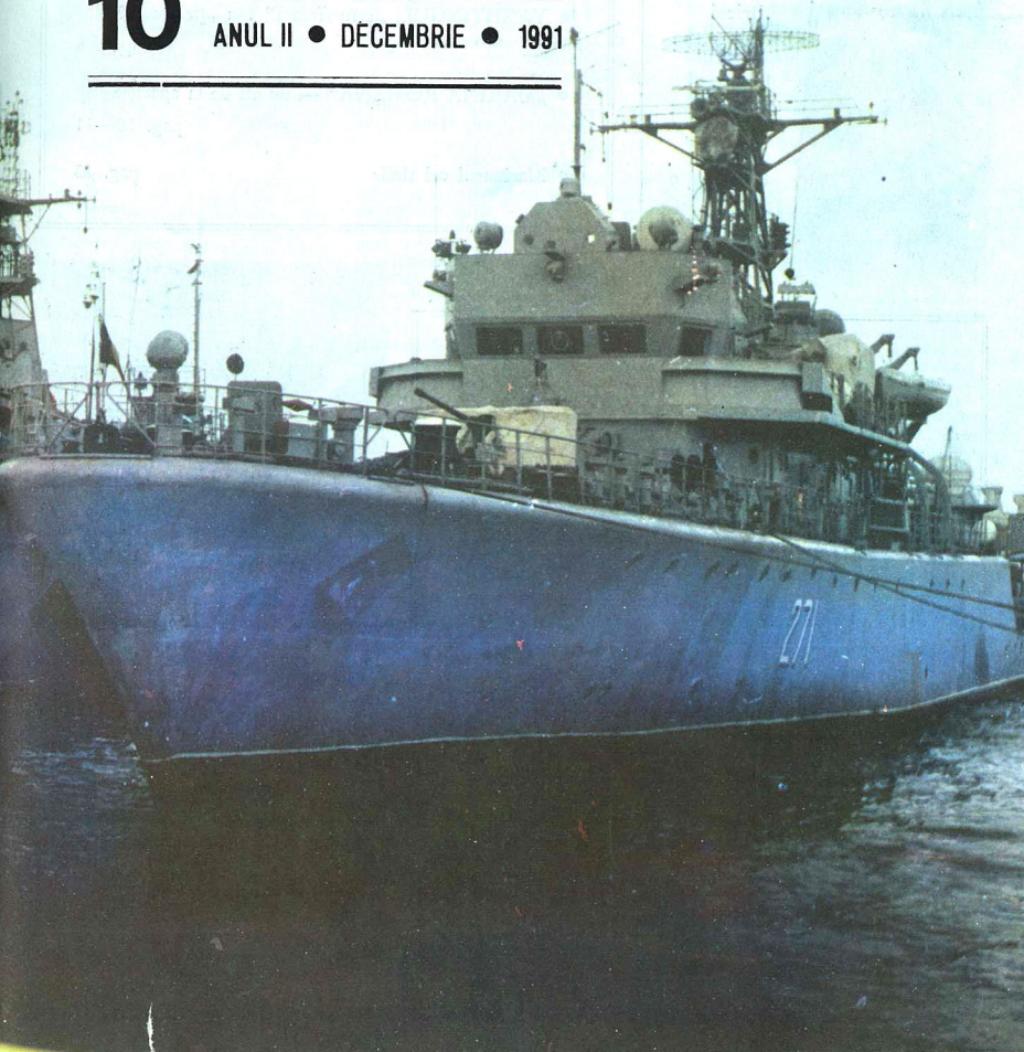


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

10

ANUL II • DECEMBRIE • 1991



Din SUMAR :

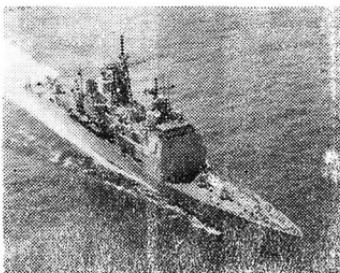


Bricul
„Mircea”
— o
legendă

pag. 9

- Clipe astrale ale României pag. 3
- YACHTINGUL, „cenusăreasă” sau „prințesa”? pag. 6
- „MARINA ROMÂNĂ” — un an de la apariție pag. 10—11
- Marinarul cel tînăr pag. 13

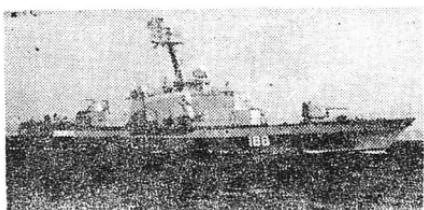
- Invățămîntul de marină
— repere cronologice pag. 14
- RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII” pag. 16—17
- Acasă la Cristofor Columb pag. 18
- MAGAZIN pag. 20—21



USS YORKTOWN
la Constanța pag. 5

Cu „ZBO-
RUL”
peste timp
și valuri

pag. 13



COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, cpt. lt. Dorin DUMITRELE, lt. major Marian MOȘNEAGU, redactori; Corector: Floare BRÂNZA; Dactilografie: Carmen REBEGILA; Corespondență, expediție: pvt. Didel VIDRAȘCU.

Responsabil număr:
Lt. maj. M. MOȘNEAGU

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

Redacția: CERCUL MILITAR
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;
615700/238

Tipografia M. Ap. N. C-tă C-dă nr. 97
SE DISTRIBUIE GRATUIT

1 DECEMBRIE 1918 – 22 DECEMBRIE 1989

CLIKE ASTRALE ALE ROMÂNEI



Sint zile, sint clipe în istoria rău popor, ce conțință în ele — devință simboluri — materializarea unor aspirații și ideali de decenii, de veacuri. Sint, cum spunea Ștefan Zweig, clipele astrale ale istoriei. Pentru noi, români, Dumnezeul strămoșilor nostri a vrut ca două dintre aceste înălțătoare clipe să se pună sub semnul lunii decembrie și să ne lumineze sufletele și masă, mai bogată sau mai modestă, a tradiționalelor sărbători de Crăciun și An Nou, cu Securitatea Renasterii naționale.

Cea mai înaltă, cea mai sfântă clipe, devenită, de-a lungul, în sufletul tuturor românilor, deși neoficială pînă în 1990, sărbătoare națională este, desigur, cea în care elopetele bisericielor din Alba Iulia țevesteau, cu glas de bronz, acum 73 de ani, în prima zi a lunii decembrie 1918, MALEA UNIRE.

Marea Unire — visul dintoi, leatura al fraților de singe, de limbă și credință, despărțiti de silnice și strîmbi orinduile dictate cu sabia însingurată a nedreptății străgătoare la cer, făcute de nou venitul călare, stăpînului legitim și blind al acestrei vître blagosloite de Dumnezeu, sprinjinte pe Carpați, Dunăre și mare...

Marea unire — împlinită în furtonosul an 1600 sub sceptrul și sabia Viteazului și — val! — stinsă apoi, aşa de curind, sub suflarea de gheăță a urii și pîzmei dusmanilor neamului românesc...

Marea Unire — ultimul vis, și gînd al astor osteni brazi, tărâni plugari vrednic uînd cu singele lor acastă mîrifică sămîntă a idealului nostru național. Însamănată în braza cîmpurilor de onoare de la Mărășesti, Mărăști și Oituz, de la Topraisar sau Neajlov. Căci, înainte de a bate clipa astrală în elopet-

nitele de la Alba Iulia, ea era vestită de glasul tunurilor și armelor celor ce, cu dreptate se băteau, adăt de mulți pierind în chinul morții năprăvîncie, să smulgă din mină de fier a cotropitorilor, ce era al lor și al urmărilor lor — dreptul divin și suflărîi românești de a fi lao-lătă.

Si tot în decembrie, în prag de sărbători, s-a aprins pe firmamentul istoriei României, spre a-i lumi-nă viitorul în mileniul ce vine, o altă clipe astrală, cea în care, în 22 decembrie 1989, zâgăzul tiraniei, de sorginte răsăriteană, a căzut sub strigătul de revoltă al multimii, ce închunăca Revoluția. Căci, orice vor fi spunând altii — neprietenii de aciuia sau oamenii lor plătiți, cozi de topoare dinăuntruță ţării — încercă să mîcșoareze măreția sfîntei zî și a revoltei unui popor obisnit ca, această clipe, această Revoluție, a fost strigătul și avîntul și creuzul unei națiuni năzuind spre libertate. O națiune uitată de afalații săi tradiționali cărora le-a rămas fidela în fatidicul timp al înfrîngătorilor, al paștelui Ribentrop-Molotov, al ingenuincherii Europei sub aberantul viscol al fascismului. O națiune trădată apoi și vindută la masa verde aceluia Gengis-Han modern și hoardei lui boșevice, spre a plăti cu suforțările sale de 45 de ani, linisteția unei Europe care azi se codesește, fără remușcare, să-încrenoasească martirajul și înăsăi locul ei pe acest continent. Locul acestuia neam românesc, descendont al întemeietorilor civilizației europene, al celor ce-au dat lumii dreptul roman, locul la care poporul român, unul din cele mai vechi de pe continent,

are dreptul prin naștere. Loc acordat — ironică a soartei — impălatorilor nostri de pînă mai ieri, veniților călare din stepele Asiei, foștilor dusmani ai invingețorilor din cele două mari războale ce au pitit Europa și lumea. Dar este un Dumnezeu în lumea aceasta și el și-a intors față spre România și spre urgîsîul său popor — și atunci, la 1 decembrie 1918 și acum, în 22 Decembrie 1989! Dreptatea Lui să împlinit și pentru noi! El a transformat, în 1 decembrie 1918, lupta neamului nostru în victorie și tot el a lumenat, în decembrie 1989, calea poporului spre Revoluție și a îndemnat armata română să hotărască victoria, călăuzindu-i să bață în balanță dreptății și ferindu-ne de un alt Tien-an-Men.

Acum, în prag de An Nou, vi-săm cu toții la o nouă clipe astrală a patriei, vestită prin semne benifice. O clipe pe care o vom trăi, poate, curind, într-un nou Decembrie, cînd ne vom astîmpăra dorul mereu necurmat, cînd ne vom re-găsi, în jurul mesei noastre de sărbători, din vatra străbunii, TOTI fiili scumpii noastre Români. Cîn! vor sosi, înfrîgrăți de ger siberian, spre a-și încaelzi sufletul la flacără același eternă iubiri de țară, și fratele nostri duși cu forța-nestrăini. Pie, aşadar, ca destinul popo-ruilui nostru blind și bun, în care ne punem nădejdea, așa cum ne-o punem și-a noi, să ne dăruiască, tuturor, în curind, această clipe, sub ștrul sfînt al DREPTĂȚII: La mulți ani!

Maior
Costin CONSTANDACHE
Grafica: C. OPREA

Coloane

de

foc

martirilor din decembrie

Stiam cu toții că ziua cea mare va sosi,
dar nu bănuim că ne va surîde
printre lacrimi de singe și palide luminări.
În fiecare noapte, sufletul ingenuinchiase
păzind torțele speranței
pentru a ieși din cere de umilită.
Deși înrobiți sau transformați în cenușă,
n-au putut ucide decât o parte din noi.
Cu dreptul sfînt al dăinuirii,
sufletele noastre, irizind magnifice,
vor păzi hotarul noilor zări,
coloanele de foc într-o veșnică nuntire
a patriei libere.

București, 22 decembrie 1989
Ana RUSE

— marea noastră cea de toate zilele —

INTRE SCYLLA ŞI CARYBDA

In dimineața sfîrșitului de septembrie o adiere de latinitate ne mingie sufletele: eram în apele naționale ale Italiei și începeam traversarea strimtorii Messina, printre celebrele Scylla și Carybda. Pe aici, spune legenda, a trecut Enea în căutarea Hesperantei, țara lui Dardan, adică Italia, către care îndrumase umbra lui Hector în noaptea cind Troia era în flăcări. Pătimind pe mări ca și Ulise, Enea și însoțitorii lui trăiesc grozavia înținuirii cu cei doi monștri:

„Scylla-i pe dreapta, la stînga
Carybda cea neîmpăcată,
Care de trei ori înghețe-n adincul
gîljei al genunii
Valuri ce nu au sfîrșit și de-a
rîndul din nou către ceruri
Ti le azvîrle lovind și astrii
cu undă-i în spumă
Scylla în tainică hrubă se-nchide
și capu-și aruncă
Din ascunzi și atrage spre stînci
plutitoarele vase
Chip omenesc are dînsa, fecioară
cu piept ce încintă
Pînă la mijloc, și-ncoโล balenă
la trup, uriașă“.

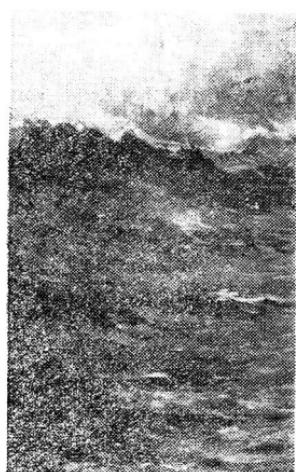
Scylla cintată astfel de Virgiliu în „Eneida“ poartă acum două fâruri, ochii frumoasei fecioare, iar Carybda s-a înghitit pe sine poate, dispărând în valuri. Pe noi nu ne-au putut ademeni spre stînci fiindcă legătura radio cu căpitania portului ne-a dat drum bun. Doar din spire Carybda am fost întrebăti de cîteva ori prin semnal luminosă cine suntem și unde mergem pînă cînd sicilienii au fost lămuriti în același limbaj de încercatul marinări, căpitanul de rangul I BUDDESCU, un adevarat mentor al învățătoarelor de pe navă.

Mai impunători decât stîncile care au înflăcărat imaginația anticiilor sunt astăzi cei doi stilpi de inaltă tensiune pentru susținerea ca-

blului de transport al energiei electrice din Calabria spre Sicilia, precum și impresionantul viaduct de pe târmul muntos al peninsulei.

Pînă-n aceste locuri, aparatelor de radio personale au prins posturile de emisie românești, făcindu-ne să ne simțim încă aproape de patrie dăr din acest moment speranța noastră de a mai afla ceva din țară a purtat numele transmisiونiștilor navei, comandanți de locotenentul major ENACHE.

In jurul prinzelui, din mare își ridică vîrful fumegind insula vulcanică Stromboli. De formă conică, pare a fi căciula lui Oblivio, personaj din desenele animate, plecat în căutarea rostului luerurilor. Își spuneam că oamenii aşezării de la poalele vulcanului adormit trebuie să fi găsit un rost în locul acolo, uități de lume, dar nu și de Dumnezeu, căci biserică își înaltă semează turba albă — lumină divină pentru treătorii pe Marea Tinereană — care, întărîtă în credință la vederea acestei case a Domnu-



Călători pe șapte

Iui, se simt mai oeroiți de primăjidi.

Lăsăm în urmă căciula mării cu vîrful fumegind semn că balaourul ce scoate foc pe nări se odihnește deocamdată și ne îndrepătam privire spre provă, așteptînd altă înținuire cu pămintul.

Numai că a doua zi aveam să plutim din nou în derîvă, prilej pentru un om cu minî de aur, maistrul militar principal ION CONSTANTIN, să finalizeze stîmpila escortorului. Era mindru de lucrarea lui fiindcă era stîmpila unei nave ce va intra în istorie: într-un ac de cerc încrustase o ancoră și silueta vasului în jurul cărora înscrisește cuvintele: România — Constanța — numărul navei

281 și anul 1991. Cu ea se puteau autentifica, deci, acte elaborate și emise la bord.

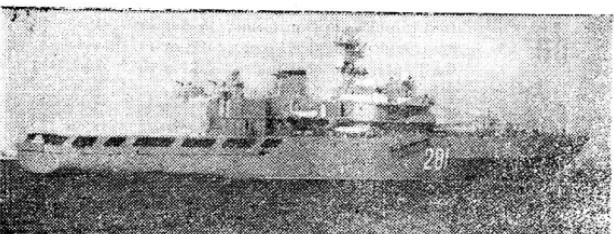
„CONSTANȚA” LA TOULON

Un vînt puternic suflă dinspre țărîm francez în apropierea căruia ajungeam în dimineața zilei de 9 octombrie cînd ridicăm pavilionul astăzi de asemănător cu tricolorul românesc.

In depărtare, un submarin își sală cocoasa deasupra valurilor pluitind o vreme paralel cu noi în direcția Toulon de parcă ne-ar escorta pînă cînd, salupa-pilot ne va ieși în întîmpinare. Două remorăcă militare ale Marinei Naționale franceze ne vor dirița spre „cheul de onoare“, cum era denumit în programul vizitei locul acostării și în acordurile marșurilor intonate de fanfara echipașelor flotei maritimă veniți opri în provă fregatii „MONT-CALM“.

Si iată-ne legați de târmul unde în mai 1793 Napoleon Bonaparte își concentra flota și armata pentru a traversa Mediterana în scopul cuceririi Egiptului, calea sigură a ingunchierii Albionului.

Si tot aici, pe 27 noiembrie 1942 marinarii francezi vor saborda și distrugă majoritatea din cele



— marea noastră cea de toate zilele —

→ nave ale flotei pentru a nu le lăsa în mîna germanilor.

Ji salutăm pe marinarii țării-gazdă și le salutăm în același timp, istoria.

Vizitele oficiale încep aproape imediat, comandanțul marșului, contraamiralul CONSTANTIN IORDACHE, fiind primit mai întâi de dr. Joffard, adjuncțul primarului din Toulon, apoi de domnul Arrecks, președintele Consiliului General al Departamentului Var, după care de prefectul Var-ului, domnul Hugues și în final, de viceamiralul de escadră Tripler, comandanțul Regiunii Maritime Militare, prefect maritim al Mediteranei, peste tot, schimburile de amabilități și cadori simbolice făcând transparente sentimentele de simpatie dintre reprezentanții marinelor a două țări surori, atmosferă resimțită și de vizita de răspuns pe nava „CAS-SARD“ a celor înainte numiți.

Dacă asemenea momente, precum și solemnitatea depunerii unei coro-

mări

ne de flori din partea delegației noastre la monumentul eroilor din Toulon le-am putut înregistra și pe caseta video, gazdele nu s-au dovedit la fel de generoase cu omul din spatele camerei de luat vederi pe timpul vizitelor la Grupul de Intervenție Submarină, la Școala de scafandri și pe nava „MONT-CALM“, comandanții ultimelor două interzicădu-ne folosirea aparatului de filmat. La GISMER, firește, nu aveam ce filma la suprafață în afara instalației de testare a materialelor și a posibilităților fizice ale scafandrilor, adică ceea ce, de fapt, aveam și noi în tară. O speranță pentru reporterul Iarhamat cu video-cameră, mai rămărea Centrul de Înstrucție Navală unde am ajuns după parcurgerea unui drum sinuos flancat de garduri de sîrmă ghimbătă și santinele cu șfinți de pază. Imagini amintind de perimetrele experiențelor ultra-secrete din filmele science-fiction.

Dispus pe o înălțime dominantă, centrul de instrucție oferă poziția ideală pentru pregătirea complexă a cadrelor marinei franceze, o pregătire care durează funcție de operațiuni și de contractul semnat în-

Locotenent-colonel

Lici PAVEL

Foto: A. ZDRALEA

(continuare în pag. 15)

U.S.S. YORKTOWN — LA CONSTANȚA

In perioada 21—25 noiembrie 1991 Marina Militară a primit vizita navei U.S.S. „YORKTOWN“ din Flota a VI-a a S.U.A. din Marea Mediterană.

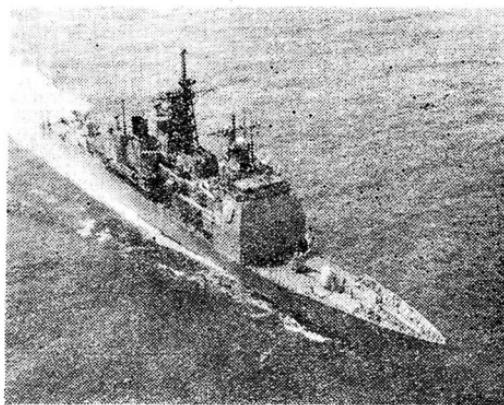
După U.S.S. „BELKNAP“ care a participat la festivitățile prilejuite de Ziua Marinei Române, având la bord pe comandanțul Flotei a VI-a S.U.A. — viceamiralul Owens, aceasta este cea de a doua vizită a unei nave americane în portul Constanța.

Îată și cîteva date semnificative din carteaua de vizită a navei și a comandanțului ei.

U.S.S. „YORKTOWN“ este o sa-

„YORKTOWN“ și crucișătoarele sale surori sunt nave mari cu un depășire de aproape zece mii de tone, lungimea de 175 m, înălțimea de 17 m și pescuitul 11 m. Propulsia este realizată de patru motoare cu turbină cu gaze dezvoltînd o putere de 80.000 C.P. asigurîndu-i viteza de peste 30 N.d.

Autonomia navei, așa cum ne declară căpitanul Richardson, este condiționată de rezistență fizică și psihică, în condiții de navigație îndelungată pe mare, a echipajului. Dotată cu un complex sistem, automatizat, de aprovizionare cu armament și combustibil, în timpul marșului, autonomia navei este,



poartă acest nume istoric; să amintim printre acestea doar pe celebrul portavion „YORKTOWN“, participant la marea bătălie aeronavală de la Midway și care a sfîrșit tragic, scufundat la data de 7 iunie 1942.

Nava a intrat în serviciu în anul 1964 fiind a doua din această clasă de crucișătoare cu rachete dirigate la bord, beneficiind de cel mai sofisticat sistem de apărare antiaeriană existent la ora actuală în lume, sistemul AEGIS.

După cum ne declară căpitanul Robert L. Richardson, comandanțul navei, la conferința de presă organizată la bord, întregul sistem de armament este complet automatizat și computerizat, fapt ce-i permite să aibă un echipaj foarte redus numeric, pentru tonajul și clasa din care face parte: 33 ofițeri, 27 subofițeri și 326 de marinari.

practic, nelimitată. Spre exemplu, anul acesta, actualul echipaj al navei era plecat din S.U.A. din luna aprilie, întoarcerea acasă fiind preconizată să aibă loc în preajma Anului Nou.

Sistemul de armament cuprinde rachete navă-aer și antisubmarin lansate de rampe-prova și pupă, sistemul de arme antisubmarin — PHALANX, complet automatizat și controlat prin radar, rachete de erozie navă-navă — HARPOON, torpile antisubmarin, sistemul antisubmarin LAMPS de la bordul elicopteroanelor, două tunuri de 127 mm. Posedă, de asemenea, un sofisticat sistem pentru ducerea războiului electronic. Posibilitățile de luptă a-

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

(continuare în pag. 6)

— mareea noastră cea de toate zilele —

U.S.S. YORKTOWN — LA CONSTANȚA

(urmare din pag. 5)

le navei sănătate de dedus din această sumară descriere a sistemului de armament.

In ceea ce-l privește pe comandanțul navei, căpitanul Robert L. Richardson, a absolvit cursurile Universității ILLINOIS în anul 1965 cu o licență în filozofie obținând în anul 1973 titlul de magistrul (doctor) în psihologie. Este comandanț al U.S.S. "YORKTOWN" (CG48) din martie 1990 după ce îndeplinește diferite funcții pe alte nave, inclusiv cea de comandanț, pe uscat, diplomatie și în comandanțamente de flotă. Pe lîngă diferite decorații de campanie și pentru serviciu, căpitanul Richardson a primit și Legiunea de Merit, Steaua de Bronz pentru Valoare în Luptă, Medalia de Serviciu Meritios cu două Stele de Aur, Medalia de Merit a Marinei, Medalia de Realizări Deosebite a Marinei și Panglica de Acțiune în Luptă.

Spre deosebire de alte vizite ale navelor militare străine, de date aceasta, în afara activităților protocolare obișnuite — primirii la Comandanțul Marinei Militare și oficialitățile orașului următoare de vizite de răspuns, la navă, vizitarea obiectivelor de interes cultural și turistic, cocktail-uri — s-au desfășurat și o serie de activități în comun cu nave ale Marinei Mili-

tare Române. Aceste activități practice, în premieră, au constat în exerciții cu mijloace de transmisii și exerciții de menținere a vitalității navelor și salvarea echipajelor desfășurate atât la bordul navei americane cât și la bordul navelor Marinei Militare Române.

Respectând proporțiile, legate, în primul rînd, de clasa navelor și de dotarea cu echipamente navale, exercițiile practice executate au evidențiat buna pregătire a echipajelor de a acționa în condiții de luptă, atât la nava americană cât și la navele militare românești, fapt remarcat și nu la modul protocolar, ci cu ochii de specialist, atât de comandanță și ofițerii de pe "YORKTOWN" cât și de conducerea Marinei Române și ofițerii de pe navele noastre.

E ceva.

Încă un amănunt. Întrebat fiind cum se realizează pregătirea psihologică, în vederea luptei, domnul căpitan Richardson a răspuns: „Sînt doctor în psihologie, fapt mai puțin obișnuit pentru un comandanț de navă din U.S. Navy. Noi facem pregătire intensă. Antrenamente, antrenamente și încă antrenamente. Sistem ca o echipă profesionistă de fotbal. În orice moment, gata de a începe meciul“.

E și asta ceva.

Vînt bun din pupă „YORKTOWN“ și... LA BUNA VEDERE!

INTRE YACHTING SI... ȘTIINȚA MILITARĂ

„CENUSĂREASĂ“ SAU „PRINȚESĂ“?

— interviu cu căpitan de rangul I ȚIGĂNAȘ EMANOIL, decanul Facultății de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară din Academia Navală „Mircea cel Bătrân“.

— Cum preferați să mă adresez: Domnule decan, domnule căpitan de rangul I sau domnule șef de facultate?

— Cum vrei! Interlocutorii mei folosesc, de regulă, gradul. Cind cineva mi se adreseză cu „domnule decan“, are impresia că mă flătează și tot de regulă, înseamnă că vrea să-mi ceară ceva.

— Bine, domnule decan, fiindcă și eu vreau să vă rog ceva — să-mi acordăți acest interviu — ca unul care vă cunoaște destul de bine activitatea profesională și extraprofe-

sională, ce legătură este între yachting și... știință militară navală?

— Ambele, pentru a da rezultate, trebuie „cultivate“ timp îndelungat, se bazează pe știință, deci nu suportă diletanțismul și anumitorii comuni: marea.

- Cu ce hotărîști să începem?
- Cu YACHTINGUL.
- De ce cu yachtingul?
- Pentru că acest domeniu re-



prezentativ al marinei este, din păcate, și ruda cea mai săracă.

— Care ar fi explicația pentru această stare de fapt? Este oare yachtingul o „cenusăreasă“?

— În primul rînd, modernizarea navelor a dus la concepția eronată că se poate face navigație marinărie în general, pur tehnică (cu mijloace radar, navigație prin satelit, alte mijloace automatizate). Prin această concepție marinierul a fost îndepărtat de elementul natural în care se mișcă nava și care este marea, meciu se schimbătoare și din ce în ce mai puțin cunoșcută. Multe din aceste dezavantaje pot fi eliminate prin practicarea yachtingului, prin folosirea, în instrucție a ambocațiunilor tradiționale, cu vele.

Yachtingul îl obligă pe marină, actual sau viitor, să naveze la cel mult un metru de valurile mari și în strînsă dependență de direcția și forța vîntului, fronturile atmosferice și alte condiții.

Este chiar o opozitie între nava modernă, colosul de metal și tehnică ce-și propune să „învingă“ valul și vîntul prin forță, capabil putere și yachțul clasic care-și propune să „folosească“ vîntul și valul pentru a ajunge în bune condiții la destinație.

— Yachtingul este un bun cunosător al fenomenelor naturale dar și un prieten devotat al naturii. Ce alte avantaje mai oferă navigația „clasică“ cu vele?

— Paradoxal, dar oferă o mare siguranță. Nava este dependentă de motor care se poate avaria și atunci rămîne în voia valurilor. Așadar mai multe rînduri de vele și schimbările lor, funcție de forță vîntului, yachțul navează pe orice mare, avînd o asietăță chiar mai confortabilă decît o navă cu motor.

— Neavînd motor, poate unul de mică putere pentru manevre, este →

interviul nostru

→ totușii necesar a se asigura un minimum de energie pentru funcționarea aparaturii de la bord. Ce soluții veți? →

— O soluție ar fi folosirea micilor generatore solare. În ceea ce privește aparatura de navigație, eu pălez tot pentru soluția clasică: compusul magnetic, lochul mecanic, sextantul și cam atit.

— Nu suntem cam puține?

— Nu. Experiența marșurilor de durată și pe distanțe medii, demonstrează că sunt suficiente și dău un grad mare de siguranță. Nu exclud totuși existența unui radar cu consum mic, necesar, în special, la marșurile mai lungi.

— De ce nu să dezvolti totuși yachtul na îtoi?

— Din cauza unor pieleci și măsuuri aberante luate în contextul puterii totalitare. Yachtingul este sinonim cu ideea de libertate a omului, între cer și mare; navigația se execută în mare liberă, cu itinerari care cuprind și alte porturi, ș.a.m.d. Nu cred că și cazul să dezvolt această idee.

— Ce este de făcut?

— A și început să se facă! Din ce în ce mai mulți ofițeri de marină și-au construit sau își construiesc yachturi. E drept, cu eforturi materiale și consum de timp foarte mare. Trebuie să ne unim, să ne organizăm, astăzi la nivelul Marinei Militare, cît și pe plan național.

In domeniul yachtului de performanță A.S.A. „MARINA“ a obținut rezultate promițătoare pe care le vom dezvolta.

— ...Si despre care revista „MARINA ROMÂNĂ“ a scris mai pe larg în numărul trecut.

— Afaceri.

— In ce categorie încadrați yachtul? Sport, activitate de pregătire marinariească, știință?

— Categorie, le însumează pe toate trei și nu numai pe acestea. Dar,

dacă revista „MARINA ROMÂNĂ“ îmi va oferi spațiu voi dezvolta mai pe larg subiectul cu altă ocazie.

— Revin cu o întrebare: este yachtul o „cenusăreasă“ în acest domeniu al marinării?

— Nicidcum. Este o „prințesă“. As spune că este „cenusăreasă“ doar prin ceea ce am realizat pînă acum, dar prin calitățile moral voluntive, prin solicitarile și știința de a naviga, mai ales pe mare agitată și condiții meteo grele pe care le cere de la un yachtman este, fără indoială, o „prințesă“.

— Tările cu tradiție în navigație organizează regate de anvergură cu traversarea oceanului. Credeti că să puteți organiza astfel de regate internaționale și în Marea Neagră? Să zicem Constanța–Istanbul sau Constanța–Sevastopol–Odessa etc.

— De ce nu? Orice tradiție are un început.

— Ati fiat în vara aceasta un mars de peste 800 de Km cu vizitarea porturilor Odessa, Istanbul, Varna, Destul de îndrăzneț. Aveți în perspectivă și alte proiecte?

— Da, proiecte există, chiar foarte îndrăznețe, dar zece proiecte extraordinaire, nefinalizate, nu fac că o realizare ceva mai modestă. Vă voi tine la curent cînd voi avea date concrete și cu realizare certă.

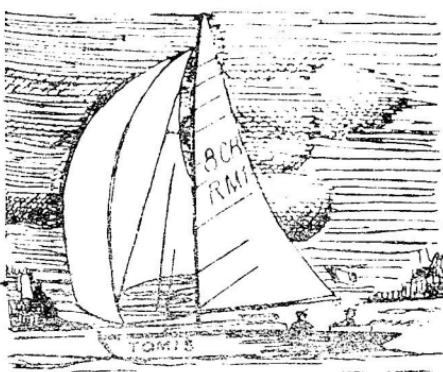
— Plusez puțin. Am unele informații că vă pregătiți să participați cu „TOMIS“ la Serbiele Columbine de anul viitor și chiar să faceți traversada Atlanticului. Ne puteți spune ceva despre acest lucru?

— Imi mențin răspunsul dat anterior. Decocamădată.

— Deși nu am epuizat întrebările, aş vrea să-l părăsim pe yachtmanul EMANOIL TIGĂNAȘ și să-l abordăm pe ofițerul de Stat Major.

— De acord.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN
(VA URMA)



Desen de
Emanoil
Tigănaș

Dezvoltarea

marinei
militare
sub semnul
benefic al
marii
uniri

Noile realități teritoriale ale României, consecință a marelui eveniment de la 1 decembrie 1918 au impus misiuni noi, și pentru Marina Militară Română, determinate de organizarea apărării naționale și suveranității române impotriva unei eventuale agresiuni din partea statelor revizioniste. În acest context, conform noilor structuri militare ale țării, marina a înregistrat perfecționări și dotări corespunzătoare misiunilor primite.

Dacă Divizia de Dunăre dispunea încă din 1907 de 4 monitoare și 8 vedete fluviale, ca importante forțe ale acestei mari unități, Divizia de Mare, cealaltă mare unitate era aproape inexistentă sub raportul potențialului naval, mai ales după ieșirea din serviciu, în decembrie 1919, a crucișatorului

„ELISABETA“ și a canonierului „GRIVITA“.

In aceste condiții, autoritățile române fac demersuri către Santierul naval din Năpale.

— Italia, pentru a onora comandanță făcută încă din 1914 de construire a 4 contratorpiloare și a unui submarin. Navele fuseseau deja construite dar folosite de italieni în acțiunile din primul război mondial.

La 1 iulie 1920 statul român îi sănătățivă 2 contratorpiloare, cunoscute în marina noastră sub numele de distrugătoarele „MARASTI“ și „MARASESTI“.

Forța Navală Maritimă, unitate subordonată Diviziei de Mare, a primit în compunere sa, la 15.10.1920, 4 canoniere dragoare, construite în Franță, purtând nume de eroi marini: „Slt. Ghiculescu“, „Lt. Lepri“, „Cpt. Dumitrescu“ și „Lt. C-dor. Stihă“.

Forța Navală Fluvială, subordonată Diviziei de Dunăre își sporește potențialul naval prin intrarea în compunere sa, la 9 decembrie 1920, a 3 monitoare în contul despăgubirilor de război de la fostul Imperiu Austro-Ungar. Aceste

Muzeograf principal
Cornel GREAVU

Dezvoltarea marinei militare

(urmăre din pag. 7)

monitoare, purtind numele de „Barabie”, „Bucovina” și „Ardeal”, cu un deplasament apropiat de primele patru, intrate în serviciu în anul 1907 și cu o dotare artilieristică asemănătoare, vor forma o escadră de 7 „fortărețe plutoare”, cu care erau apreciate acesea nave.

La 19 ianuarie 1921 se primește ca reparării de război, 6 torpiloare care au purtat numele de „Visoforul”, „Vîrtejul”, „Vijela”, „Sborul”, „Smeul” și „Năluca”. Mai sunt achiziționate și vedete antisubmarine M.A.S. cumpărate din Italia.

In cadrul aceluiși program de dotări ale marinei în scopul apărării aero-navale a litoralului românesc, precum și al cooperării cu Forța Navală Maritimă, în anul 1920 se constituie Escadrila de Hidroaviație, având în compunere 29 de aparate achiziționate din Franța, pentru ca apoi în preajma celui de-al doilea război mondial să fie cumpărate din Italia, aparate de tip Savoia-Marchetti. Baza acestei escadrele a fost pe lacul Slat-Chiul, mai întâi în două bânci folosite de germani în primul război mondial, pentru ca, apoi, să se construiască alte noi, care se pot vedea și astăzi în cadrul Stațiunii de practică marinărească a Academiei Navale.

Caracterul defensiv al politicii militare românești se caracterizează după primul război mondial și prin reorganizarea Comandamentului Marinei Militare în cadrul căruia vor intra unități noi, înființate în scopul întăririi apărării litoralului maritim și fluvial.

Prințul acestea, Apărarea fixă Maritimă, cu sediul la Constanța, avea misiunea să apere litoralul maritim de la Balice la Limanul Nistrului, zonă împărțită în secțoare și subsecțoare. Sectorul maritim nr. 1 Sud, care se întindea de la Balice la Gura Portilei, avea în compunere să și bateriile de coastă care încep să fie montate pe litoral în anul 1926.

Astfel, tunurile de 152,4 mm Armstrong de la distrugătoarele „Mărăști” și „Mărășesti” au fost demontate pentru a fi înlocuite cu cele noi, moderne și amplasate în orașul Constanța, pe malul mării, în punctul numit „Tataia”.

In punctul Cap Midia, în anul 1929 încep lucrările de construcție a amplasamentelor de beton pentru a cîte 2 tunuri de 152,4 mm Obukov.

O altă baterie de coastă instalată pe litoral a fost cea de la Agigea. Lucărările încep în anul 1932 pentru amplasarea unei baterii de 120 mm St. Chamond, dar mult mai tîrziu, în anul 1939, se instalează 3

tunuri de 120 mm Armstrong, de la crucișatorul „Elisabeta”, folosite și în fortificațiile de la Furtucau în anul 1916.

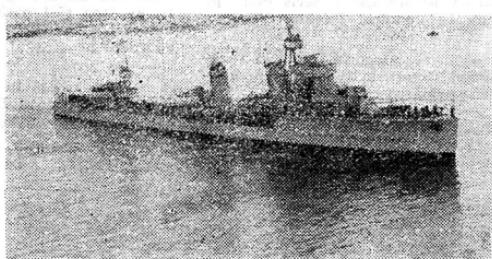
In scopul apărării A.A. și navale a portului și a orașului Constanța în cartierul Vîile Noi, în luna mai se instalează o baterie formată din 4 tunuri de 75 mm Skoda.

In același scop, se amplasează în august 1939 pe malul portului unde astăzi se află monumental eroilor de pe strada Traian, o baterie formată din 4 tunuri calibru 76 mm Armstrong. Anterior acestei tunuri au fost amplasate în anul 1927 în curtea Scoli Navale — actuala curte a Muzeului Marinării — cu scopul folosirii lor ca artilerie de salut.

Pentru apărarea A.A. și navală a portului pe lîngă aceste două baterii „Brincoveanu” și „Vulturul”, cum au fost numite, se mai instalează în anul 1939 pe digul de la fostul far roșu al portului bateria „Rareș” formată din 4 tunuri de 66 mm Skoda, iar la hotelul „Carol” din apropierea portului Sebeș „Graur” formată din 2 tunuri A.A. de 37 mm.

Făcind o sumară trecere în revistă a principalelor dotări în Marina Militară română în primii ani după realizarea statului național român, se constată un slab nivel al înzestrărilor navale făță de misiunile încredințate, fapt ce determină Inspectoratul General al Marinei să întoarcă planuri ample de înzestrare, eșalonate pe mai mulți ani.

Distrugătorul „Regina Maria”



NATO

Marea Britanie, Franța, Germania și Italia s-au retras, pe rînd, din programul NATO „NFR 90”, referitor la construcția unei fregate ultramoderne pînă la sfîrșitul deceniuului. Participă în continuare la acest program Canada, Spania și SUA.

GERMANIA

Au intrat în dotarea Marinei Militare încă două dragoare — pu-

ce urmare a unei comenzi din anul 1926, făcute Santierelor navale din Neapole — Italia, la 7 septembrie 1930 sosesc la Constanța două contratorpiloare, cunoscute sub numele de distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, pentru ca în iunie 1931 să intre în dotarea flotei militare române nava-bază „Constanța”, construită în santierul italian din Fiume. Acest santier construiește concomitent cu nava-bază „Constanța”, submarinul „Delfinul”, care intră în compunerea flotei române în anul 1936, după mai multe tergiverări.

In iunie 1939, Santierul Naval Galați lansează la apă, putitorul de mine „Amiral Murgescu”, prima navă militară construită în țara noastră. Același santier naval începe construcția a două submarine „Rechinul” — torpilor și „Marsuinul” — miner — care devin operative în anul 1943.

In același scop al creșterii potențialului de luptă al Marinei Militare în anul 1936 încep lucrările de modernizare a monitoarelor, de execuțare a reparațiilor generale la distrugătoare, canoniere și torpiloare.

In ajunul celui de-al doilea război mondial aproape întreaga mușnică necesară artileriei se fabrică în țară. De asemenea, s-au realizat minile tip „Wickers” la Uzinele Reșița.

In concluzie, se poate aprecia că aceste preocupări de dezvoltare a Marinei Militare au avut un efect benefic asupra întăririi capacitaților de luptă, dovedită apoi în acțiunile desfășurate pe toată durata celui de-al doilea război mondial.

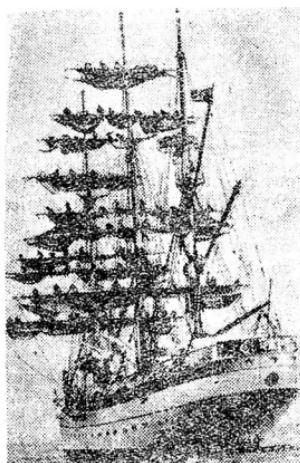
Breviar maritim

itoare de mine din clasa „343” sau „PEGNITZ”, anume UBERHERRN (M1093) și SIEGBURG (M1098). Programul de dezvoltare navală al Germaniei prevede construirea a zece nave din această clasă, din care au devenit operaționale opt.

S.U.A.

Gettysburg (CG64) este al opt-sprezecelea crucișator din clasa

BRICUL „MIRCEA” – o legendă



A trept mai bine de un veac de cînd, undeva în Anglia, mai precis în săptămînile navale „Thames Iron Works” se făurea una din cele mai frumoase, moderne și durabile nave cu vele din lume la acea dată: bricul „Mircea”. Destinat „eugeniei” în aspira meserie a mării” cum sublinia comandorul Eugeniu Botescu — viitorul scriitor Jean Bart —, bastimentul școală va străbate drumul fără pulbere al apelor ducind la bordul său generații de elevi mari-nari dornici să afle tainele navigației pe „misișătoarele cărări”.

Ion Ghica, pe atunci reprezentantul nostru la Londra, personalitate culturală și politică cu vederi progresiste și patriot inflăcărat, bozează nava cu numele simbol de „Mircea” după numele domnitorului Tărilor Românești — domn „pînă la Mareea cea Mare”.

Nava pleacă spre patrie și după 24 de zile, cu escale în Gibraltar, La Valletta și Constantinopol, la 12 august 1882 își face mult așteptata intrare în bătrînul port dunărean, Galați. Cu tricolorul patriei la catarg, fluturînd mindru sub soarele aceliei după-amiezzi, „Mircea” a fost întîmpinat cu o explozie de urale care au cutremurat portul.

Cei care au participat atunci la memorabilul eveniment, au povestit că priveau nava ca pe o ființă vie pe care vroiau să-o atingă, să o îmbrățișeze, iar lacrimile de bucurie nu mai conteneau; „Mircea” parca trăia și înțelegea măreția clipei. Marinari și navă erau un singur trup, o singură înimă care se conținea cu inima mare a României. În lunga sa existență a făcut 17 voiaje în Marea Neagră, 11 voiaje în Mediterana, 2 în Oceanul Atlantic și sute de călătorii pe Dunăre. A vizitat 20 de țări, atingind peste 100 de porturi. Pe punctul lui au urcat numeroși conducători de stat, suverani, miniștri și ambasadori, oameni de știință și cultură. De cînd nava a intrat în serviciu, la bordul ei s-au pregătit peste 40 de promovări de ofițeri și maistri de cale marina noastră avea atât nevoie și din rindul căror s-au format viitorii comandanți de bastimenti și comandanți ai marinei. Dar, după jumătate de secol de loodnă cu vîntul și marea care i-au mingiat velele și corpul, penitul „Lebăda albă” a venit nemileasa vreme a pensionării. Se pune problema înlocuirii cu o navă similară, dar mai modernă, mai mare și mai puternică. Factorii de decizie ai marinei au dorit cu orice preț să nu se stinge o tradiție marinărească, să se mențină în conștiința marinilor, a poporului nostru spiritul „Mircea”, creat și întreținut de-a lungul vremii. Se deschide o listă de subscrîpție publică, începînd cu 1936, în scopul adunării fondurilor bănciști necesare construirii unei alte nave-școală. În același timp se organizează spectacole, baluri și chermeze, tîrte incasările vîrbindu-se în contul viitoriei nave.

Astfel se completează cu 6 milioane lei suma alocată de stat, necesară pentru construirea navei, sumă care, în final, a depășit 120 de milioane. Comanda construcției este încredințată de această dată Șantierului naval „Blohm & Voss” din Hamburg. Noua navă „Mircea” este un velier de tip barec cu 3 ca-

tare înalte de 44 m, cu 23 vele însumînd 1750 m.p. La 29 martie 1939, construcția fiind terminată, sub comanda comandorului August Roman, nava pleacă spre patrie și, după escalele făcute în porturile Southampton, Lisabona și La Vallette, la 17 mai ajunge în portul Constanța, unde are loc un moment emoționant. Toate sirenile de pe navele românești și străine se unesc într-un cor al sărbătorii, salvele de salut ale tunurilor acoperă uralele și aclamațiile mulțimii, fanfarele reunite ale marinei intonează marsul de întîmpinare, oamenii rid, pling, se îmbrățișează ca după o mare victorie. La cheu și de onoare, „Mircea”, pensionarul, își întîmpină urmașul cu demnitate. Cele două nave „Mircea” reprezintă trecutul și viitorul marinei noastre naționale. Era prima și ultima lor întîlnire, pentru că războul I-a jertfit pe bătrînul temerar care, în aprilie 1944, în urma unui atac al aviației, în apropiere de Galați, a fost lovit în plin lînd foc. Ca o tortă imensă „Mircea” se desprins usor de la cheu și, purtat de vînt, a plecat pe apele Dunării care-l au cuprins în brațele lorducindu-l în adincuri pentru totdeauna.. Această minunată corabie, trebuia să intre în legendă, aşa cum a pre-văzut Jean Bart. Să îl atră.

Spiritu „Mircea” continuă. Tinăruil vîlăstar al marinei române, noul velier „Mircea” este pregătit să preia tradițiile predecesorului său. La 3 iulie 1939, nava pornește în primul său marș de instrucție în Măditernană vizînd porturile Palermo, Toulon, Palma, Gibraltar, Alger și Alexandria și parcurge 5552 mile marine. Războul II înterrupe activitatea dar nu și existența, astfel că începînd cu anul 1948 nava își reia marsurile de instrucție. Furtunile din toamna anilor 1951 și 1953 care au bîntuit Marea Neagră au pus la grea încercare atât echipajul ei și nava. Dar cea mai grea încercare prin care a trecut nava, a fost în noiembrie 1967, cînd a mers în reparări în șantierul construcțor. Infernal trăit de bricul „Mircea” în Golful Biscaya, care este cunoscut prin trista faimă de „cimitir al vaporașelor”, depășește orice încăpătură. La o viteză a vîntului de 165 km/h, o înălțime a valurilor de 10–12 m, o navă mergînd la remorcă este victimă sigură.

Trei zile și trei nopti, cu cinci spărțuri în bordaj, navă și oameni s-au încrengățat în lupta cu oceanul. Pe punct se rostogolea total,

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

(continuare în pag. 15)

Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU

(continuare în pag. 15)

militar

TICONDEROGA intrat în compunerea U.S. Navy.

• Programul de construcție a submarinelor nucleare din clasa „LOS ANGELES” prevede lansarea la apă a 61 de unități. Recent au devenit operaționale „ALBANY” (SSN 735) și „TOPEKA” (SSN 754), al patrulesei și doilea, respectiv al

10

MARINA



Colectivul redacției revistei „MARINA ROMÂNĂ”

Foto: V. CIUCU

Contraamiral EUGENIU DUMITRESCU, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“

Că o om pentru care marina reprezintă o profesie de credință, pot să spun că apărând, în urmă cu un an, a-revistă „Marina Română“ m-a bucurat foarte mult. Căci se relua, în acel moment, o frumoasă tradiție întemeiată de Jean Bart, în urmă cu mai bine de jumătate de veac. O tradiție născută din necesitatea reprezentării universului maritim în spațiul publicistic, al spiritualității românești. M-a bucurat, de asemenea, să constat cum, număr de număr, această publicație a noastră — „Marina Română“ — urcă trepte calitative, confirmindu-și menirea, onorindu-și angajamentul din articolul-program. Revista reușeste, astfel, să oglindescă cele mai semnificative aspecte din Marina Militară, din unitățile operațive și logistice, din alte domenii și, nu în ultimul rind, din cel al învățământului de marină — Academia Navală, Școala de maștri, Liceul de marină. Si este meritul colegiului de redacție faptul că se situează, în mod evident, față de unitățile marinei, că realizează un echilibru tematic între actualitate, redescoperirea adevarării istoriei a marinei noastre, informația de specialitate contribuind la cunoașterea marilor noastre tradiții în acest domeniu și, în mod firesc, la cultivarea sentimentului de dragoste pentru marina română și filii marinarii ai patriei.

Urez colectivului redațional, acum, la apariția numărului 10 al

Nu există început de drum fără dificultăți și nici demers publicistic ocolit de tatonări, critici și dorință de reabilitare.

Cu numai un an în urmă, revista noastră pornea spre cititorii cu un anume crez și ambiițile celor care i-au intuit și susținut necesitatea. Dacă „lansarea la apă” a fost salutară și debutul de bun augur, fie-ne îngăduit să nu o apreciem doar noi însănci.

Desigur, pentru cei care n-au abandonat nici ideea și nici speranțele, pentru colaboratorii conștienți de risurile și șansele întreprinderii noastre și, nu în ultimul rînd, pentru dumneavoastră, cei care ne-ăți așteptat de la o lună la alta — cititori exigenți sau îngăduitori, avizati sau neutri, optimiști sau indiferenți —, numărul 10, departe de a releva o notă, marchează pentru noi toți o evoluție și un jubileu.

revistei noastre, noi succese și, făcindu-mă ecoul dolcanței colegilor mei și studenților, îi sugerez să acorde un spațiu cât mai relevant viitorului, adică invățământului de marină.

Locotenent-major LEONIDA STOICA, șeful Clubului Școlii Militare Maștri de Marină

P enelul, lira și condejui sunt aflat dințodată în „sacul cu merinde“ al marinierului, alimețind spiritualitatea atitor generații hărăzite mării și ostoină înseala setea de cultură în spațiul dobrogean.

Ca tineră ofițer de marină, citesc revista „Marina Română“ căreia, în prag de An Nou, îi urez nezdinuță unui nouîntrerupt colind pe mările noastre interioare, în care să ne re-găsim deopotrivă astăzi de navigatori, vocația necunoscutului și nobiltea proprietelor noastre idealuri.

Căpitan de rangul I ing. CORNELIU CRISTESCU, comandanțul submarinului „DELFINUL“

I ndelung așteptată de marinari, „Marina Română“ este difuzată sporadic în unitățile noastre. Cu toate acestea, numerole editate pînă în prezent sunt căutate și citite cu mult interes. Consider că, prin îmbunătățirea grafică, a tehno-redactării și reflectarea mai amplă a diverselor aspecte din viața navelor și a echipajelor, revista poate deveni un mijloc eficient de informare și, prin aceasta, indispensabil tuturor categoriilor

lor de personal din Marina Militară și îndeosebi tinerilor aspiranți.

Căpitan de rangul II ELEMI-TRU PREDA, președinte L.O.M.M.

R eluarea activității în presa marinărescă a reaprins farul speranțelor și aspirațiilor noastre de libertate și prosperitate. Ne mindrim cu „Marina Română“ pentru că ea există. O citim pentru că este a noastră. O iubim pentru că ea trebuie să ne oglindescă fidul conștiințele și să ne reprezinte.

Nu pot să doresc colectivului redațional decât o stabilizare cît mai convinătoare pe drumul certitudinilor și împlinirilor noastre sufletești care să-l consacre și să ne facă cîinste.

Căpitan de rangul I (r) PETRE ZAMFIR

L a aniversarea unui an de activitate cele mai sincere felicitări colectivului revistei „Marina Română“ care a reușit să reînnoade frumoasele tradiții ale Marinei Române, succes deplin în viitor și urarea marinărescă „BUNĂ CÂRȚU ÎNAINTE“.

Colonel în retragere VALERIU DUMITRESCU

Membrii filialei Constanța a Asociației Naționale a Veteranilor de Război sint încințați să regăsească frecvent în paginile revistei Marinei Militare crimpene din episoadele trăite atît de

ROMANA

10

Promitem că perseverența noastră de pînă acum să constituie o coordonată, nu și o limită pentru activitatea redacțională și că, dincolo de bunele intenții, vom pleda și pe mai departe excludându-ne periodicitate și o calitate mereu ascendentă.

In măsura în care vom fi înțeleși, încurajăți și sprijiniți corespunzător, vă asigurăm de tot respectul pentru opiniei dumneavoastră, ale cititorilor, de receptivitate față de ideile originale și sugestiile generoase și, mai ales, de considerația noastră profundă pentru toți cei care împărtășesc, într-un fel sau altul, cauză și strădaniile noastre de a exista și a rezista prin noi însine, pentru viitor.

Cu speranță că vă săntem utili, VĂ MULTUMIM!

REDACTIA



Foto: C. OPREA

Colegiu nostru, TIPOGRAFII

Prin tradiție, în luna decembrie sărbătorim Ziua tipografului, moment în care, fiecare dintre noi, cititorii, suntem datorii cu un gînd de prietenie și recunoștință acelor oameni ce și-au făcut o profesie de credință din munca ce înimbalează hirtia cu flacără mereu vie a ideilor.

Ei sunt cei care, cu o muncă presupunând frică, dăruri, înalt profesionalism, fac ca, în fiecare zi, în fiecare oră să se producă acest „miracol Gutenberg” căruia oineștează și deosebită bună măsură, progresul său rapid din ultimele secole, bazat pe înlesnirea circulației ideilor și transmiterile cunoștințelor acumulate de o generație, generațiilor următoare.

O propoziție consacrată — „...văzut lumina tiparului” — concentreză în sine acest uriaș travaliu, plin de frumusețe dar și de servități de tot felul, în urma căruia răsar, ca o brazdă luminosă, de la Abecedarele pe care toti am învățat primul pas spre minunatul univers al cărții și pînă la cele mai înalte luerări purtând mesajul celor mai săraciți mînti ale umanității, în toate domeniile vitale ale vieții spirituale — literatură, știință, artă, pînă la fluxul informational cotidian ce pornește spre cititor, ca o componentă esențială a vieții omului modern, sub forma a mii și zece de mii de ziare și reviste de toate genurile.

In ce ne privește pe noi, redactorii revistei „Marina Română“, noțiunea abstractă pentru mulți alții, de tipografi, capătă o fizionomie.

mie concretă, aşa cum o trăduse în delungată, cinstită splenidă de patru marelui nostru poet și publicist Tudor Arghezi, o statuiează situația redactorului și tipografilor în aceeași mare familie. Este fizionomia oamenilor cu care lucrează direct, ce ne sănt colegi și prieteni, cu care, împreună, edificăm o operă comună — tipărirea singurei reviste din România care își propune să investigheze complexul univers marinăresc, revista ajunsă acum la al zecelea număr.

Cu o tehnică departe da a fi „utilitul strigăt” în domeniul, a cărei funcționare să datorizează în alt de mare măsură profesionalismul și spiritualul lor inovator, confruntați cu atitea dificultăți tehnice specifice acestui timp în care dotările, ușele cu alură de vântice piese de muzeu, sint mult în urmă solicitărilor, colegii noștri, tipografi, reușesc — și este marele lor merit — să încrengătă luminiții tiparului numai articolele revistei „Marina Română” ci și atitea alte tipărituri utile, indispensabile chiar, Marinei Militare. Iată de ce ne permitem, cunoscîndul-le îndeaproape și direct activitatea și dificultățile pe care le traversează, ca, în numele tuturor beneficiilor municii și creației lor, să le urâm un sincer „LA MULTI ANI!” și să le mulțumim pentru nobila strădanie, pentru felul în care-și onorează profesia.

Major
Costin CONSTANDACHE
Foto: M. MOSNEAGU

Pornind de la faptul că problema salvării naufragiaților a fost și este insuficient cunoscută la noi ne propunem să preztem cele mai importante aspecte ale ei, în beneficiul tuturor marinilor, militari sau civili, care parcursul activității lor, atât în timp de război, cit și în timp de pace, se confruntă cu astfel de situații.

De modul cum se intervine, pînă la momentul asigurării asistenței medicale calificate, depinde în cea mai mare măsură rezultatul final al acțiunii de salvare.

De la bun început trebuie subliniat faptul că este greșită părerea, potrivit căreia, cauza principală a morții naufragiaților pe mare (sau a oamenilor căzuți în apă, în general), ar fi inecul. Principala cauză ce determină decesul o reprezintă hipotermia (răcirea sau suprăcirea corpului uman). Aceasta antrenează și o slăbire a proceselor volitive, scăderea activității musculare, deregarea funcției respiratorii, urmată, cel mai adesea, și de pierdere cunoștinței.

Influența apei asupra organismului depinde de temperatură ei, de timpul staționării, precum și de particularitățile individuale ale omului (sănătos sau bolnav, gras sau slab, călit sau necălit).

Sa considerăm neutrală, din punct de vedere termic, apa a cărei temperatură este cuprinsă între 33—35°C.

În apă cu temperatură de 24°C, fără antrenament special și mijloace de protecție, nu se poate supraviețui, în medie, decit opt ore.

Staționarea în apă la 10—12°C, timp de cca. o oră și la temperatura de 2—5°C, timp de 10—15 minute duce, cel mai adesea, la deces.

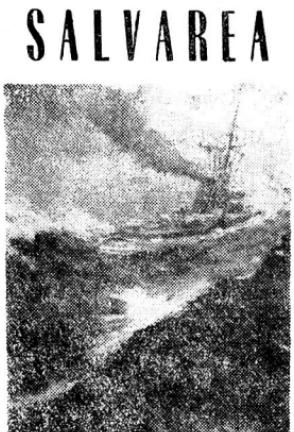
Omul își desfășoară activitatea la o temperatură a corpului de cca. 37°C. Ea este menținută prin echilibrul dintre procesele de termogeneză și pierderă de căldură în mediul înconjurător. La cădere bruscă, în apă rece, se ridică imediat temperatura centrală a corpului și frecvența pulsului. În mod reflex apare fenomenul de vasoconstricție. În apă rece se poate produce stopul cardiac (hidrocuție). Răcirea, în continuare, poate conduce la apariția unor convulsiuni durerioase ale mușchilor.

Perturbările din sectorul microcirculației (din capilare) sunt insinuite de tulburări în sectorul celular. Metabolismul, prin arderile musculare, determină apariția a două forme de energie: lucrul mecanic și căldura. Căldura menține o temperatură centrală a corpului, la o valoare de 35°C. Dacă scăderea temperaturii se produce lent, pînă la 35°C și continuă și sub această valoare, organismul devine incapabil să păstreze sau să reproducă căldura pierdută. Apar tulburări de sensibilitate în sensul scăderii acestea, tulburări în coordonarea mișcărilor, o slăbire generală, urmată de apatie și indiferență pentru

soarta viitoare. Între 32—33°C se dereglează circulația sanguină periferică și apoii și cea centrală, scade pulsul, apar deregări și în starea psihiatică cu tulburarea conștiinței și pierderea facultăților volitive.

La 30°C se pierde cunoștința, apăr tulburări de ritm cardiac și alte procese ireversibile în organism. La 25°C în majoritatea cazurilor survine decesul.

La acordarea de ajutor oamenilor căzuți în apă, sau naufragiaților, trebuie reținut că dacă traumatismele căpătate sunt insușite și de apariția hipotermiei sunt necesare metode speciale de tratament, care,



NAUFRAGIAȚILOR

dacă nu ar fi aplicate, s-ar solda cu decesul victimei.

Pentru oamenii căzuți în apă, să recomandă, în principal, următoarele:

— Folosirea mijloacelor individuale de salvare (vestă, centuri, mijloace de salvare pliabile, care permit rămînerea în apă în poziție verticală). Un costum de salvare adăugă în plus și realizarea unei poziții comode, precum și menținerea capului deasupra apei, chiar și după pierderea cunoștinței.

Obiceitatea poate oferi o protecție reală la hipotermie.

— Imbrăcămintea realizează o bună izolare termică, impiedicând pierderile de căldură, datorită tezăturii multistratificate (reține aer și menține stratul de apă încălzită în corp, dacă nu se efectuează prea multă mișcare ce ar îndepărta acest strat).

— Foarte mare atenție trebuie acordată apărării porțiunilor criti-

ce la pierderea de căldură: regiunea capului, regiunea gâtului, porțiunea superioară a toracelui (pe ambele părți) și regiunea extremităților (picioarele sunt mai sensibile decit mîinile). Este necesară păstrarea înălțămintei, a unor mănuși. Contactul suprafetei dorsale a capului, gâtului cu apă la —2°C (temperatura la care îngheță apa de mare) poate provoca chiar hemoragiile cerebrale masive.

— Pentru a evita hidrocrotul (stopul cardiac) sau stopul respirator, părâsirea navei cu mijloace individuale de salvare trebuie să se facă treptat. La salutul în apă, trebuie să se opreasă respirația, iar nările să fie preseate cu mîna.

— Dacă pe uscat, la deplasarea rapidă, producerea și pierderea de căldură sint într-un oarecare echilibru, o perioadă mai scurtă sau mai lungă de timp, situația este cu totul altă în apă, deoarece, la deplasare, stratul încălzit de aer sau apă afiat între corp și cutiele îmbrăcămintei se presează și deplasează accentuând pierderile de căldură. Mișcările violente, energetice, sunt necesare numai pentru perioade scurte de timp, cind se efectuează în scopul ajungerii la mijloacele de salvare, sau pentru ajutorarea altiei persoane.

Un om îmbrăcat subțire și cu vestă de salvare, la o temperatură a apei de 10°C, poate fiota 150 metri înainte de a se produce răcirea corpului.

Prin strângerea picioarelor de abdomen și a mîinilor pe piept, se poate dubla timpul de supraviețuire deoarece se micorează suprafața de pierdere a căldurii la nivelul părților mai sensibile la frig. Cind există în apă mai mulți oameni se recomandă ca aceștia să se grupeze și să se strângă unul lîngă altul. În condițiile udării corporului pierderea de căldură sporește, deci trebuie evitată aceasta.

— Cel căzut în apă nu trebuie să manifeste disperare după primele încercări nereușite de semnalizare prin voce sau fluer, ori prin împroscărea apei. Nu trebuie încercată ajungerea prin intodată a navei care se deparează, deoarece se acceleră apariția oboselii și răcirei corpului.

Trebue manifestată încercarea că absența lui de la bord se va descoperi rapid și va fi salvat, mai ales cind nava are un echipaj foarte disiplinat.

Alte recomandări se referă la acordarea de ajutor celor care au suferit. Într-un grad mai mic sau mai mare, procesul de hipotermie. Nu trebuie să fi descurajată de căzurile la care se constată absența corpului și a respirației. Să în aceste situații uneori nu este tîrziu ca omul să fie salvat.

Căpitan de rangul II
Eugen CIURDEA

Locotenent colonel doctor
Nicolae SPINEI

Marinarul cel tânăr

Printre obiceiurile pământului, la noi, la români, este și acela ca tatăl să-și ia alături feciorul la munca goroului, la olărit, după oî, la pesecuit, ori la cite și mai cite mășteșuguri. Și astăzi, într-o perpetuarea tradiției, căci din tată în fiu avem agricultori, olari, fierari, prisăcarii, ciobani și.m.d.

Acolo, la Voronet, printre scenele biblice, sunt și tradițorii ai pământului înfățișați în costumul popular românesc, cu miinile înclesite pe coarnele plugului, iar alături un băiețan desculț duce calul de căpăstru.

De la o vîrstă fragedă, coconii domnesci erau luati de lîngă mamă și doică, pentru a se înăspri, pe cîtuia a fi inițiată în portatul și mijlochul armelor, în ale vinătoriei, în conducearea ostiei la luptă, într-un cuvînt în treburile domniei. Erau pregătiți a deveni domni — ei, Basarabi, Mușatini, Corvini...

In imagini înnegrite de vremi ne apare Mircea cel Bătrîn însotit de fiul său Mihail, în fresca ctitoriei domniei sale, Cozia; Ștefan cel Mare și Sfînt în mai toate bisericile ridicate de dinsul îl are de-a dreapta pe Bogdan; Petru Rareș cu fiul Ștefan este la Moldova; Probotă, Humor; Alexandru-vodă Lăpușneanu cu Constantin la Slatină; Mihai-vodă Viteazul cu Nicolae — Pătrășcu la Călău; Constantin Brâncoveanu este înfățișat în portretul domniei sale înconjurat de cei patru fii. Și exemplele ar putea continua și în scris cu „Învățătură” lui Neagoe Basarab către fiul



Un posibil viitor amiral?

său Teodosie".

Și la români, ca oriunde pe pămînt, meserile s-au moștenit din tată-n fiu. Iar cind soarta a fost vitregă și tatăl nu a avut fiu sau fiul a rămas fără de tată, s-a aflat și

fiu pentru tată și tată pentru fiu, căci nu trebuia să se piardă meșteșugul, adunătura de-o viață, să nu piară o obște, un neam...

Intotdeauna, la bordul unei corăbiilor s-a aflat un mus — gindul ne poartă la Mihu de pe „Speranta” din „Toate pinzele sus” a lui Radu Tudoran. Dar vremea corăbiilor a trecut și alte vremi și mai bune, și mai grele, au urmat. La cîmp de razboi, copiii de trupă însoțeau unitățile din care faceau parte, iar cînd pămîntul de secetă părea a se deschide numai ca să primească, de parcă aceasta i-ar fi fost singura menire, la nave, în unități, sute de copii și-au aflat căminul, scoala.

După Revoluție, au fost înnoade firele. Sufletul lui mare și bun l-a făcut pe marinier roman să adopte în echipaj copiii cărora le oferă totul și, în plus, multă căldură.

Nu cu mult timp în urmă, colonelul Radu Bădulescu, din U.M. 02150/D Constanța, mi-a prezentat pe „coconul” unității domniei sale, cel mai tîrăr oastean al marinei române, fruntașul Ionel Popescu, un copil cu față zimboitoare și ochii senini.

Pentru că în ziua de 8 octombrie Marinierul cel Tânăr a împlinit unsprezece ani, să-i urâm întru mulți ani fericiți, cu multe împliniri și, alături de inimiozii marinari, să devină un „lup de mare” adevarat, pentru a duce pe mai de parte tradițiile acestei frumoase meserii care este marinăria.

Mariana PĂVĂLOIU

Foto: M. MOȘNEAGU

T A B L E T Ā PENTRU MARINAR

și se unduiesc în jocuri de culori, ca lungi și rugări de aqua marin.

Marinarul e în veșnică încordare, pentru el linisire și nelinișitoare, melodia valurilor e nedormitoare, iar vaporul și o casă și nu un desen. Omul de pe mare percepă alte note muzicale, alcătuite din vibrăriile motoarelor, din clapele tablourilor de comandă, din pasii repezi pe punte, din și uierul vîntului uneori pașnic, altele ofensiv.

Marinar pe întinderi de ape sau pilot în cos-

mos — viața se trăiește la aceeași dimensiune.

Așa gîndesc, la grănită dintre palpabil și mister. Valurile au fost totdeauna la picioarele



mele, amestecate cu nisip. Dar lumea aceea, albăastră, fără pămînt, pentru mine e doar vis sau o pată de culoare pe hartă.

Marea nu e numai vacanță, nu e numai poezie și amestec de vopsire pe șevalet; ea este luptă, spațiu de viață, o lume tăinică, o semnificație a unui timp trăit mai aproape de eternitate.

I-a fost dat marinierului să-și binecuvînteze speranțele în larg, să-și gîndească viitorul pe întinderi albăastre, să vadă discul soarelui în legături nestatornice, să EXISTE ca într-o altă galaxie.

C. CĂLINESCU

Foto C. OPREA

Nu știi căți bărbați poartă uniforma alb-albăstră. Nu știi exact căți bărbați pornește în lungi călătorii de pe țărîm românesc, pe drumul lui Iason sau al lui Ulysse, pentru a ajunge în ținuturi mai colorate și poate mai calore și mai calde.

Dar stiu că toți bărbații care se dețină de pămînt plutesc un timp între două ceruri. Și mai știi că marea e ultima imagine la coborîrea în somn și prima întîlnită în zori de zi.

Cum se vede oare viața de pe valuri? Nu pot să întreb, decât marinierul. Poate că nu are timp de meditație. Sau cel puțin nu atunci cînd e de veghe, chiar dacă apele sint linișite

ÎNVĂȚĂMÎNTUL DE MARINĂ

◎ — REPERE CRONOLOGICE — ◎

(I)

1872 — Prin Decizia ministerială Nr. 15/18 noiembrie 1872 se înființează **SCOALA FLOTILEI** — cu sediu în Galați.
(Director era însuși comandanțul flotei).

1879 — Prin Inaltul Decret Nr. 1855/27 august 1879 se înființează **ARSENALUL FLOTILEI**.

1880 — Prin Circulara Nr. 7153/11 iulie 1880, generalul George Slănicescu era comandanțul celor 5 divizii teritoriale, să recruteze fiți de militari, în vîrstă de 10—12 ani, care să urmeze **școala de marină**, ce urma să se înființeze la Constanța.

(...copiii soldaților de linie, dorobanților și călărașilor care au rămas orfani, după campania din urmă (1877—1878 n.a.)")

1881 — Prin Inaltul Decret Nr. 711/14 martie 1881 se înființează **SCOALA DE MESERIAȘI MILITARI LA ARSENALUL ARMATEL**.

— Prin Inaltul Decret Nr. 996/7 aprilie 1881 se înființează **SCOALA SPECIALĂ DE ARTILERIE SI GENIU**.

— Prin Inaltul Decret Nr. 2403/03 octombrie 1881 se înființează **SCOALA COPIILOR DE MARINA** — cu sediu la Galați.

— La 6 noiembrie 1881 se încheie un contract cu firma engleză „The Thames Iron Ship-Building Company” din Londra, pentru construirea unui brie și a trei salupe.

1882 — La 12 august 1882 sosește la Galați bricul „**MIRCEA**”.

1886 — Prin Inaltul Decret Nr. 1920/9 iunie 1886 este promulgată **LEGEA PENTRU ORGANIZAREA FLOTILEI SI SERVICIULUI PORTURILOR**, care stabilea următoarele școli de marină:

- a) Școli de gradul I, în companii și bastimente;
- b) Școli de gradul II, ce se vor organiza la depozite, pentru formarea gradelor de diferite specialități (nunțu și **SCOALA DE CADRE A FLOTILEI**);
- c) Școala specială de torpile;
- d) Școala copiilor de marină;
- e) Școlile destinate a forma personalul marinelor de comert.

1891 — Școala copiilor de marină de la Galați a fost desființată. Ea cuprindea aproximativ săptizeci de elevi; în sfîrșit studiilor, acestia treceau în corpul marinei ca subofițeri. Numai primii sâpte absolvenți erau trimiși cu burse la Brest sau Livorno, pentru a-și completa studiile acolo și a obține, astfel, gradul de sublocotenent (aspirant clasa întâi). În prezent acesta a fost singurul mod de recrutare a ofițerilor marinei regale.

Am fost asigurat că o școală navală de aplicații a fost înființată în locul celei de muzi, (școala copiilor de marină), cursurile urmând să înceapă în noiembrie viitor. Noii elevi vor veni de la scoliile militare din tară; la încheierea stagiului de doi ani, ei vor ieși sublocotenenti de marină, iar cei mai capabili vor merge să-si completeze studiile în Franță sau Italia.

1892 — La 03 noiembrie 1892, prin raportul nr. 324/03 noiembrie 1892, Comandanțul flotei cere înființarea unei **ȘCOLI PREGĂTOARE DE MARINA**.

— Prin Inaltul Decret Nr. 3640/16 noiembrie 1892 **Sectia de arme speciale** din școala militară de infanterie și cavalerie intră în componența **ȘCOLII SPECIALE DE ARTILERIE SI GENIU** (care pregătea și ofițeri de marină).

1893 — Prin Inaltul Decret Nr. 745/04 martie 1893 se înființează **SCOALA DE CADRE A FLOTILEI** (școala de specialități de gradul II) cu scopul de a

forma cadre și a pregăti gradele inferioare ale flotei, pentru diferite specialități pe care nu le puteau asigura școlile regimentare (gabieri, artiștri, torpiloari, timonieri, n.a.).

Școala funcționa pe lîngă depozitul flotei, cu sediu la Galați.

1895 — Prin Inaltul Decret Nr. 4249/02 noiembrie 1895, **SCOALA SPECIALĂ DE ARTILERIE SI GENIU** se reorganizează și va primi denumirea de **SCOALA MILITARĂ DE ARTILERIE SI GENIU**, din care făceau parte (aici se pregăteau și ofițerii de marină):

- a) Școala militară de artillerie și geniu;
- b) Școala de aplicație de artillerie și geniu;
- c) Școala superioară de artillerie și geniu;
- d) Școala militară de guzuri de artillerie și geniu. (Pînă în anul 1900 nu vor funcționa decât primele două școli).

1896 — În Legea de Organizare a flotei regale — aprobată prin Inaltul Decret Nr. 1093/26 februarie 1896 — la articolul 2 se precizează:

„...Stațiunea Diviziunii de mare va fi la Constanța; a celei de Dunăre la Galați”.

— Prin Inaltul Decret Nr. 1093/26 februarie 1896, privind „Organizarea flotei regale” vor funcționa următoarele școli de marină:

1) **Școala specială de marină**, destinată a forma și diferențieră specialități ale marinei de rezbel și de comerț;

2) **Școala specială de mecanici și maestri**, destinată a forma mecanici și maestri necesari bastimentelor marinei de rezbel și de comerț;

3) **Școala de aplicație pentru sublocotenenți provenienți din școlile militare.**

SCOALA DE MARINA cuprindea:

- a) Școala specială de marină;
- b) Școala specială de mecanici și maestri.

1897 — În anul 1897, **SCOALA DE MARINA** se mută la Constanța, în subordinea Diviziei de Mare.

— Prin Inaltul Decret Nr. 3110/03 octombrie 1897 se aproba **Regulamentele de funcționare a SCOOLILOR MARINEI**, astfel:

SCOALA SPECIALĂ DE MARINA ia denumirea de **SCOALA DE MARINA** — menită „a forma sub-ofițeri; sefi pentru diferite specialități ale marinei de război și de comerț”;

SCOALA SPECIALĂ DE MECANICI SI MAESTRI ia denumirea de **SCOALA DE MECANICI SI SUBMAESTRI DE MARINA**, menită „a forma sub-mecanici pentru bastimentele marinei de război și de comerț și submaestri pentru atelierele respective”.

In documentele vremii, școlile marinei sunt denumite cu un singur termen: **SCOALA DE MARINA**.

1898 — În Legea pentru Organizarea Marinei Militare din 14 mai 1898, se precizează:

„Divizia de Dunăre va cuprinde: **SCOALA DE TORPILE** (apărare fixă), trupele de apărare din porturile fluviale și toate bastimentele fluviale.

Divizia de Mare va cuprinde: depozitul echipajelor cu **SCOALA DE CADRE**, **SCOALA DE APLICAȚIE** A **SUBLOCOTENENȚILOR**, **SCOALA DE MARINĂ**, **SCOALA DE TORPILE** (apărare mobilă) trupele de apărare din porturile maritime și toate bastimentele de mare”.

Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN
— Muzeul Marinei Române —

Constituirea secției de istorie militară teritorială

La data de 18 noiembrie 1991, la sediul Cercului Militar Constanța, în prezența domnului viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandantul Marinei Militare române și a domnului colonel doctor Nicolae Ciobanu, director adjunct al Institutului de Istorie și Teorie Militară, s-a constituit Secția de Iсторie Militară Teritorială.

Din secție fac parte:

1. Viceamiral Anghelescu Gheorghe — Comandantul Marinei Militare.

2. Prof. univ. dr. Bitoleanu Ion — Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

3. Conf. univ. dr. Dumitrescu Gheorghe — Senator.

4. Dr. Irimia Mihai — Directorul Muzeului Național de Istorie și Arheologie Constanța.

5. Major dr. Ciobea Valentin — Conferențiar la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

6. Drd. Cristian Matei.

7. Capt. R. I. Ciurcă Ion — Șeful Cercului Militar Constanța.

8. Cercet. șt. Atanasiu Carmen — Muzeul Marinei Române.

9. Lt. col. Moise Leonida — Directorul Filialei Constanța a Muzeului Militar Național.

10. Capt. Rg. II Moldovan Jianu — Muzeul Marinei Române.

11. Cercet. șt. Păvăloiu Mariana — Muzeul Marinei Române.

Sef al Secției de Iсторie Militară Teritorială Constanța a fost desemnat domnul viceamiral Anghelescu Gheorghe, locțiitor al șefului secției domnul major doctor Ciobea Valentin, iar secretar domnul locotenent-colonel Moise Leonida.

Secția își va desfășura activitatea conform atribuțiilor și planului de cercetare științifică a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” Constanța.

Caracteristicile tehnico-tactice: deplasament 2800 T; dimensiuni $115,3 \times 14,2 \times 4,1$; propulsie: patru motoare Diesel cu 10.000 CP fiecare; două lansatoare „HARPOON”; un lansator „SEA SPAROW-ASPIDE”; $3 \times 4 - 25/80$ CIWS „SEA GUARD”; $1 \times 127/54$; două tuburi lansătoripile MK 32; un elicopter AB 212. Sisteme electronice: un radar navigație DECCA, un radar cercetare aeriană DA-08 (HSA) sau SPSS 49 (RAYTHEON); un radar cercetare navală DOLPHIN (PLESSEY); un radar conducere focului WM-25 (HSA); un radar de urmărire STIR (HSA); hidrolocator SOS 56; un generator zgomot NIXIE SLQ 25; o instalație de proiectile reactive pentru bruiaj pasiv. Echipaj: 125 oameni.

Bricul „MIRCEA“

(urmăre din pag. 9)

oamenii nu se mai puteau ține în picioare, sub puncte se lucra cu apa pînă la piept. Se trimis ajutare, dar nimănui nu se poate apropiua de navă. Între timp nave comerciale sunt înghesuite de apele Atlanticului. Echipajul navei este extenuat. Oamenii înghesuți, cu ochii umflați de neodihnă, cu trupurile și mîinile îngrițate, traumatizați psihic, depășind limitele rezistenței umane, cu un comportament aproape straniu, comentau ziarele din Brest. Eroismul echipajului a făcut ca na-va să fie salvată.

Marsurile de instrucție continuă. Noi și noi promovări de elevi și studenți își fac uincența la bordul na-vei.

TURCIA

• Așa cum am arătat în numărul 2 al revistei, Turcia a achiziționat din Germania fregata „MEKO 200 7” (în organica turcă — fregata „YAVUZ”, după numele capului de serie). În afara celor patru nave, în stare de operativitate se află în construcție, la Gölcük, încă două unități.

In 1976, nava participă la serbarele navale prilejuite de bicentenarul independentei SUA. În porturile americane din Atlantic. În drumul său face escale în 12 porturi. Cu acest prilej, președintele SUA, de atunci, arăta într-o telegramă trimisă guvernului român, printre altele: „Călătoria transatlantică a frunzoului briic „Mircea” pentru a participa la festivitățile navale „Operation Sail” a fost primită cu plăcere de milioane de americani”.

Pregătirea viitoarelor cadre ale marinei la bordul briicului „Mircea” se desfășoară în cadrul noilor deschideri ale Revoluției române din decembrie 1989. Noi și noi promovări urcă în arbordă, invăță să maniuască sextantul, să manevreze velele, să descopere lumea de basm a nesfîrșitului albastru, se cădese la scăld aspiră a mării.

Cel puțin 50 de marsuri de instrucție, mille de elevi și studenți care s-au pregătit la bordul său, au făcut din nava-școală „Mircea” leagănul în care au crescut cadrele marinei noastre naționale, unde au invățat A.B.C.-ul meseriei de marină. Mulți dintre cei care au urcat în arbordă navei-școală „Mircea” au urcat și treptele ierarhiei sociale și nu numai în marină. Astăzi îi întâlnim în parlamentul tării, în conducerea ministerelor, sefi de departamente, subsecrетari de stat, personaliștări în mass-media, șefi de instituții, membri ai Uniunii scriitorilor, sefi ai unor instituții de cultură centrale.

La toți vom afla nostalgia tim-pului petrecut pe mări și oceane la bordul navei care în imaginația fiecărui a rămas mereu cu toate pinzile sus. Să fiecare dintre ei stie că dintre sute de catarge, care lasă malurile, sunt și cele trei catarge ale lui „Mircea”, pe care niciodată nu le vor sparge vînturile, valurile...

Călători pe șapte mări

(urmăre din pag. 5)

tre 3 și 5 ani. Speranța reporterului român, însă, o bîmeră, fiindcă dezlegarea de la filmă „Orice, fără probleme”, cum își spus, să dovedit înutilă: vizitarea unei săli tehnice de pregătire a artiștilor și rachetistilor, a unei săli unde se învăță diaclografie și a altelor destinate formării timonierilor, n-au oferit nici un element de spectaculos, de modernism în instruire. Sub aparență amabilității, a deschiderii, francezii și-au păstrat secretele militare și aceasta cred că a fost cea mai bună lecție pentru noi.

Dar dacă în dezvoltarea a ceea ce le permite să supună marea și aducătorile ei gazezde n-au fost prea dărmice, au investiții în schimb imagine și, desigur, fraged mulți pentru a ne simți bine ca turisti în Aix-en-Provence ori la Saint Tropez unde ne-au putut microbuzele marinei militare naționale.

(Va urăma)

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Republica Moldova nu are ieșire la mare. Dar multe secole, între lîmanul Nistrului și gurile Dunării stăpini pe tărâmuri au fost români basarabeni. Acum, poeți basarabeni cintă marea cu dor, cu nostalgie, cu romantism și poate cu speranță că țara lor va avea din nou ieșire la mare.

Perseverenței gîndului de a avea ieșire la mare i se poate alătura îndemnul: „Vislește, luntrasule, vislește!“ El este substratul poeziei lui Emilian Buciov (1909–1984) „Vislește, luntrasule...“ din care reproducem ultimele două strofe: „Sînt calde și reci curentele MĂRII, / tăioase și pietrele submarene, / și nu-ntotdeauna pe-ninsene zării / infloresc crinii, / infloresc crinii. / / Dar MAREA îi SCUMPĂ CA VIAȚA, / ea-n pieptul tău zvleznește, / și MAREA niciind nu îngheță. / Vislește, luntrasule, vislește!“

Nava, plutirea, tărâmul, largul, visul înstînt prezent și într-o altă poezie („O, dată-mi timp mai mult“) din care reproducem: „Nemiloasa-i cu mine a vremii săracă / Plutește rapid spre tărâm – nebuna. / Eu n-am timp – Caraghios s-alerg după slavă, / Ci doar trebuie-n larg să visesc într-ună“.

Foarte frumoasă este poezia „MAREA“ a lui Aurel Busuioc (n. 1928). O reproducem în întregime: „Îzvoarele-și aruncă apa rece / In piraiaș mari să și-o incete / / Piralele s-adună-n riuri su-te / Să-și poarte graba grave și tăcute. / / Se string apoi și riurile-n cete / In fluviile curg spre MARILE in spume... / Si numai MAREA-i singură pe lume.“ Insinurarea mării se estompează cind locuitorii tărâmurilor ei sunt adeverăți „ăspiniitori ai ținuturilor de coastă și cind marinarii autohtoni cu ale lor nave străbat în lung și lat „măscătoarele cărări“, precum odată corăbierii lui Ștefan cel Mare brâzduau cu pînzarele moldovenesti necuprinsele întinderi de ape („noia-nul de ape“ cum a scris poetul basarabean Pavel Botu).

Un alt poet, Arhip Ciobotaru fiind legat de pămîntul natal, scrie: „N-ăs putea să plec pe MARE – / Albatros în zbor tirzii. / Căci pămîntul de picioare / Mi-l legat de cind mă stiu“. Același poet, în „Argonauții“, admiră depărtarea, zbaterea mării, dar și popasul pe tărâmurile ei de la care moștenește mirarea (în fața minunilor necuprinzului). În strofă a treia citim: „Intre noi e-o depărtare / Fără-az și fără glas / Cu atithea piertere-n MARE / Ce-au freecă și u râmas“.

Basarabeni au fost și au râmas pe tărâmuri de mare indiferent ce



Degeaba se zbate în spasme de moarte
Vîntul sălbatic ce marea agită
Căci valul de apă, în larg înspumată,
La coastă se stinge, murind deodată.

Destine

Nu tulburăți liniștea mării

Nu tulburăți liniștea mării,
e liniștea de început,
muguri altoiți pe geana visării,
fantezie-sărut...

Ocrotiți-i furtuna,
e adincul din noi
din înalt adunat,
înflorind constelații de cîntec
pe ecranul curat.

POETII BASARABENI

contururi a luat harta politică într-o perioadă sau altă. Si foarte intens răzbate florul mării din versurile „Intre noi ne se zbate MAREA / – Mal de aur! La popas! / Poate de la voi mirarea / Moștenire mi-riamă“.

Binecunoscuta poeziă Lemanda Lări (n. 1948) în poezia „Lui Ovidiu“ îl surprinde pe acesta la Tomis, „pe-un tărâm depărtă“, gînditor, ore-n sir „cu privirea întă în larg, larg de val urmărid“ și „cîte-o plină zârind pe catarg“.

La Emil Loteanu (n. 1936) în poezia „Ovidiu“ marele poet latian e-exilat sătă cu fruntea în ger și u-murii în „vîntul pieziș“ și și ține

„ochii în PONTICE APE“, văzind doar „lărgul pustiu; zăbovește ceasuri și zile „pe tărâm pustiu“ mărturisind că a scris „o fârmă de cîntec în graul sarmat“.

In poezia „Gorunii“ a lui Emil Loteanu, marea are glas: „Gorunii poartă vesnică în ramuri / Si glas de MARI / Si glas de ciocirile“; gorunii, care nu îngentuncheaază ci cad străfulgerăți, sint văzuți „plutiind uriasă prin nesfîrșirea cîții“.

Poetul Anatol Gujel (n. 1922) se întreabă inspirat ce-i vor aduce vînturile, personificind marea ce lăcrimează: „Ce imi vor aduce vînturile? / Sarea? Lacrimile Mării? /

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Fumurile rugului? Aburii / Cimpului și-a depărțări!“.

In „Cintec de dragoste“ Bogdan Istru (n. 1914) se plimbă cu iubita, „desprinsă din Mări de amestite“, aprinsă de doruri vechi „în noaptea fără târm“, cind „un duh sălbatic va pluti peste apă“, iar „orga valurilor severă va infișa argintul lunii“. La același poet, „luna și cerne ploaia de argint, din cirescul fund de MARE“ (poezia „Crochiu“, din volumul „Scriseri“, 1971).

George Meniuc (1918–1987) a scris o poezie sensibilă, tema devenerii fiind prezentă în numeroase versuri inspirate printre care: „M-am trezit cu un val! / Interval celular / Interval muzical, / Unde mă duci? Sunt ca un zar“ și „— Unde te duci? — mă întrebă pescarii. / — La munte! — și sun în azur, / — Unde te duci — mă întrebă ci-

șe pe ultima: „Murmur pelagic răzbăte de sus, vertical, / Și scoici și transparențe, și-n veci itinerar, / Hai, caravănă de vislași cu haine de var, / Hai, viață de abur și somn, neștiută de mal!“.

De remarcat faptul că George Meniuc s-a născut în 1918, anul unirii Basarabiei cu țara, și, timp de 25 de ani din viața poetului, această provincie istorică românească a aparținut de România și a avut ieșire la mare. Probabil că această împrejurare istorică a fertilizat foarte inspirația poetului basarabean atunci cind și-a îndreptat gândul spre mare.

Îndeletnicirea marinăritului era îndrăgăită de românii dintre Prut și Nistru. Ne-o spune și Teodor Nemeț (1913–1941) în versurile: „Prețuitindeni e țara poetului, / Vreau în lume să purced hoianar / Și să pun un capăt regretului /

Si iubiti-vă-n cintecul ei
aici, acum și mereu
terbint-nădu-i niș-jui,
inoșind trandafiri
în lumina-poem,
infinit anotimp de iubiri...
Nu tulburăți linistea mării!

La marele tău țarm

Priințește-mă
la marele tău țarm,
răsfățat de cămăc valuri,
primește-mă cu strigătele mele
să-mi fie veghe linistearea
din adincimi rebele,
să se întoarcă echilibru
din tandrețea ta,
zămisitoare de iubiri perene,

sporindu-mă cu lacrima albastră
cind mă-nfăsoară
tristețile violente.

Heraldica mării

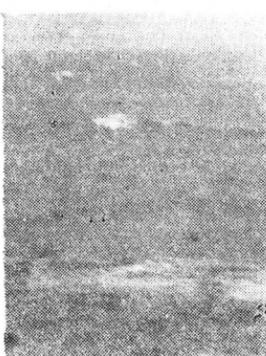
Alină-mă cu valuri bune,
îmbogățește-mi amurgul
azurindu-i aripile,
innobilează-mă iubirile
cu heraldica inimii tale,
locuiescă-mă în furtuni
să-mi dobândesc liniste;
plinsă de țarm, așteptarea
se va preface într-o corabie
cu toate pînzelene vînt.

Hortensia TEODORESCU

ȘI MAREA

banii. / — LA MARE! — și cobor
în deluviu“.

Acest poet peren nominalizează mareea pe care o cintă (Marea Neagră) în tablouri care redau, cu o plasticitate uluitoare, atmosfera unică din larguri și de pe maluri (umbre, cer voievodal, murmururi, stele, corăbii, vislași, obsecsi negre, viață de abur și somn, transparențe, strigăt, crepuscul). Poezia la care ne referim („Acetui april“) are patru strofe. O reproducem pe a doua: „Cer voievodal deasupra MĂRII NEGRE, / Corăbile trecutului cu stea la proră, / Ca niște umbre, sau, poate obsecsi negre, / Le strig pe țarm și le pierd în auroră.“



Că nu m-am făcut MARINAR“.

Corăbii, pinze și mări în versurile poetei Agnese Roșca (n. 1929): „Corabie esti, săn pinza ta / Pe-a MĂRILOR ape / 'nspumate. // Pinză îți săn. Ești briza mea / Spre țarmi de libertate“. În poezia „Lăsunii“ aceste păsări „candide ale visării“ străbat cerul de deasupra largurilor de ape: „Acopăr MAREA cu-a lor aripi, / Zbătute-n clocoțul genunii. / Și noui spintecă lăstunii. / Și noui poartă-n săgetare“.

In poezia „Intre frunză și foc“, de Arcadie Suceveanu (n. 1952) se evocă curgerea timpului (vineri, sămbătă, noiembrie, decembrie) și este amintită marea mișcătoare și amără: „Imi mușcă zodia de umăr, MAREA se umflă și-amară / Cu rind se vrea odinioară / În pârul meu e-ncă noiembrie / Dar înspre glezne se-ndecembrie. / Și piolele cum dau să cadă, / Sorbiteș parcă de zăpadă“. Același înțar poet basarabean în „Baladă în aşteptarea ninsorii“ înnoștește marea cu misterie: „Din ochii mei s-ar naște, poate, Mirarea — / O stare primărară, o veghe subțire... Oricum, / Miste-re ar înroși pădurile, MAREA, Lucrurile le-ar pierde simțitor din volum“.

Dincolo de cuvinte „începe un măreț spectacol“, ce cuprinde toate orizonturile „Si vîntul MARII se confundă / Cu freamătul pădurii“ (poezia „Dincolo de cuvinte“ de Vitalie Tulnic (1931–1973, din volumul „Ultima frunză“, — 1976).

Același poet se întrebă ce preț au cuvintele „pacea zilei de miine?“ El se întrebă și-și răspunde totodată prin versurile: „Ce leagă-nă MAREA albastră / Cu pești și cu alge marine, / Cu soarele cald ce sărută / Pe umeri o fată bron-zată...“ și mai departe: „Pacea zilei de miine... / Sau prețul de liniste-al cărtii / Cuvintele acestea, în care se leagă-nă riu și MAREA, / În care scilpesc peste creste / Zăpezi poleite cu soare“.

Dedicată „Mereu de ziua nașterii lui Mihai Eminescu“, poezia „Priveghere“ scrisă de Gh. Vodă (n. 1934) relevă că genialul poet național al românilor aparține „în veci și deopotrivă, șecului și APELOR, și nouă tuturor, precum ne aparțin și lacrimile“.

Contraamiral
George PETRE

Cu „ZBORUL” — peste timp și valuri

Pentru subordonatii căpitanului de rangul III Eugen Gabur, ziua de miercuri, 12 septembrie 1990, a marcat un nou inceput de drum și de carieră. În această memorabilă zi, navelor noastre de luptă li s-a alăturat, impunătoare prin construcția modernă și dotarea tehnică de vîrf — nava „Zborul”.

Așa, la mulți ani de la însemnările Criméei, în baia Sevastopolului, au sărit să-i ureze bun venit printre catargele românești, odată cu înmînarea pavilionului tricolor, comandanțul Marinei Militare, domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU și fostul ministru secretar de stat și șef al Direcției Inzestrării Armatei, regretatul general-loaicetan GHEORGHE BALTEANU. Construcția navei s-a încheiat la 28 decembrie 1988. A primit intitia orașă botezul apelor celui mai mare fluviu din Europa — Volga.

Un relief specific — munci care se înfăltă deasupra litoralului îngust, un climat temperat dar cu o vegetație luxuriantă, o anumită identitate socio-culturală păstrată datorită barierelor montane, definesc Liguria — cunoscută și sub numele de Riviera italiană pentru faimoasele stațiuni balinare (Sanremo, Bogliasco, Portofino) — drept una dintre cele mai frumoase și mai interesante regiuni ale Italiei.

Liguria dăorează trecutului său maritim faptul de a fi devenit un centru important de construcții navale și activități portuale concentrate în special în capitala sa Genova, locul nașterii lui Cristofor Columb. Devenit centru comercial înfloritor încă din secolul IV orașul ajunge către anul 1209, în special după bătălia navală de la Meloria, o Republie Maritimă în apogeul gloriei sale.

Dominată de înălțimile zgricicilor ultramoderni dar și de celebra „Lanterna” (farul de atenziune și unic din simbolurile orașului), Genova — primul port al Italiei prin cantitatea de mărfuri rulată — se află din punct de vedere geografic la latitudinea de $44^{\circ}24' N$ (deci cu aproximativ 25 km mai la nord comparativ cu Constanța) și longitudinea de $8^{\circ}54' E$; de fapt, orașul și imprejurimile se întind pe 37 Km de-a lungul litoralului.

În mod firesc, autoritățile italiane, în sprijn Comitetului Național Columb de pe lingă Ministerul Cul-

Pe 14 septembrie 1990 nava, având echipajul la posturile de luptă, sosește în tară. Cele 4 turbine cu gaze, însumind la putere 32.000 CP, fac ca această zveltă fregată să poată „zbara” cu peste 43 Km. La întrecere cu lăstunii mării, legenda „Zborului” de altădată pare că renaște odată cu ea.

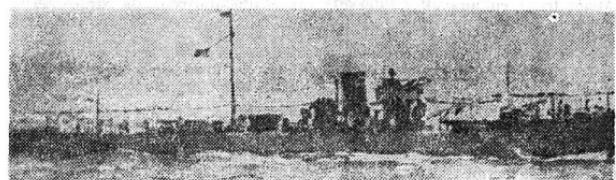
Demul său înaintă, torpiloul „Zborul”, fusese construit, împreună cu „Năluca” și „Smeul”, în 1883, de „Casa Forges et Chantiers de la

Meditanee” din Hâvre, contra sumei de 228.000 de lei fiecare.

Avea corpul din oțel, un deplasament de 55 tone, 36,25 metri lungime, 3,45 metri lățime și un pescă de 2,20 metri.

Cu cei 578 CP atingea o vitează de 21 Km. Era armat cu două tunuri cu tragere rapidă tip Hotchkiss de 37 mm, 1 secundă port-torpilă și 2 tuburi lansatoare de torpile.

Cele 3 torpiloare au alcătuit, inițial, o companie de apărare mobilă, pentru ca perioada neutralității României (1914—1916) să le găsească în compunerea Diviziei de Mare. În 1916 „Zborul” și „Năluca” vor intra în organica „Grupului de torpiloare și staționi de lansare” subordonat „Apărărilor sub apă”, unitate destinată apărării graniței



turii al Republicii Italia, au desemnat Genova ca punct central al manifestărilor de celebrare, în 1992, a celui de-al cincilea centenar al descoperirii Americii de către Cristofor Columb.

Ar fi însă o greșeală să se consideră că singura contribuție a genovezilor la istoria descoperirilor geografice a adus-o Columb. Pot fi astfel amintiți Antonioto Usodimare, care în 1455 atinge coastele Gambiei; frații Vivaldi, care explorează coastele vestice ale Africii; Lanzarotto Malocello, primul navigator care ajunge în Canare; Niccolosio da Recco, descoperitorul Caprelor, apoi mai cunoscuți Giovanni Caboto și Andrea Doria etc.

Festivitățile de celebrare a descoperirii Americii au debutat încă din 1991 și au gravitat în jurul Zilei lui Columb sărbătorită tradițional în ultima duminică dinaintea zilei de 12 octombrie, ziua descoperirii pământului de peste ocean. La manifestările navale din 1991 — desfășurate concomitent cu o multitudine de evenimente culturale și artistice — au participat, invitate de organizatori, velierul AMERIGO VESPUCCI, nava-școală a Marinei Militare Italiane și trei nave străine: escortorul românesc CONSTANȚA, fregata franceză DROGOU și fregata S.U.A. KAUFFMAN.

Genova, departe de a avea celebritatea adeverătelor orașe-muzeu Roma, Venetia, Florența, are numeroase edificii istorice și de artă ca

Acasă la

rei dău farmecul său specific. În cartierul Sant' Andrea, îngă mănăstirea cu același nume și în spațiiile maiestuoase porți a vechii cetăți medievale Porta Soprana se află casa în care s-a născut marele navigator genovez. Construită în secolul XIII, pe o stradă azi dispărută — Dritto Ponticello — casa, tipică pentru negustorii de postav din Evul Mediu (strămoșii lui Columb) și mai mult decât modestă în comparație cu palatele familiei Doria, a fost reconstruită în secolul XVIII.

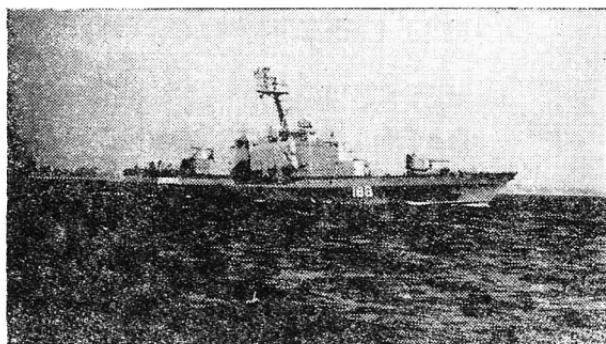


pe Dunăre de la Turnu-Severin și pînă la Sulina.

Pentru destoinicia și bravura de care au dat dovadă într-o amplă operațiune de protecție a transporturilor destinate să susțină grelele lupte duse de armata de uscat și aviație, în prima parte a celui de-al doilea război mondial, echipajele celor 3 torpiloare clasa I au fost citate de mareșalul Ion Antonescu ca exemplu pe armată, prin Ordinul de zi nr. 16 din 14 noiembrie 1941.

„Zborul” de astăzi, după circa 20 de ieșiri pe mare și aproximativ 2500 Mm parcurs în calitate de navă comandant își încheie primul an de pregătire de luptă cu un bilanț mai mult decît imbecilator.

Garanție certă că echipajul va putea îndeplini pe viitor orice misiune ce i se va încredința, se înțemeiază pe rivna și abnegația unor oameni competenți și conștincioși, cu adevarat pasionați de studiu și autodepășire, formati la școală aspiră a torpiloarelor și racheteștilor navali. Prin activitatea lor, tinerii ofițeri Cornelius Bocai, Dan Häufle, Constantin Ciorobei, Ion



Condur, Adrian Lepădatu, Marian Cutoveanu, omii maistrii militari Victor Vasiliu, Sergiu Panaite, Stefan Lupuleac și Stelian Mehedinți confirmă, de fiecare dată, încrederea acordată de conducerea unității.

Acestei redutabile unități de foc și destoinicilor ei luptători, intrați, începând cu 27 decembrie 1991, în

competiție cu echipajele nou-sosite surate „Pescarusul” și „Lăstunul”, le urâm să împlinească destinul „Sborului”, redevenit peste timp și veacuri un însemn al tradițiilor și faimiei Marinei Militare Române.

**Lecotenent-major
Marian MOȘNEAGU**
Foto: A. ZDRALEA

Cristofor Columb

Chiar la ieșirea din port te frapăză, prin frescele sale exterioare de un colorit viu, Palatul San Giorgio ridicat în 1260. Clădirea a găzduit, pe rînd, Primăria, Vama și din secolul XIV Banca San Giorgio, una din cele mai bogate bănci din Italia. Într-una din încăperile acestui Palat și-a dictat Marco Polo carteau sa de călătorie „Il Milione”. În 1797, Napoleon Bonaparte a transformat Genova în Republica Ligurică; aceasta a făcut apoi parte, între 1805 și 1815, din statul francez. În perioada amintită Napoleon a desființat Banca San Giorgio, anulindu-i toate creațările; printre cei mai mari datornici ai băncii se află și... Corsica. Înălătă se dovedește că economicul domînă pînă la urmă politicul.. Astăzi, fatăda Palatului San Giorgio este parțial mascată de „Sopra-le-vata”, o autostradă suspendată ce a rezolvat, parțial, circulația sufocantă specifică marilor orașelor italiene.

Lîngă San Giorgio se află Palatul Sera Gerace, apartinînd unei vechi familii genoveze (sec. XII), cu fresce de Piola, Boni și. Frumusețea acestui palat l-a inspirat și pe Rubens care face mai multe schite ale fatadelor. Clădirea găzduiește actualmente Fundația regională Cristofor Columb și alte organizații care

participă la pregătirea manifestării columbiene din 1992.

Rubens nu este singurul flamand ce și-a legat numele de Genova. Palazzo Reale (sec. XVII) deține o numeroasă colecție de mobilă de epocă și, pe lîngă picturi de Tintoretto și Tizian, are și lucrările ale lui Van Dyck. Sala oglinzelor din acest palat nu este cu nimic mai prejos ca sala oglinzelor de la Versailles.

Catedrala San Lorenzo este cea mai mare din Genova, dar cel care cauă urmele lui Columb se va opri mai întîi la Biserica San Stefano, acolo unde a fost botezat micul Cristofor, cum îi spun italienii. Un traseu turistic prin orașul lui Cristofor Columb nu poate ocoli Calea 20 Septembrie — artera financiar-bancară a Genovei, Villa Doria-Palazzo Rosso și chiar Cimitirul Staglieno considerat, dacă nu este un paradox, cel mai frumos cimitir din lume prin monumentele sale funerare.

Dar totul amintește de Columb. În Piazza Verdi, o structură spațială modernistă încorporează un ecran electronic ce arată în permanentă cite secunde au mai rămas pînă la 12 octombrie 1992.

Municipalitatea este hotărâtă să cîștige această cursă contra cronometru pentru organizarea și desfășurarea Anului Internațional Co-

lumb. Manifestările anului 1992 vor avea loc atît la Genova, majoritatea, cit și în celealte localități ligurice (Bordighera, Imperia, Savona, Santa Margherita, La Spezia).

Între 15 mai și 15 august 1992 va avea loc Expoziția Internațională „Cristofor Columb: navă și marea”. Tările și organizațiile internaționale participante vor prezenta mărturii ale proprietelor tradiții navale, planurile lor de viitor legate de mare. Sediu expoziției se întinde pe o arie de sase hectare în inima portului antic genovez. Proiectul acestei expoziții a fost dezvoltat în funcție de un interesant program de recuperare a tuturor vechilor construcții — începînd cu cheurile antice — și de ridicare a unor noi structuri, între care amintim avariajul ce va fi cel mai mare din Europa.

Între 15 și 19 aprilie 1992 Genova va găzdui o etapă a Marii Regate Cristofor Columb 1992. Regata este destinația navelor cu vele moderne și de epocă și se va desfășura pe ruta lui Columb, dar cu sosirea la New York. Genova este primul port de adunare și va primi mai mult de 50 de veleiere splendide. Cu această ocazie vor avea loc numeroase manifestări: evoluții ale echipajelor, defilări istorice etc.

**Căpitan de rangul II
Filaret SINTION**



magazin • magazin • magazin

MESAJUL DATINILOR STRĂBUNE

Cele mai multe din datinile românești sunt de origine traco-dacică și daco-română. Mii de ani au trecut, viața oamenilor s-a schimbat și îmbogățit prin elementele civiliizației, dar obiceiurile au rămas aceleași, în esență lor, cu toate persecuțiile la care au fost supuse, uneori, de către factorii reformatori, încă de la sfârșitul secolului al VII-lea e.n. și pînă la mijlocul secolului pe care-l trăiu, cu toate adăosurile, acceptate unele, respuse altfel.

Îată o impresionantă rezistență în care eminentul savant român Mircea Eliade vede: „...în colinde, unul din stadiile cele mai arhaice ale spiritualității românești” (Mircea Eliade — „De la Zenoaxis la Genghis Han”, Buc., 1960, pag. 240). Deci, colindările pot fi considerate ca prețioase documente istorice, documente orașe care poartă sigilul timpurilor apuse, dar neuite.

In marea lor majoritate colindările — obiceiuri plăguitorii cu deosebire — sănt de inspirație agrară și, la începuturi, au marcat renasterea naturii, începutul primăverii, perioada care inaugura un nou ciclu calendaristic pentru societățile agrare. Încă în timpul împăratului Aurelian, sărbătoarea Anului Nou a fost transferată de la echinoctial de primăvară în solstițiul de iarnă, în perioada începutului de revenire a soarelui la trajectoaria lui înaltă, cînd încep să se micșoreze nopțile și să crească iarnășii zilele. Din acel timp, prin acel transfer, din luna martie, ne-a fost adusă în lună decembrie expresia: „Florile dălbe, flori de mău”. Și tot de atunci va fi ajunsă pînă în zilele noastre la fel de cunoscutul refren: „Sora soarelui, floarea soarelui”.

Unele obiceiuri agrare au rămas nu numai cu funcțiile lor dar și la locul lor, aşa cum este „Tinjaua” din Hoteni Maramureșului — zonă a dacilor liberi. Aici mutația dintr-un anotimp în altul nu s-a produs și observăm cu usurință, cu ocazia cinstirii celui mai harnic om din sat, cel puțin două componente ale spiritualității străbune, perpetuate pînă astăzi. Integrează omului în natură și cinstirea naturii etern creațoare, demnă deci de adințare și curată venerație. În drum spre rîul Mara, alaiul sătenilor se oprește pe o înălțime de deal iar cel ce conduce procesiunea (de-nunț marele pogâniș) cu brațele ridicate împleră soarele: „Mîndre soare călător / Apleacă-te pe ogor / Și-nălze semîntele / Să rodească hoidele”. Scurtă, impresionantă și

inegalabilă rugăciune laică adresată soarelui de către cei care său, prin experiență milenară, că toate rodurile omului sint datorate atât muncii cit și influenței benefice a elementelor naturii, în totalitatea lor, prin armonia lor. O sublimă împlorare a soarelui, a principialului element natural pentru că „Să avem roade bogate / Si la noi și-n alte sate / Grău la vară / Si mult bine-n tară / Roade bune / Pace-n lume / Să rodească tarina hotenarilor, hărniceteștilor, sugarănilor / Si toată Tara Românească”. Urarea are funcție augurală, funcție ce caracterizează mai toate colindările. La fiecare casă, colindătorii urează celor colindăți,

în nouă an, un an mai bun decît cel care se încheie.

Fiecare din noi poate reproduce, din memorie, multe forme ale aceleiași urări din finalul colindelor și al plăguitorilor. Numeroase sunt variantele pră același temă străvechi, beneficii prin transferul de energie dinspre cugetele curate ale copiilor înspre compoziții micro-strukturilor sociale. Reproducem doar una dintre ele: „Să trăiți, să trăiti / Întru mulți ani fericiți / Si ca omii să-nflorii / Si ca ei să-nbătrâniți / Si ca toamna cea bogată / Fie casăndestrulat / Tot cu mesele întinse / Cu săcările aprinse / Si petrecerile împreună / Pînă-n veci cu voie bună”.

Urarea de bun augur adresată semenilor de către semeni și mereu asociată dorinței oamenilor de a primi sprijin din partea naturii, prin împlorare uneori, prin intercarea de cunoștere, la nivelul timpului, prin obligarea naturii altăori. Un asemenea exemplu îl aflăm în colinda pentru pescari sau colinda de năvodar pe care ne-a transmis-o Apostol D. Culea în Cartea Apelor. „Luni năvodu-i și începeu-se / Cam la prînz îl și făcuse / Pînă marti îl și lucrase / Si în Mare-l aruncase”. Trag pescarii năvodări din ape dar în loc de pește seot un pui de vidră (Iudă sau Iudita — în unele colinde — ceea ce poate fi considerat ca un duh al apelor). Pescarii care de obicei redau adincuilor peștele mai mic de această dată sint îndurătorii cu odrasla vidrei. „Si mi-l bat și mi-l cănesc / Si cu toți îl ispitesc / Spună Mareea dintr-adinc / Si căt-peste / In Mare este”. Puiul, ca orice pui, nu cunoaște tainele mărilor dar tipetele lui ajung pînă la mama sa care se grăbesc să-l ajute: „Văzură Iudă bătrînă / Vîrsind flăcără pe gură / Către ei mi-alergă / Si astfel le cuvîntă: Nu stie Mareea adinc / Si căt-peste / In Mare este... / Că Mareea este mare / Mareea margini n'are... / Spune-o-i adevurat / Unde-i pește de vinat / Că e mareea la afund / Căt din cer pînă n pămint: / Si atîta pește / In Mare este / Cite stele cerul are / Căt nisip e pe cărare / Cătă iarbă pe pămint... / Numai eu trei pești mai mult...“

Omul de vastă cultură, folcloristul Petru Caraman ne oferă un alt final. Vidra mamă este nevoită să spună pescarilor taina adincuilor și să-i conducă spre locurile bogate în pește: „La potnoul / Cu somonul / La stuful / Cu albul / La pietrul / Cu căprisul...“ Urmează un pescuit rodnic prin care și săturată toate lumea îar pescarii se îmbogătesc. În cazul al doilea rezultatul muncii sunt influențate prin deschiderea tainelor na-

Leru' i Ler

Să colindăm cu leru' i ler,
Zăpezi să troienească merii,
Să ne oprim în faptul seri
Cind se deschid ferestre-n cer,
Să să urâm la fiecare
Să aiabă an bogat, mânos,
Să primăvere mingiiletoare
Să-i regăsească sănătos.
Să-i fie viață sărbătoare,
Să chipul proaspăt ca bujorii,
Cind spîntecind cu chiot zorii,
Dau glas prelung, colindătorii.

Sinziana NOUR

Colind

Prin lăsatul dedemnut
Vin colindători pe cer,
Ii aştept și ii ascult
Leru Doamne, Leru Ler.

Amințesc la orice casă
De o taină adevăr:
Pe un ram de gînd ne lasă
Dalbe flori și Flori de măr.

Răsăriti din vechi tulpine
Vin ca soli înaltului
Lasă fiecărui sine
Floarea, sor-a soarelui.

Astă noapte nu e noapte
Nici străinul nu-i străin
Să iertarea trece-n frapte
Linu'-Lin și iară Lin.

Așculata-i, vin prin sfinte
nevoiri neclănite,
Cite sint de mai-nainte
Pentru timpurile toate.

H.V.

magazin • magazin • magazin

turii, ale Mării, cu ajutorul duhului apelor, în primul caz pescarii sunt indemnatați să caute. Norocul mai e și cum și-l face omul.

Străvechi documente ale spiritualității românești, colindele săntiforme de comuniune a omului cu natura, de elogiu a forțelor germinalitative și a hărniciei oamenilor, de fortificare a capacitatilor lor lucratice, prin urările de bine, de sănătate și belșug. Urările, urări necesare, urări intotdeauna benefice. Ele sănătățile curate ale binei și frumosul care semănătează în sufletele oamenilor, asemenea suntelelor solare, înmulțește lumană launtrelor omenesti.

Necesare deci, să așteptăm colindele ca pe un semn fortificant, de încredere în Noul An.

La mulți ani cu sănătate, că-i mai bună deacă toate!

Horia VASILONI



— Ti-am adus un cadou...

Invitație la Revelion

Foarte rar primește invitații la revelion. Dacă primește o dată pe an. Organizat prin Cercul militar Constanța (care anul trecut, cind am petrecut revelionul despre care vă relatez acum, era Casa Armatei) nu se apăra ocazia de-a comunica soției că trebuie să mergem, că la noi e ocazie. Acest argument a fost zdrobitor, soția scăpând din mină o vază imprenută cu cîteva cuvinte contondente.

Adevărul e că, din cîte mi-am spus soția, nu sînt o persoană cu care să-ți facă plăcere să stai la masă. De cînd, nu mai vorbești, de căsnăsul nu ștui de ce porință, patăea în care stai cu un genunchi pe batătă. Glume nu fac, era cînd rîd, lumea are impresia că a scăpat cineva un lighean pe scări.

Așadar, eu prețuit unei rochii de seară, reușesc să-o determin pe soție să-mi tiină companie v-aliniată, companie dreptă, spre Cercul militar. Acolo, masă plină de bucate, guri căscante, băuturi, alte guri, zi lăutare 30 de miare, sorcovă, vesela, să trăiti... în stînga și-n dreapta.

Cu toate că ne asează în masă, soția nu-și găsește locul. Se foiește, se sucește... „Ceai dragă?” o-ntr-oști și ea îmi răspunde radicătoare că are rochia cea mai frumoasă.

Carnaval marinăresc

Nu. Carnavalul organizează de noi nu se asemână cu cel brazilien, nici cu cel de la Tokyo și nici cu cel din orașelul Walt Disney.

E, cum să zice, de-a noi. Ne-am pregătit să sim, care mai de care sic, dar și soc.

Intuiția m-am gîndit să mă fac pirat, dar mi-luat-o soțul înainte, legindu-se la un ochi. Si aşa, legat cum era, de cîte ori duceam paharul la gură, îmi striga: „Te văd! Te văd!”

Nici Popeye marinăru nu mă puteam face, pentru că soția nu arăta precum Olive. Mi-a trecut la un moment dat să mă fac gondolier, dar dacă o să-mi spună colegii „mascătone”?

Fiind în mediul marinăresc, trebuia ceva

specific. Mai bine mă fac zeul Neptun, cu tridentul în mînă... Nici aşa nu-mi bine, anul cînd am cîntat cineva a folosit ca trident o furcă și „fărcane” î-a rămas numele...

Cum să mă imbrac, în cîte să mă deghezize? Mai ales că acum, în preajma sărbătorilor se merge cu uratul, mascații.

Uite că începe carnavalul și eu nu m-am transformat în nimic! M-am hotărît! Iau masca contra gazelor și umbrelă totădată seara cu ea! Sunt două inconveniente. Nu am depășit niciodată baremul de o oră, și-apoi cum să beau cu masca pe figură?

Asta e! Mă imbrac în costum de scafandru! Numai că nevastă-mea o să vrea să

danseze și ce mă fac, avind labele în picioare?

Carnavalul a-inceput, intru în sală, fie căci! Toți cu masă, eu fără mască. Primul căre mă abordat a fost un coleg, care mi-a spus drept în față: „Stiam eu că sub chipul tău permanent se-ascunde o mască...”

Unul din comandanți s-a făcut muschetar. Am cîșnînit un pahar cu el și-am trecut mai departe. Comandantul unei nave s-a deghizit în marchiz; am cîșnînit un pahar și cu el. Cu șefi, căi șef și se făcuse pirat, deu-pahare am incluzat. Si-ute-asa, pînă l-își sfîrșit carnavalulul, m-am făcut și eu într-un fel: m-am făcut praf!

Emil DORNEANU



„Asta-mi mai lipsea!” îmi zic în sinea mea, privind la soția șefului Liegea noi un gurmand incăințună să vorbește, așa încît la un moment dat vorbește ce înințeală. Aflu că a fost aviator și că a sărit de atită ori cu parașuta încit în viitorul timp putea să săracă și fără.

Incepe dansul, soția îmi face semn să mă simt. Îi spun că mă simt cam prost, la care ea îmi replică: „Asta stiam!”. Vasilașche desii mai mare-n grad, îmi cere, totuși permisiunea să dansez. Cînd revine la masă, soția îmi săptăsește îmbujorată: „Stii, cînd dansam, Vasilașche mi-a spus că și-ar dorii o soție ca mine. Il seuz: „Jărtălă dragă, nu se pricepe la femei!“ Atâtă mi-a trebuit! A trecut vorbirea la loc autotamat și 10 minute n-am mai putut secolte un cuvînt. Era ea și cum ai incercat să băzi un cui în perete folosind un burete...

Spre miezul nopții, cînd toți ne uitam nerăbdători la ceas, comandanțul ne-a linistit, asigurîndu-ne că Anul Nou trebuie să sosească din minut în minut.

Se aduc sticlele de şampanie și se începe tragerea. Din pod, un copil cade drept în gîndul sticlei, ceea ce cred că se întimplă o dată la 1000 de ani, dar la respectivul revelion probabil o să lipsesc.

Şeful cîioșneste paharul cu mine și-mi urează: „Dragul meu, în nouă an să te văd tot căpitan!“ și totălumea ride, fiind dispoziție.

Repet, nu fac glume, dar fac gașe, ca acum, cînd am replicat că „Una e să fii căpitan la 15 ani și alta căpitan de 15 ani“.

Spre dimineață am auzit-o pe nevastă-meia numărind. Ajunsese la 20. Nu ștui dacă voia să se calmeze, sau pur și simplu îmi număra sarmalele mîncate.

Pînă acasă m-a soreovit continuu, că aşa o obiceiul în dimineața primei zile de Anul Nou. Î-am spus că o să renunț la obiceiul de Anul Nou de-a merge cu capra și o să folosesc un alt obicei, călăusul (Călăusul e un alt obicei de Anul Nou, de-a face soțile să tacă).

Acasă i-a mai trecut supărarea și-m-a trimis să aduc televizorul în dormitor, să urmăreasă selecții din programul de revelion.

Pînă să-l pun pe masa, a strigat, răstîit la mine: „Dă-i drumul!“ Spre deosebit, n-a crăpat deget lampă de luminozitate și nevastă-meia de ciudă.

Ananie GAGNIUC



magazin • magazin • magazin

PLUGUȘORUL

de TOA' MAJOR

Aho, aho, copii și frați
Ambarcați, neambacează
Ofițeri, maiștri, soldați
Ascultați un plugușor
Cu satiră și umor
Brazdă-adincă să arăți
(Pe care vreau să vă dată)!
Căpătini de uștuiri
Ta poemii-vă-mtre voi!
Hănnănnă!

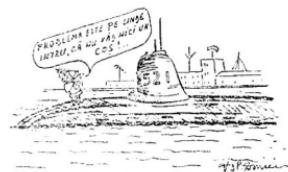
Aho, aho, de Anul Nou
(Ai treilea an fără tabioi)
S-a scutat, mai an
Domnul căpitan
Cu paharul a-nchinat
Să astfel cu cvințat!
Permitențe să raportezi!
Am venit să vă urez
Să-aveți noroc la de toate
Servicii pe unitate
Misiuni lungi și marșuri grele
Să neveste singurele
De să nu mai stăi de ele!
Să aveți sări competență
(Chiar și din cei existenți)
Să subordonăți destăpi
În poziția de dreptă!
S-aveți parte de confort
O baracă sau un cori
Garnizoane-pe-unitate
Unde-i cite-o unitate
Ei, de ea să aveji parie!
Eu vă rog să mă scuzăți
Să și nu vă supărăți
Așa-i de-Anul Nou în lume
Petrecem și spuanem glume

Textul vesel și voios
Să... nu-l luati în serios!
În accusă noapte lungă
Sper ca vinut să ne-ajungă
Cu Cotnari și Odobești
Ușa să-n nimerescă!
Poate săptămâna vor
Astă ceea... treabă lor!
Vă dorește la fel să fiți
Să-năntăsi și fericiți
Să aveți doar bucurii
Iunăduia, iugădui...
S-aveți fată, s-aveți spate
Să le rezolvăți pe toate
Iar la anal care vine
Ascultați alei la mine
Dacă de necazuri dati,
Pe mine, să nu contați!
Peste valuri și talazuri
Peste mări și peste fâni
La străjgi cu foți flăcăi
Să se-aud al vostru Hăi!

Hăi! Hăi!

De urat as mai ura
Dar mă tem că m-or legă
Be voi multe amintiri
După astă prorociri...
Să destui cu urătura
Că mi-s-a ucșat iar gura
Chelner, adă băutura!
Să frigura, mare, mare
Căt colacul de salvare!
Luati voia la pahare
La mulți ani și...
la mai mare!

Minați măi! Hăi! Hăi!



Sînteți un militar disciplinat?

Vă propunem un test, din care puteți afla dacă sunteți o persoană disciplinată. Din dispozițiile rezultante, vă puteți alege eu... buna dispoziție. Încercuți, militarește, varianta de răspuns aleasă nu înainte de-a vă preciza că toate sunt... glumețe:

1. — Cunoașteți regulamentele militare?

a. Nu știu să citeșc. b. Le cunoște pe dințară (nu le-am deschis). c. Aveam așa ceva?

2. — Cum reacționați la primirea unui ordin?

a. Violent. b. Rojește de placere. c. Întrebă: „Tot pe mine mați găsit?”

3. — Ce faceți cind trece un superior?

a. Iau poziția de dreptă. b. Mă întreb: cum a ajuns superior? c. Execut comanda: „La săfingă-imprejur!”

4. — Respectați programul?

Afost odată... nu prea de mult. Principalele erau încă unite. Moldova, datează stăruințelor unui dregător înimii și înțelegerilor ei vremurilor ce aveau să vio, își inspirase un început de fiesta. Se cumpărau chiar și un vapor de război, „Ștefan cel Mare”, în amintirea domnului pe vremea cărula Mare Neagră era brăzdată de corăbiile moldovenesti.

Într-o toamnă frumoasă, ca multe altele, domnitorul vestește că va păcă în inspecție la Galați. Pentru că un vapor nou era un eveniment, în calea căreia domnească a luit loc și domnia.

Ajuns alături la Galați, cea dinții inspecție se făcu la vapor. De aci domnitorul porni spre celelalte unități din oraș, lasând pe domnul la bord în seamă căpitanul S., care era comandanțul navei și al marinei în același timp.

Răsplata domnească

Cum pe vremea aceea nu se potența de bacalaureate, de liceenți sau doctorate, conversația său învîrtit în jurul indeletnicările femeilor, chiar cind era vorba de o domnă: gospodărie. Să cum marinarii sunt buni gospodări, să vorbit de friguri, măturări, cozoare, piau și-a ajuns la dulcețuri.

— Fiindcă veni vorba de dulcețuri, spuse domnita, tare-mi pare că n-am putut face o mare plăcere Mării Sale.

— Care, Măria Ta? — întrebă comandanțul.

— Să-i fac un sorbet de vanilie. La Iași nu se găsește vanilie în tot îngul.

— De ce nu ne-a cerut nouă Măria Să?

— Dumneavoastră aveți?

— Vai de mine, la noi vanilia crește în catargo.

— Adevarat? Întrăbă uimită domnița.

— Prea adevarat! Vom culege acum ceteva fire coapte.

Un suierat, Ofițerul de cart se prezintă. Ordinul se dă. Alt suierat, alt ordin timonierului de serviciu — un sergent chipes, plutes de pe Bistrița, care a înțeles. Se cățără ca o maimută pe grilele sărurilor, ajunge în virful casanțului, rupe (!) ceva de acolo — nu se prea vedea ce, din pricina paflionelor pavoazului — se scoară aproape alunecind și pe o tavă, înfațisează domnитеi mult dorita vanilie. Întrreg echipajul e încredințat. Domnija nu mai puțin.

După cîțiva timp se întoarcă domnitorul, își ia rămas bun de la

magazin • magazin • magazin

→ a. Doar programul de somn.
b. Mai puțin programul de baie.
c. În unitatea noastră nu se muncește după program.

5. — Săvîrșiti abateri?

a. Nu sint de-săvîrșit. b. O dată, cind am fost în Invoie m-am abăutat, cîteva zile, pe la prietenia mea. c. Cînd sint amețit mă mai abat, un pic, stînga-dreapta.

6. — Vă autocontrolați?

a. Sîi cînd dorm în pat mă întorc la coșmară. b. Îi las pe comandanți să mă autocontrolize. c. Vă rog să repetăți întrebarea.

7. — Cînd vă verificăt țintuta?

a. Numai la inspecție. b. Dimineață, pentru că dorm îmbrăcat. c. Noaptea, să nu-mi dispară ceva.

8. — Vă spălați zilnic pină la briu?

a. Numai pe dinți. b. Da, dar îmbrăcat pentru că e frig. c. Vreau să văd cît pot trăi fără să mă spăl.

9. — Aveți un model de disciplină?

a. Da, în oglindă. b. Comandantul de grupă, că e lingă mine acum. c. Modelul Japonez.

10. — Ați primit vrednată zile de arest?

a. Sîi zile și nopți. b. Doar o dată, acum 15 zile, dar abia aştept să iesc... c. Eu? Sînt fiu de colțne!

Rezultatul testului: acordăți cîte un punct pentru fiecare variantă aleasă. Dacă totalizați 10 puncte, ati adunat corect. Dacă nu, aveți probleme la o singură disciplină, matematică.

In rest, sănătoș o persoană disciplinată, cu toate că superiorii au îndoieli. E treaba lor!

comandant și, cu domnia împreună pe cheu, de-ac încă urca în oraș și apoi porneau spre Iași.

Ce s-a întâmplat acolo, istorici nu spune. Cu siguranță că domitorul a găsit străsușul săfăt... cu vanilie din catarge. Dar documentele arată urmărea.

Pe aceea vreme mulțumirea și-o arătau cei mari prin bașisuri în aur sunător. Rezultatul inspecției sub formă de ordin de zi a fost primit de toți comandanții de unități din Galați.

Comandanțul navei „Stefan cel Mare”, îndată ce primi plicul cu piticul domnesc, adună ofițerii la careu și desfășură peștele, cu vîldă emoție, începînd a-i da ca citire:

„Mulțumim de chipul cum toti comandanții și-au înfățișat unitățile. Mărcia Sa răspălește pe fiecare în parte în felul următor:

Comandanțul batalionului de do-

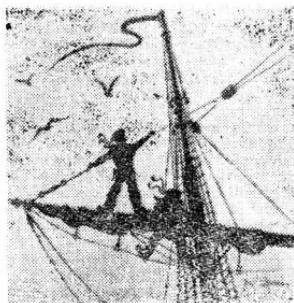
Despre marină, într-un cuvînt

CÎRMA

Vasele din antichitate nu cunoșteau cîrma. Ele erau conduse cu ajutorul unei rame de dimensiuni mai pronunțate, asa-numita ramă-cîrmă, fixată pe bordaj sau înăpoli corpului navei. În Egipt s-a realizat cel mai înalt grad de perfecționare a ramei-cîrmă; minerul era fixat la capătul unui stîlp de lemn, o pîrghe solidară cu el ajutînd manevrarea. Aceast sistem de conducea a vasului conține, în general, elemente esențiale ale cîrmelor moderne: paleta rotativă, bara lungă și angrenajul de etambou. În secolul al XIII-lea apare cîrma propriu-zisă — caracteristică ambarcațiunilor moderne.

ELICEA

Elicea de vapor a fost inventată de Frederic Sauvage (1786—1857). Se spune că la 21 iunie 1843, cînd



robații, pentru grija de canoni și arme, va primi bacăș 3 galbeni;

Comandanțul călărașilor, pentru buna îngrijire a armelor, oamenilor și cailor, va primi bacăș 6 galbeni;

Pentru comandanțul pompierilor, pentru buna îngrijire a pompierilor, oamenilor, cailor și mașinilor, bacășul va fi de 10 galbeni...”

„Cum pe măsură ce cîteva, bacășul sporește și marina era temni la urmă, înimă marinariilor bîteau din cî în ce mai tare.

Citire continuă:

„Comandanțul artilleriei pentru buna îngrijire a armelor, oamenilor, cailor, tunurilor, munitionii, va primi 15 galbeni bacăș;

Comandanțul marinei, pentru buna îngrijire a oamenilor, armelor, tunurilor, navelor, i se dă bacăș — răsuflările său opîrtă — venitul pe un an de la vanilia din catarge!“

(De la Moș Delamare)

se sărbătoarea la Le Havre inventată, el se află în inchisoare pentru că n-a putut să-și plătească datorile presupuse de crearea elicei.

VAPORI și VAPOARE

Forța vaporilor a fost aplicată pentru prima dată în navigație de Robert Fulton, în 1803. Vasul cu aburi, lansat pe Sena, avea viteza de 6 Km/h în amonte. Năboinind adoptarea inventiei sale în Franța, R. Fulton se duce în Anglia, apoi S.U.A., unde construiește un nou vapor, din lemn de pin, pe care-l numește „Clermont“. În 1807 acest vapor deschide serie curselor regulate pe East River (râul Hudson) între Albany și New York.

ANCORA

Primele ancore folosite la nave erau niște pietre găuri, legate cu un odgor (în Egipt) sau două grinză în cruce (în Peru). Grinzile în cruce au fost completate cu șperi din bambus, pentru a preveni răsturnarea (în China).

In sec. VIII î.e.n. ancorele se confectionează din fier sau lemn cu cîrlige de fier și cu talpă de plumb, legate cu odgoane simple. Lanțul de fier este folosit din 335 î.e.n., cînd flota lui Alexandru cel Mare asediază orașul Tyr.

Abia în anul 1831 englezul Hawkins inventează ancore fără traverse, cu braje articulate, din care au derivat ulterior ancorele navelor moderne.

SCAFANDRU

Denumirea de scafandru este folosită pentru prima dată de matematicianul francez La Chapelle (1710—1792) în „Tratatul despre construcția teoretică și practică a scafandrelui sau a vasului blindat pentru o persoană“.

In 1856 inventatorul francez Joseph Martin Gabirol imaginează costumul de cauciuc de tipul celui actual.

După 9 ani, inginerul minier Roquoyrol și locotenentul de marină Denayrouse realizează scafandrelul autozom, prevăzut cu butelie de oxigen. In anul 1926 comandanțul francez Yves Le Prieur simplifică echipamentul scafandrelui automon, ajunginduse la tipurile moderne. In același an francez Corlieu inventează tâlpile propulsive care facilitează plonjarea.

După cum se observă, în ceea ce privește pătrunderea în adâncuri, francezii au fost... la înălțime!

Pagini reale de
Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC





magazin • magazin • magazin

ZOO — LOGICĂ — MARINAREASCĂ

Una din premisele conducerii este aceea a climinării factorilor perturbatori de orice fel. Prezentăm mai jos zece prescripții pentru **eliminarea** (atenuarea) **stresului** în munca de conducere:

— Planificați-vă activitățile pe termene lungi, medii și apropiate; planificați-vă ziua de mîine înainte de sfîrșitul celei de azi. Pentru orice activitate stabiliți prima planificare și un timp de siguranță.

— Evitați incertitudinea, una din cele mai puternice surse de stress! Cereți să fiți informat despre toate problemele de care răspundeti.

— Rezervați-vă un timp pentru activități individuale; faceți-i cunoșcut colaboratorilor și subordona-

Conducerea modernă

naților. În această perioadă găsiți un răstimp de 15-20 minute și meditați înăștiți la activitățile și problemele importante.

— Nu vă străduiți să memorați totul; notați-vă esențialul (ideea, acțiunea, termenul, persoana).

— Cind vă solicitați un subordonat mai logoric (vorbărât), comuniicați-l de la început timpul acordat. Chiar dacă la început s-ar putea supără, cu timpul va învăța să fie concis.

— Elaborați algoritmi pentru activitățile repetitive; timpul consumat cu elaborarea lor va fi redus, iar calitatea activităților va fi net superioară.

— Informații operativ subordonată despre decizile șefoanelor su-periorie; veți preîntâmpina astfel zvonurile și „asaltul” celor care vor cere precizări.

— Verificați dacă afirmațiile, dispozițiile și ordinele dumneavoastră sunt corect interpretate; interveniți pentru a opri interpreta-riile eronate.

— Inaugurați acțiunea. Activitățile amintite stau deseoii la baza stressului; inițierea acțiunilor vă elibereză de tensiune.

— Cind vă simțiți incoredat, părăsiți pentru un timp oarecare situația și faceți mișcare, faceți orice care să vă permită un consum energetic de ordin fizic.

Increcați rețeta! Vă asigurăm că nu dă dureri de cap.

Căpitan de rangul II
Filarc SINTION

Cu mai mulți ani în urmă, cartoul „SINAIA”, al cărui comandant era pe atunci cunoscutul navigator Liviu Neguț, avea la bord un cocoș de toată frumusețea, care devenise mascotă echipașului. Nava plecase într-o lungă călătorie în sud și, la o primă escală în insulele Canare, ca să-l îndulcesc viața cocoșului, marinarii i-au cumpărat o pereche de „origine” spaniolă. Să reprechea galinacee a străbătut apele Atlanticului, mările Chinei și alele. Într-o zi, găină, neaclimatizată în deajuns cu navigația, a pierit. La nici o săptămână, profund indreptat de boala de către suferită, a răposat și cocoșul. Să se adveressească încă o dată să fiecare pasăre pe lumburi ei pierde?

Pe „DEVA”, nostru român Costică Davidescu, alt vechi navigator, achiziționase din Congo o înarmătură zburăldnică, pe care o boala seara Tanță, și care se ocupă de „menajul” cabinelor. Menaj pentru echipaș, fără pretenții de remunerare...

Nava „POIANA”, mezină în flota noastră comercială, a acostat în prima sa călătorie la Alexandria. Ca în mai toate porturile orientale și aici, pe cheu, întotdeauna cîinii hămesești. La scara navei se acuzau o cătei deșirăță, cu un cățelus piripiriu. Oamenii din echipaj său înduiașă și pe tot timpul staționării i-au hrăniti din belșug. Că-

• Cîti oare dintre noi nu am citit romanul „Shogun” al scriitorului britanic, de origine celebru, James Clavel? Sau cel puțin cîti dintre noi mai sunt cei care nu l-au văzut pe „video” pe Richard Chamberlain interpretând rolul principal al pelliclei cu titlu omolog al romanului lui Clavel?

Dar, cîti șiu oare că romanul lui James Clavel nu este o ficțiune, o imaginea pur scriitoricească, ci mare parte realitate. Astfel, pe nava comercială echipată și de razboi „ERASMUS”, înregistrată la Rotterdam, pe care o întîlnim în roman pilotat de englezul John Blackthorne, în realitate este nava olandeză „LIEFDE”, plecată din Amsterdam în cadrul unei flotile din 5 corăbii olandeze într-o expediție de găsire și explorare a pă-minturilor nipone.

„LIEFDE” eșuează, la 19 aprilie 1600, pe tărâmurile nipone, cu 24 de supraviețuitori la bord dintr-un echipaj de 110 oameni. Printre su-

țelusul, după ce să mai întrebat, a început să urce scara navei și să zburde pe covoră, spre desfășurarea echipașului. În ziua plecării, cînd nava se desprindea de cheu, cătea-ua aflată pe tărîm a început să scheaune jahnic. Marinarii o priveau uluit. Nu pruceau dureura cătelei. Abia la lejire din radă s-a dus dumitri; cătelul se ascunse într-un colac de parime și astfel devenise „membru” al echipașului. Spre bucuria marinilor, Manole Bulboacă, seful de echipaj, a hotărît să-l dețele „FARAON”. Pînă la sosirea în țară cătelul să-de de prinse eu na-mele primit și cu multe cuvinte din graful echipașului. La Constanța a fost vaccinat și i-a pus o zigară frumoasă cu numărul matricol. A-cum plesnește de sănătate și s-a înălțat ca un pepepe. Are 7 că-lătoare pe „POIANA” și ori de cîte ori revine la Alexandria și „învită” mama la bord, ospătează împreună și se bucură de dezmeridări măterne. La plecarea navei, căteaua rămasă pe cheu nu mai schiaună să dureze cîi conversație într-un lătrat zglobiu cu odrasla de pe covoră, de parcă ar vrea să-l spună: „Să fii cuminte și să-ți iubești stă-pini!”. Iar „Faraon” parță i-ar răspunde: „Să n-ai nici o grija, mă-mico!”

Tot un fel de Bubico, dar fără accente satirice à la Caragiale.

I. DRAGĂNESCU

Nave, scriitori și...

praviețuitori se găsea și un pilot englez de origine, William Adams, care avea să se integreze în viața acestor oameni, ulterior căsătorindu-se și avind doi copii.

Așa cum arătam ceva mai înainte adevarul istoric a fost respectat cu excepția numelor navelor și a unor personaje. De asemenea, nava lui Adams, „LIEFDE”, ajunge la tărîm cu 24 de supraviețuitori, pe cînd ea comandanță de Blackthorne, „ERASMUS”, cu 12.

Pe parcursul a peste 1300 de pagini publicate pentru prima dată în 1975 de James Clavel la Hodder & Stoughton Ltd. Coronet romanul de inspirație exotica din Japonia anilor 1600, „Shogun”, nu este doar descrierea vieții lui Blackthorne, a ținuturilor nipone și a oamenilor acestor locuri, ci și

magazin • magazin • magazin

Condițiile specifice de muncă și viață au făcut ca, în multe privințe, marinarii să se exprime altfel decât „restul lumii”. Vaporul este pentru ei o casă mai mult în sens figurat, pentru că în timp ce, în sufragerie, supiera sau farfurie rămin pe masă așa cum le pui, în careu sau în alt compartiment de pe naiv nu numai marmita sau cărăola, dar chiar și masa însăși se deplasează din loc în loc sub influența rulului și a tangajului dacă nu sunt opriți. Marinarii nu doarne în pat, ci în hamac sau în cușetă. El nu-și pune echipamentul în ţigător, ci în cleson. Cabina nu este geamuri mari, ci niște iublouri mici și rotunde.

Dar, în procesul activității lor specifice, marinarii nu vorbesc doar atâzul decât restul lumii, ci și altul decât își închipuie restul lumii.

In principiu, marea masă a oamenilor „înviață marină” din filme, romane sau reportaje scrise sau traduse în mare parte de către persoane care au văzut marea numai de pe plajă sau care au fost pe o naiv cel mult ca pasageri, dacă nu chiar ca simpli vizitatori. Se înțelege că astfel de serieri nu reflectă nici pe departe limbajul real folosit în marină. Se voromează, astfel, prin mass-media, o terminologie care denotă că persoanele respective sunt în afara subiectului. Din păcate, tomai unea astfel de terminologie falsă ajunge ucoară în dicționare, dindu-și acre de limbă „corectă” sau „literară”,

LIMBAJUL MARINĂRESC

FĂRĂ DICTIONAR



în timp ce adeveratul limbaj național se neste, trăiește și moare neconoscut nu numai de marea publică, ci chiar și de către lexicografi. Este, de exemplu, cazul cuvintului perfon, folosit în perioada celui de-al doilea război mondial cu sensul de „hidrolocator”. Alte cuvinte, cum este antisubmarin (aflat în uz alături de antiaerian încă de la începutul secolului) sunt înregistrate în dicționare abia după zece de ani, lăsând impresia că sunt „recente”.

Așa se face că păină și cei mai „documentați” pasageri rămân surprinși atunci când, luând contactul cu sursa, constată că marinarii nu „navighează”, ci „navigă”. Cei care cred că „vasul ancorăză în chei” ară că de fapt nava acoastează la cheu. Ancora nu se „garanțiază”, ci se „fundără”, și nici nu se „ridică”, ci se „vîrăză” sau.m.d.

Diferențe de limbaj există însă nu numai între amatori și specialiști, ci chiar și în rândul specialiștilor. Ceea ce numim simplu marină este de fapt un vast complex de specialități, ale căror terminologii prezintă particularități

chiar și acolo unde ar putea fi comune. Așa de exemplu, dacă marinarii folosesc bărci cu rame, pescařii din delta se servesc de lotec și de babaićă. În timp ce în marina militară se stă pe punte și se piturează cu pensula, pe navele civile se stă pe coveră și se vopsește cu penelul. Să nu este exclus că la manevra de acostare a unei nave militare, asistată de un remorcher civil, botmanul de pe prima său nu înțeleagă ce vrea nostrumul de pe coalață atunci cind cere un socar. Ca să nu mai vorbim de faptul că mulți dintre cei de pe navele militare maritime n-au avut în viață lor de dangobă sau rodesc, termeni curenți în navigația fluvială.

Dar acestea sunt cazuri de excepție iar miciile neîntelgeri se rezolvă repede și fără urmări. Limbajul marinăresc este plin de vigoare și format, în bună măsură, din termeni de largă circulație internațională, cel puțin pentru bazinul Mării Mediterane. Există o limugine franceză ce permite o bună înțelegere a problemelor tehnice între marinari de naționalități din cele mai diferite (de origine latină, slavă, turcă, greacă etc.). Este cauză, mai ales, al comenziilor pentru manevra navelor și a carierului (adică a incărcăturii), „funda”, „mai-nal”, „mola”, „viral”, „volta” etc.

Mai complicată este însă problema limbajului din afara cadruului oficial, caracterizat printr-o mare abundență de cuvinte populare, familiare sau argotice, care dau o notă „exotică” și ridică o barieră lingvistică între diferențele grupurilor de vorbitori.

Un studiu săt de căt complet al limbajului familiar și mai atât al argoului marinăresc ar fi o muncă de sisăf. Fiecare grupare sau chiar fiecare naivă mai mare are elementele ei specifice care se înțilnesc numai acolo. Mai mult, cuvintele argotice au deseori un caracter efemer și ad-hoc, fiind valabile doar cîteva zile și într-un anumit loc. De exemplu, pe timbul unui escale de cîteva zile într-un mic port ca Gibraltarul, marinari români pot să spună despre un negustor cu marfa bună și ieftină că își ară dugheana pe „Lipscani”, înțelegind prin acesta principala stradă comercială, numită de localnici Main Street. Dar,

operalelor celebre

→

o evocare a istoricii, a unei părți a istoriei shogunatului, ca formă specifică japoneză de conducedre.

• 14 august 1834: brieul „PILGRIM” pleacă „de la Boston la Capul Horn și apoi către coastele de vest ale Americii de Nord”. Pe brie se imbarcă, alături de echipaș, și sir Richard Horry Dana (1815 – 1882) care își schimbă ținuta de student cu cea de marină, la recomandarea medicilor, pentru a-și ameliora vederea slabita din cauza studiului.

Cunoaște, astfel, viața aspiră a marinilor, descriind-o în carteaua sa ajunsă celebră, „Doi ani pe mare”, editată la Boston, în anul 1840.

După terminarea studiilor, intrerupte, la Universitatea din Harvard, își continuă studiile juridice,

devenind principalul apărător al drepturilor marinarii.

Cartea a fost nelipsită de la bordul navelor americane și engleze, iar pasajele din ea au fost citite în Camera Lorilor, servind ca argument pentru modificarea unor legi maritime.

Hermann Melville recunoaște că Dana î-a inspirat pagini întregi pentru o serie „Moby Dick”.

William Clark Russel spune că Dana și Melville „...au fost cei dintâi care au dezvoltat viața oamenilor într-o asemenea temnităță plătitore ... cum dorm, chinurile și amăracinătoare lor.”

Celebrul scriitor și ginditor american Ralph Waldo Emerson (1803 – 1882) spune că romanul lui Dana „va deschide ochii multora asupra vieții marinărelui de rind”.

Sunt cuvinte care te fac să căntărești cum se cuvine aceste pagini!

Emilian ANDREI

Căpitán de rangul I (r)
N. PĂDURARIU

(continuare în pag. 26)

LIMBAJUL MARINARESC

(urmăre din pag. 25)

la o nouă escală în același port, poate să nu mai vorbească nimănii de „Lipscani”.

Cind are treabă la „Mogadoc” (adică la Comandament), marinarii merg la „Cita” (Constanta), iar dacă nu are unde dormi, se duce la „Mița” (nava-bază „Ialomița”).

Sursele argoului marinarese sunt dintre cele mai variate și mai poliglote. Marina Militară, fiind legată mai ales de Anglia, Franța, Italia și Rusia (U.R.S.S.), a cunoscut cuvânt și expresii, cu precădere, din limbile respective, ca marina călăreată (respectiv o armă care nu există, ceea ce englezii numesc „horse marines”) sau paludra, adică „atenție!”, cuvint rusești provenit din englezescul „fall under!”. În schimb, argoul mariniei comerciale a avut o „piată” mult mai bogată, fiind influențat, între altele, și de limba arabă. Astfel, un lucru bun, de „prima clasă”, este „cahăt clas” (din arăbescul wahid „unu”), care însă fulus kitir (adică „ban mult”). O concluzie aparte rezultă din analiza cuvintelor iababibi, folosit la noi ca mod de adresare, cu sensul de „prietenie”, dar care în limba arabă înseamnă „dragul meu”, „șuncupile”, lucru pe care „vaporencile” n-ar fi prea înținut să afle.

Cind „se impune marea” (ceea ce înseamnă pe timp de furtonă), pe mai toate navele, fie ele militare sau civile, mai apără cete unul care, din cauza răului de mare, „dă (domine) la bobeci”, „la poști” sau „la rată”. Însă, în condițiile mai dure de la bordul navelor militare, în asemenea situații omul „se răstește la bocanci”. Exceptie făcea fostul iah regal „Lucasifer” (rebotezat „Libertatea”), unde cei în cauză se răsteau la „indian” (cu referire la bustul de indian ce sernea drept galion). După ce această splendidă navă („Libertatea”) a ieșit din compunerea Marinei Militare, să degradat continuu, ajungând în scurtă vreme o „barabăță”.

Marinarii sunt, de voie, de nevoie, și meteorologi. El stiu că, la un moment, în parlea de vest a Mării Negre „bate sudul” (adică suflul vîntului din spate sud) vremea se încalezește, nu ca atunci cind „bate nordul”. Pescărușii (numiți „gîște” după după gălăgăi pe care o fac) au jucat și ei la elaborarea prognozelor:

„Pe mare-n circuituri giște
Si-n văzduh rouri de muște
Umple-ți pipa cu tutun
Si fumează! Timpul bun!”.

Functia și locul de munca se reflectă frecvent în argou. Cei de pe navele portătoare de rachete, fiind supuși unor reguli mai stricte privind păstrarea secretului, sunt în-

general „surdo-muți”. Ofițerul secund, impovărat de griji și silit să nu tolerze nici o abatere, devine ciciăritor, atrăgându-și epitetul de „soneră”.

Pe o navă cu vele, motorul este folosit mai ales pentru manevra în porturi, situație în care face zgomot ca o „rișniță”. Cind mari-

nul își găsește o locuință mai bună, el „schimbă ancorajul”. După un chef prelungit, se poate întoarce acasă cu „avarii la circum”, riscind chiar să stea „pe doc” vreo zi sau două.

Atât limba jui oficială cit și argoul din marină sunt rezultatul unei îndelungate perioade istorice și merită a fi studiate cu toată atenția, fiind o parte componentă a limbii române.

Redacția vă răspunde

Căpitan de rangul III Gheorghe CIUCU. Am luat în considerare propunerea de a institui noi rubrici care, prin tematică abordată, să stimuleze interesul cititorului. Vă anunțăm însă că nu am primit materialul pe care susțineți că ni-l-ați trimis pentru posibila rubrică „Restituire”. Pentru lărgirea privind istoria operațiunilor navale în Marea Neagră redactorul șef al publicației „Marina Română” este interesat. Contactați-l direct venind la redacție.

Cpt. It. Dorin MARA. Materialul primit, deși conține lucruri interesante, comportă unele obiceiuri din partea redacției. Este prea văs și, deocamdată, nu poate fi inserat în paginile revistei. Încercă să scrieți mai scurt, mai concis și mai la obiect.

Ll. maj. George NEGREA. Contactați redacția (telefonic) pentru punerea de acord a tematicii colaborărilor. Sistem sigur că vom găsi împreună subiecte interesante, specifice orașului-port în care locuim și specific activității și vieții marinariilor de la Dunăre.

Pt. maj. Mihai TILICI. Nu trebuie să vă descurajeze faptul că eu vi-sau publicat materialele pe care susțineți că le-ați trimis redacției. Chiar dacă redactorul cărora le-ați dat le-au apreciat, vă spunem că nu este și obligatoriu să le transmită. Sunt încă destule materiale venite de la cititori asupra căror, totuși, ne rezervăm dreptul de a le cuprinde, sau nu, în paginile revistei. Poate ati pierdut o bătălie, dar nu și războiul. Mai încercăți. Cât privește spiritul

critic, suntem întotdeauna receptivi la adeverata critică, obiectivă, care priveste conținutul și forma revistei și nu la „aprecieri” asupra situației trecute sau prezente a colaboratorilor.

Ilieon IONESCU. Am considerat o datorie de onoare de a contribui, prin scris, la preparația morală ce se cunovea adusă bravilor marinari, întrăjui deja în istorie prin faptele eroice săvârșite în timpul războiului la bordul navele românești, prin tributul de singe dat. Vă înțelegem emoția, bucuria, sentimentul înalței mindei de a vă număra printre veterani submariniști participanți la bătăzia nouului submarin „DELFINUL”. Fiți sigur că generația actuală de submariniști va poartă respectul cuvenit și pentru noi, toti, căpățipării submarinarii „DELFINUL” de altădată a rămas la fel de tăză, frumos și curat sufletește, indiferent de urmele războiului sau amprenta pe care bătrânețea a pus-o pe chipul fizicului dintr-o dumneavăstră. Vă mulțumim pentru cuvintele ce ni le-ați adresat.

Mariana NICULESCU. Pentru a intra în posesia cărtii „Războiul submarin în Marea Neagră” vă aşteptăm la redacție. Cât privește problema abonării dumneavăstră la publicația „Marina Română”, vă anunțăm că nu asigurăm abonamente prin sistemul „Cartea prin postă”, cu posibilitatea platii prin mandat postal. În vederea rezolvării favorabile și a celorlalte probleme, vizitați-ne.

Floare BRANZA

Un act
de
cultură

Pentru lărgirea fondului de carte, îndeosebi în domeniul maritim, de istorie a navigației și tradiție marinărească, rugăm cadrele militare și salariații civili care posede documentație, cărți de valoare (istorice) documente deosebite, să contribuie la realizarea unui fond al bibliotecii din Academia navală, cu asigurarea returnării acestor cărți și documente la proprietarii de drept, în termen de 1 an de zile.

Vă mulțumim!

REDACȚIA

*Cu prilejul Anului Nou 1992,
redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ“
urează cititorilor și colaboratorilor
săi un călduros*

La mulți ani!

IANUARIE

| | |
|---|---------------|
| L | 6 13 20 27 |
| M | 7 14 21 28 |
| M | 1 8 15 22 29 |
| J | 2 9 16 23 30 |
| V | 3 10 17 24 31 |
| S | 4 II 18 25 |
| D | 5 12 19 26 |

FEBRUARIE

| | |
|---|------------|
| 3 | 10 17 24 |
| 4 | 11 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |

MARTIE

| | |
|---|-------------|
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 31 |
| 4 | 11 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |

APRILIE

| | |
|---|------------|
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 |
| 4 | II 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |

MAI

| | |
|---|---------------|
| L | 4 11 18 25 |
| M | 5 12 19 26 |
| M | 6 13 20 27 |
| J | 7 14 21 28 |
| V | 1 8 15 22 29 |
| S | 2 9 16 23 30 |
| D | 3 10 17 24 31 |

IUNIE

| | |
|---|------------|
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 |
| 4 | 11 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |

IULIE

| | |
|---|-------------|
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 31 |
| 4 | II 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |

AUGUST

| | |
|---|-------------|
| 3 | 10 17 24 31 |
| 4 | 11 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |

SEPTEMBRIE

| | |
|---|--------------|
| L | 7 14 21 28 |
| M | 1 8 15 22 29 |
| M | 2 9 16 23 30 |
| J | 3 10 17 24 |
| V | 4 11 18 25 |
| S | 5 12 19 26 |
| D | 6 13 20 27 |

OCTOMBRIE

| | |
|---|------------|
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |

NOIEMBRIE

| | |
|---|-------------|
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 31 |
| 4 | II 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |

DECEMBRIE

| | |
|---|-------------|
| 7 | 14 21 28 |
| 1 | 8 15 22 29 |
| 2 | 9 16 23 30 |
| 3 | 10 17 24 31 |
| 4 | II 18 25 |
| 5 | 12 19 26 |
| 6 | 13 20 27 |

