

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



16

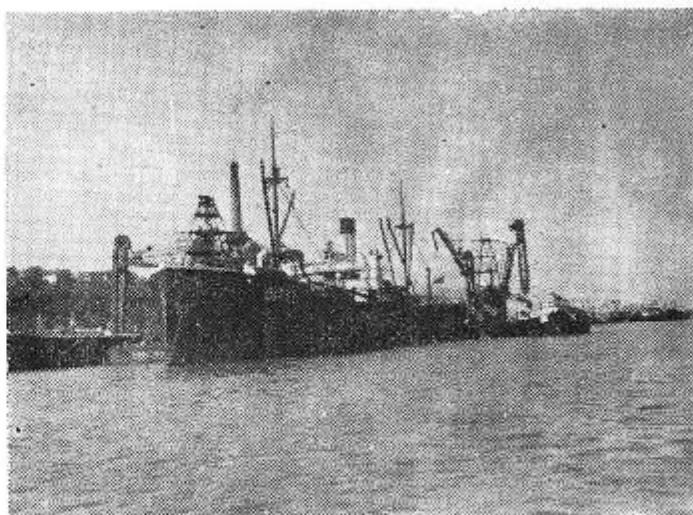
ANUL III • Septembrie - Octombrie • 1992



- „COREMAR“ oferă o „remorcă“ a bunelor intenții pag. 11
- Din calvarul prizonierilor români în Răsărit pag. 14—15
- Marea Neagră fără flota rusă pag. 21

- Schimbări la bordul petrolierelor

pag. 4—5



- Un festival al armatei române: „Tridentul de aur“ pag. 24

- Sire din flotele militare străine

pag. 22



- Note de lector pag. 23
- MAGAZIN pag. 24—26

**COLEGIUL DE REDACȚIE:** Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. lt. Ananie GAGNIUC, lt. major Marian MOSNEAGU, redactori; Corector: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU; Corespondență, expediție: plt. Didel VIDRAȘCU.

Tehnoredactare: George SÂRBU

Responsabil de număr:

Lt. major Marian MOSNEAGU

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

Redacția: CERCUL MILITAR CONSTANȚA  
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;  
515700/238

SE DISTRIBUIE GRATUIT

C-da nr. 88

# ORDIN

## PRIVIND SĂRBĂTORIREA

## ZILEI MARINEI ROMÂNE

In fiecare an, la 15 August, poporul român sărbătorește, prin tradiție, care s-a statonicit la începutul secolului, ZIUA MARINEI ROMÂNE.

In această zi evocăm trecutul Marinei noastre, identificăm valorile prezentului pentru a întări credința într-un viitor al demnității și onoarei ce caracterizează existența Neamului. Din îndepărtele timpuri legendare navigația românilor pe apele Dunării și pe Marea cea Mare a stabilit punți cu civilizația lumii, arătându-i că în acest spațiu mioritic există un popor ale cărui aspirații luminoase se conjugă cu eforturile întregii omeniri pentru progres și civilizație.

Marina Română, prin existența sa constituie unul din simbolurile autentice ale trăirii noastre milenare în vatra strămoșească.

In timpurile moderne pavilionul tricolor a străbătut falnic mările și oceanele lumii.

Ziua de astăzi constituie un minunat prilej de a cinsti dăruirea și spiritul de sacrificiu al acelora care, acolo, în larg de mare, înfruntând viregiile naturii, duc cu ei, odată cu valorile materiale destinate schimbului și voința de pace și afirmare a României între națiunile lumii. Dăm o deosebită prețuire ostașilor marinari care și-au vărsat singele de-a lungul timpului pentru a apăra vatra străbună, independența și suveranitatea patriei.

Marinari !

Continuați tradiția în care ati crescut și vați oțelit caracterul pentru a fi un exemplu de curaj și dăruire celor prezenți și celor ce vor mai fi.

Creșteți și vă pregătiți în lumina tradiției glorioase a Marinei Române, care a dat țării oameni de nădejde, formați în splandida și eroica meserie a mării.

Comandanți !

Invătați subordonații să pătrundă toate tainele artei marinărești, formați-le caracterul, purtați-vă cu bunătate, dragoste și perseverență.

Faceți în așa fel încât prin întreaga voastră activitate să pregătiți oameni plini de elan, buni executații și buni camarazi. Faceți ca inimile lor inflăcărate, pline de iubire pentru cariera ce și-au ales-o, să fie gata la orice efort ce li s-ar cere pentru indeplinirea datoriei.

Proiectanți și constructori !

Dați marinilor țării nave cu care vor străbate drumurile fără pulbere ale apelor, prin care ei să vă ducă faima în toate colțurile lumii.

La aniversarea de astăzi a acestei tradiționale sărbători vă adresăm sincere felicitări și urarea ca, prin abnegație și onoare, specifice marinilor români, să duceți pe mai departe sub pavilionul drag al tricolorului românesc, tradițiile Marinei Române.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-locotenent  
Niculae SPIROIU

MINISTRUL TRANSPORTURILOR  
Traian BĂSESCU

# — marea noastră cea de toate zilele —

## MISIUNE ÎN ADÎNCURI

Un asemenea semnal în condiții obișnuite, adică pe timp de pace și la lumina zilei, ne provoacă acea încordare specifică situațiilor reale ale cimpului de luptă, dar cind alarmă sună sub un cer de apă, cu totul alții sunt termenii ecuației. Filindcă numai intrarea în imersiune a submarinului pe care ne aflăm, sau, mai bine zis, numai gîndul ruperii de lume pentru cîteva ore sau zile, numai ideea că nu poți comunica în afară și nimici nu știe în acest răstimp ce faci, ar fi suficiente pentru iesirea din normal a ființei. Sî, totuși, nu astfel stau lucrurile cu membrii echipajului comandat de căpitanul de rangul I ing. Cornelius Cristescu, a căror stăpinire de sine și siguranță în operațiunile efectuate la bordul submarinului inspiră incredere oricui se află alături de ei pentru prima cară în adîncurile mării.

De fapt, misiunea în adîncuri începe de la cheu unde se desfășoară o serie de activități, ambarcarea unei torpile, fie ea și de exercițiu, presupunând complicate și complexe operațiuni, atât în exterior, pînă la introducerea uriașei săgeți cu elice în gura balenelor metalice, cît și pe timpul înghițirii ei de tubul lans-torplă, pentru a fi depozitată, cu precauții de chirurg, în pîntecul monstrului.

Aparent simplă, o asemenea activitate impune luarea în considerație a potențialelor incidente, motiv de a privi cu seriozitate restul

medicului și al pompierului în preajma celor implicați în asemenea manevre. Este, în acastă organizare a activității, nu doar respectarea unor prevederi regulatementare ci manifestarea unei atitudini definitoare pentru fiecare membru al echipajului: grija față de viața camaradului ca parte a propriei vieți.

### Alarmă de exercițiu!...

Aveam să înțeleg mai bine acest adevăr alături de ei, în imersiune, observîndu-i că de mult depindeau unii de alții deși — cu excepția celor din postul central — erau izolați, în compartimente etanșe, comunicînd între ei doar prin interfon și, totuși, se simțeau atât de aproape unul de altul. Un sentiment generat de constițință importantă fiecaruia este dominant: fiecare este convins că greșala unuia singur ar putea fi fatală întregului echipaj. Dar sincronizarea la care au ajuns acești neînfricăți al adîncurilor este deja aproape de perfectiune, cum m-am conving în momentul culminant al lansării torpilelor.

Undeva, la suprafață, una din navele văzute prin periscop juca rolul de navă inamică.

Reușita lansării avea să fie suma priceperii fiecaruia, la postul său de luptă, satisfacția indeplini-

rîi misiunii citindu-se curînd pe chipul comandanțului și al subordonatelor săi.

După o noapte de odihnă, în care oamenii au putut respira aerul de afară, submarinul a ridicat încora salutînd răsăritul de soare că pe un dar al mării pentru neînfricătul echipaj al „Delfinului”. Sî vă asigur că nimici nu pretuiește încă mult ca un submarinist lumină în mij și foșnetul valurilor care nu pot să fie altceva decît ochii și soapele iubitei purtată în inima sa cu flocare misiune primită.

Locotenent-colonel LICA PAVEL



## CEVA S-A SCHIMBAT LA BORDUL PETROLIERELOR

Multă cerneală a curs, în ultimul an, în presa noastră, referitor la situația flotei maritime comerciale. Mulți ziaristi — între care unii n-au călcat în viață lor pe puncte unei nave — s-au lansat în aprecieri, etichetări, speculații privind destinul flotei, situația catastrofală în care s-ar afla, starea jâlnică a navelor și utilizarea unor fonduri destinate reparațiilor, în alte scopuri, retribuibile „supradimensionate” ale marinilor etc. Opiniile diferite, de multe ori influențate de „culparea” partizană — declarată sau nu — a publicațiilor respective. În ce ne privește, nu ne

propunem să întărim sau să infirmăm aceste opinii ci, ca orice profesioniști de bună credință, ne-am propus să ne convingem, la fața locului — adică pe nave — dacă este sau nu vizibilă o schimbare și în ce sens. Opiniunea noastră a vizat navele petroliere, cunoscute pentru complexitatea instalațiilor lor, superioare altor genuri de nave, pentru rolul important pe care-l au în cadrul unei flote, ele fiind indispensabile economiei naționale.

Ne-am îndreptat spre danele 30, în compania domnului Gheorghe Boșinceanu, director de grup tancrii, din cadrul companiei mari-

time „PETROMIN”. Tinta — petrolierele de 85.000 tdw, aflate la acea oră în port, „Banat” și „Dacia”, nave la bordul cărora lăsem de multe ori, dar pe care nu mai urcasem din primăvara anului 1990.

Străbătinđ portul, aveam în gînd imaginea acestor nave care, deși excelente realizate și aflate pe mâna unor echipaje experimentate, de profesioniști, arătau atunci, în 1990, jâlnic. Ca de altfel toate navele noastre, scăpate parcă dintr-un naufragiu. Fără piese de schimb,

→

# — marea noastră cea de toate zilele —

→

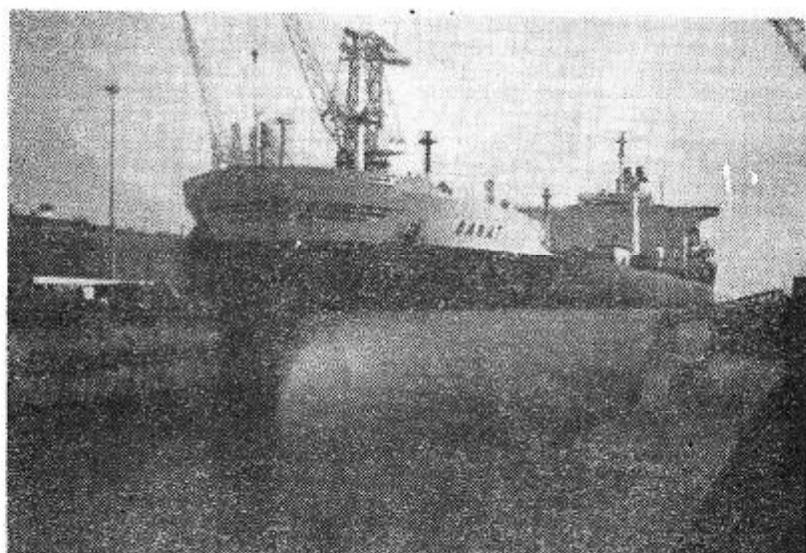
cu numeroase improvizări și „cărpeți”, vopsite în obsedanta culoare galben murdar sau cafeniu (aceasta era singura vopsea ce se găsea) ce le făcea să se „distingă” în mod neplăcut, de la mare distanță. Cind ne-am apropiat de „Banat”, în prima clipă am crezut că este o navă străină. Albul strălucitor al castelului, punctea și bordajul dichisite, într-un cuvânt o imagine exterioară ce-ar face să crească inima oricărui marină. La bord, ghidaj de comandanțul Dumitru Topalov, de alți membri ai echipejului, prima impresie se consolidează. Ceea ce vedem nu mai este o imagine exterioară; sunt doțari de finală 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 țieci certificate MARPOL, instalații de control deversare hidrocarburi (tip „SERES”) — o garanție a evitării poluării la încărcare — descărcare, separatoare de santică tip „Bloh und Voss”, instalații de deversare a apei uzate, tip „Orka” (aceleasi 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 tancuri 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 alții colegi de pe petroliere, o categorie aparte în familia marinărilor. O categorie de elită am putea spune; în primul rînd datorită solicitărilor și servituitoarelor profesionale superioare față de alte tipuri de nave. Spre deosebire de alții marinari, tanchiștii trebuie să asigure, manevrind sofisticate instalații, operațiunile complexe de încărcare și, mai ales, de descărcare. Aici, ca și în atitea momente din viața de pe tan, riscul unei greșeli poate avea urmări incalculabile. Iar multe din „secretele” profesiei nu se pot descifra decit la aspru

școală a bordului (poate un curs facultativ de inițiere, introdus în învățămîntul de specialitate, ar scurta durata de ani 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 comune, „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 marinărilor de pe „Banat”, mulți mindrindu-se cu faptul că au navigat nu-



rului de pe tancuri. Este gradul cel mai mare de coeziune al echipejelor, existent în flota comercială românească. Din discuții între lungate cu „tanchiștii”, căutând să realizez mobilul acestor coeziuni, am ajuns la concluzia — atât de puțin credibil 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, își regăsesc preocupări, calități și credințe



mai pe tancuri — ca secundul Florin Deaconu, ofițer II Leonid Alexa, pompagii Mircea Zeicu, Vasile Munteanu, fochistul Anton Corcovian (ultimele două profesii caracteristice doar „tanchiștilor”), marinarii Vasile Răducu și Cornel Cimpă. Și, completând „portretul”, putem spune că „tanchiștii” sunt, poate, între marinari, cei mai „familisti”, unul dintre motivele statonniciei lor, în ciuda servituitoarelor și chiar riscului sporit al vieții la bord, fiind faptul (enunțat sobru, dar sub enunț și vizibilă, așa de limpede, o undă duioasă) că „petrolierele vin mult mai repede acasă”. Acasă... acest cuvânt magic ce umple de dor inima marinărilor și-i frâmantă sufletul, mai cumplit decit orice furtună. Acest sentiment sfîsietor de dulce și tandru, ascuns mereu sub asprimea săpată de mare pe chipul unor oameni — atât de puțini — cărora — atât de mulți — le sint — atât de mult — datori.

Măcar cu respectul cuvenit unor oameni pe care meseria și profesia unea lor de credință îl 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.

Major  
Costin CONSTANDACHE

# — marea noastră cea de toate zilele —

## UITATE NEMĂRGINIRI, PURUREA UITATE

„O să mă întrebă ce efect mi-a făcut marea pe care o văz pentru prima oară?”, scria Eminescu Véronecă Micle într-o zi a începuturilor verii anului 1881, dintr-o mansardă a unui hotel din Constanța sau Chișinău cum spune poetul. 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 așezarea acestor cuvinte pe hîrtie, noi am ajuns cu încă un vîiet mai aproape de bătaile inimii oamenilor măriti. Fiecare trece, mai rar, mai des, dar trece pe lîngă valurile foșnitoare, cuprinși pe la glezne de strînsarea neființită a nisipului. Și vedem, de fiecare dată, bârcile groase, negre ale pescarilor, vedem pinzele unor ambarcațiuni usoare, la cheremul vîntului. La vedere lor, ne umplă sufletul imaginea unei veșnicii și lăsă 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 sintem ademeneți 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, scoatem la mezan suflul 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, eternul adevar al subjugărilor vieții terestre de Dumnezeul nostru cu trăsăturile de unchiș slătos, invocat și întrebat de-a dreptul în veșnicile sale.

Tot împrumutând de la alții tipare cu sentimente și dorințe să-și pună să se trezim invitându-i pe aceștia la un chioșcan de pomână, și șterse tradiții și fulgurante transfigurări materiale.

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

**Locotenent  
Ionel ALEXE**



## QUO VADIS „DECEBAL - 2“?

În vara anului 1988, șase fanii români ai navegației circumterestre au cucerit să „întească” Oceanul Atlantic. La bordul yahutului „DECEBAL - 2”, construit în Sânțierul naval Oltenița, după proiectul căpitanului de rangul II

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

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

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

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.

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

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

Deoarece acești doi entuziaști nu au renunțat cătuși 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: 911/10320 (1; 2; 3; 4; 5) sau 10371 — „NAVOL” OLȚENIȚA. (M.M.)



Scriitorul Radu Theodoru în postura de timonier.

## („ICEPRONAV” GALAȚI)

# DE LA NAVELE VIITORULUI, LA REPROIECTAREA VIITORULUI PROPRIU

Dacă la intrarea în clădirea principală a Institutului de cercetare științifică și inginerie tehnologică pentru construcții navale — „ICEPRONAV” Galați, Cabinetul tehnic ne avertizează asupra filozofiei lui Murphy cu un principiu universal valabil, gen „Zimbește...mâine s-ar putea să fie și mai rău”, d-l inginer Lucian Aburelu, directorul general al instituției, se grăbește să înălțe, din start, orice echivoc.

Find singura unitate specializată din țară, destinată cercetării și proiectării în domeniul navalistic românesc, „ICEPRONAV” a asigurat, începând cu 1 iulie 1966, proiecte și documentație pentru toate navele de performanță, maritime și fluviale, tehnice și de serviciu construite în cele 8 șantiere navale ale țării.

Seria de tanuri petroliere de 150.000, 85.000, 39.000 și 10.000 tdw, vrachierele de 170.000, 100.000, 65.000 și 25.000 tdw, ferry-boat-unile de 12.300 tdw, navele Ro-Ro de 4000 tdw, portconainerele de 5000 tdw, navele frigorifice tip „POLAR”, impingătoarele, barjele, motonavele, instalațiile aferente platformelor marine și navele de deservire, sunt doar cîteva nume de reprezentare pentru cei 32 de ani de activitate.

La obținerea acestor performanțe au concursat facilitățile Laboratorului de hidromecanică navală pentru încercări pe model, funcționalitatea echipamentelor navale proiectate în exclusivitate sau în colaborare cu alți parteneri interni, tehnica de calcul canadiană, de înaltă fiabilitate și, nu în ultimul rînd, profesionalismul și consecvența proprietorilor specialiști.

Afectat îndeosebi de creșterea vertiginosă a ratei dobânzilor la creditele restante și de imposibilitatea incasării ritmice a plăților de la numerosi beneficiari, „ICEPRONAV” găsește suficiente resurse pentru reevaluarea propriilor opțiuni și adaptarea, din mers, la noile principii ale economiei de piață.

Pe lîngă executarea documentațiilor pentru reparații, într-un volum destul de important, solicitate de parteneri externi (Bulgaria, Italia și-a.), se „forțează” propulsarea instituției pe piața europeană. Argumente sigure: în statistică Lloyd's Register of Shipping din martie a.c.

România deține locul III în lume la „total deplasament nave în construcție” și locul VII în privința cererilor de contractare; la Simpozionul Internațional de nave și cercetări navale de la Genova (7-9 iulie a.c.), specialiștii galăteni au avut confirmarea că pot ieși cricind în lume onorabil, cu fruntea sus; se lucrează sub prețul pieței mondiale, adică la circa 40 la sută din taxele percepute în străinătate și.a.m.d.

Dacă pentru 1992, indicatorul „producție mari și vîndută și încașată” va însemna circa 650 mili-

**„CHEIA MÎNTURII NOASTRE  
ESTE DRUMUL DUNĂRII  
SPRE MAREA LARGĂ”**

M. Kogălniceanu

oane lei, pentru anul următor „ICEPRONAV” estimează aproximativ 1,3 miliarde lei.

Faptul că navele de luptă ale Marinei Militare, de construcție românească sunt, în exclusivitate, opera spiritului creator și a inventivității specialiștilor de la „ICEPRONAV” Galați, ne determină să salutăm și să susținem „tactică” relansării activității de cercetare din acest domeniu, pentru care ei însăși acceptă să cîndva, deruări de anvergură colapsului economic, teorema lui Ginsberg: 1. Nu poți cîști; 2. Nu poți întrerupe cursul evenimentelor; 3. Nu poți nici măcar să părăsești jocul.

Luptănd pentru un viitor mai bun, „ICEPRONAV” Galați cunoaște și respectă regula jocului...



## DUNAREA, LA GALAȚI

După ce hăldăuiește spre nord, undulndu-și dantelăria lucețoare ca o năfrâmadă azurie la gîrlu unci uriaze păsări, călătoare spre briza fără murilor pontice, Dunărea infusează torrentele Siretului și Prutului de mai departe, pentru a cota brusc spre eșafodul mistuirilor sale delțice

O ultimă împotrivire în conștiința albiei sale pecețuiește imperceptibil cei peste 2710 kilometri de sinuoasă tatonare a continentului. Danubius, Dunaris sau Istris — relansează de-a lungul

mileniilor aceeași înfațibilă rață înne de a așza față în față trecut și prezent, generații de leri și de azi, pentru care fluviul ademenește aurul nisipurilor sale mijlocitoare în clepsidra neutării de sine.

Alinat cu rapsodia valurilor sale, Galațiul vizitorului pare încă un prunc al unei Dochiile ce-și invită la vals amintirile. Așa cum, pentru galăteni, fațea orașului înseamnă paradisul de la confluența

(continuare în pag. 8)

„CHEIA MÎNTURII NOASTRE  
ESTE DRUMUL DUNĂRII  
SPRE MAREA LARGĂ”

M. Kogălniceanu

(urmare din pag. 7)

plăsmuirilor telurice cu civismul obârșiei patetice, pentru oamenii fluviului portul poate să însemne „FRUCTUL SOARELUI” slobozit de „Pasarea apelor” la „Poarta orașului”...

### DE LA CAZĂRMILE TIGLI- NEI LA PORTO-FRANCO

Căpitánul șef de port, c.l.c.  
Constantin BUCUR cre, ca orice marină, o „navă de suflet”

După „PLOOPENI” și „SIMERIA”, pe care le-a preluat direct din Sectorul Naval Brăila, a fost o vreme comandant pe „cel mai lung vapor din lume”: cu prava la Galați și pupa la Constanța! Cargoului de 12.500 tdw „VRANCEA” — ex „VISHVA SHANTY”, navă indiană eșuată în 1967 pe digul de nord-port Constanța, i-a fost construită prava la Galați. În 1972, prin asamblare cu pupa epavei, a rezultat cea mai rapidă navă a flotei maritime românești — 16 Nd.

După „peripețiile” din Golful Bengal, în urma cărora un ofițer olandez și un motorist indian de pe „SEVRON LEIDEN”, incendiată, îi datorează viață, c.l.c. Bucur a acceptat, în octombrie 1989, să preia conducerea Căpităniei celor mai mari port fluvio-maritim româniști. Siniștrul pasagerului „MOGOȘOAIA”, cu cele 225 de victime, nu l-a impiedicat să adopte, tot „de suflet”, unul dintre cele mai grele porturi dunărene.

Ajutat de căpitánul specialist de port Mihai Cotloguț, echipa sa de „asalt” își exercită atribuțiunile și dincolo de sectorul cuprins între Mm 64 și km 160, adică asupra malului drept al Prutului și integral a Strelului, peste alte 8 căpitănnii subordonate și rețea h-idrografică din 14 județe.

Zilnic, circa 50 de nave transitează, în amonte și în aval portul al cărui nume îl dispută misionarul creștin Gallatos, trimis probabil la Dunăre de Constantin cel Mare prin secolul al IV-lea e.n., cit și pescarul băștină Galat. După 30 aprilie 1837, regimul de porto-franco îl aduce faima de mare exportator de cherestea, grine, ani-

# DUNAREA, LA GALAȚI

male vii, ceară, slătire, unt, miere, pește și furnituri militare.

Corpul de poliție fluvială funcționează încă din 1835. În atelierele navale sunt construite diverse corăbiile, Goeleta „EMMA”, șalupa-canionieră „MOLDAVIA”, canonierele „ANA” și „NATALIA”, staționările „STEFAN CEL MARE” și „GALATI” vor arbora la catarg, cu jastul cuvenit, pavilionul albăstru cu pătrate roșii în colțuri și capul de zimbru moldav la mijloc.



„DOCHERUL” din „Portul Roșu”

Din 1867, companiile de pază, cele de artillerie și Comandanții Corpului Flotilei transformă Galatiul într-o rezultabilă garnizoană de marină și de uscat. Doi ani mai tîrziu, locotenent-colonelul Ioan Murgescu devine primul director al Atelierelor Flotilei care se contopesc într-un singur bastiment. Se formează, astfel, cea mai veche întreprindere de constructii și reparări navale românească — Arsenalul Flotilei.

După încheierea amenajării portului, în aprilie 1884, a portului militar Tiglina cu depozite de munitioni, de mine și torpile, cazărni pentru echipaje și clădirile aferente, Arsenalul își diversifică gamma de lucrări. Aici se va construi

un doc plutitor pentru nave de pînă la 400 tone (1898) și vor fi asamblate șalupa torpiloare „RINDUNICA” (1874), velierul „LEBADA” (1876), monitoarele „J.C. BRÂTIANU”, „L. CATARGIU”, „Al. LAHOVARY”, „M. KOGĂLNICEANU” (1907), puțorul de mine „Amiral MURGESCU” (1939), submarinele „RECHINUL” și „MAR-SUINUL” (1943).

La Galați s-au pus bazele învățămîntului militar de marină: Scoala pentru subofițeri și ofițeri (1872), Scoala copiilor de marină (1882), Scoala de cadre a flotilei pentru gradele inferioare (1893), Scoala de aplicări a sublocoteneniilor de marină (1896).

Alte evenimente memorabile au la Galați titlu de pionierat. Joi, 6 aprilie 1895, de aici a plecat spre Kiel crucișătorul „ELISABETA” care, alături de bricul „MIRCEA”, a participat la serbările naționale prilejuite de inaugurarea canalului dintre Marea Nordului și Marea Baltică (7-12 iunie 1895). Aici a început, la 12 august 1882, și s-a sfîrșit în mod tragic, pe 16 aprilie 1944, odiseea același legendar bric, mistuit de flăcările bombardamentelor vrăjmașe și înghițit de apele fluviului la Mm 79+50. Pe 23 septembrie 1979, orele 07,30 „TRANSILVANIA” își încheie și ea cariera, scufundîndu-se în bazinul portului.

La Galați, s-a născut și a trăit o perioadă de timp contraamiralul Nicolae Barbieri, fost căpitan al portului natal, comandant al Diviziei de Dunăre și al Arsenalului Marinei.

„De o parte și de alta a Palatului Navigației, datând din 1912, portul Galați se desfășoară astăzi în toată plenitudinea sa. Portul Vechi, Bazinul Nou (lemnărie), construit între 1908-1923 după inginerale proiecte ale inginerului Anghel Saligny, Bazinul Docuri, cu cele 13 dane afectate traficului de mărfuri generale, Portul minerală arondat Combinatului Siderrurgic „SIDEX” — S.A. — alcătuiesc împreună geometria aerospațială și submersă a fluviului. Peste 3730 de nave de ambele categorii, I și II, înmatriculate la zi, sporesc neodihnă orelor de veghe la Căpitănie. Pe lîngă doza de calm și omeneie, un port și o navă de reședință, căpitanul șef de port mai poartă în suflet alte două lăuntrice resorturi: moștenirea harului tatălui său, de fost devotat stujitor al Marinei și mulțumirea sufletească pentru vocația fitelor sale: una — studentă, cealaltă — ofițer în port, la Inspectoratul de Stat al Navigației Civile Constanța.

De cînd e Dunărea — Dunăre, la Galați, fluviul înseamnă viață. Viață cu care se înundă albia Istoriei și pentru care singele nu se face apă niciodată...

# Va avea Republica Moldova un port dunărean?

“CHEIA MÎNTURII NOASTRE  
ESTE DRUMUL DUNĂRII  
SPRE MAREA LARGĂ”

M. Kogălniceanu

Despre o flotă fluvială a Republicii Moldova se putea vorbi pînă acum dacă luam în considerare doar ambarcațiunile dislocate de-a lungul Nistrului.

Pe rîul Prut, între gura de vîrsare și barajul Stînca-Costești, pe o porțiune de circa 560 kilometri, se practică o navigație locală cu nave mici (circa 200-300 tone) legată, în principal, de extracția de balast pentru construcții. Condițiile de navigație din această zonă s-au înrăutățit simțitor după construirea sistemului hidroenergetic Stînca-Costești, intrucât întreprinderile care exploatează acest sistem nu respectă condițiile prevăzute pentru asigurarea debitului lui de apă minim, necesar stabilității albiei.

După analiza efectuată cu prilejul întîlnirii de la Ungheni, în perioada 5-7 mai a.c., reprezentanții Ministerelor Transporturilor din cele două state-sorori adoptă un proiect comun privind reglementarea regimului de navigație pe acest rîu. Aceste demersuri vizează disponibilizarea mijloacelor de transport a produselor de carieră din nord spre sud, a risipului de la gura rîului Prut spre nord, a cerealelor etc., precum și preluarea pe apă a unei părți din traficul rutier și feroviar din estul și nordul României.

In acest sens, s-a hotărît înființarea Administrației căi navigabile a rîului Prut, întreprindere mixtă româno-moldovenească finanțată de ambele state, care să coordoneze lucrările de amenajare și întreținere, astfel încît, într-o perioadă de timp relativ scurtă, să se asigure accesul navelor de pînă la 600 tone.

Pe lingă concursul Administrației Porturilor Dunării Maritime și al specialiștilor Centrului de perfecționare a navigatorilor fluviali Galați, partea română a garantat tot sprijinul necesar în vederea proiectării și execuției unui port pe Dunăre, la gura rîului Prut, concomitent cu facilitarea deschiderii unei linii de navigație pentru pasageri între porturile Brăila, Galați și, în perspectivă, cel de la Giurgiulești—Prut.

Nave românești, pînă la 7000 tdw, închiriate, cu sau fără echipaj, urmează să se constituie în capacitatele de transport naval pentru mărfurile din Republica Moldova.

Domeniu Octavian Cristea, inspector de specialitate în cadrul Inspectoratului de Stat al Navigației Civile Constanța pentru Dunărea Fluvială ne mărturisește, cu amărăciune, că materializarea acestor acorduri a fost curmată de evoluția conflictului din Transnistria.

In zona localității Giurgiulești, situată în stînga guri de vîrsare a Prutului, Dunărea tangentează teritoriul Moldovei pe o lungime de 896 metri. În acest punct de frontieră, s-a conturat deja vama Galați-Giurgiulești, o investiție de circa 500 milioane lei, suportată parțial, pînă în prezent, de Prefectura

(continuare în pag. 19)

## „Trans Europa“ la porțile Vienei

Miercuri, 22 iulie 1992, orele 16,00, Compania de transport „TRANS EUROPA“ din Galați și-a inceput oficial activitatea. În prima sa cursă, ea a rulat 6000 tone de fosfat din Siria, transbordate

în portul Agigea în barje. Împingătorul „EUROPA“ de 2400 CP, construit la Olténia, a purtat convoiul pe principala arteră fluvială europeană de transport, pînă în Austria.



Funcționând cu capital majoritar de stat, această companie include trei societăți comerciale pe acțiuni românești: „PETROMIN“ Constanța (30 la sută); Săntierul Naval „NAVOL“ Oltenița (30 la sută); „ROMTRANS“ București (30 la sută), o societate belgiană „DANZAS“ și una austriacă „AUROSPED“ (ambele cu 10 la sută).

Societatea își propune să ofere condiții pentru un transport fluvial de mărfuri, rapid și sigur, intern și internațional, pe ruta Constanța—Galați—Viena, pe Dunăre și canalele aferente, îndeosebi Dunăre—Marea Neagră și Rin—Main.

In acest scop, dispune de o flotă proprie, birou de management, personal și echipaje reduse, tehnică de calcul computerizată, aparatură de navigație și de comunicație dintre cele mai moderne.

Domeniu Mircea Toader, directorul general al companiei, estimează obținerea unor beneficii importante pînă la finele anului, conținând pe o conlucrare eficientă cu parteneri de afaceri din țară și din străinătate.

Relații suplimentare se pot obține la sediul companiei din Galați telefon/fax: (40.34) 16204; telex: 51324.

„CHEIA MÎNTURII NOASTRE  
ESTE DRUMUL DUNĂRII  
SPRE MAREA LARGĂ”  
M. Kogălniceanu

## FOSTUL YACHT REGAL ȘI ECONOMIA DE PIAȚĂ

Această legendă a inceput cu montarea unui galion emblematic, un bust omonim de sorginte africană, care a făcut ca „NAHILIN” — yachtul construit în 1930 de Santierele Navale „TEYDEBANK” din Glasgow (Scoția) să devină, pentru suma de 90.000 de lire sterline, proprietatea unei răsfățate lady Youle.

In 1937, guvernul liberal prezentat de Gheorghe Tătărăscu, îl achiziționează cu 120.000 lire sterline pentru a-l oferi cadou M.S.R. Carol al II-lea. După cum se vede, un cadou pentru un rege costă... Ca urmare, pe 3 septembrie 1937, yachtul „LUCEAFĂRUL”, aflat în James Watt Dock din Greenock, arborează la pupa standardul tricolor. Trei zile mai tîrziu, comandanță de locotenent-comandorul (r.) Josef Rășcanu, nava se întreprinde spre Constanța, unde acostează pe 23 septembrie, ora 01.30.

In registrul matricol, inaugurat cu acest prilej, sunt consemnate caligrafic caracteristicile tehnice: lungime — 89,365 metri + bompresul de 5,947 metri; lățimea — 10,98 metri; pescajul — 4,222 metri; deplasamentul — 2147 tone; viteza — 17,5 Nod; echipaj — 35 membri. Propulsia era asigurată de 2 grupuri a cîte 4 turbine tip John Brown — Curtis Glasgow cu simplă reducție. Ele acționau două elici Zeiss în formă de trifoi, dezvoltând o putere de maxim 4400 CP.

Anul următor, între 15-26 octombrie, nouiul comandanță, locotenent-comandorul Carol Prossinagg din armata ungură, execută manevrele de toamnă într-un prim marș pe ruta Constanța—Galați și return. În noiembrie, sala de gimnastică este transformată în cabină regală de baie.

Cu ocazia andocării, între 4 decembrie 1938—15 iulie 1939, în Sânțierul Naval „SAN MARCO” din

Triest, yachtul este reparat, fiind supravegheat de Lloyd. Cabinele provo sint transformate după pretențiile Casei Regale. Bufetul, bucătăria, salcanele și băile regale au toate sisteme autonome de iluminat, rețea telefonică, calorifere cu apă caldă și instalăție de aer condiționat. Alți bani, alt... confort.

In perioada 1937-1941, „LUCEAFĂRUL” execută circa 35 de croaziere cu membrii Casei Regale și 8 marșuri de instrucție.

Avindu-l la comandă pe căpitanul Dumitru L. Niculescu, între 19 februarie — 3 august 1941, nava se adăpostește în zonele Brăila — Canalul Măcin, Hirșova, Ostrovul Gisca — Ostrovul Lupilor — Brăila.

Din 1948 devine navă de comandament la Comandamentul Forțelor Navale Maritime pentru ca, între 1951-1955, să facă parte din Detasamentul 514 nave-școală.

In martie 1955 trece în administrația Președinției Consiliului de Miniștri, cu denumirea „RASARTUL”. Pentru a substitui motonava „TRANSILVANIA”, aflată în portul de baștină Copenhaga în reparații capitale, s-a dispus transformarea yachtului în pasager, cu cabine de 2 și 4 locuri.

De două decenii, această navă a fost scoasă din exploatare, confrințându-i-se o nouă destinație: vas hotel-braserie. Din 1978 funcționează numai ca restaurant categoria I. In 1986, cind a fost propus pentru casare, „cineva” din „protipendada” locală i-a înlesnit andocarea la Tulcea. Alte 40 de întreprinderi gălățene au contribuit efectiv la revitalizarea sa. Dar „LIBERTATEA”, pasăre măiastră... împărată, nu s-a mai născut a doua oară.

Anxietatea sa actuală planoviză

asupra vizitatorului. Armatorul, societatea comercială „REGAL” S.A. Galați (fostă I.C.S.A.P.), a predat-o în locație de gestiune sefului de unitate, d-l Ionel Pavel. Lunar, la bordul său se rulează marfă în jur de 3 milioane lei.

De aproape doi ani, Căpitania și reprezentanții R.N.R. exercită presiuni pentru andocarea navei.

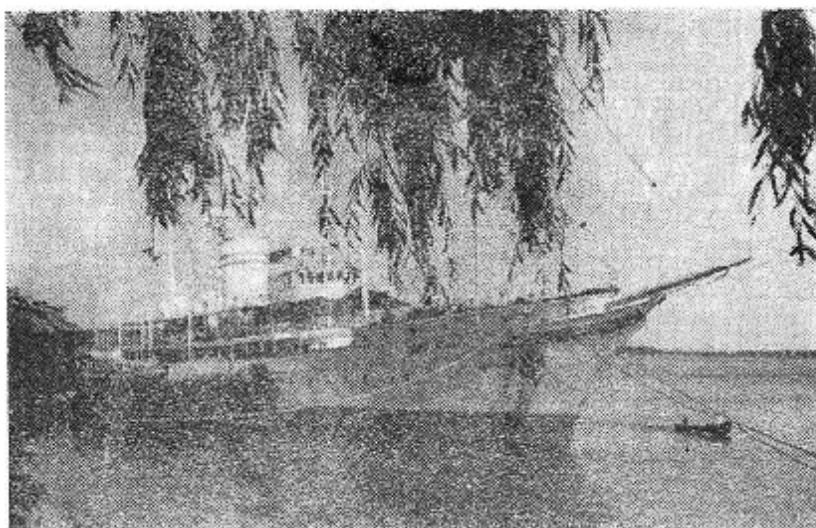
Patru marinari de profesie se străduiesc să mențină, zilnic, integritatea corpului din oțel moale, strălucirea mahonului și luciuflorilor înrămată cu bronz, asigurându-i mijloacele de vitalitate necesare.

Tinărul de 33 de ani cu veleități de patron și spirit întreprinzător, alături de deprinderea de a fi господар și cunoștințele de marină devene de brevetul oricărui ofițer fluvial, știe că, dincolo de a invoca trecutul, acest yacht trebuie salvat cu orice preț de la naufragiul iminent care îl pîndește de pretutindeni. Sunt necesare privilegi, înlesniri legale, bani și cercuitudinea că această investiție, care îi va prelungi agonia, va aduce, desigur, beneficii.

Ofertele — deocamdată — vin numai din partea unei firme olandeze. O tentăză nu nava in sine, ci doar aliajul de crom-nichel din care este confectionată copacia, ideal pentru fabricarea lamelor de rîs!

Indiferent de contextul economic și socio-cultural actual, cineva trebuie să se grăbească să adopte o atitudine corectă față de un vestigiu al tradițiilor noastre marindrești, care se poate conserva în ceea ce totul alt mod, pentru a dăinui sără a ne umili.

Pagini realizate de  
Locotenent major  
Marian MOŞNEAGU



# «Din viața porturilor românești»

## SE PRESUPUNE UN RĂSPUNS PE MĂSURĂ

„COREMAR” — Compania de remorcat maritim — este continuatorul unei frumoase tradiții în domeniul, întemeiată, în portul Constanța, la sfîrșitul secolului trecut, gloriosul său strâmos fiind salupar-remorcher „Constanța” ce inaugura, în anul 1892, serviciul de remorcat în principalul port maritim al țării.

Dacă am accepta comparația între un mare port, cum este Constanța, și un organism uman, atunci activitatea de remorcat, desfășurată în perimetru său, ziua și noaptea, pe viscol sau caniculă, non-stop, ar putea fi foarte bine asemănătă cu circulația sanguină, ce conferă unui organism vitalitatea. După cum aflăm de la factorii de conducere ai companiei (dl. Mihai Dede, director general și dl. Nicolae Brinzoi, director tehnic) manevrele de intrare și ieșire a naveelor din port, de schimbare a danelor — și de astfel de manevre executate într-un an — constituie o importantă investiție de muncă, de pricere marinărească, de energie fizică și intelectuală, din partea echipajelor celor 19 remorceri ale companiei, din partea echipelor de cheu. Si, vorbind de profesionalism, acesta a fost dovedit de oamenii companiei nu numai în sfera marinăriei ci și în alt spațiu, mai labil și sensibil, acela de definire a raporturii „COREMAR” cu beneficiarii serviciilor sale, după regulile impuse de economia de piață. În ce constă profesionalismul acestor demersuri? Sintetic exprimat, în faptul că s-a optat pentru negocieri și nu pentru impunerea artificială a unor tarife. Conștientă de rolul major al companiei în viața portului, de faptul că pirghia ce vitalizează sau poate paraliza viața portuară, se află în mina sa, conducerea companiei ar fi putut, procedând „silbatic” (asa cum ne e dat să vedem astăzi în multe domenii ale economiei) să pună mina în pieptul beneficiarilor și să-i impună, fără replică, orice pretenții. Refuzul ar fi înțintuit orice navă la cheu. Dar nu s-a actionat astfel, „COREMAR” oferind o „remorcă” a bunelor sale intenții, în primul rând celor trei principale companii românești de navigație maritimă, confruntate cu dificile probleme materiale, rezultate din eforturile

lor de adaptare la economia de piață, din efectele stagnării economiei naționale.

Inspirat, intelligent și rezonabil, conducerea „COREMAR” a realizat, logic, că flotele și portul reprezintă un tot unitar și orice exagerare unilaterală s-ar resinge asupra tuturor. S-a preferat, deci, o cale

tră directorii companiilor de navigație, mai ales că, sinteză siguri, conștientizează „efectul de bumerang” al unei insolvențe îndelungate. Căci, lipsită de importanțe fonduri ce i se cuvă „COREMAR” nu și poate, azi, decât plăti oamenii și motorina, dar nu poate face față unor investiții necesare ce i-ar spori și moderniza dotarea (mai cu seamă că prețul unui remorcher a crescut de la 31 de milioane, la începutul lui 1991 la... 330, luna trecută).

Imposibilitatea investițiilor apăsă, deci, asupra imbuñătățirii serviciilor de remorcat, și chiar mai mult. Oamenii de la „COREMAR”, în afara muncii lor principale — asigurarea remorcului, au suplinit de multe ori, cu îndrăzneala și riscuri rămase anonime, lipsa unui solid serviciu de salvare în portul Constanța.

Sunt revelatorii, în acest sens, doar cîteva exemple: 15 aprilie 1991 — nava „Ranipadmini” eşuează la capul de nord al digului de larg; cinci remorcheri „COREMAR” — „Zimbru 3”, „Alexandria 4, 5, 6” și „Galați 1” o salvează. În seara zilei de 3 octombrie 1991, pe o mare în furtună, de gradul 7 spre 8, „Zimbrul 3” salvează nava „Trama” de la un iminente naufragiu, în zona intrării în portul nou. Intervenții salvatoare se fac și în decembrie 1990, la nava „Petroșani”. Si în martie 1991, la nava „Valea Albă”.

Iată, aşadar, motive temeinice pentru care toate companiile de navigație din portul Constanța, pot considera ca pe un interes propriu, întărirea și modernizarea „COREMAR”.

Maior  
Costin CONSTANDACHE



# «Din viața porturilor românești»

Pe mișcătoarele cărări fără de pulbere ale fluviului rege — Dunării, portul Brăila își oglindeste siluetele clădirilor, scăldate într-un torid soare de august.

Cu o vechime de peste 500 de ani, bază fluvială a unui înfloritor negoț, portul Brăila este cunoscut astăzi, dacă nu lumii întregi, cel puțin pentru zeci de țări din care navele comerciale ajung la acest al 170-lea kilometru de Dunăre, pentru încărcat-desărat mărfuri, sau întrețineri și reparații nave, în cadrul șantierului naval.

Istoricul acestui port fluvial este legat de domnitorii Vladislav I, Mircea cel Bătrân și Alexandru cel Bun, de perioada în care devenise un mare port dușman, după 1470, cind a fost pentru prima oară attestat documentar.

A urmat lunga perioadă de stăpiniere otomană și, după trei secole, portul Brăila revine la teritoriul său (1828), fapt consfințit prin recunoașterea internațională a prevederilor tratatului de la Adrianopol.

Din acel moment, portul și orașul își deschid larg porțile, iar economia se dezvoltă rapid, îndeosebi în ceea ce privește comerțul pe apă.

Spre sfîrșitul secolului trecut (1872) aveau să fie încheiate lucrările de construire a cheiurilor trainice de piatră, de-a lungul portului, care mai dăinuie și astăzi. După Războiul de Independență, activitatea portuară a înregistrat o evoluție ascendentă, numai în anul 1890 înregistrându-se 6.505 vase sosite și 6.599 plecate.

Tot în acest an ia ființă Navigația Fluvială Română — instituție de stat care organiza transportul de persoane (prima cursă a avut loc spre Galați, cu vasul „Orient”), precum și transportul de mărfuri în toate porturile dunărene. Mai tîrziu, în 1914, se constituie și Societatea anonimă română de navigație pe Dunăre, întreprindere cu capital românesc, ale cărei vase și săpuri făceau, de asemenea, curse de pasageri și marfă.

De-a lungul decenilor următoare, dezvoltarea portului Brăila a avut o evoluție mereu ascendentă. Numai șantierul naval, ca să dâm un exemplu, a parcurs cu pași repezi drumul de la construirea naivelor de mic tonaj la cele de 4.500—12.000 tdw, în care scop s-au amenajat cale moderne de lansare cu o capacitate de 10 locuri, înzestrate cu transbordăre puternice pentru nave de mare tonaj, cu bazin de armare, hale de croire a părților de navă etc.

Astăzi, portul Brăila are o modernă dotare pentru manipularea mărfurilor: macarale electrice de cheu a cite 5 tone, macarale electrice de 8 tone pe pod transbordor, macarale plutitoare, tractoare, remorci, traile, peridocuri, autostivuitoare și autoîncărcătoare, remorcere etc., ceea ce înlesnește derularea mărfurilor generale sau în vrac (minereu, materiale de construcții, produse chimice, metalurgice etc.).

Santierul naval Brăila (care a luat ființă în 1940,

sub denumirea de Șantierul naval „România” fusinind apoi, în 1968, cu șantierul naval „Viitorul”) este profilat pe construcția de cargouri, pe reparații curente sau capitale la diferite tipuri de nave, inclusiv unele lucrări pentru navele militare de la fluviu. Din discuțiile purtate cu directorul șantierului, domnul Paul Petrescu, rezultă că șantierul pe care-l conduce are o activitate intensă, productivă, aducind importante beneficii.

Desigur, apar și multe greutăți. După decembrie 1989, multe întreprinderi din țară, care asigurau materii prime sau produse finisate, nu mai funcționează la aceeași capacitate, nu mai au posibilitatea de a-și onora contractele sau, pur și simplu, au dat faliment. Este o situație dificilă, care duce la stagnarea unor lucrări de mare importanță, inclusiv unele servicii ce pot fi efectuate pentru parteneri externi, care ar aduce valută țării.

Interlocutorul nostru și-a exprimat satisfacția pentru armonioasa colaborare cu serviciul tehnic al marii unități de nave fluviale, prin domnul căpitan de rangul II Gheorghe Bonță, care participă aproape săptămînal la ședințele de comandament și analizele pe linie de producție cu conducerea șantierului. Mai mult, pentru problemele militare, din partea conducerii șantierului naval este desemnat un reprezentant civil în persoana domnului inginer Dop Marcel.

Aspectul este mai mult decit apreciabil, numai că apar, totuși, unele probleme de ordin... financiar.

Discutînd cu factorii de răspundere de la atelierul de reparații al marii unități, se pare că multe din lucrări ar fi mai avantajoase să fie efectuate în cadrul și cu mijloacele proprii acestei secții, dar aceasta, cum spunea căpitanul-locotenent Vasile Mihai, după dotarea atelierului cu utilaje corespunzătoare.

Directorul șantierului a făcut unele precizări legate de portul Brăila, concluzionind, oarecum pessimist că, de trei ani, activitatea portuară stagniază totuși, „dacă nu cumva înregistrează scăderi importante”...

Acest scurt raid reportericesc, chiar dacă nu a cuprins întreg ansamblul activității, destul de complexe, a unui port de anvergura celui brăilean, conținează unele concluzii, cum ar fi:

- capacitatea portului poate asigura un trafic de mărfuri mult mai mare decit cel existent astăzi;

- șantierul naval este un pilon de bază în producerea de beneficii, datorită activității desfășurate;

- viața economică și socială a portului asigură, pentru cadrele militare care locuiesc în Brăila, cele necesare unui trai decent, ceea ce, pentru noi, marinarii militari, nu poate să constituie decit un lucru imbuscător.

Între legendă și adevar, portul Brăila este, aşadar, o vie realitate.

Căpitan locotenent  
Ananie GAGNIUC



## „GETTA” — primul hidroavion românesc

**L**a 15 august 1925 istoria aeronavală română consemnează un eveniment determinant pentru dezvoltarea sa ulterioară: zborul primului hidroavion românesc „GETTA”. Aparatul s-a realizat din inițiativa domnului George I. Georgescu, președintele de atunci al Camerei de Comerț, în urma unui acord încheiat între domnia sa și reprezentanții Ministerului de Război. Prototipul hidroavionului a fost executat la fabrica Societății de Transport Constanța, iar finanțarea construcției și a instalației speciale a fabricii, dotarea tehnică necesară, s-au făcut personal de către GEORGE I. GEORGESCU.

Conducerea tehnică a fost asigurată de inginerul Radu A. Stoika, director al Societății de Transport, cel care a realizat și proiectat hidroavionul, ceea ce a determinat ca aparatul să fie botezat și cu inițialele acestuia, denumirea sa completă fiind „R.A.S. — GETTA-1”.

Hidroavionul era echipat cu un motor Hiero, de 200 C.P., procurat special pentru prototip.

Zborul inaugural al primului hidroavion românesc a avut loc la 15 august 1925, cu prilejul „Zilei Marinei”, sărbătorită la Constanța. Prototipul hidroavionului „R.A.S.-GETTA-1”, a atins viteza maximă, la primul său zbor, de 160 km/h.

Pe măsura evenimentului, zborul a fost asigurat de unul dintre asii aviației românești de atunci, căpitanul aviator ROMEO POPESCU, avându-i ca secunzi pe locotenentul aviator DIACONESCU și un plutonier aviator. Succesul zborului hidroavionului a atrăt atenția forurilor de resort în frunte cu principalele Carol, inspector general al Aeronauticăi, care a asistat, în luna octombrie, la o demonstrație de zbor.

De asemenea, hidroavionul a fost vizitat și de misiuni tehnice străine, aparatul constituind unul dintre cele mai reprezentative succese ale tehnicii românești din acea vreme.

Printre cele mai importante menționăm misiunea tehnicii poloneze, condusă de generalul Zagorski, cea italiană condusă de colonelul Mercalli, precum și cea a ofițerilor superiori de pe crucișatorul „FROBIS-HER”.

In anul 1926, Ministerul de Război a comandat Societății de Transport Constanța trei hidroavioane tip „GETTA”, echipate cu motoare mai puternice, de 220 C.P., fabricate de firma „Austro-Daimler”.

Un an mai tîrziu, după un raid deosebit al căpitanului Romeo Popescu, tot cu prototipul, Ministerul de Război a cumpărat acest hidroavion, precum și toată instalația aferentă hidroescală existentă în portul Constanța. În anul 1927 industria aeronavală românească, deși aflată la începuturile ei, a fost reprezentată de unul din aceste aparate la Expoziția Internațională de Aeronautică de la Praga.

Un alt aparat a participat, în același an, la Expoziția Națională de Aeronautică din București, expoziție organizată în parcul Carol.

Nelăudarea în posibilitățile constructive ale Societății de Transport, corroborată cu nerambursarea completă a drepturilor cuvenite din partea Ministerului de Război, precum și lipsa altor comenzi pentru asemenea aparate, determină fabricantul să-și încheteze activitatea, deși făcuse cu prisosință dovada priceperii sale, fiind și dotat corespunzător din punct de vedere tehnic în vederea executării oricărui fel de lucrări aeronavale.

Incepînd cu anul 1927, statul român comandă avioane italiene de tip „SAVOIA-MARCHETTI-S 59 bis” organizîndu-se, cu primele 12 aparate de acest fel, prima hidroescală românească pe lacul Slatinița, care a funcționat multă vreme ca principală bază aeronavală românească.

Emilian ANDREI

## Un nou însemn în nobilul blazon al Constanței

Fiind una dintre acele sâpte ce relevă vocația de constructor și genial creator a românului, realizarea primului hidroavion românesc „GETTA”, ce a primit „botezul aerului” pe 15 august 1925, de „Ziua Marinei”, constituie, totodată, un punct de confluență, pe scara istoriei, între aviația și marina română.

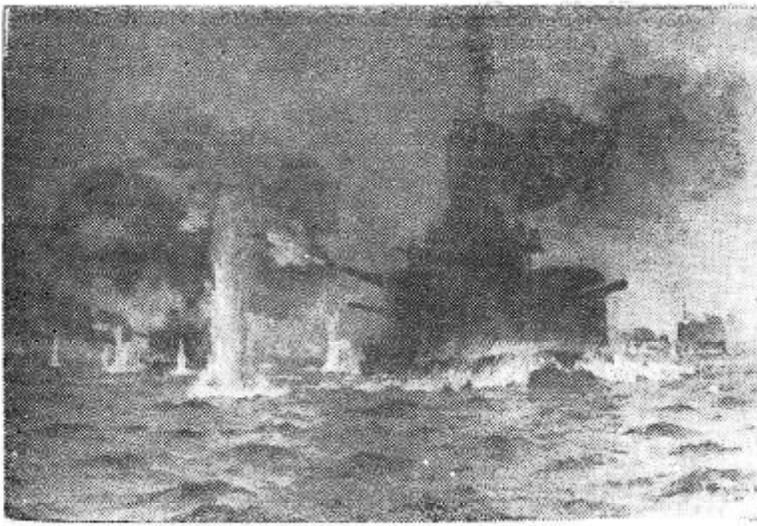
Iată de ce, dezvelirea unei plăci comemorative așezată pe clădirea în care a fost construit aparatul (str. Griviței din Constanța), în ziua de 14 august 1992, manifestare organizată de filiala Constanța a Asociației „Cultul Eroilor” (președinte — căpitan de rangul I Marcel Dragu) a căpătat semnificația restituiri, către marele public, a unei tradiții, a unei file din bogata cronică a gîndirii tehnice românești.

Destinul a vrut să aleagă, ca inițiator al acestei opere de restituire, cu profundă semnificație patriotică, realizată într-un timp cînd „busola interioară” a mulor oameni îi călăuzește exclusiv spre meschina lume a „vițelului de aur”, un om cunoscut vieții spirituale constănțene — pictorul Traian Marinescu. Un om legat sufletește, în egală măsură, atât de mare cît și de aviație. Traian Marinescu, devotat mării prin creația sa (desemnat de critica de specialitate ca fiind unul dintre cei mai valoroși autori de pe-

Maior Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 19)





## DIN CALVARUL PRIZONIERILOR ROMÂNI ÎN RĂSĂRIT

*Prin acțul de la 23 August 1944, România s-a desprins din alianța cu puterile Axei și s-a alăturat forțelor Națiunilor Unite. Urmările imediate ca și cele pe termen lung ale acestuia au fost neașteptat de dureoase, umilitoare chiar pentru armata și poporul român.*

Deși români nu au mai opus nici-o rezistență armată, în virtutea Proclamației pentru Tară dată de rege și, dimpotrivă, au încercat și reușit, din proprie inițiativă, multe acțiuni împotriva forțelor germane, unități ale armatei sovietice au capturat tehnică de luptă, au dezarmat și trimis, în lagările din pustieturile Rusiei, aproape 150 000 de prizonieri-ofițeri și ostași români — din unitățile de uscat, de aviație și de marină. În consecință, aștră gen. lt. (r.) Ion Suța, în carteau „România la cumpăna Istoriei”, în decurs de numai zece zile, în operația din Moldova și Basarabia, sovieticii au dezarmat și trecut în captivitate tot atâtia prizonieri români căi au capturat în cei trei ani de război, începând de la 22 iunie 1941\*. Sovieticii, apreciază același autor, „au trecut la decimarea unităților românești, refuzând orice dialog cu parlamentarii români”.

Un ordin al lui Stalin din 24 august 1944, orele 21,15, glăsuta:

„Trupele Fronturilor 2 și 3 Ucrainene, vor continua misiunile puse prin Cartierul General al Armatei neluind în calcul nici-o declaratie a românilor despre închiderea acțiunilor militare”.

In stilul său caracteristic, dictatorul de la Kremlin a urmărit să

„lumină a lumii ajută-mi dreapta judecată”  
(autor necunoscut)

obișnind maximum de foloase în urma acțului de la București care încă mai era o hotărire unilaterală, deci, fără valoarea juridică pe care o are un armistițiu.

Proclamația către Tară a fost primită ca o speranță de viață după prea multă domnie a morții. „Timonierul a venit la careul ofițerii să anunțe vestea; de emoție de-abia a putut să pronunțe cuvîntul „pace” consemnată Mihail Chirিঃ, atunci, ofițer secund pe monitorul „Brătianu”. Încrezător, „comandantul a dat ordin să se desfășoare nava”. O grabă care dovedește cătă de așteptat era acest moment.

A doua zi, pe 24 august 1944, ostilitățile nu numai că nu au încheiat dar au continuat printre agresiuni sălbatică, în același timp, absurdă. Armata sovietică se consideră mai departe în ofensivă. Armata română s-a conformat „Proclamației” prin care i s-a cerut să „încețeze lupta și orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice...”. Și astfel, atacată fără, deși în măsură să se apere, a fost nevoită să accepte martirul.

Nici pentru marinarii români de pe Dunăre ziua de 24 august 1944 nu a fost o zi de pace ci un început de alt calvar, de această dată inspirat de către „aliații” din răsărit. Rămase ori trimise în zona operațională pentru a ajuta trupe-

## — Serialul nostru —

le române care se retrăgeau, monitoarele „Catargiu” și „Kogălniceanu” au fost primele victime care au îndoliat Forțele Fluviale Române. Monitorul „Catargiu” se afla în zona Vîlcov — Periprava cind, la ora 04,00—după afirmațiile lui Mihail Chirিঃ—este atacat de două avioane de vinătoare sovietice care mitraliază și aruncă grenade asupra sa de la mică înălțime... Înainte și pe timpul atacului pavilionul național se găsea ridicat vizibil la pupa. La această agresiune armamentul A.A. nu a reacționat... Fără să se descurajeze echipajul a luat hotărîrea „să ridice încă două pavilioane naționale mari, unul la comandă și celălalt la coș”.

Un atac în zori de zi, pe o vizibilitate redusă, poate fi considerat o greșeală, o întâmplare nedată. De aceea români au ridicat încă două pavilioane ca să elimine un al doilea atac. Rationamentul a fost corect dar inițiativa inutilă. O formație sovietică formată din șase vedete s-a apropiat și, la ora 10,20 „az deslăgnută apoi un foc viu asupra N.M.S. „Catargiu”. Atac violent amplificat mai apoi de avioanele de bombardament și vinătoare care „încep să atace în picaj, lovind nava în plin”. În această situație limită s-a hotărât ridicarea unor „cearcăfuri albe în borduri”. Din cauza bombardamentului s-a aprins pâcăra, s-a inițiat explozia muniției iar prin găurile perforate în corpul navelui a năvălit apa. Soarta navei a fost hotărâtă. „Comandantul pună nava cu provă pe uscat... și ordonă abandonarea ei. Parte din echipaj sare în apă pe la pupa, iar altă parte ieșe prin provă, sărind direct pe mal”. Echipajul a încercat să se salveze în bătă, printre sălcii și stufo, dar aviația sovietică l-a urmărit și mitraliat fără milă.

Dacă primul atac poate fi scăzut, al doilea, ca și vinătoarea de oameni, de marini, de evenimente inofensive, sunt fapte de condamnat. Asemenea acte dovedesc lipsă de judecată și cruzime.

In aceeași zi, la numai 20 de minute, Forțele Fluviale au pierdut și monitorul „Kogălniceanu”, a doua fortăreață plutitoare. După trei atacuri succesive cu avioane de bombardament și de asalt, susținute la un interval de numai 2-3 minute, și această navă a fost lovită din plin. Cu unele magazine de muniție incendiate și compartimentele din față inundate, nava s-a aplecat cu provă în apă. „Apreciindu-se că nava nu mai poate fi salvată Comandantul a ordonat abandonarea ei”. După numai 20 de minute de agresiune dezlăgnuită monitorul „Kogălni-

→

## FILE INEDITE DE ISTORIE

→  
 ceanu" a devenit o epavă; a coborit în Dunăre cu chila în sus. Echipajul acestei nave a fost urmărit cu o și mai dezlănțuită furie. „În timp ce căuta să se salveze, echipajul a fost continuu atacat, în apă și pe uscat, de avioane de asalt, care au tras cu mitralierele și au lansat grenade asupra lui precum și de o vedetă rusă care a tras cu tunul și mitralierele, urmărind pe supraviețuitori pînă în apropierea marginii de Est a orașului Chilia Nouă și luând prizonieri". Dunărea a ars, Dunărea a singurat, Dunărea i-a îngropat, Dunărea singură i-a plins. Din documentele de arhivă reiese că din cei lăuați prizonieri de către vedeta sovietică submaistrul Constantin Doroștei „a reușit să fugă" după ce a trecut prin „lagările" improvizate de la Vîlcov și Sărata, după ce a fost folosit „la diferite munci". Pe 18 septembrie Doroștei s-a întors în țară, și s-a prezentat la unitate.

Scufundarea celor două monitoare și vinarea sălbatică a echipajelor nu onorează pe „învingători" pentru că cel care nu se aștează nu mai poate fi considerat dușman.

Scufundarea monitorului „Câmpia", putea fi evitată dacă nu ar fi fost întors din drum printr-un ordin al Comandamentului Forțelor Fluviale care i-a cerut „Rămeniți la Periprava", dacă echipajul nu ar fi fost înșelat de un avion sovietic care „...zburind la mică înălțime își balanseză aripile în semn de recunoaștere. Comandanțul monitorului interpretind această comportare ca o manifestare de amicitie ordonă ridicarea camuflajului".

Aceeași soartă ar fi avut și monitorul „Brătianu" dacă în momentele în care a fost atacat de 5 avioane sovietice care l-au „bombardat în picaj", în 7 reprise, nu ar fi „deschis focul" trăgind cu tot armamentul A.A. și dacă nu

s-ar fi retras în amonte la Tulcea. S-a creat o situație imposibilă. Fîresc, factorii de decizie au căutat soluții salvatoare. Pe 25 august 1944, la ora 09,00, au fost trimiși, de la Chilia Veche la Chilia Nouă doi parlamentari români pentru a întreba dacă trupele române din zonă sunt libere a continua retragerea pe Dunăre și pe uscat spre Tulcea". Răspunsul sovieticilor a fost dur, fără echivoc: „Depunerea armelor în fața cherhanalei pînă la ora 16,00 (ora Moscovei)". Dezarmăți, unii ostași români au plecat de teama de a fi luati prizonieri. Cei care au întîrziat în a lua o decizie rapidă au fost obligați să se supună unui nou ordin de a „rămeni la dispoziția Comandamentului sovietic". Între aceștia din urmă s-a aflat și comandanțul monitorului „Câmpia", Lt. C-dor Stanciu Dumitru. Si tot atunci, sovieticii au capturat toate navele române care se aflau în port, la Chilia Veche. S-a putut constata, încă o dată, că valoarea cuvintul „alături" și ce rol joacă uneori întimplarea în viața unui om pentru că cei care au plecat imediat au scăpat iar ceilalți au căzut în captivitate.

In după-amiază zilei de 25 august 1944, doi majori ruși din Corpul Blindat, din care unul cunoștea limba română, s-au prezentat la Tulcea, la Comandamentul Armatei a III-a și au cerut ca o delegație română să se prezinte la Ismail, a doua zi, pentru a discuta „asupra normelor de aplicare a acestui armistitiu". Tot atunci, s-a primit un ordin de la Subsecretariatul de Stat al Marinei pentru „a se luce contact cu Amiralul rus de la Ismail și a cere relații asupra motivelor pentru care au fost scufundate monitoarele pe brațul Chilia". Invitația ofițerilor sovietici ca și amintitul ordin, transmis prin Comandamentul Forțelor Maritime, au determinat plecarea la Ismail, a doua zi, pe 26 august, a comandanțului Forțelor Fluviale contraamiralul Stoianovici Al., insos-

tit de generalul Leoveanu. Aici, contraamiralul Gorškov, comandanțul Flotilei Sovietice de Dunăre „declară că nu știe nimic de armistitiu". Prin radiograma nr. 416 contraamiralul Al. Stoianovici a comunicat Statului Major al Marii într-altele că Gorškov a cerut „Predarea fără condiții a navelor și echipajelor și conducerea lor la Ismail".

Pe 27 august 1944, la orele 09,30, Statul Major al Marinei ordonă prin radiograma nr. 293 „Protestați energic pe baza intelegerii Molotov pentru că navele să poată pleca la Giurgiu, unde este niciovoie. Contra, puneti navele împotriva la dispoziție".

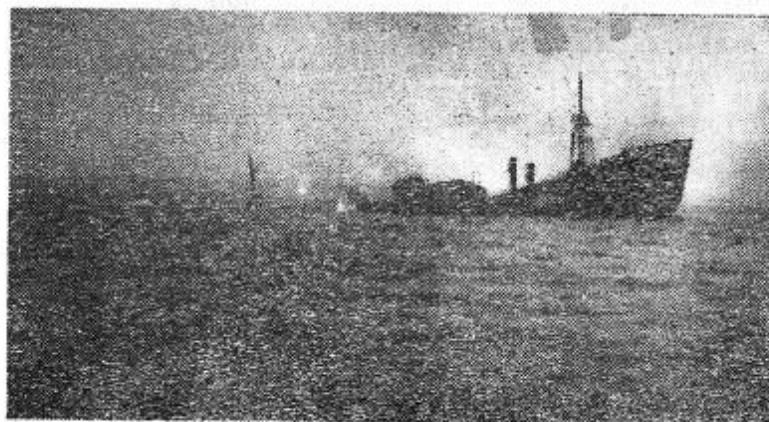
Intervenții necesare dar zadarnice. Declarația lui Molotov din 2 aprilie 1944, reafirmată pe 25 august, după cum își informează cîitorii ziarul „Dreptatea" din 4 septembrie 1944, a fost anulată de amintitul ordin emis de către Stalin, de întregul comportament al armatei sovietice.

La întîlnirea de la Ismail contraamiralul sovietic Gorškov, potrivit relatărilor contraamiralului Stoianovici „nu cere decât predarea navelor de la Tulcea precizind că restul de nave își pot executa nestingerile misiunile ce vor primi...". Cu această „învoie" dar în primul rînd prin Ordinul nr. 36733 al Statului Major al Marinei monitoarele din „grupul 3 fluvial" puse sub comanda Lt. C-dorului Nicolaiu Eustatiu, „cel mai vechi comandanț de navă", s-au deplasat înspre Giurgiu cu misiunea de a ataca navele de război și convoaiele de debarcare germane. O misiune grea, în același timp așteptată, prin care cele patru monitoare — „Basarabia" și „Bucovina", „Ardealul" și „Lahovary" au reușit să dezarmeze și să captureze numeroase nave, slepuri, remorchiere, inclusiv sănțierul naval mobil „Maurb".

In loc să încurajeze inițiativa și efortul românilor, Comandamentul Sovietic a declarat acțiunea de anihilare a Forțelor Fluviale Române.

Primul convoi de nave românești, între care și monitorul „Brătianu", fiind mai aproape de zona invadată, a fost trimis de la Tulcea la Ismail în ziua de 27 august 1944. La ora 12,00, monitorul urmat „în linie de sir" de alte nave de război româneschi a pornit spre Ismail avînd pavilionul alb arboreat la catarg. O escortă de vedete sovietice a însoțit această „captură" nemeritată. După șase ore navele au ajuns la Ismail unde ofițerii români au fost puși în situația de a semna declarații de fidelitate prin care se obligă să lupte alături de forțele sovietice împotriva Germaniei „cu echipaj românesc și sub pavilion român".

Horia Titus VASILONI  
(VA URMA)





— 500 de ani

## MAREA MIGRATIE A ALIMENTELOR

aliment familiar, formind baza unor mincăruri naționale ca polenta în Italia și mămăliga în România. La sfîrșitul secolului XVI ajunse în Filipine și în China.

Portughezii l-au adus în Africa, unde creștea repede și fără prea multă cultivare. Puteai doar să-l semeni și să-l uiți pînă la recoltare.

Această a dus la înmulțirea populației. Spre sfîrșitul secolului al XVIII-lea, mulți africani mincau aproape numai porumb, suferind de avitaminoză. Încă și astăzi africanii suferă de pelagră sau boli de alimentație, boli legate de slabă alimentare și prea multă utilizare a porumbului.

In Americi, indienii consumau porumbul în amestec cu tomatele, ardei grași, uneori cu pește, care le furnizau necesarul de vitamine.

De fapt porumbul furniza cam o treime din totalul de calorii al lumii. Chiar dacă în Europa oamenii nu s-au folosit aşa mult de porumb, în schimb a devenit o surse principală pentru hrana animalelor, făcind mai ieftină carne.

Astăzi porumbul continuă să salveze planeta de foame. Tot din porumb, prin fabricație, s-a obținut alcoolul și whisky-ul.

Porumbul este baza alimentației a 200 milioane de oameni în Africa și America Latină, și americanii consumă în medie 1,5 kg porumb pe zi, sub formă de carne, păsări și produse lactate.

Porumbul nu este numai un aliment. El este folosit în produse de pudră pentru copii pînă la fluide pentru îmbălsămare, deci de la leagăn pînă la mormint.

## Cum a modelat cartoful lumea

Să vedem cum a început pentru europeni, istoria cartofului; Juan de Castellanos, unul dintre conquistadorii care cerceta sălbăticile din Columbia, a ajuns într-un sat pustiu unde a găsit porumb, fasole și trufe... care s-au dovedit a fi cartofi. Despre cartofi el a notat: „un aliment gustos, consumat

### Schimbul columbian

LUMEA NOUĂ LUMEA VECHE

porumbul	calul
cartoful	vite cornute
tomatele	porcul
ardei	oata
(grași și iuți)	
ciocolata	găina
vanilia	clăbina
tutunul	grîul, orezul
fasolea	asiatic
dovlecelul	orzu
maniocul	ovăzul, soia
avocado	trestia de
aiune	zahăr
americane	ceapa
cashew (varietate părul palmier)	lăptuca
ananas	(salata)
coacăze	persicul
floarea	
soarelui	
susanul negru	fructe
chinina	citrice
orezul	banana
sâlbatic	măslina
	coprina
	narcisa
	păpădia
	mohorul roșu

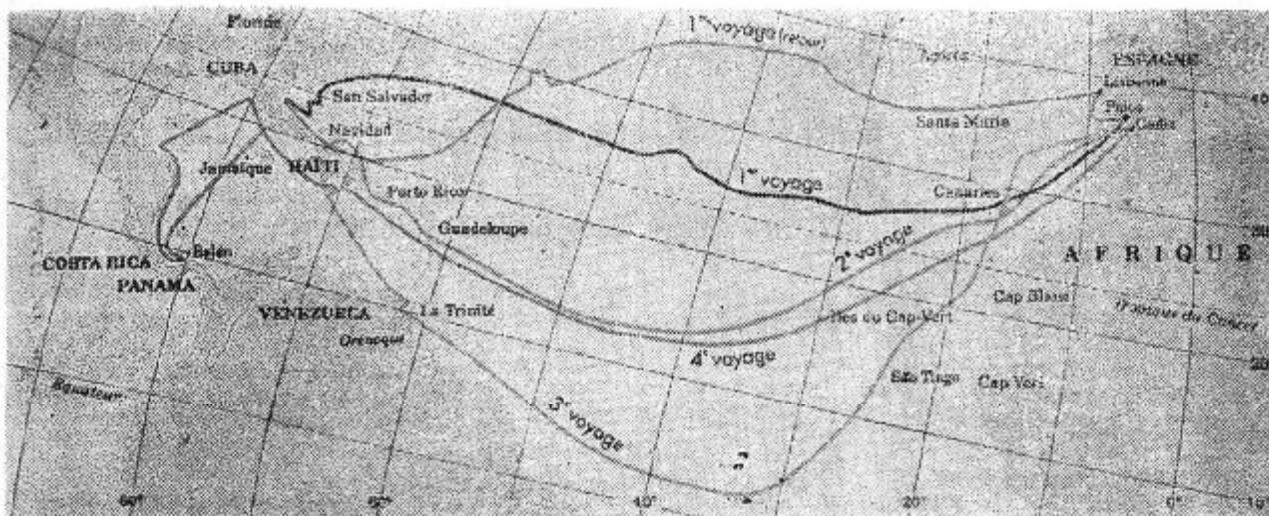
## ANUL

### Porumbul — constructor de orașe

Dacă n-ar fi fost decât porumbul, spun arheologii, spaniolii ar fi fost tare dezamăgiți cînd au sărit în Americi. Columb a luat prima probă de porumb din Cuba. Fiind impresionat, el a declarat „foarte gustos fier, copt sau măcinat în făină”. La înapoierea în Spania, a adus cu el cîțiva indieni, cîteva mîini de praf de aur și un pachet cu boabe de porumb. Poate că acele prime semințe nu-i au impresionat în mod deosebit pe Ferdinand și Isabela, dar ele și-au dovedit valoarea curind. Într-un interval de cîțiva ani spaniolii au introdus porumbul în jurul Mediteranei. La mijlocul secolului XVI porumbul devenise un

CRISTOFOR COLUMB

# de la descoperirea Americii



Cele patru traversade ale lui Columb.

→

cu plăcere de indieni și mai apoi chiar și de către spaniolii". Această uniune, cartofii și europenii va schimba, în curind, cursul istoriei, tot așa de mult ca și aurul și argintul furat din imperiul incaș.

Adevărata valoare a cartofului nu va putea fi descoperită decât mai târziu, cînd europenii l-au considerat un aliment pentru masele de oameni. Cartofii erau încărcăți în vasele spaniole ce aduceau în Europa bogățiile Lumii Noi, dar erau socotiti ca o mincare ieștină.

Astfel, cartoful a ajuns în Anglia și Germania mulțumită lui

Sir Francis Drake, care l-a luat din Columbia, în 1588, în timpul unei escale.

Elita europeană nu a prea agreat cartoful, dar mai târziu acesta a devenit mijlocul principal de subsistență a maselor de oameni săraci.

Înțial, în Burgundia era interzis „ca producind lepră”, și multă vreme oamenii infesetați nu s-au atins de cartofi de frică, pînă cînd, în 1774, Frederic cel Mare a trimis localitatea Kolberg o căruță de cartofi ca să-i scape de foame. Cu timpul frica jăranilor a fost invin-

să și cartoful a devenit alimentul de bază în multe țări europene.

Chiar Caterina cea Mare a Rusiei, în secolul al XVIII-lea, a favorizat cultura cartofului în Rusia, mai ales că în curind cartoful devinea materia primă și pentru fabricarea de vodcă.

Dar cel mai mare consum de cartofi îl aveau irlandezii cu pînă la 5 kg cartofi pe zi și aproape nimic altceva, ceea ce a dus, în scurtă vreme, la triplarea populației, între 1454 și 1846.

Traducere  
Haralamb Solomon MUSCELEANU

## EXPOZIȚIA „GENOVA 500“

### „Giornata Nazionale Rumena“

Genova, 27 iunie 1992. Escortul „Midia”, aparținând Marinei Militare românești este acostat chiar în fața pavilionului expoziției „Columb '92”, organizată în vechea zonă portuară a orașului, în care a văzut lumina zilei mariile navigatori.

Este Ziua României sau „Giornata Nazionale Rumena” al „Expo”, după cum au scris ziarurile italiene. La orele 10,00, pe platoul de ceremonii al Expoziției, în prezența echipajului navei românești, în frunte cu contraamiralul Nicolae EREMIE, comandanțul marșului, a delegației române sosite aici cu acest prilej, a oficialităților italiene,



ne, printre care reprezentantul guvernului pentru această expoziție,

Alberto Bemporad și unui numeros public, are loc festivitatea de ridicare a drapelelor naționale ale celor două țări. În acordurile înținute național italiana un marinări italiano și unul român înaltă drapelul țării gazdă după care se intonează îninul României, iar un marinări român și unul italiano înaltă drapelul roșu, galben, albastru. După înălțarea drapelelor naționale publicul aplaudă.

Urmează o conferință de presă în cadrul căreia reprezentantul italiano scoate în evidență legăturile tradiționale dintre Italia și România, dintre țara latină mamă și miracolul insulei de latinitate din estul Europei. Există premise mai favorabile ca oricând pentru dez-

Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

(continuare în pag. 18)



## EXPOZITIA „GENOVA 500“

(urmare din pag. 17)

voltarea legăturilor dintre aceste ţări, premise la care a contribuit și vizita navei „Midia”, vizită către onorat Italia și a sporit prestigiul României. Se fac referiri la relațiile dintre marinele celor două ţări, amintindu-se faptul că genovezii au fost călători frecvenți la gurile Dunării și în vechile porturi euxine. Majorul Anton Barbieri, comandanțul bricului „Mircea”, în 1882 — pentru a stăruț doar asupra timpurilor moderne — a lăsat italian la origine, după cum doi dintre ofițerii români care au studiat la Academia Navală din Livorno au ajuns, ulterior, comandanți ai Marinii Militare Române: contraamiralul Constantin Niculescu-Rizea (1920-1925) și viceamiralul Vasile Scadrea (1925-1934).

Se vizitează apoi Pavilionul României, prezentat cu competență de căpitanul de rang II Iianu Moldovan, și în care recunoaștem obiectele și exponatele Muzeului Marinei Române.

In cartea de onoare a pavilionului României vizitatorii italieni aduc elogii prezenței trăii noastre, apreciind organizarea, varoa ca și consistența tematică a pavilionului. Mulți din cei prezenti consideră că acesta se situează între primele zece din cele peste 80 de ţări și organizații expozițante.

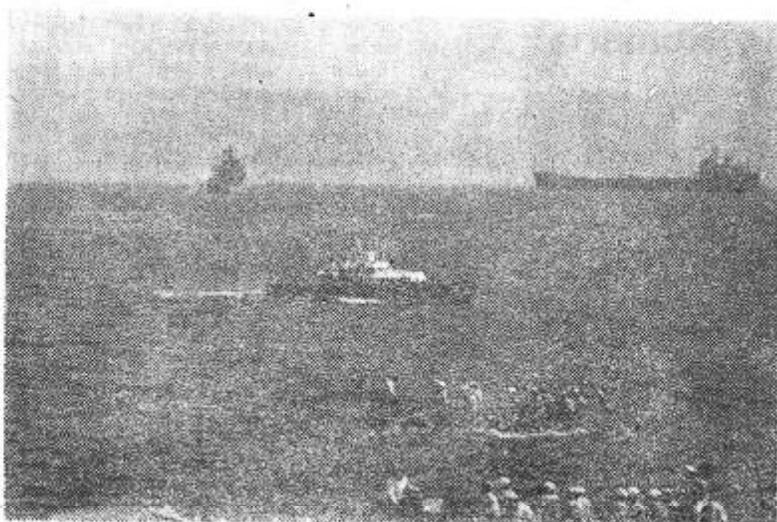
Oficialitățile italiene remarcă, și cu acest prilej, semnificația deosebită a prezenței navei „Midia”, cu ocazia Zilei României și, în context, comportamentul absolut ireproșabil, exemplar, al marinariilor români.

In orele destinate vizitării navei de către populație, „Midia” este literalmente luată cu asalt: peste 4000 de persoane au ținut să vadă o navă a Marinei Militare Române! În tot acest timp, nava expoziției japoneze —YOTEI MARU—, astăzi în probă noastră este aproape ignorată, în poziția instalațiilor sale holografice, a roboților vorbitori, a efectelor de sunet și lumină pe bază de laser...

Un grup de vizitatori a fost alcătuit din 40 de copii din sudul Italiei. La cuvintele comandanțului naveli, căpitan-locotenent C. Sporis, prin care copiii italieni au aflat că au fost primiți la bord ca și copii noștri, români, cu sentimentele de afecțiune pentru rudele micuților „ragazzi” au fost impresionante!

Seară, la recepția oferită la bordul navei „Midia”, au fost prezenti aproape toți comisarii pavilioanelor naționale, care au ținut să felicite echipajul și delegația României... O astfel de participare nu s-a mai întîlnit la nici o altă navă prezentă în acest an la Genova.

Duminică, 28.06.1992, orele 09.00, „Midia” părăsește Genova îndrepindându-se spre casă și lăsând în urmă numai aprecieri excelente!



### Litoralul Mării Negre

■ Nivelul Mării Negre este mai ridicat la Sulina cu circa 22 cm decât la Constanța, datorită aportului permanent al Dunării (62 la sută din totalul debitelor fluviatilne recepționate) și a mișcării de subsidență (scufundare lentă a uscatului).

■ Datorită existenței unor pinze freaticice intersectate de faleze cu pereti frontalii de loess și argilă, între Eforie Sud și Tuzla au loc frecvente alunecări de teren, însoțite de prăbușiri ale falezei.

Farul de aterizare Tuzla se află, din această cauză, într-un pericol iminent.

# UN NOU ÎNSEMN ÎN NOBILUL BLAZON AL CONSTANȚEI



(urmare din pag. 13)

saj marin) este și posesorul unui brevet de pilot, făcindu-și stagiu militar la parașutisti, sub comanda celebrului general Baștan. Înfruntând numeroase greutăți materiale, dar având ca suport moral nobiltea inițiativei sale, acest om, ce ne oferă un frumos exemplu de simțire românească, și-a urmărit cu tenacitate materializarea ideii. De la realizarea proiectului plăcii și transpunerea în marmură și bronz a unui splendid simbol al aviației, pînă la procurarea materialelor, ce s-a făcut cu incredibile greutăți. „Nimeni nu m-a ajutat — declară el în ziua dezvelirii plăcii — deși am făcut numeroase demersuri la editii Constanței și la factorii culturali locali. A fost o singură excepție — Armata Română. Comandanțul Marinei Militare și aviația, precum și un vechi prieten, Ion Bonchiș, cu care, cîndva, am zburat pe același avion”.

Un ceremonial sobru a marcat dezvelirea plăcii comemorative, a trimiterii în timp a acestui simbol al gîndirii și tehnicii românești. O gardă de onoare,

în uniformele albe ale Marinei Militare, a prezentat onorul. Elicoptere au survolat, la joasă înălțime focul, ca un omagiu al pilotilor de azi, pentru înaintași. Un sobor de preoți, în frunte cu Inalt Preasfinția Sa Lucian Tomitanul, a săvîntat această lucrare într-o pomenirea minților luminate ale nației. În strada „Griviței” — nume predestinat — s-a întemiat, astfel, o nouă „redută” — a neuitării și cinstirii spiritului românesc.

N.R. — Dincolo de satisfacția prilejuită de acest act nobil de restituire, către constanțeni, a unei tradiții, am încercat — toți cei prezenți — gustul amar al ignorării nejustificate de către edili, a acestui demers menit să adauge blazonului bimilenar al Constanței, încă un semn. Perețele clădirii, nevăruit — cu excepția unui ingust spațiu pe care s-a așezat placa — mormanele de moloz și gunoaiele de pe stradă, îndepărtațe de inimoșii elevi ai Școlii de maștri de marină, chiar în dimineața festivității, au fost o tăcută muștrare pentru care unii ar trebui să roșească.

## Va avea Republica Moldova un port la Dunăre?

(urmare din pag. 9)

Galați. Aceasta este direct interesată în devierea fluxului turistic și comercial înregistrat la vama Albița, care ar putea să tranziteze spre Europa de Sud, pe drumul cel mai scurt, încă din trimestrul IV/1992.

Convins de utilitatea și a unui port în această zonă, domnul Ion Căpățină, ministrul-consilier la Ambasada Republicii Moldova din București, a solicitat, în ședința de deschidere a celei de-a 50-a sesiuni a Comisiei Dunării (7-14 aprilie a.c.) ca țara sa, ca stat riveran, să devină membru cu drepturi depline în acest organism. Convenția de la Belgrad, din august 1948, a proclamat navigația pe Dunăre liberă și deschisă pentru cetățenii, navele comerciale și mărfurile tuturor statelor pe bază de egalitate în raport cu taxele portuare, de navigație și condițiile generale ale navigației comerciale, exceptând cabotajul rezervat țărilor riverane.

Urmare a acestei convenții, s-a creat, ca organ tehnic, Comisia Dunării, compusă din reprezentanții

statelor riverane: Cehoslovacia, Ungaria, Iugoslavia, Bulgaria, România, R.S.S. Ucraineană, la care a aderat ulterior și Austria.

În actualul sediu de pe Benczúr Utca 25, din București, majoritatea membrilor delegațiilor conduse de ambasadorii acordatați în capitala Ungariei au fost de acord cu solicitarea ministrului moldovean. Ambasadorul sirb a fost singurul care s-a opus categoric ca reprezentantul Moldovei să fie acceptat, fie cu statut de invitat, fie ca membru al delegației române. Nici cererea reprezentantului Ministerului Transporturilor din fosta R.F.G., prezent ca observator, nu a fost perceptuată corespunzător.

Înființarea unui port moldovenesc la Dunăre este legitimă și dictată de necesitate. Rămîne de văzut dacă cererea de aderare depusă de reprezentantul Moldovei la statul depozitar al Convenției de la Belgrad va întruni adeziunea semnatariilor săi.

Inainte de a deveni o certitudine, la Giurgiulești-Prut ancora de la temelia portului, înțotmolită mult prea devreme de aluvioniile Europei, continuă să simbolizeze speranța în ziua de miline.

# MAREA NEAGRĂ 1943 –

## soarta marinarilor italieni

### RĂSPUNZIND APELULUI COLEGIILOR DE LA „RIVISTA MARITTIMA”

Intr-unul din numerele pe acest an al prestigioasei publicații a marinei militare italiene — „Rivista Marittima” — colegii noștri italieni încearcă să elucideze situația mai puțin cunoscută a navelor Italiei din Marea Neagră, după iulie 1943, dată la care, cum se știe, Italiaiese din Axă. Răspundem apelului lor, cu sprijinul domnului Octavian Sved, veteran de război.

La 26 iulie 1943, Italia recurge la o soluție propusă mai înainte de mareșalul Antonescu lui Musolini: ieșirea din „Axa Berlin — Roma — Tokio”. Musolini a fost demis și arestat iar mareșalul Badoglio a fost investit prim-ministrul al țării. În urma acestui act grav, germanii au vrut să-i dezarmeze și să-i interneze pe militarii italieni care se aflau în România. Italianii au refuzat să se predea germanilor afirmand că dacă se vor preda o vor face numai în favoarea militariilor români. Conform ordinelor prime de la conducerea armatei noastre s-a discutat cu șefii militarii italieni din Constanța și s-a ajuns la o înțelegere: să se predea autorităților militare române, care se obligau să le asigure protecția și un regim de detenție onomesc. Ca urmare, însoțitori de militari români înarmați, dar cu armele purtate și nu pregătite, italianii au mers din portul Constanța, prin Piața Ovidiu și strada Mircea cel Bătrân, la Școala de Specialități a Marinei situată între „Casa Italiană” și „Compania de Pompieri”. Tot drumul, din port și pînă la Școală, militarii italieni au mers la brăț cu militarii români, lîngă care s-au atașat o mulțime de tinere românce. Se cintau tot felul de cîntecce. În special italieniști. Unele persoane le-au oferit chiar flori. Știm precis că după acest eveniment italienii imbrăcați civil au fost văzuți plimbându-se pe la pe-

riferia orașului. Nici unul nu a fugit. Au primit uneori vizita unor cetățeni din Constanța.

Cit privește marina italiană ea a avut în Marea Neagră 6 submarine de buzunar, cu un echipaj de 3—4 persoane. Fiecare submarin avea cîteva echipaje de schimb. Data lor de staționare era nr. 22 și



Marinari italieni la bordul  
unui submarin de buzunar

numai uneori nr. 23 și foarte rar nr. 24 pe care o impărteau cu germanii și cu care aveau dese conflicte, ce degenerau în bătăi. În afară de submarine au avut 3 sau 4 vedete rapide „Masuri” care erau dotate cu motoare foarte bune. Pe dantele italianoilor puteai vedea adeseori marinari cîntind vocal dar și cu chitară sau mandoline, chiar muzică destul de pretențioasă. Ca militari au obținut cîteva victorii în estul Mării Negre, dar se pare că au pierdut două submarine care își aveau baza în Crimeea, la Ialta. După trecerea Italiei de partea aliaților, submarinele de buzunar care se aflau pe teritoriul românesc, au trecut sub comanda română, dar cele prinse în Crimeea au fost luate de germani (niște Masuri).

După 23 August 1944, italienii au fost eliberați și cea mai mare parte au lucrat la Șantierul Naval din Constanța ca să adune banii necesari traiului și deplasării lor în Italia. Printre aceștia era unul Mario, care ținea mai des legătura cu noul consul al Italiei. Acel marin ar fi avut o soră, acrîță în Italia. Pînă la urmă se pare că respectivul consul ar fi reușit să-i repatrieze.

În vara anului 1945 au fost descoperite, la o milă în larg de Eforie Nord, două submarine de buzunar, de tip italian, care fuseseră sabordate de germani în retragerea de la 25 august 1944. La scoaterea lor, care s-a făcut cu niște flotoare, au participat, în special, tehnicienii losiv Iacubovski și Nicolae Popa, specialiști ai Șantierului Naval din Constanța. După ranfluar submarinele au fost remorcate cu o salupă la șantier, apoi au fost preluate de autoritățile militare sovietice.

**Căpitan I port  
Octavian SVED  
(veteran de război)**



# Marea Neagră fără flota rusă

In anii '60 fostă Uniune Sovietică a intrat în competiția navală strategică cu S.U.A. Lărgindu-si vizionarea privind Mediterana și Orientul Apropiat și Mijlociu, strategii militari sovietici au insistat pentru constituirea unei asemenea grupări navale, de mare anvergură și capacitate de lovire în Marea Neagră. S.U.A. au reușit să atragă fostă U.R.S.S. într-o inutilă și ruinătoare competiție navală. În acel an a apărut în Statele Unite lucrarea „Strategia navală sovietică” în care sunt exagerate virtuile doctrinei navale Gorškov (amiralul comandant șef al flotelor sovietice); se pare că și aceasta i-a influențat pe Hrușciov și Brejnev să dea bani (multii, foarte mulți) pentru realizarea forțelor nucleare navale sovietice cu o puternică componentă submarină.

Acum, după ce „războiul rece” s-a sfârșit și Uniunea Sovietică s-a dezintegrat, a început disputa pentru flota din Marea Neagră între Rusia și Ucraina.

Cunoscutul și apreciatul comentator al problemelor politico-militare Vasile Iosipescu, publică în ziarul „Armata Română” nr. 31 (138) din 3-11 august 1992, un interesant articol intitulat „Marea Neagră – acvatoriu pentru flota rusă?”. Articolul subliniază că Moscova nu este de acord cu cererea Kievului, de împărțire a flotei, și nu acceptă ca în primul rînd componenta sa strategică să fie divizată.

Cele 39 de submarine și 40 de nave de suprafață (portecoptere, crucisătoare, distrugătoare) dotate cu rachete cu incărcătură nucleară, cărora li se adaugă peste 260 de alte nave „clasice”, constituie obiect de dispută.

După ce autorul relevă că modul în care va fi soluționată această chestiune constituie o problemă ce privește exclusiv pe moștenitorii fostei U.R.S.S. prezintă (cu argumente pertinente) o concluzie care frapăză prin noutate și îndrăzneală.

Care este această concluzie?

V. Iosipescu consideră „un anacronism menținerea Mării Negre în postura de acvatoriu pentru flota rusă, mai cu seamă într-o compunere a acestiei care include cele mai perfectionate dintre mijloacele de distrugere în masă”.

Argumentele autorului sunt următoarele:

1) — Un conflict armat între S.U.A. și Rusia (două mari puteri nucleare) nu pare posibil. „Moscova, în situația în care speră să de-

pășească uriașele greutăți economice cu sprijin financiar occidental, îndeosebi american, nu s-ar putea angaja într-o confruntare militară cu S.U.A., singurul gen de confruntare în care gruparea strategico-nucleară din cadrul flotei din Marea Neagră ar putea fi utilizată”.

2) — Ucraina și Gruzia nu manifestă veleități nucleare.

3) — Noile relații politico-economice ce se edifică între țările din bazinul Mării Negre și al Dunării fac anacronică situația Mării Negre drept acvatoriu pentru flota rusă. Autorul notează cu temelii: „interferența pe căile acestor noi relații a unei situații generate de prezența în Marea Neagră a unei puternice grupări navale strategico-nucleare nu este beneficiu nici chiar celor ce posedă o asemenea grupare, deoarece determină rețineri, suspiciuni etc.”.

4) — Este dezirabilă lichidarea situației create de transformarea Mării Negre într-un acvatoriu pentru flota unei mari puteri nucleare. Autorul conchide că acest obiectiv este realizabil „prin denuclearizarea acestui spațiu maritim, ceea ce ar servi inclusiv intereselor poporului rus din toate punctele de vedere și, nu în ultimul rînd, economic, întreținerea unei asemenea flote constituind o grea povară”.

Din punct de vedere al strategiei navale cele patru argumente prezintă interes și invită la analiză, la formularea de interrogații și la căutarea unor răspunsuri.

In cele ce urmează ne-am propus să formulăm cîteva astfel de teme de reflectie

a) Menținerea Mării Negre ca acvatoriu pentru orice flotă rusă este anacronică? Aici este necesară o analiză istorică, politico-militară, economică etc.

b) Este anacronică doar componenta nucleară a acestei flote și în acest caz ea trebuie să devină „clasică”?

c) Numai o confruntare S.U.A.—Rusia constituie „singurul gen de confruntare în care gruparea strategico-nucleară din cadrul flotei din Marea Neagră ar putea fi utilizată”?

— De ce nu poate fi folosită și în alte confruntări? Rusia va urmări probabil să-și mențină gruparea navală din Mării Negre și pe cea din Oceanul Indian, grupări care își au baza strategică la Sevastopol, în Marea Neagră.

— Se va găsi o altă soluție de bazare a acestor flote?

— Va renunța Rusia la controlul prin această flotă a „drumului petrolului” din Golf spre Europa Occidentală, Japonia și America? Un amiral rus afirma, evident exagerând, că dacă în lume ar rămași o singură flotă și aceasta ar avea o singură misiune, acea misiune ar fi „controlul drumului petrolului”.

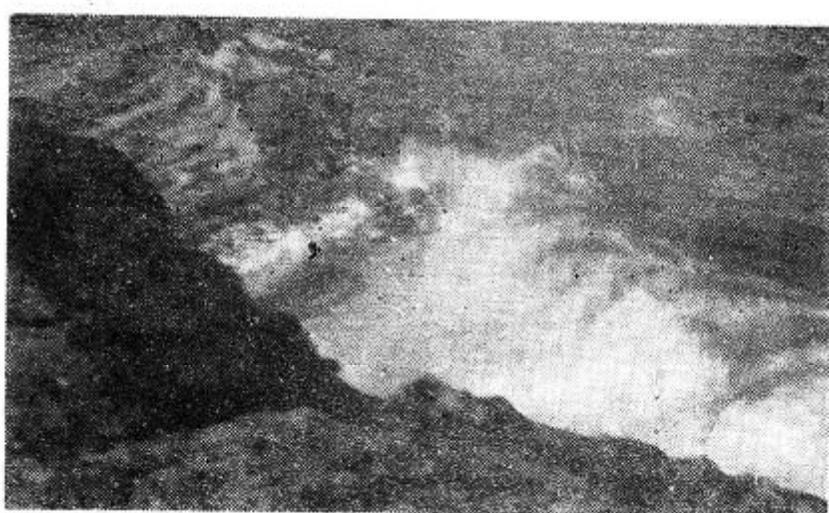
— Va renunța Rusia la „controlul” strîmtorilor Bosfor-Dardanele pe care stă cu ochii de 300 de ani?

d) Pot fi băgăte într-o mare închisă (recte în Marea Neagră) forțe navale strategice de rezervă (din rezerva strategică) care, la nevoie, să fie folosite pe oricare din teatrele maritime de operații?



Ar fi interesant un coloquiu pe această problematică sub auspiciile facultății de profil (comandă și stat major) din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

Contraamiral  
George PETRE



## Știri din flotele militare străine

### ÎN PROBE FINALE:

# Superdistrugătoarele clasa „ANIMOSO” (ITALIA)

Anul acesta va intra în dotarea Marinei Militare Italiane distrugătorul ANIMOSO (număr de bordaj 560), navă ce dă numele unei clase din care se mișcă în construcție încă o unitate (ARDIMENTOSO, 561), planificată a intra în serviciu în 1993. Aceste două noi nave se vor alătura distrugătoarelor ARDITO (550) și AUDACE (551), construite în 1968, respectiv 1972, și modernizate în 1987–1988 (1988–1990), urmând ca IMPAVIDO (570) și INTREPIDO (571), datând din jurul anului 1960, să fie scoase din serviciu probabil în scurt timp.

Ambele distrugătoare din clasa ANIMOSO sunt construite la „Cantieri Navali Italiani” din Riva Trigoso, primul între 1987 și 1989, iar cel de-al doilea între 1989 și 1991.

Presă militară, și nu numai ceea cea italiana, apreciază în mod deosebit aceste noi nave, numindu-le superdistrugătoare și considerindu-le printre cele mai moderne și mai puternice din cele construite în Europa, nu atât prin puterea de foc, cit mai ales prin caracteristicile operaționale globale.

Misiunile principale ale superdistrugătoarelor ANIMOSO sunt ur-

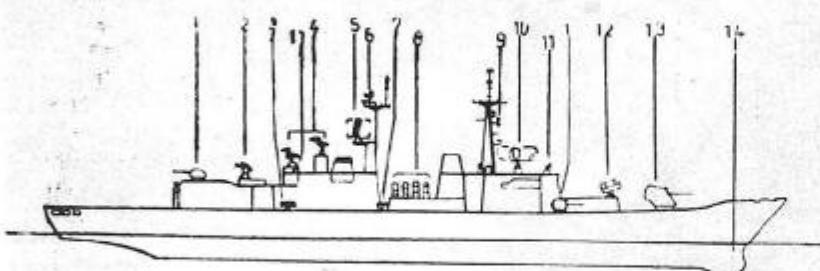
mătoarele: apărarea antiaeriană a zonei de acțiune; contraacțiunea de suprafață; lupta antisubmarină; bombardament costier; suport al operațiunilor terestre și amfibii; funcții de comandă/conducere în operațiunile navale.

**Caracteristicile tehnico-tactice:** deplasament — 5400 T; dimensiuni — 147,7x16,0x6,7 m; autonomie — 7000 Km/18 Nd; armament — un lansator rachete „Standard MR”; patru lansatoare rachete suprafață — suprafață „Teseo”; un lansator rachete „Albatros”; 1 x 127/54 mm; 3x76/62 mm; sase tuburi lansatorile antisubmarine; două lansatoare bruijaj (Dagale); două elicoptere.

Navele sunt prevăzute cu sisteme de radiolocație pentru descoperirea ţintelor aeriene (Hughes SPS-52C, Selenia SPS-768), aeronavale (SPS-774), navale (SPS-702), două sisteme pentru dirijarea rachetelor (Raytheon SPC-51), patru sisteme pentru dirijarea focului (RTN), radiolocator de navigație (SPN-703), sistem de comandă și control SADOC-2, hidrolocator Raytheon (DE-1164, DE-1167).

Echipaj: 400 oameni (35 ofițeri).

Dispunerea la bord a sistemelor este prezentată în figura de mai jos:



- 1 — Tun de 76 mm
- 2 — Lansator Standard MR
- 3 — Tuburi lansatorile ILAS
- 4 — RL SPC-51
- 5 — RL SPS-52

- 6 — RL navigație
- 7 — Lansatoare bruijaj
- 8 — Lansatoare Teseo
- 9 — RL navigație
- 10 — RL ţinte aeriene
- 11 — RL dirijarea focului
- 12 — Sistem Albatros
- 13 — Tun de 127 mm
- 14 — HL joasă frecvență

- 11 — RL dirijarea focului
- 12 — Sistem Albatros
- 13 — Tun de 127 mm
- 14 — HL joasă frecvență

Caracteristicile operative superioare ale distrugătoarelor ANIMOSO rezidă, în primul rînd, într-o serie de particularități constructive: dublarea aparatului vital, compartimentajul, protecția pasivă a suprastructurilor, silentiozitatea aparatului și instalațiilor.

Astfel, „semnăturile” fiecărei nave — acustică, de radiolocație și în infraroșu —, au fost reduse la minim. Flotabilitatea este asigurată și cu trei compartimente înundabile, inclus fiind însă compartimentul mașini. Compartimentele operaționale sunt protejate prin pereți din fibră de Kevlar, după cum există și o protecție suplimentară a unor mecanisme contra loviturilor și vibrațiilor. Navele dispun de un sistem închis de aerisire, prin recircularea filtrată a aerului.

Aparatul motor, în configurația CODOG (Combinat Diesel și Turbine), este controlat de la o centrală operativă care supraveghează și instalațiile electrice (sistem derivat din cel experimentat la fregatele clasa MAESTRALE).

Forma corpului, acțiunea celor două stabilizatoare și a chilelor de ruliu permit o reducere cu 90 la sută a efectelor de ruliu. Elicele distrugătoarelor ANIMOSO sunt cu cinci pale, pas variabil și reversibil și cu un sistem de influx de aer pentru reducerea zgomotelor și a cavitației.

Sistemul de luptă, experimentat la rîndul său în modernizarea lui AUDACE, este deosebit: toate armele sunt cuplate cu senzori respective de descoperire arieană, navală sau submarină.

Distrugătoarele ANIMOSO au o punte continuă cu două suprastructuri (prova și pupa) și un pseudoracord la centru. Puntea de zbor de la pupa (25 m lungime) se continuă, spre prova, cu un hangar (18 m lungime) ce poate primi două elicoptere.

Scurta prezentare a distrugătoarelor ANIMOSO — atât cît au permis datele publicate — confirmă aprecierile de care s-au bucurat aceste nave și care au fost validate cu ocazia probelor în mare.

Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

# magazin • magazin • magazin

## REMEMBER, EVENIMENTE NAVALE



1721 — Astronomul englez Edmond Halley construiește un clopot submarin pentru lucru sub apă.

1749 — Apare lucrarea „Stiința navală” a elvețianului Leonhard Euler, considerat autorul teoriei navale.

1765 — La farurile maritime, în spatele focarului luminos se instalează un reflector sferic.

1776 — Americanul David Bushnell lansează un submersibil, pentru o singură persoană, de formă ovoidală, „La tortue” (Broasca testoasă).

1780 — La construcția corpurilor navelor, lemnul începe să fie înlocuit de metal. 1790 — Constructoarul englez de nave S. Bentham realizează compartimentarea unei nave prin pereți despărțitori etanși.

1794 — Alexandru Moruzi, domnul Tării Românești, obține de la Poarta otomană dreptul ca „Valahia să poată face și să poată avea bolozane, seici, caiace și de toate vasele pe apa Dunării, în cuprinderea țării”.

1800 — Mecanicul și inventatorul Robert Fulton construiește submarinul „Nautilus”, ca după trei ani să experimenteze, pe Sena, primul vas cu aburi, echipat cu zbuturi. În anul 1814, la cererea Congresului S.U.A. R. Fulton construiește prima navă fără vele din istoria flotelor de război.

1819 — Este construită prima navă americană transoceanică, „Savannah” care în 610 ore face prima traversare pe ruta New York—Liverpool.

1830 — Se construiește și este dat în exploatare vaporul „Franz I”, prima navă cu aburi, pentru pasageri și mărfuri pe Dunăre.

1833—1834 — Se construiește primul vas românesc în șantierile de la Giurgiu.

1839 — Se construiește primul vapor acționat prin elice: „Arhimele”.

1843 — Se lansează, la Brăila, prima corabie de mare a Tării Românești, „Marița” (după numele soției domnitorului George Bibescu).

— Apar primele nave militare moldovenesti: bricul goletea „Emma”, goletele „Ștefan cel Mare” și „Galați”.

1856 — Inventatorul francez Joseph Martin Cabriol imaginează costumul de cauciuc pentru scafandri, de tipul celui actual.

1861—1865 — În timpul războiului de secesiune american se inventează turela turnantă, cu care este echipată nava „Monitor”. Confruntarea cu nava cuirasată „Merrimac”, a sudiștilor, constituie prima bătălie din istoria războaielor navale, între două nave cuirasate.

1861 — Este lansată, la Giurgiu, prima navă românească de război cu aburi, numită de Al. I. Cuza „România”.

1862 — Ofițerul austriac Luppis și scoțianul Robert Whitehead realizează prototipul primei torpile.

1865 — Inginerul francez Theodor Perrey construiește primul a-

parat de desalinizare a apei de mare.

1868 — Intră în funcțiune primul tanăr petrolier (240 tone în opt rezervoare).

1882 — Sosește la Galați bricul „Mircea”, navă-școală destinată marinei militare.

1886 — Inventatorul român Alexandru Clurcu, împreună cu francezul Just Buisson reușesc să plutească pe Sena, în contra curent, cu o ambarcațiune propulsată reactiv cu o butelie de gaz, la presiunea de 10—15 atmosfere, timp de 15 minute.

1890 — Regia Monopolurilor Statului înființează „Serviciul Navigației Fluviale Române”, pentru care achiziționează patru șlepuri și un remorcher.

1895 — Statul român înființează „Serviciul Maritim Român”.

1899 — Inginerul francez de geniu marin Maxime Laubert perfecționează, independent de John Ph. Holland, submarinul apropiat de tipul modern. Submarinul era propulsat la suprafață de o mașină cu aburi, iar în imersiune prin propulsie electrică.

(VA URMA)

## FRANȚA

• La Brest se află în construcție cele trei fregate ușoare destinate Marinei Naționale, din care prima va intra în serviciu în 1994. Caracteristici: deplasament: 3200T, dim. 110x13,8x4; propulsie: Diesel, două elice cu pale orientabile; putere: 20.000 CP, viteză: peste 25Nd; autonomie: 7000 Mm/16Nd; armament: opt rachete antinavă „Exocet” MM 40; sistem de rachete anti-aeriene cu rază scurtă „Crotale”; 1x100 mm (tragere rapidă); un elicopter NH-90 cu rachete antinavă. Sisteme de RL, HL (unul incorporat, altul imersabil), instalații de bruijaj. Sistem de comunicații prin satelit „Syracuse”. În viitor se va adăuga un sistem de rachete cu lan-

sare verticală SAAM (Surface — Air Anti Missile).

• Se află în derulare și un program de construcție a unor fregate de supraveghere (după normele și regulamentele marinei comerci-

## BREVIAZ MARITIM MILITAR

ale franceze). Realizate în șantierele din Saint-Nazaire, aceste fregate sunt destinate supravegherii ariilor oceanice și a Zonei Economice Excluzive. Deplasament: 3000 T; viteză max.: 20 Nd.; ar-

mament: 1x100 mm (conducere optică a focului); 2x20 mm; sistem de rachete anti-aeriene cu rază scurtă „Sadral”; probabil o perche de rachete antinavă; un elicopter mediu (greu), utilizabil pînă la mare gradul 5; echipaj: 100 plus 24 scafandri.

Submarinele din a treia serie a clasei SAURO, între care și recentul intrat la apă SALVATORE PELOSI, au următoarele caracteristici: deplasament: 1476 (supr.), 1662 (imersiune); dimensiuni: 64,36x6,83x5,66; armament: 6 tuburi lansatorile pentru 12 torpile Whitehead „Motofides A-184”, echipaj: 45.

Căpitan de rangul II  
Filaret SINTION

## ( RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII )

Iată că istoria poate fi scrisă și altfel! Cum? Aflăm din lucrarea publicată relativ recent, 1990, în Anglia și tradusă în anul următor la noi cu titlul „Flotile secrete” a lui A. Cecil Hampshire, lucrare ce excellează prin informație pertinență și captivăză prin stil.

Structurată pe trei mari capitulo de-a lungul a 278 de pagini, ea ne prezintă unitățile speciale ale Marinei Militare engleze create în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale, ce au avut misiuni secrete, acționând într-un cadru deosebit față de cel specific marinei. Eroii: infanteriștii marini, rolul și locul lor în ducerea luptelor pe apă, litoral și interior.

Primul capitol „Transporturile libertății” tratează misiunile îndeplinite de acele unități navale clandestine în colaborare cu Serviciul aerian al Marinei Regale în care au recuperat agenți seceri britanici, personalități din serviciile secrete franceze, olandeze, documente, cărți, obiecte, armament, chiar echipamente germane etc.

In cel de-al doilea capitol, „Operații combinate”, tot infanteriștii marini sunt eroii principali, dar de data aceasta nu ca pescari clandestini ci ca scafandri de luptă la bordul unor caiace, parașutați sau

### A. CECIL HAMPSHIRE — „FLOTILE SECRETE”

(Editura Cozia, București, 1991)

aduși de submarine pentru a primide mine de corpul navelor inamice aflate în porturi. Prima misiune a fost în seara zilei de 7 decembrie 1942 la gura fluviului Gironde, co-

ment „Per Mare, Per Terram”.

Cel de-al treilea capitol și ultimul — „Marinari în jeep-uri” — are ca subiect crearea și acțiunile purtate de unități de asalt și informații. Aici s-au incadrat „Operația Torch”, „Operația Husky”, „Operația Bataan”, „Operația Corkscrew”, „Operația Grenade”, toate acțiuni de comandă, ce aveau ca obiectiv forțarea porturilor în debârcări și după care trebuiau achiziționate memoratoare, instrucțiuni tehnice, coduri de semnale și jurnale de bord, desene, hărți, fotografii etc. Toate informațiile obținute de infanteriștii marini de comandă (Comando AU-30) au constituit o contribuție materială la cîștigarea războiului, el și un ajutor pentru a ajunge înaintea altora, cu diferite realizări tehnice și științifice avansate, pe care orice marină militară trebuie să le aibă în zilele noastre”.

Considerăm a nu fi lipsită de interes mențiunea că, alături de documente de arhivă, autorul a folosit memorii și, mai ales, declarații ale veteranilor care, după aproape jumătate de secol, au reconstituit misiuni îndeplinite cu succes altădată, actualizate pentru marinarii de astăzi prin învățămintă și concluzii.

Mariana PĂVALOIU

### Note de lector

dificată „Operația Frankton”. Au mai îndeplinit misiuni în Orientul Apropiat, având ca obiectiv cucerirea Insulei Rhodos — „Operația Sunbeam”. De introducerea unor astfel de acțiuni s-a preocupat în suși W. Churchill, încă din ianuarie 1942. Capitolul se încheie cu faimosul motto al acestui comanda-

Rezervor la ultimul aspect, dorim să recomandăm cititorilor o carte apărută recent în Editura Militară în titulat „CIMPUL DE LUPTA CIBERNETIZAT”, scrisă de un colectiv format din col. ing. GHEORGHE ILIE, cpt. rg. 2 GHEORGHE MARIN și lt. col. ION STOIAN. Problema abordată, stilul de redare ușor accesibil și, nu în ultimul rînd, datele referitoare la marină, o prezintă ca pe o lucrare utilă, care va fi căutată, citită și folosită. În paginile acestia vezi întîlni o scurtă evoluție a tehnicii de calcul, caracterizată în anii '60 printr-o intensă utilizare a calculatoarelor electronice. Apoi, a urmat o integrare a sistemelor de automatizare a conducerii, a sistemelor de armament precum și a roboților sau a sistemelor de roboți în sisteme cibernetice flexibile, adaptabile la schimbările și ritmurile acțiunilor de luptă și, deci, trecerea de la microcibernetizare la macrocibernetizare.

Pentru aceasta, în capitulo bine structurate și în anexe bogat documentate, se fac referiri la modelul cibernetic al acțiunilor de luptă, la concepțile privind automatizarea conducerii trupelor, la caracteristicile sistemelor de armament, la elementele de cibernetizare din aviație, marină, trupele de uscat, apărarea antiaeriană, la simulatoare electronice și la aplicațiile inteligenței artificiale în domeniul militar.

Capitolul referitor la marină, cuprinde aportul informaticii la dezvoltarea Marinei Militare, la realizarea sistemelor de apărare și devolvare, la prelucrarea automată a mesajelor, la fundamentarea conceptului: nava militară — „insula cibernetică”.

Deci, o reușită editorială pe care v-o recomandăm spre studiu.

Căpitan locotenent  
Gheorghe MIHAILESCU



Perfecționarea tehnicii militare a fost o preocupare permanentă a oamenilor de-a lungul vremurilor. Aceasta s-a concretizat în dezvoltarea fiecărui mijloc de luptă și, mai recent, în introducerea automatizării și electronizării.



# magazin • magazin • magazin



## FESTIVAL DE MUZICĂ UŞOARĂ AL ARMATEI ROMÂNE ediția I Constanța — 1992

Născut la porțile PONTULUI EUXIN, ca năruință a celor ce iubesc marea și muzica, sprijinit cu căldură de oștirea română, inițiat și organizat de Comandamentul Marinei Militare și Cercul Militar Constanța, patronat de Inspectoratul General pentru Cultură al Armatei, festivalul TRIDENTUL DE AUR s-a dorit a fi o încununare a trudei și dărurilor celor care activează în Cercurile Militare, o stimulare a tinerelor talente și, de ce nu, o rampă de lansare a noi slăgăre și stele ale muzicii ușoare românești.

Infruntarea celor 22 de participanți — aspiranți la titlul de laureat — reprezentând Cercurile Militare din 12 județe ale țării s-a

consumat în cadrul a două concerte concurs în zilele de 13 și 14 august.

Timp de două zile publicul conștănțean — și nu numai — a umplut Teatrul de vară „Soveja” de aplauze, zimbete și flori, parcurgind, alături de concurenți, lungă punte a emoțiilor și suspinelor ca pe un curcubeu al inimilor îndrăgostiți.

Pentru a arbitra întrecerea tinerilor soliști au fost invitați să facă parte din juriu: compozitorul ION CRISTINOIU — președintele jurului, PAUL ENIGĂRESCU, TITUS ANDREI, REMUS MUNTEANU, DUMITRU LUPU, mr. GHEORGHE ORGHIDAN, DOINA CARAMZULESCU, lt. col. GHEORGHE RĂDULESCU și MIRABELA DAUER.

Și, ca în poveștile cu nimfe și talizuri, juriul s-a lăsat vrăjit de rostirea lui Neptun în deschiderea festivalului.

„Voi, trup din trupul apei, vestite și slavite Muze,  
Crăiese și sfătuioare, călăzuți dibacea minte

Intruchipări celeste, de cei ce sunt inițiați

Si dați-le o faimă mare și rîvna cîntecelor dragi!“

Am fost cu toții martorii unui inceput de drum, am simțit zbumicul organizatorilor, dărcia și uneori reținerea — sponsorilor; nelliniștea concurenților, emoțiile prezenților, toate pornite dintr-o ambiție frumoasă, de a da Ziua Marinei aura ei de sărbătoare, de a duce ștafeta festivalului către alt an poate mai bun, poate mai plin de împliniri.

Se spune despre un popor că este cu atât mai bogat spiritual, cu cit este mai bogat în tradiții. Dorința ca acest festival să devină o tradiție pentru conștănenți, pentru România, am cîtit-o pe fețele mulților de spectatori prezenți pe paleza portului Tomis la Gala laureaților, vrăjiti parț de tinerețea concurenților, de bucurii sau tristețea cîntecelor, de explozia de lumină și artificii.

La ora cînd citiți aceste rînduri îi cunoașteți deja pe laureați, dar nu știți că au fost zile și nopți de neodihnă, a fost inițiativa inimoului lt. col. Gheorghe Rădulescu — directorul artistic al festivalului, au fost ideile regizorale ale domnului CRISTIAN MIHĂILESCU, a fost imaginația scenografică a domnului ANDREI MIHALACHE, a fost agitația fructuoasă a maestrului coregraf FĂNICĂ LUPU. A mai fost acel liant sufletește — paratrăsnetul tuturor emoțiilor și poate ai criticilor — prezenta-



torii festivalului: VALI GHEORGHIU, ALINA CHEȘCĂ, SORIN VASILESCU, BENONE NEAGOE.

Însuși Neptun — atras de vraja muzică și frumuseții litoralului românesc, în semn de prețuire pentru tradițiile noastre a sosit pe „PINZARUL MOLDOVENESC” să patroneze „Serbările Mării” și să înmîneze TRIDENTUL — semnul puterii sale, primului laureat al festivalului, tinerei de 13 ani din Constanța, DIANA PITICĂS.

Misiunea juriului a fost, pe cît de plăcută, pe atât de dificilă — afiindu-se în fața unei explozii de talente. Premiul I a fost obținut de tinere ce purta în păr parfumul telor lui Eminescu — reprezentanta Cercului Militar din Iași— FLORENTINA PASCAL.

— Premiul II: MIRELA CARP — Timișoara.

— Premiul III: MARINELA ISCRU — Constanța.

LÄCRÄMIOARA IVANOVICI — Craiova.

— Mențiuni: 1. ILIE NICOLETA — Buzău.

2. LAURENȚIU BĂRĂITARU — Constanța.

Sigur, nu e de ajuns o singură ediție, nu e de ajuns un singur semn istoric, de ce 15 august 1992 este doar pledoaria în apărarea tradițiilor, în apărarea frumuseților mărită, a slujitorilor ei de oriunde.

Fie ca această sărbătoare a muzicii, dansului și versului marinăresc să dăinuie, iar noi să rostim și miine — ca un ecou peste ani: „BUN VENIT, MĂRITE NEPTUN la sărbătoarea marinilor României”.

Vali GHEORGHIU



# magazin • magazin • magazin

## Aventurile celebrului Trică marinarul

*La prima învoie în oraș, prilejuită de o sărbătoare națională (altfel, după rezultate, Trică ar fi trebuit să însească în oraș odată cu trecerea în rezervă), eroul nostru oprește o domnișoară și o întreba, cu seninătate, cum se numește orașul în care se află.*

*Fata îl privi de sus pînă jos, apoi îl chestionă, bănuitoare:*

*— Că doar n-ai picat din cer. Dacă da, că te văd militar, unde și-e parașuta?*

*— Nu am, dar aș vrea să-mi găsească o prietenă... Singuriță, singuriță?*

Parcă ofensată, fata plecă de lingă Trică, dar călcă alături de trotuar scîntindu-și glezna piciorului drept. Trică o ridică și-o sprijină de partea vâmătă, îndrepindu-se spre cel mai apropiat punct sanitar, cu comanda ostăsească adresată fetei: „Stingul! Stingul!”.

Cum drumul era lung și durerile mari apropie oamenii cei doi tineri se împrieteniră. După pânzarea piciorului, Trică a ieșit din nou cu tinăra în oraș, la plimbare scuzindu-se că ar fi invitat-o într-un restaurant, dar nu are la el decât 4000 de lei...

Au stat pe o bancă, în parc, unde au vorbit de toate. Fata îl povestî ce cărti a mai citit, Trică îi explică modul în care băga el oile la strungă, tinăra ce ființează mai văzut, Trică despre modul cum se deratizează unele comportamente ale navei etc.

Intr-un tirziu, la umbra serii militarul încercă să-sărute, dar

fata se împotrivi categoric, strigind: „Mă gidiți”.

După o scură luptă corp la corp, în care Trică nici n-a învins-o, nici n-a convins-o, ostașul începu



să patruleze, includat, în jurul băncii pînă făcu o trîmșe de mărimea culcat-rezemat.

Fata îi zise:

— Vreau să fiu a ta, dar cu o condiție: pe toată viață!

Trică se înșenină, mai ceva de către instel'ul cer, și se aşeză lingă ea plin de speranțe, gindind să accepte, mai ates că viața-i scurta...

— Iubito, ești steaua mea! o invălu, în vorbe dulci, militarul.

— Ba a mamei!

— Eri a mea!

— Nu, a mamei, că de cîte ori stau seara, tirziu, cu cîte un prieten, cînd ajung acasă, tata îmi zice: „steaua mă-tăi”.

Un fir de bănuială străbătu sufletul lui Trică, așa, ca o dungă violet...

— Se întimplă des să îl se spună așa?

Fata evită răspunsul și insistă, de data asta ea:

— Hai să ne căsătorim!

In acel moment Trică avu un acces prelungit de tuse, ochii se măriră ca-n boala lui Basedow. Își drese repetat glasul, după care reflectă: „Mi-o și căzut cu tronc, dar nici aşa, hodoronc-tronc!”.

— Chiar vrei să ne căsătorim? Asta e o treabă delicată, de lungă durată...

— Aiurea, merge repede. Eu am mai fost de trei ori căsătorită. Nu durcăză mult.

— Ne trebuie casă, o să facem copii...

— Copii nu trebuie să facem, am eu doi. Tu să rezolvi cu casa, să nu mai stau așa, cînd la unul, cînd la altul...

Această neașteptată intorsură a lucrurilor îl determină pe Trică să devină, pentru prima dată, dovedă de înțelepciune. Făcu stîngăm prejur și porni spre unitate cu așa repeziciune, încit trebuia să ocolească de două ori, din criza inerției.

In noaptea aceea, eroul nostru a vizat numai coarne de cerb. Pentru cele întimplăte, pentru fetele care ar mai fi interesate, Trică e și astăzi necăsătorit...

Anamie GAGNIUC

## ETAJELE OCEANULUI

Sunt plante și animale care trăiesc în ape, în așa-numitul domeniu pelagic. Altele, pe fundul ei, în domeniul bentonic. Fiecare dintr-acestea cuprinde „etaje”, cu caracteristici proprii. La „etajul” superior al pelagicului trăiesc plante și animale minusculă, legănătate de curenti și valuri, care formează planctonul (fito și zooplantonul), dar se întâlnesc și animale mari, înălțătoare (nectonul).

Dintre animalele bentonice, unele nu numai că suportă bine emersia (statul în afara apei), dar a-

ceasta este una dintre condițiile esențiale ale traiului lor. Domeniul de viață este — aşadar — etajul supra-litoral. Altor animale le place să trăiască pe tărâmul udat în timpul fluxului sau al valurilor mai mici. Această fizie intermareică formează etajul medio-litoral. Apoi, urmează infra-litoralul, cuprins între nivelul minim al unui reflux, pînă la adincimea maximă la care cresc plantele fanerogame și algele iubitoare de lumină (fotofite).

Circulo-litoralul este delimitat la

partea superioară de limita inferioară a infra-litoralului și se întinde pînă la adincimea maximă în care se pot dezvolta algele pluricelulare, adică cca. 200 m adîncime. Aceste două ultime etaje constituie, de fapt, zona cu cea mai mare abundență de faună, sub toate aspectele. Dar mai urmează încă trei etaje de adîncime medie (etajul batial), între 200 și 300 m, de adîncime mare (etajul abisal), ce ajunge la 6000 m, și etajul ultraabisal (sau etajul hadal — de la zeul infernului, Hades), care coboară sub 6000 m.

Selecție și prelucrare de  
Rodica BADEA

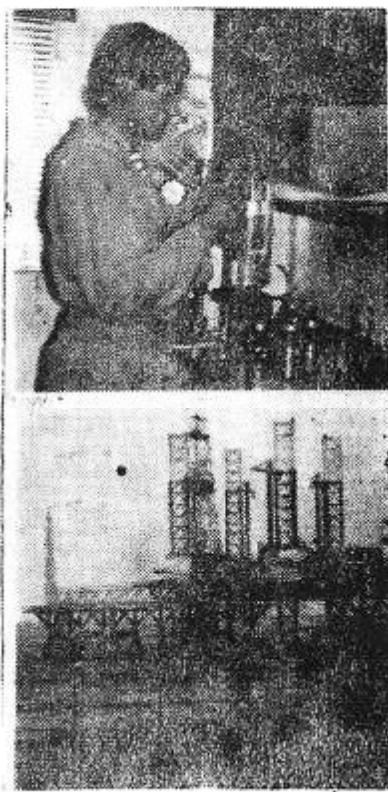
# PETROMAR

- Intreprinderea de foraj și producție în afara zonei litorale, aflată la Constanța, a fost creată în 1976, o dată cu lansarea primei platforme mobile de foraj marin „Gloria”, construită în România.
- Intreprinderea poate să efectueze foraje marine la mare adâncime!

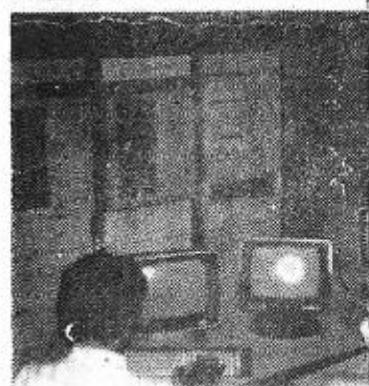
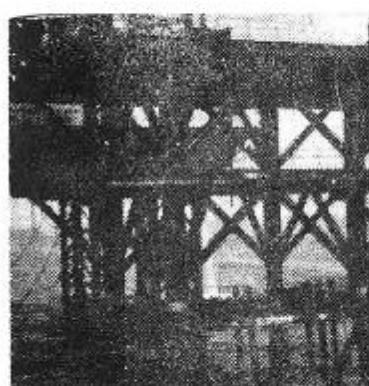
## „PETROMAR“ dispune de:

- șapte platforme de foraj mobile amplasate în afara zonei litorale;
- cinci nave de aprovizionare și asistență;
- o navă de supraveghere geotehnică a forărilor.
- Din 1976 și pînă în prezent au fost forate peste 100 puțuri cu adâncimi variînd între 2700 metri la aproape 6000 m, toate efectuate de pe platforme, la o apă cu adâncimea în jur de 100 metri.

**YES, WE CAN (Da, noi putem)**



PETROMAR — PORT CONSTANȚA, DANA 34  
Telefon: 91/68 30 31 Telex: 14202



- Producția a început în 1987, din cîmpurile descoperite în MAREA NEAGRĂ, pe platforma continentală, ceea ce a transformat „PETROMAR”-ul în primul producător de petrol în Marea Neagră.
- „PETROMAR” forează puțuri verticale pînă la cca 7000 m, cu platformele mobile din afara zonei litorale, cu tipul F-320 care pot permite efectuarea, din aceeași poziție, a 9 puțuri diferite; Se pot fora:
  - puțuri tip wildcat (pisică sălbatică);
  - extindere de puțuri;
  - dezvoltări de puțuri;
- Utilizînd echipament dotat cu legături prin cablu ori VHF se pot efectua:
  - supravegherea puțurilor deviate;
  - terminarea puțurilor pentru producție;
  - revizia puțurilor.

