

MARINA ROMÂNĂ

ZIUA MARINEI EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

15

ANUL III • AUGUST • 1992

ZIUA MARINEI

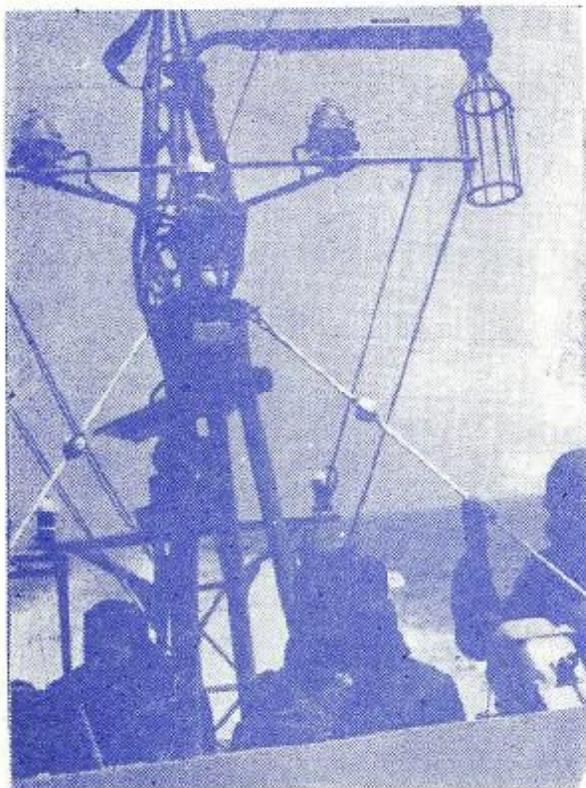


Din SUMAR :

- Marinari în viață
țării pag. 8—11
- Anul Cristofor Columb
pag. 13—16
- Drama cargoului
„Durostor” . . . pag. 19
- Respirația spirituală a
mării . . . pag. 22—23



- De la viceamiral la maistru militar, de la
marinar la marinări pag. 6—7



MARE, TE IUBESC

Din umbra nopților stelare
Pe cîmp întins de nostalgie
Mi-ai fost intotdeauna dragă
Cind te priveam o, mare, știi?

Să azi, cind anii bat la poartă
Spre ultimul popas de drum
Iubirea îmi rămîne-același
Și tot la fel îmi ești și-acum.

Intotdeauna-mi vei rămine
Izvor spre imprimări de vis
Și nici în pragul morții mele,
Nu voi uită nimic ce-am scris.

D. CIOBANU-DOLJ

- O bucurie amară pag. 24
- MAGAZIN pag. 25

COLEGIUL DE REDACȚIE: Cpt. Rg. II
Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior
Costin CONSTANDACHE, secretar de
redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC,
lt. major Marian MOȘNEAGU, redactor;
Corespondență: Floare BRÂNZA; Dacilografie:
CĂRCEANU Rodica; Fotoreporter: Valen-
tina CIUCU; Corespondență, expediție:
pl. Didel VIDRAȘCU.

Tehnoredactare: George SÂRBU

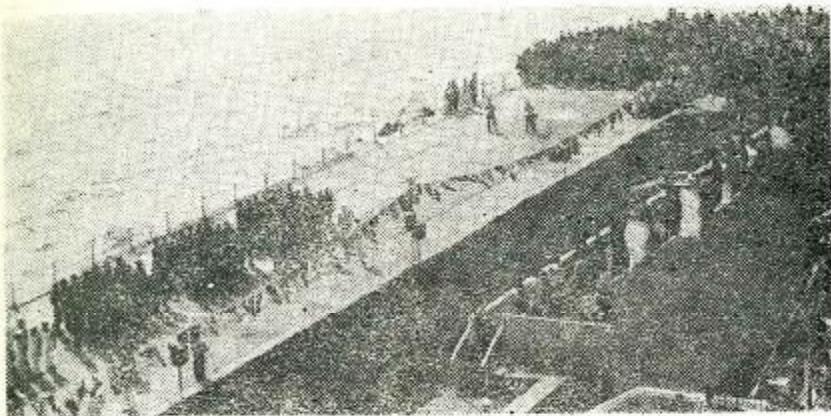
Responsabil de număr:
Cpt. lt. Ananie GAGNIUC

Echipa de tipografi: A. STOIAN,
C. RÂDOI, M. ILIE, D. DUCA,
L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA

strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;
615700/238

SE DISTRIBUIE GRATUIT C-dă nr. 75



ZIUA MARINEI

Traful în blindă comunune cu apa, acest neasemuit dar al naturii, fără de care însăși viața nu ar fi fost posibilă, a creat încă din timpuri imemoriale, perpetuat pînă în zilele noastre, pe toate meridianele globului și trepte ale civilizației, un adevărat „cult al apelor” manifestat sub diverse forme: zeificări, sărbători, ceremonialuri, ritualuri etc.

De la vecinii greci și romani, spre exemplu, cunoaștem numele zeilor mării, păstrate ca simbol și astăzi: Okeanos, Poseidon, Neptun. Chiar și Sfintele. Ele săceau parte din pomposul cortegiu al zeilor personificind mișcarea valurilor, aspectul incintător al mării sau pericolale de navigație.

Cum era și înseamnă, la români, vechi popor creat într-un areal străbătut și mărginit de ape — Dunărea și Marea —, cultul apelor s-a manifestat prin sărbători denumite, generic, Ziua Marinei sau Ziua Apelor.

ZIUA MARINEI a fost instituționalizată în mod oficial în anul 1902 stabilindu-se ca dată 15 august, ziua Sfintei Marii — patrona marinărilor. Ulterior, în anul 1933, la

propunerea Ligii Navale Române, Ministerul Educației Naționale a instituit pentru localitățile riverane o sărbătoare — Ziua Apelor „în una din duminicile din a doua jumătate a lunii iunie; pentru toate școlile din vecinătatea apelor și cu concursul asociațiilor culturale și artelor”.

Perpetuată pînă azi, Ziua Marinei (chiar dacă vicinătățile vremii i-au diminuat din importanță în diverse perioade) a devenit sărbătoarea de suflet a marinărilor, a tuturor celor care au impus tricolorul românesc în Oceanul planetar sau străjuiesc la granite de apă.

Este și prilejul prin care marinarii își omagiază eroii, presără flori pe mormintele lor de apă, stabilesc legături între cei care și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă.

„O dată pe an, la Ziua Marinei se aruncă jerbe, coroane și ancore de flori în mare și în Dunăre, pentru cei fără morminte pierduți în adincul apelor” (Jean Bart).

Tot de Ziua Marinei, prin tradiție, se organizează jocuri marinărești, „sarea și piperul” sărbătorii,

spre amuzamentul asistenței, al tuturor celor care vin la întîlnirea cu marinarii: hora rațelor, nuntă pescărească, sărituri de la trambulină, concursuri de inot, de ambarcajuni cu vele, purcelul pe scandru, surprize marinărești. O suflare intreagă de manifestări cultural-artistice, care prezde acastă zi de profundă simțire marinăreasă, fac uidevărata sărbătoare a sufletului pentru oamenii apelor. „Tridentul de Aur”, festival național de interpretare a muzicii ușoare, oferit în prima sa ediție în acest an, deschide o nouă poartă spre sufletul marinarului artist, marinarului poet.

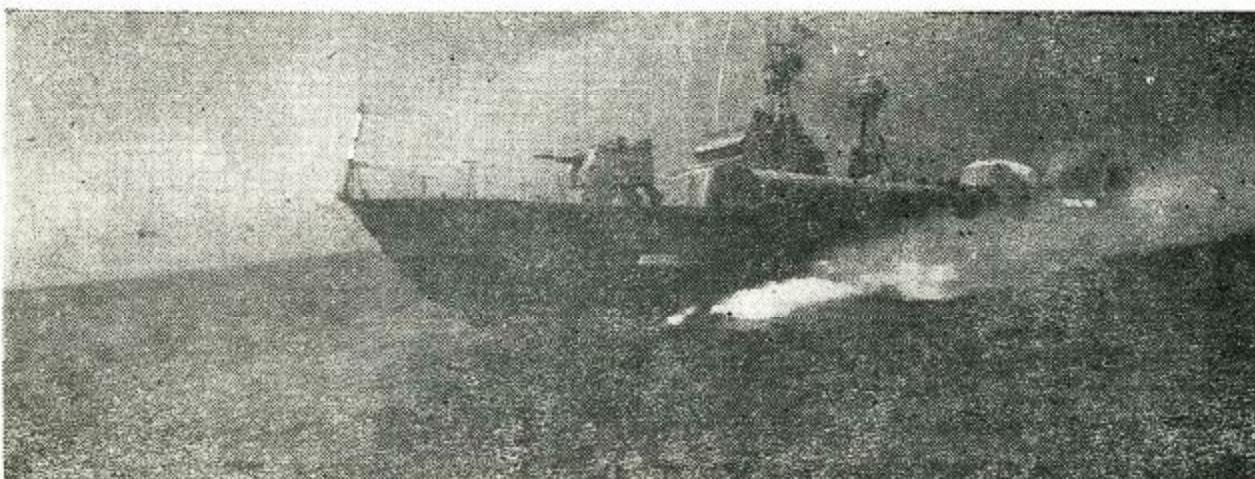
Și cine ar putea să patroneze această zi, altul decit prietenul statotic al celor de pe ape, zeul mărilor, NEPTUN?

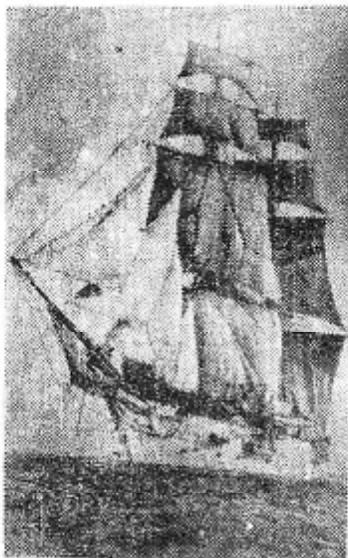
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

De cînd lumea

De cînd lumea, marinarii,
Rămin veșnic temerari.
Nu-i mai sperie furtuna
și nicăi valurile mari.
Rezemați de copastie,
Lung scrutează orizontul,
Infrâțindu-se cu nava...
Și cu țara... și cu totul!...
De cînd lumea, marinarii
Sint noian de vis și dor
Iar în larg tot orizontul
Li se pare că-i al lor!

Dumitru CIOBANU-DOLJ





O ZI DE NEUITAT

15 august 1925. Plecat din Constanța în prima zi de iulie, vechiul bric „MIRCEA” se leagă în adierea brizei, oglindindu-și catargele în apele străvezii ale Mării Negre. Insula Creta (Kriti) este obiectivul final al unui marș de instrucție în care, pe parcursul celor 3334 Km străbătute, „veteranul valurilor” a atins, cu velele, o vitează record: 17 Nd.

Ne aflăm în rada portului, ancoreți la circa 200 metri de cheu. Atmosfera este, în ciuda caniculei, sărbătorescă. Multimea adunată priveste curioasă spectacolul ad-hoc oferit de marinari români. Protagoniști vor fi elevii stagiaři, dintre care 59 sunt de anul I. Alături de locotenent-comandorul Gheorghe Dumitrescu, comandanțul Institutului Maritim, un om extrem de sever dar principal și un desăvârșit profesionist, sunt prezenți pe puncte căpitanul Alexandru Știubbei — comandanțul secund al navei și fratele renumitului pionier marin, sublocotenentul Corneliu Lungu, viitor submarinist, pilotul, mos Antonio Rotta și mulți alții.

Trasul la parimă, prinderea purcelului de pe tangon, concursul inotătorilor, săriturile de pe vergi — jocuri marinărești tradiționale la noi în țară, sunt aprig disputate și indelung aplaudate. Tineri greci, băieți și fete, sosiți în port, sunt primiți cu plăcere la bord. „MIRCEA” este acum tribună oficială, masă pentru arbitri și... trambulină.

Primele sărituri se fac de pe verga mare, de la 8 metri înălțime. Cind stacheta urcă la înălțimea celor 15 metri, la nivelul vergii ga-

bier, mulți concurenți renunță. Ultima și cea mai grea încercare — săritura de pe verga zburătorului. Există un singur pretendent: elevul de anul I Alexandru Artagea. La bord este o linie profundă. Colegul meu se cățără cu abilitate în arboradă. Ne privește o clipă de la cei peste 20 metri înălțime. Fără nici o ezitare, se aruncă în gol, trece asemenea unui proiectil prin fața privirilor noastre blocate de emoție și se afundă în apă, la numai un metru depărtare de navă. După circa un minut de încordată așteptare, olteanul nostru re-apare la vreo 30 de metri în larg, împroscind apa din gură ca un casalot. Pentru noi, colegii săi de an, această demonstrație de curaj a fost, alături de aplauzele numerosilor admiratori, prilejul unei nein-

TRADIȚIILE —

frinale explozii de bucurie care punea în umbră orgoliile noastre, de seori tulburate de efectul „salamaștrei”.

Pentru că aveam doar 15 ani și erau la prima ieșire dincolo de frunzăriile țării, această zi de creștinăscă sărbătoare mi-o reamintesc și acum, după 67 de ani, cu nostalgia carierei de fost ofițer de marină și revelația unei zile de neuitat.

Căpitan de rangul II (r)
Constantin IGNAT
— veteran de război —

MAREŞALUL ȘI MARINARI

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ NR. 5 DIN 6 SEPTEMBRIE 1941

In luptele pentru recucerirea Basarabiei, Batalionul 17 Infanterie Marină, s-a distins în mod deosebit, în acțiunile dintre 21 iunie și 23 iulie 1941, întrucât:

- s-a menținut în sectorul Periprava timp de 30 zile, într-un teren cu totul nefavorabil și a respins numeroase încercări inamice de a ocupa acest punct important;
- a organizat și executat 4 incursiuni peste Brețoul Chilia, cu cirea ocazie a luat prizonieri;
- a distrus printr-un foc bine condus: 6 vedete, 1 șlep și 1 remorcher și a produs avarii la 2 monitoare inamice;
- a trecut Dunărea la 21 iulie și, înaintând în marș forțat, a fost prima unitate română care a intrat în Tatar Bunar, în noaptea de 22 spre 23 iulie 1941.

Pentru bravura, destoinicia și avintul de care au dat dovadă comandanțul, ofițerii și trupa Batalionului 17 Infanterie Marină, îl citez ca exemplu pe întreaga Armată.

Comandantul de Căpătenie,
Mareșal Ion ANTONESCU

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ NR. 16 DIN 14 NOIEMBRIE 1941

Forța navală maritimă a executat în cursul lunii octombrie, în Marea Neagră, o operațiune de cea mai mare importanță pentru protecția transporturilor maritime destinate susținerii grelelor lupte duse de armată și aviație.

Cu toată amenințarea continuă a forțelor navale inamice mult superioare, operațiunea a fost executată în întregime, repede și precis, întregul personal român și german dind dovadă unei perfecte pregătiri și comportându-se în cele mai grele imprejurări mai presus de orice laudă.

Pentru participarea cu care a fost concepută și condusă această operațiune, precum și pentru destoinicia și bravura cu care a fost executată, citez ca exemplu pe întreaga Armată:

FORTA NAVALĂ MARITIMĂ CU:

Navele puite de mine: „Regale Carol”, „Dacia”, „Amiral Mureșanu”;

Distrugătoarele: „Hegele Ferdinand”, „Mărășesti”;

Torpiloarele: „Sborul”, „Năluca”, „Smul”;

Canonierele: „Ghicleșeu”, „Dumitrescu”; precum și ofițerii, subofițerii și marinari germani, care au luptat și luptă alături de marinari noștri.

ION ANTONESCU
Mareșal al României și
Conducătorul Statului

p. Conformitate
Subșeful Marelui Cartier general
General N. PALANGEANU

— marea noastră cea de toate zilele —

→

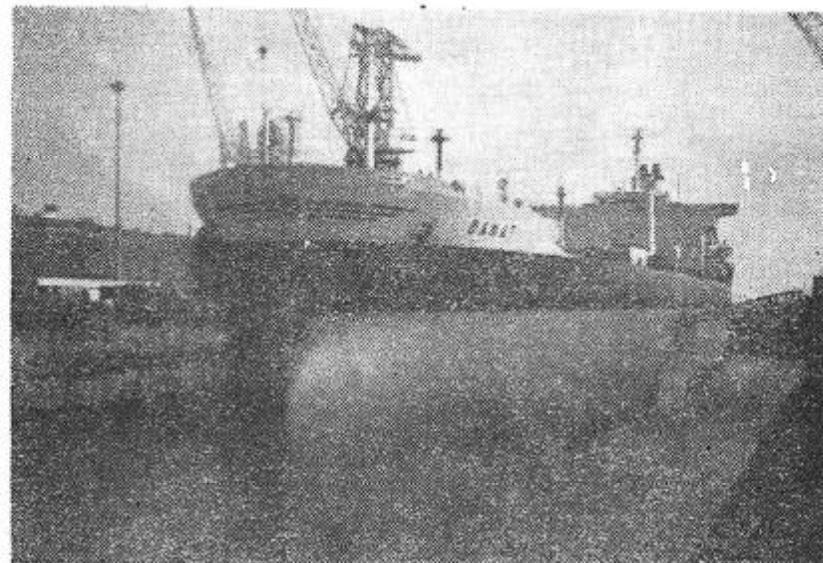
cu numeroase improvizări și „cîrperi”, vopsite în obscuritate culoare galben murdar sau cafeniu (aceasta era singura vopsea ce se găsea) ce le făcea să se „distingă” în mod neplăcut, de la mare distanță. Cind ne-am apropiat de „Banat”, în prima clipă am crezut că este o navă străină. Albul strălucitor al castelului, punctele și bordajul dichisite, într-un cuvînt o imagine exterioară ce-ar face să crească inima oricărui mașinar. La bord, ghidat de comandanțul Dumitru Topalov, de alți membri ai echipejului, prima impresie se consolidează. Ceea ce vedem nu mai este o imagine exterioară; sunt dotări de înaltă tehnicitate, menite să aducă nava în stare competitivă cu orice petrolier din lume. Este, de fapt, urmarea unui program intens de reparații și modernizări prin care compania a „pus pe picioare” toate cele patru petroliere de 85.000 tdw. S-au montat instalații de spălare cu țîtei, cerute de MARPOL, instalații de control deversare hidrocarbură (tip „SERES”) — o garanție a evitării poluării la încărcare — descărcare, separatoare de sântină tip „Blohm und Voss”, instalații de deversare a apei uzate, tip „Orka” (aceleși instalații se regăsesc și pe „Dacia”). Sunt vizibile, aşadar, serioase investiții care, desigur, au costat bani (așa se explică multe din datorile companiei). Dar, ca să devii competitiv, ca să faci față concurenței, ca nou venit, în condițiile în care 1992 este cel mai „sărac” an, din ultimii 20, pe piața navlurilor, la tancre și mineraliere, trebuie să eforturi materiale serioase. Și ele, cum am văzut, se fac, roadele lor fiind vizibile cu ochiul liber. Iar „Banatul”, care în cei 17 ani de navigație sub tricolor, a transportat peste 21 de milioane tone, se află, modernizat, din nou „în linie”, ca și surorile sale.

Starea navei se datorează, desigur, în mare măsură și oamenilor săi, ce alcătuiesc, împreună cu alți colegi de pe petroliere, o categorie aparte în familia marinariilor. O categorie de elită am putea spune; în primul rînd datorită solicitărilor și serviciilor profesionale superioare față de alte tipuri de nave. Spre deosebire de alți marinari, tanchiștii trebuie să asigure, manevrind sofisticate instalații, operațiunile complexe de încărcare și, mai ales, de descărcare. Aici, ca și în atîtea momente din viața de pe tan, riscul unei greșeli poate avea urmări incalculabile. Iar multe din „secretele” profesiei nu se pot decifra decît la aspră

școală a bordului (poate un curs facultativ de inițiere, introdus în învățămîntul de specialitate, ar scurta durata de anii buni de zile, necesară formării unui adevarat specialist pe petroliere).

În afara sferei strict profesionale, o altă trăsătură esențială vine să definească „portretul” marina-

rii, „uscăturile” fiind repede îndepărtate din rîndul „tanchiștilor”. La bord, membrii echipejelor alcătuiesc adevărate familii de oameni ce împart, de mult timp, bucuriile și necazurile vieții pe mare. Așa cum e și cazul marinariilor de pe „Banat”, mulți înțindându-se cu faptul că au navigat nu-



rului de pe tancre. Este gradul cel mai mare de coeziune al echipejelor, existent în flota comercială românească. Din discuții îndelungate cu „tanchiști”, căutînd să realizeze mobilul acestei coeziuni, am ajuns la concluzia — atât de puțin credibilă acum, într-o lume în care interesul material pare a fi totul — că acesta este și unul de ordin sufletesc. Oamenii se cunosc bine, de mult timp, și regăsesc preocupări, calități și credințe



mai pe tancre — ca secundul Florin Deaconu, ofițer II Leonid Alexa, pompierii Mircea Zeicu, Vasile Munteanu, fochistul Anton Corcovian (ultimele două profesii caracteristice doar „tanchiștilor”), marinari Vasile Răducu și Cornel Cimpă. Și, completind „portretul”, putem spune că „tanchiștii” sunt, poate, între marinari, cei mai „familisti”, unul dintre motivele statonniciei lor, în ciuda servitujilor și chiar riscului sporit al vieții la bord, fiind faptul (enunțat sobru, dar sub enunț e vizibilă, așa de lîmpedea, o undă dulioasă) că „petrolierele vin mult mai repede acasă”. Acasă... acest cuvînt magic ce umple de dor înima marinarului și-i frâmintă sufletul, mai cumplit decît orice furtună. Acest sentiment sfîșieritor de dulce și tandru, ascuns mereu sub asprimea săpată de mare pe chipul unor oameni — atât de puțini — cărora — atât de mulți — le sunt — atât de mult — datorii.

Măcar cu respectul cuvenit unor oameni pe care meseria și profesia lor de credință li face să-și trăiască cea mai mare parte a vieții pe mare, departe de casă, de cei dragi. O profesie ce asigură, esențial, legătura țării cu lumea largă.

Maior
Costin CONSTANDACHE

— marea noastră cea de toate zilele —

UITATE NEMĂRGINIRI, PURUREA UITATE

„O să mă întreb ce efect mi-a făcut marea pe care o văz pentru prima oară?”, scria Eminescu Venețianul Micle într-o zi a începuturilor verii anului 1881, dintr-o mansardă a unui hotel din Constanța sau Chiustenje cum spune poețul. Și răspunsul vine. „Efectul unei nemărginiri pururea mișcate. Dar abia de două zile aici, și am văzut-o în toate fețele — căci e schimbăcioasă la culoare și în mișcări”.

La aşezarea acestor cuvinte pe hîrtie, noi am ajuns cu încă un viu ier mai aproape de bătăile inimii oamenilor marii. Fiecare trece, mai rar, mai des, dar trece pe lîngă valurile foșnitoare, cuprinși pe la glezne de strinsoarea neîmplinită a nisipului. Și vedem, de fiecare dată, bârcile groaie, negre ale pescarilor, vedem pinzele unor ambarcațiuni usoare, la cheremul vîntului. La vedere lor, ne umple sufletul imaginea unei veșnicii și lute dintr-o prăfuită veste bună cu mult alb și multă liniște. Dar ne scuturăm curind de ea, voit sau nu, în drum spre tarabele precupeștilor. Acolo unde simtem ademeneții de sentimentul deosebit al eficienței, pe care poporul nostru

nu l-a avut niciodată atât de exacerbat, ca să nu spun că nu l-a avut deloc.

Iar pe acel drum, socatam la mezan sufletul lui Eminescu rătăcitor printre povești cu furtuni sau trimbe de praf, legind la nesfîrșit una de alta, nemărginiri pururea mișcate. Uităm atunci că mai există marile sate românești, mai există prejudecata lacrimilor și suferințelor, cternul adevar al subjugării vieții terestre de Dumnezeul nostru cu trăsăturile de unchias sfâtos, invocat și întrebăt de-a dreptul în veșnicile sale.

Tot împrumutând de la alții tipare cu sentimente și dorințe să ar putea să ne trezim invitându-i pe aceștia la un chiohan de pomină, să sterse tradiții și futurante transfigurări materiale.

Mai spunea Eminescu în amintita scrisoare: „cînd luna e deasupra apei, ea aruncă un plin de lucire slabă, care plutesc pe-o parte a apei. Restul râmine în intuneric și noaptea, marea își merită numele ei de neagră”. În terifiant mijloc de zi de vară 1992, spiritul oamenilor se afundă în smoala grotescului și depozedează marea noastră de apelativul dăruit de străvechi temerari.

**Locotenent
Ionel ALEXE**



QUO VADIS „DECEBAL - 2“?

În vara anului 1988, șase fanii români ai navigației circumterestre au cucerit să „întească” Oceanul Atlantic, la bordul yahtului „DECEBAL - 2”, construit în Sânțierul naval Oltenia, după proiectul căpitanului de rangul II

inginer Teodor Asimît, profesor de specialitate la Academia Navală „Mircea cel Bătrîn” din Constanța.

Înîțial, echipajul era compus din: scriitorul Radu Theodoru — skipperul ambarcațiunii; tehnologul Vasile Tudor — constructorul veli-

erului; motoristul Gheorghe Enuță; Mircea Boari — medic stagiar; ofițerul de marină Paul Butușină — expert instructor la C.P.N.F. Galați și radioamatatorul Sandu Nițoi.

Revista „MARINA ROMÂNĂ” a publicat în numerele sale din ianuarie/februarie 1991, două fragmente din jurnalul de bord al expediției.

După această temerară croazieră, scriitorul Radu Theodoru a pregătit un nou volum de însemnări marine, încredințat Editurii Sport-Turism.

Intruit acesta este intitulat „ADIO, MARE“ (?), ne este greu să delimităm metafora de echivocul abandonului irevocabil.

Intrat, din primăvara acestui an, în proprietatea exclusivă a domnului Tudor, yahtul se află, în prezent, la Galați, sub supravegherea domnului Butușină.

Deoarece acești doi entuziaști nu au renunțat căsuți de puțin la ideea unei croaziere cu vele de mare anvergură, oferim amatorilor, sponsorilor și altor pasionați admiratori ai sporturilor cu vele numeroale de telefon la care poate fi contactat armatorul: 911/1 03 20 (1; 2; 3; 4; 5) sau 1 03 71 — „NAVOL” OLȚENIȚA. (M.M.)



Scriitorul Radu Theodoru în postura de timonier.

— marea noastră cea de toate zilele —

→

bindite cu miinile curate, într-un inceput de lume nouă, neașezată temeinie în rosturi și lege, bintuită încă de patimi dezlănțuite, de acumulări veroase și ilegalități strigătoare la cer; de competiții în care nu eci mai buni într-o meserie ciștină, ci eci sără scrupule.

Tinărul șef mecanic Mihai Bucur este lantul echipei; mai exact lantul este competența sa profesională incontestabilă — spirit ingineresc evident, practic și expeditive, două brevete de inovator etc. „Sunt un practician, nu un român” — îmi spune. „Să, totuși, un anunțant — premiul I pe jără la olimpiada de română, elev fiind în Liceul de marină (profesor — regretatul dr. dr. Dumitru Lumezianu). „Eșențial e navă” — îmi spune. Ce-s eu sără navă? Ce-ati fi dumneavoastră sără condei? E o axiomă. O chestie de opiniune, chemare și motivare existențială. Uite, jără modestie, aici suntem că sun cel mai bun. Un suport moral ce te face să te simți om. Sincer, în timpul liber mai multe motive. Mă pricepe, îmi place și mai ciștină uneori și un ban. Dar gîndul e la naivă. Dacă aici e bine, sun liniștit. Dacă nu, n-am astămpăr pînă nu sun de cap. Să-i dau. De fapt îl dăm. Căci nu sun singur. Suntem o echipă, între „pilonii” ei fiind mașinist Viorel Dumitracă, Gligor Cuz, Emil Zaharia. O echipă redutabilă. Poate cea mai bună din flotă. Să nu pe vorbe. O putem dovedi oricind, într-o competiție profesională.

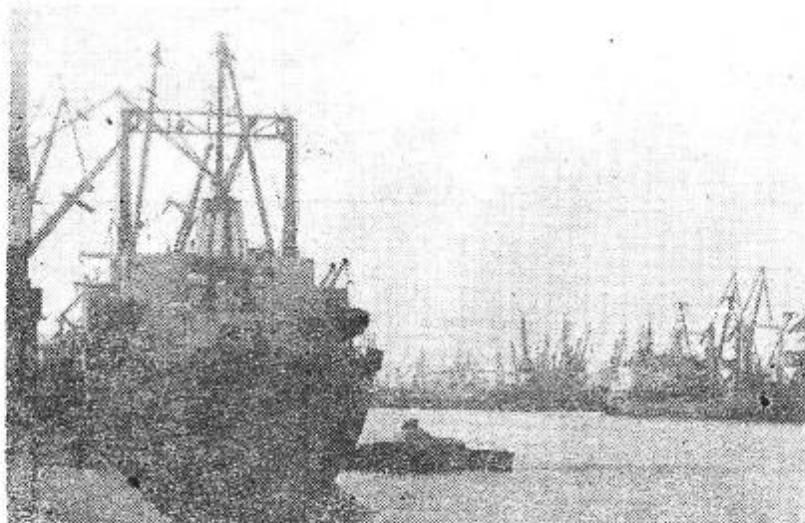
Privind marina, visul nostru e să ni se dea ce ne trebuie. Chiar cu modestie. Să am curajul să spun că avem în Marina Română oameni capabili să se măsoare cu oricare alți marinari din „marile flote”. Dar, avem mereu, noi, români, un ideal neîmplinit — să ne măsurăm cu alții cu unele egale. Să nu avem sansa asta! De astă trebuie să compensăm, de nevoie, cu arma secretă națională — inteligență și, văd! uneori, cu improvizație. Cu improvizația care duce — tot uneori — la creație, la invenție! CREATIA — aici e roțită! Sun sigur că dacă să ar găsi un păcătos de stimulent (dar semnificativ) totuși, nu „simbolic” — oamenii să nu sătură de „simbolic” multe probleme tehnice să ar soluționa rapid. Sun sigur de asta. Așa cum sun că dacă românul are idei, are și un defect. Nu vrea să-l credă lumea prost. Mai academic spus — aspiră spre... echitate. E râu? E bine? Dar așa este!”

Puntea de comandă. Comandanțul Stefan Taran — statuță impo-

zantă, glas ferm și pătrunzător. Tipul de om pe care nu îl-l-a dorit adversar într-un duel cu urme excepție, la o axiomă — să dâm Cezarul ce-i al Cezarului — adică, în primul rînd, atenția cuvenită oamenilor de la nave; restul, cei de la uscat, merg în „siajul” navelor. Să ar trebui ca toți să nu uite asta! Sau să li se aducă ferm aminte celor ce mai uită! Că privește destinul nostru, cred că vremecă iluziile a trecut și mă bucur că singurul criteriu valabil — meseria — vine pe primul loc. Doar așa putem privi, sără jenă, în ochii celui ce ne echipează și ne hrănește. N-avem o flotă uriașă — astea le au „cei mari” și cei cu gînd ascuns să loviască. Dar e bine ca oamenii să stie că avem nave și oameni capabili, astfel încât să facem un potential inamic să simtă că nu-i va fi moale, că nu va umbria prin apele românești ca la pescuit guvizi. Să se gîndească de două ori. Adică să se gîndească și... să se răzbundescă. E un crez! Să nu numai al meu. Al tuturor celor de pe navele de luptă. Iar aplicația l-a confirmat!”

Maior
Costin CONSTANDACHE

Două flote sub tricolor



Acolo, undeva pe Nistru, rafalele mitralierelor seceră viață de oameni nevinovați. Ghilletele tunurilor răstoarnă la pămînt copaci indumnezeiți de datul în copt al fructelor, rachetele sjisie acoperișuri și ziduri de casă. Pă-

mintul, atât de adesea urgîsul al Moldovei e din nou sfîrtecat și insingerat de mișeinica năvâlire a veneticilor tăbăriti dinspre patriu

N. FĂTU
(continuare în pag. 20)

IN MEMORIAM

„In ziua cînd în porturile bătrînei Dunăre și Mări Negre, Marina noastră își serbează ziua, voi, marinari — slujitorii ai Mării și Dunărei — și voi toți cei ce înțelegeți și iubiti Marea și apa sfântă a Dunărelor, reculegeți-vă o clipă în memoria marinilor care și-au dat viață în războiul cel mare de întregire a Neamului și împlorîni Patrioanei noastre — Sfânta Maria — protegurea sufletelor lor.”



Cu aceste cuvinte revista „Marea Noastră”, Nr. 7—8 — iulie—august, din 1936 — își începea prima pagină și, totodată, pledoaria pentru cinstirea memoriei celor 17 ofițeri și 353 maîstri, subofițeri, elevi, gradați și soldați care „Sî-au dat duhul cu sufletul împăcat că au murit pentru Tară, pentru împlinirea visului lor, al moșilor și strămoșilor lor: întregirea neamului. Toți aceștia au murit acolo unde datoria i-a chemat, ca marinari, ca infanteriști, ca tunari sau ca aviaitori. La Tulcea, Silistra, Răsova, Topalu, Hirșova, Măcin, Brăila, Galați, Isaccea, Tulcea, Chilia, Vilcov, Sulina și Constanța, pe Dunăre și Mare. La Mecica, Pietrosani, Zimnicea, Calafat, Cerna. Pe malurile Sirelului și Prutului. În vîzduhul la Bacău, Iași și vînă la Tisă”.

Urma lista celor căzuți eroici pe cîmpul de onoare.

Cu regretul că nu o putem reda (vom reveni însă cu o listă completă) dar cu conștiință că toți, aceștia, alături de mulți alți marinari care și-au dat viață pentru Tară în timpul și după al II-lea război mondial, sau în timpul Revoluției din decembrie 1989, și au locul în Pantheonul eroilor de neam, ne vom opri asupra unula dintre ei:

Căpitanul CONSTANTIN DUMITRESCU

I se spunea Păchită. Așa era cunoscut în toată Flota de Dunăre cel care, ulterior, va fi supranumit „eroul de la Tulcea”.

S-a născut în 1883 într-o familie distinsă de intelectuali iar dragostea sa pentru marină l-a determinat să urmeze Școala de artilerie, geniu și marină pe care a absolvit-o în anul 1906, cu gradul de sublocotenent.

„Fire blindă, caracter loial, era subit ca nici unul altul de camarazi săi, mai ales din cauza firei sale dezinteresate și a puterii de sacrificiu cînd era vorba să-și ajute camarazi”. Astfel îl caracteriza comandorul Eugeniu Roșca, la 26 iulie 1934, cînd osemintele eroului erau reinhumate cu toate onorurile militare în cimitirul Ghencea.



In noaptea de 14/15 august 1916 a fost difuzat comunicatul prin care România intra, în mod oficial, în Războiul de Intregire de partea Puterilor Centrale, împotriva Antantei. La ora difuzării comunicatului, însă, ostilitățile erau deja începute: vedetele „CATINA”, „RINDUNICA” și „BUJORESCU” lansaseră atacul cu torpila asupra monitoarelor austro-ungare de la Rusciuc (revista noastră a relatat pe larg acest moment istoric în numărul 8/1991) revenindu-i astfel Marinei Militare onoarea primului foc.

Pentru armata română au urmat apoi zile de aprigă inclemătare. Invadatorul, mult superior în personal și în tehnică și cu o bogată experiență în ducerea războiului, a revărsat o adevarată ploaie de foc asupra trupelor române obligându-le să se retragă. Cele mai grele pierderi le-au suferit trupele aflate în

MARINARI

capul de pod de la Tulcea, zonă în care acționau și navele Flotilei de Dunăre — escadra de monitoare (patru monitoare și opt vedete) aflate sub comanda contraamiralului Nicolae Negrescu. Focul puternic al monitoarelor a impiedicat în mare măsură înaintarea inamicului creind posibilitatea trupelor proprii să se retragă. Au fost salvate astfel mii de vieți omenești.

Ziua de 24 august avea să aducă însă și primele jertfe în rîndul marinilor. Printre ei, căpitanul CONSTANTIN DUMITRESCU — comandantul vedetei „Maior NICOLAE GRIGORE ION”, sublocotenentul ION GHICULESCU — secundul său, locotenent comandor EUGEN STIHI — director de tir pe monitorul „KOGALNICEANU”.



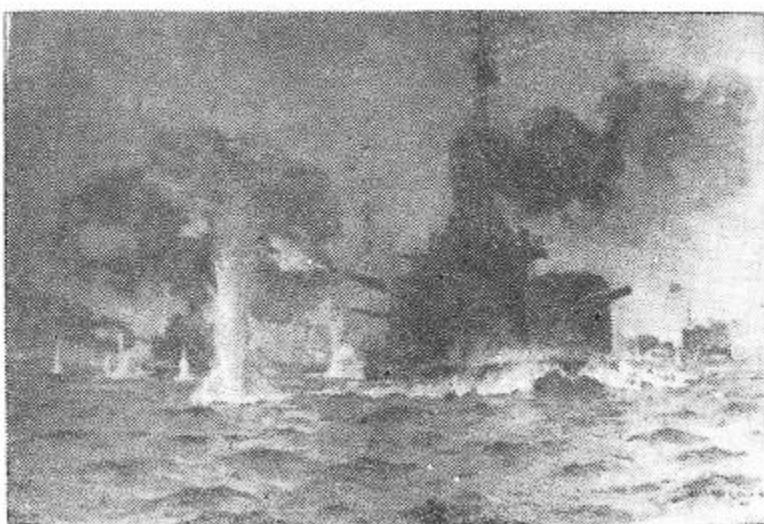
24 August 1916.

Soarele răsare în sectorul satului Staroselo într-un vacarm de nedescris. Înamicul declanșează un aripig bombardament care, mai tîrziu, se întinde spre centrul și aripa stîngă a capului de pod. Obuzele grele cad cu nemiluită în fața bateriilor marinei și zgomotul lor infernal pare o înlanțuire de tunete cutremurînd toată valea Dunării. Pămîntul, răscolit de proiectile, fărâmîtat și aruncat în sus, în toate părțile, amestecat cu fumul exploziilor, se întinde ca un nor urias pe creasta dealului.

„LAHOVARY” și „KOGALNICEANU” primesc ordinul de a executa foc asupra bateriilor inamicului acoperind șoseaua dintre Tulcea și Silistra, supraaglomerată de trupele române în retragere prin ploaia de obuze și gloante. Pe creasta dealului inamicul reușise să instaleze cîteva cuiburi de mitraliere blne mascate de arbusti, secerind mii de vieți omenești. Cu tot focul monitoarelor și al artilleriei terestre române (câtă mai rămasese) situația devinea din ce în ce mai dramatică, spre amiază atingindu-se apogeul.

Venind dinspre Oltenița, unde făcuse plinul cu păcură, vedeta „Maior NICOLAE GRIGORE ION” (purtind numele unui erou căzut în Războiul de Independență) se pregătea să acosteze în bordul monitorului „LAHOVARY”.

„Întrați pe canalul Cusui și susțineți retragerea trupelor noastre pe sub mal spre Silistra. Anihilați cuiburile de mitraliere” — se transmite prin portavoce. Aflat pe punctul de comandă a vedetei căpitanul Constantin Dumitrescu face semn că a înțeles ordinul, se desprinde de monitor, face rondoul și se îndreaptă cu toată viteza spre canal pentru a executa ordinul p.



ÎN VIAȚA ȚĂRII

→ mit de la comandanțul diviziei a II-a monitoare — comandorul Vasile Toescu.

Vedeta ajunge la intrarea în canal. Urmărind cu atenție cîteva cîuburi de mitralieră instalate pe creasta dealului, Constantin Dumitrescu ordonă deschiderea focului.

Sublocotenentul Ion Ghiculescu, secundul său, cu mîinile încleștate pe mitralieră declanșeză prima rafală. Un foc precis și nimicitor, din mai multe direcții, se abatează supra vedetei. Aproape simultan toți marinari aflați pe punte sunt secerăți de gloante. Primul cade sublocotenentul Ion Ghiculescu căre râmine cu brațele atîrnate pe minerele de manevră ale mitralierei. Un glonte începe exact în fruntea doborării pe comandanțul vedetei Constantin Dumitrescu. La tunul de 47 mm cad unul peste al-

tul servanții. Cad și cei doi timonieri-semnalizatori. Cu un efort suprmenesc sergentul timonier Nită, rănit și el, întoarce brusă vedeta, face rondoul și cu toată viteza ieșe de sub focul nimicitor al inamicului.

Au rămas puțini supraviețuitori: sublocotenentul Mihai Hurmuzescu, aflat în acel moment sub puncte, care a preluat comanda vedetei, submaestrul Loghin, șeful mecanic, caporul Bolea Ion, căzut în apă în timpul rondoului și care, în final, a reușit să se salveze.

Cei căzuți au fost înmormântați la două zile în cimitirul din Călărași, unul singur altul, așa cum au murit: în mijloc comandanțul — căpitanul CONSTANTIN DUMITRESCU, în dreapta lui, secundul — sublocotenentul ION GHICULESCU, apoi, în stînga comandanțului — tunarii, iar la dreapta secundului — mitralierii și timonierii.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*



„Eroul de la Turtucaia” — Căpitanul Constantin DUMITRESCU

Spiritul mării împotriva neșansei

Ne-am născut din ingemânarea a două popoare nobile pe un pămînt legat de nemărginirea albastră a mării, tot atât de organic, de trainic ca și de sumețirea spre cer a Carpaților.

Sub Dobrotici, sub Iancu, sub Mircea, sub Alexandru cel Bun, sub Petru Aron, sub Ștefan cel Mare și sub fiul său Bogdan al III-lea, țările românilor și-au durat și și-au avut pe cărările mărilor corăbiile lor, de negoț și de luptă, cu delfini, cu corbi cruciați și cu boar instelat la pavilion. Și pe la 1488, cînd Ștefan ctitora minăstirea de piatră pictată pe din afară în sublimul albastru al cerului și al mării, u-

nul dintre fiili ori nepoții ducelui Moise Dungă ori poate al unuia dintre cetașii de pinzare, care s-au numit Pilat Flondor, Avram Pojoga, Coman Ciocan ori Claudiu Bălușiu a pus o parte din sufletul său de corăbier și de străjer de apă și țărmuri al dulcii Moldove în chipul unei icoane impodobite cu sfînti. Era semn că marea și marinăria devenite, pentru neamul acesta, stare de spirit, își căutau trecerea în neplorile artei. Semn că dacă istoria nu s-ar fi grăbit să ne izbească atît de nedrept și de cumplit prin instăpnirea spahilor Semilunii asupra pragurilor noastre de țară spre mare, țările de neîntrecute balade și doine ale româ-

nior și ar fi putut inflori pinzele și povestile despre marea și marinarii lor.

N-am mai fi fost siliți să aşteptăm atît de tîrziu ieșirea în larguri a golelei „Marița” spre a pune la temelia literaturii noastre maritime oda „La cea dintîi corabie românească”, a lui Cezar Bolljac și acul de slobodă navigație în care prințul — ministru Gheorghe Bibescu, domnul de mai tîrziu al Țării Românești, a pus aleasă și înaripată rostire demnă, întru-totul, de un poem în proză. Și a trebuit să-l aşteptăm pe Jean Bart. Pe comandanțul și căpitanul de lungă cursă, pe editorul celei dintîi dintre măriile noastre publicații marinărești „Marea noastră”, pe talentatul autor al schitelor marine și militare grupate în volumul „Jurnal de bord”, pe autorul volumelor de nuvele „Datorii uitate” și „Prințesa Bicoață”, dar, mai ales, al romanului „Europolis” care-i „încoronează”, așa cum scria entuziasmat Șerban Cioculescu, întreaga viață și operă literară.

Jean Bart ne-a părăsit prematur în chiar anul apariției „Europolisului” (1933), lăsînd în urma-i un trainic început românesc de literatură și publicistică a cărei evoluție ar fi putut căpăta, în condițiile existenței unor imprejurări favorabile, o îndreptățită amplioare. Dar soarta să-a dovedit din nou nedreaptă cu noi. Și după anii de incercări și de jertfe ai celui de-al doilea războu mondial a trebuit să suportăm, din partea fostului inamic devenit „eliberatorul” și „marele frate din răsărit”, un neîntrerupt șir de nedreptă și șicane. Începînd cu brutală dezarmare și ocuparea militarăescă a navelor noastre de luptă și sfîrșind cu ani grei de temniță „acordați” în locul meritelor decorării, celor mai valorosi, mai vîțeji dintre marinarii care înfruntaseră escadrele flotei roșii. Au urmat, apoi, anii relativ fertili, sub aspectul dezvoltării și înzestrării marinei civile și militare, dar tot pe atît de ostili reflecării lor în plan spiritual. S-au scris despre mare și despre marinarii români puține cărți. Încă și mai puține care să-și merite cu adevărat numele. Marea literatură marinărească, în măsură să desluzească lumii adevăratul chip al slujitorilor pe apele țării și lumii, ai tricolorului, vîțejia și sacrificiul lor, dramaticele încleștări cu vrăjmașul în anii celui de-al doilea războu mondial, dramatismul infringerii, umilințele pe care au fost silici să le îndure din partea brutalului nostru invingător — marea, adevărată literatură a rămas încă nescrisă.

Și e de datoria românilor ca lucrurile să nu râmînă în continuare așa. La fel de sacru și ca datoria față de țară...

SI VIS PACEM...

SI VIS PACEM PARA BELUM. Nu mi-am propus să fac o dezbatere pe tema acestui vechi dictum latin pe care Vegetius îl transmite prin „Epitome Institutionum rei militari”.

Aceasta, nu pentru faptul că un astfel de subiect nu ar suscita interes (specialiștii și nu numai ei îl tratează chiar ca pe un subiect predilect) și nici din teama de a nu deranja pe acei „pacifisti” naivăi care tind (și speră) către o lume ideală fără război și răzbunări.

Cine nu și-ar dori o astfel de lume?

Din păcate însă, dintotdeauna a existat un „casus belli” între cei mari și tari, cum spune românul și cei slabî (sau mai puțin tari), primii considerindu-se îndrepătății (?) să pretindă de la ceilalți „pămînt și apă” (și nu numai atât).

Revenind însă la dictoul mai sus amintit să-și dezvăluim adeverătul sens: pentru a apăra munca și traful pașnic trebuie să fi,oricind, pregătit să dai o ripostă hotărâtă oricărui agresor potențial, inclusiv celui care vine din direcția mării.

Dacă marea a fost, este și va fi o fereastră deschisă către lume și, evident, beneficiă pentru toți cei care doresc să-și potolească setea de cunoaștere sau să stabilească legături la antipozi, ea a constituit (din păcate) și spațiul predilect pentru a-și satisface nesătioasele-i pofte, cel care în mitologie era cunoscut ca fiind zeul Marte — zeul războiului.

Orindu-ne la acest spațiu — marea, putem ușor constata, făcind o sumară retrospectivă în istorie, că el a augmentat imperiul, le-a mărit sau le-a diminuat forța pînă la prăbușire. Iar dacă astăzi, în spațiu pontic, asistăm la prăbușirea unor imperii, nu e mai puțin adevarat că acesta a devenit un factor de instabilitate la interfața a două continente, un posibil spațiu generator de ceea ce se poate numi „casus belli”.

Din fericire ne-a hărăzit natura să fim cel mai vechi popor în acest spațiu pontic iar drepturile istorice nu pot fi contestate. Ele nu au fost cucerite „cu sabia”, dar nu o dată am fost nevoiți să le apărâm „cu sabia” și, la nevoie, le vom apăra tot „cu sabia”.

Constituția țării, astăzi nesupusă intereselor sau ideologiei unui partid, stabilăște, în mod logic, drept misiune principală pentru armată să apere unitatea, independența, suveranitatea și integritatea teritorială ale României și, tot în mod logic, revine Marinei Militare misiunea de a apăra aceleși drepturi inalienabile din direcția mării. Cu alte cuvinte misiunea de apărare a

intereselor pe apă ale țării cu toate elementele ce derivă din acest deziderat.

Desigur, această onorantă misiune nu poate avea un alt garant decât PREGĂTIREA, OM — TEHNICĂ. La toate eșaloanele. De la ochitor, motorist, radiotelegrafist... pînă la amiral.

Pe etape, folosindu-se algoritmul logic, de la simplu la complex această pregătire se realizează, cu migală și transpirație, pînă în cele mai mici amânunțe, pe toată durata unui an, pe nave și în comandanamente.

Sigur, în cadrul acestui algoritm sunt prevăzute și momentele scandente — exercițiile, aplicațiile sau jocurile de război, cum sunt acceptate ca noțiuni atât în literatura de specialitate, dar și în cea de popularizare, momente în care efortul devine maxim și care trebuie să valideze strădania militarilor, indiferent de rang. Cu alte cuvinte, examenul care să confirme posibilitatea îndeplinirii, în micro sau în macrosistem, a misiunii. Proba de foc (la propriu și la figurat).

Recent m-am aflat în arealul desfășurării unui astfel de moment. În drum spre segmentul de litoral în care se desfășurau „ostilitățile” am putut admira, din goana mașinii, zecile și sutele de trupuri ce se bronzau pe plajă și în apa mării sub un scăre generos de vară. Sî atunci mi-a venit în minte, ca un ecou lăuntric dictum latin: „SI VIS PACEM...”. Sigur și-a păstrat valabilitatea și în vremurile noastre.

A fost loc și pentru un gind fugar, cu gust amar. Anumite publicații, ce-i drept nu prea multe (nu le nominalizez ca să nu „nedreptășesc” pe vreuna), dezvăluie, prin

MARINARI

pana unor „specialiști” în fenomenul militar gînduri nu tocmai favorabile la adresa celor ce-și îndeplinește datoria sub drapelul țării. Sigur, aceștia nu stăpinesc fenomenul militar. Mai mult, îi suspectez că, sub pavăza libertății presei (în sensul în care o înțeleg pseudoziaristii și la fel de pseudospecialiști) difuzează șoaptele ce le prind din zbor pe la colțuri, șoapte ale căror sensuri le scapă.

In zona litoralului, la confluența dintre cele trei medii — apă, aer, uscat — ducerea acțiunilor de luptă capătă o complexitate deosebită. Aici, războiul se duce prin toate componentele sale: aeriană, navală, terestră. Iar dacă se iau în calcul și alte componente cum ar fi războiul electronic, psihologic (de a căror eficiență ne-am convins în decembrie '89) etc. complexitatea se devine și mai evidentă în acest spațiu.

Toate aceste elemente au fost luate în calcul atunci când analiștii militari — un adevărat „trust al creierelor” au pregătit aplicația la care fac referire. Sistemul automatizat de conducere a forțelor, element indispensabil în ducerea războiului modern, dovedindu-și, din plin, eficiența și de această dată.

Așadar, toate datele perioadei pregătitoare fiind rezolvate să devină, fără a intra în detaliu, firul evenimentelor.

Dincolo de linia orizontului, în largul mărilor „inamicul” naval (pe apă și sub apă) a fost întimpinat încă din cursul nopții. Prilej cu care s-au rezolvat misiunile de foc antiaeriene navale și antisubmarine. Totuși, puzderia de ținte ce se întindeau de la țărm pînă la limita de vizibilitate și

→



ÎN VIATA ȚĂRII

→ marcau înamicul, evidențiau că acesta mai avea suficiente forțe pentru a-și atinge scopul.

Comenzi scurte. Mișcările de baler alegoric ale servanților în spațiul restrins al pozițiilor de trageare, amplasate și mascate în teren, urmărite de bubuitul de foc umplu suprafața apei de gheizeri și timp de cîteva ore se creează senzația că ne aflăm în mijlocul unui „spectacol” de o măreție aparte. Un spectacol bine orchestrat de un specialist al genului, pe care l-am iden-

tificat în persoana colonelului Nicolae Galbenu. Într-adevăr parea în elementul lui. Se vedea clar că „partitura” a fost bine însușită, pînă la ultimul om din acest angrenaj complex iar examenul, proba de foc, va fi luat cu bine. Aşa fierbe, multe din ținte își găsește obștescufărul sfîrșit pe fundul mării, „inamicul” renunță să mai spere la „pămînt și apă”.

Un raport scurt: „Inamicul a fost respins, misiunea a fost îndeplinită” marchează sfîrșitul aplicării.

Deoarece suntem să avem parte doar de un astfel de „inamic”. Altfel... „SI VIS PACEM”...

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

Fluviul din sufletul marinarii

Dunărea, colier de argint... salbă de mahmudele scăpitoare în razele soarelui... centură de nestemate pe trupul țării.

Dacă aș fi unul dintre acei românci scriitori care văd numai parte frumoasă a luerurilor, poate m-aș fi entuziasmat prin asemenea epite și comparații în fața fluviului prin care pămîntul acesta își poartă, alături de alte pămînturi scăldate de Dunăre, dorința de a îmbrățișa marea, adică infinitul.

Dar cum nu sunt decât un gazetar în haină de ostaș, am încercat să trăiesc sentimentul fluviului — fiindcă viața pe fluviu implică un altfel de sentiment — asemenea marinariilor militari de pe vasele de luptă aflate zi și noapte pe Dunăre. Am încercat, adică, să le înțeleag iubirea pentru acest „drum fără pulbere”, să descopăr firele nevăzute care îl legă de apa tulbură, pentru zeci de ani, uneori.

Fiindcă, domnilor, Dunărea nu este pentru ostașul marinări un leagan al vacanțelor, un spațiu al plăcerilor de a călători cu vaporașul minându-se de explozia de frumusețe de pe malurile sale, ci, în primul rînd, este un spațiu al luptei. Nu cu un inamic real, firește, ci cu unul potențial, dar nu numai. Lupta se poartă și cu Dunărea.

Oaspețe fiind al divizionului de vedete dragoare comandat de căpitanul de rangul I Andrei Melnic, i-am cunoscut pe acești marinari mai întîi „acăsa”, acolo unde navele acostăză într-un micuț port militar. Si trebuie să vă spun că nu erau prea entuziasmați de manifestările fluviului. Cu atît mai puțin eu, cind am văzut cîte resturi de copaci și chiar hoituri de animale aducea curențul în zona lor, obligându-i la operațiuni zilnice de curățire a apelor. Iarna, cind pe valuri plutesc sloiuri de gheță, fluviul îi obligă să-și mute „portul” într-un loc mai retras și, uite așa, niciodată Dunărea nu-i răsfăță.

de mine ar putea folosi pe fluviu.

Privindu-i instruindu-se, am îndepărtat imediat gîndul că statonicia lor la fluviu să-și datora unei simplități sau ușurințe față de acțiunile de luptă pe mare. Nimic mai fals, aș spune chiar că manovrele pe Dunăre sunt mai dificile decât pe mare, unde spațiile sunt foarte largi. Să fie tentații, oamenii de funcții și grade? Exclus. Din păcate, ele sunt mici și nu de putințe ori intilnești aici cadre militare care au depășit limita de vîrstă în grad.

Si atunci?

O explicație ar fi legarea lor de locuri prin întemeierea familiilor, însă argumentul nu rezistă. Însuși căpitanul de rangul I Melnic face de ani de zile naveta pentru a ajunge la unitate. Si nu locuiește deloc aproape. I s-au oferit funcții mai mari la navele maritime dar a refuzat.

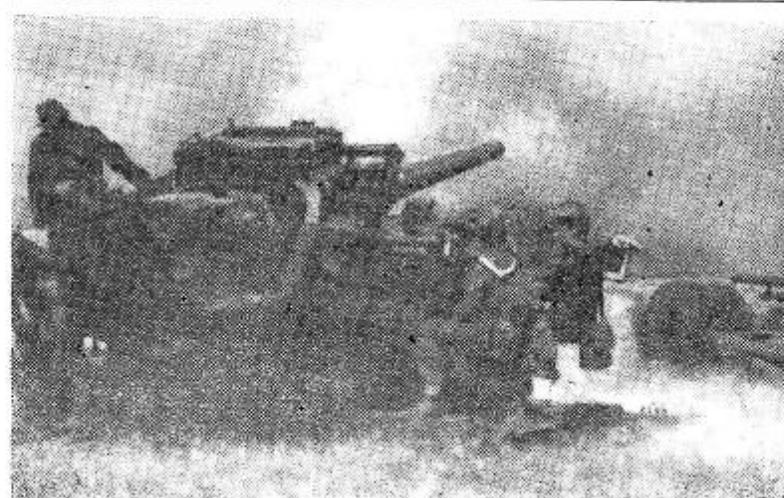
De ce?

Oamenii buni, va trebui să stăteze cel puțin cîteva zile în mijlocul acestor marinari de Dunăre pentru a înțelege că Dunărea nu este fluviul pe care plutesc navele lor, ci fluviul de oameni care curge prin sufletele lor.

Iată, în timp ce mă documentam printre ei, aflu că maistrul militar clasa a II-a Mihai Grosu, operat de urgență într-un spital orășenesc, avea nevoie de o mare cantitate de singe. Vesteau adusă de plutonierul major Florea Ivănoiu, sanitariul sef al divizionului i-a alertat pe toti. Si peste 30 de voluntari s-au oferit să dea cîte o picătură din viață lor pentru a salva viața camaradului de armă.

Aceasta este realitatea: niște fire nevăzute s-au țesut între sufletele lor unindu-le trainic într-un fluviu mai mare decât Dunărea. Dunărea reală a devenit Dunărea de inimi care nu se pot despărți una de alta fără durere.

Lorotenent-colonel
Lică PAVEL



Marinari artiștri la proba de foc.

TRUP DIN TRUPUL SACRU AL PATRIEI

„Unde-ați plecat, Unde vă duceți voi? Bucăți de Britanie?” își cerceta cu tot atita îndreptățire și har poetic, corăbiile țării, Rudyard Kipling.

Și aceasta mi se pare o superbă definiție pe care ar fi putut-o da cineva navelor: bucați de țară, trup din trupul ei. Iar oamenii aflați la datoria comenzi, a cîrmei, ori a mijloacelor lor de propulsie, spirit daci spirițul pământului și al seminței înrămate în culorile și însemnele de pe pavilion.

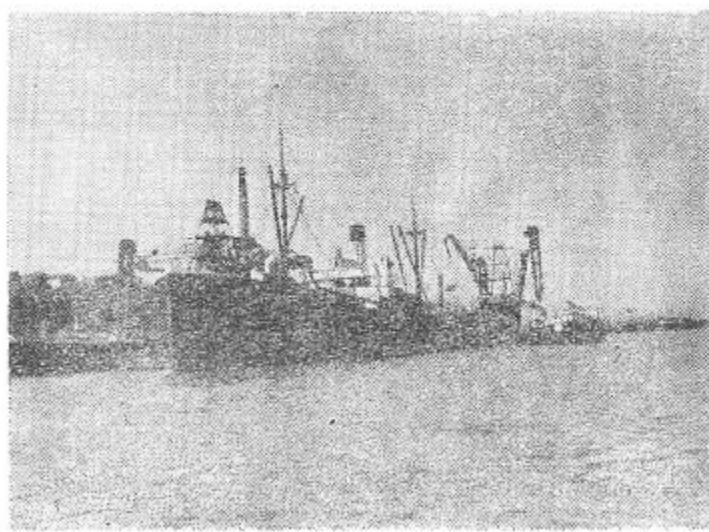
Așa a fost dîntotdeauna și vor rămîne pentru totdeauna și navele noastre avintate pe drumuri albastre de mări: trup din trupul și suflet din sufletul Moldovei Mușatinilor cărora, încă din anul 1456, cu mult înainte de cea dintâi confruntare în bătălie, mai înainte de a-și cunoaște înfățișarea pământului și a oamenilor, sultanul Mahomed al II-lea le garanta liberă cale spre țărurile imperiului otoman: „și am poruncit ca negustorii din Akkerman, din Vilaeturile acestuia (ale Moldovei lui Petru Aron) să fie en corăbiile lor la Edierna, Brusa și Istanbul. Aceștia făcînd vinzări și cumpărări cu populația, adică negoț, astăzi la venirea cît și întoarcerea lor, niciunul din beii, subași și spahii, și supușii mei să nu facă vreo pagubă și risipă la sufletul, la capul și marfa acestora”...

Marinarii Moldovei devineau, astfel, prin însăși puterea firmanului padisahului, cei dintâi soli și ambasadori ai ei în impărăția Sublimei Porți. Și au continuat să rămână astfel multă vreme, pînă la surparea în nefință a domnului Ștefan cel Mare și Sfînt. Fiindcă ce altceva anume ar fi putut urmări ctitorirea în 1475 a farului de la Zoograful decit ferirea de locul acela primejdios a corăbiilor de sub steagul cel purpuriu, cu cap de bou, cu stea între coarne, al Moldovei același inegalabil Ștefan, aflată în obișnuințele lor drumuri pe apele Egeeji și Măditerranei? Pe aceleași drumuri de ape și spre aceleiași țăruri de lume pe care mai plutiseră încă și alte corăbiile asemenea. Mai întîi, sub steagul cu delfini al lui Dobrotici, mai apoi sub albastrul fumurii împodobit cu vulturul coronat al lui Mircea, domn și stăpînitor peste toată Podunavia și încă la Marea cea Mare, moștenitorul legitim prin mama doamnă Calinichia, a pământurilor, porturilor și corăbiilor cuprinse în țara lui Dobrotici.

Am fost, timp de vacanță, după silnică îndepărțare de marea care ne înlesnise drumul spre alte țăruri



de lume, umilitori de mai puțin noi însine. Lipsiți, prin silnicie, de dreptul legitim de a ne face cunoșcuții altor neamuri, cu bogățiile țării. Ni le-am redobîndit abia tîrziu, în 1834, prin ieșirea pe la Sulina în mare strămoșilor a „Mariței” hătanului Villara. Trup din trupul țării de sub potcoava de zodie bună a Carpaților, alte nave aveau să-i urmeze în tot mai lungile drumuri spre porturile Turciei, Greciei, Egiptului, Italiei și Franței ca într-o fantastice imprimare a urărilor adresate de Bolliac, „Mariței”: „Mergi, corabie, mergi de arată Europei culorile României; mergi, a-i dăce bogățiile solului nostru și a-i cere luminile sale; mergi de viziteză Italia, Franția și Japonia și spune popoarelor lor, că sunt încă români la Dunăre”. Și români au continuat, continuă să fie la Dunăre și apoi, din ceasul primei lor întregiri, din 1877, la Mare. Iar corăbiile lor, navele lor, au continuat să s-avînte mereu mai departe, mereu mai curajoas, pe întinsele ape. Ne-au fost, rînd pe rînd, trup din trupul munților și cîmpilor țării, suflet din sufletul ei de mioritică baladă și doină, dor din dorul ei sacru de a se împlini în destinele ei, marinarii de pe canoniera „Gri-vița”, în 1880, în acea primă ieșire a unei nave militare sub faldurile tricolorului românesc în Marea străbunilor Mircea și Ștefan; camarazii lor de pe primul bric-școală „Mircea” înălțând, în 1882, drumurile lor de instrucție în Marea Neagră, Egee și Măditerrana, vizitele lor de curtoazie în porturile militare ale țărilor continentului; marinarii de pe „Meteor” și „Medea”, care legau încreșind din 1895, Constanța și Brăila prin curse regulatice cu Istanbulul și porturile arhipelagului grecesc Aroi, marinarii de pe cargoul „Iul” pilotând, pentru prima dată pe țărmul Braziliei, la Rio de Janeiro, arborind culorile României, în ziua de 15 august 1915. Și prezența, în premieră, la țărurile Australiei, a mineraleierului „Boeșa” și întoarcerea victorioasă a „București”-ului dintr-un magellanic înconjur al planetei. Și toate plecările și sosirile navelor noastre înspre și din spre zare și lumină. Lungile, curajoasele drumuri peste liniaștea sinuilor a măriilor și oceanelor ori peste nebuneasca lor vinzărire potrivnică. În care navele și echipașele lor săvîrșesc adesea, pentru cunoașterea, pentru înțelegerea adevărului, pentru România, în lume, mult mai mult și mai trainic decât ar putea face toți diplomații pământului la un loc...





1492-1992 — 500 de ani
de la descoperirea Americii

In urmă cu o sută de ani, de la tărurile românești ale Pontului Euxin, nava-amiral a Flotei militare, crucișatorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”, cea dintâi navă-școală a marinei noastre, ridicau ancora, îndrepindu-se către orașul-port Genova, care a dat omenirile pe unul dintre cei mai mari descoperitorii de noi pământuri ale bătrînei noastre planete — Cristofor Columb. Cele două nave românești aveau să participe la serbarele columbiene, o grandioasă manifestare seculară dedicată celebrului navigator genovez.

A trecut de atunci un veac. România este din nou prezentă la Genova, alături de alte 56 de țări ale lumii, cu un stand ce reunește, într-o concepție unitară și modernă, mărturii ale evoluției marinei române de la începuturile sale și pînă în prezent. Expoziția oferă vizitatorilor obiecte tridimensionale — machete, personaje alegorice încadrate într-o dioramă, uniforme, amfore, monede și ceramică rezultate în urma cercetărilor arheologice subacvatice, medalii, drapele și pavilioane ale unor nave militare cu tradiții remarcabile, arme albe și de foc, tunuri navale, bombarde și multe altele, toate venind în intîmpinarea generoasei tematici „La nave e il mare” (nava și maroc).

Atrag atenția vizitatorilor macheta bricului „Mircea” și limona crucișatorului „Elisabeta”, însotite de harta marsului executat în 1802. Multă lume se oprește, întreabă, cere explicații privind participarea României la festivitatea de acum o sută de ani. De fapt, și în acest an, România ocupă locul trei pe lista statelor invitate, iar în comitetul de conducere al celor opt țări se numără și România. Se dătoresc toate acestea tradițiilor noastre marinarești? Afinității italienilor față de poporul român, având în vedere atîțea lucruri comune, marcate de-a lungul a două milenii? Spiritul organizatoric în pregătirea manifestărilor? Ajutorării deschideții porții pentru a intra în Europa? Sau, poate, toate luate la un loc. Cert este faptul că pavilionul Ro-

● ANUL CRISTOFOR COLUMB

România în expoziția internațională — „NAVA și MAREA”

mâniei este căutat, comisarul șef, Dan Manolescu și adjuncțul său, ing. Hrvalombie Boizadea sunt onorați cu invitații la colocvii, sesiuni de comunicări, conferințe de presă, li se propun participări viitoare la activități în Europa și peste ocean.

Un interes major stîrnește prezentarea în expoziție a numeroaselor mărturii care atestă comunitatea și afinitățile existente între cele două popoare de-a lungul timpului. Columna lui Traian, cu aspecte din timpul celor două războaie dacico-romane, Monumentul de la Adunaclisi, podul de la Drobeta Turnu Severin, diorama cu personaje alegorice de luptători dac și romani, machetele navelor de comerț române și genoveze, sunt tot atîțea mărturii ale originilor noastre comune, care sunt privite cu mare interes și nedismulată simpatie, ba de multe ori cu incintare.

Un alt punct de atracție pentru numeroși vizitatori îl constituie prezentarea relațiilor noastre cu Genova în evul mediu. Existenza în Marea Neagră a celor: Enisala, Cetatea Albă, Chilia redată în expoziție sub diferite forme, sirnește comentarii, aprecieri, întrebări din partea vizitatorilor, dintre care u-

nii buni cunoștători ai istoriei navigației.

Îată că Muzeul Marinei Române, ale cărei exponate au străbătut mii

de kilometri, se bucură de apreciere, acum cînd, pentru prima dată, îes peste hotare și sunt reunite într-o expoziție inspirată realizată de arhitectul Oliver Tupren și graficianul Florin Căldărușă.

Nu credem lipsit de interes și faptul că organizatorii s-au îngrijit ca standul românesc să pună la dispoziția vizitatorilor plante cu aspecte din pitorecul munților și litoralului românesc, un afiș realizat cu gust și inspirație, prezentînd o corabie incizată pe unul din pereții bisericii din creșă de la Basarabi, motiv folosit și pe insigna și placăta expoziției.

Cîți vizitatori au trecut pînă acum prin expoziție?

Au fost zile cînd depășeau zece mii — de la elevi ai cursului primar, prezenți cu profesori și pînă la oameni de știință interesați să cunoască despre România cît mai mult.

PRESTIGIOASE SEMNAȚURI ÎN CARTEA DE ONOARE

● Profesor Michel Balard, de la Sorbona ● Profesor Federico Marzino, reprezentant al guvernului Italiei ● Carlo Mangiarotti, directorul firmei „Gastaldi” ● Valeriu Vieru, ambasadorul României în Italia.



In cartea de onoare, aflată în standul românesc, au ținut să-și sublînizeze impresiile personalității ale vieții științifice, culturale, ambasadorul României în Italia, reprezentanți ai firmei „Gastaldi”. Îată, de exemplu, profesorul Michel Balard de la Sorbona, specialist în probleme Genova—Marea Neagră și Mediterana Orientală, autor al mai multor lucrări în do-

(continuare în pag. 14)



(urmăre din pag. 13)

meniu, arată, printre altele: „Eu am descoperit România în 1971, am luerat asupra istoriei medievale a acestei țări, în colaborare cu colegii români. Sunt foarte fericit să descompăr la Genova o parte a bogățiilor Muzeului Marinel Române din Constanța. Mii de felicitări. Eu cred că se refac relațiile între România, Italia și Franța, prin filii unei istorii latine care nu trebuie intreruptă”. La rîndul său, profesorul Federico Marzino, reprezentant al guvernului italian pentru Expoziția Internațională „Genova '92”, consemnă faptul că „O prietenie adeverătată renaște, stima reciprocă stă la baza ei. Sperăm în zilele următoare cind vom discuta despre o colaborare fructuoasă și eficientă. Vizitarea expoziției mi-a făcut o deosebită plăcere”.

Mereu alături de noi în rezolvarea problemelor care s-au ivit pe timpul ameneajăril standului, directorul firmei sponsorizatoare, domnul Carlo Mangiarotti, ne declară și nota faptul că „Noi, cei de la „Gastaldi”, felicităm oportunitatea participării României la celebrarea zilelor columbiene. Eu sunt încințat de înaltă profesionalitate a celor care au pregătit expoziția. Trăiască România!”.

La deschiderea expoziției, în ziua de 15 mai, am fost onorați de prezența ambasadorului României în Italia, domnul Valeriu Vieru, care s-a întreținut îndelung cu organizatorii, s-a interesat în detaliu de expoziționalele prezentate, iar în final ne-a declarat: „Deschiderea pavilionului României, în cadrul expoziției de la Genova „Columb 500 — nava și marea”, constituie un eveniment deosebit de important. Felicit organizatorii și aduc mulțumiri autorităților guvernamentale italiene pentru sprijinul acordat. Îmi este deosebit de placut să mă folosesc de acest prilej pentru a ura marinarii români multe succese pe mare, în viață și vînt de pupă, iar revistei „MARINA ROMÂNĂ” condeie bune și viață lungă”.

Ghidul dumneavoastră, în expoziția de la Genova

Vă invităm, acum, să ne însoțeți într-o vizită prin alte standuri ale expoziției. La care să ne oprim? Pentru că tot vrem noi să intrăm în Europa, haideți să vedem ce ne oferă statele din Comunitatea Europeană. Aici întâlnim țări cu tradiție în domeniul navigației care au ce oferi vizitatorilor. Cel mai interesant și mai bine „mobilitat” (excepție face țara gazdă, care are pavilionul separat) este standul SPANIEI. Deși a trebuit să se împartă între Sevilla și Genova, spaniolii au stiut să trezească interesul. Într-o atmosferă unică, creată prin ambient — pardoseala este punctea bine lustruită a unei corabii, iar deasupra vitrinelor, la o distanță ce nu supăra, din contră, face bine, vele atrăgător învergăzite; vitrinele moderne realizate din aluminiu și cristal, sint ușor de manevrat. Expoziția este structurată în trei etape: pre, columbiană

și post. Obiecte dintre cele mai interesante și valoroase au fost aduse și expuse la Genova — portulan originale din secolele XVI—XVIII, instrumente de navigație utilizate între secolele XVI—XIX, machete ale unor nave celebre, ele însele cu o vechime seculară, monede de aur și argint, cărțile lui Columb, în facsimil, primul submarin realizat în Spania, între anii 1862—1864, portretul regelui Carlos III (1746—1828) realizat de Goya și, tot un ușor pe pînză (de data aceasta autorul este Antonio Joli) nave spaniole în portul Neapole, la sfîrșitul secolului al XVIII-lea și.m.d.

Nu este mai prejos nici vecina și rivală sa medievală în descoperirea de noi pămînturi, PORTUGALIA, a cărei expoziție impune prin consistență și modernism, deținând suficiente atuuri, cu precădere în domeniul marilor descoperiri geografice.

FRANȚA și-a propus prezentarea unor subiecte din istoria navigației medievale franceze, cercetări



subacvatice — scafandri și submari, echipament modern folosit în marină astăzi — totul reușind, cu succes, să convingă vizitatorii, date fiind și expozițele valoroase.

Iar dacă vizitatorul dorește să treacă din Europa în Asia, nu are decât să urce un etaj, unde va descoperi pavilionul REPUBLICII POPULARE CHINEZE. Încă de la intrare îl întâmpină un imens dia-

→





→

pozitiv realizat după o pictură marină, încadrat cu obiecte din lemn și mătase cu specific. O sâltă de machete, în culori vii, reprezentă nave medievale chineze, dintre ca-

re macheta unei corăbii din timpul dinastiei Song (sec. XIII), reconstruită după epava sa ce a fost descoperită în anul 1974, la Quazhou.

Expoziția continuă cu alte macheete, reînsemnarea lui Zheng He (1371—1433), celebrul navigator chinez, nave contemporane specializate, construite în China, ca și platforme de foraj marin. În vitrine se află eșantioane de mirodenii, lemn parfumat, monede, ceramică, porțelanuri, busolă suspendată, toate de pe epave.

Expoziția STATELOR UNITE ALE AMERICII redă transformările ce au avut loc pe noul continent după descoperirea sa de către Cristofor Columb, cu accent pe schimbările intervenite în viața locuitorilor, specificul dezvoltării rapide a orașelor, porturilor, realizărilor tehnico-științifice care au înălțat națiunea americană pe culmi de progres. În cele patru săli, vizitatorul poate vedea prea multe obiecte expuse, însă va fi aşezat în fața a zeci de ecrane, diapoziitive, toate însoțite de un comen-

riu plăcut, într-o perfectă limbă italiană.

Se poate spune că țările foarte dezvoltate au prezentat aproape totul pe ecrane, casete, fotografii, dispunind de o tehnică de vîrf, ce le-a permis să realizeze acest lucru.

Nu ne propunem a nominaliza, dar au fost și țări care au venit să facă mai mult comerț, decât să sugereze nava și marea, așa că în unele standuri se puteau intilni de la cutii de conserve (și nu numai de pește), parfumuri, bijuterii, paprika, artizanat și pînă la ultimele tipuri de autoturisme Honda și Toyota.

Ar fi foarte greu, sau aproape imposibil, să vorbim despre tot ce este prezentat în această expoziție internațională, dar poate vom reveni în paginile revistei, pe această temă.

*Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU*

*Muzeograf principal
Mariana PAVĂLOIU
Muzeul Marinei Române*

CONTROVERSE PRIVIND COLUMB

Care este locul exact în care a fost descoperită America?

Vom încerca în continuare să dăm răspuns la această întrebare cu argumentele reiese din studiul unei bibliografii apărute în reviste de specialitate străine.

UNDE A DECOPERIT COLUMB AMERICA

Asupra descoperirii Americii se părea că s-a pus și s-a clarificat aproape totul, cu cele două excepții menționate în titlu.

Astfel, în decursul secolelor, opt sau nouă insule ale arhipelagului Bahama au fost rînd pe rînd identificate cu Guanahani, insula în care Columb a ajuns pe 12 octombrie 1492 și a rebotezat-o San Salvador.

Identificarea insulei San Salvador necesită analiza

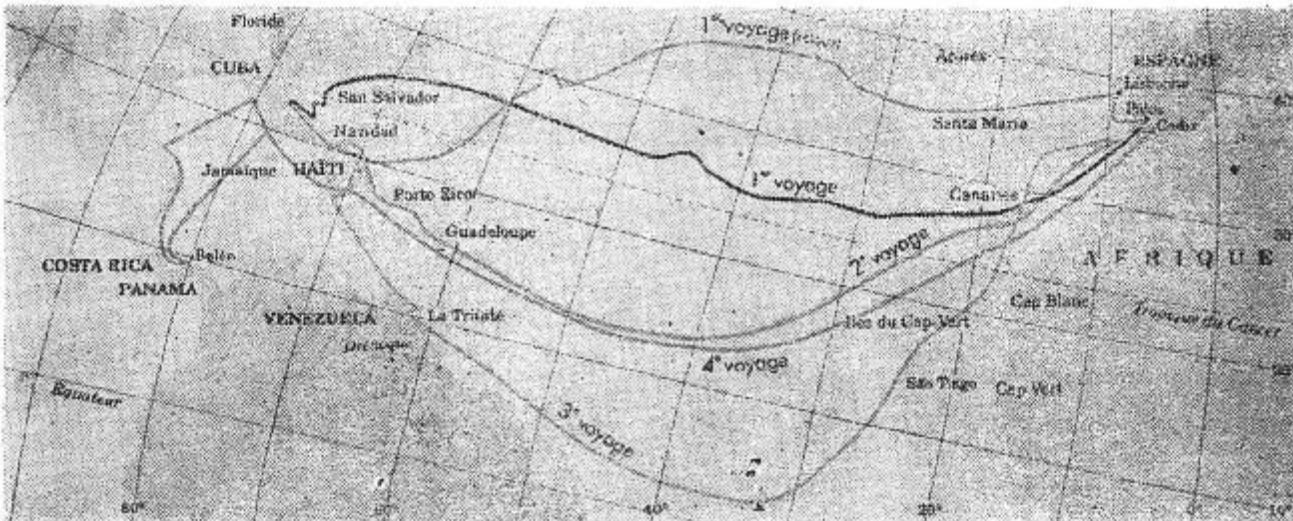
critică, aprofundată a „Jurnalului de Bord” al lui Columb, a relatărilor principaliilor istoriografi ai epocii — Fernando Colombo, Las Casas, Martire, Odiedo — ca și a tuturor documentelor din perioada imediat următoare care ar putea furniza informații utile.

In legătură cu „Jurnalul de Bord” trebuie precizat faptul că acesta a fost predat, personal de către Columb, regelui Spaniei în 1493. După cinci luni, la cererea sa, primește copia documentului. Nu se cunoaște

*Căpitan de rangul II
Ioan DĂMASCHIN*

*Căpitan de rangul II
Filaret SINTION*

(continuare în pag. 16)



Cele patru traversade ale lui Columb.

CONTROVERSE

(urmare din pag. 15)

dacă dupicatu predat lui Columb este identic cu originalul sau a fost modificat din motive politice, legate de statutul noilor ūinuturi descoperite în zonele de influență spaniolă. Originalul a dispărut în arhivele spaniole și probabil s-a rătăcit de-a lungul secolelor, iar copia înmînată lui Columb a fost transcrisă și parțial sintetizată de Las Casas.

Reconstituirea drumului care l-a dus pe Columb la Guanahani a fost încercată în trecut de mulți cercetători și finalizată cu rezultate foarte diferite. În timpurile moderne — pînă în noiembrie 1986 — opinia generală era focalizată pe insula botezată de corsari Watling (sec. XVII). Această soluție a fost propusă prima dată de Juan Bautista Munoz în 1779 și confirmată ulterior de Murdock, în 1884. Genovezul Enrico Alberto D'Albertis (1893) argumenteaază și el această soluție pentru că, recent, Ruth D. Wolper (1964), Morison P. E. Taviani (1984) și alții, pe baza unor cercetări aprofundate, să aducă dovezi irefutabile în favoarea identificării enunțate. Se pare că, deci, că nu mai există dubii asupra problemei Watling — Guanahani — San Salvador.

Însă apropierea celor 500 de ani de la descoperirea Americii a resuscitat interesul pentru studiile columbiene, mai ales în Statele Unite. Astfel, revista „National Geographic” publică un studiu (noiembrie 1986) executat de o echipă specială care a reexaminat totă istoria aterizării lui Columb în Bahama.

Echipa respectivă a efectuat vaste cercetări, a re-elaborat și interpretat datele și informațiile cu ajutorul computerelor și — adevarată bombă publicistică — a concluzionat că identificarea insulei San Salvador cu Watling este fundamental greșită. Adevaratul loc în care ar fi debărcat Columb ar fi insula Samana Cay, aflată la circa 65 Mm sud-sud-est de insula Watling. Autorii respectivi analizează toate aspectele călătoriei lui Columb — geografice, nautice, etnografice, arheologice, emit ipoteze asupra declinației magnetice și curentilor permanenti din 1492, asupra derivei de vînt, de curent etc. și, introducînd totul în computer, conchid că, pînă la eventuala descoperire a „Jurnalului de Bord” original, soluția este Samana Cay.

Avin în vedere larga difuziune pe care au căpătat-o studiul respectiv și concluzia sa, ceea ce, de fapt, a creat numeroase confuzii, vom prezenta, cu date foarte recente, de mare autoritate, evaluarea acestor cercetări și concluziile privind identificarea insulei Guanahani.

Ca un preambul metodologic în evaluarea acestor cercetări, a fost necesară stabilirea lungimii unității de măsură utilizată de Columb, anume leghea spaniolă. Studiile pe această temă arată că de la Magellan (1519) leghea marină a fost considerată ca o parte a gradului circumferinței terestre; în particular, leghea iberică era contînuită de 17,5 ori în grad și deci, dacă evaluarea gradului de către Magellan a fost exactă, atunci leghea avea 3,42 Mm.

In ceea ce privește perioada anterioară lui Magellan, îndecsebi în perioada 1490—1495, deși nu există date certe, cele mai multe informații arată că în Spania se utiliza o leghe ce avea 4 mile romane a 1480 m fiecare, leghea iberică avînd deci 3,20 Mm. Unele cercetări au utilizat o leghe de 3,18 Mm, oricum apropiată, în timp ce americanii de la „National Geographic” utilizează o leghe de 2,82 Mm, foarte puțin susținută de izvoare documentare.

Evaluarea cercetărilor privind identificarea insulei Guanahani se face în două segmente distințe:

- traversada atlantică
- navigația printre insule.

TRAVERSADA ATLANTICĂ

După plecarea lui Columb din Palos (3 august 1492), traversada atlantică propriu-zisă începe în Insu-



lele Canare la 8 septembrie și se termină cu 33 de zile mai tîrziu, la 12 octombrie. Distanța este de aproximativ 3100 Mm, cu o viteză medie de 91 Mm pe zi, deci în jurul a 4 noduri.

Istoria arată că pentru asigurarea navei navigație Columb dispunea doar de compasul magnetic; de aceea el a trebuit să navege exclusiv estimat, apreciind din ochi viteză și fără posibilitatea de a controla și corecta punctul navei cu metode de navigație astronomică. Desigur, Columb avea cu el și un quadrant și poate chiar un astrolab, instrumente cu care, observînd Steaua Polară și Soarele la meridian, se poate găsi latitudinea. Totuși, în epoca respectivă navigatorii care aveau cu ei aceste instrumente le utilizau numai la uscat pentru a determina latitudinea pămînturilor descoperite, pentru că la bord balansul navei impiedica efectuarea unor măsurători precise. În orice caz, să demonstrat faptul că genovezul nu știa să le utilizeze bine.

Elementele care în ansamblul lor determină punctul estimat al unei nave sunt astăzi, ca și atunci, următoarele:

- drumul adevarat;
- viteza (sau distanța parcursă);
- deriva de curent;
- deriva de vînt.

Vom analiza aceste patru elemente care au format punctul estimat la aterizarea în Bahama, luînd în calcul și incertitudinea cu care trebuie apreciată eroarea efectivă totală a elementelor respective.

DERIVA DE CURENT

In lipsa informațiilor din epocă asupra derivei produse de curenții oceanici permanenti vom utiliza datele oceanografice de astăzi. Din examinarea hărților rezultă că în zona care ne interesează componenta longitudinală ar fi putut fi de aproape 0,4 Nd către vest și 0,2—0,3 Nd către sud în prima săptămînă de navigație, 0,2—0,3 către Nord în ultima săptămînă și egală cu zero în perioada intermediară. Deriva totală pe perioada traversadei ar putea fi apreciată deci în jurul a 300 Mm către vest și nulă în plan latitudinal. Aceste valori trebuie corectate cu un anumit grad de incertitudine, apreciat — foarte hazardat — la $\pm 0,05$ Nd în ceea ce privește viteză curentului, astfel că deriva menționată trebuie ajustată cu ± 40 Mm în distanță și $\pm 3/4$ de grad în direcție.

DERIVA DE VÎNT

Aici plutim într-adevăr în necunoscut pentru că Jurnalul de Bord nu furnizează informații complete asupra vînturilor. Nu este nici un dubiu că navele lui Columb au folosit alizeul de nord-est, dar și acesta prezintă oscilații greu de apreciat cu precizie, mai ales la limita sa nordică, unde se desfășură traversada.

Pe baza datelor din cărțile-pilot și a ipotezelor tehnice privind forma corpului navelor s-a apreciat o deriva de vînt de 1,5 grade la stînga, cu o incertitudine de $\pm 0,75$ grade.

PRIVIND COLUMB

«OASPEȚI AI MARINEI MILITARE»



Fregata „JOHN L. HALL”

Epigriful „TOTDEAUNA VICTORIOS” aureolează încontestabilă consacrare în flota americană a fregatei portătoare de rachete „JOHN L. HALL” (FFG-32) care și-a serbat împlinirea unui deceniu de activitate în ultima zi a primei sale vizite în portul Constanța (21–26 iunie a.c.).

A 26-a între cele 50 de nave portătoare clasei „OLIVER HAZARD PERRY”, această fregată se numără printre cele mai mari și moderne nave de luptă: 4100 tone deplasament; 143 metri lungi-

me; 14,80 metri lățime; 8 metri pescăj; viteza maximă — 29 Nd. Datorită celor două turbine cu jet de gaze tip General Electric LM 2500, computerizate, însumind 40.000 CP — similară celor de pe avioanele de linie DC-10 sau de pe aerotransportoarele strategice C-5 „GALAXY” — nava este „gata de marș” în mai puțin de 10 minute.

Echipajul, condus de comandorul Donald G. Geiger, format din 15 ofițeri, 19 subofițeri și 191 marini nebrevetati, este deținătorul Ordinului special „Ancora de Aur”.

distincție care se acordă navei care are cel mai mare procentaj de marinari cu cea mai mare vechime la bord. Trofeul „Stecaua de mare” le-a fost decernat pentru eficiența dovedită pe timpul operațiunii „Scutul desertoului”, în cadrul sistemului de comunicații.

Fregata are instalate la bord: lansatoare de rachete MK 13 pentru rachetele antiaceriene „STANDARD” și cele de tip navă-navă „HARPOON”; un tun binat cu tragere rapidă, calibrul 76 mm, tip „OTO MELARA”; două instalații triple de lansare a torpilelor antisubmarine MK 15 „PHALANX” și două elicoptere SH-60 B LAMPS.

Trei computere digitale AN/UYK-7 de mare viteză, în relație nemijlocită cu senzorii și armamentul navei, permit evaluarea ultrarapidă a oricărui potențial pericol detectat de radar, sonare, elicoptere sau senzorii teleghidăți.

Incepând din 1989, nava a fost detașată și evoluază cu succes în compunerea Flotei a 8-a din Marea Mediterană, adică „ALWAYS VICTORIOUS”.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

„PROTEA” O NAVĂ FĂRĂ APARTHEID

Dacă în urmă cu un an, România și Africa de Sud stabileau relații diplomatice, prezența unei nave militare sud-africane în portul Constanța (23–25 mai 1992) poate fi considerată o acțiune de bun augur pentru debutul relațiilor prietenesti dintre armatele celor două state.

S.A.S. „PROTEA” este aşadar prima navă din flota militară a acestei țări — condamnată vreme îndelungată pentru instituționalizarea, incepând cu 1948, prin Group Areas Act, Land Act și Population Registration Act, a poliției de apartheid —, care viziteză o țară est-europeană.

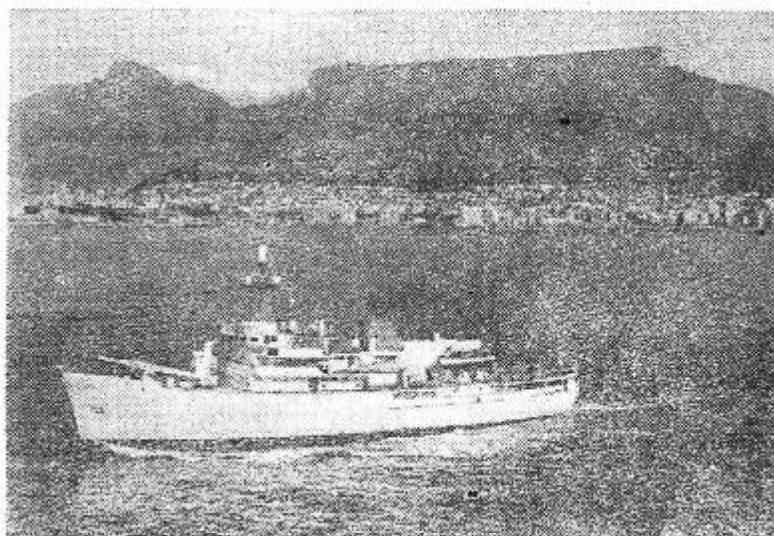
In pofida discriminatoriului „simț limitat al democrației”, în rindul membrilor echipajului comandat de jovialul comandor Derek Law, unicul criteriu de ierarhizare a responsabilităților funcționale și de statuare a relațiilor interpersonale rămîne doar diploma de scolarizare. În ultimii 16–18 ani, tendințele de segregare rasială au fost definitiv eradicate din armată.

Reprezentative pentru camaraderia marinărească sunt, în acest spirit, peripețiile unui cline hoian care, imprietenindu-se „la cataramă” cu un tiner marin, a

fost acceptat și răsfătat la bord sub numele „JUST NUISANCE”, avansat caporal, reușind astfel să devină, de-a lungul anilor — evident, cu titlu, simbolic — o figură legendară și o „personalitate” într-o marină atât de legată afectiv de tradițiile flotei britanice, ale cărei

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 21)



(PLEDÎND, ÎN NUMELE DREPTĂȚII, CAUZA MARINARILOR)

ACEȘTI COMBATANȚI ÎN UNIFORMA MARINEI COMERCIALE ROMÂNEȘTI

Televiziunea română a început să transmită episoade ale războiului maritim din cel de-al doilea război mondial. Documentarul întocmit de studiourile engleze, este foarte bine alcătuit, prezentând fragmente din jurnalele de actualitate ale epocii și sevențe inedite.

Ca fost marină, participant la război pe navele militare din escorte convoaielor, am privit cu profundă emoție acele imagini de coșmar, ce m-au făcut să retrăiesc vremurile cind vegheam la paza convoaielor spre a preveni și descoperi atacurile inamice.

Mica noastră marină avea ca sarcină, atunci, paza și apărarea litoralului propriu, dar și asigurarea transporturilor maritime necesare aprovisionării frontului.

Pentru executarea acestora, o flotă comercială nu prea mare, dar îndestulătoare, era la dispoziția eforțurilor de război ale țării noastre.

Aș dori să prezint cititorilor noștri o listă a acestor năvăși. Lista nu este completă, a fost întocmită după amintirile unor foști marinari ambarcați pe ele și după unele documente din acele vremuri.

In afara celor două motonave de pasageri a cîte 7150 tone, BASARABIA și TRANSILVANIA, care au fost păstrate în Bosfor tot timpul războiului, în compunerea flotei S.M.R. au mai fost încă trei pasageri: DACIA (pasager de 3410 tone, transformat în crucișător auxiliar — puitor de mine), REGELE CAROL I (pasager de 4550 tone, amenajat în crucișător auxiliar — puitor de mine). Se scufundă la 19 octombrie 1941 în baia Varna, în urma exploziei unei mine), ROMÂNIA (pasager de 4515 tone, este și el amenajat în crucișător auxiliar și navă bază atelier. Sfîrșește prin a fi torpilat la 11 mai 1944, la evacuarea Crimeei).

Restul navelor marinei comerciale, ce au navigat sub pavilion românesc, erau năvăși mixte, cargobuturi sau tancuri pentru petrol și au navigat pe mări și oceanete lumii. Acestea sunt: ALBA-IULIA (cargou mixt de 5708 tone, a navigat în Mediterana. A fost torpilat de submarinul englez „Torbay”, dar datorită manevrei atentei și timonierului Manole Deniu, scapă cu avarii mai mici. Navigă încă un an în Mediterana de răsărit și, la 16.11.

1942, pintenează un submarin care se strecușase în interiorul convoiului cu intenția de a ataca. În septembrie 1943 intră în Marea Neagră unde ia parte la transporturile spre și dinspre Crimeea și la evacuarea Odesesei. La 17 aprilie 1944, în drumul de înapoiere de la Sevastopol, încărcat cu trupe, este bombardat de aviație și avariat. Este din nou salvat și reparat dar, după 23 august, este predat invingătorilor, în condițiile tratatului de pace). ARDEAL (cargou mixt de 5708 tone, participă încă de la începutul războiului la campania din Marea Neagră, este avariat în mai 1942, de o torpilă, în baia Odessa, dar este salvat și reparat supraviețuind), CARMEN SYLVA (cargou, torpilat la ieșirea din Bosfor), CARPATI (cargou de 9200 tone, torpilat la Gura Portilei, în octombrie 1942), CAVARNA (cargou mixt de 5500 tone, scufundat prin explozie de mină în fața Burgasului. Făind încărcat cu butoane de benzină de aviație, a explodat în flăcări. Nici un supraviețuitor). DANUBIUS (mic cargou particular rechiziționat. Torpilat, încărcat cu mine antitanche și de infanterie, a făcut explozie), DUROSTOR (cargou mixt de 1305 tone, armat și transformat în puitor de mine, participă la punerea barajelor de mine și la evacuarea Sevestopolului. Atacat de aviația de bombardament la 11 mai 1944, evită 19 atacuri; ultimile două, execute simultan, nu mai pot fi evitate și este scufundat. Pierde 3 oameni). OITUZ (cargou de 2563 tone, torpilat în portul Constanța la cheu de către un submarin german

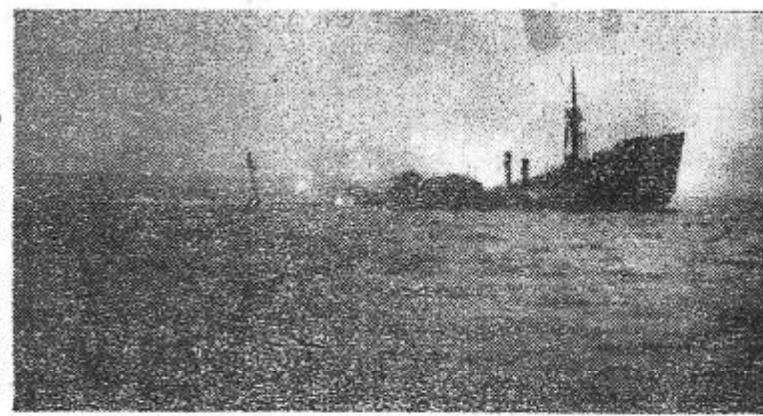
după 23 august 1944), PELES (cargou mixt de 7800 tone, torpilat la Cap Emine la 18.08.1941), SUCEAVA (cargou mixt de 5708 tone, torpilat la 20 aprilie 1943 în largul mării, în vestul Crimeii), SULINA (cargou mixt, de 5500 tone, torpilat de un submarin la 29 mai 1942, în larg de Odessa).

In afară de aceste năvăși care au participat la transporturile din Marea Neagră, alte năvăși românești, prinse de evenimente în afara Mării Negre, au avut un sfîrșit tragic. Este cazul navelor: BALCIC (cargou mixt de 5500 tone, torpilat de un submarin, dus la reparat în portul Split, unde este scufundat de un bombardament aerian), BUCEGI (cargou de 9200 tone, capturat la Haifa în 1940, de către Marina Britanică), CIIMPINA (tancre petrolier, încărcat cu benzină de aviație, este torpilat și scufundat de aviație în larg de Maria de Leuca), JIUL (cargou de 5600 tone, scufundat, prin sabotaj?, în portul Pireu), MANGALIA (cargou mixt, capturat la New York la începutul războiului și pierdut la Tobruk), MILCOV (cargou de 6500 tone, pierdut în condiții necunoscute), MOLDOVA (cargou, pierdut în Atlantic), OLTEÑIA (cargou de 6500 tone, sechestrat la Port Said, în 1940), PRAHOVA și SIRET (cargouri de 6600 tone, ambele pierdute în condiții necunoscute). STEAUĂ ROMÂNĂ (tancre petrolier sechestrat în 1940, la Port Said).

Pe aceste năvăși nu sunt ambarcați marinari ai flotei comerciale românești. Cei mai mulți au pierit îndată cu năvășile lor, dar unii dintre cei ce s-au salvat au continuat să navege, ajungind la vîrstă pensionie. Acum, cind Țara recunoaște tuturor luptătorilor din război statutul de VETERAN este nedrept ca acestor cîteva zeci de supraviețuitori să nu li se recunoască și lor această calitate.

Ei au luptat alături de camarazii →

M/N "SULINA", scufundată la 29 mai 1942 în Marea Neagră



DRAMA CARGOULUI „DUROSTOR”...

Iată o secvență doar — așa cum apare ea, rememorată de căpitan de lungă cursă Mircea Nicolau — din marea dramă comună, trăită în largul mării de marinarii flotei comereiale românești, angajați, deopotrivă cu camarazi lor din marina militară, în mareea conflagrație a celui de-al II-lea război mondial. Dramă pe nedrept uitată. Dramă pe nedrept ignorată. Dramă ai cărei eroi marinari trebuie să fie onorați prin recunoașterea statutului de VETERAN pentru acești combatați în uniforma marinei comerciale, care au luptat și, de atâtea ori, au pierit, în numele patriei lor — ROMÂNIA.

De la data de 21 ianuarie 1943 sînt promovat în funcția de ofițer I pe nava „BALCIC”, iar la 5 septembrie 1943 sunt transferat pe nava „DUROSTOR” — în Marea Neagră — în funcție de ofițer I.

Menționez că nava „DUROSTOR”, armată cu artillerie navală și A.A. se află la dispoziția exclusivă a Mareșalului Antonescu, cu misiunea de a efectua transporturi militare, de material și trupe (răniți), **NUMAI PENTRU ARMATA ROMÂNA**.

Angajați în transporturi de material, pentru front, și la evacuarea trupelor române din Crimeea — Sevastopol — am efectuat, fără pierderi, evacuarea, la Constanța, din Sevastopol, a regimentului 9 Călărași — Constanța, a regimentului 79 infanterie — Tulcea, apoi, în alt transport reușit, regimentul 5 artillerie Vinători de munte. Ultimul transport la Constanța, încheiat cu bine, a fost la data de 9/10 mai 1944. La data de 11 mai 1944 — din ordinul comandantului Diviziei de Mare, amiral Măcellariu nava „DUROSTOR” a primit misiunea specială de a ieși, din nou, în larg, cu direcția Sevastopol, pentru a recupera ambarațiunile întinute în drum cu ultimele trupe și răniți, evacuați de la punctul Kersones și, în același timp, „să dăm de lucru forțelor navale și aeriene sovietice”, care, odată cu căderea Sevastopolului, porniseră pe mare, la vinătoarea ariergăzilor române, aflate pe tot soiul de ambarațiuni, avariate și în dificultate.

Pe drumul ordonat, am întîlnit nava „AMIRAL MURGESCU”, care ne-a comunicat „la portavoce”, că Sevastopolul a căzut și nici o navă nu mai trebuie

să se apropie de Crimeea. Am continuat căutarea de supraviețuitori, pînă la orele 09,00 cînd am fost atacați de avioane torpiloare, pe care le-am evitat cu succes. A urmat o alarmă de submarine, cînd o grupare de 21 avioane în picaj (material american Aerocobra), ne-a atacat cu bombe (material german, capturat), grupate cîte patru. Atacul fiind executat avion cu avion, am reușit să evită bombele prin manevrarea navei. Avioanele 20 și 21 sî-au lansat bombele concomitent, astfel că ultima grupă de patru bombe, a căzut în apă, în babord, tangențial cu bordajul navei care a fost pulverizat. Nava „DUROSTOR” lovită și sub linia de plutire, a fost inundată (magazie 2 și 1) nava începînd să se scufundă de la proba. S-a hotărît abandonarea navei și transferul echipajului în bărcile și plutele de salvare. Odată efectuată evacuarea, comandantul titular, Eustațiu Mihai, a sărit în apă, în timp ce efectuam un ultim control, în timorierea distrusă, aruncînd la mare documentele navei, după care am trecut, prin bordul tribord, într-o ultimă bărcă (barca de serviciu), care, fără rame, fusese ținută lîngă bordaj de ofițerul III. Era ora 16,17 cînd nava „DUROSTOR” a dispărut, scufundându-se. Am fost culeși de o navă de escortă, un R. Boal german, cu quasitotalitatea echipajului. Comandantul, grav rănit în apă, (primise un proiectil de 20 mm de la avioane), a decedat, către orele 20,00. Grav răniți mai erau mateLOTUL și ospătarul, care au decedat la Spitalul Militar din Constanța. Nava germană, cu echipajul alsacian, ne-a debărcat fără alte pierderi la Constanța, la dana 10. După cîteva zile eu am fost convocat la Gara Maritimă Constanța și, împreună cu un grup de ofițeri SMR (navele „ARDEAL” și „DUROSTOR”) și un grup numeros din Marina Regală Română, am fost decorați, la sediul amiralității germane din stațiunea Carmen Sylva, cu Crucea de Fier. Din partea autorităților române am fost anunțat că am fost distins și cu Steaua României dar, pînă la „sosirea „Stelei”, am venit rușii și am fost „rechiziționați” pe remorcherile din portul Constanța, în serviciul ocupanților.

Mircea NICOLAU

...ȘI A ECHIPAJULUI SĂU

Este drept că multe din documentele originale care atestă calitatea de ambarați pe aceste nave a membrilor echipajelor de atunci sunt în mare parte distruse de vitregia vremurilor scurse. Poate că inițiomii oameni de la Căpitania Por-

tului ar reuși să mai găsească cîte ceva ca să-i ajute pe aceștia să-și capete statutul la care le dă dreptul vitejia și bravura lor în război.

Căpitan comandor (r)
Doru IONESCU
Veteran de război

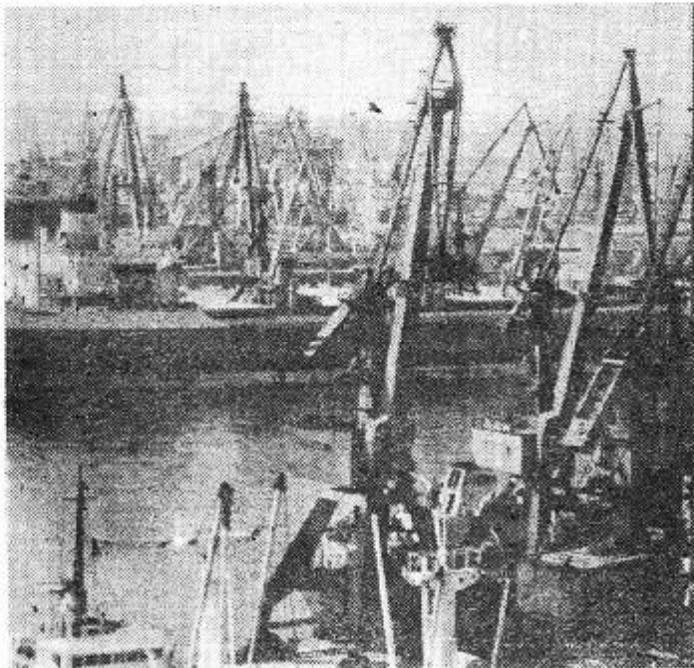
lor din marina militară, au dat cel mai mare procent de jertfe. Atunci cînd unul dintre comandanți, după ce nava sa fusese bombardată de aviație, a părăsit nava ce părea că se scufundă, deși ulterior s-a intors la bord, a fost judecat de către Tribunalul Militar și condamnat la moarte pentru „dezertare în fața inamicului”. Numai marturia curajoasă a amiralului Horia Măcellariu, comandantul Forțelor Maritime Militare și clementa mareșalului Ion Antonescu i-au salvat viața.

Ne întrebăm: De ce a fost el judecat și, mai mult, condamnat? Era un combatant sau nu? Era în prezență inamicului? Și ce căuta el acolo? Nu era în misiune comandanță? Dacă da, atunci supraviețuitorii de pe aceste nave trebuie considerați VETERANI.



— marea noastră cea de toate zilele —

Două flote sub tricolor



(urmare din pag. 7)

cojuri de Rusie hrăporeață și oarba.

Pe o asemenea zvirocolire de Criș vă zănamec sub pitnă domnie a verii, te-ai șteptă ca sărmiana Moldova să n-ai bău alte ginduri decât acelea zvânicite în durerile, din pătimirile ei. Și, totuși, fărăma aceasta de gile și de naje românească e în stare să-și facă gânduri și planuri de vîtor. Unul dintre aceste ginduri, legate de un miine mai prielnic, i-au adus nu demult la Constanța pe domnul Petre Ion Lipskai, director adjunct în Departamentul Transporturilor și Vlaămir Eșimovici Pugacev, directorul Direcției de Navigație Fluvială de pe Nistru. Cu scopul de a discuta cu conducețorii companiilor de navigație maritimă „NAVROM” și „ROMLINE” despre disponibilitățile acestora de a sprijini crearea unei

flore maritime naționale a Republicii Moldova. Nu poate fi lăsată în considerație o eventuală cumpărare de nave: înțărul și-a făcut n-a moștenit de la fostul imperiu sovietic în care a fost inglobat cu de-a sila, decât săracie și umiliere. Singura posibilitate realistă de a-și înighetea, totuși, răvnă și absolut necesară flota maritimă rămâne aceea a închirierii, de la cele două companii românesti, o unu număr oarecare de nave fără echipaj, care să constituie nucleul inițial al acesteia. Și asupra ei s-au și concentrat discuțiile, reluate ulterior la nivelul Ministerelor Transporturilor din Moldova și România.

Concluziile — exact cele care puteau fi așteptate de pe urma unui dialog între frați: companiile „NAVROM” și „ROMLINE” pot, fără prea mari dificultăți din partea lor, să disponibilizeze un număr de cargouri și cargouri multifunc-

tionale, care, închiriate fără echipaj, să poată acoperi, pentru început, nevoile de transport maritim ale tinăriului stat moldovean. Și, mai ales, sănătatea să poată sprijini prin aceasta cel dintâi pas hotăritor spre dezvoltare, în nica Românie dintre Prut și Nistru, a unei flote maritime naționale, care să asigure derularea importurilor și exporturilor ei. Rămnind că, ulterior, pe măsură ce volumul comerțului internațional pe cale maritimă o va impinge, problema creșterii numărului și capacitatii de transport a flotei să fie rezolvată cu ajutorul săntierelor navale din România.

Vîtrează istoriei, dar, mai des, lăcomia nemăsurată a vecinilor ei de la răsărit au lipsit mi-a și g-eu încercat Moldova de o parte din pământurile ce-i aparțin, pe de altă parte, încă de la cei dintâi domni Mușatinii. Și prin această silnică, aberantă rectificare de hărți și de drepturi, Moldova a fost îndepărtață de porturile ei de la Mure și Dunăre. Chișinău, Izmail, Cetatea Albă, zidite și întărite de Ștefan Voievod, se află în stăpîntrea Ucrainei... Îar acolo, în stînga Nistrului, la Dubăsari și la Coșnița, aventurieri năvălitori de aiurea vor să-și facă fară în jara Moldovei.

Grele încercări, ostile împrejurării pentru nașterearea unei flote! Și, totuși, Moldova speră și, mai ales, îndrăznește să-și urce tricolorul căpătării în catargele navelor care să lege cu lumea, într-un dialog niciodată îngăduit pînă azi. Iar România îl intinde, ca întotdeauna, frăteasca-i mină de ajutor. Două flote sub același soare; îngemănări de purpură, de lumină și de cer pe pinzele stîndardelor își vor împărți, în curind, datoria și bucuria neobositelor drumuri pe apele mării mondului, ca într-o dublă victorie a frației și-a înțeleptei lucrări pașnice într-un vîtor, asupra armelor măsluitorilor și stricătorilor de istorie.

Radiogramă... nerecepționată

Tatăl lumea știe ce este o radiogramă. Este o telegramă transmisă ori recepționată prin radio, cu ajutorul semnalelor codului morse. Ea este, în cazul navelor, singurul fir ce leagă oamenii de la bord de casă și patrie, de familie. În cei aproape 30 de ani de meserie, ca ofițer radiotelegrafist pe navele flotei comerciale românești, am transmis zeci și chiar sute de mil de radiograme, de serviciu sau personale. Dar astăzi uș vrea să vă vorbesc despre o radiogramă absolut deosebită în cariera mea. Nu

înainte de a reaminti tuturor că este o poveste reală, dar cu tlc. O poveste din care cei de-acasă poarte vor pînă mai bine ce importanță uriașă, determinantă, au pentru omul aflat în largul mării, cele cîteva cunvente venite prin eter.

Unii colegi marinari, cînd pleacă în voaj stațiesc cu familia un fel de cod. Cînd să dea mesajele, cam în 10—20 zile, ori cel mult o lună; alîi, mult mai puțini, n-au primit niciodată mesaje, cît ar fi fost volajul de lung. Textele sunt în general asemă-

Haralamb Solomon-MUSCELEANU

(continuare în pag. 24)

Stimate domnule viceamiral ANGHELESCU GHEORGHE

Permiteți-ne să ne adresăm pentru a vă prezenta toate mulțumirile călduroase ale conducerii și intregului personal al Societății Comerciale „Dobrogea” S.A. Constanța pentru sprijinul deosebit de operativ și eficient pe care dumneavoastră, colaboratorii și subordonații dumneavoastră ni-l-ați dat în momentele de grea încercare pentru noi, cauzate de fenomenele meteorologice din data de 1 iulie a.c.

In condițiile în care apele pluviale au inundat subsolurile tehnologice ale morii de griu și silozurilor (nivelul ajungind la 1,5 m și respectiv 8,5 m), casa pompelor de la rezervoarele de combustibil și hidrofoarele de apă, aprovizionarea cu pâine a municipiului Constanța era în mare primejdie.

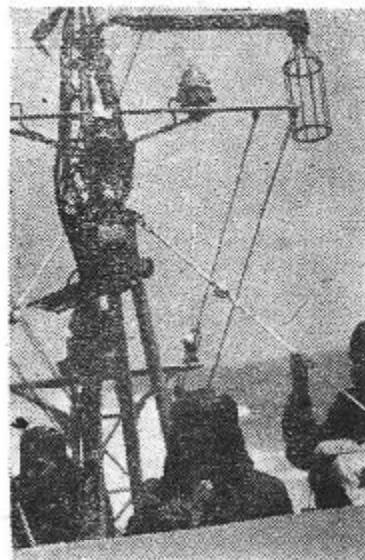
Dacă în data de 2 iulie a.c. s-a putut raporta domnului prim-ministrului Theodor Stolojan, aflat în mijlocul nostru, că populația orașului nu a suferit în aprovizionarea cu pâine, aceasta a fost posibil numai pentru că ARMATA a intervenit operativ și eficient.

Echipajele dumneavoastră de intervenții au sprijinit personalul nostru în aprovizionarea cu făină și apă potabilă a unităților de fabricație, cu pâine a rețelei de desfăcere, aduse chiar din județele litorale, în eliberarea în timp record a spațiilor de producție, a instalațiilor, utilajelor și materialelor din depozite, de apă și mil.

În momentele de oboselă fizică și stress psihic, conducerea societății noastre v-a simțit prezența dumneavoastră personală, prin plusul de stăpinire de sine, organizare și operativitate, care a permis repunerea în funcțiune a capacitaților de producție în scurt timp.

Sintem onorați de faptul că v-am avut și v-am simțit alături de noi și vă rugăm să primiți încă o dată expresia sentimentelor noastre de înalt respect și admirație pentru dumneavoastră și colaboratorii dumneavoastră.

Ing. Fotini TEODORESCU
—director general—



LITORALUL ROMÂNESC

■ Delta Dunării este într-o fază de micșorare a suprafeței sale, regresiune datorată atât miscărilor epirogenetice negative cît și unui eustatism pozitiv al Mării Negre care a acoperit treptat golurile și cimpurile litorale, inundând și o serie de construcții antice (conform ipotezelor doctorului Octavian Señariu).

PROTEA

(urmăre din pag. 15)

influențe au început, teoretic, în 1961, după 155 de ani de dominație.

Uniforma, gradele, tablăturile și multe din etichetele gentlemanilor europeni pot fi identificate cu ușurință la bord, exceptând emblematicul leu african care înlocuiește coroana monarchică insulară.

Ultima simbătă din aprilie este Ziua Marinei Sud-Africane.

S.A.S. „PROTEA”, destinată în exclusivitate cercetărilor hidrografice a fost construită de Șantierul Naval Yarrow din Glasgow – Scoția, după proiectul navelor britanice similare din clasa „HECLA”. Are ca demni predecesori alte trei nave

omonime: fosta H.M.S. „CROZIER”, începând cu 11 ianuarie 1922; o alta care s-a distins în timpul primului război mondial prin scufundarea unui submarin inamic; fosta corvetă H.M.S. „ROCKROSE” din clasa „FLOWER”, cumpărată în 1947. În sfîrșit, cea actuală, a intrat în cîfriță începînd cu 23 mai 1972.

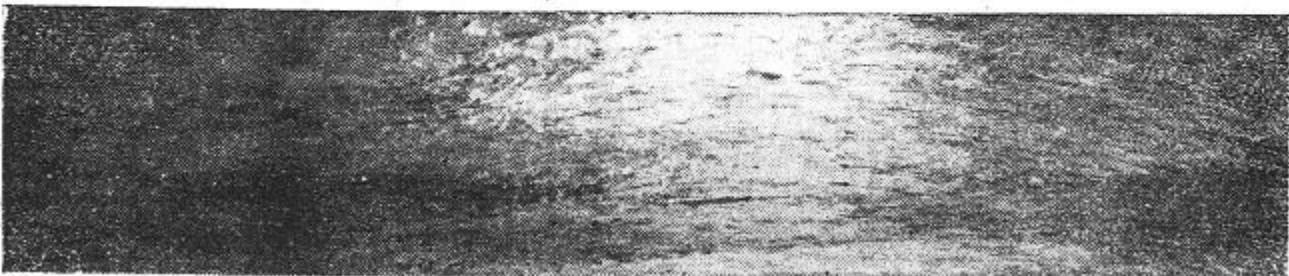
Nava are un deplasament de 2750 tone, 79,3 metri lungime, 15 metri lățime, 4,9 metri pescăj, viteza maximă de 16 Nd și o autonomie de 12.000 Mm/11,5 Nd. Proba întărită pentru navigație printre ghețuri, elicea specială „bow thrust” și tancul pasiv care permite reducerea cu peste 60 la sută a rulului, conferă navei o manevrabilitate sporită.

Este încadrată cu 17 ofițeri și 112 marinari care au la dispoziție un elicopter „WESTLAND WASP”

și cele mai moderne ecosonde, sonare, sisteme de înregistrare și procesare a datelor, echipamente de navigație etc.

Optimismul și speranțele purtătorilor emblematicului cal-de-mare, distinși de Asociația „Sabia păcii” pentru excepționalele servicii aduse statului și marinei naționale, sunt legate și de perspectivele asistenței românești de specialitate în domeniul scafandreriei la mare adincime, schimbului reciproc de tehnologie și informații hidrografice, contractelor cu Șantierul naval Constanța s.a.

Amplificate de frumoasele impresii și rezultatele acestei vizite ele vor concura, fără indoială, la adâncirea, pe multiple planuri, a relațiilor dintre două state aflate în plin proces de/stabilizare politică, redresare economică și democratizare a vieții sociale.



(RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII)

În premieră, pentru poetul-tribun LEONIDA LARI



Premiul literar „DACIA” – 1992

Filiala județeană Constanța a Asociației Culturale „Pro Basarabia și Bucovina” își face o datorie de onoare din a promova cu consecvență idealurile naționale și tradițiile pur românești.

Fidelă acestui principiu, ea a înstituit, pentru români care descoperă „spatele noastre de cer”, un premiu literar de atitudine civică – „DACIA”.

Cinstea inaugurării sale a reînărit distinsele poete LEONIDA LARI, pentru verticalitatea morală și refuzul de a trăda idealurile românești prin compromisuri și cedări, convinși fiind că în Pantheonul uman dragostea-i de neam își va găsi locul său de eternitate.

Evenimentul, găzduit cu amabilitate de Cercul Militar constanțean, a oferit organizatorilor prilejul de a mulțumi tuturor acelor care, prin existență și zbor, urează pământul românesc la cer și ne reamintesc, chiar cind sintem slabii și nevolnici, că „în chestiunea națională, drepturile istorice niciodată nu se prescriu iar drepturile unui neam totdeauna triumfă”.

D.P.

Notă de lector

Chiar dacă titlul cărții „CONJURATIA NEBUNILOR”, apărută la Editura Militară, avându-l ca autor pe colegul nostru, locotenent-colonel LICĂ PAVEL, nu o trădează dintru început ca fiind „eminamente” umoristică, facem noi această dezvăluire. Da, „CONJURATIA NEBUNILOR” este o carte de umor, un umor din cel mai fin, spumos și tonifiant, motivele de inspirație fiind tarele sociale, care, pînă nu demult trăbuiau, conform „indicatiilor”, să fie pozitive. Pana umoristului a găsit însă soluția de a ne arăta „clientul în original”.

Sintem introdusi ab initio în cercul „celui mai sfînt dintre toți zeii și dumnezei închipuiri de mintea omenească” așa cum afirmă într-o osana arhanghelul Bedereagă ajuns prin Inaltă protecție sfetnic apropiat al Atotștiitorului și Atotputernicului. Se prea poate însă că un astfel de „arhanghel” sau poate unul dintre „sfînțișorii” mai mici, (cu mai puțin umor), cu care facem cunoștință în continuare, să nu fi fost de acord cu autorul, de altfel băiat sobru și la locul lui dar recidivist într-ale umorului, să ne dezvăluie taine din cercuri atât de Sus puse pe care nici Biblia nu le consemnează. Așa se explică și faptul că această carte – CONJURATIA NEBUNILOR – scrisă cu mult... înainte nu a putut să apară decit... după. După ce „Atotștiitorul” a urcat (la proprietatea această dată) la Ceruri,

Iată deci că și umorul poate fi pus la index.

Autorul nu ne lasă prea mult timp să vedem păcatele celor de Sus și ne coboară cu picioarele pe pămînt.

Intr-o lume plină și ea de păcate și zbuclum, cu „tovarășul Bedereagă” care se zbate între o soare mutată cu domiciliul stabil în apartamentul său și Gogu Chițibăș, „eadristul” care trebuie să știe totul, să facă și să desfacă totul, să incerce și să descurce idile având ca personaj principal pe Eva, secretara directorului, de ale cărei farmece beneficiază funcționari mai mici sau inspectori mai mari. Iată căteva din motivațiile prin care Lică Pavel își etalează o subtilă paletă umoristică.

Fără îndoiște este vorba de umor scris de un „chisnovat” (umorist – acesta fiind primul termen insușit din fragedă copilarie de autor ce-i va marca ulterior cariera literară). Umor de situație, umor de limbaj (mai degrabă de

salon decît argotic) umor... cazon. Întimplările prin care trece sergentul Trotiț la instrucție sau cind este de serviciu pe subunitate rivalizează în umor cu cele ale brațului soldat Svejk. Cu care, de altfel, se întilnește în Infern și unde se imprietenesc... la cataramă.

Lică Pavel, (pe care săptămîna de săptămîna îl ascultăm pe unde postulu i de radio Constanța, într-o emisiune foarte serioasă de altfel – „PE TÂRM ȘI-N LARG



MEREU LA DATORIE”) recunoasă, în final, că umorul său i-a adus destule necazuri în cariera militară chiar de pe vremea cînd era elev al școlii de ofițeri. De, mai întilnește în viață și oameni mai puțin sensibili la umor (sau poate prea sensibili; șefi, colegi, editori, critici și.m.d.).

Oricum, este o carte scrisă cu mult har care degajă, de la primul pînă la ultimul rînd, zimbete. Și chiar dacă nimeni nu va muri de rîs citind „CONJURATIA NEBUNILOR”, noi o recomandăm (serios) tuturor celor (cu și fără umor) ce doresc să-și ofere un casă de bună dispoziție. Cu o singură condiție: să o mai găsească în librării.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

O expoziție dedicată Zilei Marinei Române

Ioana Iacob, elevă a cunoscutului pictor marin Valentin Donici, a dorit să aducă, în maniera sa personală — prin culoare și imagine — un omagiu oamenilor a căror profesune de credință este aceea de a-și sluji patria la bordul navelor, militare sau comerciale, cu tricolorul la catarg. Dedicată Zilei Marinei Române, expoziția de artă plastică aparținând Ioanei Iacob este deschisă la Cercul Militar din Constanța și reuneste peste treizeci de lucrări (pictură în ulei, pe lemn și sticlă) — peisaje marine, flori, icoane, compozitii.

„Centrul de greutate” al expoziției îl constituie, firește, lucrările inspirate de universul marin, pe care artista îl investighează cu pasiunea, sensibilitate și talentul unui om ce se consideră, el însuși, inclus acestui univers, așa cum o dovedește demersul său artistic.

Intr-o manieră în care regăsim „amprenta” spirituală a profesorului său — fidelizează față de culorile mării și scrupulozitate privind detaliul — Ioana Iacob aduce în expoziție, transpus în sferă plastică, esoul tradițiilor marinărești, începînd cu acel spîr “Mircea”, care este „steaua polară” ce a călăuzit întemeierea marinei române moderne. Lucrările intitulante „Bricul Mircea” și „Corabia Mariță” redesc în memoria publicului aceste nave-reper în istoria flotei românești, invitînd, totodată, acum, de Ziua

Marinei, pe toți cei ce iubesc „marea noastră cea de toate zilele”, la acel prinos de recunoștință ce-l datorăm generațiilor trecute ce și au dedicat viața creșterii și înfloririi marinei naționale, reprezentînd, cu cînte, chipul patriei pe măriile și oceanele lumii.

Din rîndul picturilor dedicate universului albăstru, amintim, de asemenea, pe cele intitulate „Peisaj

Carnet plastic

cu pescar”, „Bărci la jârmul mării”, „Peisaj cu corabie”.

Un alt grup de lucrări — icoanele pe lemn și sticlă — vizează o altfel de mare: o mare interioară, universul spiritual al pioșeniei și credinței strămoșești. Pictate în manieră clasică, relevînd strădania autoarei de a se încadra în rigorele specifice ale picturii bizantine de gen, aceste icoane — „Iisus pășind pe valuri”, „Fecioara Maria cu pruncul”, „Sfîntul Gheorghe ucigînd vrăjitorul”, „Iisus în grădină” — relevă aspirația spre divin, spre lumină și curățenie sufletească, emulționînd privitorul nu atât prin înăltimea performanței artistice, cât prin sinceritatea și candoarea ce le emană.



Alături de aceste icoane, realizînd un plăcut echilibru, sunt prezentate flori — „Floare albastră”, „Maci”, „Flori de cîmp” — pictate cu sensibilitate și dragoste pentru frumos.

Expoziția Ioanei Iacob — talent descoperit și format în sferă Cercului Militar Constanța — relevă, totodată, meritul acestei instituții culturale militare în promovarea unor autentice valori.

Maior
Costin CONSTANDACHE

Poetul marin DUMITRU CIOBANU-DOLJ

Marina Militară a avut și are poeți talentați care, îndeplinindu-și cu conștiințoțitate datoria pe navele de luptă, în cartul liber au „manevrat” cu pricere și condeul. Un astfel de poet-marină este și domnul DUMITRU N. CIOBANU, un veteran al marinei, cu vechi state de serviciu.

Născut în anul 1908 — 16 mai, în comuna Cetate, județul Dolj, poetul D.N. Ciobanu a „ancorat” în marină în anul 1922, ca elev al Institutului Maritim (cum se numea pe atunci școala) pe care l-a absolvit în anul 1928, ca șef de promoție.

A lucrat pe aproape toate navele Marinei Militare, într-o perioadă ce-l inscrie între „decanii” de vîrstă ai marinei: 48 de ani!

Acum, la venerabilă vîrstă de 84 de ani, ne-a vizitat la redacție cu dorința de a-și publica cîteva dintre poezile ce ar putea alcătui un frumos volum.

O facem cu placere, urindu-i, cu acest prilej, viață lungă și sănătoare!

Parada militară

Atențione la mașină!
Pornim — în fruntea navelor
Să treacă-nții „Elisabeta”
Că-i singurul Crucisător —

S-aprindă focurile toate!
Am încărcat destui cărbuni
Să ne-așteaptă-nțotdeauna
În drum și ceată și furtuni.

Sus velele! pe țapapie.
În iureș să vă văd urcind.
Căci bricul „Mircea”, nu se poate
Să nu urmeze el la rînd.

Nici „Grivița” să nu-nțirzie
Elevii de la pilotaj
Au în program întreaga vară
Schitări de drumuri și sondaj.

„Basarabeanca” să-și inceapă
Manevra și să treacă-n rînd
Năs vrea să-l văd pe Drăghicescu
Tunind pe punte și-njurind...

Și „Zborul”, „Viforul” și „Zmeul”
Distanță să le fie clară.
Distrugătoarele, e bine
Un pic în urmă să apară!

Nici Navei Bază, deși-i mamă
Nu trebuie să-l mărim chinul;
Să-treacă-alături de „Murgescu”,
La sinul ei plutind „Delfinul”.
Să nu lipsească nici „Virtosul”,
Nici „Rindunica”, nici „Mariță”.
Cu ele s-a mindrit și marea...
Și Dumărea, și noi atîja!

Acum priviți-le pe toate
Și retrăiți măcar în gînd
Cum a-nceput viața noastră,
Dar nu vreau să vă văd plingind.
Un marină se simte mîndru
Ca ieri și astăzi și ericu
Și-i bine să-nchinâm parada;
Bun cart-najinte, și bun drum!

RADIOGRAMĂ ...

(urmare din pag. 20)

năoare, cuvintele avind poate un anume sens, ori altul. De exemplu, un oltean transmitea invariabil, de ceze ori, „Te iubesc” și semna Gigi, iar altul spunea, „focul dragostei mele”, semnind apoi „Sclavul iubirii tale”.

Cum viața e plină de evenimente, textele radiogramelor sunt variate conținând stiri plăcute sau neplăcute. Navigatorul se poate afla în mijlocul oceanului pe timpul unei traversade, de unde, practic, nu are nici o posibilitate de intervenție asupra evenimentelor le-acasă, poate doar, să dea un sfat, o incurajare, și atât.

De aceea urmarea unor asemenea mesaje are un efect teribil asupra moralului marinului, iar cei de-acasă trebuie să se gîndească bine la acest fapt.

Așa a fost cazul unui motorist, Ilie, căruia i-a decedat soția. Radiograma a venit. Nol, colegii de bord am hotărît, însă, să nu-i spunem nimic; la înapoiere un prieten l-a invitat la una mică, mai mult pe sus, și abia apoi a aflat vestea rea, soția lui fiind îngropată de mai multe săptămâni. Totul a decurs fără prea multe necazuri.

Dar, uite că mi s-a întîmplat ca, o dată, să înțelez o radiogramă... nerecepționată.

Eram, cu aproape 30 de ani în urmă, într-un voiaj lung, de peste săse luni. Destinatarul acestei mai puțin obișnuite radiograme — Victor, ofițer mecanic, căsătorit cu puțin timp înainte de plecarea în voiaj.

Pe durata voiajului s-a nimerit să cadă și ziua de naștere a lui Victor. Nu știm pe alte nave cum se procedă, dar la noi i se adresa prin stația de radioamplificare a navei un mesaj de felicitare din partea skiperului și echipajului și chiar o melodie. La stație aveam o listă de echipaj cu datele de naștere a tuturor și numele pentru a putea prevedea cam ce trebuie făcut.

A venit ziua lui Victor; eram în Extremul Orient. I-am urat noi ca de obicei „La mulți ani” și toate cele bune, dar cum legătura cu Constanța-radio nu o puteam avea decât mai tîrziu, nu i-am oferit și pe cea de acasă. La ora de legătură cu țara, Victor n-a avut telegramă și altă legătură mai era posibilă peste 24 de ore. Omul era amărît și eu nu știam ce să fac. Deodată mi-a venit o idee. Victor primea aproape re-

gulat radiograme de la soție. Acum, însă, aceasta înțirzia. M-am gîndit ce-ar fi să-i fac eu o telegramă ca din partea ei, știindu-i numele, iar cînd va veni cea reală, o să-i spun lui Victor de stratagemă. Zis și făcut. O bat la mașină și i-o dau.

„Victor, La mulți ani fericită, cu sănătate, noroc împreună. Te iubesc! Mioara”.

Cînd a primit-o i-s-a luminat fața și doar că nu mi-a pupat mină de bucurie.

Dar radiograma reală de la Mioara nu a sosit nici o două zi, nici mai tîrziu.

Timpul a trecut, eu fiind ocupat cu destule altele, am uitat de radiograma lui Victor și iată-ne ajunși cu bine la Constanța.

După două-trei zile mă pomeneșc cu Victor la stația radio unde reparăm ceva.

— Nene, am venit să-ți mulțumeșc pentru radiogramă.

— N-ai pentru ce, spun, și îmi văd de treabă liniștit.

— Știi, zice Victor, cînd am ajuns acasă l-am mulțumit soției mele pentru radiogramă, iar cînd am amintit de cea de ziua de naștere ea a rămas înmormînată; și m-a rugat să o iert pentru că uitase data mea de naștere și n-a dat radiogramă. Eu nu, că am primit-o, iar ea că nu a trimis aşa ceva.

Abia atunci am înțeles că dumneatai ai scris-o ca din partea ei. Eu, văzindu-mă prinț cu minciuna, l-am privit cîteva momente și incercat, l-am spus:

— Faptul e consumat de multă. Dacă cumva crezi că am făcut rău, te rog să mă iertă. Eu m-am pus în locul tău, gîndind la moralul tău și am crezut că fac bine. Oricum, e prea tîrziu să mai reparăm ceva.

— Nu e nimic de reparat, ai făcut foarte bine, iar eu am fost mulțumit. Acum îți mulțumeșc și în numele soției mele, că ai avut asemenea gînd și grijă de noi.

Au trecut anii, nu am uitat întimplarea aceea, dar nici o altă radiogramă... nerecepționată nu am mai întîlnit.

NERECEPTIONATĂ



O BUCURIE AMARĂ

Entuziasmat de zarva unui stol de copii — pescăruși revârsăți dintr-o dată pe o dană plumburi, am vrut să fiu părtăș, pentru cîteva clipe, la neastimpărul și atît de exuberanță lor incîntare pentru spectacolul în premieră oile îl privitorilor iscoditoare; în lumini ele înnourate de sauvarca inelitului, am încercat să deslușesc ceva din sublimul recederii cu cel dragi sau, mai degrabă, al imbrățișării de-o clipă a valului însupmat; extazat la trecerea hotărului dintre anotimpuri, olată cu vîrstă dintotdeauna acesăi a inocenței juvenile, cei mici, prin nevinovăția dramatică lor, mi-au apărut gravi dar mărești în nerăbdarea cu care se grăbeau să-și înfrîngă nemeritata suferință hă-

răzită marilor insingurați; induiosată și ea, MAREA parcă începusă să-și legene pentru ei anume vaporiile; o clipă, cei mici, și-au abandonat timiditatea și au zîmbit stîngaci, o incintare, descreșindu-și frunțile, și-oînă cu ele, dezvelind șiraguri de perle zîmbitoare; primii, au pășit vîțejește schela ca o punte între tăruri nenatale și zările intruchipindu-le, atît de talnic, însuși viitorul; au urcat apoi către adâvărtele punți care, ca și înțile, păreau să unească începuturi de drum cu stajul sfîrșitului; tîrziu, cînd — cîtezind spre infinitul caiargelor — au îngînat exclamații sau poate o rugă dumnezeiască, au redevenit ei însiși: odrăile noastre de-o zi și ale Casei de

copii preșcolari din Constanța, în restul lor.

Ca după un vis amăgitor, li s-a făcut dintr-o dată dor de cele lumeniști; s-au îndopat pe rînd cu ciocolată, sandvișuri cu brînză, salam și alte cîte cele de pe generația masă a ostasului marină — frate mai mare; au sorbit cu neșaș, pînă la ultima picătură, sucul său apă minerală și au cîntat despre școală în loc de „mulțumesc”; unii, sătui sau prevăzători, s-au gîndit și la zilele ce vor urma; cu buzunarele doldora, o felită a scîndat și m-a imploat; la-mă în braje! Surprins, m-am cutremurat, pentru că oricite braje protecțoare ar fi intins ostrișii, imbrățișarea lor era efemeră.

...Cînd, în sfîrșit, autobuzul unității s-a pus în mișcare, o răduri-

→

magazin • magazin • magazin

RAZA VERDE



Mi s-a intîmpnat să fiu unul dintre puținii norocoși care am putut vedea Raza verde. Este ceva nemaiînomenit de văzut, dar nu tot așa de ușor de explicat, așa că să încercăm. Să presupunem că stă pe malul mării și priviți spre orizontul oceanului într-o dimineață clară, chiar înainte de răsărîtul soarelui. Atmosfera la orizont în acest caz servește ca prismă. Atunci cind primele raze de soare ating această prismă, lumina este decompusă în spectrul solar, în cele șase culori ale curcubeului, roșu, portocaliu, galben, verde, albastru și violet, venind în ordinea arătată, violetul având cea mai mică lungime de undă în primul rînd și apoi albastrul.

Violetul și albastrul nu pot fi văzute fiindcă sunt difuzate de atmosferă albăstrie însăși, dar următoarea culoare care urmează să vină este verde. Nici aceasta nu durează mult, dar aceasta să poată sesiza într-un flash foarte viu de culoare verde. Veți vedea dintr-o dată o margine curbată de culoare verde-smarald și apoi s-a dus urmăd marginea de culoare galben-portocaliu-roșu care apare imediat de sub nivelul orizontului oceanic.

De această rază verde mai auziștem și mă întregesc foarte mult, pînă cînd în ultima dată în luna iulie, stînd pe coasta oceanului, sau pe navă, am avut ocazia să văd această rază.

Știam că trebuie să fie o dimineață clară, pentru care motiv timp de mai multe dimineți m-am trezit înainte de răsărîtul soarelui

urmăind prin hublou dacă este vizibilitate completă, clară, altfel apariția este ratată. Într-o dimineață cerul era limpede ca cristalul așa că m-am așezat într-o poziție cit mai bună ca să pot urmări apariția fenomenului. La orizont începuse să apară o bandă de culoare roz-gri, iar cerul devinea tot mai pal, albăstru-verde; încă nu se putea distinge unde va apărea soarele din ocean.

Am așteptat încă. Scena era absolut liniștită, exceptind ritmul motoarelor navei și a unui slab flăcăi al navei prin apă.

Apoi am sesizat un loc pe orizont care începu să se lumineze într-un roșu aprins ca și cînd dedesubt s-ar fi aprins un foc imens.

Curind haloul luminos crește din ce în ce mai tare umplind cerul cu aur și portocaliu. Privind cearșul acesta arăta că mai am cam un minut și ceva pînă la răsărîtul soarelui și atunci mi-am lipit privirile pe cel mai strălucitor punct din haloul luminos unde știam că trebuie să apară soarele.

Și deodată s-a produs. Raza verde. Nu o mare explozie de lumină care să umple cerul, dar o strălucitoare și clar definită zonă de un verde-smarald care a izbucnit dintr-o dată de dedesubtul orizontului și care aproape imediat a dispărut, lăsînd în urma sa marginea superioară a soarelui portocaliu care se ridica la orizont.

Cam cît durează raza? În funcție de zona de pe glob poate dura de la o zecimă pînă la un sfert de secundă, timpul cît îți

trebuie să clipești de două-trei ori din ochi.

De asemenei se poate observa raza verde și la asfințit, numai dacă condițiile sunt aceleași ca mai sus.

Se poate întimpla ca în zonele polare, cînd soarele se lasă sub orizont mult mai lent sau răsare de asemenei mult mai lent, la un unghi mai jos, mișcindu-se treptat și disperind sau revenind în vedere. În asemenea situații raza verde este sesizabilă uneori pe o durată de pînă la 14 secunde, șapte imediat după asfințit și încă șapte secunde înainte de răsărîtul ce urmează aproape imediat.

Majoritatea dintre noi s-ar putea să nu aibă o asemenea ocazie să urmăreasă aceste raze verzi cu durată prelungită.

Însă, oricum, raza verde este posibil să fie văzută la malul mării pe bordul unei nave, sau chiar pe uscat, atunci cînd se urmărește cerul la răsărît, ori asfințit, pe o vreme fără nori sau praf în aer.

Cu un pic de răbdare și ceva noroc, mai curind ori mai tîrziu veți putea vedea Raza verde și pentru o secundă veți avea impresia că ați văzut paradisul, că sunteți în paradis.

(Dupa „Reader's Digest 1978)

Fred H. Stocking

Traducere și adaptare
Horiaș Solomon

MUSCELEANU

→

ce de mîini — minușite s-a unduit a rămas bun; am rămas acolo, între pescărușii zglobii și probele arcuite, cu iluzia binefacerii noastre; penîră că, orice s-ar spune despre acest gest înîmînă, intențîile Ligii Ofițerilor din Marina Militardă au fost salutare.

Și-n clipele acelea crepusculare, în care jericirea s-a așternut ca un voal dinspre înimile noastre către apusul Zilei lor, am sperat că 70 de orfani năpăstulîi s-au visat înfrânti cu marea.

Mă amăgesc și acum cu accastă indoielnică bucurie.

O clipă poate dura cît o vesnicie?

Cineva ar trebui, înainte să ui-te, să dorească a ști...

Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU



Preșcolari în vizită la bordul navei 281.



magazin • magazin • magazin

Aventurile celebrului Trică marinarul (I)

Cel care avea să devină mai tîrziu „Trică marinarul”, de mic copil simtea o teribilă groază de apă, mai ales dimineața. Nu știa că poate trăi fără să se spie, dar încerca. Scuzat să-mi fie limbajul de lemn, dar prin grija partidului, a secretarului său general... Trică a fost obligat să termine liceul. Mergind pe principiul că repetiția e mama invârtuirii, a repetat trei din cei patru ani de liceu, dind impresia că este tobă de carte, iar el era botă. Ca orientare practică, în schimb, era as, adică tot un fel de... tobă de carte, după cum o să vedeți (citiți) în celelalte episoade. Așadar, cu diploma sub brat, pe care scria cifra de trecere urmată de o paranteză de cinci (!) litere, Trică se prezintă, cu oarece intîrziere, din cauza studiilor, la comisariat, pentru a fi recrutat.

Întrebă unde ar vrea să facă armata, acesta a cerut să o facă la bucătărie, apoi se răzgindî și, pentru că-i plăcea mașinile, a solicitat să fie șofer la mașină. Cum adjutanțul mai avea un an pînă la vîrstă, era scuzabil că în loc de „mașină” a înțeles „marină”, așa încît Trică al nostru a devenit „Trică marinarul”.

Pățaniile din armată l-au ajuns gloria și renumele. Voi prezenta doar cîteva, pentru că în la sănătatea dumneavoastră, știut fiind faptul că risul... îngrașă.

La festele cazone specifice perioadei de început a recrutiilor, Trică

a răspuns prompt. A fost trimis să aducă o găleată de slaj, pe care eroul nostru l-a căutat pe toată navea, neștiind cum arată.

Cind nava se întorcea dintr-un marș de acomodare, șeful de echipaj i-a ordonat să bată bandula, ceea ce Trică a și executat, loviind-o de cîteva ori cu o cavilă ce-o avea la indemînă...

Bun executant, cind s-a ordonat prin stație „Liber de la orice activitate!” Trică s-a conformat, cu toate că în acel moment era la toale-

tă. De la venirea sa în echipajul navei, cu toate că părea un om echilibrat, s-au executat nenumărate manevre de „Om la apă”, omul neștiind atât decit Trică, marinarul care pică și cu greu se mai ridică...

Comandanțul navei îl ținea în permanență cu centura de salvare pe el. Știa să fnoate, dar fiind usor greu de cap, nu se putea ține la suprafață. Ultima oară a sărit în apă, trimis de-un militar sujubăt, care i-a spus să pună capotie pe elice, să nu le plouă.

La revista de bord, ordonată de secundul navei, Trică marinarul s-a prezentat nebărbierit. Înțebăt de ce, a găsit o explicație legată de faptul că nu-i ajunge înincaroa, că a slăbit, s-a tras la față și de aceea îl-a rămas părul pe dinafără...

La comanda „Pavilionul și geacul sus!”, Trică s-a urcat cu ele pe catarg, în loc să le ridice cu saula, iar cind a început să cinte înmulțiu a luat poziția de drepti cu care a coborit vertiginos pe puncte, fracturîndu-și o mâină.

Cind l-a văzut comandanțul și l-a întrebăt ce-a pătit, Trică a spus că a scăpat mina jos și-a călcăt pe ea!

Despre aventurile eroului nostru la prima invioare în oraș, în episodul următor, intitulat „Trică ...atacă fără frică”.

Ananie GAGNIUC

Neștiind de regula că la coborîrea pe tambuchi se strigă „Coborâră” Trică a crezut că e un ordin și-a coborit în santină, unde a fost găsit abia a doua zi.

In acest an, programul manifestărilor dedicate Zilei Marinei include la loc de cîinste și desfășurarea primei ediții a Festivalului-concurs de interpretare a muzicii ușoare — „TRIDENTUL DE AUR”.

Publicul constănțean și oaspeții literaturii românești vor avea ocazia să urmărescă evoluția celor 22 de reprezentanți ai cercurilor militare, ansamblurilor ostășești și cluburilor de unitate, din 14 județe ale țării, pe parcursul celor două spectacole-concurs, care urmează să se desfășoare în zilele de 13 și 14 august a.c. pe scena Teatrului de vară Soveja.

La gala laureaților, programată pentru seara Zilei Marinei, în portul turistic Tomis vă veți întîlni, într-un concert extraordinar, cu Mirabela Dauer, Aurelian Temișan, Gabriel Dorobanțu, Illeana Șipotenu, „COMPACT” „B” s.a.

Membrii comitetului de organizare, reprezentând Inspectoratul Ge-

neral pentru Cultură în Armată, Comandamentul Marinei Militare și Cercul Militar Constanța, s-au străduit să imprime Festivalului o înaltă ținută artistică și speră că această exigență competiție să devină, alături de Festivalul de la Mamaia, o rampă de lansare pentru tinerelor talente existente în armată și, de ce nu, o permanență în spațiu-traditionalelor manifestări culturale estivale.

Salutând această inspirată inițiativă, susținută cu generozitate și de numeroși sponsori, revista „MARINA ROMÂNĂ” urează SUCCES DEPLIN tuturor concurenților, că și organizatorilor, promîndu-vă să vă prezintă, în numărul viitor, laureații și fericitul ciștințător al trofeului „TRIDENTUL DE AUR” — ediția 1992.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU

Fotoafiș: Constantin OPREA



COMPANIA DE REMORCARE MARITIMA

MARITIME TOWAGE COMPANY



TEL 91/811450

617541

6173.34

FAX 91/61.14.50

TELEX 01.44.03

CONT 30.25.2.12.01 B.C.R. CONSTANTA

COREMAR·SA

CONSTANTA

**Cu sediul în incinta Port – Dana tehnică
Bazin nave tehnice CONSTANȚA**

are ca specific al activității remorcarea, manevra în port și radă a navelor românești și străine, TRANSPORTUL NAVAL DE PERSOANE CU ȘALUPE, legarea și dezlegarea navelor de la și la cheu, precum și remorcare în caz de avarii cu salvarea persoanelor.

- în caz de incendiu;
 - remorcarea macaralelor plutitoare, platformelor petroliere maritime.

APELATI

LA SERVICIILE

COMPANIEI

Si vēti gāsi:

**COMPETENȚĂ
OPERATIVITATE
RAPIDITATE
EFICIENȚĂ
MANEVRALITATE
AVANTAJE
RESPONSABILITATE**

TOTUL LA PRETURI AVANTAJOASE SI NEGOCIABILE

