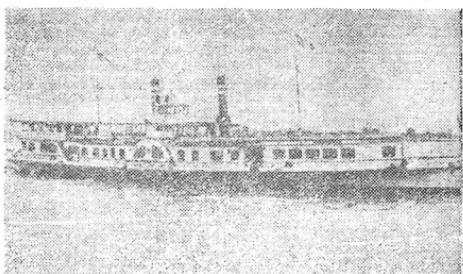
In anul 1957, o nouă reparație capitală va transforma pasagerul, denumit acum „Tudor Vladimirescu”, într-o una dintre cele mai elegante nave destinate companiilor turistice pe Dunăre. Modificările esențiale aduse: lungime — 60,80 m, lățime — 14,40 m, pescaj — 2,05 m —, au mărit semnificativ capacitatea de transport pe puncte și în saloane. Nava putea transporta 250 pasageri într-o cursă, iar sălile de restaurant, asezate la proba și la pupa, asigurau servitul mesei pentru 170 de turiști într-o singură serie. De asemenea, 26 de locuri în cabine stăteau la dispoziția turiștilor ce doreau să rămână la bord cîteva zile. Astfel, după anul 1960, „veteranul valurilor” Dunării era pregătit, alături de tinerele și modernele surori: „Munteană”, „Moldova”, „Vrancea”, „Mirceaș”, —, să imbrace numeroși turiști atrăși de paradisul Deltei. Numai între anii de sezon navigabil, „Tudor Vladimirescu” a efectuat peste 200.000 km, transportând peste 240.000 de călători români și străini.

In lume sunt astăzi foarte puține nave cu zbaturi în exploatare, pentru transportul de pasageri. Această raritate în navigație pe Dunăre dă pasagerului modern senzația că se află în olină aventură.

Decanul de vîrstă al floilei fluviale române, pasagerul „Tudor Vladimirescu”, cu zbaturile sale rotindu-se molcom, cu cele două cosuri, deja anacronice în peisajul contemporan al Deltei, trimite imaginea călătorului undeva, departe, în copilăria populată de eroi lui Mark Twain, înfiorată de povești de călători, transformând în realitate lucruri știute, dar neträitată veodată.

Simbolizând trecut și prezent, martoră de aproape un secol și jumătate a istoriei Dunării, nava „Tudor Vladimirescu” marită să renască pentru a teria oară, din propria ei cenușă!

Carmen ATANASIU



Un „lup de mare“ insolit la Tomis

In episoadele anterioare am relatat sevențe inedite ale unui destin de excepție — un „LUP DE MARE“ de... genul feminin. Continuăm, în acest episod cu cîteva amintiri.

Doamnă ANGELA LEFTERESCU, ne puteți relata cîteva situații deosebite care vă îlăsătă amintiri mai profunde?

— Ar fi multe situații care, într-un fel sau altul mă au marcat, dar n-ăs vrea să le enumără pe toate, deoarece risc să fie considerate povestiri marinărești. De fapt toate întîmplările au făcut parte din viață pe vapor, obișnuite pentru un marinăru, neobișnuite pentru unul care vede marea doar de pe plajă sau la televizor.

— Si totuși?

— Să vă relatez doar două situații: una „simpatică“, alta mai puțin „simpatică“.

Eram la Straslund (fosta R.D.G.) cu „DORMA“ (n.n. pescador) în reparări. Deși era mult de lucru, mai ales pentru faptul că renunțăm la o parte din echipaj, ca responsabil de lucru trebuie să răspund de toate, totuși, aveam destul timp să vizitez și orasul, imprejurimile lui, magnifica insulă Bügen etc. În paranteză fie spus, nu era cazul să le dăm noi lectii nemților cum să-și organizeze munca și să-și facă lucrările.

Iseamnă aproape zilnic în oraș și, de fiecare dată, admirau curățenia acestuia, spiritul nemțesc de ordine, parcările cu flori, cu foarte multe flori, lăcurile cu oglindă lumpele si sumedenie de lebede și rățe. Era o incintă în care se admiră.

Intr-o zi, oprimu-mă mai mult timp pe malul unui lac, am văzut apropiindu-se de mine, sonțe-sonțe și răță cu labuță ruptă. I-am dat ceea ce să măinține. Am revenit apoi, în alte zile. Se obișnuise să vină la mine să-i ducă pîine. Cind mă vedea, apropiindu-mă de lac, de la distanță începea să zboare spre mine, să-i ducă să măinține din palmă. Făceam chiar și plimbări pe malul lacului, rata mai zburând 2-3 metri, mai sonțe-sonțe și uite așa dădeam un spectacol amuzant pentru cei din jur.

Această „amicitie“ a noastră a

durată mai bine de doi ani chiar dacă eu, între timp, am mai plecat în țară, sau în zona.

Intr-o primăvară, revenind la Straslund, m-am grăbit să ajung în parcul respectiv pentru a-mi revedea „prietenă“. Din păcate, spre marea mea tristețe, nu am mai găsit-o. Am avut senzația că am pierdut pe cineva drag. Parcă o văd și acum alergind spre mine...

— Si cealătă amintire, mai puțin „simpatică“?

4. Amintiri cu răte și... cutremure submarine

— Aș putea numi chiar... „cutremurătoare“. Ea se referă la un cutremur submarin. Așa ceva să nu dorești nici la dușmanii.

Eram, prin 1980, pe navă „POLAR VIII“, navă pe care, în pragul pașiei, mi-am desfășurat activitatea. Nu am avut cînd să te evenimente cu această navă, dar cutremurul submarin din Egee cred eu că ajunge.

Navigam spre Gibraltar și, de acolo, spre Africa de Sud. Marea era destul de montată securând navă din toate încheieturile. Eram pe comanda de navigație, cu timonierul BISCA GAVRILITA, cind a început o trepidare ieșind din comună, navă fiind aruncată pe valuri precum o conjur de nucă. Furtună, furtună, dar nu într-atât de mare încât să nu mai governăm niciunul. Nava sălta pe valuri cu și cum o fortă nemaiîntînată să-să fi jucat cu ea, aruncând-o complet din apă și căzind apoi cu un plescăit ce te înfioră. Coleanele care susțineau bigile se apiceau, una spre alta, de parcă erau jucările.

Eu și timonierul ne-am repezit, simultan, la telegraf să oprim mașina și să punem elicea la pas zero. Cred că acest lucru a salvat navă. E ușor de apreciat ce se poate întâmplă: vasul aruncat în sus, mașina învîrtind elicea, aceasta secesă din mediu ei să-să fi învîrtit nebuneste iar la un nou impact

cu apa ar fi rupt axul sau palele elicei. Astă ne mai lipsea pe o asemenea vreme. Oricum, mașina nu mai acționa elicea dar navă intrase în rezonanță, vibrand din toate încheieturile. Totul a durat cîteva minute bune. Si totuși nu ne dădeam seama ce se întimplă.

Am crezut inițial, că am „călcăt“ pe un submarin, existență stîncilor fiind exclusă. Marea în jurul nostru era albă, iar noi parcă pluteam în lapte.

Comandanțul navei, SAV, surprins în cabină a urcat val-vîrfet pe comandă. Era la fel de alb ca și apa în care pluteam.

— „Ați lovit un submarin!“

— Nu, i-am răspuns, Nava nu sără fi comportat aşa!

— Atunci de ce vă uități peste balustradă?

— Să văd dacă nu a plesnit tabla la vreun tanăr de motorină.

— Ce naiba să fi fost?

— Nu știu, dar mai intîi să veiem dacă mai avem elice.

— Ar putea fi chiar atât de grav?

— Nu știu, aşa ceva nu am mai întîlnit. Cu furtunile acestea, cu adincimile foarte mari și stîncile nu prea departe (însulele grecești) ne va fi foarte greu să ne descurcăm.

— Pune mașina înainte, să ve dem despre ce-i vorba.

— Nu, nu sint de acord. Să fac mai întîi un control cu șeful de echipaj pe navă.

După ce marea să mai înștăte, am făcut un control mai amănuntit. Tot ce fusese borean sau furtunie pe navă, de ordinul sutelor, era acum ţăndări.

Două ore mai tîrziu, la un buletin de știri, radio Atena a anunțat cutremurul submarin din Egee. Cind am pus coordonatele punctului pe hartă am avut o mare surpriză. Fusesem în plin epicentru cutremurului submarin. Br! Abia atunci ne-am cutremurat de-a binelea. Și cum furtuna n-a încațat, ne-am adăpostit pe timpul nopții îngă o insulă, patruleind toată noaptea pe o distanță de circa 7 Min cu mașina redusă, pînă spre dimineață, cind vîntul a căzut de tot. Abia atunci ne-am bucurat. Scăpasem dintr-o din cele mai teribile experiențe ale marinărilor (mulți nu o trăiesc chiar dacă navigă o viață) — cutremurul submarin.

— Va urma —

Val MARIN

Un roman... fluviu

(urmăre din pag. 11)

dete, indicind dacă într-adesea totul este în funcție. Dacă se spune că pe ape marinăru trebuie să aibă „o mină pentru navă și una pentru sine“, acest maistru mai are o „mină dreaptă“, pe soldatul mecanic Floca Liviu“.

Incepe exercițiul, suspedăm discu-

tia. Soldatul mitralier Ciurea primește ordin de tragere. Postați în spatele mitralierelor, maistri artilleriști Lungu Florin și Bădujio Vasile coordonează acțiunile. Soldatul Petrea Costel umărăște de pe comandă, prin binocluri, presupusul atac și nedorita aviație inamică. Se dă ordin de mars. Trebuie să plec de la bord și sună că n-am descoperit încă tot prețiosul aliaj ce încheagă echipajul vedetei „Valter

Mărăcineanu“.

Rămîn la marginea de Dunăre, privindu-le trecerea luncioasă peste eternul fluviu, încărcat de istorie. Oameni și locuri, oameni și fapte.

Misiunea a fost îndeplinită. Nava se-năpărtea, marinarii trecând mîndri spre alte cote, avînd sentimentul datoriei sacre, de apărare, întru totul îndeplinită. Rămîne Dunărea, rămîne aceste minunate locuri. Ale noastre rămîn!

Cind se întorc vapoarele, aici, la marginea de ţară curg lacrimi de bucurie și valurile oceanului din sufletele părăsite de atită vreme freanătă de nerăbdarea imbrățișărilor. Iar dacă în colțurile ochilor lupii de mare ascund boabe de rouă, este pentru că portuță de săptămâni sau luni pe întinsul albastriu se simt decodată mai pământeni, adică oamenii ale căror chipuri doruri se topesc în fața multimii care își aşteaptă la fârm unde trebuie să fie, nu se poate să nu fie pentru fiecare, un suflă cald sau o înimă de prieten.

Așa sfîrșește povestile frumoase ale mării cum frumoasă este și povestea adeverătă a escortorului „CONSTANȚA” întors în patrie pe 20 octombrie, după aproape o lună de peregrinări pe săpte mări ale lumii.

Nimic neobișnuit, firește, în desprinderă de târzi sau astăzintă unei ambarcațiuni la poartă ţării, dar vasul acesta a fost să fie primul merit să ficească o pagină de referință în afișarea „Marinei naștere militare: pentru prima oară, după 52 de ani, o navă lo luptă românească a ieșit din Bazinul Mării Negre. Plecasem pe 25 septembrie — iar pluralul este folosit de reporter în calitate de pasager — plecasem încrezători, într-o misiune de onoare cum ne spusese comandantul marinei, viceamiralul Gheorghe Angheluș, pe punctea eliptică, în ziua despărțirii, în prezența atașatului militar al Franței și a reprezentanților puterii de stat județen și orașență. Fiecare dintre noi înțelege că la Genova ori la Toulon, locurile

escalelor naveli, aveam datoria să reprezentăm ţara și Marina sa Militară în tot ce au ale mai frumos, mai deznă, mai românește.

Eram, poate, în postură celebră corăbiile „MARITA” care, în 1834, după mai multe secole de anotimpire pentru flota noastră avea, ca și noi, misiunea de a redeschide drumuri fără pulberă spre conștiința europeanilor. De aceea ne părea să fie de actuală ureză să căută urmării de Cezar Bielac:

„Corabie frumoasă! Te du, te du, grăbește,
Pe ţăruri depărtate treci
povesteste
Că lesne — așa nu moare un ream
care-a trăit.
Că tirania poate, pe-un om să-l
năpădească
Dar viața unei nații nu poate
să sleacăcă
Pină în sfîrșit, dreptatea în veci
a biruit”.

Cu mindria de a fi o parte din ceea ce a oastei române, fără de care tira-nia nu ar fi putut fi învinsă în decembrie 1838, aveam să salutăm și noi orasul cu trei nume — BIZANȚIUM, CONSTANTINOPOL, ISTANBUL — ţinta de atunci a corăbiei frumoase, cu un ușor regret că n-ai fost făcută demersuri diplomatice pentru a ne opri și pe fârmul luminat de semilună. Pentru o navă militară, trecerea prin strâmtoarea Bosfor trebuie să se facă numai ziua, (de aceea am petrecut o noapte întreagă plătită în derivă, pe valurile Mării Negre) și obligatoriu pilotată de un navigator turc, chiar dacă la timona escortorului se află și ai guvern-

CĂLĂTORI PE

La cumpăna

nării, cum este maistrul militar principal DRINEL GRIGORE, de exemplu, neînfricat timonierul al submarinului „DELFINUL”.

Ei ar fi dirijat nava fără emoții privind stîncile ce se ciocneau cîndva între ele, și nu folosind vreo vrăjitură liră de-a lui Orfeu pentru a cufunda piatra în nemîșcare, pentru că el înțelegea limbaul falangilor RUMELIA și AMADOLU ridicate pe legendarele Simplega-de.

Pe aici trecuse, aşadar, corăbia argonauților către Pontul Euxin, aici avea să-și prindă o fortună după ce plecase din neospitală, dar frumoasa ţară a regelui Amic, iubitorul de luptă cu punini, invinsă în final de Pollux pe locul numit Uskûdar sau Scutari, adică partea asiatică a Istanbulului care ni se dezvăluie curind în totă splendoarea lui.

Pe lîmă de pămînt Top Kapı grecii, îndrăgostiti de întinsuri marine, au întemeiat aici, la anul 650 înainte de Cristos, o cetate care, deși lipsită de apă, cum este și azi în Istanbul, prezenta avantajul de a putea controla poarta dintre două mari, sursă de cîstiguri în timpurile vechi, ca și acum.

Arhitectura, alternanța zidirilor

Așa după cum arătam în recenzie lucrării privind viitorul NATO (vezi nr. 8 al revistei „MARINA ROMÂNĂ”) autorul Piero Baroni argumentează concluzia conform căreia această organizație va trebui să construiască, pentru încă mulți ani, cărțul de referință defensiv și central propulsor al întregii doctrine strategice a securității (vest) europene și mediteraneene.

COMPONENTA NAVALĂ

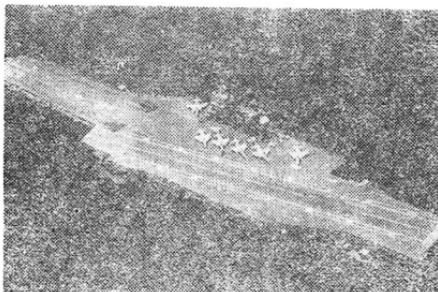
In mod firesc, autorul insistă asupra flancului sudic al NATO și a componentei navale a acestuia, cu accent asupra Marinei Militare Italiane. La prima vedere se arată poate spune că perspectiva enunțată este inevitabil subiectivă

sau cel puțin reducționistă, ipoteză însă infirmată de următoarele considerente:

— securitatea (vest) europeană — arată autorul — revine în primul rînd statelor acestui continent;

— Flota a VI-a a SUA din Marea Mediterană, aliații din cadrul NATO sunt garanții importante pentru fiecare membru al pactului, dar acestea nu funcționează cu sens unic (s.n.), ci numai pe baza unei participări individuale (naționale) semnificative;

— În fine, celelalte țări ale flancului de sud prezintă poziții specifice: Franța — începând cu 1966, cind și-a retras personalul din structura militară integrată a NATO — manifestă o conduită politică — și, consecutiv, militară — strict individualizată; Grecia s-a retras în 1974 din structura militară integrată a NATO; Spania, deși a avut și are raporturi de cooperare militară cu regiunea sudică a



NATO

ȘAPTE MĂRI

apelor (I)

din zorii istoriei sale cu cele moderne, oferă nemincătilor trecători pe ape cel puțin bucuria de călător prin veacuri, imaginându-se treptele devenirii acestui oraș, ridicat la rang de capitală a imperiului roman sub Constantin cel Mare.

Stăruirea lui fără egal avea să o aducă Justinian, citorul capodoperii arhitecturale bizantine: Sfânta Sofia. În dorință de nemurire a numelui, Soliman Magnificul va ridica, în 1557, cea mai mare moschee, pe malul Cornului de Aur, iar Ahmet I, cunoscuta Moschee Albastră, care alături de alte monumente arhitectonice ori vestigii — Palatul Top Kapı, cisterna subterană a lui Justinian, Marche Bazar, Palatul Dolmabahçe, fortăreața Yedikule — delul priu față noastră învăluite într-o piele usoară, ceea ce avea asupra sufletelor mai sensibile puterea de sugestie a istoriei: cine nu știe că capete de domni și boieri său prăvălit sub sabia nemiloasă a Inaltelor Porți, cine nu știe că aici să se petreacă tragedia Brîncoveanului?

Dar ceața acușătoare putea fi și spiritul lui Dimitrie Cantemir care a cuprins în vastitatea operei sale Istoria unui Imperiu în creșterea și descreșterea sa, dărui-

ind turcilor și umanității o floare din grădina nemuririi românești. De aceea, ered, cele două poduri suspendate ce uacese orașul de pe două continente, ne trimileau cu gândul la podul de spiritualitate realizat de Cantemir între doi popoare ale căror destine s-a interzis de atită ori.

Cu asemenea cugetări împărtășite unui altor mai tîrziu, în Marecă Marmara, am lăsat în urmă orașul moscheilor și al minaretelor urmărit de fantoma Agiei Sofia ca de un vis de nemurire.

No așteptă la astăzi sfîntoarea Dardanele.

Dar dacă reporterul să lăsat furat de frumusețea de cădină cu față ascunsă după transparenta feregea a Istanbulului, existau pe navă ofițeri elevi ai Facultății de comandă și Stat Major din cadrul Academiei Navale „Mirecea cel Bătrân”, pentru care locurile acestora, strâmtorile și valurile erau privite cu alți ochi, aveau altă înțelesnică și ei nu pregeau să îl explice subîndrumarea lectorului, căpitan de rangul III HRISTU, transformând astfel escortorul într-o veritabilă scșcoală a mării.

Studiau bătrâni maritim, compărinându-le cu zonele unde se slăbuia, imaginând scenarii tactice ori analizând situația de luptă navală ca cele din primul război mondial, de exemplu, în Dardanele. Acei forțe navale franceze și britanice au simțit din plin eficiența minelor într-o apărare bine organizată. Dar prejul oricărui confruntări este vărsarea de singe și nimic, rici chiar monumentale ridicate pe tărâm în amintirea eroilor, nu pot înlocui viațile jertfite într-un război

absurd, ca orice război.

Poate că sfîntoarea aceasta, Dardanele, a fost blestemată să fie un loc al jertfelor începute prin Hele, fiica zeiței norilor, care, purtată în zbor de Berbecul cu Lîna de Aur, alături de frațele ei Frînos, peste apel din acest perimetră, a privit în jos și, amintind, a căzut în valuri, apele purtind de atunci numele de Heleșponți sau Marecă Hele. Mai tîrziu sfîntoarea va lua numele Dardanele de la Dardan, fiul lui Zeus și al Elecăi, retrăs în Asia de Vest după confricția propriului frate, unde înemeece oasează și o dinastică. Nepotul său Ilos, fiul lui Troz, avea să ridice pe un deal numit „Dealul gresellolor” în apropierea sfîntorii Heleșponți un oraș sortit de asemenea, picturi: codetul Troz.

Jertfe datorate greselloilor: căci greșește Hele, greșeșteră troieni, greșeșteră francezi și englezii în primul holocaust.

Pe navă noastră însă, ofițerii elevi vedeau altfel lucrurile și locurile, realizând cum arăta în spațiu teatrul de acțiuni militare maritime, cintându-și gresellole trecutului lor și pe cele săvârșite de ei în situație imazinată pe hărți.

Da, ei operau cu certitudini, iar optimismul lor coadunând cu apăsările soarelui la ora ieșirii din sfîntoarea Dardanele, îi contamnă pe toți, mai ales că, pentru a doua zi buletinul meteo primit la bord — via satelit — anunța cer senin. Intram în a treia întindere de ape — Marecă Egee.

**Lieutenant-colonel
Lieță PAVEL**

(continuare în pag. 24)

A FLANCULUI DE SUD

NATO, nu și-a integrat forțele militare în această structură de coordonare.

In aceste condiții Italia se consideră — și se pare cu argumente suficiente — o țară europeană cu un rol deosebit pe flancul de sud al NATO, respectiv în Marea Mediterană.

„Istoria” — citează autorul o astfelina a admirului german Erich von Raeder către Hitler — ne arată că multe războaie au fost pierdute din cauza subevaluarii rolului Mediteranei”. Care trebuie să fie, în consecință, contribuția Italiei, pentru a-și menține statutul asumat în această regiune?

La ora actuală (1990) forțele militare italiane cuprind:

— o componentă operativă de suprafață (24 de nave, 4 crucișătoare — inclusiv „GIUSEPPE GARIBOLDI”, considerat crucișător port-aviație, 4 distrugătoare, 14 fregate, 2 nave de aprovizionare);

— o componentă submarină (10

submarine);

— o componentă de coastă (12 corvete și 7 nave de patrulare rapida);

— 21 dragoare de mine;

— o capacitate — limitată — de intervenție amfibie și de sprijin la populație civilă (2 nave), la care se adaugă nave auxiliare mai mici.

Un astfel de ansamblu de forțe, chiar redus cantitativ, constituie un instrument armonios și echilibrat care permite fie operarea autonomă pentru protecția intereselor naționale, fie integrarea adecvată în dispozitivele multinaționale complexe, în tot bazinul mediteranean și în zonele geopolitice învecinate.

Autorul critică însă structura bugetului italian pentru apărare, care, în vizionarea sa, sacrifică în visor, marina militară în favoarea aviației militare și a trupelor de uscat. De exemplu, fondurile alocate marinei militare în 1991 pen-

tru modernizarea flotei au fost de 860 miliarde lire (cca. 717 milioane dolari), ceea ce reprezintă o diminuare cu 33 la sută față de 1990 (1390 miliarde lire, aproximativ 1,1 miliard dolari). Daă astăzi orientare guvernului și a parlamentului nu să se schimbe, marina militară italiano-ve se va transforma, în următorii 10 ani, într-un instrument cu total inutil. Bugetul prezenta semnificativ o reducere cu peste 20 la sută a flotei, lucru considerat inaceptabil.

Programul naval minimul constă în menținerea instrumentului naval în actuala dimensiune; reducerea bugetelor actuale și viitoare vor afecta serios misiunile pe care le-er putea îndeplini marina militară italiană și vor crea un handicap serios față de alte flote (de exemplu, ea spaniolă, ea olandeză — aceasta din urmă, actualmente, în paritate cu ea italiană). De remarcat că Spania acordă 2,8 din suținutul său națională.

**Căpitan de rangul II
Filaret SINTION**

(continuare în pag. 27)

BURDUFUL LUI EOL « || »

Zorii zilei de 27 septembrie ne-au adus, prin hublourile din tribord, imaginea insulie Eubcea. Iată-ne deci, în plină mare egeeancă, marea confruntării celei crîncene de la Salomina din 29 septembrie 480 înaintea erei noastre cînd putinile triere grecescă înfring uriaș flotă persană al cărei dispozitiv de luptă cuprinsese, ca într-un clește, și conturul Eubeei. Zeii nu au vrut însă ca spiritul elen să cunoască înțunericul, fiindcă nemârginirea ce i-a fost hărăzită își află izvorul în două infinituri — cerul și marea, marea aceasta de un albastru ametitor de frumos și calm, cum numai la Voronet se mai poate întîlni.

Trecusem prin strîmtoarea Kafireus dintre Eubeea și Andros și ne îndreptam spre locul unde apăle sînt gîntuite de peninsula Elos, cap Malea și insula Kithira.

Un vînt puternic ne întîmpină dinspre strîmtoarea Elafonisos. Aici, spune legenda, însotitorii lui Ulise au avut nefericita pornire de a deschide burdiful încredințat e-roului de zeul Eol.

In lăcomia lor, în loc de aurul și argintul pe care se așteptau să-l găsească, s-au văzut asaltați de furile văduzului, plin atunci captive, și numai priceperea lui Ulise într-ale navigației i-a scăpat de naufragiu. Din acele vremuri, în strîmtoare vîntul suflă sălbatic. Corăberii noștri însă, au de-acum experiența strîmtorilor și introduc corecțiile necesare pentru ca trecearea în altă nesfîrșire de apă — Marea Ionică — să se producă fără necazuri. Este motivul pentru care privim linisitii uscatul, iar cînd ochiul descoreșperă într-o scobitură a tărmului prăpătios un schit, ne întrebăm dacă nu cumva păsările îi poartă pe oameni în acel lăcaș de săstire, căci drumurile spre el nu se văd și par a fi imposibile.

Dar de ce-ar fi imposibilă o realitate cînd chiar pe escortorul

nostru există posturi de luptă pe care Dante Alighieri ar fi putut foarte bine să le aleagă pentru Infern? În sala mașinilor, nunțita metaforic „inima navei” se îmbulzește hergheliile de căi-puteare și dacă ai trecut de motoarele auxiliare fără să asurzești între intr-un compartiment unde multimea de comutatoare, beculete și instrumente de măsură, supraviețuiesc atât de maistrul militar clasa II-a NICOLAE PIRVU, îți dai impresia că te afli în sala de distribuire a energiei electrice dintr-o hidrocarnă. Sîi nu ești departe de adevar din moment ce apa caldă, apă rece și, bineînțele, curentul electric de aici se dirijează în orășelul plutitor, nava noastră adică.

Dar treci pragul spre sala de alături și ciocane invizibile îți toacă mărunț timpanul, maxilarile îți intră în vibrație, nu-ți mai auzi propria voce și ca și cum zgomotul n-ar fi de ajuns, o dogoare insuportabilă te aduce la cîteva secunde la temperatura de fierbere.

Iar tot acest iad este creat de un șir de testoase uriașe, ascunse sub o carapace de otel. De aceea motoriștii maistrului militar clasa II-a STEFAN IONASCU poartă căști de protecție, umbără mai mult la bustul gol decît în salopete și singurul mod de comunicare folosit cînd controlează ori reglează mașinile îl constituie gesturile doar de ei înțelese.

De aceea l-am invitat la un dialog pe mecanicul-șef într-un alt loc, de la iad, dar cel puțin lipsit de vacarm, acolo unde maistrul artei culinare, cum este șeful bucătară maistrul militar clasa I DUMITRU SADAGURSCHI, îndurau dogoarea cuptoarelor pentru a pregăti echipașilor mese calde și pînă proaspătă frămintă și coaptă pe navă.

In acest punct chinurile lor se întîlnesc, mecanicul fiind cel care urmărește ca utilajele bucătăriei să

funcționeze, să aibă apa și curențul necesare, bucătarul asigurînd refacerea forțelor echipașului, deci și ale motoriștilor.

În timp ce vorbim, curg apele de pe noi, plitele săn roșii ca focul, dar ajutoarele șefului-bucătar maistrul PAVEL IPTODE și MIRCEA ENACHE — trebăuiese în halate și cu bonete pe cap ca și el, fiindcă oricît de cald ar fi, aici igiena trebuie respectată. Sigur, nu lipsește năplăcerile între-așezările mediu din cauză temperaturile ridicate Enache prezintă arsuri pe corp. Medicul navei î-i prezese un unguent, acum se simte mai bine, dar numai la terminarea marșului va avea timp să se trateze cum trebuie: „Gindii-vă că ar însemna un echipaj fără hrana”, zice Enache gîndindu-se ce greu le-ar fi camaraziilor săi dacă el ar lipsi de la muncă.

Nu stiu de ce, gîndindu-nă din nou la Dante, îmi spun că în drum spre patria marelui poet, îl ar trebui să ne iașă în întîmpinare pentru a nota numele motoriștilor și bucătarilor nostri. Far la judecata supremă să pledeze întru scutirea lor de pedeapsa cu felul Gheonei dacă li se ar cuveni pentru păcatele lumesti, fiindcă aici ei plătesc cu virf și îndesat pentru păcatele așa sînt și îndesat mari. Sîi o fac fără să se plîngă.

Săcăpi de strîmtoarea Elafonisos vom pluti în derivă pînă a două zi pe oglindă Mării Ionice, prilej pentru inspectarea exteroară a navei de către contraamiralul CONSTANTIN IORDACHE, comandanțul marșului, dar și de perfecționare a îndemnării punctișilor în lăzarea bărcilor la apă. Marea avea aici acînețea de 3000 de metri, vizibilitatea — 40 m, temperatură 24°. Iar în aer erau 30°C. Totuși, se face antrenamente.

Călătoria noastră nu ește ură de placere ci, în primul rînd, un marș de instrucție de care echipașul profită din plin cum aveam să constat în multe împrejurări.

(Va urma)

**Locotenent-colonel
Lică PAVEL**

Să dorești a împlini un ideal

(urmăre din pag. 10)

năresc pe Marina Militară unde s-au evidențiat căpitanul-locotenent Alexandru Fadeev, Lucian Beslov și locotenentul-major V. Pîrlitu.

„Am rămas tributari trecutului, — îmi spune cu nedismisul amărăciune căpitanul de rangul III Vasile Bărdă în privința calificativelor. Uite, dacă cineva, așa cum s-a întîmplat în urma unei misiuni a obținut calificativ satisfăcător, intră în panică și nu înțelege că de-acum s-a terminat cu scoaterea din burătă a calificativelor de foarte bine. Asta

nu înseamnă că persoana sau echipașul respectiv rămîne îngropat în acel calificativ. După o perioadă de pregătire, în cadrul altrei misiuni rezultatul anterior poate fi schimbat, însece, într-unul mai bun. Astătrebuie să înțeleagă fiecare.”

In general, comandantul unității este mulțumit că oamenii, în mijlocitate, au înțeles menirea și rolul lor în această meserie dură și pretenitoasă. Dar oamenii au și problemele lor de viață, pe care le-ardori rezolvate. Problema locuitorilor și deficitară în proporție de 25 la sută; s-a solicitat pe lingă Liga ofi-

terilor de marină aprobarea pentru ieșirea cu o navă pe Dunăre, cu familiile, simbăta și dumnicina în zone de agrement, fapt încă nerealizat, din păcate.

Toate gîndurile și năzuințele roșite de acești slujitori devotați ai Dunării, ce transmit din cînd în cînd peurgerea involvurătă a apelor cîte un salut de susținere aflați pe mare, parcă vor să pătrundă cu adevarul lor pînă la izvoarele cele mai ascunse și sensibile ale vieții. Cu tenacitatea gîndului nepredispus la capitulare, marinarii acestor locuri au și stat în totdeauna împlinit.

In spiritul unei tradiții

(urmăre din pag. 9)

Fregata antiaeriană „CASSARD” a fost pusă pe cală la 3 septembrie 1982 și lansată la apă pe 6 februarie 1985. După încheierea operațiunilor de armare și dotare tehnică, pe 28 august 1986 au început probleme de incercări pe mare. La 29 iulie 1988 este admisă în serviciul activ, fiind ancorată, pentru un an, în portul Brest, iar apoi în portul Toulon. Nava utilizată cu numeroase prototipuri materiale, fregata „CASSARD” nu este singura de acest gen, ea fiind geamănă cu nava „JEAN BART”. Dintre caracteristicile principale ale navei specificăm: lungime — 139 m, lățime — 14 m, pescăj — 6 m, un deplasament de 4500 tone, 43.000 CP, viteza maximă 29,5 ND și un echipaj format din 244 oameni.

De remarcat este similitudinea dintre numele fregatei și cel al căpitanului de vas, celebrul corsar

Jacques Cassard, născut la Nantes, la 30 septembrie 1679. Jacques Cassard a debutat la vîrstă de 7 ani pe o navă corsar din St. Malo. Numit locotenent de fregată, la numai 18 ani, a dovedit reale calități de comandă. Ofițer remarcabil și marin curjos a cîștigat numeroase lupte în râzboiul de succesiune din Spania. Pacea de la Utrecht din 1715 a pus capăt activității sale de luptător pe mare. S-a stins din viață la castelul HAM, în Picardia, în anul 1740.

In memoria acestui îndrăzneț luptător și navigator, francezii au bozezat, în timp, alte nouă nave cu numele „CASSARD”, acestea fiind valoroși predevenți ai actualei fregate: o navă cu 74 tunuri (1795–1806); o navă cu 86 tunuri (1806–1815); un brick cu 20 tunuri (1832–1850); un observator de 1200 tone (1860–1879); un observator de 1640 tone (1866–1894); o corvetă de 830 tone (1846–1894); un crucișător de

4000 tone (1896–1924); un contratorpilor de clasă Vauquelin (1931–1942); un escortor de escadră tip T. 47 (1951–1976).



In timpul vizitei, marinarii francezi au fost oaspetii Centrului de Scaunări, Muzeului Marinei Române, Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. El au luat contact cu istoria veche și nouă a Dobrogei, efectuind vizite la Muzeul Național de Istorie și Arheologie, vestigiile monumentale de la Adamclisi și Histria, zona mirifică a Deltei, clăduză Agigea și Canalul Dunăre–Marea Neagră. A avut loc, de asemenea, un bogat schimb de experiență prin vizitarea unei nave antisubmarin aparținând Marinei Militare Române.

Contactele fructuoase și dialogurile constructive realizate de ambele părți au reliefat, o dată în plus, afinitatea tradițională dintre marinele celor două națiuni de sorginte latină.

Pasageri clandestini

(urmăre din pag. 17)

— Talentul, în cazul nostru, este de partea celui ce coboară din genealogia lui Eminescu.

— Totuși fiindcă am talent, cînd te numești Eminescu, nu ai drept la nici o indulgență. Nimeni și niciodată nu se va putea ridica pînă la înălțimea străbunului meu și eu mai puțin decît oricine...

Nepotul **Celuī fără de egal** al poeziei românești a devenit, din pasager nepofit, oaspete de seamă și astă datorită unui nume magic: EMINESCU!

HMS FEARLESS

(urmăre din pag. 9)

indoială, reprezentative și impresionante.

Întîlnirile sportive cu echipele de fotbal și volei ale A. S. „MARINA” și o reprezentativă de rugby a clubului „Farul” Constanța s-au desfășurat sub semnul prieteniei și al sportivității depline.

Inainte de a se desprinde de fărul torțman pentru a se îndrepta spre Veneția, captain MEYER a transmis domnului viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU, comandantul Marinei Militare Române următorul mesaj:

„In numele echipajului meu aș

dori să exprim sincere mulțumiri Marinei Române pentru a fi făcut din vizita noastră la Constanța o ocazie memorabilă.

Ofițerii și întregul dumneavositor personal au fost vîlt de prietenositate, incit m-am simțit pe loc ca ucida.

Programul vizitei a fost organizat superb, fiind foarte variat, iar nouă ni s-a oferit o imagine realistă a vietii din România.

Vă rog să transmiteți recunoștința noastră tuturor celor care au participat la organizarea vizitei noastre.

Constanța va rămîne multă vreme în amintirea noastră.

Calendar

BRĂILA, GIURGIU și TURNU, împreună cu 30 de insule ale Dunării, sunt efectiv și definitiv incorporate Țării Românești.

1860. „Monitorul oastei” a publicat ordinul care consfințează unirea celor două flote românești într-un singur corp, avînd un comandant unic în persoana colonelului NICOLAE STERIADE.

La 8/20 octombrie 1878 DOBROGEA și DELTA DUNĂRII au intrat oficial în compoziția României.

09 OCTOMBRIE

La 9/22 octombrie 1916 orașul-port CONSTANȚA a fost ocupat de trupele germano-bulgare.

1945. Un raport al Statului Major al Marinei române informă despre hotărîrea guvernului

sovietic de a restituî statului român uncle navale captureate.

11 OCTOMBRIE

1797. Flota engleză (15 nave) a obținut o importantă victorie în confruntarea de la CAMPERDOWN cu flota olandeză (16 nave).

Intre 11 și 27 octombrie 1875 a avut loc primul marș de instrucție în comun al navelor românești pe Dunărea de Jos și Marea Neagră; au participat navele: „ROMÂNIA”, „ȘTEFAN CEL MARE”, „FULGERUL” (canonieră construită în Franță și intrată în compunere în aprilie 1874) și „RINDUNICA” (salupă torpiloare construită în Anglia și intrată în dotarea flotilei române în anul 1875).

marinăresc

1916. Nava comercială românească „BISTRITA” a fost scufundată de submarinul german „U 43”, în Oceanul Înghețat de Nord.

În zilele de 11 și 12 octombrie 1942 a avut loc cea de-a treia bătălie navală pentru GUADALCANAL („Bătălia de la CAPUL SPERANȚEI”). Se consideră că gruparea navală americană (portavionul „HORNET”, cirasatul „WASHINGTON”, patru crucișătoare și cinci distrugătoare) a doborât victorieasupra celei japoneze (trei crucișătoare, două nave bază pentru hidroavioane și opt distrugătoare).

12 OCTOMBRIE

1492. CRISTOFOR COLUMB a descoperit arhipelagul BAHAMAS.

1916. A fost aruncat în aer podul de cale ferată de la FETEȘTI, de către un detasament de marinari în scopul de a impiedica trecerea trupelor inamice (care ocupaseră Cernavoda) din Dobrogea în Muntenia.

1945. La Galați au fost restituite de către sovietici unele nave militare românești dintre cele captureate în septembrie 1944.

13 OCTOMBRIE

În zilele de 13 și 14 octombrie 1877 un detasament de 120 de marinari comandat de căpitanul MIHAI DRAGHICESCU a instalat pe Dunăre primul baraj de mine românesc, la NEDEEA, pentru a proteja podul de pontonie de la TURNU-MAGURELE.

14 OCTOMBRIE

1834. „Gazeta oficială” a publicat hotărîrea domnitorului Alexandru Ghica referitoare la pavilionul navelor Tării Românești care glăsuia astfel: „se dă, la corabiiile cele reguăto-

resti, steag cu față galbenă și rosie, având pe dincolo stele și la mijloc pasăre albastră cu un cap...”; la acea dată în Moldova steagurile aveau culorile roșu și albastru, și un cap de boar, purtând între coarne o stică cu opt raze.

16 OCTOMBRIE

1896. S-a pus la baza digului mare din spate larg piatra fundamentală a portului maritim modern CONSTANȚA.

1910. S-a desființat prin Decret-lege Ministerul Aerului și Marinii; s-a înființat în cadrul Ministerului Apărării Naționale subsecretariatul de stat al Marinii.

22 OCTOMBRIE

1860. Prin INALT ORDIN DE ZI nr. 173 al domnitorului ALEXANDRU IOAN CUZA s-a hotărât unificarea definitivă a flotilelor militare din Dunăre ale celor două principate române unite; această dată se consideră ziua de naștere a Marinii Militare Române moderne.

1944. Intre 22 și 25 octombrie a avut loc bătălia navală a FILIPINELOR soldată cu înfrângere zdrobitoare a flotei japoneze.

26 OCTOMBRIE

1877. Bateriile de artillerie armate cu marinari și comandante de majorul NICOLAE DUMITRESCU-MAICAN (din flotila) au scufundat canoniera cuirășată otomană „PODGORITA”, vasul „SOCRATE” și un slep, nave care erau ancoreate în spatele ostrovului CHIFTELELE, în aval de CALAFAT.

28 OCTOMBRIE

În zilele de 28 octombrie/10 noiembrie și 29 octombrie/11 noiembrie 1918 trupe franceze din corpul expediționar au fortat Dunărea la GIURGIU; armata germană a început retragerea spre Transilvania.

Contraamiral
George PETRE

CALENDAR MARINARESC



magazin • magazin • magazin

S.O.S.

Acestui semnal i s-au atribuit mai multe legende de către marinari din diferite țări. Unii au susținut că literele semnalului S.O.S. ar proveni de la cuvântele din limba engleză „SAVE OUR SHIP”, adică „SALVATI NAVA NOASTRĂ”, sau „SAVE OUR SOULS” — „SALVATI SUFLEȚELE NOASTRE”, săi, iar în limba rusă „SPASITE OT SMERITE”, adică „SALVATI-NE DE LA MOARTE”. Toate acestea sunt presupuneri cu caracter de legendă, însă realitatea este că totul altă.

Iată, pe scurt, istoria adeverință a provenienței semnalului S.O.S.

La începutul secolului XX, societatea Marconi — care avea monopolul asupra stațiilor de radiotelefrafie de pe navele engleze și italiane — a stabilit pentru acestea obligativitatea de a folosi ca semnal de pericol pe mare C.Q.D., adică apelul general CQ urmat de litera D, de la începutul cuvântului DANGER — pericol. La Conferința

internațională de radiotelefrafie care a avut loc la Berlin în 1906, cele 191 participante au luat în discuție și necesitatea stabilirii unui semnal unic, pentru pericol pe mare. După discuțarea semnalului C.Q.D. propus de Societatea Marconi, s-a acceptat propunerea unor delegați la Conferință, care au recomandat semnalul S.O.S. Acesta a fost admis pe considerentul că este un semnal ritmic și ușor de înțeles.

La data de 3 noiembrie 1906 a fost acceptat semnalul S.O.S. ca semnal unic internațional de pericol pe mare.

După tragedia transatlanticului „TITANIC”, are loc o altă conferință.

BOTEZUL NAVELOR

Obiceiul „botezării” navelor este tot atât de vechi ca și arta construirii acestora și se presupune că a luat naștere odată cu lansarea la apă a primei corabii.

Cu certitudine se știe că vechile

ținută internațională a radiotelefrafiei (1927) cind să stabiliți pentru transmiterea semnalului S.O.S. frecvența unică de 500 KHz (600 m). Pentru asigurarea receptiei pe această frecvență toate traiunisile, care nu sunt semnale de avarii, au fost interzise în banda 485—515 KHz.

Tot la conferința din 1927 s-au stabilit și aşa-numitele „minute de tăcere” și anume de la minutul 15 la 18 și de la minutul 45 la 42 ale fiecărei ore, în care timp sunt interzise orice transmisii în frecvențele radio maritime, cu excepția celor de avarii, pericol și urgențe.

popoare cunoșteau și practicau în mod frecvent asemenea ceremonii. La majoritatea acestor popoare se obișnuia ca, după construirea unei corabii, să fie chemat un preot, cu



Marinarii și Marea Unire

(urmăre din pag. 4)

armament de infanterie și mijloacele de transport necesare, "preia serviciul siguranței publice, a orașului și controlul bazei navale" urmă să noteze peste anul V. Seredan.

In condițiile în care Peninsula Italică a fost eliberată de italieni, români au început pregătiri febrile pentru plecarea în țără. Un prim itinerar ar fi fost pe apă până la Constanța și apoi simbolic traversarea României până la Arad, dar se renunță din lipsa navelor. Astfel, traseul urmat a fost altul; cu navea "Slavia", având arborate la pic drapelul Italiei și României, au pornit, la 14 noiembrie, la Fiume, în uralele camarázilor italieni, cehi și jugoslavi. De la Fiume au călătorit cu trenul prin Vincovice, Zagreb, Budapesta, iar în dimineață lui 22 noiembrie au ajuns la Arad. Ei, temerarii, care au declarat că "nu se mai supun poruncii", înălțând comandamentul și ofițerii flotei unei monarhii murindu-se, s-au constituit în consiliu național. Răscoală oprimită în februarie în singurădejne, de amirul Horthy Miklos, și în cursul căreia au căzut zece mii de marinari, printre care și mulți români, avea să izbindească, și atunci marinarii ro-

mâni au anunțat Senatul central de la Viena „că au depus jurământul de credință Consiliului Național Român, punindu-se la dispoziția lui".

La Arad se încheia un drum a-nevoios. Aici frații erau întâmpinați de frați, o coloană impresionantă de țărani din Inea și con-

duce pe marinari la casa dr. Stefan Cicio-Pop, unde era instalat Consiliul Național. Cuvinte calde, de susținut le-au fost adresate de către Vasile Goldiș. Acum să dizolvă Garda marinilor români, să spărțindu-se pentru puțin timp, deoarece fiecare să întorât în gărzile naționale ale propriului comitet și împreună au participat la Mareea Adunare Națională de la Alba-Iulia, la 1 Decembrie 1918.

Componenta navală

(urmăre din pag. 23)

pentru apărare, față de Italia cu numai 1,2 la sută.

In aceste condiții, consideră autorul, „umbrela americană" să ar putea închide pentru Italia...

Dacă această țară vrea să-și protejeze interesele, atunci ea trebuie să aibă o flotă capabilă să opereze de la Gibraltar la Suez. Dacă aria sa de manifestare se va restringe doar la Peninsula Italică, Sicilia și Sardinia, viitorul Italiei pe mare este compromis.

Să aceasta, pentru că o forță navală nu are numai un rol militar. În cercurile politice se face ade-



sea un raport consistent între instrumentul naval și greutatea specifică a politicilor externe. Pe mare, credibilitatea unei țări este direct proporțională nu numai cu prezența sa în comerțul/traficul maritim ci și, mai ales, cu potența flotei militare care exprimă decizia țării de a juca un rol important în zona intereselor sale.

O flotă militară este, în același timp, un mijloc de control indirect și un masaj. (subl. trad.).

magazin • magazin • magazin

→
rangu cel mai înalt, care să înțețe cîntece de slăvă, immuri religioase și rugăciuni, după care erau aduse jertfe.

In general, jertfele erau destinate Zeului Mării pentru a-l împlini. Astfel, vechi greci obișnuiau să stropescă bordul navelor cu singe proaspăt de berbec, iar români stropesc navele cu singele piratilor capturați.

Fenicienii, însăciuți navigatori ai anticătății, stropescu navele cu singele celor mai frumoase slave.

Odată cu introducerea cestinismului ca religie de stat în Europa, singele a fost înlocuit cu vinul roșu

vărsat din abundență pe punctea vasului, din burdufuri uriașe.

Ceva mai tîrziu, cam prin secolul al XV-lea, în Olanda și Anglia, locul burdufurilor a fost luat de cupole de argint, care, odată golite, erau aruncate în mare, în compania salvelor de tun. Înnălțindu-se numărul navelor lansate la apă, aruncarea cupelor de argint în mare a devenit un lux, astfel că au fost înlocuite cu sticle pline cu vin de cea mai bună calitate. Cu timpul, spanopia a înlocuit celealte vinuri, rămînind pînă astăzi băutura tradițională folosită în astfel de ocazii.



Nu peste tot ceremonia lansării la apă a unei nave se încheie obligatoriu cu spargerea unei sticle de spananie.

Indienii obișnuiesc să spargă o uriașă butelie cu lapte de cocos, iar brazilienii iau în primire navele numai după ce punctea a fost străpînată cu suc de portocală.

Iranienii obișnuiesc să-și stropesc punctile cu apă minerală, iar turcii cu apă de ploaie.

In țările arabe, uneori, nava se boțează cu apă de la „MECCA”.

In multe țări există și astăzi obiceiul de a se sparge din bordul petrolierelor sticle de petrol, de al bananierelor o stică cu suc de ananas, de al spărgătoarelor de gheată o stică cu apă din Oceanul Indochinez de Nord, de al traiulerelor o băsică cu untură de peste etc.

Maistru militar principal (r)

Irimia TIRCA

Submarinist veteran



