

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

**11**

ANUL III • Ianuarie-februarie • 1992



# Din SUMAR:



**ANUL  
CRISTOFOR  
COLUMB  
1492—1992**

500 de ani  
de la des-  
coperirea  
Americii

pag. 6—7



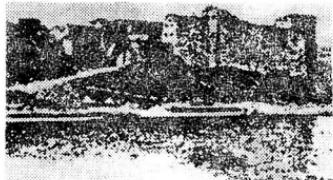
Un amiral pe ariile furtunii  
pag. 27



• Acest mare vis al neamului român-  
nesc — UNIREA ..... pag. 4

Ianuarie 1918.  
— Infanteriști și  
marinari luptă pen-  
tru eliberarea Ba-  
sarabiei.

pag. 19



**EMINESCU  
ȘI  
MAREA**

pag. 16

Doi buni prieteni...  
pag. 14



• Navele anului  
2000 ..... pag. 12—13

• Tragedia navei  
„Struma” ..... pag. 22

• Pe punți de corăbii  
și vapoare ..... pag. 26

• MAGAZIN ..... pag. 27

**COLEGIUL DE REDACTIE:** Cpt. Rg. II  
Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior  
Costin CONSTANDACHE, secretar de  
redactie, cpt. lt. Ananias GAGNIUC,  
cpt. lt. Dorin DUMITRELE, major  
Marian MOSNEAGU, redactori; Corector:  
Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: Carmen  
REBEGILĂ; Corespondență, expediție:  
pit. Didel VIDRĂSU.

Responsabil număr:  
Cpt. lt. Dorin DUMITRELE

Echipa de tipografi: A. STOIAN,  
C. RÂDOI, GH. SARHU, 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-ță C-dă nr. 16  
**SE DISTRIBUIE GRATUIT**

# Cu comandantul marinei militare – domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU

— Domnule viceamiral, suntem la începutul unui an nou, 1992. Parafrasind urarea pe care o face indeobște românul: „Cele bune să se-adune”, aş începe interviul cu întrebarea: Ce s-a realizat în Marina Militară în anul 1991?

— Am realizat o serie de exerciții tactice și aplicatii atât la mare, cît și la Dunăre, în condiții complexe, cu rezultate evident pozitive. Consider chiar că ele au constituit un succes sub aspectul pregătirii de luptă, al încheierii unităților și marilor unități pentru ducerea unor acțiuni susținute în timp și spațiu cu o bună cooperare a tuturor categoriilor de forțe participante, la apărarea litoralului și Dobrogei.

In același scop au fost luate măsuri pentru imbinătățirea bazelor materiale a instrucției în poligoane, a învățământului din Academia Navală, Școala de maistri de marina și Liceul de Marină. Aven, la această dată, un învățământ de marină performant, în concordanță cu nivelul ridicat de tehnicitate al naivelor și armamentului.

Realizări însemnate s-au obținut în ceea ce privește înzestrarea Marinei Militare cu nave. Au fost puse în funcțiune o serie de nave navale în construcție. Recent au intrat în dotare și am făcut botzul unor nave cu performanțe tehnico-tactice deosebite care vor contribui la ridicarea capacitații combative a marilor unități.

As remarcă o vizibilă creștere a aportului naivelor la eforturile noastre conjugate atât pentru ridicarea nivelului instrucției, cît și pe linia asigurării tehnice și logistice.

— Toate acestea, pe linia pregătirii efectivelor și dotării. Dar pe linii protecției sociale a naivelor și familiilor acestora?

— Despre aceasta, în numărul anterior, „MARINA ROMÂNĂ” a publicat o serie de date concrete. Aș mai adăuga la acestea unele realizări notabile: menținerea indexărilor de salarii în concordanță cu creșterea prețurilor la bunurile de larg consum; acordarea drepturilor legale pentru personalul care lucrează în mediul nociu sau în ipuri izolate; imbinătățirea, din punct de vedere al calorilor, a normelor de hrana pentru personalul care prestează muncă grea.

S-au creat condiții că, începând cu 1 februarie 1992, să fie deschise cinci grădinițe pentru copiii

naivelor militare: în Constanța (doar), Mangalia, Tulcea, Topraisar.

— În calitatea pe care o aveți de comandant al Marinei Militare, ce vă propuneți pentru anul 1992?

— Pentru că în 1991 nu toate au mers chiar ca pe roade, aş continua urarea de la început „cele reale să se spele”.

Imi propun să crez cadrul organizatoric pentru continuarea pregătirii de luptă în concordanță cu cerințele apărării frontierelor maritime și fluviale ale țării, perfectionarea cooperării tuturor for-



## interviu nostru

telor participante la apărarea intereselor pe apă ale României. Legat de aceasta, vom imbinătăți substanțial sistemul de pregătire a naivelor, prin eliminarea unor factori subiectivi în aprecierea deprinderilor și posibilităților de soluționare a diverselor situații apărute în timpul îndeplinirii misiunilor pe mare și fluviu. De asemenea, se va urmări ridicarea nivelului de pregătire a studenților și ofițerilor din Academia Navală, precum și în cadrul Centrului de Instrucție al Marinei Militare.

Anul acesta vom elabora o serie de studii referitoare la situația naivelor navale din Marea Neagră și implicațiile acesteia în anul con-

text politico-militar din zile. În urma acestor studii, vom găsi soluții pe care Marina Militară să le iaibă în vedere pe viitor.

Pentru imbinătățirea hranei echipajelor naivelor vom soluționa o serie de probleme din sectorul agro-zoologic, aflat în proprietatea unităților, în sensul creșterii producției.

Vom avea în vedere în continuare protecția socială a naivelor militare. În acest sens vor mai fi date în funcțiune alte patru grădinițe de copii: la Constanța, Medgidia, Mihail Kogălniceanu și Basarabă precum și stații service auto și radio-TV.

— Domnule Viceamiral, vă mulțumesc în numele cititorilor revistei „MARINA ROMÂNĂ”.

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN

- Marinul citește în adincimea apelor și în înălțimea văzduhului, și-si găsește drumul în citirea stelelor.

- Pe marină nimic nu'l oprește din drumul său, nici furia năprasnică a vînturilor, nici valurile uriașe ale mărilor înghetează.

- Toate pămînturile, azi locuite, au fost găsite de marini. În lungul și latul pămîntului, în întinsele suprafețe ale apelor, nimic n-a rămas necunoscut și neiscodit de marinari. (Amiral Sebastian EUSTAȚIU)

- Dacă în marinari am găsit calitatea atât de simpatice ale raselor noastre: veselie, blîndete și inteligență, apoi în ofițerii de la bord am găsit un corp de elită care putea face onoare marinei oricarei alte țări vechi în cultură. Mulți din ei erau fosta elevi ai Școalei Navale de la Brest sau ai Școalei Navale italiene de la Livorno, dar toti, fără excepție, erau oameni veseli și expansivi la petrecere, și capabili și seriosi la treabă. (Grigore ANTIPĂ)

# Acet mare vis al neamului românesc — UNIREA

Conștiința de neam la români se pierde în negura veacurilor, odată cu etnogeneza sa. Așa s-a făcut că de-a lungul existenței lor români, chiar de au trăit formal despărțiti, în state diferite, au acționat fie în comun, fie în vremi de grea cumpăna să-au căutat, astăzi alinare și ajutor frătesc. Ceea ce românul simțea în sufletul lui, avea să fie exprimat în cuvinte mișcătoare de primii cărturari luminati ai neamului, Grigore Ureche și Miron Costin. Astfel, cel dintii scria: "Români, căci se află lăcuritor în Tara Rumânească și la Ardeal și la Maramureșu, de la un loc sîntu cu moldoveni și toți de la Rim se trag". În anul 1686, cind își încheia opera de maturitate „De neamul Moldovenilor, din ce țară au ieșit strămoșii". Miron Costin se confesa în Predoslovia lucrării: „Biruit-ai gindul să mă apuc de această trudă, să scoț lumii la vedere felul neamului, din ce izvor și seminție sînt lăcuritorii țării noastre, Moldovei și Țării Muntenești și români din țările ungurești, că toți un neam și o dată descalecați sint". Corifeii Școlii ardeleane demonstруă aceeași origine latină și o unică credință a românilor intru ortodoxie.

Si acest popor urgisdest de soartă a trăit despărțit sub dominații străine, mai mult sau mai puțin apăsatore, și-a avut bărbații săi cu brațe tari, care l-a ridicat la luptă în numele a ceea ce aveau mai sfînt: libertate și unire.

Că în fiecare an, la 24 Ianuarie, zi de mare sărbătoare, gindul nostru s-a oprit asupra a doi mari conducători, care, în timp, au devenit simboluri ale ideii și sapte de unire a românilor, căpătate prin tăria bratului înarmat, al judecății unei minti ascuțite și a credinței de unire-n cuget și în simțiri, MIHAI VODĂ-VITEAZUL și ALEXANDRU IOAN I. Pentru cel dintii am ales o scrisoare de la începutul secolului nostru: „Astfel, Mihai, prin actual său din 1598, nu face altceva decât, pe deoarete, să pune la dispoziția cruciatei occidentale, porțniță pe distrugerea imperiului otoman, pe refacerea libertății creștine în Orient, puterile sale și ale întregii sale rase, unite sub comanda sa, cum odinioară, tot pentru opere de cruciate eliberatoare, forțele românești fuseseră unite, din Ardeal, de Ioan Corvinul de Hunyad și, din Moldova, de Ștefan cel Mare, și să reia în același timp, în singura formă posibilă cind Franța, Anglia nu pătrundea mai deloc în aceste părți ca mari factori de influență și Italia imbuca-

țită, uitase tradițiile glorioase ale Republielor Venete și a Genevei, ale Neapolei angevine, iegătura cu Occidentul de unde venea, nu numai originea neamului său, dar și tradiția lui politică, așa cum se păstra de o mie de ani în strategie

Că în calea lui, care se credea legat de Europa creștină, de crucea liberatoare, de generozitatea unei mișcări idealiste, de sfintenia unui vis mare, a întilnit egoismul austriac, zgârcit de bani, incapabil de luptă, rezervat în concesii, capabil de crime pentru a-și apăra interesul și a căzut înaintea coaliției acestuia cu neastimpărul, setos de vesnice schimbări, ale aristocrației maghiare din Ardeal, rămasă medievală în suflet și incapabilă de a înțelege viața de Stat, națională sau nenațională, nu e desigur vina lui".

Dacă am evocat complexa personalitate a lui Mihai-Vodă prin inegalabilele fraze scrise de marelle istorică al neamului, Nicolae Iorga, în a sa „Istoria lui Mihai Viteazul”, despre Alexandru Ioan Cuza, cel pentru care se mai afiază azi glasurile care i-ar contestă meritele, am ales cuvintele celui care i-a fost prețnic și sfetnic, Mihail Kogălniceanu. Este un pasaj din discursul rostit în fața mormântului deschis în care urmă să fie coborât trupul neînsufletit al celui dispărut, atunci, la sfîrșit de mai 1873, la Ruginioasa: „...în cei 7 ani de ilustră și eternă memorie, Vodă Cuza nu numai că a fost om onest, dar și-a tîntut totdeauna cuvîntul său. Pe lîngă a-

coasta, în fiecare an, în fiecare lună a Domniei Sale, înzestră țara cu cite o lege, în fiecare zi sporește numărul cetătenilor și puterea noastră. Ce voia naționea atunci? Naționea voia legi nouă și oameni noi. Cuza a fost omul nou și a făcut legi noi, căci lumea de la 1863 este alta.

(...) Ce i se zicea atunci? Tu Măria Ta, ca Dom, fii bun, fii blind, mai ales pentru aceia pentru care toți Domnii frecuți au fost nepăsători sau răi. El bine, va fac o întrebare: Luăt istoria României de dîncoce și de dîncolo de Milcov, căutați paginile ei, și se va găsi oare vreun Domn care să se poată compara cu Vodă Cuza? Nu! (...)

I s-a mai zis lui Cuza că naținea dorește ca prin dreptatea Europei, prin dezvoltarea instituțiunilor noastre, prin sentimente cu totalul patriotică, să mai putem ajunge la același tipuri glorioase ale națiunii noastre cind Alexandru cel Bun zicea Imperatorului din Bizanț că țara noastră nu are alt ocrotitor decât pe Dumnezeu și să-bia sa.

Ei bine, fraților, cind România a ținut un mai mare limbaj în Europa decât acel ținut de Alexandru Ioan I? (...) simt datori să spunem că nu gresalele lui L-au răsturnat, ci faptele lui cele mari (...).

Ită de ce am evocat la zi de adîncă simțire românească, două figuri pilditoare pentru cei ce sunt și cei care vor fi ai acestui neam, bărbați!

Mariana PAVĂLOIU



# MAREA NEAGRĂ – 1992



In ultimele secole, potrivit testamentei lui Petru cel Mare, autentic sau apocrif, Marea Neagră a constituit un obiectiv principal al politicii expansioniste rusești. Aceșta le cercă urmășilor săi: „...Intocmiti sănătire la Marea Neagră, pentru a pune înnația încetul cu încetul pe această mare” („Râzboiul pe Dunăre”, locotenent Eugeniu Botescu și Kiritescu Nicolae, București 1905) iar, mai tîrziu, cei care l-au urmat au visat și acționat continuu pentru a lua în stăpînire această mare, dar mai ales intrările în ea pe care o considerau „cheia ușii de la casa lor”.

Astăzi, cînd imperiul care a realizat ca Marea Neagră să fie un lac interior ruseșc s-a destrămat și pe litoralul ei nordic și estic au apărut noi state, se pune întrebarea: firească: ce rol revine Mării Negre în dezvoltarea economică a țărilor care o înconjoară, dar și ca teatru maritim de acțiuni militare?

Statele din Europa de Est, prin Marea Neagră sint legate de toate centrele economice și de resursele materiale ale lumii, iar prin Gurile Dunării beneficiază de aceste căi comerciale și țările Europei Centrale.

Dunărea și Marea Neagră au constituit permanent motiv de dispută între riverani, dar mai ales între marile puteri și multe congrese, conferințe și convenții internaționale de la anul 1856 începînd, s-au ocupat de ele pentru a le deschide sau închide, potrivit intereselor celor care erau stăpini zilei.

După al doilea război mondial, devenind marca unde se găseau porturile de bazare ale navelor de luptă ce constituiau escadrele din Marea Mediterană și chiar Oceanul Indian, cu fabulosul său Golf Persic, Marea Neagră a cunoșterea o importanță navală deosebită și pînă în anul 1991 marile puteri i-au acordat atenția cuvenită. În concepțiile lor strategice, americanii acordau flotelor misiunea de a bloca strîmtorile pentru a interzice ieșirea navelor sovietice din măriile in-

terioroare, iar de cealaltă parte se dorea cucerirea strîmtorilor pentru a ieși la confundarea aero-navală pe întregul ocean planetar.

Anul 1992 aduce modificări esențiale în raportul de forțe din Marea Neagră. Numărul statelor riverane s-a mărit de la 4 la 6. Ucraina și Gruzia, noile state independente, au ieșire la mare, porturi, baze și flote maritime, iar Ucraina, din Peninsula Crimeea, poate juca un rol important în controlul maritim din Marea Neagră.

Deci, istoria se repetă. În anul 1918, Rusia, Ucraina și Georgia erau state cu ieșire la Marea Neagră. Dacă Ucraina a dispărut repede și stat independent, Georgia a rămas pînă în anul 1922 cînd a fost înclusa în statul sovietic.

Există analogii între situația anilor 1918–1922 și anul 1992 privind situația statelor riverane Mării Negre?

O primă asemănare este aceea că atât treceerea la regimul comunist cât și revirendea la pluripartidism și economia de piață a țărilor de pe litoralul nordic s-a făcut și se face în urma unor mari transformări politico-sociale și zguduirii economice.

Principala deosebire constă, însă, în faptul că atât Rusia cît și Ucraina, din punct de vedere militar, aveau o valoare redusă, se confruntau cu greutățile războiului civil și erau izolate aproape complet de restul lumii. Azi, aceste țări au o mare capacitate combativă militară, mai ales prin potențialul lor nuclear, prin existența în Marea Neagră a unor flote moderne, care în următorii ani vor acționa, probabil, preponderent numai în această mare, flote mult superioare oricărui alt stat riveran Mării Negre. Aceste flote pot juca roluri foarte însemnate, cînd, și pe mare, la fel ca și pe uscat, se încearcă redistribuirea zoneelor de responsabilitate a suprafețelor maritime în care statele doresc să-și exerceze dreptul suveran în vederea explorației bogățîilor animale, vegetale și minerale pe care le oferă marea.

Turcia și URSS au negociați și realizat delimitarea zonelor maritime cu le revendicări fizice, negocieri care, azi, probabil, trebuie să fie reluate cu toți trei vecinii de la nord.

România nu a reușit să definitivizeze aceste negocieri pentru delimitarea zonelor maritime economice întrucît sovieticii au avut pretenție absurdă de a atribui platou continental Insulei Șerpii, pe care știm cum ne-au luat-o în anul 1947, platou continental care ar fi trebuit să se întindă pe zeci și sute de mile la sud. În viitor, aceste probleme vor trebui negociate cu vecinul de la Est, Ucraina, cu care avem atî-

contingențe maritime, cît și iluviiale.

Se pune firesc întrebarea: ce implicații are, pentru România, noua situație a statelor riverane Mării Negre?

România și Turcia au roluri preponderente în traficul concesional naval în această parte a lumii. Turcia permite accesul către sud, iar România, prin Dunăre, accesul către Europa Centrală și chiar în nordul Europei.

România extrage petrol din tunul mării pe platformă său continentală și Ucraina, cu resurse petrolierice limitate, va incerca, probabil, în viitor, să extragă petrol din mare, domeniul în care țările noastre își pot intensifica cooperarea. Desigur, exploataările petroliere din mare vor determina necesitatea delimitărilor, potrivit dreptului maritim internațional, a zonelor economice exclusive unde acționează fiecare stat.

Din punct de vedere politico-militar este previzibil ca, în anul 1992, statele acestui bazin maritim să actioneze pentru a realiza alianțe și tratate care să le consolideze și garanteze independența și integritatea teritorială. În acest context acțiunile flotelor militare vor fi determinante, în principal, de acțiunile terestre ale statelor, dar pot fi folosite, la nevoie, ca mijloc de presiune sau intimidare.

Noua situație, cu existența a sase state independente cu litoral la Marea Neagră, ne determină să apreciem cînd, din punct de vedere militar, la nivel strategic, a dispărut notiunea de mare interioară sau lac național (sovietic în ultimele decenii) pentru Marea Neagră. Existența a trei flote puternice ale Rusiei, Ucrainei și Turciei, cu potențial de luptă competițional și erabil, va determina un echilibrul militar-naval pe care Marea Neagră nu l-a avut niciodată, iar flotele României și Bulgariei, independente sau complementare uneia din cele trei, pot juca roluri însemnate în echilibrarea raportului de forțe aero-navale în bazinul pontic.

Marina Militară a României, conținând tradiția anului 1991 cînd a invitat la Constanța, la 15 august, nave din toate flotele statelor riverane Mării Negre și din Flota 6-a SUA, va aciona și în acest an pentru a realiza vizite oficiale ale navelor sale în porturile pontice. Este de așteptat ca navele marilor puteri maritime, ca și în anii precedenți, în 1992 să execute manșuri de antrenament și vizite în această mare, realizînd, astfel, principala misiune a oricărei flote militare în tempe de pace, aceea de a-și flutura, nevinovat, drapelul acolo unde înțelesele lor de stat o cer.

Contraamiral  
Constantin IORDACHE



• 1 4 9 2 •

# — 500 DE ANI DE LA

rilor divine nu constituie o jignire a acestuia.

Columb este însinarea Renașterii în Evul Mediu. Eruptionă gândirii moderne în superstiție. Individul în Istorie. Totul, în biografia sa, este o declaratie de independență. Auto-didact, celătan de nițări, vorbind patru limbi fără a stăpini cu adevarat nici una, Columb este jocurierul aducător de progres. În Portugalia, unde, înălărit căpitan de na-vă comercială, întilnește în 1476 pe fratele său Bartolomeu, cartograful, va face comerț cu cărți tipărite.

Dacă se exprimă în castiliană, în această dimineață cind ia în stăpinire fără să știe un continent, el o face cu un vag accent italian amestecat cu ecuri portugheze. Căci a trăit aproape peste tot; la Genova împă spre 25 de ani, apoi la Lisabona timp de opt ani. Bate la toate usile administrației coloniale. În zadar. Emigrează la Sevilla. Dar își petrece ani și ani pe navele naveli. Adică peste tot și nițări.

Columb este europeanul prin excelență pentru că nu aparține cu adevarat la o cultură precisă; toate, sau aproape toate națiunile europene îl revendică. Să spus că e catalan, basc, norvegian, portughez... Dar documentele autentice pe care le posedă biblioteca din Genova nu lasă nici o indoială. Ele atestă un cuplu de teșatori Domenico și Suzana Columb și cei patru fii ai lor: Cristofor, Giovanni (mort de tinăr), Bartolomeu și Giacomo. Prințile documente se găsesc contractul de închiriere a casei în ulita numită Vico dell'Olivella și un act al dogelui care numește pe „bunul amic Domenico Columb ca păzitor al portului Sfintului Andrei”. Se mai găsesc un contract de muncă al lui Cristofor, atunci în vîrstă de 19 ani, prin care un neguțător îl trimite să cumpere zahăr din Mădăra. Să un act notarial datind din 1561, în care mai mulți cetățeni atestă că fiu lui Columb „Cristofor, Bartolomeu și Giacomo locuiesc în Spania, după cum este bine ștut”. Simpla coincidență de nume, de date și de locuri desface legile probabilității. De astfel, să ce să nu credem pe înșuși Columb, care, într-o scriosare către doile copiii lor galici, se numește pe sine „genovez”. Un genovez nu prea patrăot. Cristofor Columb nu este legat de nici un pământ, de nici un port. Nici chiar de numele său pe care-l schimbă de trei ori. Cristofor Co-

Are 30 de ani cind vine în Castilia. Fără un ban, dar având în minte o singură idee, o obsesie: deschiderea, prin vest, a unei noi căi către Indii. Istoria lui Cristofor Columb este ascensiunea, mărimea și căderea unui om în căutarea unui continent despre care credea că este raiul pe pămînt. Să îl descoperă, din greșeală, America.

## EXTRAORDINARA ODISEE

Ei l-a pus piciorul în America, însă n-o știa. Un pas unic pentru el dar un mare pas pentru omenire. În acel 12 octombrie 1492, în zori, Cristofor Columb se proclamă stăpân, în numele coroanei Spaniei și a regilor catolici, al unei minuscule insulite.

Pe tema acestui petec de pămînt, savanții s-au sfîrșit între ei. Era oare Guanahani, astăzi Insula Watling sau San Salvador, una dintre insulele Lucayes? Ceea ce este sigur este faptul că flamura cu inițialele suveranilor flutura în vînt, că notarul regal, impopotnat, își strimba gleznele în nisip, că vîntura o călimără și o pană de gîscă cu care Bolumb semnă pogramantul care-l investea vice-rege al Indiilor și mare amiral al Oceanului.

Dar în această clipă, în care se răsturna destinul lumii, în această clipă fragilă, cind totul este încă posibil, cind raiul și binela sunt în-

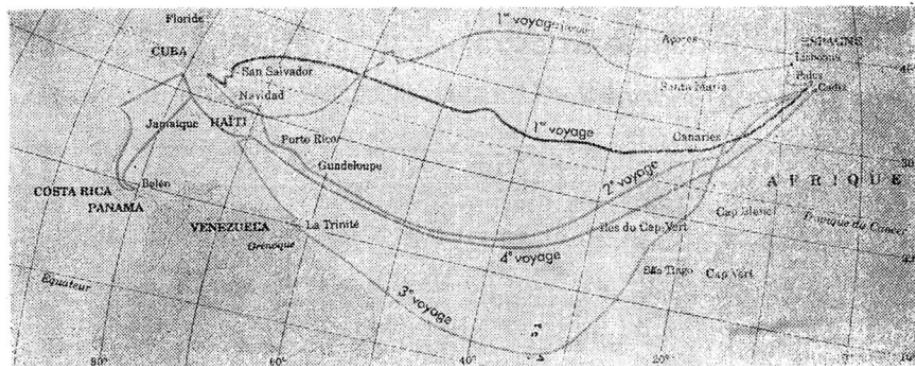
certe, Columb plebeul, obscurul marin genovez, se credea la tîntă misiunii sale de a ajunge în Asia prin Vest.

Și asta nu era o treabă ușoară, în acest secol XV care răsună de predicile amenințătoare ale lui Torquemada, noul maestru necontestat al Înhiziției. În capetele încețoase de teroare și de superstiții, problemele erau neclare. Se admitea, în general, că pămîntul este rotund, fără ca acest lucru să fie dovedit. Sfîntul Augustin însuși o spune în capitolul 21 din „Cetatea lui Dumnezeu”. Dar care este circumferința sa exactă? Este peste tot posibil de locuit sau oceanele fierb dincolo de ecuator? Care este raportul dintre mări și uscat? Dar distanța între coastele europene și cele asiatici? Gândirea „științifică” în plină efervescență, reluată scrierile lui Ezra și Ptolemeu și consultată un astronom florentin renumit: Toscanelli. Acesta susținea că punind cap pe Vest se va ajunge fără dificultate în Insulele cu acoperis de aur și la aromatele condimente descrise de Marco Polo.

Deschizînd un nou drum stie orare Columb că a descoptor un nouă formă de gîndire? Iată cine, fără a-și da seama, a eliberat direcția științifică de opresiunea Bisericii. Iată-în pe cel care a inventat o relație nouă cu Dumnezeu, mai personală, în care a gîndi o lume în afara serie-

ANUL

# DESCOPERIREA AMERICII — 1992



Drumurile parcuse de caravelele lui Columb în timpul celor patru voiaje ale sale.

Columb din Genova devine Cristovao la Lisabona. El va adopta numele de Cristobal Colon la Sevilla.

Mobilitatea fratilor Columb, usurința în a-și schimba numele și a servi suveranii diferiți, referirile constante pe care Columb le face la Vechiul Testament au fost temei al tezei că acesta era evreu. „Eu sunt — zice el — umilul servitor al aceluiași Dumnezeu care a vegheat la destinul lui David”. În același timp Columb pare că se vrea a încearcă să intre într-o Occident și Orient. Ca și cind ar fi un convertit, un „nou creștin”. Dar mulțumit de aceasta și dornic de a fi punctea ce leagă Vechiul și Noul Testament, vechea și noua lume. E puțin spus că el are simbolul simbolului. Mistic pînă la iluminare, Columb are convințerea că este Iisus lui Dumnezeu. Cum să nu se credă predestinat cind se numește Cristofor („Sunătorul lui Cristos”) și „Colon” (Colonizatorul).

Autodidact și cititor neobosit, Columb a învățat singur latină. Patru din mîle de cărți pe care le cuprindea biblioteca sa sînt păstrate de catedrală din Sevilla. „Tutios, subliniază, desenează pe margini mici mîni cu arătătorul îndreptat spre pasajele care-l interesează, face adnotări uneori pertinente dar și alte naive dacă nu delirante. „În ţările septentrionale, notează și fară a pune în discuție „Atlasul de geografie” al Cardinalului Philastru, se găsesc Unipezii”.

In capul autodidactului legenda

se amestecă cu cunoașterea. Visul, la Columb se opune mereu realismului. Ambiția, idealismului. Blindețea, brutalitatea. Columb este o ființă paradoxală și duplicitată. De două ori fascinantă.

Acest om, la fel de celebru ca și Cristos, apare pe scena istoriei putin remorcăt ca și profetul din Bethlehem. Văduv de tinăr, el vine în Castilia, la 30 de ani trecuți și fără un ban, călare pe un măgar, însotit de micuțul său fiu, Diego, în vîrstă de 3 ani. Face un popas la mănăstirea Rabida, la mică distanță de Palos, de unde va ridica încă opt ani mai tîrziu, Pentru moment iată-l împărțind pîinea și brînza cu călugărul astronom Antonio de Marchena și stăretul Juan Perez, amândoi fascinați curind de obesia acestui marinăru: să deschidă prin vest o nouă cale către Indii.

In curînd plecă spre Andaluzia. Ce face Columb la Cordoba? Așteaptă. Răbdarea este caracteristică eroului nostru. Opt ani nu se duce pe mare, desenind hărți pentru a trăi. Așteaptă ca suveranii, ocupati cu recucerirea (Spaniei) de la Mauri să binevoiască a-l primi. Tocmai bâncile antecamerelor atotputernicilor Spaniei. Dar nici unul nu-i poate obține o întrevedere cu regina.

Dumnezeu stie că personajul lui lipsit de forță de persuasiune (convincere). Are, de altfel, asemenea alură. De fapt, cum arată? Episcopul Las Casas, mare apărător al

indienilor, care, în ceea ce-l privește pe amiral, oscilează între fascinare și ură, îl descrie ca un om „mai curind mare, fată nobilă (...), sobru la băutură (...), moderat în îmbrăcămîntă”. Cu tenul „predispus la imbuitorare” cu pete de roșeată.

La navigația spre Vest nu Columb a fost primul care a visat. In 1474 regele Ioan al Portugaliei primește de la o florentină Toscanelli o hartă care propune o cale mai scurtă spre Indii prin Vest și, descriind insulele mîrodenilor, despre care se credea că sunt semnate în lungul coastelor Cipangoului, Japonia. Reluând calculele lui Ptolomeu, Columb ajunge la concluzia că „Oceanul este mai puțin întins decât se spune. Aceasta, deoarece comite o greșelă transformînd în mile italiene în loc de mile arabe cele 78 grade de parcurs între Europa și coastele Imperiului Cathay, Columb situind China în locul unde se găsește continental american.

Priama întrevedere dintre regii catolici și descoperitorul Americii, obținută în cele din urmă de către stăretul de la Rabida, Juan Perez, în primăvara lui 1486 la Cordoba făcă cu o profundă impresie suveranilor. El îctărîa ca o comisie de savanți să-i examineze proiectul. Acești „experti” sunt oameni ai bisericăi, erudiți, legați de Universitatea din Salamanca, unul din „campusurile” de frunte ale lumii cîștine. In fruntea lor era Hernando de Talavera, confesorul reginei. Acesta nu împărtășea simpatia pentru Columb. El găsește periculoasă imaginea acestuia. La capătul a cinci ani (?) înțelepții dădur verdictul: NU!

(Va urma)

Traducerea și adaptarea  
Victor BUTOI

(Din revista „LE POINT” nr. 81/1991)

## CRISTOFOR COLUMB

# — marea noastră cea de toate zilele —

## Cine sănătăți dumneavoastră, domnule comandant?

La prima vedere, acest titlu ar părea mai degrabă un pamphlet sau un drept la replică. Prevestește o socrantă îndrăzneață, care trece granița rigoriilor militare, sărfind în sarcasme. El bine, pur și simplu, aşa am început interviul cu ofițerul comandant al dragonului „16“.

— Cine sănătăți dumneavoastră, domnule comandant?

— Căpitan de rangul III Tutea Constantin, comandantul navei.

Incer să-l caracterizez prin deducții psihologice, „cîndin“ trăsăturile fizionomiei. Mi-e greu, nu sunt un bun analist. Mai mult, mi-e teamă de mult uzitată formă gazetărească „ochii pătrunzători ai comandanțului“ și chipul său spartan vorbesc fără cuvinte...

Îi prezint scopul venirii la bordul navei.

— Dacă vreți să scrieți de bine, vorbiți cu mine. Dacă vreți de rău, întrebăți echipajul...

Imi place. Gust glumă, odată cu cafeaua adusă operativ, în spiritul ospitalității marinilor noștri și nu cum ar crede unii, vizavi de interesul „promovării“ binelui.

— Nu mă ferește de-a spune greutățile pe care le întâmpin la navă și nici articolul n-ar fi apropiat de realitate. Aven greutăți, sănătăți, probleme și o să incep chiar cu ele!

— Ascult.

— Chiar acum două ore m-am întors de la întreprinderile care ne furnizează butanul. Nu am rezolvat nimic! Mi-să spus că dacă prezint vreun act prin care să dovedesc că ajutăm cumva copiii și handicapăti, spre exemplu, putem fi treceți la cotă!

(Se întimplă aceasta pe 20 decembrie, la data reportajului).

In ceea ce privește nava, care de un an trebuia să intre în reparări capitale, staționarea la cheu din lipsă de fonduri. Nu critic pe nimic, nici nu sunt vinovați în marină de această stare de lucru, poate blestemul săracie pe care am moștenito-ne ţine legătă de cheu...

— Acest material va apărea în 1992. Haideți să anticipăm urările de bine ce ni le spunem de Anul Nou, să să credem că din ianuarie problema se va rezolva.

— Da, aşa sper. Pot vorbi și de

bine, pentru că binele e, chiar dacă mă laud, preponderent.

— Citeva repre...

— Peste 50 de zile am executat na-vă de gardă pe timpul situației cu Golful, misiune îndeplinită în bune condiții. Aplicațiile reușite, rezultate care ne onorează! Gata cu lauda, c-o să pară un reportaj făcut acum trei ani...

— De cînd la comanda navei?

— Din 1989, după terminarea Academiei militare. Nu spun nimic despre Revoluție pentru că am înțeles că dorîti ceea ce de specialitate. Dacă „semne bune anul are“, poate vom rezolva în 1992 și problema incadrării pe funcții, mai ales la mașini militari.

— Am notat. Mai vreau cîteva detalii despre oamenii cu care lucreați.

— Un echipaj minunat. Nu exemplific pe nimenei dintre cadre. Aș face apelul lor...

— Chiar așa?

— Aproape. Și-apoi, s-o recunoaștem, un comandant trebuie să-și instruiască subordonății, dar să-i și apere!

— Un bun comandant.

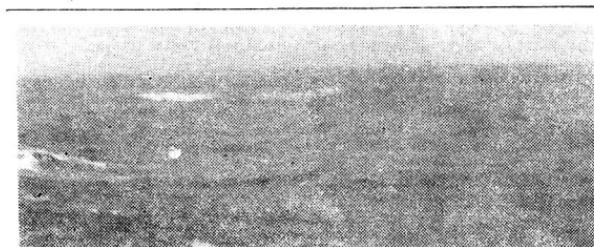
— Ei, aici să se pronunțe sefii...

— Da, de data asta spiritul gazetăresc m-a trimis întâi „sus“. Părerii și aprecierile deosebite. Altfel nu vineam...

— Propun să încheiem aici. Dacă veți cîntări binele și răul, binele va învinge. Dar e loc și de mai bine.

— Da, încheiem discuția, avind convingerea că cititorii au înțeles: se muncește, nava este condusă de oameni competenți. Nu mai adăgăm nimic, ar fi test. Domnule comandant, am aflat cine sănătăți! Și eu, și cititorii. Vă mulțumesc!

Căpitan-locotenent  
Ananie GAGNIUC



### CĂLĂTORI PE ȘAPTE MĂRI

## Insula comorilor și insula închisoare

In jurul prînzului zilei a două din octombrie marea să montat brusc ajungind la gardul patru de beție căci nu poti califica altfel nebunia valurilor lungi și înalte care-și trimiteau berbecii să lovească bezmetic nava noastră, inclinind-o cînd într-o parte cînd în alta, ori provocînd-i zgîrlile. Din nou vor fi fost înregistrate pagube la capitolul vesela, dar în jurul orei 16:00, obosită, marea se destinde pentru a ne arăta muntele comorilor: insula Monte Cristo. Ne întrebăm în care

colț al ei va fi găsit Edmond Dantes nesperata comoară ce i-a adus titlul de conte și satisfacția unei razbunări rafinate pentru anii ironiști între zidurile închisorii dia insula? If?

Spre astăzi însă, de la tăriful flacănilor ajungem la cel al realității crude: Elba, unde istoria avea să-l aducă la 4 mai 1814 pe cel ce îngheunachease Europa: Napoleon Bonaparte. De aici va fi privit, de sigur, genialul comandant și

→

# marea noastră cea de toate zilele —

**CĂLĂTORI PE ȘAPTE MĂRÌ**

**CĂLĂTORI PE ȘAPTE MĂRÌ**

→

spre insula Corsica nu departe de locul primului său surghiun, amintindu-și poate, că din copilărie se visase împărat al Franței. Lăsarea intunericului ne-a impiedicat să mai filmăm locul nașterii sale; am făcut-o la înapoierile din Toulon, dar în seara lui 2 octombrie soarele astăntise în spatele Corsicii împurărind cerul ca pe un decor de final într-o tragedie. La poalele înălțimilor ce dominau insula se aprinsese zeci de mii de stele sau făclii, ca în noaptea Invierii, elindând nesigur adierea vîntului. Să deasupra unei panglici de nori se indolia orizontul, CARUL MARE își îndrepăta calea spre Corsica, ducind într-acum umbra Împăratului, pentru o ultimă revedere a locurilor copilării.

După o noapte în care motoarele ne joacă un renghi opriindu-se pe neașteptate cind marea se montase din nou — prilej de imboagăire a rezervei noastre de cibouri — vom avea plăcerile să mai plutim o zi în derivă, dar nu din cauza motoarelor — readuse imediat în stare de funcționare de specialiștii echipajului — ci dintr-o neînțelegere a portuarilor genovezi care se așteptau să-i viziteze o navă-scoală cu Vele și nu una de luptă. Înă la lămurirea lucrurilor mai astințește (a căi oră în acest marș?) soarele echipajul are prilejul să se mai an-

treneze și să picureze, iar odată cu lăsarea intunericului ni se permite să ancorăm. Pentru prima oară de cind am părăsit țara ciuperca neagră a cabestanului electric se învîrte, cu scrisori de lanț, punind la încercare pe subordonatul șefului de echipaj, PRUTEANU, care mai cîștiga astfel în experiență, în timp ce tărâmul muntos al Genovei ne privește cu milioane de ochi electrici.

Dimineața, cind orașul crescut din munte se ridică în fața noastră, avem senzația că punctul n-avu plecat de la truda lor nici o clipă, deși acum ciuperca neagră cu dungi albe se învîrte în sens invers, iar barbotina înghină cheie după cheie, sens că ancora se retragea din adâncurile golfului. Un jet de apă spălă nesfîrșitul colier metalic dar el tot mai aduce pe puncte nămol, ba chiar o bucată de carmac, ceea ce împune un moment oprirea manevrei pentru înălțarea înfășurării. Intr-un sfîrșit ancoră își scoate coada din valuri și, sub dusul cărăi, spălate lanțul, își limezește corpul de mîi și alge, ascunzîndu-se, undeva, sub prava băbord. Eliberată de strînsarea din adâncuri, nava se îndreaptă ușor spre port.

Cu pilotul trimis de genovezi pe punctul comandă a vasului nostru începe o complicată manevră de remorcare și trecere a escortorului „CONSTANȚA” printre capetele di-

gurilor atât de apropiate încit Simugdalele, ori Scylla și Carybda mi-sau părut joacă de copii. Vom acosta în sfîrșit cu pupa la un cheu de unde a doua zi vom fi din nou remorcati pentru a ne constitui într-un careu, formație în care se va sărbători „Columbus Day”.

Bineînțeles, era încă o surpriză năllingă celelalte: după acostare năsă percepem taxă pentru remorcare, pentru schela dintre navă și dană (și nu costa decât 300 de dolari), taxă pentru gunoi și, firescă, pentru apa de care am fi avut nevoie. Toate acestea confirmind zîrul: „Frate, frate, dar brinza și pe banii! Plină la urmă, neavind valută, n-am mai cumpărat brinză. Totuși atașașul militar român, colonelul DUMITRESCU a reușit o combinație diplomatică pentru a nu mai plăti apa și predarea gunoialui. Cu schela o rezolvăsem. Aveam și noi una la bord.

Așadar, orașul-port nu ne-a permis cu flori. Dar să nu le reproșăm genovezilor lipsa dorolarilor din buzunarele noastre ci să ne amintim că în urmă cu secole, prin deschiderea unor factorii în Marea Neagră, între care și Chișinău, negustorii Genovei au avut un rol însemnat în dezvoltarea relațiilor de schimb cu zonele noastre. Ce vină au ei acum că noi ne-am jucat de-a socialistul?

**Locotenent-colonel  
Lieutenant-Colonel  
PAVEL**

## DIN NOU, MAREA CRUDĂ...

O nouă dramă a mării a scurteiruitat, și în această iarnă, conștiințele oamenilor marinelor noștri oraș-port, Constanța, traversindu-l ca un val emoțional inclusind toată gamma de sentimente — de la dispărare la compasiune, în funcție de distanță fiecărui de epicentru nemocnicorii. Marea crudă și-ales, astăzi, din nou, jertfe din rîndul oamenilor pe care profesia îi legă strins de ea, relevând în chip dramatic — oare a căi oară? — riscurile acestei profesii de marinari. Profesie astăzi de iubită de unii și astăzi de hulită de alții care, stând codom în fotoliu, acasă, socotesc că e prea bine retribuită, arătând multe avantaje materiale, măsurînd cu un cîntar strîmb efortul lor în birouri sau fabrici, cu rauca marinărilor. Fie ca această nouă drammă — drama navei „SCAENI” și a oamenilor săi — să le deschidă tuturor ochii, și, împreună, mai cu seamă noi, locuitorii orașului Constanța și ai celorlalte orașe porturi a căror existență se sprijină și se motivează, în primul rînd, prin

munca marinărilor, să aduzem un pios omagiu celor pieriți în valuri, departe de casă. Să le înăltăm acestor concetăteni ai noștri, pieriți de moarte năpraznică, mărăcar în susținutele noastre — pînă cînd acei edili înimioși ce ne lipsesc încă, o vor face concret, în marmură sau bronz — acel monument al recunoștinței și dragostei spre care, ca spre un far, susținutelor lor neodihnite să găsească în intunericul de dincolo de viață, drumul spre pămîntul natal.

Un supraviețuitor de pe „SCAENI”, un tinăr timonier, care doresc să-și păstreze anonimatul, considerind că durerea nu trebuie să

aiăbă chip, evocă, pentru cititorii nostri, marinării de asemenea, și el, drama „SCAENIULUI”. Să-l ascultăm, deci, cu respectul și campaniunea nutrite față de cei reveniți printre noi dintr-o noapte de cosmar, din brațele veci ale furtunii și morții.

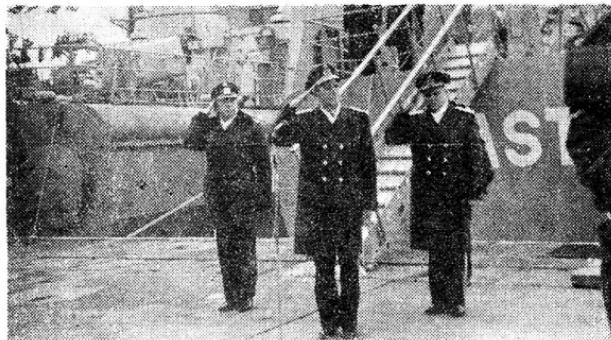
**SINT UN SUPRAVIEȚUITOR  
DE PE „SCAENI”**

Am ridicat ancora pe 3 decembrie 1991, din portul Constanța, pornind la bordul cargoului „SCAENI” spre Franța, cu o încărcătură de îngrășămînt chimică. Vreme bună, atmosferă de pe navă asemenea, nu arătau prin nici un semn că împăcabil, destinul hotărîse că acesta să fie ultimul voajă al navei noastre ce n-avea să mai atingă portul de destinație. Ultimul voajă al multora dintre noi. Să, cine stie, poate un semn a fost în Marmara, cînd, din puțul anoreci, a ieșit un călător clandestin — un puștan de

**Maior**

**Costin CONSTANDACHE**  
(continuare în pag. 11)

# — marea noastră cea de toate zilele —



## FESTIVITATE

### Botezul noilor nave

Un ceremonial cu o incărcatură emoțională deosebită pentru marinari s-a desfășurat în portul Mangalia, duminică, 12 ianuarie 1992: botezul a trei nave de luptă recent intrate în înzestrarea Marinei Militare. Navele „ZBORUL”, „PESCARUSUL” și „LASTUNUL”, având arborat marele pavilion și echipajele „la front” au dat onorul comandanțului Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Angheluș și oficialităților, amirali și ofițeri superiori din Comandamentul Marinei Militare și din mariile unități și unități subordonate.

Botezul, în virtutea unui strâvechi obicei la români, a fost efectuat de un sobor de preoți în frunte cu Inalt Preasfântia Sa, arhiepiscop Lucian Tomițăș, în prezența unui numeros public format din marinari și familiile acestora.

In același cadru s-a dat citire ordinului comandanțului Marinei Militare privind numirea în funcție a comandanțului unității și comandanților de nave.

Felicitându-i cu acest prilej, comandanțul Marinei Militare a urat comandanților navelor ca prin eforturile ce le vor depune să devină, în scurt timp, o unitate fanion, pe măsură performanțelor tehnico-tactice ale acestor nave.

„Marina Română” le transmite urarea „VINT BUN DE PUPA!”

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN

### Sfaturile bătrânilor lupi de mare

**D**e cînd românii și-au deschis drum spre marea cea mare și zeul Neptun a oficiat prima logodnă a marinărilor noștri cu natura, vîntul, ploaia, norii, soarele și luna îi au fost muze ale inspirației.

Așa au apărut poezie înțelepcu-nii în ale marinării, pastrate din mă în mă și de la amiral la amiral. Ele sunt folclorul navigatorilor, sfaturile bătrânilor lupi de mare, previnând binele sau răul, date despre mama natură, uneori prietenă, alteori vrăjmașă; uneori leagăn, alteori morțintă.

Soare sau furtună, cer senin sau nori gri, vînt sau ploaie, toate pot înlesni sau provoca cum va fi vremea. Aceste versuri simple, pe care le vom prezenta în continuare sunt primele buletele meteorologice, adesea, cele mai apropiate de realitate!

Este motivul pentru care dorim să le facem publice, ca un A.B.C. marinăresc tradițional, convinși înd că pot fi de folos.

Iată, pentru început, cteva din acestea, culese și aduse la redacție prin amabilitatea căpitanului de rangul I (r.) GHEORGHE CHIVU:

**SOARELE**  
Soarele cind ieșe, zărit printre nori  
Semn de vînt și ploaie, e adeseori!

**LUNA**  
Luna ofilită, galben-ofticoasă  
Jeleste că vremea va fi iar poioasă!  
Iar cind are-n juru-i un cerc luminos  
Vremea-să va întoarce fustele pe dos.

**STELELE**  
Stele multe-n noapte, mari  
și luminoase  
Semn e că urmează zile calme  
și frumoase  
De-s intunecoase, cind vremea  
e bună  
Ia măsuri din vreme, că va fi  
furtună.

**CERUL**  
Cerul noaptea roș-plăcere  
Dimineață-i prevedere  
Roș spre ziua, sur spre seară  
Vreme rea și de ocară  
Scara roz, spre ziua sur  
Vreme fără de cusur.

**NORII**  
Nori cu barbă incicite!  
Vînt cu forță îndrăcat!  
Nemiscați, groși, arămii  
Tempesta ca pe pustii  
Nori cu mină să-i apuci  
Vine ploaie cu butuci!

**PLOAIE SI VINT**  
Vint de-i după ce-a plouat  
Scoate vela la uscat  
Iar cind ploaia-i după vînt  
Poți pleca cu drâm oricind.

**CEATA**  
După tîmp râu, ceață groasă  
Vremea va fi iar frumoasă!  
Ceață strinsă într-o parte  
Vîntul de acol' va bate!  
De se-naltă, făcind nori  
Râu și vînt, de multe ori.

**FULGERUL SI TUNETUL**  
Fulger iarna, nu-i cu bună  
Zăpadă și cu furtună!  
Fulgeră și tare tună  
Vînt din partea unde sună  
Fulger cu orizont clar  
E tîmp bun, n-avea habar  
De-a tunat numai o dată  
E furtună „descuiată”.

Se men ale vremii care vine pot fi percepute din mediul inconjurător și prin observarea comportării animalor, pasărilor;

Marsuinii săltind pe apă  
Vînt legat în lanturi scapă  
Pescăruși spre mal zburind  
E furtună în curind  
Rata-n apă făcind „plici”  
Semn de ploaie cu băscici.  
Pe mare în cîrduri giște  
Si-n vîzduh rojuri de muște  
Umple-ți pipa cu tutun  
Si fumează, tîmpu-i bun!

Desigur, ultima parte a sfaturilor, formatul, cădănat... Vom mai cere vezi cu asemenea poezii în stil popular, cu poeveție utie. În acest sens aşteptăm și alte colaborări din partea cititorilor.

# — marea noastră cea de toate zilele —

(urmăre din pag. 9)

18 ani, din Alba Iulia, care, după ce mai încercase să plece astfel din țară și fusese readus acasă de o navă românească și una turcească, perseveră în ciudata sa hotărire ce avea să-l coste viață. L-am luat puțin la rost, mai că se seamă cei ce aveau copii de vîrstă lui, l-am rănit după legea marinării și să hotără să-l încredințăm unei nave românești să-l duca în acasă.

Am trecut în Egee, apoi în Mediterrană. Marea era încă bună. Dar pe 7 decembrie, vineri spre sâmbătă, noaptea, după Sfîntul Nicolae care fusese pe 6 decembrie, vîntul s-a schimbat crescându-se cu repezicione forță. Eram undeva, la aproximativ 100 de mile de coastele Siciliei. Sint ambarcat de 10 ani, așa că acest lucru nu mă impresionă ca și pe colegii mei între care erau și oameni cu multă mai multă experiență pe mare. La ora 23.30 am scutat totuși, din pat, nave legânindu-se acuri puternice. La ora 4 am intrat în cart. Furajuna se intărea. La ordinul domnului comandant Marian Butușină, nava, așa cum se procedeaază în asemenea cazuri, a schimbat de drum, căutind o altuară favorabilă față de vînt.

La un moment dat am simțit cum vaporul, lovit continuu de valuri uriașe, s-a înclinat, cam 5 grade, apoi, cîte puțin, inclinarea se mărește. În sfîrșit s-a luminat de ziua, dar furtuna continua să sporească în intensitate. Talazuri uriașe, de 15–16 metri, mătuiau pătră punctea, din provă pînă cînd se spărageau de comandă, sunghidătoare, parimile de pe coverta, altă obiecte, desigur fuseseeră bine amarate încă de cînd se stricase vremea. La ordinul comandantului carturile au fost dublate și la punte și la mașini. În comandă erau, permanent, comandanțul și căpitanul Petrică Popovici și șeful de echipaj Ion Caroli. La mașină, domnul șef mecanic Dumitru Caracostea, om trecut de 50 de ani, care-ștă petrecuse o bună parte din viață pe mare, și a căruia experiență ne dădea tuturor încredere, era la post. Atmosfera pe navă era bună; nu se vedea semn de îngrijorare la nimeni. Toți ne miram doar de intensitatea furtunii și forță valurilor ce sporea mereu, mai ales după ora 17.00, la lăsarea serii. Pînă și cei mai vecchi se mirau, între care și bucătarul nostru, Gabriel Stan, care nu reușea să mai facă pline și spunea că așa ceva nu și amintește să i se fi întîmplat pe „SCAENI”, pe care naviga de 9 ani.

Domnul comandant raporta mereu în tară situația, sfătuindu-se cu conduceră compației „NAVROM”. Pe la ora 18.00 ni s-a spus să avem

centurile pregătite. Orice alt program pe navă a fost suspendat. Trăiam în furtună. Dar mai trecusem toți prin așa ceva, cu excepția copilului acela nefericit, pasagerul clandestin. Ordinul nu ne-a alarmat. Era firesc să se ia măsură de precauție. Pe coverta nu se mai putea ieși, dar capacele erau bine închise, — aveau fluturii puși — aerisirile la fel. Totul parea în ordine. Deși mașina nu s-a oprit niciodată, la un moment dat forța de rotație a elicei părea că a scăzut, în luptă cu marea dezlănțuită.

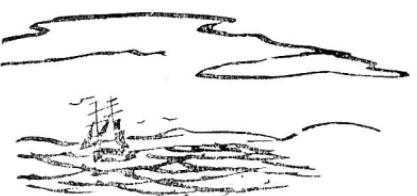
## DIN NOU, MAREA CRUDA

Pe la 21.30, după cîteva loviuri teribile, successive, date de valuri uriașe, nava s-a înclinat repede pînă la 50 grade. Luciferile au înzeput atunci să se desfășoare cu repezicione, inclinându-se spre cataramă. Domnul comandant a dat ordin să se transmită semnalul S.O.S. și a dat prin stația navei rol de abandon, ordonând că toți să ne străngem la punctea bârcilor, în tribord. În tot acest timp s-a ținut legătura radio cu jara. Bârcile nu se puteau folosi datorită gradului avansat de inclinare al navei. A fost oprit motorul principal ca să putem sări prin pupă, mai aproape de apă. Afara — furătă, năprasnică, îapoavă — dar apă părea căldă. Nava era luminată, căci șeful mecanic, cu experiența lui, a lăsat D.G.-ul din bordul ridicat în funcțiune. Era aproximativ ora 22.00. Am lansat două plute (la a treia nu se putea ajunge) care s-au gonflat, din nefericire una ie-

șind răsturnată. Plutele erau la 4–5 metri de pupă. Primul care a sărit, încercind să se urce pe plătă, a dispărut într-o secundă, luat de valuri. A dispărut pentru totdeauna, sărmănat nostru cămarad. Nici coperul nu i-a fost găsit, aflindu-și moartîntul în mare. Colajă, prietene care și eu, am sărit înindu-ne însă de susă. Am sărit cel care au avut curaj. Alții se codeau, sărmăni. Eu m-am gîndit că pe navă nu mai e nicio sansă și atunci m-am aruncat în mare. Ne-am ambarcat pe plătă 12 oameni. Saulele celor două plute se încurcaseră așa că am tăiat-o pe o noastră pentru a posibilitatea celorlăți colegi să o redresze pe cea răsturnată. Mai tîrziu am aflat că n-au reușit, că marea a smuls-o din legătura, să răsturnată cum era. În circa 2 minute valurile ne-au purtat departe de navă, înainte nici luminiile reflectoarelor nu se mai vedea.

Eram singuri, în miezul furtunii, în întuneric. Doisprezece oameni în mină destulini. Atunci m-am rugat și m-am gîndit la bătășul și la soția mea. Eram 12 oameni pe o plătă, dar 12 marinari. Stiam prea, fiecare, cum să acționeam în această situație. Eram instruiți și asta ne-a salvat. Ca și spiritul de echipă, de altfel. Stăteam rezemăți de pereti gonflabili, cu picioarele spre centrul plutei. Cortul ne apăra de apă. Nostromul stătea în usa cortului. Deși eram într-o situație grea, nu ne-am pierdut firea. Ne spuneam unul altuia că dacă scăpăm noaptea aceea, ziua vom fi salvați. Stiam că din tară fuseseră alertate navele românești (era „BAINOUA”) și străine din zonă, să ne vină în ajutor. În trusa de salvare a plutei, excelent instrument, Dumnezeu să-i dea sănătate celui ce-a inventat-o și celor ce-au fabricat — aveam de toate: apă potabilă, ustensile, rachete de semnalizare. Ea, plută, și bărbătia noastră erau nădejdea în fața noptii de cosmar pe care trebuia să traversăm. Trebuia, în numele vieții noastre și al celor de acasă.

(Va urma)



Portavioanele, cele mai desăvârșite construcții navale militare actuale, s-au impus cu autoritate ca adevărate „insule plutitoare“ pe teatrele maritimă din ultima conflagrație mondială, conștiind în mare măsură supremătia aeronală a Aliaților în Oceanul Pacific și Indian.

Avinđ o linie arhitecturală a corpului deosebită, noile tipuri de nave din clasele NIMITZ (SUA), GIUSEPPE GARIBOLDI (Italia), BAKU (U.S.S.R.), INVINCIBLE (Marea Britanie), PRINCIPE DE ASTURIAS (Spania) s.a., încorporează tehnică cea mai performantă din diverse domenii, contribuind astfel din plin la creșterea eficiențăi acțiunilor de luptă specifice.

După „CLEMENCEAU“ și „FOCH“, „CHARLES DE GAULLE“ — cel mai modern proiect în domeniul, aparținând Franței, va costa peste 14 miliarde franci, exceptând avioanele.

Execuția acestuia a fost incepută în anul 1989 la Șantierul Naval Ars. Brest, de unde urmează să fie lansat la apă în 1992. Intrarea în serviciu este preconizată pentru 1998.

Nava are următoarele caracteristici: depășiream 39.700 tone; lungimea maximă — 261,5 metri; lățimea maximă 31,8 metri; pescă — 8,4 metri; înălțimea la puntea de zbor — 16,20 metri; puterea motorului — 82.000 CP; viteza — 28 noduri.

Aburul necesar funcționării celor două turbine independente căre asigură propulsia este furnizat de două reactoare nucleare a către 150 MW fiecare.

Tot ele deservește turboalternatoarele sistemului energetic (4x2000 KW și 6x850 KW fiecare) și catalpuțete.

Pentru decolare avioanelor este utilizat sistemul ski-jump. Puntea

# NAVELE ANULUI

## Portavionul „Charles de Gaulle“

de zbor are o suprafață de 12.000 m<sup>2</sup> (261,5x64,36 metri). Pista oblică de apunere, cu o lungime de 195 metri, este inclinată la 8°30' în raport cu axa navei, fiind prevăzută cu 3 cabluri de oprire și bariere de siguranță.

Cele două catapulte au o cursă de 75 metri și pot să lanseze un avion de 22 tone la o viteză de 260 km/h.

Hangarul de păstrare a aeronavelor are o suprafață de 4600 m<sup>2</sup> și adăpostește 20–25 aparate de zbor. Cele două sincronizări de 35 tone amplasate la pupa pot deplasa cîte două avioane simultan. O magazie cu un volum de 4900 m<sup>3</sup> poate ambarca pînă la 500 tone de muniție din 20 de tipuri.

Sistemul de luptă este cupiat la un sistem integrat de comandă alcătuit din 5–6 unități de calcul centrale deservite de 20–22 canale și este pus în legătură cu sistemul de comandă al forțelor navale franceze AIDCONOR.

Echipamentul de detecție este format din: radar pentru detectare aeriană tip DRBJ-11 B și DRBV-27 Thompson CSF (supraveghere, vizualizează obiectele și conduce luptă); radar pentru aeronave, tip DRBV-15 Thompson CSF (cu supraveghere combinată la suprafață și în altitudine); radar de apunere, tip MLS (cu fascicol lateral); două radare de navigație tip

DECCA 1229 (RACAL); radar pentru dirijare aeriană — DRBN-32.

Ca mijloace de luptă electronică la bord se găsesc două aparate de bruijă ARBR-33, un radar detector tip ARBR-17 Thompson CSF, echipamente de supraveghere și avertizare în infraroșu — DIBV-10 Vampir și patru lansatoare de dipoli tip SAGAJE (CESE Lacroix) la 35–40 A.A.

Pentru lupta antiaeriană este utilizat un ansamblu format dintr-un sistem antirachetă franco-italian SAAM-1 prevăzut cu un radar pentru dirijarea tirului tip MFR-Arabel, 7 lansatoare verticale de rachetă „Aster 15“ și 2 lansatoare de rachetă „Sadral“.

Nava dispune și de un sistem de avertizare și luptă artilorpiș (SLAT) și de tunuri de 25 mm (GIAT).

Informațiile de la/și pentru navă se transmit prin intermediul sistemului de transmisii STIX și a satelitului SIRACUZ 2.

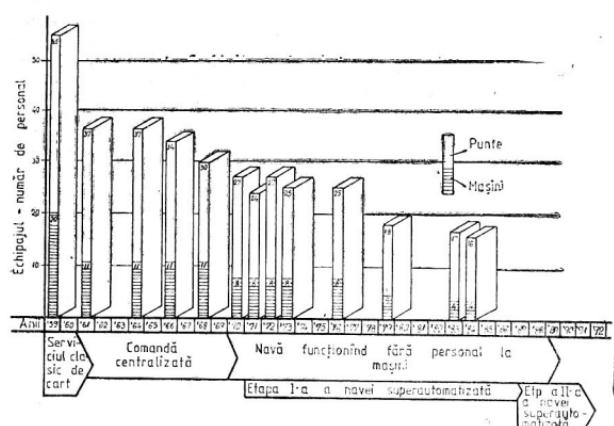
Nava are un echipaj format din 1180 membri, la care se mai adaugă 550 din serviciul aerian.

Traducere și adaptare

Căpitan de rangul II  
Teodor ASIMIT

Locotenent-major ing.  
Teodor POPA

## Fără echipaj



Evoluția numerică a echipajului navei comerciale în procesul de automatizare. Etapa I — 1961. Etapa II-a 1970.

Reducerea progresivă a numărului membrilor echipajelor navelelor comerciale stă în atenția cerșătorilor și proiectanților navali din țările puternic industrializate, cu ieșire la mare, avînd în vedere efectele benefice asupra prețului de cost al transportului. În acest studiu vom analiza cîteva din cele mai recente preocupări și realizări în domeniul explorației navelor maritime comerciale, cu diferențe grade de automatizare și care, după cum se va vedea, sint convergente în finalitatea lor.

O importantă direcție a cercetărilor în acest sens o constituie cea vizând nava fără echipaj. Astfel, lăudă-se ca punct de plecare premisa că diminuării numerice permanente

**2000**

→ a echipajelor maritimă (vezi fig.) se poate ajunge la concluzia construirii unor nave complet automatizate — chiar teleghidate — în sensul că acestea pot naviga fără comandanț și ofițeri la bord, putând să și exercite atribuțiunile din puncte de comandă de pe litoral.

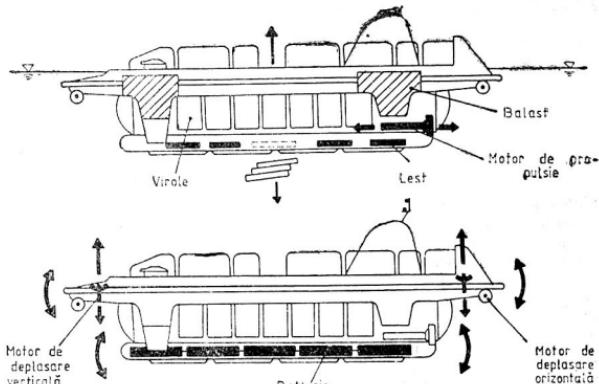
„Nava fără echipaj” sau „nava inteligentă” devine, astfel, nava viitorului. Se prognosează că „...nava intelligentă, fără echipaj, va intra în serviciu în următorii 10 ani, pe rute de navigație atenț selectivită”.

Studii japoneze pentru realizarea acestei nave a secolului XXI au fost înținute de concurgări potrivit căreia, pentru a putea concura cu flotele din țările lumii a treia — în care costul manoperei este scăzut — țările industrializate trebuie să vizeze nu reducerea echipajelor, ci eliminarea lor completă. Aceasta pentru că, dacă țările industrializate pot realiza o navă care să navege, de exemplu, cu un echipaj de 12 oameni, atunci și țările subdezvoltate pot obține alesă lucru, ceea ce ar însemna, de fapt, menținerea concurenței.

In Japonia — țară aflată în avangardă construcțiilor navale — Sanciurile Hitachi Zosen au în studiu aşa-numita „Computer Automated Vessel” (CAV). În 1979 s-au făcut primele experiențe de navigație cu o navă având 12 membri în echipaj, ajungându-se ca în 1984 numărul acestora să fie redus la 9; în prezent se experimentează introducerea și exploatarea unei nave comerciale cu un echipaj format din 5 membri.

Evident, un astfel de proiect necesită o mult mai mare dependență de asistența de la uscat; de exemplu, pentru operațiunile de acostare/plecare de la cheu se va ambarca și debucha un personal specializat, așa cum se procedează astăzi cu pilotul. Operațiunile de întreținere a instalațiilor de punte, a celor de navigație și a aparatului propulsor, vor trebui executate de personalul care nu face parte din echipaj; acestea se vor efectua prin intermediul telecomenzilor și al datei transmisiei de calculatoarele de bord. Eventual, un grup de mecanici se va putea ambarca pentru manevrele de intrare și ieșire, odată cu pilotul și personalul pentru acostare. Conducerea navei, de la un port la altul, ar fi, însă, executată numai de personalul aflat în punctul de comandă de la uscat.

S-ar ajunge, astfel, la situația paradoxală ca la bord să nu mai existe nici comandanț, nici șef me-



Componentele principale ale submarinului „Seabus”

## Submarin de sticlă

Sapte „feli cilindrice” din acril transparent legate între ele prin montanți metalici vor alcătui învelișul nastrușnicului submarin „SEABUS”. Acesta urmează să devină cea mai delicată realizare concepută de firma franceză Comex, proiect realizabil datorită colaborării cu Societatea Reynolds Polymer Technology din Santa Lucia — California.

Corpul cilindric astfel format va avea o lungime de 12,5 metri, fiind închis la extremități de două calote sferice transparente.

Originalitatea acestei construcții constă în faptul că cele șapte virole, obținute printr-un procedeu inginerios, sunt cele mai mari fabricate vreodată: 2,40 metri diametru; 1,25 metri lungime și 10 centimetri grosime.

Pentru propulsie vor fi utilizate motoare electrice alimentate de baterii cu o greutate de 12 tone, capabile să dezvolte 420 Kw.

Primul submarin din familia „SEABUS” va fi lansat în apă în

canică și nici ofițeri sau marinari, ci numai un minim de tehnicieni electroniști și specialiști în telecomunicații care să asigure buna funcționare a echipamentelor de automatizare.

Acest rezultat s-ar putea obține prin reorganizare de tipul celei deja adoptate în aviația civilă și prin perfecționarea tehnicii de bord, astăzi la ora actuală în fază de studiu.

Nava viitorului nu mai trebuie considerată, ca în vizionarea tradițională, drept o unitate independentă condusă de personalul de la bord,

Monaco și va fi destinat pentru efectuarea unor croaziere de circa 40 minute, la imersiuni cuprinse între 25—40 metri.

Călătoria subacvatică va începe cu un tur în avanportul populat cu diverse vietări subacvatice unde va înființa și o epavă specială scufundătilor. În continuare, pasagerii vor urmări activitatea unui minișantier de lucrări sub apă din zonă platouane continentale, vor vizita o epavă antică reconstruită și vor străbate o zonă stâncosă, unică în regiune, loc de înființare a langurilor și a altor specii acvatice. Ultima etapă va oferi spectacolul fascinant al unui recif artificial.

Mai rămâne ca firma „Comex” să finalizeze acest program care în 1990 se ridică la circa 70 milioane dolari SUA și să invite la bord amatori de senzational pentru a contempla frumusețile subacvatice de pe platforma continentală mediteraneană a Franței.

*Locotenent ing.  
Florin NICOLAE*

ci va fi foarte dependență de o vastă organizare la uscat, de unde vor fi comandanți drumul și funcționarea tuturor aparaturi de bord. Aceasta nu se va putea obține, înșă, decât cu cea mai perfecționată aparatatură electronică de bord, hărți electronice cu Global Positioning System și Vessel Traffic System — sisteme electronice hipocomplexe

*Căpitan de rangul II ing.  
Traian MOȘOIU*

*Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION*

(continuare în pag. 25)

# VETERANII ÎȘI AMINTESC VÎNÂTOAREA DE RECHINI

**Motto:**

,„Sîntem grup de torpiloare  
Ce-am plecat la drum,  
Marea o tăiem cu prova  
Sî-o-nnegrem cu fum”.

Odată cu răsărîtul soarelui, navele românești pornesc în misiune. Grupul de torpiloare și canoniere comandate de căpitanul de marină H.P. trebuie să execute dragaj și siguranță unor nave care navigau de-a lungul litoralului nostru.

Navigația se executa cu maximum de prevedere. Ochii tuturor marinilor scrutau orizontul pentru a descoperi din timp inamicul. O briză ușoară încrește marea.

## FIARELE ÎȘI ARATĂ COLȚII

Echipajul se află la posturi. Deodată, marinierul de veghe raportează comandanțului:

— Periscop la 1000 metri în direcție 20° tribord.

Imediat se dă alarmă. Torpiloarele „Zineul” și „Sborul” pornesc cu toată viteză în direcția indicată. Torpilatorul „Năluca” rămîne în preajma navelor, supraveghind cu atenție desfășurarea acțiunilor de luptă.

Submarinul inamic lansează prima torpilă. După bulă de aer ieșită la suprafață, submarinul sovietic este localizat cu ușurință.

Torpiloarele noastre se îndreaptă cu toată viteză spre acel punct. În clipile următoare fiecare lansează cîte 4 grenade antisubmarin.

Între timp, torpilatorul „Năluca” observă stâlujul unei torpile care se îndreaptă către pupa unei nave din coada formației. Avertizată la timp, aceasta schimbă iute de drum. Torpila trece ca un bolid la circa 20 de metri de ea, răscindând suprafața mării.

A doua torpilă lansată aproape simultan cu prima ratenă și ea tîntă. De această dată, „Năluca” pună prova cu toată viteză pe punctul probabil de lansare. O serie de grenade antisubmarină întîmpină casarea submarinului bolșevic.

Dar timpul a trecut destul de repede și atacul a fost zădărnicit. Planul sovietic eșuat, navele noastre și-au continuat nestingherite drumul spre destinația finală.

Vegheea — atență și gata să intervină la orice atac — și-a făcut pe deplin datoria. Înamicul a fost pus la grea încercare. Aviația noastră, chemată la locul atacului și-a făcut imediat apariția. Cooperarea

cu navele devine în asemenea situații mai mult decât necesară.

## TREI CONTRA TREI

Covoîoul înaintează într-o formă perfectă. După cîteva ore de mars, către amiază, aviația semnalizează apropierea a două submarine inamice. Ochii tuturor se intrec să străpungă orizontul pentru a descoperi periscoapele inamice la distanță maximă posibilă. Acestea înțirze să se arate.

Deodată se zăresc stâljele a trei torpile care pornesc de la circa 2000 metri către a treia și a patra navă din grupare.

Distanța la care sunt descooperite și vîțea acestora permit navelor noastre să le evite la timp.

Cele trei torpiloare se năpustesc în plină viteză spre locul de lansare. Deasupra submarinelor care se ridicaseră pentru cîteva secunde la suprafață, fiecare lansează o serie de cîte trei grenade, la imersiuni diferite. Jubele de apă provocate

de puterea exploziilor aruncă la mare înălțime nămol și vegetație subacvatică. Sânsele de scăpare ale celor două submarine sînt în proporție de 1:10.

Atacul fiind din nou zădărnicit, marinarii sunt fericiti că pot să-și încheie misiunea cu bine. Ajunsă la destinație, au fost primiți cu urâie iar comandanții celor trei torpiloare felicități de șefii ierarhici

## SURPRIZE CONTINUĂ

In drum spre baza sa, torpilorul „Sborul” descoperă turela unui submarin inamic la circa 1000—1500 metri de el. Comandanțul ordonă de urgență:

— Drum compas 78°, ambele mașini cu toată vîțea înainte!

Ca un delfin ce spînte că valurile, torpilorul se repede spre inamic, deasupra căruia lansează 13 grenade.

Către sfîrșitul zilei, „Năluca” înțilește un hidroavion care cooperase cu navele noastre, aflat în pană de ulei, pe care îl remorcheză pînă în portul de bază.

La sosire, comandanțul grupului, căpitanul H.P. a raportat cu mîndrie comandanțului Forțelor Navale Române, comandorul A. Bardescu, că misiunea a fost îndeplinită integral, fără nici o pierdere.

**Cristian TEODORESCU**  
(reporter de război)

## Primim la redacție



Comandanțul Gh. Mocanu și poetul Ion Vinea la bordul navei-bază „Năluca”.

In numărul 7 al revistei dumneavoastră, la pagina 27, atât redat, într-o casetă cu titlu „Glorie tinerei noastre marine”, aprecierile pe care scriitorul, publicistul și ziaristul Ion Vinea le inseră, la 15 august 1942, referindu-se la marinarii români.

Pe Ion Vinea l-am cunoscut personal și am avut fericirea să mă număr printre prietenii domniei sale.

Ion Vinea era la acea vreme directorul ziarului „Evenimentul” și în această postură, dar și pentru că era un iubit al mării și un mare admirator al marinilor, venea des la Constanța unde era găzduit cu multă placere de un foarte bun amic, Gheorghe Mocanu, căpitan-comandor de marină și comandanțul N.M.S. „CONSTANTĂ”, baza grupului de submarine și velete torpiloare.

Gogu Mocanu era și publicist, astfel că în ziarul „Evenimentul” apărea în mod regulat o cronică a luptelor din cel de-al doilea război mondial, rubrică mult așteptată și apreciată de cititori. Vă înțîmpt ulterior o fotografie din primăvara anului 1944 cu persoanele mai sus amintite.

C.T.

„Dincolo de singurătate“ — re-  
centul volum al Hortensiei Teodo-  
rescu, apărut la editura „Porto  
Franco“ — este o carte scrisă de  
o femeie, pentru femei. De ce? Pen-  
tru că personajele din obșteanul  
„Caiet cu 20 de viață“ sint, indife-  
rent cum le ar chima (Narcisa, An-  
dreea, Mălina-Mădăina) acele su-  
flete caritabile, adesea fără să vrea,  
pe umerii cărora se clădesc desti-  
nile unor bărbați, soți, iubiti, ca-  
marazi de idei. Narcisa, personajul  
central desprins din întocheatele  
povestiri ale Caietului, ce se vrea  
principiu a unei enigmatici povestiri  
poliști, este o femeie sensibilă,  
marcată încă din copilarie de un  
handicap fizic, ce suferă intens de  
complexul stării sale fizice nemor-  
itate. Conștiință că este un om de  
valoare, Narcisa luptă, se zbate în-  
cerând să compenseze ceea ce î-a  
răpit viață, păsindu-și sufletul ră-  
nit cu balsamul metaforei poetică,  
al frazelor născute din tulburarea  
apropiere a mării, sau din tumultul  
gindurilor ce-i răvășesc zi  
de zi existența. „Ascunsă“ voit prin-  
tele celealte personaje, Narcisa ni se  
dezvăluie cu podoare și cu o dure-  
roasă nevoie de a se explica. Nici

## Să rîdem printre lacrimi

Spectacolul „GREVĂ LA FANTA-  
SIO“ care se joacă pe scena bine-  
cunoscutului teatru de revistă con-  
stanțean ne permite să facem cu-  
noștință cu un gen oarecum nou  
pentru publicul nostru. Este vorba  
de spectacolul de divertisment cu  
tentă politică, gen necunoscut nouă,  
celor ce ne-am distrat cuminte pînă  
acum, fără aproapei ce depășeau o  
anumită limită. Autorul, capitu-  
lul locotenent ANANIE GAGNIUC,  
este debutant, dar una dintre noi  
(ie vorba) cu toate „alături“ în ma-  
terie de humor, propunindu-ne, nici  
mai mult, nici mai puțin, doar o  
„reviză“ cu nelipsite pancarte cu  
„sus“ unii și „jos“ alții, cu tipete  
și isterii „democratice“, cu revendicări  
tot mai prezente în topul cotidian.

Se ride cu lacrimi la tot felul de  
glume și glumite din care rezultă  
că „n-avem“ ceea ce credeam că  
„avea“ acum cînd simțem în  
libertate. Se succed tablouri de ac-  
tuatologie politică, economică și soci-  
ală, scene amuzante cu interviuri  
luate candidaților la președinție etc.  
Se ride sănătos la glumele clasice-  
lui BULĂ devenit de-acum personaj  
polititic. Binevenite sint și compozii-

acum, spre maturitatea tincie, nu  
poate înțelege cum a putut trăi 20  
de ani îngă acel „monstru“ de săt  
care-o teroriza și-o umilea, numai  
pentru că profita de bunul ei simt,  
de nevoia ei disperată de a-i ocroti  
pe alții, ea, care ar fi avut atâtă  
nevoie de ocrotire și dragoste. In-  
explicabil, după divorț, cind fostul  
soț este închis, Narcisa îl ajută și  
trimită pachete în închisoare, îl este  
„alături“, ca, cea huligă și batjoco-  
rită mereu. O făcea din slabiciune?  
Nu, ci dintr-o imensă iubire de om  
mai, individual care nu putea  
fi numit așa, trebuia strivit, dispre-  
zuit. Doar astfel îl putea ea dispre-  
zui, arătindu-i că de sus s-ar fi putut  
ridica și el, dacă nu-ar fi fost expresia  
intruchipată a condiției sale  
de viere masculin. Un vierme, aşa  
ca Filip și ca acel soț, a cărui soție,  
umilită și certată mereu pentru  
o supă prea fierbinte sau un nastu-  
re lipsă, moare anonim și trist, re-  
fuzind să lupte cu „tiranul“ care-o

„iubea“ cu puterea și greutatea unei  
lespezi de piatră, pe care îa așe-  
zat-o pe inimă și pe viață, la pro-  
prietă. Iubiri nefințibile, flirturi, an-  
goase, bărbați ce se cred mari scri-  
itori (Biciulescu, Zvircoreanu, Po-  
gubache etc.) dar dincolo de pre-  
tenții, mofturi și decor nu au ni-  
mici. Sint reci, goi și seci, ca te-  
rasa lui Biciulescu, la minus un  
grad.

Așadar, o lume în care persona-  
jele ni se dezvăluie timid răminind  
ca cititorul să vină el în intîmpina-  
rearea lor, dezvăluindu-le, cu cît se  
cufundă în lectură, profunzimea ca-  
racterelor. O carte cu femei, dar  
despre bărbați, o carte ce pune ina-  
rente într-o problemă existenței  
sau a nonexistenței iubirii, a respectu-  
lui demnității umane. Sîi peste tot  
și toate surisul înțelept al unei fe-  
mei ce să-și descoferă puterea doar  
dincolo de hotarul singurătății. O  
invidiez.

Maria SERBAN

## Pastel

Cerne neantul stele și sori  
Marea-i oglindă cu jerbe de flori  
Seceră-întorsă luna și ea  
Tot printre stele îi place să stea.

Înfăsurată de vis și mister  
O melodie plutesc-n eter  
Si peste-nținsul sclipirilor vii  
Farul deschide cărări argintii.

Briza stîrnătă de-atita extaz  
Incearcă și mării să-i facă-n nețaz  
Viața, cum este, plesește din bici  
Trecind peste valuri cu caii ei mici.

marin

D. CIOBANU-DOLJ  
veteran submarinist

titile muzicale ale cunoștelui di-  
rijor Dumitru Lupu.

Dintre actorii de „tot hazul“ s-au  
remarcat Dumitru Mazilu, Iulius  
Demetrian, Coca Andronici, Ovidiu  
Popescu, Dan Constantin.

Spectacolul ne oferă instantanee  
picante din viața noastră de fiecare  
zi, văzută cu ochiul unui autor sa-  
turic dărât cu harul de a ne face  
să ridem nu atît cu lacrimi cît prin-  
tre lacrimi.

Este meritul acestui talentat au-  
tor al Marinei ce semnează și nu  
mergăse articole, la fel de încâr-  
cate de humor, publicate în mai  
toate ziarale și revistele militare,  
precum și în numeroase cotidiene  
„civile“.

Așteptăm, conform celor promi-  
se de Ananie Gagniuc, o nouă premie-  
ră anul acesta, din cîte se pare, o  
comediă, pentru teatrul dramatic  
din Constanța. Succes, domnule u-  
morist!

M.S.



# EMINESCU

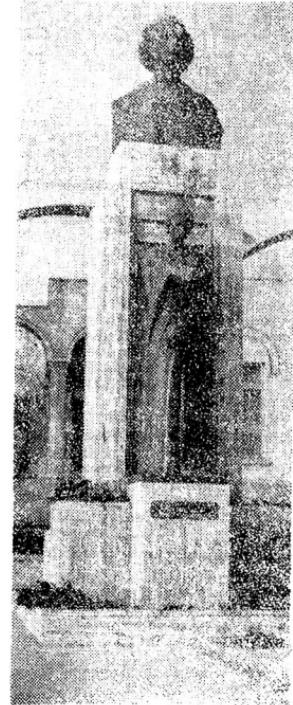
Din „Scrisoarea I“ (1881) reținem că marea este Singurătate mișcătoare (luna e stăpina MĂRII): „Peste mii de valuri stăpînirea ta străbate, / Cind plutesc pe mișcătoarea MARILOR singurătate!“ Marea este „noian întins de ape“ și termen de definire a intunericului („... era un intuneric ca o MARE fără rază“). Iată-o în „Scrisoarea a III-a“ (1881) ca dimensiune geografică cuprinsă de război = fulger („Fulgerul în tulburarea-i furtunoasă a cuprins pămînt și MARE“). În inimă sultănumul crește un copac (setea de căcerise) ale căruia ramuri „peste lume, peste MARE se lătește“

Marea, împreună cu codrul, riu, soarele, luna sunt divinități („sfintii mare“), idei eterne, loar omul („schimbător pe pămînt rătăcitor“), este fenomen trecător (G. Călinescu). Codrul în „Revedere“ (1879) se desfăinuie:

„Iar noi locului ne tinem.  
Cum am fost aşa râmînem;  
MAREA cu riurile,  
Lumea cu pustiurile,  
Luna și cu soarele,  
Codrul cu izvoarele.

In poezia „Sarmis“ sau „Gemenii“ (1881) țara getilor se află la marginea mării care este întunecată: „Iar tei cu umbra lată și flori pînă-n pămînt / Spre MAREA-ntunecată se scutură de vînt“.

La Eminescu marea este nemărginirea care înneacă eurile individuale (G. Călinescu), este „nesfîrșit cristalin“ cind găzduiește eroii tre-



Lui Mihai Eminescu, Steaua Polară a Literaturii române, stea circumpolată a liricii mondiale, „lácrima de foc a Universului“ (Grigore Vieru) MAREA i-a inspirat simțiri nesfîrșite pînă la ultimul dor.

Tema mării în opera lui Mihai Eminescu este tratată în numeroase studii printre care remarcăm: „Motivul MĂRII“, în lucrarea „Eminescu — cultură și creație“ de Zoe Dumitrescu-Bușulenga (Editura Eminescu, 1976) și „Metafora MĂRII în poezia lui Mihai Eminescu“ de Ion Dumitrescu (Editura Minerva, 1972). Extraordinar de profund este tratat subiectul de către George Călinescu („Istoria literaturii române de la origini pînă în prezent“, „Viața lui Mihai Eminescu“, „Opera lui Mihai Eminescu“).

I. INAINTE DE A FI VÂZUT  
MAREA luceafărul poeziei românești face deose și ample referiri la mare, în special după studiile făcute la Viena și Berlin (1863—1874)

## A. CE SI CUM ESTE MAREA?

In „Strigoii“ (1876) este ceva sfînt și ca o lumină aparte („In ochii ei s-adună lumina sfintei mări“), este ceva care în furtună face ca vîntul să treacă în spaimă pe al ei talaz.

cutului (eroii deveniți zei în frunte cu Decebal).

Culoarea mării e „negru-adine“: „să-i cauți în ochi negri-adinci cu MAREA“ („Venere și Madonă“, 1870). În „Floare abastră“ (1873) vedem lingă cimpii „întunecata MARE“

Marea ieșită din creația epigilor „mințită cu valuri“ și „Ce-i al nostru-i sur și rece / — MAREA noastră-i de fugheț“ („Epigonii“, 1872).

In „Memento mori“ (1872) marea-întunecată („Grecia se naște din întunecata MARE“) iar „Luna-n MARE își aruncă chipul“.

## B. CE FACE MAREA?

Eminescu o personifică. Ea poartă aur în negrele-i corăbii („Scrisoarea I-a“ — 1881); produce sgomote specifice: „Sgomotul crește ca MAREA turburată și înaltă“, e cuprinză de frică: „tremură însăși întință MARFA de-alor lor corăbii“ („Scrisoarea a III-a“ 1881). In „Muresan“ (1876) ca are cai („Cai albi ai MARI, cu coame de ninsorase...“) care sint chemați ca alături de zimbrii zinice Dochii să zboare la lundă prin codrul getic (ălcând pe încreueri impotriva românilor).

Mihai Eminescu plânquia o operă la genezei în 20 de cîntări. Cosmogonia s-ar fi interbelic pe un număr de „mum“ (muma vîntului, mama munților, mama MĂRII, mama iernii), niște personificări de idei eterne (George Călinescu).

Poemul „Memento mori“ (1872)

## eminesciană

Ochi de argint se deschide  
în chemițoare cercuri  
reverberind într-unul singur  
cu nume sfînt de Luceafăr  
prin marea iubire de oameni,  
prin marea iubire  
de limba  
ROMÂNĂ.

ANA RUSE

## domnul nostru, eminescu

A fost odată... povestește  
Riu, ramul și cu slova  
Priveghind cum luna crește  
Ochi rotind peste Moldova.

Unde domnul poeziei  
Stă nemingiat sub tei,

Dind fru liber fanteziei  
Cind pe lac tresar scînteii.

Si își pleacă-n grea făcere  
Fruntea albă de poet,  
Într-o blindă-ngenunchere  
Sub văzduhul tămîet.

Parcă-l tot zăresc de-o vreme  
Rătăcind pe căi de vînt,  
Cind prin cetini vin să-l cheme  
Clopotele sub pămînt.

Săde nins pe căi de ape  
Far spre mari singurătăți,  
Vâl din murmur să-si sape,  
Astăzi, ca și-n alte dăți.

Legănat pe mări de spumă,  
Ce corăbii negre poartă  
Vrea să se înfoarcă-n humă,  
Cu regina noptii, moartă.

Domnul insă nu-i sub lespezi,  
Nici sub popii fără soț  
Stă ascuns sub unde repezi  
Linge Luceafărul din colț.

Este dus, pierdut prin țără,  
Lacrimă și glas de buciu,

# ȘI MAREA

subtitulat „Panorama deșertăciunilor” este „potopit” de MARE. Marea liniștită înecă dorul fluviului care se varsă în ea: „Nilul misca lui legendă și oglinda galbenă / Către MAREA liniștită, ce înecă și lui dor”. În MAREA de amar se înecă și Dunărea: „Colo Dunărea bătrină, liberă-ndrăzneată, mare, / Cu-n murmur rostogloșește și ei valuri gindioare / Ce mișcănduse-n domeniile merge în MAREA de amar”; Citeodată marea și Dunărea se revoltă: „Norii ca de bazalt de aspir se zidesc pe-albastră boltă, / Parc-aazi a Mării Negre și a Dunării revoltă”.

Marea găzduiește zeii. Zamolxe călare pe fulger cu zeii săi încâlzește pe bouri ies din Marea Neagră spre a lupta cu divinitățile romane. După luptă pierdută „Zeii daci au-jung la MARE, ce deschide și ei portale, / Se reped pe trepte multe și cobor în sure hale”, iar marea „îngroapă cu lumina ei” traiul în-

tunecos al dacilor. Marea este înflorată de o adincă durere și „In imagini de talazuri cintă Daciei cădere / Și eu albastrelle ei brațe tăr-mii mingie duos”.

Tărmi Daciei îi mingie duos dar pe ai Greciei îi mingie în zadar. Lingă „marea-nlinunciată” stă pe o piatră prăvălită Orfeu rezemat de harfa lui stărimă (simbol al decăderii Greciei). O zvîrli în mare, „De-atunci MAREA-nlinorâtă de sublimia ei durere, / In imagini de talazuri, cintă Greciei cădere / Și eu albastrelle ei brațe tăr-mii mingie-n zadar...”

La Babilon auzim cum „poporul geme-n piețe... / Cum o MARE se frântă pe cind vinturi o răscăla”, MAREA lin își extremeră față scoturind a ei spume, repeđe pe luncușul undelor se duce o lume iar sunetele ei se fring la mal. Ea poartă soarele pe față fiind mai albastră decât cerul. Citeodată se năcrește și-și întunecă el vis. In

jocu-i luminos („locul blind al mării”) saltă lin nimfele și le aruncă pe nisipul cald. O copilă, regina stelelor, „o flică MARII, ca o lucrăma de aur”. Aceasta „Ades albă dintre valuri de înăot MAREA despică / Si-albastru blind al MARII, albul sănător ridică, / Valurile-n cintă salută, sinul apelor odor”.

Albastră e nemărginirea. „Cojuri strălucenă albastre ca lumina sfintei MARII”.

Marea are capacitatea de a răcori durerile poetului. „O, MARE, MARE înghețată, cum nu sint / De tem-aproape, să mă-ne în tine! / Tu mi-ai deschisde-a tale porți albastre, / Ai răcori durerea-mi infocată / Cu iarna ta eternă. Mi-ai deschisde / A tale-albastre hale și mărește; / Pe scări de valuri coborind în ele, / As saluta cu aspira mea cintare / Pe zoli vecchi și măndri ai Vallhalei”. Walhalla în mitologia scandinavă este palatul celor ai zeilor.

Marea viscază. Visurile pustici sint „ca un vis al MARII sfinte, reflectat de cerul căd”.

Petre GEORGESCU

(continuare în pag. 18)



Tropot, vaier, miez de vară  
Foc mocoșit de dor și zbuciumă.

Nu-i aici, e pretutindeni,  
Treas ca fulgerul din ploi  
Să din ropotul de grindenii,  
Răstignimude-se în noi.

Sinziana NOUR

## peisaj marin

O, nu va mai pluti nicicind  
corabia cu suflet frint  
ci ca un os bătrin de cal  
se-ntoare-n regnul vegetal:

deasupra-i tineri și voioși  
se-nvîrți frumosii albatrosi —  
ah, cum mă-nfundă pașii mei  
între corabie și ei!

O rupere-i în tot ce sînt:  
eter și singe și pămînt!

Dumitru ENE-ZĂRNEȘTI

## sărbătoarea valurilor

Tărmar acorât în iubirile mele,  
cu ioamna fierbinți răcorește-mă,  
acum, fiecare dimineață,  
fugită din stèle,  
va fi o sărbătoare albastră  
a valurilor.

Hortensia TEODORESCU

## spirală albastră

In pieptul tărmaiului meu  
îninan valului bate  
atît de adine, atît de mereu  
să mi-e greu să te chem,  
să mă tem să mă prind  
în joc de spirală albastră  
ispitind doar iubirea...  
și rămin priveghind  
tărmul meu, valul tău, marea

noastră.

Hortensia TEODORESCU

## cînd privești oglinda mării

de Mihai EMINESCU

Cînd privești oglinda mărei,  
Vezi în ea  
Tăruri verzi și cerul sărei.  
Nor și stea.  
Unda-n plesnetul ei gome  
Si Eol  
Sună-n papura ce freme  
Bacarol.

Un minut dacă te-ai pierde,  
Tu, măcar,  
Sub noiană mărei verde  
Si amar,  
Colo-n umeda-n pustie,  
Ca-n sicriu,  
Te-ai simți pe vecinie  
Mort de viu.

Vezi pe buza mea pălită  
Un suris,  
Vezi pe fruntea-mă liniștită  
Dulce Vis,  
Să al lunca vînt de vară  
Călduros  
Cintă-n lira mea amara  
Lânguros.

De-ai pătrunde c-o privire  
Ai meu sin,  
Să vezi marea-de îmhnire  
Si venin,  
Ai cunoaște-atuncea bine  
Traiul meu;  
Suflet mort, zimbiri senine —  
Jata eu.

# EMINESCU...

(urmăre din pag. 17)

Marea se lasă privită, „Noaptea-n noi viscază stele și se uită-n fund de MARE” iar „valu-albastru „agabond” se „aplână de uimire”. Alteori „valorile-nfuriate răică frunțile răstite”.

Marea poate fi muribundă, „Marea valuri să-si miște și să treacă murindă”.

Acestea sunt principalele referiri la MAREA din „Memento mori” lor adăugindu-ls se încă cîteva zeci.

In versuri ce preced „Scrisoarea a III-a” (1881) pregătite pentru o dramă în versuri despre cuceririle otomane, despre robirea altor popoare este evocată MAREA. Ea se supune în fața cuceritorilor („Tara îi supune în târnii, MAREA îi supune valui”). Marea murmură sau vinește („Să prin valul multimii sună murmurile MARII”), iar în altă parte („Să prin tipăul multimii urcă vaselele MARII”).

In romanul „Geniu pustiu” a cărei zânișire a început în anul 1868 MAREA ingheță. In Siberia lumină polară se răsfringe asemenea unui „luminos vis cercesc în valurile verzi și intunecate ale MARII înghetează”.

Marea zidește dar și distrugе: „In fluvii ea mișcă- ei straturi de zheță, / Sfârșindu-le-n voie ea strigă măreță / Si stîncă pe stîncă înaltă, zidește, / Boltă mindre ridică și iar risipete” (atât G. Călinescu vede „ideea naturii sublimă”).

„Adinca mare” (1873) „O lumențe-ntrăgă-fundul ci visenă / Si stele poartă pe oglindă-creată”. Marea adinca, sub luna, este însemnată de raza ei. Are firea întunecată, e un deluviu, o murmurie, „o armonie care capăt n-are”. Are sufluri nesimțitor, îi pasă ce simtire o să-mi inspire — / Indiferentă, solitară, MARE! Ea e falnică și miine turbează și mișcă „lumea ei negru-măreță”. Cu mîile-i de brațe aduce piele și ţără nimorintea. Marea înmormintă și corăbii și vise și idealuri ca și viață. „Dintre sute de catarge care lasă malurile, / Cite oare le vor sparge? / Vînturile, valul-te” („Dintre sute de catarge” — 1880).

Stelele-n cer adusă deasupra MARIILOR („Stele-n cer” — 1879). Largile vase de lemn tremură clătinându-și catargele. Ele sunt „Niste rețăti / Plutind pe marile și mișcătoarele / Pustietăi”.

II. DUPĂ CE A VÂZUT MAREA (1882) poetul nostru neșercuțe a continuat să-o citeze cu genială artă.

A. CE ȘI CUM ESTE MAREA?

Cu prilejul vizitei la Constanța (15–25 iunie 1882) Mihai Eminescu îi scria Veronicei Micle: „Ce efect mi-a făcut MAREA pe care o văz pentru-ntîția oară? Efectul unei

nemărginiri pururea miscate... ea e mereu schimbătoare la culoare și în mișcări...” Jună aruncă o lucire slabă și luminează o parte a apel... „Restul rămîne în întuneric și noaptea MAREA își merită numele ei de NEAGRA”.

Testamentul liric al lui Eminescu, „Mioriță” luceafărului poeziei românești (după G. Călinescu) este „Mai am un singur dor” (1883). Aici marea este „întînce ape” și într-o variantă „eternele ape”, „Pe-nîntînce ape / Să am un cer senin” și luceferi, simboluri ale însemnătății, să plutească peste mare (G. Călinescu).

In „Luceafărul” (1883) marea este locul de naștere al geniuilui nemuritor dar este și drum de ape: „Privea în zare cum pe MARI / Râsare și străluce, / Pe mișcătările carari / Corăbi negre duce”. Este locul unde luceafărul „se-ascunca fulgerător, / Se scufunda în MARE” și de unde crește un mîndru dinar. El, Hyperion grăiește: „și mamă-mea și MAREA” este mediul geneziei geniilor dar și în general ai vieții pe pamînt. Marea este tărîmul singurătății: „Dar un luceafăr răsărit / Din liniește uitării, / Dă orizont nemărginit / Singurătății MARII”.

B. CE FACE MAREA?

Pe cind se află la Constanța marea îi trezește poetului dînții de plutire pe apele ei împreună cu ființa iubăii și constatărea că „...privirea MARII linistește, mai ales sufletele frumoase” (Scrisoare către Veronica Micle — datată 16 iunie 1862, Constanța, Hotel d'Angleterre — acest hotel se cătu în actualul imobil din str. Dianei nr. 3 colț cu Str. Nicolae Titulescu).

O îndelungă îmbăiere din decembrie 1883 (da ba Mitzoszewski din București) îi inspiră poetului dorința talazuurilor marine și voluptatea somnului vesnic pe tărîul mării (G. Călinescu). Astfel s-a născut „Mai am un singur dor”. Apoi i-au urmat mai multe varianțe.

In una din ele MAREA plinge cu dureri adinca îngă mormîntul poetului (în realitate această zbatere de valuri se petrece la picioarele statui lui Eminescu de pe falza din Constanța, statuie realizată de Oscar Han și dezvelită cu fast la 15 august 1934, de Ziua MARINEI, în prezența regelui Carol al II-lea).

„De-oii adormi curind  
In noaptea uitării,  
Să mă ducetă tăind  
La marginea MARII.

Luceasă un cer senin  
Eternelor ape,  
Care-n dureri adinici  
Se-naltă la maluri.  
S-or atîna de stînci  
Cu brațe de valuri,  
Se-naltă dar recad  
Si murmură într-ună,  
Cind pe păduri de brad  
Alunecă luna”.

In altă variantă din „văile ei adinici” MAREA se-naltă la maluri, cu brațe de valuri se atînă de stînci, murmură-ntruna și valurile-i „spumegă recad”.

Si, în sfîrșit în ultima variantă: „Iar cind voi fi pamînt,  
În liniește serii  
Să-ți-mi un mormânt  
La marginea MARII

Să am un cer senin  
Te-adinicele ape  
S-aud pe valuri vînt

Vor arde-n preajma mea  
Luminile-n dealuri.  
Izbînd s-or frâmîntă  
Eternele valuri”.

Citeodată (ca în „Oda” — 1833) marea-i neputințiosă — vîlvătiale pasiuni arzinde, care este combusția efortului chiniutor al creatiei, nu le poate stinge: „Focul meu a-l stinge nu pot cu toate / Apele MARII”.

Cind e furtună marea blestemă (printre blestemele săi, parte de „ciurma de corăbi”). Ea se frâmîntă și geme. „Va geme de patimi / Al MARII aspru cînt..”

Care îi este voia e greu de aflat. Ce vrea MAREA cind aruncă-n față-i unde „nu știe nîme” („Oricide stele”).

In „Luceafărul” (1883) pe mare se întâmplă numeroase evenimente. In ziua genezei Hyperion vede cum izvorul lumine „Cum izvorind il înconjor / Ca niște MARI de-a noșul...” El promitea iubitei că jumea oceanică o să îi supună cind vor locui în palatul de mărgane. Insulele mării pornesc în plutire după cintarea fermecată. Luceafărul nu renunță la nemurire, dăruiește criză dar nu vrea viață trăitoare. „Ii dă catag lingă catag / Pămîntu-n lung și MAREA- larg / Dar moartea niciodată”. Singurătățile de mișcătare valuri sint căzuțite de Luceafărul ce tremură. El nu mai cade în MARI din tot înalțul.



Tema parcursă demonstrează și ea veridicitatea aprecierii lui B.P. Hasdeu potrivit căreia meritul cîrșitor al lui Mihai Eminescu este acela „de a fi introdus în poezia românească adevărată cugetare ca fond și adevărată artă ca formă”.

# SI MAREA...

# Ianuarie, 1918 infanteriști și marinari luptă pentru eliberarea Basarabiei

Deelanșarea revoluției bolșevice, disoluția armatei ruse, au anulat rezultatele victoriilor obținute de armata română în vara anului 1917 Ion Antonescu, pe atunci ținăru ofițer de stat-major, a fost impresionat de tratamentul brutal aplicat ofițerilor ruși de către trupă și de faptul că „intregul front s-a transformat într-o tarabă. Au fost vindeute tunuri pe 50 coroane unul și caie pe o sticla de raciuță”.

Defecțiunea armatei ruse, superioritatea numerică și tehnică a cenzorilor față de cele 17 divizii românești desfășurate în dispoziție cu adâncime redusă de-a lungul frontului, au sălit comandanții

## PAGINI

român să încheie, la 9 decembrie, un armistițiu la Focșani. Dezordinile provocate de ruși în spatele frontului determină guvernul să adopte, la 22 decembrie, un plan pentru evacuarea armatei ruse. Cu unități retrase de pe front s-a trecut la dezarmarea trupelor ruse — de cele mai multe ori prin forță — și expedierea lor peste Prut, în Basarabia.

Pe acest străvechi pămînt românesc se petrecuse profunde transformări generate de lupta românilor pentru păstrarea identității lor naționale, la care participă, alături de populația românească, și

## DE ISTORIE

militarii români din armata țărăștă. Implicarea elementului militar românesc s-a manifestat cu putere la Congresul desfășurat la Chișinău, între 2—8 noiembrie 1917, cind 563 delegați ai armatei și 64 de trimisii ai județelor basarabene, au proclamat autonomia Basarabiei, au stabilit constituirea Sfatului Țării pentru a hotărî viitorul acestui teritoriu. Ales în mod democratic, Sfatul Țării a decis, la 15 decembrie 1917, proclamarea Republicii Democrate Moldovenesti ca stat cu drepturi egale în cadrul Federației Ruse.

Stabilitatea politică a tinerei republici este pusă în cumpănă de bandele roșii ucrainene care urmăreau să încorporeze Basarabia la Ucraina. În același timp sute de mii de soldați ruși, alungați din

România, jefuiau și terorizau populația, punând în primejdие depozitele armatei române. Astfel, la 27 decembrie, depozitele din Leova au fost atacate de bolșevici și numai ajutoarele primite au salvat situația. Găzile moldovenesti sunt incapabile să mențină ordinea, iar Sfatul Țării era în pericol de a fi arestat de comitetul bolșevic format la Chișinău.

La 3 ianuarie 1918, primul ministru Ion I.C. Brătianu, împreună cu un grup de generali, analizează situația din Basarabia, iar generalul Averescu notează pentru această dată următoarele: „chesteunica de discutat era dacă trimitem sau nu trupe în Basarabia pentru a păzi depozitele de acolo și căile ferate”. Situația se complică la 6 ianuarie 1918 cind sosete o delegație a Statului Țării pentru a cere ajutor militar României împotriva armatei roșii ucrainene care ocupase aproape întreaga Basarabie. În prezența regelui, Consiliul de miniștri aproba ajutorul militar iar Marele Cartier General organizează o grupa

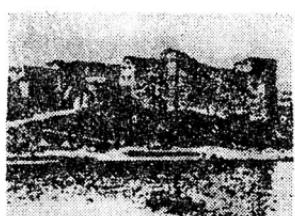
organizează intervenția Diviziilor 11 și 13 infanterie și 1 și 2 cavalerie în paralel cu intrarea în luptă a Flotei de operațuni. La 23 ianuarie Divizia 11 trece Prutul între Leova și Ungheni și înaintează spre Chișinău, pe două coloane, spulberând unitățile bolșevice ce se apără cu îndrîpere. Divizia 13 forțează Prutul între Vadul lui Isac și Oancea și, într-un iureș de nestăvilit, ocupă Bolgradul, Cahul, Reni, elibărind tot sudul Basarabiei cu excepția porturilor dunărene. Legătura dintre cele două divizii de infanterie era asigurată de escadroanele Diviziei 2 care șarjează curajos pe cîțile inamic și lichidează orice în-

## PAGINI

cercare de întoarcere a flancurilor unităților de infanterie. La nord, pe direcția Bălți—Soroca este trimisă Divizia 1 care eliberează întreaga zonă cu excepția orașului Bender.

Infringerile și pierderile grele au obligat trupele roșii să părăsească Chișinăul și, la 26 ianuarie, brigada 21 intră în oraș și lansează un manifest către „Cetățenii Republicii Moldova”. Populația era înștiințată că intrarea trupelor române în Basarabia a fost cerută de Sfatul Țării „ca să aducem rîndită și liniste și să punem la adăpost viață și avutul poporului”. Se

## INEDITE



pare formată din 4 batalioane, care este trimisă pe calea ferată peste Prut, în timp ce 850 voluntari ardeleni de la Kiev primesc ordin să părăsească spre Chișinău.

Aceste forțe sunt intercate de regimentele roșii și înfrință după lupte singeroase. Voluntarii de la Kiev sunt prinși într-o ambuscadă și masacrați iar cele patru batalioane sunt obligate să părăsească garniturile în fața Chișinăului și să se retragă spre Prut. În capitala Basarabiei puterea este preluată de comitetul bolșevic iar o parte a membrilor Sfatului Țării au fost arestați.

Guvernul român a considerat oportuna trimiterea unor trupe capabile să reducă ordinea și M.C.G.

## DE ISTORIE

atragea atenția că nu se urmărește ocuparea Basarabiei și că Oastea Română nu dorește decât „să vă dea putință să desăvîrșiți autonomia și slobozoaile voastre, precum veți hotărî voi singuri”.

Această precizare era necesară datorită propagandei bolșevice care prezenta România ca pe un stat imperialist iar realitățile românești erau profund deformate. La 27 ianuarie Armata Română, „biruitorii lui Mackensen”, intră în mod oficial în Chișinău, în aclamațiile multimii. Împresia este copleșitoare atât datorită impunătorilor comandanți cu piepturile pline de decorări, cât și mai ales rîndurilor strin-

Muzeograf  
Eugen BOLA

(continuare în pag. 20)

# PAGINI INEDITE DE ISTORIE

(urmăre din pag. 19)

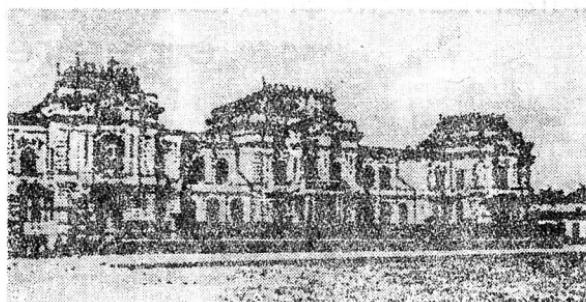
se ale soldaților, „mici de statura, trăsi la față, care te făceau să înțelegi, din mersul lor apăsat, disciplina care le stăpînește voința și gloria care le împodobesc piepturile de viaței”. Alături de acești bravi infanteriști ai fi fost Independenții să defileze și marinarii Flotei de operaționi, dar în această perioadă ei erau antrenăți în acțiunile de lichidare a rezistențelor bolșevice de pe linia Dunării, în cooperare cu trupele Diviziei 13.

La declanșarea ostilităților, Flota de operaționi, sprijinită de Batalionul de debarcare și Batalionul de pontonieri, a primit misiunea de a opri „toate șlepurile cu pavilion românesc și șlepurile străine cedate de guvernul român răsușilor” pe care acestia încercau să le evacueze la Odessa, astfel că zeci de șlepuri au fost recuperate.

La sfîrșitul lui ianuarie Flota se concentrează pentru sprijinirea infanteriei ce se pregătește de ofensivă în vederea eliberării porturilor basarabene: 3 canoniere tip „Oltul” Periprava, monitorul „Kogâlniceni” cu 3 vedete, 1 torpilor și 3 salupe la Chilia, iar la Ismail, monitoarele „Brățianu”, „Catargiu”, „Lăzărov” și 5 vedete.

La 3 februarie, la Ismail, comandorului Semenoff îl se atrage atenția că în cazul în care vasele sale vor lua partea răzvrătișilor deschizând focul asupra infanteriei române vor fi bombardată fară cruce. Vasele rusești se retrag, infanteriștii Diviziei 13 atacă și pătrund în oraș, în timp ce două plutoane din Batalionul de debarcare, sub acoperirea Flotei, debarcă și ocupă instalațiile portuare, arborind tricolorul la căpitanie de port. În raportul întocmit după luptă, comandantul infanteriei remarcă apărutul flotei la această victorie: „Dacă n-ar fi fost teama de flota noastră rusă ar fi rămas pe loc pînă în ultimul moment, luptând contra trupelor noastre de uscat”. Navele noastre se îndreaptă apoi spre Chilia și silesc vasele rusești să se retragă, după care sprijină cu foc atacul infanteriei și debarcă două companii direct în port grăbind cucerirea orașului. Se trece imediat la concentrarea forțelor pentru atacarea Vîlcovului, ultimul port detinut de bolșevici. La 9 februarie monitoarele intră pe canalul Cernofca și angajează barjele rusești din port. Înamicul răspunde cu calibrele 120, 150, 210 mm și respinge, pentru un moment, atașul, avându-l ușor cîteva nave românești.

Sub protecția artilleriei de pe monitoare infanteria ocupă periferiile orașului în timp ce „pe canalele Solomonof și Stepoveli, două moni-



toare și o vedetă împărătie trupele de razvrătiști”. Preșuna concentrată a infanteriei și flotei determină fuga escaderii ruse și ocuparea orașului, la 16 februarie. Sfîrșitul luptei dă posibilitatea comandanțului Diviziei 13, care a avut în subordine Flota de operaționi, să înainteze un raport elogios privind comportarea marinilor: „Operațiunile Flotei au fost conduse cu prudență și executate cu multă bravură și energie, ceea ce a avut ca rezultat curățirea Dunării de vasele rusești și ocuparea porturilor basarabene.

Meritul Flotei este cu atât mai remarcabil cu cât a trăit multă vreme în contact cu marinarii bolșevici de ceea mai anarhică categorie și și-a păstrat neatinsă disciplina și onoarea militară”.

Eliberarea Basarabiei a permis populației majoritate românească să-și ia destinul în propriile mîini. Ca expresie a voinei naționale, la 6 februarie 1918, Statul Țării proclamă independența Republicii Moldova și ieșirea din Federația Rusă, pas important pe drumul revenirii la Patria-Mamă.

## Moldova de peste Nistru — vechi pămînt strămoșesc

„Nu sunt dezmoșteniți cei cari, prin munca miinilor lor, contribuie la înflorirea unei societăți naționale, a cărei cultură și viață se răsfringe și asupra lor; nu, nu sunt dezmoșteniți acei ce se pot lăuda că au o patrie de iubit, un popor de apărător, o cultură de înaintat. Nu-s dezmoșteniți acei cari iubesc trecutul poporului lor, cei cari au în suflet tezaurul de amintiri care îl face pe omul singuratic să se simtă și el o parte, un rezultat al istoriei țării sale. Dezmoșteniți sunt acei ce nu mai cred în nimic, dezmoșteniți sunt acei cetățeni ai universului intreg, ce, neavând patrie, își aleg pe cea mai ieftină din tot universul, cei care neavând popor, își aleg pe cel mai lesne de avut, omenirea toată”.

Mihai EMINESCU  
— 16 septembrie 1878 —

Poetul basarabean NICOLAE DABIA, un pasionat cercetător al documentelor și izvoarelor inedite de cronica și istorie ale țării și culturii noastre naționale și autor al unor lucrări de referință în domeniu („Pe urmele lui Orfeu”, „Nasc și la Moldova oamenii”), demonstrează într-un studiu publicistic apărut recent în Editura „HYPERION” din Chișinău, că Moldova lui Stefan cel Mare și Sfînt este cu mult mai mare și mai veche decât consideră separatiștii și hrăpăretii

dornici să falsifice, cu orice preistoria și granitele țării.

„Astfel, în unele articole de „istorie” semnate de „savantii” de la Tiraspol se afirmă — constată cu amărăciune și revoltă autorul — că niciodată moldovenii n-au locuit dincolo de Nistru, că noi am fi dincolo de Nistru niște acaparatori, deci niște venetici și locul nostru e dincolo (adică dincoace) de Nistru, dacă nu chiar dincolo de Prut”. Intruciț, aşa cum spunea Nicolae

→

# PAGINI INEDITE DE ISTORIE

→

Iorga, „Românii acceptă toate suferințele, dar ei nu vor accepta nicio lăsată nărepirea”, vă prezintă în serial, cîteva fragmente din argumentele istoriei VII cu care poetul patriotic basarabean se simte dator să contrazică și să combată orice speculații și scenarii separatiste și iridentiste.

## BUREBISTA — REGELE ANTIC AL TRANSNISTRIEI

Cu peste 2500 de ani în urmă, pe locurile Moldovei de azi trăiau getii (cum le ziceau grecii) sau dacii (cum le spuneau în analele lor români) — o ramură din mama familie a traciilor.

Herodot menționa în cartea sa cincea a Istoriei sale că neamul traciilor „este, după acela al Indienilor, cel mai mare dintre toate. Dacă ar avea un singur dominitor și ar fi unită între dinșii, ar fi de neînvinzită și, după cum cred ei, ar fi mult mai puternici decât toate popoarele”.

Din cauză că acest mare popor era împărțit în triburi și „cnezate”, în „Daci mid”, care se dusă mănește între ele, dinșii au putut fi supuși de diverse popoare mai iniți și neînsemnate.

Marele rege Burebista, ce-a cîrmat Dacia între anii 80—40 i.e.n., este cel dintîi care reușește să-i unească într-un singur stat pe toți geii.

Burebista, viteazul regelui dacilor, reușise să-i aliapsească la getii săi și pe **țigarii**, adică pe **getii nistreni**, pe getii de pe Tîras, care locuiau între Nistrul și Bug.

Dacia de pe timpul lui se întindea de la Bug și pînă în Maramureș de azi, din munții Carpați și pînă în Balcani.

Nistrul curgea atunci pe la mijlocul tărîi lui și nu pe la o marginie, cum ar dorî-o unii astăzi.

## ROMANII TREC NISTRUL

Romanii supun Dacia și imperiul roman se întînde și el pînă la marginile Daciei de odinioară, adică pînă la Bug.

Mărturii ne sunt descoperirile arheologice, Valul lui Traian care trece Nistrul și urmează, cum zice Cantemir, pînă la Don, iar la Tîraspol — și cele cîteva încercări în alfabetul nesuferit de tîraspolenii de azi, ai latinilor, care aveau aici un „castru” (cetate).

Incepînd cu secolele II—III, peste aceste locuri trec ca lăcusele popoarele barbare: goții, avarii, hunii, longobardii, slavii și încă atîția altă, ale căror nume au dispărut în istorie.

În secolul XII, înainte de venirea tătarilor, dincolo de Nistru e

atestată în cronicile rusești și greco-țara valahă a Bolohovenilor (bojoh-voloj).

Marele savant Bogdan Petriceicu-Hăsdeu va scrie că: „Înainte de anul 1230, o poporitate curat românească reușește a se aşeza de departe peste Nistru, în regiunea Voliniei, fondînd acolo cîteva principate confederate, cunoscute în cronică rusească sub numele de „Principîi Bolohoveni”.

Unul din aceste cnezate valahă a fost situat în actuala regiune Kameneț-Podolsk (Camenița), altul în regiunea Kirovograd de azi, unde pe la 1497 mai erau atestati peste o jumătate de milion de moldoveni (mi-a spus Nicolae S. Cucul, înțiful meu învățător de la Codreni, care era sosit din acele locuri).

## MOLODOVENI, DINCOLO DE NISTRU

Din cele mai vechi timpuri moldovenii au locuit pe pămînturile de dincolo de Nistru.

În anul 1455 moldovenii stăpinesc cetatea Lerici de la Gura Niprului.

Steagul moldovenesc cu capul de zimbru flutura deasupra acestei garnizoane, vestind negustorilor căre ajungeoase în aceste părți de lume că cetatea e moldovenească și vama și plătită domilor Moldovei.

Regiunea dintre Nistrul și Bug se va numi pînă după anul 1800 regiunea Oceacov, cetatea de seaua a acesteia fiind orașul Oceacov, căruia moldovenii îl vor zice Vozia și pe care străini îl cred ca fiind parte din Moldova.

Mulți călători includ Oceacovul în Moldova (Gian Lorenzo D'Anania, teolog și cosmograf italian, în carte „Sistemul universal al lumii sau cosmografia”, editată în 1596 la Venetia; Giovanni Botero în „Rerazzioni universali” (1596, Venetia) zice: „Moldova are diferite orașe Varna, Cetatea-Albă, Oceacov...”). Giovanni Antonio Magini (1596) în lucrarea sa „Cele două Valahii”, adică Moldova și Tara Românească” numește Oceacovul printre „orașele mai însemnate” ale Moldovei etc.).

Oceacovul avea trei cetăți puternice, care ajungă și la stăpînirea de turci, dar care adesea erau repărate de moldoveni. Numai Petru Şchiopul a trimis în acest scop 15 mii de salahori moldoveni și 3 mii de care cu materiale de construcție.

Călătorii care trec pe la Oceacov vorbesc de el ca de un oraș moldovenesc, menționând numeroasa populație moldovenească din jurul său.

Un călător italian de la mijlocul secolului XVII, călugărul Niccolò Barsi, care a trecut pe la Oceacov în timp ce se întorcea din Baheiș-sarul Crăinei, descrie cele trei fortărețe. Între care se află situață o mahala, unde nu putea să

intre nici un străin. „Numai într-o singură fortăreță — unde se facea piata — puteau să intre turci și cei din afară care erau valahi”. În afară cetăților, deci, locuia o populație valahă.

El povestea că făcuse „drumul impreună cu delegația de Moldoveni care aduceau din Caucaz pe viitoare soție a lui Vasile Lupu, pe frumoasa cercheziană Ecaterina”. Dar Pașa din Silistra, care se afla în acel moment la Oceacov, văzînd-o, e fermecat de frumusețea ei și încearcă să-o ia pentru haremul său. Moldovenii o ascund însă, în unul din carele lor. Oamenii lui Pașa o căutău insisten, mai ales în „hanurile moldovenilor” din acest oraș. Pînă la urmă, conflictul este aplănat și călătorii continuă drumul către Cetatea Albă, pînă la care erau pe linie dreaptă 110 km.

Inainte de plecare — povestea Niccolò Barsi: „mă dusesi în casa unui moldovean din care, după cum am mai arătat, sunt mulți în acest oraș, și-l rugai să-mi facă niște bisecuții contra plată, deoarece trebuia să treac, timp de trei săptămâni încheiate, prin locuri puști”.

Deci moldovenii, dacă aveau hanuri și case, înseamnă că se ocupau cu comerțul și agricultura prin aceste locuri, nu erau călători sau robi, ci locuitori permanenti și, cum zice Barsi, „mulți”.

In iulie 1709 pe la Oceacov trece un alt călușar — Daniel Krmann. Venea dinspre Poltava, unde regele său Karol al XII-lea suferă binecunoscută infrângere în fața lui Petru. (Menționăm aici că detasamente de șteni moldoveni se aflau atunci atti în armata lui Petru I, cît și în armata lui Karol al XII-lea și nu-i exclus ca pe cîmpul de luptă să se fi întlnit față-n față și să mai fi făcut și cîte vreun schimb de înjurături în limba de acasă). De la Poltava pînă la Oceacov flămînește. Pe drum capătă în casa unui moldovean „niște piinicele cît degetul” și o spătă de miel. La 25 iulie 1709 ștenii lui Karol intră în Oceacov, pe care Krmann îl descrie, spunind că în oraș locuiesc în primul rînd Valahii, apoi Tătari, Greci și Turci (uitînd să-i menționeze măcar în treacăt pe Ruși, Ucraineni etc.). La han este servit cu „vin moldovenesc”. Locuiește mai apoi în tîna „împodobită cu covoaare” a casei unui valah. Cind îl întrebă ce credință ține, acesta face un semn mare al crucii, ceea ce-l îndeamnă pe cleric să concilie: „Acest neam de oameni al Valahilor și religia la fel cu a Rușilor și a Grecilor”. Adică ortodoxă.

Tot de valahii trăitor la Nordul Mării Negre vorbește în două jumătate a veacului al XVIII-lea francezul Reysseone și alții.

# 779

12 decembrie 1941, ora 14.30, pleacă din dana nr. 11 a portului Constanța vaporul „Struma”, sub pavilion panamez, către Palestina, cu emigranți evrei, naiv care avea să constituie, prin destinații său, cea mai mare tragedie navală din Marea Neagră.

După ce, cu mari greutăți, echipajul să neliniște, ajung la Istanbul, în patru zile, în loc de 12–14 ore, ceea ce trebuia să facă un vapor de

## oameni

pasageri, emigranților li se bazează drumul, făcindu-le imposibilă călătoria către Palestina.

Căpitanul vasului de origine bulgară, Garbatenco, s-a adresat în repetate rânduri Căpitaniei Portului Istanbul, comunicind că vasul nu mai poate continua călătoria din motive tehnice și solicită permisiunea de a debarcă pasagerii. Această permisiune nu i-a fost aprobată de autoritățile turcești, pentru că

## au pierit

guvernul mandatar britanic din Palestina de atunci a refuzat intrarea lor. Înapoierea în România nu mai era posibilă.

— „Salvați-ne măcar copiii” strigau disperați emigranții, dar acest apel a rămas fără ecou.

În cele 70 de zile cit a staționat vasul în rada portului Istanbul, (15.XII.1941–23.II.1942), perioadă de iarnă aspiră, cei 770 de oameni au suferit frigul, foamea și întunericul.

## în apele

cul, lipsa de medicamente, pe acest vapor al morții”, inghesuți pînă la sufoare.

Glasul acestor oameni a cerut continuu ajutor, însă nu au găsit niște întreținere, vasul fiind nevoit să facecale întoarsă și în scurt timp marea tragedie s-a produs, refugiați găsindu-și moarte în apele reci ale Mării Negre, la o distanță mică de intrarea în Bosfor.

## mării

Din cei 770 emigranți și 10 membri ai echipajului, doar unul singur a scăpat cu viață, unul dintre emigranți. Iată ce declară acest supraviețuitor, pe nume de Stolier David — „Era luni, 23 februarie 1942. În orele după-amiază s-a apropiat de „Struma” un remorcher și a comunicat că vor să remorczeze „Struma” într-un loc apropiat pentru reparații în vederea plecării. Cind u-

nul dintre cei urcați pe vapor a destăinuit că vor să ne reîntoarcă în Marea Neagră, Comitetul să opus, căpitanul Garbatenco, care să inteleagă cu ofițerul de grăniceri, nu s-a pronunțat în nici un fel. „Struma” plutea remorcată. Pe la orele 9–10 noaptea, am trecut Bosforul și am pătruns în Marea Neagră. Cam la o distanță de 5 km de coastă, remorcherul s-a decuplat, iar echipajul său, la părăsire, ne strigă: „voi plecați spre Burgas”.

In noaptea aceea nici unul dintre noi nu am închiis ochii. Nimeni nu așașos un cuvînt. Tăcuții am stat toată noaptea. Dimineața, înspre orele 3, m-am urcat pe puncte. După spuselă căpitanul mai erau încă în apele turcești. Căpitanul vasului se ferea să spună un cuvînt de prisoș; sustinea numai că motorul este defect și cind va fi pus în stare de funcționare ne vor întoarce în portul turcesc. Vasul nu se urnea din loc. Mareea era linistită, dar iată, puțin înainte de ora 9 dimineață, s-a auzit o detunată teribilă, vasul s-a rupt în două și s-a scufundat în cîteva clipe. Eu am fost aruncat în sus și cind am căzut în mare vedeam cum oamenii se luptau cu apa. Tipetele asurzitoare creață un zgomot teribil. Părți din vapor pluteau. Unii dintre călători se apucau de aceste bucăți și am făcut și eu la fel.

Apele mării erau reci din cauza frigului și, sleiți de puteri, oamenii au degerat și marea îi arăgea în adine, unul cîte unul. Cam pe la ora prinzelui m-am convins că am

# TRAGEDIA

rămas singur. Am fost imbrăcat cu o scurtă de blană care m-a încălzit întrucât și-m-a ajutat să mă mențin. Cu strîngere de înimă am amintesc de clipele cînd vedeam, unul cîte unul, prietenii mei pierind în mare, iar eu rămîneam singur.

Îmi amintesc că m-am străduit să mă urez mai sus ca să-mi scoț, cînd mai mult cu putință, corpul înghețat din apă. Încercarea mi-a reușit întrucât; sper să arătăm observat un punct de salvare: una din bărcele vasului sau poate a unui alt vas scufundat, plutea pe mare. Am reușit să o ajung și să o aduc pe secundă. M-am asezat pe bancă, astfel că întregul meu corp era deasupra mării. Nu se vedea nici o vîță în afără de păsările care zburau peste corpurile de lemn plătitore și ale resturilor de alimente. Odată cu apusul soarelui am observat un om care inota spre mine cu multă greutate, cînd s-a apropiat l-am cunoscut, era ajutorul de comandanță al vasului. Lazăr. Era foarte obosit. L-am ajutat să se urce în barcă. La întrebarea mea, cum s-a produs nenorocirea, mi-a răspuns că el a observat cum o mină se apropia de vas. L-a făcut atent pe comandanță, dar între timp vasul a sărit în aer. Mi-a povestit că l-a vîzut pe comandanță intotdeauna cîteva ore, dar în cele din urmă a

## (II)

Tratamentul impune, de la început, o selecție rapidă a cazușilor, în trei grupe de urgență:

• Urgența I — caz cu conștiență pierdută și cu stop respirator și (sau) stop cardiac;

Se practică respirația artificială și (sau) masajul cardiac extern, cu oxigenoterapie, încălzire rapidă în baie cu apă, la 40–45°C. Cazurile cu fibrilație atrială, împun prezența unui cadru medical, pentru efectuarea defibrilară electrică sau chimică „cu procainamidă sau chinidină”. După aceasta se asigură salvatul un regim la patul de cel puțin 24 ore, perioadă de timp în care se pot administra și medicamente sedative sau tranchilizante, băuturi calde, alimente hipercalorice.

• Urgența a II-a — caz cu conștiență pierdută, dar cu păstrarea funcțiilor cardio-respiratorii;

Se introduce victimă într-o baie caldă, sau se face dus cu apă la 40–45°C, urmărind că temperatura rectală să ajungă la 35°C iar tremurările să inceteze, după care se introduce în pat sau într-un sac de dormit încălzit în prealabil.

• Urgența a III-a — caz cu conștiență pastrată. Se introduce în

## Salvarea

baie caldă, la 40–45°C. Pe timpul că sunt tratate cazuile de urgență I și a II-a, pentru cauzuri de urgență a III-a se recomandă și stropirea repetată cu apă caldă, deoarece după 30 minute de la scoaterea din mediul recet poate surveni o scădere paradoxală a temperaturii centrale, prin recircularea sîngelui recet de la periferie. După ce temperatura centrală a ajuns la 35°C putem administra o doză de alcool, chiar în cantitate mai mare.

Pentru reinclăzirea naufragiaților mai recomandăm și următoarele măsuri:

— la introducerea într-o cădă cu apă caldă de 40–45°C minile și picioarele naufragiațului să nu se scufundă în apă, pentru ca încălzirea acestora să se facă pe seama ameliorării circulației periferice. Să se înă permanență naufragiațul sub observație, deoarece în orice moment își poate pierde conștiința, și se poate opri respirația, sau poate acuza dureri puternice în extremitățile înghețate.

— controlul temperaturii centrale, pe timpul îmbăieri cu apă caldă,

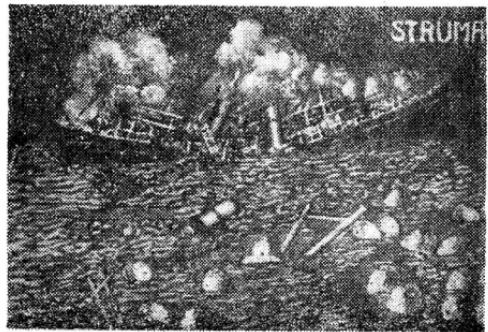
# VASULUI „STRUMA”

înghetă și s-a înecat. Știa precis că din călătorii vasului n-a rămas nici unul în viață.

Ne-am hotărât amindoi să nu adormim ca să nu murim înghețați. Ne-am încălzit unul de celălalt. Noaptea a trecut foarte greu și puterile ajutorului de comandanți au început să-l părăsească. Dimineață, odată cu răsărîtu soarelui, el a început să dea semne de agresivitate. Își pierduse cunoștința. În ultimele sale clipe se juca cu peștișorii mării. L-am făcut atent de cîteva ori să nu se aproacie de ma-

re. Era însă înghețat și nu puteam să-l impiedic cu totul. Până la urmă puterile l-au părăsit complet și ajutorul de comandanți, Lazar a căzut în mare și s-a înecat.

Moartea lui Lazar m-a entuziasmărat profund. Din depărtare se vedea malul. M-am hotărât să fiot pică colo. Mi-am strîns puterile și am înțot cam vreo 200 de metri. Mi-am dat, însă, seama că nu voi putea ajunge la mal și m-am întors. Vedeam chiar că și soarta mea va fi aceeași ca și a lui Lazar și m-am hotărât să-mi pun capăt zi-



„Struma”  
de Mirabelle Dors  
Rapin —  
Paris  
(colecția  
Maria  
Arsene)

## naufragiaților

să se efectueze, permanent, prin introducerea termometrului în gură, sub limbă, după ce, în prealabil, l-am învelit în cîteva straturi de tifon. Cind temperatura centrală a ajuns la 35°C, se va întreprinde încălzirea; trebuie avută mare atenție pe timpul alimentației, deoarece poate apăru vomă;

— uneori este necesar ca, după îmbăierea pentru refacere, să se continue această acțiune, prin infășurarea cu prosoape, cearșafuri sau cîrpe umede a capului, gâtului, axilelor, pîntecelui și zonelor înghețătoare cu apă la 45°C. Miinile și picioarele nu se vor infășura;

— dacă nu este posibilă folosirea mijloacelor de mai sus, se recomandă ca un om sănătos să se lipescă cu corpul de cel salvat și, împreună, să se învelească cu cîeva. Procedeul a dat foarte bune rezultate.

Dacă mai asociem la procesul de refacere și inspirare de aer cald (sau) și administrarea de oxigen la mască, normalizarea respirației și ridicarea temperaturii centrale se realizează în și mai bune condiții.

Dacă la aducerea salvatului în încăperi încălzite îl vom infolosi cu tot felul de haine, acestea îl vor izola din punct de vedere termic și nu vom rezolva nimic, ba, din contră, chiar îl vom face rău, deci procedeul este contraindicat.

Corpul ar putea fi încălzit cu perne electrice, termofoare, sticle cu apă caldă. Încălzirea excesivă a unor părți ale corpului poate avea efecte negative.

Masajul corpului neinsoțit și de încălzire nu dă efecte pozitive și, de regulă, este contraindicat, mai ales în hipotermie cu efecte locale mai grave (degerături).

In situație în care naufragiațul și-a pierdut conștiința, la apărută insuficiență cardiacă sau o deregulare a funcției respiratorii, este absolut necesar să ne ocupăm, cu prioritate, de rezolvarea acestor deregulații, efectuind pînă la sosirea personalului medical masaj cardiac sau respirație artificială gură la gură.

In scopul efectuării masajului cardiac extern și a respirației artificiale gură la gură, cel mai bine este să participe doi salvatori, dar

Căpitan de rangul II  
Eugen CIURDEA

(continuare în pag. 25)

lelor. Cu multă greutate am scos din buzunarul bainei un briceag și am încercat să-mi tai venele de la miini, miinile îmi erau însă atât de înghețate, încât n-am putut ține briceagul. Deodată am zărit un vapor ce se apropiu. Am strigat cu toate puterile după ajutor. Au trecut la o distanță de cîțiva metri de mine și n-au oprit să mă salveze. Mi-au arătat ceva cu miinile, dar n-am înțiput să inot pînă la malul apropiat. Oamenii n-au știut că n-am avut nici putere să-mi pun capăt vieții.

In clipele de deznădejde am văzut o barcă apropiindu-se. Aceasta a fost o barcă de salvare trimisă dintr-un sat apropiat, Shilo. Sat mic, turcesc, pe coasta Mării Negre. În barcă erau cîțiva marinari turci înarmați cu toate uinetele necesare pentru asemenea operații. Au scos cadavrul lui Lazar, încă un călător, mie mi-au dat primul ajutor ducindu-mă în sat.

Două zile am stat în infirmeria satului, sub paza jandarmilor. În a treia zi mă dus în stația Biscurta, unde am fost interogat despre cele întâmplate, după care o ambulanță m-a transportat la spitalul din Haydarpaşa. Nici acolo n-am putut veni în contact cu nimeni. Au trecut 14 zile pînă am putut să umbrelu pe picioare. Atunci am fost dus la poliția centrală. Am stat într-o mică celulă. M-au fotografiat din toate unghiurile, așa cum se obișnuiește cu orice delicienț. Mi-au dat și un număr: 704.

In același timp însă, dintr-o altă surse bine informată, comandanțul submarinului sovietic „Sci 213”, avea să noteze în jurnalul său de bord: „transportorul vrăjîmăs „Struma” a fost atacat, în zorii zilei de 24 februarie 1942, din îmersiune, la o distanță de sase cabluri, torpilat și curind scufundat“ (G. I. Babev, Marinari din Flota Mării Negre în timpul Marei Război de apărare a Patriei, Moscova, Editura Militară, 1978, pag. 299).

Submarinul sovietic „Sci 213”, având la bord pe comandanțul I. V. Isaev, a atacat, la 41°26' N și 29°10' E la o distanță de aproximativ 14 mile marine nord-nord-est de intrarea în Bosfor, un vas de pasageri al cărui nume nu a fost identificat, scufundindu-l printre lovitûră de torpedo. Este de presupus că fiind vorba despre vasul „Struma”, care s-a scufundat la 24 februarie 1942, la aproximativ 9 mile marine nord de Bosfor. Aceste date privind locul de scufundare a „Strumei”, sunt exacte. Vasul „Struma” s-a scufundat foarte repede. Alte vase nu se mai aflau în apropierea lui. Se pare a fi o certitudine că vasul ataçat de submarinul sovietic a fost considerat ca fiind un vas gerîtan și că sovieticii nu au realizat fap-

Serban GHEORGHIU

(continuare în pag. 26)

# ÎNVĂȚĂMÎNTUL DE MARINĂ

## — REPERE CRONOLOGICE —

(II)



1901 — Prin Inaltul Decret Nr. 1584/1 aprilie 1901 „Divizia de Mare, care funcționa ca comandament, s-a transformat în corp de trupă, tot sub aceeași denumire, cu reședință la Constanța, cuprindând serviciile următoare:

a) Apărarea Porturilor Maritime și Școalele, având trei companii:

1) Compania Apărării Portului Constanța;

2) Compania Apărării Portului Sulina, de care depinde Canonicera „Grivița” și salupa „Rahova”;

3) Compania Școalei de Marină de care depinde și Briceul „Mircea”. Comandanțul companiei îndeplinește și funcția de subdirector al Școalei de Marină".

1902 — în acul 1902 a fost elaborat un nou regulament pentru **SCOALA DE APLICAȚIE A SUBLΟCOTENȚΕΙΟΥΡ DE MARINA**.

— Prin Inaltul Decret Nr. 2233/9 iulie 1902 este aprobat Regulamentul **ȘCOLII DE MARINA DE SUBMECANICI ȘI SUBMAESTRI MILITARI**.

1906 — Prin Inaltul Decret Nr. 2205/1906 se stabilește ca încă de la admisire în **SCOALA MILITARĂ DE ARTILERIE ȘI GENIU**, cei reuși la examen să fie împărțiți pe cele trei specialități: artlerie, geniu și marină.

— În anul 1906 conform Inaltului Decret Nr. 3897 elevii admitși în **SCOALA DE MARINA** semnau un angajament că vor servi în marina militară sau ca detașați la marina comercială, pînă la vîrstă de 30 de ani.

1907 — Prin Inaltul Decret Nr. 3551/1907, **Regulamentul Școlii de aplicatie a sublocotențenilor de marină** a fost pus de acord cu cel al Școlii militare de artlerie și geniu, intrucât învățămîntul din Școală de aplicatie a sublocotențenilor de marină era o continuare a celui din Școală militară de artlerie și geniu.

1909 — Prin Inaltul Decret Nr. 1620/06 mai 1909, s-a înstituit **CORPUL MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINA**:

- submaiștri cls. II și I-a;
- maîștri militari cls. III; II și I-a;
- maîștru militar-șef.

— Prin Inaltul Decret Nr. 2064/27 iunie 1909 și Decizie ministerială Nr. 165/1909, **SCOALA DE MARINA** se reorganizează și ia denumirea de **SCOALA DE MARINA A MAIȘTRILOR MILITARI, SEFI DE SPECIALITĂȚI**.

(pregăteau subofițeri și maîștri).

Intre anii 1916—1920 școala își incetează activitatea.

— Prin Inaltul Decret Nr. 2928/29 octombrie 1909,

**SCOALA DE APLICAȚIE A SUBLΟCOTENȚΕΙΟΥΡ DE MARINA** se reorganizează și ia denumirea de **SCOALA NAVALĂ SUPERIOARĂ** — sediul fiind la Constanța, str. Traian nr. 53 — azi, **MUZEUL MARINIEI ROMÂNE**.

1910 — Prin Inaltul Decret Nr. 284/26 ianuarie 1910, se adoptă „Regulamentul școalelor militare”.

**SCOALA MILITARĂ DE ARTILERIE ȘI GENIU** ia denumirea de **SCOALA MILITARĂ DE ARTLERIE, GENIU ȘI MARINA**. (Secția geniu va fi integrată începînd cu anul școlar 1918—1919, în cadrul Școlii pregătitoare de ofițeri de infanterie).

**Secția de marină** se va desprinde de Școala militară de ofițeri de artlerie în 1920 — va fi inclusă definitiv în cadrul **Școlii navale** — școală înființată în anul 1909).

1912 — Prin Inaltul Decret Nr. 4225/03 octombrie 1912, este aprobată Legea de organizare a marinei militare din anul 1912, în care se stipulează,

art. 6 — „Școalele marinei constituiesc o unitate de direcție și cuprind:

- Școala navală superioară;
- Școala de marină a maîștrilor militari;
- Școala de trageri a marinei;
- Școala de hidrografie și pilotajui;
- Școalele practice la bord, pentru ofițeri și tripu.

Aceste școli se conduc după regulamentele lor speciale.

Toate școalele marinei sunt puse sub autoritatea comandamentului marinei<sup>14</sup>.

1919 — În cadrul **ȘCOLII PREGĂTITOARE DE ARTLERIE** funcționează, în toamna anului 1919, și o **SECȚIE DE MARINA**. (Secția geniu — afărat aproape 40 de ani în cadrul Școlii de ofițeri de artlerie — a fost inclusă, începînd cu anul școlar 1918—1919, în cadrul Școlii pregătitoare de ofițeri de infanterie). La Școala militară de ofițeri de marină se pregătesc și ofițeri mecanici.

— Prin Decretul-lege Nr. 4875/18 noiembrie 1919, se statuiează **CORPUL MAIȘTRILOR MILITARI**, în cadrul jerarhiei militare, pe o treaptă între-ofițieră între corpul ofițerilor și subofițerilor.

1920 — Prin Decizie ministerială Nr. 365/30 iunie 1920, se înființează specialitatea de **MAIȘTRU MILITAR SANITAR** (pentru marină).

— Prin Inaltul Decret Nr. 2213/14 mai 1920, se înființează **INSTUTUL DE MARINA**, cu sediul în Constanța și care va avea în compunere:

- Școala copiilor de marină (desființată în anul 1891);
- Școala instructorilor de specialități (subofițeri);

— Școala de maistri de marină.  
Institutul maritim a funcționat în perioada 1920—1926, în cazarma „Principale Nicolae”, strada Mircea din Constanța.

— Prin Decizie ministerială Nr. 372/9 iunie 1920, se înființează **SCOALA NAVALĂ**, prin desprinderă **SECȚIE DE MARINA** din Școala militară de ofițeri de artlerie, denumită altăori și **SCOALA DE OFIȚERI DE MARINA** și care avea următoarea structură organizatorică:

- Secția pregătitoare, cu durata de 2 ani;
- Secția de aplicații, cu durata de un an.

**Căpitan de rangul II**

**Jianu MOLDOVAN**

— **Muzeul Marinei Române** —

## Constanțenți cinstesc memoria soldaților francezi

Acum aproape 14 decenii, în timpul războiului Crimeei, pe aceste meleaguri au căzut la datorie, pe cîmpul de onoare, sute de soldați francezi.

Orașul Constanța se poate mîndri cu faptul că a edificat un monument în cinstea acestor soldați și de a fi întreținut, în cea mai bună stare, mormintele și crucile sub care ei își dorm somnul de veci.

Fundația „ARMOR” — Asociația de prietenie Constanța—Franța — și-a făcut o datorie de onoare din a cinsti amintirea acestor bravi, cu ocazia sărbătorilor creștine importante sau a vizitelor delegaților oficiale franceze în orașul de la târmul românesc al mării.

Anul precedent, vicepreședintele Camerei de Agricultură a Franței, președintele Camerei de Comerț din Bretană și alte persoane oficiale care, cu ocazia unei vizite în Constanța, au fost invitați să participe la o ceremonie de comemorare și să depună o coroană de flori, au fost profund impresionați de grijă și respectul pe care constanțenii o poartă acestor monumente.

Membrii delegațiilor au relatat în presă, la întoarcerea în Franță, că își vor amînă întotdeauna că la 3500 km de pămînturile Franței, în România, în orașul Constanța, locuitorii își amintesc și cinstesc eroii francezi.

Toti oaspetii francezi ai Constanței au rămas cu o excelentă imagine despre orașul nostru, despre sentimentele profunde de afecțiune și stimație pe care româniile le nutresc față de marea noastră soră latină — Franța.

Este demn de relevat că suflările acestei fundații franco-române — „ARMOR” — care a reușit să realizeze o adeverăată punctă a prieteniei ce leagă Constanța de Bretană franceză, este un constanțean al nostru — profesor doctor inginer Nica Daniel, care, împreună cu soția sa, româncă de asemenea, stabilită de mulți ani în Franță, au făcut, concret, dovada faptului că flacără sfintă a dragoșei de țară luminează sufletele oamenilor adeverăți, indiferent de distanță la care ei se află față de pămîntul natal. Căci prin fundația „ARMOR” o largă fereastră se deschide constanțenilor spre civilizația franceză, atât prin biblioteca deschisă în orașul nostru, cât și prin vizitările organizate, anual, în Franță, cu grupuri de copii care și desăvârșesc, astfel, cunoștințele de limbă și cultură franceză.

Maior  
Costin CONSTANDACHE

## Salvarea..

(urmăre din pag. 23)

în cazuri deosebite se poate descu-  
ca și un singur salvator.

Trebui să respectă succesiunea  
manevrelor de resuscitare, iar acțiunile inutile eliminate, deoarece aici  
sunt în luptă cu secundele pen-  
tru salvarea victimei.

Concomitent cu respirația artificială, cind este necesar, se instituie și masajul cardiac extern.

Se mențin ambele acțiuni pînă la  
reluarea ambelor funcții (apar ex-  
cursurile toracice și pulsul la artera carotidă) și dispariția mîndrișorii (dila-  
tarea pupilei) cu recolorarea tegumentelor.

Dacă aerul insuflat prin procedeul  
gară la gară pătrunde și în stomac, atunci apăr vomă. Pentru elini-  
marea aerului din stomac se apăsa în regiunea umbilicală cu mîna.

Trebue să fim foarte atenți cînd  
executăm masajul cardiac extern,  
să nu existe fracturi costale ce ar

putea determina lezuni interne grave.

De asemenea, prin ridicarea mai  
sus a picioarelor victimei vom  
contribui la accelerarea circulației  
singelui și la ameliorarea unei insu-  
ficiuni circulatorii cerebrale.

Aplicarea acestor metode pe care  
le-am expus permite, în multe cazu-  
ri, să se evite moartea victimei  
datorită supravîrșirii corporului și și  
lui menșin în viață naufragiatul.

Inchîncere vrem să subliniem că durata supravîrșuirii omului căzut în apă depinde, în mare măsură,  
și de condiția fizică a individului  
și, în special, de călărea acestuia la  
frig, pe parcursul mai multor ani.

Se citează cazuri de persoane, că-  
lîte la frig, care au inotat în apă  
la temperatură de 10°C, distanțe de  
pînă la 10 km, în aproximativ 5 ore.  
De asemenea, în alte cazuri,  
bărbații au inotat în apă la 2–5°  
C peste 20 de minute.

Rezultă că un om căzut în apă  
rece, dacă este călit fizic și psihic,  
nu va aștepta pasiv ajutorul, el  
va lupta pentru viață, folosind orice

posibilitate și se va salva, pe cînd  
cel slab va pieri.

Vedem, deci, rolul însemnat al  
procesului de călăre a organismului,  
cărui trebuie să îi se acorde o  
mare atenție în programele de pre-  
gătire, atât în școlile militare de  
învățămînt, cit și în cele de instruc-  
ție a militariilor de toate gradele din  
marina militară.

## Fără echipaj

(urmăre din pag. 13)

care controlează și programează a-  
utomat manevrele de intrare/ieșire  
și navigația la larg.

Concepția europeană — mai re-  
alistă sau, poate, mai prudentă —  
insistă, deocamdată, pe reducerea  
la minimum a echipajului. Astfel,  
Norvegia a construit — la sântierile  
sud-coreene Hyundai — nave PRO-  
BO BIAK (36.500 Tdw), prima din  
tr-o serie de trei care au fost pro-  
iectate pe baza studiilor de reduc-  
re a echipajelor efectuate de Nor-  
wegian Shipowners Association.

Germania a construit, în sântierele  
Howaldtswerke din Kiel, două  
nave identice: NORASIA SAMAN-  
THA și NORASIA SUSAN. Prima,  
navigând sub pavilion german, are  
nevoie de un echipaj de 16 persoane,  
pe cînd a doua, sub pavilion de  
complezență, are un echipaj de  
numai 12 persoane (mai puțin cu  
doi marinari, un steward și ofițer  
radiotelefrafist).

Aceste reduceri semnificative de  
echipaj au fost posibile datorită a  
doi factori majori: gradul ridicat  
de automatizare și utilizarea unor  
matării policalificații, apti să  
pentru activități de puncte, cînd și  
pentru cele din serviciul mașinilor.

Pe navele NORASIA sunt monta-  
te instalații de automatizare și apa-  
ratură electronică astfel încît serviciul  
de cart pe puncte de comandă să se execute doar de o singură per-  
soană. Comanda de navigație este  
concepță ca să ofere ofiterului de  
cart toate informațiile necesare și  
posibilitatea ca pe baza datelor res-  
pective să comande și să contrioneze  
totul, inclusiv comunicările RTG  
să radiotelefoniice. Comanda de na-  
vigație devine, astfel, un adeverat  
centru de conducere a navei. De te-  
nțărea faptul că, pentru pregătirea  
ofiterilor care să execute serviciul în  
aceste centre electronice de con-  
ducere, la Scăola Politehnică de  
Studii Maritime din Hamburg s-a  
instalat simulatorul Susan care re-  
prezintă toate configurațiile de la  
 bordul navelor amintite.

In concluzie, vor rezista cerințelor  
secolului XXI doar acele indus-  
trii de construcții navale și flo-  
te de transport care au capacitate  
sociale, formative și economice apte  
să înglobeze tehnologiile de vîrf  
specifice „navei inteligente“.

# PE PUNȚI DE CORĂBII ȘI VAPOARE

(călători și exploratori români pe mările, oceanele și fluviile lumii)

Surprinzător de mulți români au străbătut mări, oceanele și fluviile lumii de-a lungul anilor. Ii vom prezenta doar pe cei mai cunoscuți călători sau exploratori care au străbătut meleagurile Terrei pe „misiunile cărării”, mărginindu-ne relativ rile la perioada 1427–1938. Am ales acest interval de timp deoarece în bibliografia parcursă, perioada respectivă este bogată în evenimente semnificative din punctul de vedere al temei pe care o abordăm.

• In 1427 **Radu Banul** — unul din foști demnitari ai lui Mircea cel Bătrân a călătorit la Londra evident că a traversat Canalul Minciei cu corabia după ajutoare (ne aflăm în perioada înjgebării unei cruciale antiotomane care au fost proiectate în perioada 1418–1428). Era, probabil, un ajutor englezesc pentru tările române. Existau precedente. Astfel, la sfîrșitul secolului XIV, printre apărătorii castelului Bran întlnim și ostasi britanici.

• **Radu cel Mare**, domn al Tării Românești între 1495–1508, a călătorit în tinerețe la Paris și Londra în căutare de ajutoare pentru ocuparea tronului. Traversarea Mării Minciei a efectuat-o la bordul unei corăbi.

• **Petru Cercel**, frate vitreg al lui Mihai Viteazul, om cu o aleasă cultură renascentistă, mult apreciat la curtile imperiale sau regale ale vremii (ale Franței, Poloniei, Germaniei), binecunoscut în Venetia, Istanbul, Roma, unde avea asigurată protecția Pappei Grigore al XIII-lea, domn al Tării Românești între 1583–1585 și-a pierdut viața pe mare. În 1589 era la un pas de a-și recăpăta tronul, dar a contrazis, în fața sultanului, pe un demnitar otoman care afirmase despre el că nu ar fi copil legitim. Gestul acesta l-a dus la pierzerea; a fost aruncat în închisoarea „Cele șapte turnuri”. În februarie sau martie 1590 a fost scos de aici cu nasul și urechile tăiate. Cind se îndrepta la bordul unei corăbi spre insula Rhodos, adăloc de detenție, a fost aruncat în mare. Se sfîrsește, astfel, viața unui cărturar luminat, umanist de mare cuprindere, a unui „om deosebit prin înșinuirile sale și foarte simpatic prin spiritul, invățătură și frumusețea sa de volevod pletos...” (N. Iorga). La vîrstă de 10 ani a fost trimis ostatec la Poarta Otomană, unde a stat 14 ani și a efectuat călătorie pe mare la locurile de detenție din insulele Rhodos și Cipru.

• **Călugărul Mardarie** se numără printre cei dinții pelerini cunoscuți, plecați de pe meleagurile noastre la muntele Athos, unde a ajuns în 1594. De aici, pe valurile Mediteranei, cu o corabie, a ajuns la Ierusalim, unde a vizitat celebrele moșuni. În continuare a pășit și pe pămîntul

(I) Africa pînă la portul Alexandria, mergeind astfel, parțial, pe urmele foștilor domitori ai Tării Românești, Radu Paisie (1535–1545) și Nîhacă Turcicul (1577 și 1585) care, însă, au văzut Africa pe cind își ispășeau surghiul impus de turci.

• **Constantin Cantacuzino**, stolnicul, marele istoric, om politic și umanist — a călătorit mult, ne-îașat o hartă (de mare valoare în epocă) și căreia original se află la Londra, expusă în British Museum, iar o copie și la Muzeul Marinei române din Constanța. El a călătorit mult. Așa, de exemplu, în ziua de 18 ianuarie 1667 s-a ambarcat la Istanbul pe corabia venețiană „MADONA DEL ROSARIO” cu care, la 19 februarie, a ajuns la Veneția. A făcut aceasta deplasare în Italia cu spuden (student), frecventând regulat „Collegium Aristarum” din cadrul Universității din Padova. A mai călătorit pe mare. Astfel, în 1673, fiind exilat s-a deplasat cu o corabie pînă în portul Kandia din insula Crete.

• Spătarul **Nicolae Milescu** în cursul cunoașterei sale călătorii în China s-a deplasat pe rîuri și fluvi. Solia plecată de la Moscova la 3 martie 1675 a călătorit prin Siberia pe rîurile IRTIS, OBI și ENISEI în trei DOȘCĂNICANICI (bărci mici, cu fundul plat) și a traversat lacul BAICAL. Într-o scrisoare adresată sefului Departamentului Siliilor din Moscova el nota „rîul Enisei, care este foarte mare și frumos, m-a dus cu gîndul către Dunăre”.

• Sasul **Iohann Kelp**, din Daia Sighișoarei, a emigrat în Pennsylvania, în 1694, traversând Atlanticul la bordul unei corăbi. Este primul cetățean de pe meleagurile principatelor române care a ajuns pe continentul american.

• Preotul ortodox **Samuilă Dâmian**, născut în Transilvania, a călătorit între anii 1744–1746 prin Germania, Franța, Olanda și Anglia. La Oxford a studiat științele (electricitatea). A trecut (cu o corabie englezescă) Atlanticul și a ajuns în coloniile britanice din Lumea Nouă. În 1748 se afla la Philadelphia, unde l-a cunoscut pe Benjamin Franklin. După 1748 a părăsit America; s-a ambarcat pe o corabie, probabil în portul New Orleans, și a ajuns în Jamaica; de aici, navigind pe valurile oceanului a ajuns în Mexic unde se pare că a murit.

★  
In numărul viitor, vom prezenta cronologie, călătoriile române de pe drumeurile de ape ale terrei din perioada 1750–1850.

**Contraamiral George PETRE**

## Tragedia...

(umeare din pag. 23)

(v) că ei au scufundat vasul „Struma”. Sovieticii au avut cunoștință, cu siguranță, de faptul că vasul „Struma” se afla la Istanbul. Dar nu există informații din vre lă sa rezulte că parteau turce ar fi inițiată părțile beligerante cu privire la plecarea în larg a vasului „Struma”. Astfel, conducerea națională sovietică nu avea cum să avertizeze submarinul „Sci 213” că vasul „Struma” a fost obligat să

părăsească Istanbulul și să plece în larg.

Submarinele sovietice au continuat însă și după acest caz operațiunile în fața Bosporului, în același fel.

Despre vaporul „Struma” s-a spus foarte puțin. Această tragedie marină ar trebui să o cunoască tota omeneirea, pentru că, memoria umană are facultatea de a uită repede, pe motiv că bucuriile vieții sterg din memorie tot ce-i suferință. Și tocmai această parte a trecului trebuie împrospătată mereu, amintită mereu.

Astăzi, după o jumătate de secol, tragedia de pe vasul „Struma” găsește poporul evreu de pretuințe enunță că constată fermă că, în vîrstă există, în această lume, un părinte unde evreii își au căminul lor.

Cazul „Struma”, reține în primul rînd atenția unei rațiuni drepte, care trebuie să guverneze raporturile dintre oameni și dintre popoare.

In întimpinarea acestei grozânci tragedii maritime, în care și-au pierdut viața cele 779 suflete nevinovate, de la 5 luni la 71 de ani, ar trebui ca cei vinovați să-și ceară măcar cuvenitele scuze.



# magazin • magazin • magazin

## Un amiral pe aripile furtunii

Marinari — și nu numai ei — cunosc și utilizează „Scara Beaufort” pentru a exprima, raportate la cele 12 grade ale sale, intensitatea sau forță vîntului.

Contraamiralul FRANCIS BEAUFORT, fost șef al Direcției Hidrografice din Anglia între 1829—1855, are o biografie pe cît de ciudată, pe atât de interesantă.

S-a născut în 1774 la Collon, în Irlanda. Tatăl său, preot de profesie, era descendental unei familii de nobili francezi.

In 1787, Francis se înrolează în marina britanică, fiind ambarcat pe „COLOSSUS” și apoi pe „VANSITTART”, o navă aparținând Companiei Îndiilor Orientale.

Doi ani mai tîrziu, în timp ce executa o ridicare hidrografică în strîmtoarea Gaspar din Indonezia, nava se loveste de o stinca. Este nevoie să o arunce pe coastă pentru a salva echipajul. După mai multe peripeții, se întoarce în Anglia. Va fi din nou ambarcat, pe „LATONA” și respectiv, „AQUILON”.

In apropiere de Brest la parte la „Bătălia de la 1 iunie 1794” dintre flota engleză și revoluționarii francezi.

Uterior trece pe nava „PHAE-TON” împreună cu care ia parte la mai multe acțiuni de luptă victorioase.

In 1796 este avansat la gradul de căpitan.

In octombrie 1800 se angajează cu o salupă într-o ambuscădă. Reușește să captureze nava spaniolă „SAN JOSEF” armată cu 24 de tunuri, care se afla ancorată sub fortărea „Fuengirola”, în apropiere de Malaga. In această aventuroasă confruntare se alerge cu 19 râni care îl vor face, timp de doi ani, inapt pentru ambarcare.

In această perioadă se ocupă de instalarea liniei de telegraf dintre Dublin și Galway, imperios necesar pentru apărarea Angliei, amenințată de invazia trupelor lui Napoleon Bonaparte.

In 1805 este numit comandant pe nava „WOOLWICH”. Aflat la bordul acesteia, în 1807, pe Rio de la Plata din America de Sud pentru efectuarea unor ridicări hidrografice, introduce cunoscuta scară convențională a vîntului care îl poartă numele.

In 1809 devine comandant pe „BLOSSOM” aparținând escadreriei din Mării. In 1811, comandorul Beaufort este trimis de către seful acestei escadre să exploreze cu fregata „FREDERICKSSTEEEN”

coasta de sud a Turciei și cea a Libanului de astăzi, cunoscută sub denumirea de Karamanama. Aceste investigații vor fi intrerupte în 1812 datorită unei incăierări cu niște turci fanatici care i-au atacat prin surprindere pe plajă, în timp ce se ambarcau în bărci pentru a se înapoi la navă. Beaufort este rănit din nou, destul de serios, la sold.

Pe baza datelor obținute, întocmește o serie de hărți după me-



tode proprii care aveau să ușureze procese mult procedeile de lucru existente la acenă dată.

In 1829, cind sir Edward Parry a părăsit postul de șef al Direcției Hidrografice, John Barrow, secretarul Admiralității nu ezita să-l propună pe Beaufort pentru același post. Lordul Melville, pe atunci prim lord al Admiralității engleze, să grăbit să-i ofere cu generozitate acest important post, numirea urmării aprobată de ofițerii britanici care îl apreciau deopotrivă moravurile, cunoștințele și tactul său deosebit.

Beaufort a perfecționat în scurt timp Direcția Hidrografică, lăud drept model serviciile hidrografice existente la acea vreme la Copenhaga, Paris și Petersburg, considerate a fi printre cele mai prestigioase.

In povida greutăților materiale și ideosobei financiare, el reușește să extindă sfera de preocupări a instituției sale, incurajându-î, cit i-a stat în putință, pe exploratori, geografi și savanți.

In 1832 publică primele „Anuare de marea”, iar din 1834, cele dinții „Avize pentru navigatori”.

Fire întreprinzătoare și deosebite de energetică, a inițiat mai multe misiuni oceanografice. Dintre acestea, expediția arctică condusă de sir John Franklin trebuia să investigeze posibilitatea trecerii spre nord-vest, din Oceanul Atlantic în Pacific, pe la nord de „înărurile continentului american. In acest scop au fost destinate în 1845 navele „EREBUS” și „TERROR”. Ele vor avea însă un sfîrșit tragic. Franklin moare în 1847 iar în anul următor cele două nave și echipajele lor dispăr misterios, fără urmă. Toate căutările au rămas zadarnice.

In 1846, Beaufort este avansat contraamiral iar doi ani mai tîrziu este distins cu titlul de „Comandor al Ordinului Marei”.

In 1855, la vîrstă de 81 de ani, după ce conducește cu cinstă, timp de 26 de ani, Direcția Hidrografică, Francis Beaufort se retrage la pensie pentru ca după numai doi ani să treacă în nefință.

Amintirea acestui brav și inventiv marinăru este neîndoialnică asociată cu cea a omului de știință. Astfel, din 1808 era membru în „Geological Society”, din 1814, în „Royal Society”, în „Astronomical Society” din 1820; fondator, împreună cu sir John Barrow, în 1830, al „Royal Geographical Society”. Mai mult, era doctor în drept iar în 1837 a primit Diploma de membru corespondent al Institutului francez.

Beaufort a atribuit Direcției Hidrografice un profund caracter științific. In acest context, avea să se constituie o ramură strict specializată a Admiralității, formată din Direcția Hidrografică, Observatorul regal Greenwich și Direcția efenideilor astronomici și cronometrelor. Dincolo de reprezentările anemometrului sau girometrului nu male imprumută uneia dintre cele mai reci mări ale Oceanului Planetary, situate în nordul peninsulei Alaska, Beaufort se constituie într-un simbol al temerității marinărești, acompaniată veșnic de valuri și răsăfătări de vînturi.

Căpitan de rangul I (rez.)  
Gheorghe I. GHEORGHE

