

MARINA ROMÂNĂ

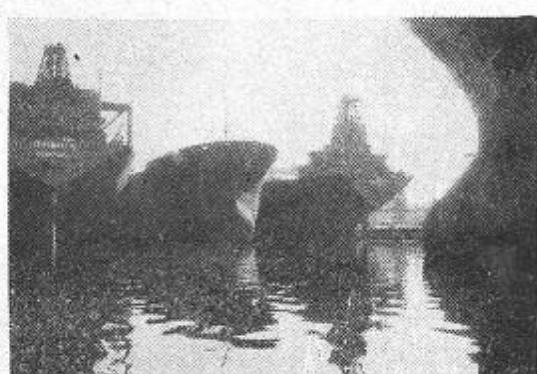
REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

17

ANUL III • Noiembrie - Decembrie • 1992



Din viața porturilor românești — Mangalia și Galați
pag. 18—19



- O școală pe măsura demnității nume-
lui primit pag. 7—8

- File inedite de istorie. Calvarul prizonierilor români în Răsărit pag. 21

- Lumea văzută de marinari pag. 10—11
- Un week-end în furtună pag. 16—17

- 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 MOȘNEAGU, redactori; Corector: Floare BRÂNZA; Dactilografie: CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU; Corespondență, expediție: pit. Didel VIDRAȘCU.

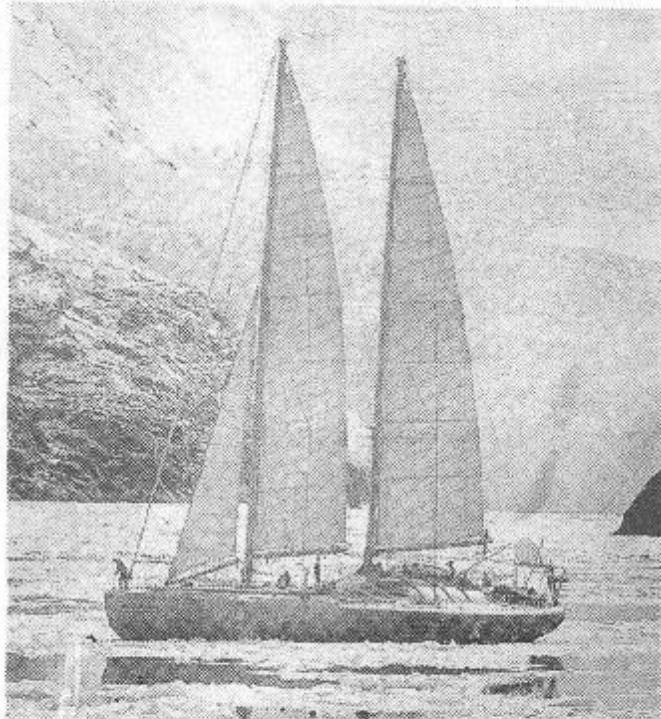
Tehnoredactare: George SÂRBU

Responsabil de număr:
Căpitan-locotenent Ananie GAGNIUC

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

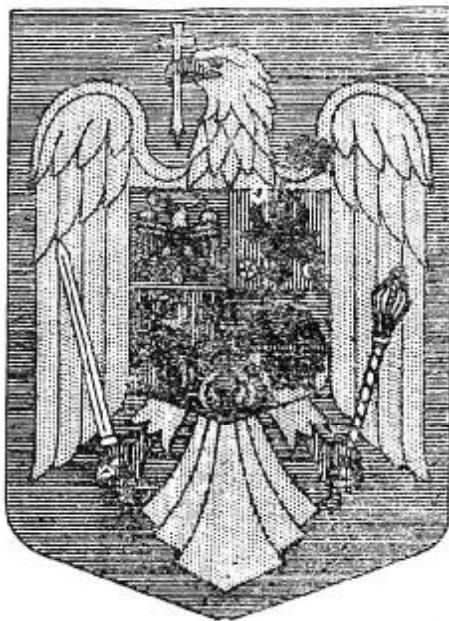
Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA
strada Traian nr. 29, telefon 61 12 71;
615700/238

C-dă nr. 126



- În expediție cu velierul polar „Antarctica” pag. 24

ROMÂNIA – PAGINI DESPRE IDENTITATE



Ideea că în 45 de ani de comunism, poporul român și-ar fi pierdut identitatea, că România însăși era pe cale de a deveni altceva decât a fost ea, este o aberație.

In acastă jumătate de veac aici s-a făcut istorie, cu prețul cunoscut, mai ales de noi, români: jertfă, inteligență, sudoare, moarte, viață, colivie aurită, pușcărie, singe, speranță, lacrimi...

Poporul român a adăugat, prin sacrificul a două generații, tușe nai spre o definire mai precisă a locului nostru între etnii și între țări.

E drept, conducătorii României comuniste au încercat să impună alte simboluri României, impunindu-i chiar un alt loc pe tabelul mendelevic al elementelor statale ale lumii. Noi sărbători, și mai ales o nouă zi națională, o nouă stemă în afara științei heraldice, un alt imn, sau mai corect spus, alte înmuri, după fantasia unuia sau după citatele din opera cuiva. Din acest punct de vedere, cei 15 de ani de istorie comunistă a României au constituit o încercare, nereușită, dar o lungă încercare de stergere a identității noastre, decurgând din forme de import, impuse. Era vorba de o deturare de sens, spre o deturare de esență. Nereușite.

N-a fost deloc o fantezie a tinerilor în zilele Revoluției din decembrie de a tăia, din mijlocul drapelului țării, stema barocă și lipsită de janteze care linea loc de România. Însăși lipsa stemei încerca să definească o identitate în căutarea sa.

Întoarceror spre un alt imn decit cel eclectic și săd ca un program de edificare a societății socialistice... a fost ușoară. Imnul se cunoștea, unora le fusese rugăciune de întărire în închisori, altora, marș de luptă.

Prima dată, ne-am recărtigat, deci, imnul național. El face parte din istoria noastră. Deși are autori, în varie și oase, Andrei Mureșanu și Anton Panu, deși au dată de naștere și textul și muzica, 1848 — imnul nostru pare a fi o creație populară apărută odată cu noi.

Unde mai pui că frații noștri de peste Prut au adoptat și ei tricolorul ca steag național! Două „țări” cu același steag...

Avem deci steagul nostru, „găurit”, dar steagul nostru, înmobilat prin lipsă, aşa cum era steagul

odus de pe cimpul de luptă, sfîrșit prin zdrenjuarea lui, prin răstignirea de glonț.

Aveam imnul nostru „Deșteaptă-te române”, înderul intotdeauna necesar poporului nostru, prea obișnuit de istorie cu ideea că somnul e tot un fel de moarte și că dușmanul abia așteaptă somnul nostru...

Pe buletinul de identitate al poporului român era deja trecut imnul național și steagul, două rubrici și jumătate rămineau goale. Și atunci, cu un an și ceva în urmă, am avut norocul să fac parte din acest parlament, intitulat de după dictatură, care a legiuitor ziuă națională. Am fost între inițiatori, l-am rezut pe Romulus Vulpescu, pe românul Romulus, căutindu-și, cu migală și un spirit de răspundere pe care numai un coh al limbii române îl poate avea, cuvintele declarării asupra zilei de 1 decembrie drept zi națională

Completem, cu mindrie, pe foaia noastră de identitate între popoarele lumii, Ziua națională. 1 Decembrie. Deși ziua poartă numele unei cifre sărăce, dar verticale, cifra aceasta este o sumă. Ea adună toate momentele adunării românilor de peste tot, sub un steag și în aceleași hotare: ianuarie 1859, Reunirea Dobrogei cu România, în 1878, revenirea la Tară a Bucovinei și Basarabiei, în sfîrșit, Marele Unire de la 1 Decembrie a Transilvaniei și Banatului.

Sobră, ca o suflare și semn de exclamare, cifra unu, ceea plină de surprise, devinea un simbol, între altele, al verticalității noastre. Ultimul șiruri ai identității statului român era stema. Nu ascund că au fost cameni, compoziții ai unor forțe politice care ar fi vrut să ne lasă neîsprăviti între ceilalți impiedicindu-ne să adoptăm stema. Între cele două istorii, de a crea o nouă stemă absolut simbolică, mai aproape de identitatea noastră, și cealaltă istorică de a reveni la vechi simboluri, reduse și ele, din imperiul lor baroc, la esență, am căzut în aceasta.

Cei mai buni specialiști români, o comisie a Parlamentului care a colaborat cu aceștia, presună timpului care încheia viața primului for legislativ al țării, tată factorii care au făcut posibilă adoptarea stemei.

Ea respectă vechile steme ale componentelor medievale ale României de azi. E întocmai după legile heraldicii, eliberindu-se de zorzoanele adăugate, prin abuz, ale unei vremelnicice regalități, mai corect spus, ale unei vremelnicice dinastii. Stema e simplă, cuprinde vechile steme ale Moldovei, Tării Românești, Transilvaniei, Olteniei și Banatului și stema, mai nouă, a „ținuturilor de la Mare”, a Dobrogei, mai bine zis. Stema cuprinde, expresie a spiritului omenesc superior al românului, și însemnele naționalităților „politeice” ale Transilvaniei medievale ungurii, soșii și secuilor.

Asta face căt un compromis.

În ciuda încercărilor de tergiversare a văzării stemei, de către ungurii U.D.M.R.-ului și reprezentanții români, stema a fost adoptată de popor și de stat.

România are toate însemnele ce-i definesc identitatea: steagul tricolor, imnul național, stema țării și, redus la esență, din stema, sigiliul.

E 1 Decembrie 1992, cel dintâi „INTII”, ziua națională a noastră, care ne găsește sub patronajul tuturor simbolurilor identității noastre.

În DECEMBRIE 1992, Dumnezeu să-i binecuvinteze pe români și patria lor, în veci nepărăsită de dragoste cerească. Fie să trăiască acel 1 decembrie cînd, fără a adăuga simboluri, să adăgăm stemei încă un conținut, cealaltă parte din fara zimbrilor...

Conf. univ. dr. Gheorghe DUMITRĂSCU
senator



— Domnule contraamiral. Recent am sărbătorit un eveniment important din viața Marinei Militare: aniversarea a 120 de ani de cind a fost semnat actul de naștere al învățământului militar de marină. În calitatea pe care o aveți, aceea de comandant al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, ce semnificație dați acestui act?

— După cum se știe, prin INALT ORDIN DE ZI nr. 173 al domnitorului ALEXANDRU IOAN CUZA, s-a hotărât unificarea definitivă a flotilor militare de Dunăre aparținând celor două Principate. Pentru noi aceasta reprezintă actul de naștere al Marinei Române moderne.

Cum era și firesc, pentru pregătirea cadrelor de marină, se impunea crearea unui sistem de învățământ adecvat. Astfel, prin Decizia ministerială nr. 15 din 17 noiembrie 1872 se înființează SCOALA FLOTILEI — cu sediul la Galați, avindu-l ca director pe însuși comandanțul Flotilei.

Deci, la 17 noiembrie 1872, se constituia prima instituție de învățământ de marină care pregătea cadre specializate, a căror competență se ridică la nivelul școlilor cu renume ale occidentului. Impactul pozitiv pe care acest eveniment l-a avut asupra întregii activități a marinei române, ne-a determinat să optăm pentru ziua de 17 noiembrie ca zi aniversară a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. continuatoare de drept a tradițiilor învățământului românesc de marină.

— Care au fost principalele etape care au marcat învățământul românesc de marină în cei 120 de ani — de la SCOALA FLOTILEI la ACADEMIA NAVALĂ a anului 1992 — pe care o conduceți în prezent?

— De la înființare și pînă în 1909, învățământul de marină s-a

desfășurat în cadrul Școlii Flotilei de la Galați. În acest timp școala de la Galați este adusă la Constanța și transformată în Școală Navală Superioră.

După primul război mondial, în anul 1920, s-a înființat la Constanța Școala Navală de Ofițeri (prin separarea secției de marină de la

Interviu cu contraamiral EUGENIU DUMITRESCU, comandanțul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”



Școala de Ofițeri de Artillerie și Geniu, înființată în 1910). În această formă, Școala Navală a existat pînă în timpul celui de-al II-lea război mondial, când a fost dislocată din Constanța.

De remarcat că în perioada interbelică, activitatea Școlii Navale s-a diversificat prin înființarea unor secții pentru marina comercială.

Din 1948, cînd a fost readusă la

Constanța, Școala Navală a funcționat mai întîi la bordul navei școală „Mircea” și, după un an, în localul unde astăzi se află Muzeul Marinei.

In 1953 durata cursurilor a fost mărită la 3 ani, instituția numindu-se Școala Militară de Marină, care după numai un an a fost transformată în instituție de învățămînt superior, sub denumirea de Școala Militară Superioră de Marină. Menționez că durata de școlarizare era acum de 4 ani, iar noul local a fost amplasat în strada Fulgerului nr. 1 în Constanța.

Din 1959 s-a reluat pregătirea cadrelor pentru marina comercială.

In 1969 instituției noastre i se schimbă din nou numele, în Școala Militară de Ofițeri Activi de Marină „Mircea cel Bătrân”, iar în 1973 — prin fuzionarea cu Institutul de Marină Civilă din Constanța, se creează Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”. Consemnăm iaptul că această nouă instituție de învățămînt superior tehnic, pregătește ofițeri pentru marina militară, comercială și de pescuit oceanic în cadrul a două facultăți: de navigație și electromecanică.

In anul 1990, în cadrul procesului de înnoire a învățământului de marină, prin Hotărîrea Guvernului României din 23 aprilie 1990, s-a înființat Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, inițial cu două facultăți și apoi cu trei: Facultatea Militară și Facultatea Marinei Civile — ambele cu durata de 5 ani — și Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară cu durata de studii de 3 ani.

— Știi că ar fi mult mai multe de spus, 120 de ani de istorie și tradiții cu greu pot fi concentrată într-un spațiu atât de limitat. Să ne referim mai mult la prezent.

Cum apreciați actualul sistem de învățământ de marină, în general și cel din Academia Navală, în special?

— Referitor la actualul sistem de învățământ în marină, consider că este bine gîndit, bine realizat și că se desfășoară exact după nevoile concrete ale Marinei, pentru pregătirea viitoarelor cadre pentru mileniul trei. Sunt convins că vor opera unele schimbări și acest lucru nu trebuie să ne sperie, nu suntem conservatori. Evoluția societății noastre, deci și a armatei, ne obligă să fim receptivi și să promovăm planurile și programele de învățământ pentru atingerea (realizarea) performanțelor ce se vor impune de către beneficiari în context cu cerințele învățământului de marină pe plan internațional.

In ceea ce privește Academia Navală, apreciez că activitatea de învățământ se desfășoară bine. Am avea nevoie de un sprijin (cine

→

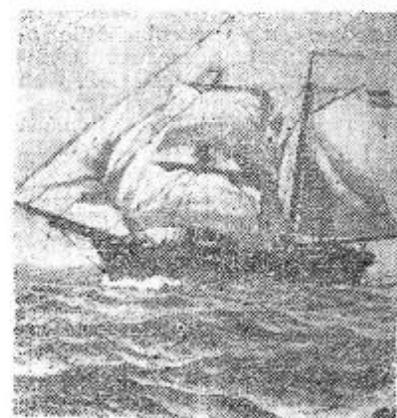
→

oare nu simte această nevoie?) în definitivarea unor acțiuni deja ajunse la un stadiu avansat, cum ar fi căminul studențesc cu garsoniere pentru 2–3 persoane, realizarea unei săli polivalente în care să și găsească mult rîvnitul loc — discoteca —, sală de lectură pentru bibliotecă, un magazin în care studenții să găsească cele necesare (și de ce nu și cadrele didactice?), o sală pentru deconectare, amenajată corespunzător, pe care sunt siguri că psihologii noștri o vor realiza în condiții foarte bune, dată fiind experiența lor în domeniul eridisită pentru copiii cadrelor și altele.

— Conduceți de mult timp această instituție de învățămînt superior de marină. Ce realizări s-au obținut în ultimii ani pe linia activității de cercetare științifică și de învățămînt?

— După revoluție, datorită lipsei de fonduri, centrul de greutate al cercetării științifice s-a mutat din domeniul tehnici în cel didactic. În acest sens, am achiziționat un mediu de programe specializat în proiectarea didactică a lecțiilor și încercând să modernizezam metodele de predare, de stocare și redare a prelegerilor, acordând prioritate celor care asigură accesul individual al studenților la informații și testelor interactive, care s-au dovedit și pe plan mondial ca fiind mai prietenoase, mai eficiente, stimulează mai mult gîndirea studenților, capacitatea acestora de a modela realitatea și de a găsi soluții proprii de rezolvare a problemelor cu care se vor confrunta în viitoarea lor profesie. Acordăm atenție perfecționării metodologiei de elaborare a planurilor de învățămînt și a programelor analitice în scopul de a elimina doparea studenților cu lucrările inutile și de a le furniza strict cunoștințele de care au nevoie, cunoștințe care aşa cum rezultă din liste de compe-

tențe care s-au întocmit pe speciale, sint destul de numeroase și diversificate. În limita posibilității loc cercetarea științifică a continuat și continuă și pe tărîm tehnic; astfel am realizat o sală de navigație informatizată, care însă este în stagnare pentru că nu dispunem încă de fondurile necesare pentru promovarea softului de rețea (de calculatoare) și continuăm cu eforturi proprii, având fonduri alocate prin planul de cercetare științifică,



să terminăm poligonul de vitalitate, instalatîe care odată terminată, ar putea aduce nu doar folcasă procesului de instruire al ofițerilor de marină militară și civilă, dar și venituri bănești, intrucît acesta îndeplinește normele I.O.M. și trecerea prin acest poligon este o cerință a organizației internaționale sus-menționate.

— Puteți să ne spuneți cîteva cuvinte despre relațiile cu instituții de învățămînt similare din alte țări?

— Încă de la înființarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” am simit nevoie să ne informăm cum este organizat învățămîntul de marină în alte țări, pe ce durată, ce titluri acordă, care este sistemul

de pregătire postacademică, care sunt criteriile de promovare a ofițerilor și aşa mai departe. Pînă în prezent am realizat contacte și vizite la Academile Navale din Spania, Italia, Bulgaria, Polonia, iar în cadrul unor acțiuni de protocol organizale de Marina Militară, în anii trecuți, cadre care lucrează în prezent în Academia Navală au putut vizita academile navale din Turcia, Iugoslavia, Egipt. Concluzia acestor relații, cit și a vizitelor pe care le-au efectuat diferite delegații străine în Academia noastră este că ea se situează la nivelul celorlațe academii navale din lume, iar ca volum de cunoștințe ocupă un loc care, fără falsă modestie, ne cînorează.

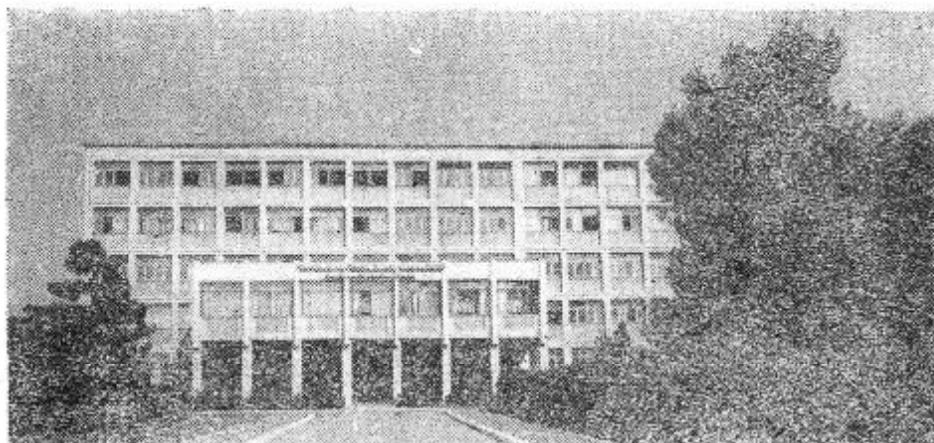
— Ce activități mai importante s-au desfășurat și sint în curs de desfășurare în acest an, privind aniversarea a 120 de ani de învățămînt românesc de marină?

— În primul rînd am luat măsuri ca acest eveniment să fie făcut cunoscut prin toate mijloacele de informare: televiziune, radio, presă etc. S-a elaborat o monografie a Academiei Navale, în care este prezentată evoluția învățămîntului românesc de marină, pe parcursul celor 120 de ani de existență; S-a organizat o sesiune jubiliară onorată de prezența comandantului Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu. De asemenea a avut loc o emoționantă întîlnire între studenții Academiei Navale, elevii Școlii Militare Maiștri de Marină „AMIRAL MURGESCU”, ai Liceului Militar „ALEXANDRU IOAN CUZA” cu foști comandanți ai Școlilor de marină și oaspeți de onoare invitați la festivități.

— În numele cititorilor revistei „MARINA ROMÂNĂ” vă mulțumesc! Si vă urez succes în continuare!

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

O citadelă a învățămîntului de marină —
Academie Navală
„Mircea cel Bătrân”



— Marea Boala sănătății de toate zilele —

ESTE NEVOIE DE O STRATEGIE MARITIMĂ ROMÂNEASCĂ ?

Destărarea imperiilor și apariția unor noi state independente cu deschidere la mare sau ocean face ca acest „patrimoniu comun al umanității” să fie revendicat atât de aceste state cât și de țările dezavantajate din punct de vedere economic sau geografic.

Crearea „zonelor economice exclusive” face să planeze o amenzinare la adresa libertății de navigație în zonele maritime deschise precum și pericolul catastrofelor ecologice, datorită poluării prin accidente de navegație. Ele cer controale și măsuri de securitate sporite care nu pot fi realizate decât de o marină militară bine structurată și eficient coordonată de o politică și strategie maritimă (navală), care, fără a afecta interesele altor state, să impună voința statului respectiv.

Prin prezența ei, marina militară poate contribui la evitarea conflictelor, iar dacă pacea este primejduită poate constitui un element important în depășirea condiției de criză și, în cazul izbucnirii ostilităților, să participe la derularea operațiilor militare pe mare.

Marina militară distingându-se ca o importantă categorie de forțe armate insumează mai multe generații de arme, adaptate la caracteristicile spațiului maritim.

Studierea și elaborarea procedeelor și formelor de ducere a acțiunilor de luptă de amploare pe mare, ce formează conținutul unei campanii, au determinat apariția unei componente a strategiei militare generale — strategia navală sau maritimă, a cărei afirmare în-

cepe odată cu crearea marinei militare naționale. În raport cu interesele, scopurile și obiectivele țării respective, cu particularitățile acestia, cu forța economică și militară și, nu în ultimul rând, cu organizarea sistemului militar.

Pentru Marina Militară Română strategia navală se justifică nu ca o simplă dorință ci ca o necesitate de a apăra interesele și obiectivele statului nostru pe direcția mării și a fluviului. Condițiile geografice și obiectivele politico-economice ale țării noastre au impus și vor impune în continuare nu numai existența acestei categorii de forțe armate, dar și perfecționarea continuă a capacitatii de luptă a acestieia în concordanță cu strategia navală.

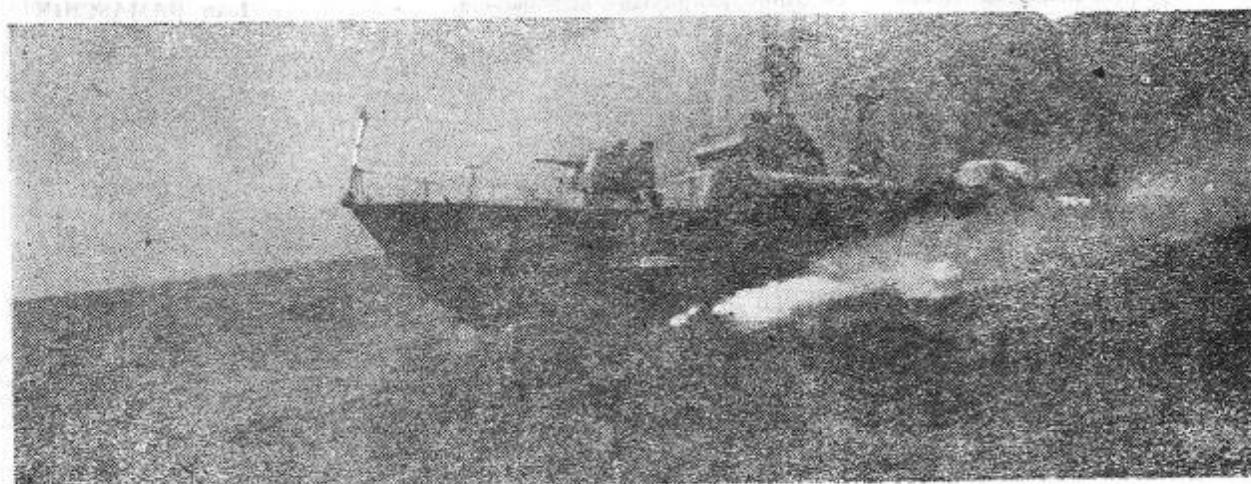
Marina Militară reprezintă totodată și o prezentă militară non-violentă justificată de caracterul internațional al spațiilor maritime în afara apelor teritoriale. Dar tot atât de adeverat este și faptul că prezența acesteia este o manifestare de putere și o forță de descurajare.

Însistând asupra principiilor luptei moderne pe mare, vom constata că maniera de a crea mijloacele necesare Marinei Militare pentru îndeplinirea misiunilor sale este domeniul strategiei navale, întrucât iupă pe mare diferă de cea terestră prin obiectivele pe care le urmărește, prin mijloacele folosite și particularitățile caracteristice domeniului unde se execută lupta. Lupta pe mare prezintă caracteristici generale asemănătoare cu lupta terestră doar în apropierea litoralului,

dar aceste similitudini, deși importante, nu pot fi aplicate în zonele de acțiune de la larg unde ofensiva nu se deosebește de defensivă și vice-versa, în sensul că: războiul pe mare are un grad mult mai mare de mobilitate, la suprafața mării neexistând obiective ce trebuie ocupate, sau repere vizibile; unitățile navale se cercetează, se caută, se confruntă sau se evit între ele; înfrântarea se face în cadrul unor acțiuni dure în spații uniforme, a căror cucerire conțea foarte puțin: se urmărește neutralizarea forțelor inamice și nu ocuparea spațiului respectiv; mișcările rapide și angajamentele inopinante sunt de natură să decidă succesul.

Cu riscul de a atinge sensibilitatea contemporanilor noștri și de a ne opune ideilor la modă, trebuie să înțelegem bine că a insista pentru ca strategia navală să se afirme mai pregnant în marina noastră militară nu constituie o apologie a războiului. În condițiile de astăzi, cind aproape toate statele sunt chemate să-și aducă contribuția prin O.N.U. la rezolvarea politică a conflictelor ideologice și rasiale, a războaielor religioase sau interetnic, cind pentru prima oară C.S.C.E. își pune problema creării unor organisme suficiente pentru descurajare și izolare a zonelor de conflict, cind granițele noastre pot fi orientând amenințăte, funcția de apărare se justifică, devine o funcție naturală. Ori, numai în măsură în care strategia navală se va afirma mai pregnant ca instrument de organizare, înzestrare și pregătire a marinei militare, aceasta va deveni mai eficientă în realizarea obiectivelor și principiilor noastre de apărare. Nu trebuie însă uitat că un bun instrument este eficient dacă este bine utilizat. În acest sens

→



— mareea noastră cea de toate zilele —

Festivitate solemnă la Școala Militară Maiștri de Marină „Amiral Murgescu”

Dacă la 8 octombrie 1897 prin Decretul Regal numărul 3110, care aproba Regulamentul „Școlii de marină” și a „Școlii de submechanici și submaestri de marină” se semna actual de naștere al actualei Școli Militare Maiștri de Marină, iată că, după 95 de ani, acestei prestigioase instituții de învățămînt î se atribuie, putem spune, și „certificatul de boala”.

In baza ordinului ministrului Apărării Naționale, numărul M-3229 din 27 mai 1992, Școlii Militare Maiștri de Marină î se atribuie numele de „AMIRAL MURGESCU”.

Festivitatea dezvelirii plăcii cu desemnează numele Școlii Militare Maiștri de Marină a avut loc la 08 octombrie 1992, fiind onorată de prezența comandanților Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Angheluș, a unor ofițeri superioiri din Comandamentul Marinei Militare, comandanți de mari unități și ai celorlalte instituții de învățămînt de marină din garnizoana Constanța, ziariști din presa scrisă și de la radioteleviziune, veterani de război și foști elevi și cadre ale școlii. A participat în-

tregul personal al școlii — ofițeri, cadre didactice, salariați civili, elevi.

La orele 09,00 s-a ridicat, cu ceremonia solemnă, pavilionul în fața clădirii principale. A urmat apoi cuvîntul de salut al comandanțu-

lui Marinei Militare, domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU, care a evocat, totodată, personalitatea viceamirațului ION MURGESCU și, adresîndu-se elevilor, a spus în încheiere: „Fie ca voi, generații actuale și viitoare, să înțelegeți numele și să cinstiți prin muncă, învățătură și patriotism, onoarea ce vi s-a făcut”.

Domnul contraamiral Dumitru Oprea a dat citire ordinului de zi emis cu acest prilej.

(continuare în pag. 8)



→

consider că strategia navală trebuie să aibă coerentă cu strategia militară generală a țării noastre; să se adapteze ușor la necesitățile strategiei generale și să permită coordonarea și cooperarea marinei militare cu alte categorii de forțe armate; să folosească judecățile existente, să pună în funcție mijloacele materiale și financiare existente. O marină militară modernă, echilibrată, trebuie să fie dotată cu un număr suficient de nave, de submarine, mijloace aeriene și costiere, capabile să coopereze între ele în diverse situații ale luptei pe mare.

Pozitia geografică și vocația maritimă a țării noastre dău justificare strategică unei marine militare capabile să ducă acțiuni nu numai în apropierea coastelor dar și în zone de larg, pentru a garanta exploatarea resurselor naturale de pe platoul continental și de a menține deschise căile de comunicații, cel puțin pînă la strîmtori. Aceasta se justifică și datorită faptului

că România devine tot mai dependentă de aprovizionarea cu petrol, minereuri, dar și de capacitatea de a exporta pe calea maritimă.

Strategia navală urmărește, totodată, să atingă obiectivele și să respecte principiile pe care le-a fixat politica. În acest context orice partid, cu pretenții de guvernare, trebuie să aibă în cadrul politicilor militare și o componentă — care să vizeze politica maritimă, deoarece, dincolo de frumoasele visuri ale unității continentalului european trebuie să stăm să ne promovăm propriile interese. Indiferent în ce direcție a politicii externe se manifestă opțiunile noastre, nu se poate neglija interesul național. Trebuie să existe o politică maritimă a guvernului, parlamentului și președintelui României.

Anii de existență ai Marinei Militare Române au confirmat că această politică poate avea avantaj în a ne orienta mai mult într-o direcție sau alta, în sensul de a prima într-o etapă o clasă de nave sau aeronave, dar nu trebuie să fie

fluctuantă, să bată vîntul. Trebuie să se înțeleagă că politica navală se caracterizează prin mărimea etapelor necesare construirii navelor, armamentelor, tehnicii de luptă și pregătirii personalului. Sunt necesari 3–5 ani pentru a construi un nou tip de navă, avion sau rachetă modernă, a căror durată de exploatare ajunge cel mult la 20 de ani. Opțiunea pe care o fac astăzi angajează viitorul pentru 20–30 ani. Politica militară trebuie să-i asigure strategiei navale posibilitatea unei reflectări pe termen lung și a unei atitudini prospiciente pentru a concepe și construi nave, armamentul de mîine, dar și organizarea și pregătirea acțiunilor de luptă în noul cadru care se impune.

Continuitatea, perseverența și coerentă în politica navală sunt mai mult ca niciodată, condiții indispensabile pentru a da consistență strategiei de apărare, în general, și specificitate strategiei navale în particular.

Contraamiral (r)
Petru ANGHEL

— Marea Doamnă cu toate zilele —

Festivitate solemnă

(urmare din pag. 7)

Un scurt istoric al școlii a fost prezentat de căpitanul de rangul I inginer MARCEL DRAGU, comandantul Școlii Militare Maiștri de Marină.

„Este o onoare pentru noi faptul că, începând de azi, 08 octombrie 1992, Școala Militară Maiștri de Marină are înscris pe frontispiciu numele unui erou al Marinei Române, un mentor al acesteia, recunoscindu-se astfel prestigiul de care se bucură instituția noastră de invățămînt, aportul acesteia la formarea unui important număr de cadre pentru nave”.

Printre participanții la festivitate s-au numărat: maiștri principali (r) Ionel Constantinescu și Bucur Grigore — promoție 1926, Stefan Drăghici — promovat 1938. Maiestrul principal (r) Constantin Bichir a ținut să transmită cu această ocazie, actualilor elevi ai școlii, un mesaj din partea foștilor elevi, ajunși acum la vîrstă senectușii.

Festivitatea a mai cuprins un Te Deum celebrat de un sobor de preoți în frunte cu Înaltpreasfințitul Sa Lucian Florea, încheindu-se cu dezvelirea plăcii de pe frontispiciu, cu numele „AMIRAL MURGESCU” și desfășurarea gărzii de onoare.

Viceamiralul
ION MURGESCU — mentor
al MARINEI ROMÂNE



ORDIN DE ZI al Comandantului Marinei Militare

PRIVIND SĂRBATORIREA ZILEI ȘCOLII MILITARE MAIȘTRI DE MARINĂ „Amiral MURGESCU”

La 8 octombrie 1897, prin Înaltpreasfințit Decret nr. 3110, s-a aprobat Regulamentul de funcționare al „Școlii de Submecanici și Submaștri de Marină”, precursora actualei Școli Militare Maiștri de Marină „Amiral MURGESCU”.

De-a lungul existenței sale, sub diverse denumiri și organizații, cu unele intreruperi, școala a format peste opt mii de cadre, pentru Marina Militară și civilă.

In cele două conflicte mondiale, elevii și cadrele școlii au dat înalte pilde de patriotism prin glorioase fapte de armă săvîrșite în acțiunile navale sau pe uscat.

Nepieritoare vor rămîne numele celor 16 eroi căzuți la datorie.

Cu prilejul zilei de 8 octombrie 1992, zi de aniversare a școlii, felicit întregul personal și urez corpului de cadre și elevilor succese în procesul de instruire și educare.

COMANDANTUL MARINEI MILITARE
Viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU

Viceamiralul Ion Murgescu a fost o personalitate de prim rang a Marinei Militare.

Faptele sale îl recomandă ca pe unul din acei ofițeri care și-au făcut din progresul marinei un scop și un ideal în viață, o adevărată profesie de credință.

S-a născut la 27 martie 1846 în Buzău.

In 1864 reușește la concursul organizat de Ministerul de Război și este înscris ca elev la ȘCOALA NAVALĂ din BREST pe care o absolva la 27 octombrie 1866 cu gradul de sublocotenent.

Treptat, ocupind diferite funcții pe navele flotilei, ajunge la comanda acesteia cu gradul de maior (decembrie 1874).

In năptea de 12–13 mai 1877, în fiuțea unei formații de luptă, la bordul navei „Rîndunica”, la parte la atacul cu torpila de școndru asupra monitorului cûrăsat otoman „Duba Seifi” (cu un deplasament de 2.500 tone) pe care îl scufundă întrind astfel definitiv în istoria vitejilor și eroilor neamului nostru.

In anul 1881, avansat la gradul de colonel, i se încredințează comanda Școlii filial de militari din Iași. Odată cu revenirea, după războiul de independență, a Dobrogei



→

— marea noastră cea de toate zilele —

Școala Militară Maștri de Marină

- 1896 — 26 februarie — prin Decretul nr. 1093 s-a organizat Flotila, prevăzindu-se la capitolul „Școli” și două instituții speciale pentru formarea maestriilor de marină;
- 1897 — 08 octombrie — prin Decretul Regal nr. 3110 se aproba Regulamentul „Școlii de marină” și a „Școlii de submecanici și submaștri de marină”. Cele două „Școli” erau, în fapt, două secții ale aceleiași instituții. În aceeași lună s-a dat concurs fiind admisi 14 elevi. Școala funcționa la Galați cu durată de 2 ani.
- 1899 — Școala este mutată în Constanța.
- 1902 — Apare un nou regulament care unește cele două „Școli” într-o singură, cu două secții: combatanți (puniști) și mecanici. Durata studiilor crește la 3 ani. Primul comandant — comandorul (viitor viceamiral) Constantin Bălescu. Comandant al Marinei — viceamiralul Ion Murgescu.
- 1909 — Se instituie în Marina Română, corpul „maestriilor militari, șefi de specialitate”.
- 1916 — Școala este mutată în primă la Galați din cauza răz-

- boiului. Se pierde cu această ocazie, multă arhivă.
- 1916 — Elevii ambarcați pe nave sau defașați la unități de uscat participă la lupte. Au căzut la datorie elevii: CONSTANTIN BUDEANU și ALEXANDRU MEŞTER.
- 1920 — Școala începe să funcționeze sub numele de „Instituția Maritim”, elevii, după 6 ani, devenind „maestri stagiaři”.
- 1921 — În paralel cu Institutul Maritim, la Sulina și Galați pe nava „BASARABEANCA” a funcționat „Școala de Mecanici și Electricieni”.
- 1928 — Cele două școli se unesc într-o singură instituție, „Școala de specialitate a Marinei” — la Constanța. În noul sistem de pregătire, formarea unui maestru militar de marină, dura 8 ani.
- 1937 — Se revine la denumirea instituției de „Școala de submaestri” cu durată de 3 ani.
- 1941 — Elevii, ambarcați pe nave, participă la acțiuni de luptă.

1944 — Au căzut la datorie: locotenent comandor (post mortem) Filip Nicolae, elevii Airinițioale Mihai, Jugâna-ru Gheorghe, Stoica Eri-mia, Tamislav Constantin, Toderaș Ion, Ciuhureanu Nicolae, Arghir Petre, Fedelean Ion, Gore Mihai, Margine Nicu, Vasilescu Aurel, Nicodim Remus și soldații Constantin Baltos, Petre Bumbea, Petre Cirlan, Iusuf Memet.

1950 — Școala este desființată, în mod abuziv, maestrii fiind trecuți în corpul subofițerilor.

1959 — A fost reînființată, ca Școală de subofițeri tehnici.

1965 — Se atribuie denumirea de Școala Militară Maștri de Marină, care-i indică în mod clar, destinația.

1967 — S-a primit Drapelul de luptă al școlii.

1987 — Școala intră în compunerea Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, ca secție a acestuia. Este predat Drapelul de luptă.

1990 — Este din nou desemnată ca instituție de învățămînt de marină, autonomă. Se repremtează Drapelul de luptă. În cadrul școlii sunt primiți 3 fii ai regimentului: Medeleanu George, Tuțui Daniel, Grigore Constantin.

1992 — Se atribuie școlii numele de „AMIRAL MURGESCU”.

Pagini realizate de
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

→

În România și înființarea flotei la Marea Neagră la 10 mai 1888 este numit comandant al Marinei Militare

Avansat general în 1893, în urma reorganizării marinei — operă la care și-a adus o contribuție deosebită — devine primul contra-amiral din istoria României — iar în 1901 este avansat viceamiral!

Încă din timpul când era comandanțul Flotei Române, a pus bazele învățămîntului pentru maștri militari înființând, la 08 octombrie 1897, prima școală de acest gen.

Contemporanii au văzut în el un om de excepție, un ofițer devotat întru totul armei marii, armatei române, patriei sale.

In semn de recunoștință s-a propus și s-a atribuit numele lui Școala Militară Maștri de Marină din Constanța.



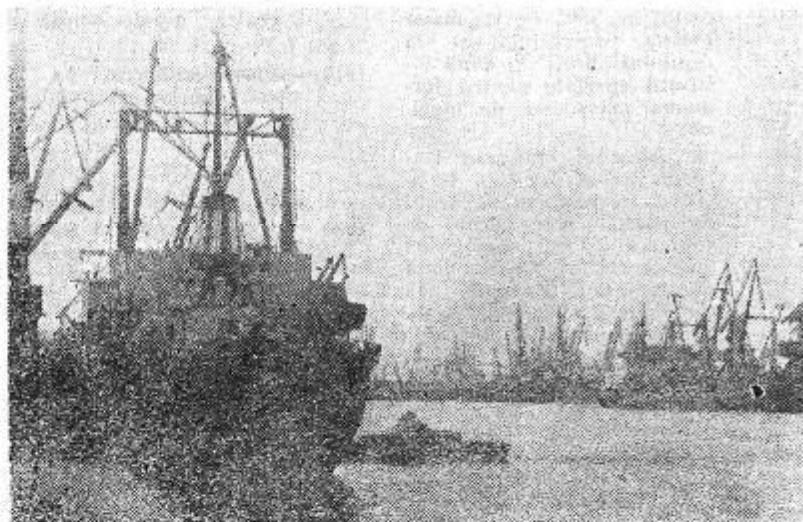
— Marea noastră cea de toate zilele —

LUMEA VĂZUTĂ DE MARINARI

Titlul noii noastre rubrici este, credem, revelatoriu pentru intenția autorului — aceea de a încerca să ofere cititorului revistei cîteva imagini — doar cîteva — din formidabilul „lung-metraj” ce se derulează prin fața ochilor marinariilor flotei noastre comerciale cu prilejul fiecărui voaj care-i poartă pe mările și oceanele planetei. Un spectacol al lumii porturilor și mărilor, plin de culoare și inedit, poate singura răspălată reală pe care destinul o oferă marinarului, în schimbul servitășilor asprei sale profesuni. Așadar, stimăți cititori, „Sus ancană!” și să pornim pe mări, însoțind pentru început, în ecidianul lor periplu, pe doi din lupii de mare ai flotei românești — domnii comandanți de cursă lungă Viorel Duma (care în ziua întîlnirii noastre împlinea exact 10 ani de la intrarea în flotă și se întorce din primul voaj cu nava „Foișor”, în postură de comandant) și George Filisan, comandant al navei „Nocvaci”.

Beirut — portul „navelor fantomă”

„Nava noastră — cargo-ul „Foișor” — ne relatează domnul c.c.c. Viorel Duma, s-a întors din voajul numărul 82, în cadrul căruia a atins porturile Novorossisk și Beirut. O să încerc, așadar, — deși ipostaza în care mă aflu este inedită — să vă povestesc cîte ceva din ce mai e nou în aceste părți ale lumii. La Novorossisk prima impresie, chiar de la acostare, e că navigi „între două ape”. Navele arborează două pavilioane — unele pe cel roșu-albastru-alb, altele pe cel roșu cu secera și clopoanul, probabil după opiniile sau nostalgile fiecărui comandant sau după... doările magaziei. Cît privește oamenii, și ei parcă ar naviga în curente dîlerite. Oficialitățile (urma, P.C.T.F.-ul, poliția etc.) arborând aceeași morgă amintind epoca „antegorbaciovistă”, atât de îndepărtă realităților și relațiilor interumane de azi, par a se păstra într-un adeverat „current arctic”. Împotriva, populația să incălziște parcă la soarele libertății, ce se iveste printre nori și în această parte a lumii. Oamenii obișnuiți, muncitorii portuari sau cetățenii o-



măștui sint mult mai comunicativi, vorbesc mai deschis despre viața lor, dar vechiul reflex al fricii e încă sesizabil. Cît privește piața, magazinele — e jale! Dacă vă puteți închipu că-i mai rău ca la noi! Magazine goale, din zece „buticuri” de la ei abia ai putea încopii unul de-al nostru, retribuții mici. Intr-un cuvînt — sărăcie lucie. I-am văzut pe lucrătorii portuari și am înțeles. Dar tot așa de bine am remarcat că oamenii aceia munceau cu nădejde..

Cît privește al doilea port vizat — Beirutul — imaginea lui de azi mi-a lăsat un gust amar. Am mai fost în acest oraș-port și în 1984, în 1985, în 1986; un oraș splendid, așezat într-un loc cu o natură generoasă, avind parcă tot ce i-ar trebui omului ca să fie mulțumit. Și dacă 15 ani de război n-au reușit să-l distrugă, să-i mutileze de către mod nesemnificativ fizionomia, acest lucru l-a reușit ultimul conflict, din iarna trecută. Urmele confruntărilor sint acum vizibile, majore. Cele două tabere s-au bătut, inclusiv cu arme grele, în întregul oraș. Nu-ju crujat nimic, nici chiar portul. Și această „Veneție a Mediteranei de est” arată acum răvășită ca de un uriaș seism. Dar locuitorii sint în general optimiști. Ca amicul nostru Antonie Abuni, unul din directorii celor 17 companii de stivatori din portul Beirut, care-mi spunea în glumă că „nu-ji face griji, avem bani să mai luptăm încă vreo 50 de ani!”.

De unde acești bani, am înțeles în cursul celor patru staționări aici. Beirutul e locul ideal al traficanților de tot felul, al negustorilor de arme și de orice articol interzis, locul unde se înnoaădă tenebroase afaceri având cifre colosale; e portul ideal pentru „navele fantomă” — cu acte false, cu pavilioane false, cu nume false.

O astfel de navă a acostat chiar lîngă noi. Cum au sosit au și început operațiunile de descărcare. Cînd mai aveau vreo 600 de tone de descărcat a venit vama însoțită de reprezentanți ai INTERPOL-ului să arresteze nava care, se pare, semăna foarte bine cu o navă „disparută” la plecarea din Norvegia. Fiind ora 15 — programul și sîesta aici se respectă cu sfîrșenie — s-a hotărît ca ancheta să continue a doua zi. Dar la ora 20 descărcarea era terminată, iar la ora 6 dimineață nava dispărea din port (contra 50.000 de dolari avansați unor granguri de la vamă — cum am aflat de la amicii libanezi), lăsînd în siaj suspiciuni și o întreagă comisie de anchetă, în frunte cu oamenii INTERPOL-ului, rămasă, ca să zicem așa, total nedumerită.

Beirut e portul în care mărfurile — bineînțele de contrabandă — se vind la jumătate de preț, iar prețurile sint, bineînțele, numai în dolari.

Dacă soliști prețul în lire libaneze, vinzătorii, privindu-te mi-

→

— mareea noastră cea de toate zilele —

→

raji, îl calculează transformind prețul din dolari.

In sinteză, Bucureștiul e un ciudat hibrid între război și pace, un loc în care săracii și fanatici se

bat pe la periferii, iar în centrul se fac, pe tâcute, ilegale și profitabile tranzacții.

Un loc în care oamenii, supraviețuind, fac strălucita doavă a incomensurabilei forțe de adaptare a speciei noastre".

„Window shopping” și bărci cu motor de „Formula 1”

După un voiaj care a durat 104 zile și a atins zece porturi, între care Damietta, Livorno, La Valletta, Alexandria, Annaba, cayoul „Novaci”, aparținând companiei „Romline” a revenit acasă. Iată cîteva impresii, cîteva imagini din cursul acestui voiaj, evocate de domnul c.l.c. George Filisian:

„Din cele zece porturi în care navă noastră a acostat, trei au fost situate pe coasta de vest a Italiei – Livorno, Marina di Carrara și Via Regio. Încercând o sinteză asupra vieții italiene, aşa cum se prezintă ei marinării români, aş putea spune că totul e splendid, strălucitor, e interesant dar e și... foarte, foarte scump. Dar ceea ce mă miră cel mai mult este faptul că părerea mea a coincis perfect cu cea a amicilor.. italieni. Astă m-a „liniștit”, deci nu numai pentru noi ci și pentru ei viață... e scumpă! Pentru neîncrezători – cîteva repere „de piață”: 1,5 dolari o inghețată, 2,5 un pahar cu bere, 70-80 dolari o pereche de pantofi, 1 dollar – 1 km cu taxiul, o cameră de hotel civilizată, dar nu luxoasă – 70 dolari, iar fructele cele mai ieftine – 2,5 dolari. Așadar, toate sansele ca omul să bisințuști (fapt ce se conturează și la noi) să facă ceea ce se cheamă, și: un termen la modă, „window shopping” – în traducere – cumpărături din fereastră sau, mai pe românește, „cine poate...”. Dar, într-adevăr, mărfurile sunt de o excelentă calitate, splendid prezentate și ambalate, iar serviciile ireproșabile.

In rest pot să vă încredește că sora noastră latină, Italia, este tot

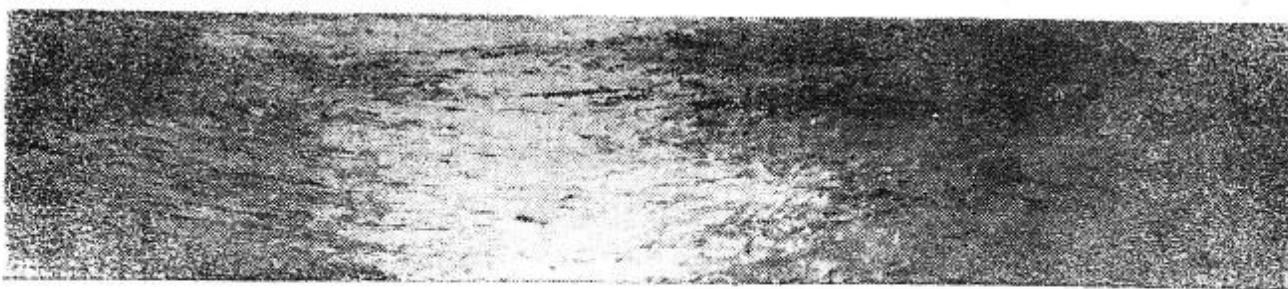
asa de frumoasă cum o știi – uini din văzute, alții, desigur, din cărti. Turnul din Pisa e la fel de inclinat, dar acum nu mai poate fi vizitat ci doar admirat (așadar, celebrul experiment cu obiecte lăsatе să cadă din turn nu ar mai putea fi reeditat azi și lumea ar rămine... mai săracă cu o descoperire).

In ce mă privește, am avut mare satisfacție să descopăr Roma – care (în poftida impresiei multor concetășeni de la uscat ce au păreri mai mult decât optimiste privind posibilitățile materiale ale marinării români) este rareori vizitată de oamenii navelor noastre. Mie sănsa mi-a suris sub forma unei obligații de serviciu ce impunea un drum la ambasada română. Așadar, timp de patru-cinci ore, că am avut la dispoziție, am admirat mariile monumente ce fac incomparabilă cetatea eternă, cu ureun alt oraș, cel puțin pentru noi, cei mai estici dintre filii Lupoatei. Instalații apoi pe o terasă, la jumătatea drumului dintre Columna lui Traian și Coliseul, am admirat prin întoarceri alternative de cap stinge-dreapta, cele două splendori ale civilizației romane, cu pauzele respective „la centru”, spre a savura macaroanele și litra de vin alb și rece (e păcat să consumi altceva cind vii la Roma – fusesem consiliat de prietenii). Desigur, cind la sfîrșitul mesei mi s-a prezentat nota – 30 de dolari (mai mincasem și o apetisantă inghețată) – am constatat, pe propriu buzunar, că trecuse ceva apă pe Tiber de cind în Roma plinea și circul erau pe gratis. Inarmat cu această nouă

experiență m-am întors la vapor și în scurt timp am pornit spre Malta. Ei bine, și dacă la Roma gustasem din macaroanele locului, în La Valletta, zeul nostru bun ne-a ajutat să participăm la una dintre cele mai strălucite replici moderne ale „circului antic”, la un spectacol, într-adevăr, de mare frumusețe – întrecerile de bărci cu motor „Formula 1”. 35 de bolizi ale căror motoare făceau un zgomot, la demaraj, ce semăna cu un reactor la joasă înălțime, s-au prezentat publicului. Fiecare „bărcuță” avea cam 30 de metri lungime și doi oameni la bord. Bărcile fusese să aduse pe trailere, care au fost ambarcate pe o navă RO-RO. Debarcarea lor și pregătirea pentru lansare semănuau cu adevărate ritualuri. In prima zi a avut loc o parădă și o demonstrație chiar la intrarea în port, urmărită de un enorm și entuziasmat public (cam 30-40.000 de oameni) aflat la 50 m deasupra, pe jaleză. Cind au pornit bărcile părea că insula se clătină din temelii, iar jerdele de apă o vor acoperi. Am văzut o adevărată demonstrație de pilotaj de înălță clasă, urmărită cu susținut la gurd. Apoi, concursul proprietariz, care atrăsesese mulți de turiști, a continuat să se desfășoare timp de trei zile – în trei runde – undeau în larg, într-un spațiu sub forma unui triunghi isoscel cu latura de 15 Mm. Desigur, acest cimp de concurs balizat, ca și zona imediată, erau interzise circulației altor nave. Publicul urmărea însă, totul, prin transmisiiile directe ale posturilor de televiziune ce aveau camere instalate pe elicoptere și nave de serviciu, astfel încit nici-un detaliu nu scăpa pasionaților acestui splendid sport. Instalații comode, în restaurante sau cafenele, turistii și localnicii gustau, privind micile ecrane ale televizoarelor instalate prețuitindeni, senzatiile tari ale cursei dar și berea rece servită rapid de orzidele lor amabile pentru care „Formula 1” era o adevărată mană cerească”.

Rubrică realizată de

Maior
Costin CONSTANDACHE



— Mareea noastră cea de toate zilele —

Întîiul sărut al mării

Un fapt divers — tineri care și-au terminat studiile și care privesc cu ochii mari viața. Mareea și cei mai proaspeți supuși ai ei. Sosipi prințe cadrele Marinei Militare, locotenentii promoției 1992 lasă să se întrevadă nerăbdarea ce le stăpînește voința de a ieși într-o primă misiune, fie ea și scurtă, cu nava cu care încep să se lege printre amicizia inefabilă și poate tocmai de aceea atât de evidentă. Si așa precum a venit momentul prezenterii fiecărui absolvent al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, sau al Școlii Militare Maștri de Marină, la unitatea militară care va însemna debutul carierei militare, tot astfel a sosit și clipe depărtării liniile de betonul plumbat al cheiului și luarea drumului sinuos de ieșire din port.

In timp ce toți membrii echipajului vedetei torpiloare sunt la posturi, o navă comercială masivă își leagădă parimele groase care o țin lingă mal. La adăpostul zgromotelor motoarelor, cineva face o comparație între grandoarea de cetaceu a cargoului și vigoarea feroce de rechin a vedetei noastre. Cîșiva ochi scăpesc, semn că scrutează de parte în menirea Marinei Militare române.

Valurile stîrnite de elicele noastre ridică o linie serpuitoare pe coca colosului pe lingă care trecem, dar ne lasă să distingem mai jos algele și scoicile cărate prin măriile lumii, pînă în ziua ridicării pe doc pentru curățire. „Ar trebui dată jos barba” spune un maistru plecat de lingă gilceava motoarelor,

cu antifoanele atîrnindu-i de git, privind firele lungi, verzi ce intră-devară săt ai domului bărbii lui Vasile Impărat, închisă de fiercare în copilăria basmelor.

In stînga noastră se desfășoară, aproape ireale, bărcile pescarilor temerari ai Mangallei, trase adînc în pămîntul insulei știute și admirate de toți. Poate de aceea încă mai sunt aici case joase pescărești, cu acoperișuri din trestie și stuful, cu giamlicuri în rasul pămîntului, venite parcă dintr-un timp revolut, în antiteză cu blocurile din apropiere. Dar fiercare dintr-o cei de pe navă suntem, în primul rînd, marinari și, reflex, ne întoarcem la îndeplinirea cu siguranță a manevrelor de ieșire dintră diguri, de dublare a farului de ieșire, cum se spune în vocabularul marinăresc. Valuri ceva mai mari ne iau în primire frontal, spre a ne pună la încercare calitățile și voința. Nava sală pe colinile dîndelave, cind mai mari, cind mai mici, ale mării. Un val rece își trimite floriile spre toți portii nostri. O clipă privesc în urmă: case, blocuri, poduri, faruri, copaci, oameni, străzi, culori, cîment, lemn, fier. Un alt val se stropșește la mine. Imi întorc ochii spre larg: apă, cer, soare, apă. Am sentimentul unei vindecări de o înăbușită, de un astm ce mă urmărea pînă acum cu obînjență. Mă sterg cu mineca hainei de picurî de apă de pe față, așa cum, probabil (imi vine în gînd), se va fi sters de singe învingătorul de la Trafalgar, sau atîția anonimi cavaleri ai mării.

Locotenentul Florin Nicula, coleg de promoție, îmi spune că, dacă în venirea în unitate gustase din nerăbdarea marinarului de pe o navă acostată sau ancorată, sterghind, curățind, furbisind, spălind, piturind etc., acum trăia fiercarea celui legat sufletește de universul mării. Comandantul navei — locotenentul-major Dorel Saigău, mă face atent să iku aminte la semnalul sonor dat de un remorcher ce se apropie de port. Șeful mecanic, maistrul militar clasa a III-a Mircea Crisan, stă cu ochii pe tachometrele și indicatoarele bunel funcționării a motoarelor. Stie că nu are de ce să le forțeze, nu este decît un marș de antrenament. Nu uită că acum trebuie făcute evenualele corecții în funcționare, pentru ca, în caz de urgență, motoarele să fie efectiv în stare să dea viteza ce li se cere. Atent la ordinele care se dau, nu realizează că rigiditatea gradelor și funcțiilor își pierde din culoare, dar că neindoielnic există altceva, și anume responsabilitatea fiecărui pentru ceilalți. Este lîantul unei legături viabile, detectabile în orice gest, în orice acțiune a unui membru al echipajului și a echipajului însuși, care fac ca nava să fie o singură ființă ce-și cunoaște rolul său pe mare. Comandantul îmi recomandă să-mi întîmpăresc bine în minte configurația fărmului, a cărei cunoaștere e absolut necesară desfășurării activităților noastre ulterioare. Întorcindu-mă ochii, mă gîndesc că, în fond, orică de departe am naviga, avem cel puțin în iniță, dacă nu și în priviri, candoarea suflătorului românesc, cternizată după chipul muntîilor, al cimpilor, al orașelor, al satelor patriei noastre, al prejudecătilor, aspirațiilor și suferințelor poporului român.

Pe drumul de întoarcere, artieristul navei, maistrul militar clasa a III-a Dan Nebunu, îmi mărtîrește regretul de a nu-mi fi putut arăta focul mitralierelor sale. Rămîne pe altădată, într-o misiune cu trageri navale.

Cind ultimile parime au fost date și nava își odihnește calmă apărată și tehnică, șeful de echipaj, maistrul militar clasa a III-a Constantin Haru, un uriaș din seminția lui Enac, cu o înimă mare, raportează comandantului despre situația ravel. La coborîrea pe cheu, după concluzionarea marsului, privesc cum soarele zvintă transpirația de pe corpul viguros al vedetei. A fost prima ieșire cu nava care va face parte din chiar viața marinărilor proaspăt ambarcați la bordul ei. Un nou drum pentru tinerii marinari, mai curați cu un vis...

Locotenent Ionel ALEXE



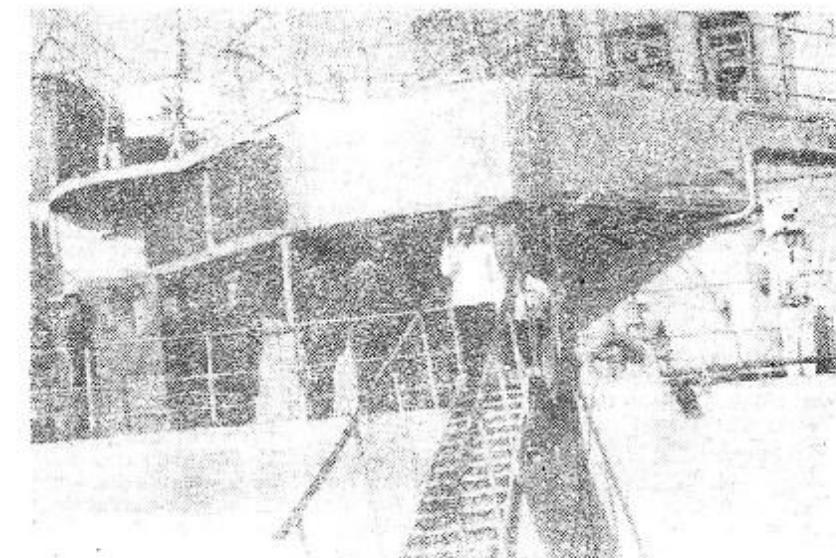
— marea noastră cea de toate zilele —

((OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE))

FREGATA „DUQUESNE” la Constanța

Intre 11—14 septembrie a.c., fregata lansatoare de rachete „DUQUESNE”, aparținând Marinei Militare Franceze, a efectuat o escala de curtoazie în portul Constanța.

Nava D 603, realizată după proiectele anilor 1960—1965, a fost lansată la apă în 1966 la Arsenalul din Brest, intrind în serviciu pe 1 aprilie 1970. Modernizările survenite în perioada anilor 1990—1991 oferă navei posibilități multiple de conducere a focului intermediat de calculator, echipamente noi de contracarare a bruiajului, de lansare a imitatorilor de ținte — Sagae, sistemul microinformațional Amélie, mijloacele de vitalitate și de protecție împotriva armelor de ni-



micire în masă dintre cele mai moderne și eficiente.

Fregata comandată de căpitanul de rangul I Lerix de La Salle are un deplasament de 5335 tone, 157,60 metri lungime, 15,54 metri lățime, 7,25 metri pescăj și o viteză de

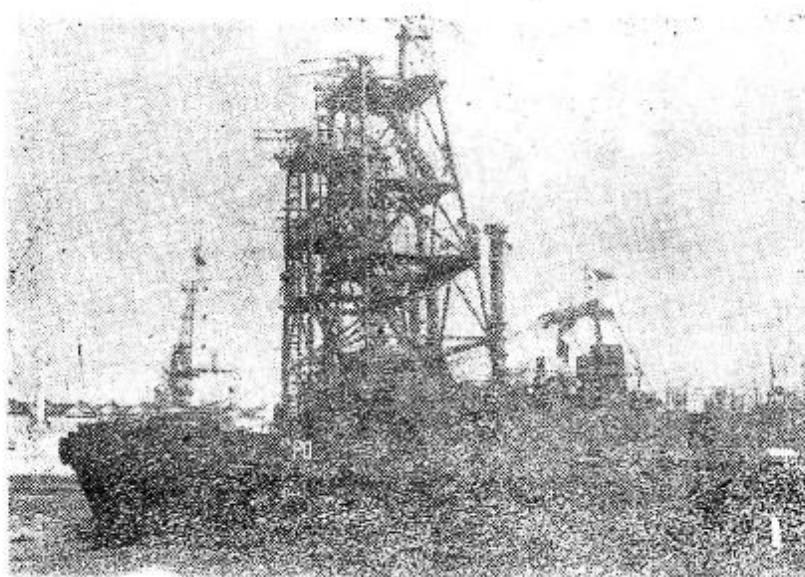
Onor la bordul navei
franceze

34 Nd. Echipajul este format din 23 ofițeri, 164 maștri militari și 168 marinari.

In programul vizitei au figurat întâlnirile protocolare ale persoanelor oficiale cu rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, primarul municipiului Constanța, comandanțul Marinei Militare, depunerea a două coroane de flori la Monumentul eroilor români și francezi din primul război mondial, întreceri sportive și vizite la diferite obiective muzeistice, în stațiuni de pe litoral și excursii în Delta Dunării.

Succesoarea navei „SUFFREN” (D 602), construită de Șantierul din Lorient în 1967, va rămâne în serviciu pînă în 2005.

Aceste două fregate surori vor fi înlocuite cu nave noi, construite în cooperare cu Marea Britanie, cu un deplasament de aproximativ 5500 tone, dotate cu rachete Aster 30 și elicoptere NHF-90.



Navele-pompieri ale Grupului de intervenție și dotare navală Constanța

Locotenent-major
Marian MOSNEAGU

Canalul Rin—Main—Dunăre — O SPERANȚĂ PENTRU ROMÂNIA

Rețeaua europeană de ape interioare navigabile concentreză nouă râuri și râuri mari, asigurând traficul de mărfuri și de pasageri. Între 15 porturi maritime și peste 40 de porturi fluviale din 16 state europene.

Prin darea în exploatare, la 26 mai 1984, a canalului Dunăre—Marea Neagră, România s-a integrat armonios în circuitul economic continental, numărindu-se, alături de Franța, Olanda, C.S.I., Germania și Belgia, printre primele state care și-au organizat o rețea de ape interioare activă și rentabilă.

Inaugurarea, la 25 septembrie 1992, a canalului Rin—Main—Dunăre, a conectat Dunărea la sistemul european de râuri și canaluri, delimitind următoarele rute: — spre Marea Nordului: de la Regensburg, pe Canalul Ludwig (115 km), Main, Rin și Canalul Mării Nordului (58 km), tranzitând porturile Frankfurt, Bonn, Anvers și Rotterdam; — spre Marea Baltice pe Rin, Canalul Dortmund—Ems (267 km), Canalul Central German (357 km), Canalul Elba—Havel (55 km), Canalul Oder—Spree (85 km), Canalul Oder—Havel (74 km), pe Elba și Oder, trecând prin Berlin și Szczecin sau prin Canalurile Mării Nordului și Canalul Kiel (98 km); — spre Marea Minciei: pe Rin, Canalul Ron—Rin (323 km), Canalul Marna—Rin (315 km), pe Marna și Sena, de la Frankfurt prin Paris și Le Havre; — spre Oceanul Atlantic: pe Rin, Canalul Ron—Rin, Canalul Moselle—Saone (122 km), Canalul Burgundie (194 km), Canalul Central (120 km), Loara și Canalul Brest—Nantes (253 km), trecând de la Frankfurt prin Nantes sau Brest; — spre Marea Mediterană: pe Rin, Canalul Ron—Rin, Canalul Moselle—Saone, Canalul Burgundie și Ron, de la Frankfurt, prin Lyon și Marsilia; — spre Marea Neagră: pe Dunăre și Canalul Sulina (63 km), respectiv Canalul Dunăre—Marea Neagră (64,5 km).

Legătura între Oceanul Atlantic și bazinul mediteranean se poate face și prin Bordeaux, pe Garonne, pe Canalul de Sud (240 km) prin Toulouse și laguna Etang de Thau, aproape de Montpellier.

Rinul, ceea ce mai importantă arteră fluvială navigabilă occidentală, este legat prin canaluri cu Dunărea, Ronul, Marna și Elba. Este navigabil de la Basel, pe o lungime de 886 km.

Încă din timpul domniei lui Carol cel Mare (793), s-a încercat săparea unui canal de legătură între Dunăre și Marea Nordului, mijlocit de Rin, între Altmühl (astăzi Treuchtlingen) și Main, ale cărui vestigi se mai văd la Karlsgaben. Comisia Centrală de Na-

vigație, creată în urma Congresului de la Viena din 1815 își propune să militeze pentru internaționalizarea navegației pe Rin și pe Dunăre.

Conferința de la Belgrad din 1948 va garanta deplina libertate și regimul de navigație pe Dunăre.

Main, affluentul drept al Râului la Mainz, este navigabil pe 400 din 524 km lungime. Pe Regnitz, affluentul său stâng, s-a construit canalul Ludwig—Dunăre—Main, practicabil pînă în 1945. Aceasta are o lungime de 177 km și face legătura între localitățile Beilngries, de pe Altmühl, affluent al Dunării și Schwabach, de pe Rednitz, affluentul lui Main. Săpăturile realizate între 1836—1845, numai pînă la un metru adâncime, au fost continuante în sectoarele Rin—Aschaffenburg (1921), Aschaffenburg—Wurzburg (1940) și Wurzburg—Bamberg (1961).

Belgia, Anglia, Olanda, Franța, Germania și Elveția, semnătarele Convenției de la Mannheim din octombrie 1968, stabilesc primele reguli de navigație pe Rin.

Proiectul menit să realizeze, în perspectivă, o cale de transport între Rotterdam și Sulina, a fost conceput să totalizeze 3503 km lungime, din care pe Rin, între Rotterdam și Mainz — 536 km; pe Main, între Mainz și Aschaffenburg — 87 km; legătura Rin — Main—Dunăre, între Aschaffenburg și Jochenstein — 677 km și în continuare, pe Dunăre, între Jochenstein și Sulina — 2203 km.

Portiunea rîului Main, între Aschaffenburg și Bamberg (165 km) a fost îndiguită în 1940. În 1960 s-a ajuns în dreptul localității Reg-

nitz. Zece ani mai tîrziu, tronsonul de 72 km ajuns la Nürnberg este deja practicabil navegației. În 1985 începe construcția portiunii de canal pînă la Rott (22 km), astfel încît în 1988 erau deja terminați alti 24 km de canal din sectorul Rott — Kelheim.

În continuare, între Schweiteltaltung — Jochenstein, diferența de nivel este de 126,3 metri, urcășul făcindu-se prin 14 ecluze.

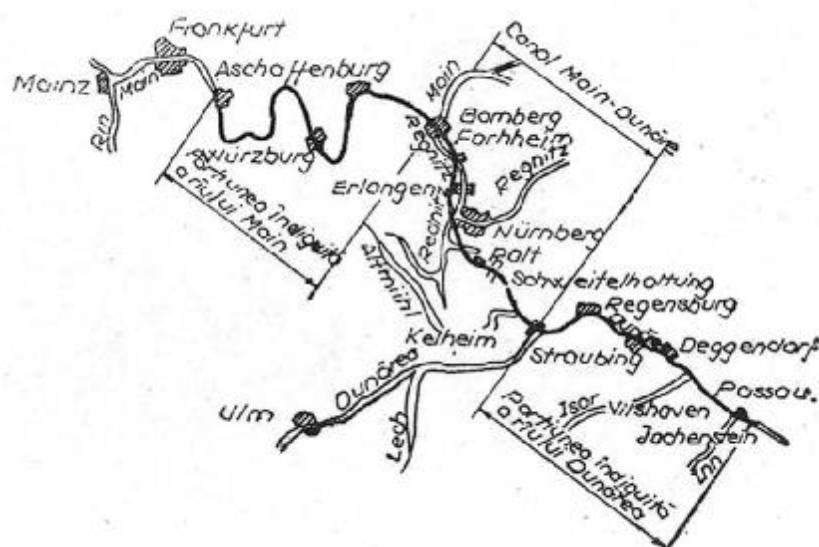
Intregul traseu, presărat cu 82 de ecluze, se estimează că poate fi străbătut în circa 17—18 zile. Prințul tronson al canalului Rin—Main—Dunăre, dat în exploatare în 1980, accesibil navelor de pînă la 1500 tone, a redus la mai puțin de jumătate vechea rută de 7800 km, Marea Neagră — Bosphor — Gibraltar.

Prin construirea, în viitor, a canalului Dunăre—Oder—Elba, prin intermediul Moravel, se va realiza legătura directă între Sulina—Szczecin (2800 km) și Sulina—Hamburg (3000 km), iar pe Sava, cu Marea Adriatică.

Să sperăm că extinderea magistralei transeuropeene de la Sulina la Rotterdam va însemna pentru Canalul Dunăre—Marea Neagră, cit și pentru porturile fluviale și maritime românești, o revigorare a activității comerciale în ansamblu și o fluentă sporită de mărfuri, cu efecte benefice pentru întreaga noastră economie națională.

Documentar realizat de

locotenent-major
Marian MOŞNEAGU



CANALUL RIN—MAIN—DUNARE

(Dunărea — řantier arheologic)

EPAVE RESTITUITE DE APELE FLUVIULUI

Nu numai pămîntul strămoșesc și marele fluviu tutelar al românilor — Dunărea — restituie contemporaneității, uneori pe neașteptate, mărturii ale vechilor noastre dăinuri pe aceste meleaguri ce sănătate și locul de naștere al poporului român. Mărturii despre vremuri de altădată, despre truda și lupta necurmată a neamului nostru pentru supraviețuire, despre marea sa vocație de pașnic construcțor sau navigator. În această toamnă secetoasă, cînd apele Dunării au scăzut considerabil, albia fluviului a dat din nou la înveală asemenea mărturii ce meritau, desigur, o investigație din partea specialiștilor. Astfel, la scurt timp după semnalarea unor vestigii materiale de interes istoric, în albia fluviului, în zona Ostrov, cu sprijinul Comandamentului Marinei Române s-au deplasat în această localitate domnul profesor Mihai Irimia, de la Muzeul de Arheologie din Constanța, domnul căpitan de rangul 2 Jiani Moldovan, specialist al Muzeului Marinei Române, precum și domnul Eduard Mate-Kiss, șeful laboratorului de restaurare aparținând Muzeului conștanțean de arheologie.

Au avut plăcerea să însoțim acest grup de prestigioși specialiști, pe parcursul veritabilei „expediții” în timp.

Așadar, suntem la Ostrov — Regie, după un drum de două ceasuri sub soarele blind al toamnei, printre lanuri de porumb și vii, prin locurile așa de pitorești ale acestui colț de țară. Urmează investigații printre localnici care — da, este adevărat — au văzut ieșind din apa fluviului scinduri înnegrite de vreme și sfărâmături de ceramică și piatră. Pornim pe teren, coborîm malul Dunării și de-a lungul albiei, serios restrinsă acum, pornim în aval. În scurt timp remarcăm, foarte aproape de țarm, rămășițele unei ambarcațiuni. Ne apropiem. Sunt urmele unei nave de lemn, cu un bord înfundat în nisip. Epava are peste 20 de metri și a fost relativ bine păstrată în nisipul și apele fluviului. În timp ce istoricii își fac metodice meseria, analizînd lemnul, piroanele de fier, luînd fotografii, privind, deci, rămășițele navei ca pe un obiect de investi-

gație științifică, mă gîndesc, cu o scurtă stringere de înîmă, la drama petrecută în acest loc și ale cărei unde reverberează, prin timp, spre mine. Mă gîndesc la lupta disperată a oamenilor echipașului de-a-si salva nava și viețile, la furtuna și, poate, noaptea ce au aco-

“CHEIA MINTURII NOASTRE
ESTE DRUMUL DUNĂRII
SPRE MAREA LARGĂ”

M. Kogălniceanu

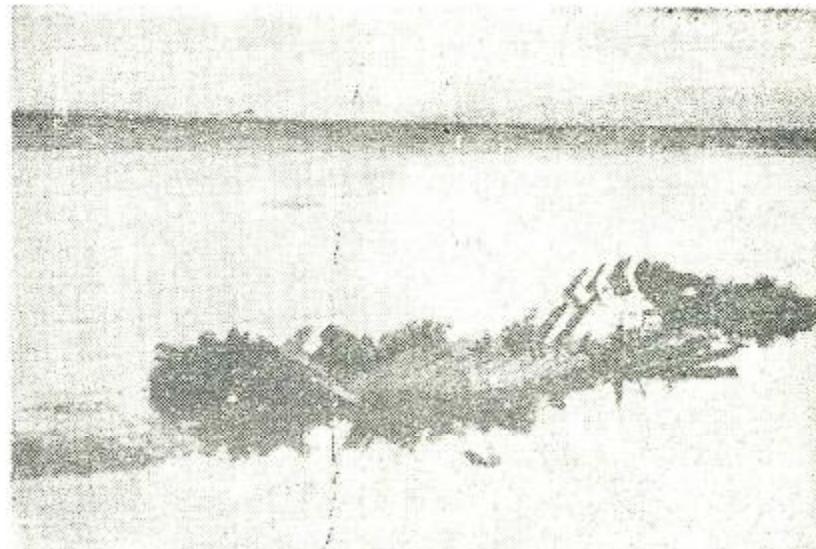
perit această dramă în care oamenii au pierdut bătălia cu Dunărea, pierind poate în valurile sale, ca și nava lor. Nava lor care avea să reapară din unde, în alt veac, spre a mărturisi despre viață, munca, lupta și moartea unor oameni ai fluviului, unor marinari. Desigur, colegii de „expediție”, ca niște respectabili oameni de știință, obiectivi și mai puțin sentimentalni, ar fi surprinși dacă le-aș fi descris vizuirea mea, aşa că am preferat să tac și să-l însoțesc în drumul de-a lungul fluviului, în aval, în căutarea altor vestigii semnalate de oamenii locului. Într-adevăr, după 2–3 km de mers

pe țarm, pe sub malurile Dunării, găsim evidente urme ale unor construcții — cărămizi, resturi de vase din ceramică, olane, care la o scurtă examinare, indică ochiului familiarizat al specialistului proveniența lor — romană.

„Sunt de fapt — ne spun domnul profesor Irimia, cunoscut specialist în istoria Dobrogei, care a investigat cu succes, anii de zile, tocmai zona Ostrov — în latura dinspre fluviu a canabae-lor Castrului Durostorum, ocupat în perioada romană de unități ale Legiunii a XI-a Claudia. Aceste canabae erau așezări civile în care locuiau familiile soldaților din castru și, mai tîrziu, veterani. Apele Dunării au măcinat țarmul și, îată, în albia lui găsim acum aceste urme provenite din bogata așezare română ce s-a înălțat cîndva aici. Prezența unei coloane de marmură nefinisată, în apele fluviului, se explică fie prin naufragiul unei nave antice, fie printr-un accident (poate alunecare). Cotul Dunării, întinsura fluviului, au determinat și în antichitate, ca și în perioada modernă, naufragiul unor nave. Ca și nava pe care am văzut-o, dar care datează, la prima cercetare, de la sfîrșitul secolului al XVIII-lea. — Începutul secolului al XIX-lea.”

Investigația a continuat dar, din păcate, au aflat că apele Dunării, în creștere, au acoperit rămășițele a încă trei epave, ce așteaptă cercetarea sau, de ce nu, după bunul exemplu al suzedelor, recuperarea și restaurarea unora dintre ele care, desigur, ar putea deveni piese de un real interes în colecția Muzeului Marinei Române.

Maior Costin CONSTANDACHE



Dunărea — řantier arheologic

Marinarii grăniceri se lavează trei pescari aflați în pericol pe mare

Un week-end în furtună

Rechinul cu colții de argint

Cu o seară înainte, familia Hurencu se culcase mai devreme ca de obicei. Cu gândul la pescuitul programat pentru a doua zi, bătrânuțul ignoră durerea siciitoare procurată de beteșugul cu care să ales în tinerețe la piciorul drept și adormi adine, pînă spre dimineață. În zori, cînd să trezit, și-a amintit doar că visase o mare ca o oglindă din care pescuau cu totii, din belșug, pești argintii uriași. Semn de bucurie, își zise, cotind dinspre „Sulmona” spre portul închecat de picla începutului de toamnă. Era sîmbătă, 4 septembrie și soția îi zise, din ușă, să nu întîrzie. Făcea plăcintă cu brînză, desertul lui preferat și-l aștepta, ca de obicei, cu mincarea caldă.

La adâpostul falezei înalte, bările îngheșute ale pescarilor constănțeni îl amintea de Murighiolul natal, de unde „evadase” la 16 ani și jumătate. Făcuse profesionala, piscicultura, tomai pentru că avea indelektivitatea aceasta în singe. Astfel a ajuns la mare, în Flota de pescuit marin. Printre oamenii de pe „Rechinul”, „Moruncul”, „Aurora”, „Pălămidă”, „Marea” și alte atitea nave specializate în pescuit să-a convins, o dată în plus, că pentru sine — deși era inutile să i-o mai spună cineva — că marea înseanță viață, viață dinlăuntru și de deasupra ei și că existența sa va fi, neîndoelnic, legată de binefacerile și, deopotrivă, de capriciile sale.

Ulterior — pensionat medical,

mai mult de nevoie, să-a simțit mai chemat ca oricănd de freamățul valurilor. S-a atașat definitiv de tihău aparentă a acestui romântic port în care circa o sută de ambarațiuni — fiecare cu denumire și legende, care mai de care mai năstrușnice — și peste două sute de pescari din care doar jumătate pensionari, combină nostalgiile trecutului cu experiențe mai mult sau mai puțin temeinice, dar, mai ales, cu nevoia acută de a căsiiga un ban trudit, pe deplin cuvenit.

„...390 CT”, barca tucuriie de 6+1, îl așteaptă în dreapta pontonului Căpitaniei, cocoțată anapodă pe cheiul aglomerat. Neavind geamandură la mal, o ține la larg, să nu i-o sfărâme valurile.

Cit a trebălit împrejururi, i-a sosit și „echipajul”. Pe cei doi moldoveni, Tăruș Virgil și Timofte Traian, docheri în port, și are asociații de mai bine de un an; primul, tinerelul, este coproprietar celălalt, leat cu el, om de treabă și vrednic la toate pe deasupra.

52 de ore în derivă

Să fi tot fost zece cînd cei trei au început să fileze peste copasitie cei aproape doi kilometri și jumă-

tate cît măsurau ragacele pregătite pentru rechinii. În tinerete, nea Victor bătușe mareea în lung și-n lat, ajunsese pînă în Bosfor și-nvățase să demenească toate speciile de pești. Tinjește și-acum după scrumbie albastră, pălămidă, tigăncușă, lufar sau calcanii care mișunau în voie, de-a lungul littoralului românesc.

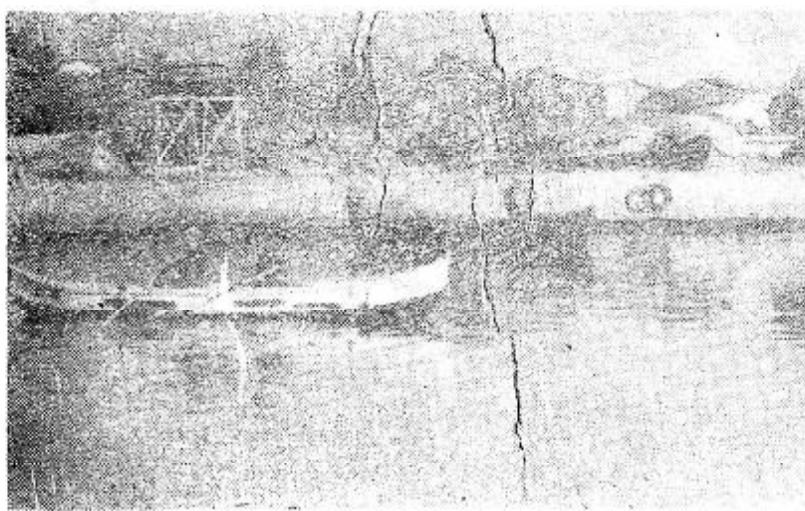
Astăzi, pescarii noștri se mulțumește cu niscaiva guvizi, bacalau, sprot, aterină, stavride îndigen și, uneori, rechin, total ignorat cu 10—15 ani în urmă.

Abia porniseră spre port cind, din senin, să-a pornit, cu o viteză uluitoare, vijelia. Vîntul dezlănțuit dinspre apus cu o intensitate crescîndă, în trombe, a intunecat vîzduhul. Aproape de linia orizontului soarele a pălit fără vlagă.

MAREA

Marea, montată inițial de vîntul de sud, să-a burzuluit înneagră, formînd o resacă înfiratoare de jur-împrejur. Luate prin surprindere, cu motorul redus la tăcere, au fost repede învăluiti de curenti. Vela riscă să-i răstoane. Impactul cu frontul atmosferic depresionar a cutremurat barca. Nori ca de plumb, scăpați din chingile uscatului și baierile vîzduhului s-au prăbușit peste ei. Rafalele puternice ale plorii le biciuau fețele, udindu-i pînă la piele. Spulberate de suflul tăios al vîrtejelor, crestele însipante ale valurilor „ningeau” peste barca tot mai anevoiești întuită de ancoră. Sub vela Impermeabilă, trenciurile celor trei coechipieri tremurau într-un ritm săcadat, amenințînd să se amplifice. Tirziu, după miezul nopții, pachetul pus la bătaie de nea Victor, cîteva vorbe incurajatoare și bidonul cu apă plimbăt din mînă în mînă au alcătuit cea mai chinuită și tainică cînd servită vreodată, de cîteștrei. Au atipit îngheșuți unul într-alătur, amețîți de dansul demonic al hulei. La orizont îlcărea, ca o speranță, luceafărul de ziua. Undeva, în adincuri ecurile celeste invitau la forțata matinală — rechinii așteptați de momenele ademenitoare.

Dimineața acelei duminici năvea să prevêtească nimic demn de proslăvirea minunii sfintului arhanghel Gavril, consimnată în calendar. Dimpotrivă, un val uriaș a deversat peste copasitie o cantitate apreciabilă de apă. Mai tîrziu, lui Virgil i-a revenit misiunea să o evacueze. Spre prinț,



Liniștea dinaintea furtunii...

→

vîntul a scăzut cam la jumătate din intensitate.

Cerul senin a făcut ca țârmul să se distingă din ce în ce mai clar și parțial tot mai aproape.

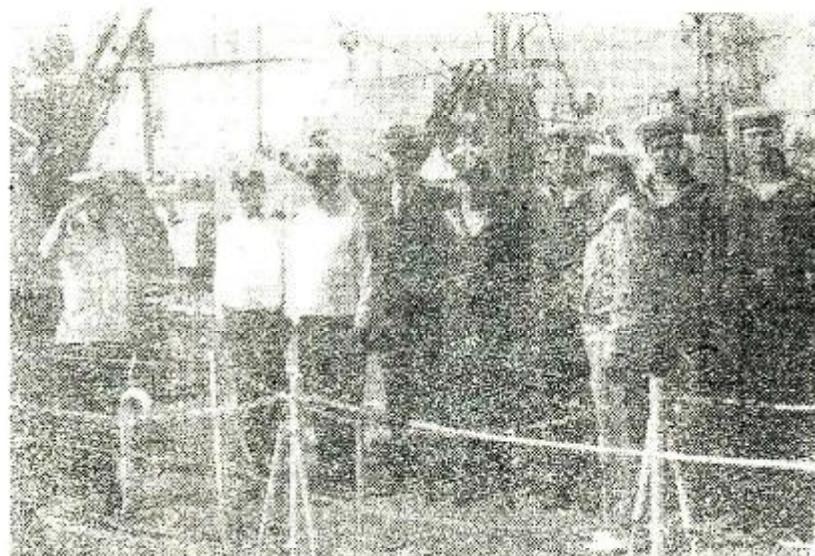
Abia dacă schimbau o vorbă — două. Cu ramele s-au deplasat totușă după-amiază, circa 2—3 Mm, în speranță că se vor apropia de una dintre navele aflate în radă. Zona era încă pustie. Până la lăsarea întunericului au stat zadarnic „în răbdări”. Nici o ambarcațiune nu se arăta prin preajmă.

A doua noapte în compania valurilor a fost plăcicoasă și mai apăsătoare. Mareea semănă ea însăși ca un rechin ghifituit, dispus să-și amine ospățul. Înainte de miezul nopții, un proiecto puternic a străfulgerat: iscoditor creștele valurilor atenuate de dignurile exterioare, fără nici o șansă de a-i descoperi.

CRUDĂ

Luni, dis-de-dimineață, nea Victor s-a străduit să-și îmbărbăteze camarazi. Dinspre NV vîntul sufla cu circa 3 metri pe secundă. O mare de gradul doi spre trei, cu forță încă proaspătă și berbeci înspușăți. În linia întări, părea neclintă în încăpătinarea sa de a asalta plajele. Nea Victor prinsese curaj. Toate bagajele au fost transferate în provă, pentru ca acesta să fie în viață. Cu vela pusă, călăuți au tras la elte o rămă în tri-bord. Ajutați de curent, au navigat pînă către prînz în volte, încercînd să se apropie de țârm.

Dacă nu ajungem nici năzăzi, miline, în loc de plăcintă cu brinzu,



„Misiunea a fost indeplinită”

ne mincâm colivele”. Gluma n-a prins, însă, aproape deloc...

Dar iată că marinarii grăniceri rendeu speranță zilei de miine.

Alertată de doamna Husarencu și președintele Asociației pescarilor, Căpitania portului Constanța cere sprînjoul Comandamentului Marienei Militare care dispune survolarea zonei de către un elicopter militar. În același scop, vedeta maritimă comandată de căpitanul locotenent Ionel Spiridon, aflată în serviciul de pază și intervenție, primește ordin să cerceteze raionul în care se presupune existența ambarcațiunii. Sergeantul Cătălin Savin, împreună cu soldații Marian Popa, Eugen Anghel, Marian Gogu și Gheorghe Lupușor, supravegheata de maștrăi militari Emil Dranga și Costel Marin fac ca, într-un timp-record, nava să fie „gata de mars”.

La orele 10,45, marinarii grăniceri se aflau deja la circa 8 Mm

travers de Pescărie. Maistrul militar clasa I Toma Ivan primește ordin să aducă nava la drum adevarat 90°. Sergeantul Daniel Cristache are privirile sătînitoare pe ecranul radiolocatorului. La circa 2 Mm distanță în provă, soldatul Daniel Bălan descoperă o țintă. Soldatul Mircea Rîșnoveanu, radiotelegrafistul navei, transmite informația căsalonului superior.

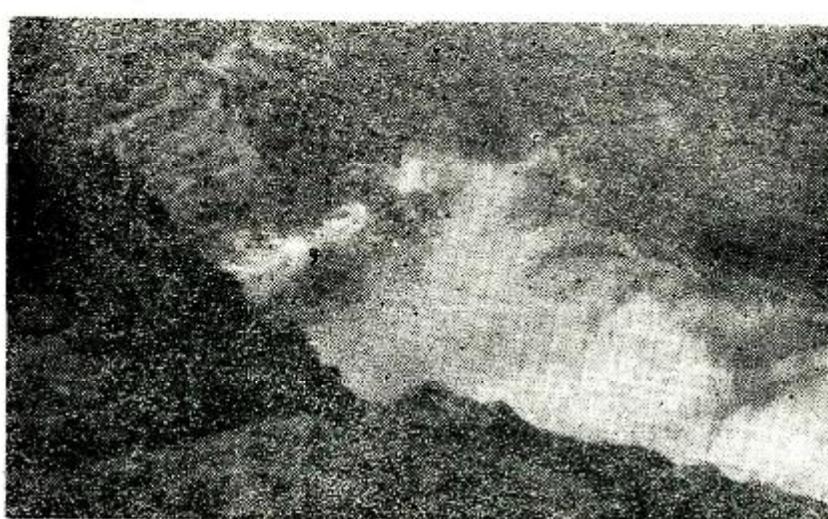
Odată identificată, naufragiații sunt chemați în bordul de sub vînt. Doi dintre ei sunt ajutați să urce pe navă. Proprietarul rămîne în barcă. I se dau legături și este luată remorcă. Slein de puteri, nea Traian adoarme pe punte, sub tutela mitralierei din pupă.

La orele 12,35 barca este eliberată în gura porcului Tomis.

Grăție conlucrării eficiente dintre serviciul operativ pe Marina Militară și marinarii grăniceri, cei trei pescari au ajuns la liman, după 52 de ore de supraviețuire în confruntarea cu marea. Revenind printre ai lor, (ne)norocoșii au reacționat diferit fiecare: eliberat de tensiune, nea Traian a izbucnit în hohote de plâns; Virgil s-a grăbit spre baracă, căutînd dealele gurii; singur, nea Victor a privit dincolo bătăi vîntului. Pentru omul născut pe 29 decembrie 1905 și înregistrat în acte un an și trei zile mai tîrziu, adică pe 1 ianuarie 1939, marea face parte din însăși destinul său. Ea a rămas pe mai departe un mod de viață și o potențială sursă de existență pentru traiul său și a celor încrezători nu numai într-o soartă anume ci și în curajul de a-i înfrunta vicisitudinile.

Pentru că viață este deseori ne-cruciatoare cu cei slabî de finger și mereu plină de neprevăzut. Ai domă mără, în definitiv.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU



“...Marea, în zbucium și tumult...

«Din viața porturilor românești»

PORTUL MANGALIA, AZI

Dimineață de toamnă, cu răcoare și străzi aburinde, în ceață. Indicatorul de la ieșirea din Constanța îmi precizează că pînă la Mangalia sunt 40 de km. Cu reportofonul și carnetul de adnotări la mine, mă îndrept spre orașul-port din sudul Jării, pentru a încerca să realizez o „schită de portet” ce să intitulez „Portul Mangalia azi”.

Mangalia, fostul Callatis, apare în orizont de departe, ca o citadelă, cu blocuri, macarale și cosuri ridicate spre cer, dar în primul rînd cu faruri-semn că undeva, aproape, se zbate marea.

Străbat cu mașina artera principală a orașului. Forfotă, activitate febrilă, vinzătorii și cumpărătorii, cuprinși toți de febra economiei de piață, animă străzile, dind un colorit de bazar. Mai sunt turiști străini, mai sunt consumatori pe terasele restaurantelor și negustori ambulanți, ce și strigă marfa. Admir arhitectura unor blocuri și edificii, prestrate parcă peste clădirile vechiului oraș. Orice s-ar spune, Mangalia este un oraș modern și locuitorii lui sunt mindri de acest lucru. Ca marină, am satisfacția că la aceasta nu contribuță, de-a lungul anilor și sute de cadre active ale Marinei Militare, Mangalia fiind o garnizoană în care avem mai multe unități.

Ajung chiar la impunătoarea clădire a Cercului Militar, flancată de căminul de garnizoană și constat cu bucurie că în acea zi este programat încă un spectacol pentru publicul din oraș, piesa muzicală „Burlacii” pusă în scenă de maiorul Constantin Stănescu.

Dincolo de această radiografie

în social, îmi propun să abordez aspectul economic al vieții orașului-port, săpt pentru care sunt în drumul spre șeful portului, domnul inginer Vicențiu Andreescu.

O șalupă îmi înlesnește debarcarea în portul comercial, unde, prin amabilitatea domnului Andreescu, aflu lucruri noi și interesante. Portul animalier a fost mutat la Mangalia, devenind principală poartă de comerț exterior a orașului. Mi se dau explicații. Deoarece Midia nu putea face trafic de animale, cum era prevăzut inițial, Mangalia a preluat această activitate, mai ales din toamna anului trecut, cind România a aderat la o convenție internațională privind transportul animalelor pe apă. S-ar putea chiar spune că țara noastră se bucură de un statut special; se cumpără de la noi, chiar dacă este mai scumpă carneea, răsese din septembrie foarte apreciate, indeosebi în țările arabe. Dar exportăm și în Germania, Polonia, Republica Cehă și Slovacă, Spania. Portul are o capacitate de încărcare a cinci nave simultan, animalele trebuie să stea 24 de ore la odihnă și adăpat, timp în care se execută controlul din partea căpitaniei (pentru ca navele să plece în siguranță), din partea lucrătorilor de la vamă (care asigură ieșirea și intrarea navelor, după legile statului român), controlul sanitar-veterinar, pentru prevenirea imbolnăvirilor etc.

Ca trafic, peste 30 de firme particulare și de stat operează prin acest port. Amenajările, modul de operare și, mai ales, asigurarea continuității acestei activități i-au

interesat inclusiv pe cișiva speciaști din Statele Unite ale Americii, care au trimis o delegație spre a studia și a se documenta la fața locului.

O întrebare firească a fost aceea a refacerii septelului pe care tot il exportăm. Se pare că trebuie intensificată activitatea pe linie zootehnică, iar aici sunt destul de multe deficiențe. Nu intru în amănunte, mi-am propus să scriu despre Mangalia. Aflu de la șeful portului că aici nu există trafic de mărfuri, aşadar portul este, în esență, port animalier.

Plec de acolo cu sentimentul că, pentru locuitorii orașului, acest port este un cîștig, cel puțin din punct de vedere al locurilor de muncă. Din goana mașinii contemnuantă bazinul portuar, în care se afidă șantierul naval Mangalia. Sunt informat că s-a incetinit construcția navelor, dar în colaborare cu cîteva firme și companii străine activitatea va fi reluată.

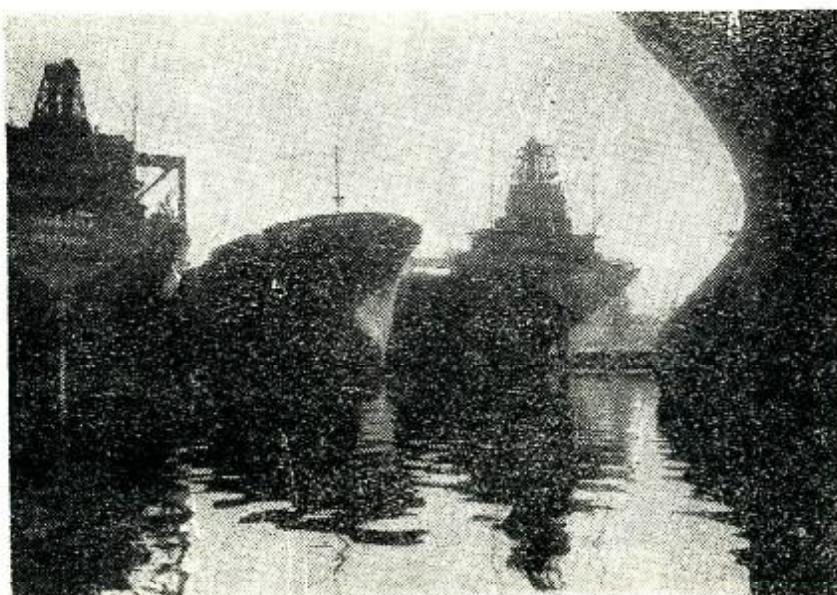
Un șantier de mare anvergură, cu care marinarii militari se pot mîndri, este Șantierul militar din Mangalia. Convorbirea avută cu directorul acestuia, căpitanul de rangul II, inginer Cornel Lepădatu mi-a dat imaginea de ansamblu a activității desfășurate.

Ardelean de origine, absolvent al Facultății de construcții navale Galați (1974), domnul Lepădatu a fost prezent la construcția majorității navelor militare, la reparațile curente sau capitale, întîi ca tehnolog proiectant, apoi ca șef atelier proiectare, urcind, iterativ pînă la funcția de director al șantierului. Are o echipă de lucru serioasă și competență, un colectiv muncitor și... realizări pe măsură.

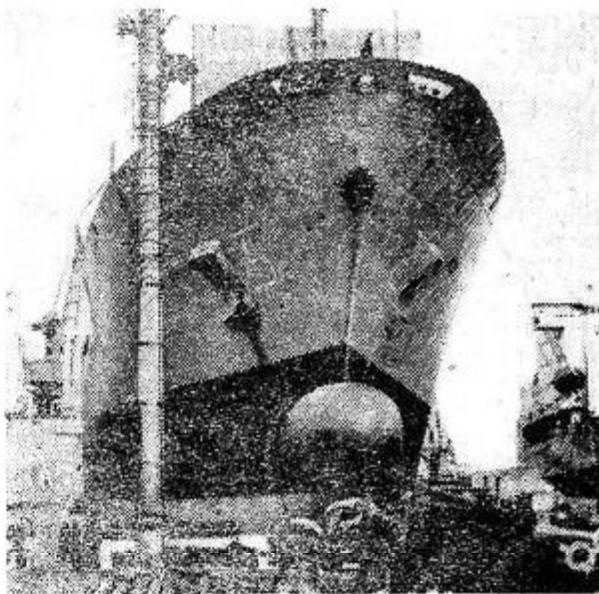
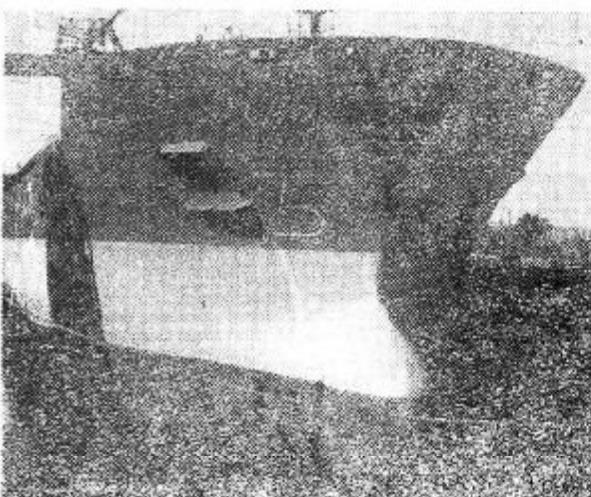
Cum nicăieri nu „urge numai miere”, sunt destul de multe probleme și aici, dificultăți în ceea ce privește asigurarea bugetului necesar, a materialelor și utilajelor de lucru, respectarea contractelor cu alte întreprinderi, neachitarea facturilor de către unele firme și, nu în ultimul rînd, problemele legate de protecția socială, de salarii și beneficii, care determină plecarea personalului calificat la societăți cu venituri mari, ceea ce constituie o pierdere pentru șantier.

Ceea ce poate interesa „partea ivilă” este că șantierul produce, în română, diferite instalații, pieșe, chiar ambarcațiuni (bărci), execuții reparații pentru navelor străine, evident, contra cost, ceea ce asigură o productivitate mărită. Plec din șantier și din Mangalia cu convingerea că din punct de vedere economic și social, orașul este ancorat în contemporaneitate.

Ananie GAGNIUC



GALATZ SHIPYARD S. A.



ÎN AMONTE – TRADIȚIA, ÎN AVAL – COMPETIȚIA

Cind a pornit la drum, în 1893, D. G. Fericic, patronul "Uzinelor de construcții mecanice și turnătorie de fier și bronz" din Galați avea doar doi asociați, o mașină de 12 CP și 60 de lucrători, majoritatea străini. După numai patru ani s-a putut conta deja pe capacitate productivă extinsă, personal românesc calificat și existența unui doc plutitor nou.

După ce, în 1911, acestea se transformă în "Societatea anonimă română, Sântierul naval „Fericic", acționarii săi obțin o conlucrare eficientă cu Sântierul naval "Stabilimento Tecnico Triestino" din Triest. "Sântierele române de la Dunăre", naționalizate în 1916, apte pentru reparații și construcții navale de mare capacitate, intră în competiție directă cu renumitele sântiere din Constantinopol și Livorno.

"REGELE CAROL", "OITUZ", "IASI", "VASCOPA" sunt nave reparate și modernizate de navașii galăteni. Nava de pasageri "PRINCIPESA MARIA" devine și ea emblematică pentru aceste sântiere

în plină expansiune. La numai un an de la încheierea lucrărilor de amenajare și extindere, pe 25 octombrie 1957 începe construcția primului cargou românesc de 4500 tdw „GALATI", finalizată la 22 octombrie 1960.

Incepând din 1960, Galațiul a produs peste 250 de nave însumind 2.800.000 tdw, dintre care 225 nave maritime, ceea ce înseamnă, în medie, 9 unități — 95.000 tdw anual.

Peste 100 nave/700.000 tdw au fost livrate unor armatori din fosta URSS, Grecia, Israel, India, Norvegia, Bulgaria, China, și-a.

După ce, la 25 mai 1976, prima platformă de foraj marin „Gloria" a părăsit sântierul, alte șase unități au fost predate beneficiarului, respectiv „PETROMAR" Constanța, pentru care se construiesc, în prezent, încă două platforme tip Cantilever.

Cel mai bun an a fost 1980. Atunci s-au produs 21 de nave/225.000 tdw, din care 125.000 tdw pentru export.

Propulsat în fruntea sântierului de experiență acumulată și com-

petică probată în cei 18 ani de activitate ca maistru sudor, maistru vopsitor, șef de atelier sudură, șef secție corp, director de fabrică, directorul general, domnul inginer Ion Mocanu este convins că destinul celor peste 7500 de navașii galăteni este legat, la ora actuală, numai de onorarea la termen a celor peste 58 de contracte încheiate cu beneficiari interni și externi.

La Tîrgul naval internațional de la Poseidon — Grecia din iunie a.c., competitivitatea produselor românești a fost evidentă. Din punct de vedere al construcției, calitatea corpului navelor de diferite clase este la nivelul performanțelor mondiale.

Retehnologizarea și modernizările actuale sint pe linie de sudură și asamblări secții plane. O dană, neoperatională pînă acum, va deveni functională pînă la sfîrșitul anului, măring capacitatea de lucru a sântierului cu circa 25 la sută. Docul uscat, conceput inițial numai pentru nave noi, poate anădoa, de anul trecut, nave pentru reparații pînă la 65.000 tdw. Deși cererile sint în scădere, pe partea de armare, sântierul are încărcare pînă la finele anului 1996.

Serviciul de marketing, înființat recent, execută direct prospecțarea pieței de desfacere, activități de cercetare, proiectare, inginerie, asistență de clasă și negocieri de contracte, eliminind astfel intermedierea tranzacțiilor.

Jubileul centenarului de anul viitor se anunță, astfel, pentru constructorii galăteni, o sărbătoare la care liderul european la capitolul „capacitate de construcție" se va putea mindri, alături de tradiții, cu diversitatea, complexitatea și rentabilitatea produselor și serviciilor cu care intră în competiția viitorului.

*Locotenent-major
Marian MOSNEAGU*



In perioada 9—12 septembrie 1992 la Constanța s-a desfășurat al V-lea Congres al Antantei Medicale Mediteraneene și cea de-a 22-a sesiune a Uniunii Medicale Balcanice.

Aceste forumuri s-au desfășurat sub patronajul Comandamentului Marinei Militare, găzduiți prin mitoare fiind Academia Navală „Mircea cel Bătrân” care a creat cadrul organizatoric adecvat, punând la dispoziția celor aproximativ 600 de participanți, reprezentând 35 de țări, sălile și aparatura tehnică necesară.

Prezența la aceste manifestări a unor prestigioase personalități ale lumii medicale: academician Stefan Milcu — președintele Academiei de Științe Medicale, membru al Academiei Române, președintele Congresului, general-maior doctor V. Cândea — președintele secției române a Uniunii Medicale Balcanice, profesor doctor P. Firu — secretar general al U.M.B., profesor doctor S. Oneș (Turcia), profesor doctor Salleras (Spania), profesor doctor Pedinielli (Franța), profesor doctor H. Kraiss (Iordania), alte somități în domeniu, au relevat, încă o dată, prestigiul de care se bucură în lume medicina românească.

Pentru a asta și alte date despre acest eveniment m-am adresat locotenent colonelului, doctor Octavian Opincaru — Comandanțul Centrului de Medicină Navală din Constanța.

— Prin ce s-au remarcat aceste manifestări?

— Pentru prima dată în acest an, în cadrul forumului amintit s-au desfășurat lucrările unei mese rotunde, având ca temă medicina navală. Tematica a suscitat un interes deosebit pentru cei prezenti, aceștia având cuvinte elogioase apreciind eforturile colective ale medicii de la Spitalul Militar Constanța, condus de colonelul doctor Stefan Surdulescu, Direcția M.T.T.C. a regionalei C.F. Constanța, condusă de doctorul Nicolae Chiriac și din Centrul de Medicină Navală.

S-a demonstrat că există o patologie specifică a personalului navigant și în general a celor ce-și desfășoară activitatea în strînsă legătură cu marea.

S-a propus, cu acerșătă ocăzie, ca, în cadrul Uniunii Medicale Balcanice să funcționeze și o secție de medicină navală, idee imbrățișată de toți cei prezenti. Din nefericire această specialitate, și mă refer în mod deosebit la medicina hiperbarică, nu figurează în nomenclatorul de specialități. Sperăm că, într-un viitor apropiat, va figura ca o specialitate distință.

— Ce tematică ați abordat în

PLEDOARIE PENTRU MEDICINA NAVALĂ

cadrul acestei mese rotunde?

— Ca urmare a experienței dobindite de colectivele medicale constănțene privind asistența medicală a personalului navigant și

manea au arătat că accidentele de scufundare reprezintă o preocupare a întregului colectiv de medici din Centrul de Medicină Navală, punindu-se în dezbatere cazuri concrete care au relevat date noi privind aceste aspecte.

Aș menționa, de asemenea, pe colonelul doctor Antoniu Nepot — medic specialist neurolog, care a pledat pentru ideea ca în cazul scufundărilor să fie respectatăaza-zisa lege a lui „DOI” — scufundarea numai în cuplu pentru prevenirea accidentelor, regulă frecvent încălcată, din păcate, dacă în unele situații chiar la inec.

Notabile mi s-au parut și comunicările căpitanului doctor Mihai Voicu, medic specialist stomatolog, care, cu argumente științifice, a pledat pentru creșterea exigențelor în ceea ce privește selecționarea personalului navigant în general și a scafandrilor în special.

In loc de concluzii la acest raportaj aş cita din intervenția academicianului Stefan Milcu, la sfîrșitul acestei mese rotunde.

— Spațiul oferit de Academia Navală pentru desfășurarea acestui forum a fost excepțional, a fost o probă de capacitate și ne-a permis să stăm cu demnitate în fața partenerilor străini. S-a demonstrat capacitatea noastră de rezolvare a problemelor, de la spațiu la confinut. Am vizitat multe campusuri universitare în țară și străinătate, dar ceea ce am văzut în Academia Navală m-a impresionat în mod deosebit demonstrând că aceasta este competitivă cu orice instituție similară pe plan internațional. Aduc mulțumirile mele personale comandanțului Marinei Militare, domnului viceamiral Gheorghe Angheluș și comandanțului Academiei Navale, domnul contramiral Eugeniu Dumitrescu. În ceea ce privește medicina navală, recunosc că eu însuși m-am instruit cu această ocazie în domeniu și apreciez în mod deosebit eforturile depuse de medicii din Centrul de Medicină Navală. Cred că nici nu mai este cazul să se pună problema de a fi sau nu recunoscută ca specialitate de sine stătătoare. Aveți realizări importante și cred că ele trebuie dezvoltate. Vă sprijin cu toate posibilitățile și autoritatea mea. Consider că o problemă deosebită, ca factor agresiv al vieții, o constituie stresul — problemă a lumii moderne. Ar fi necesar să studiem mai în amănunt această problemă cu implicațiile ei în domeniul navigației și a scufundărilor. Propun aceasta către ca pe o temă de studiu pentru vizitorul Congres și sălăiți de dumneavoastră în cercetarea ei.”

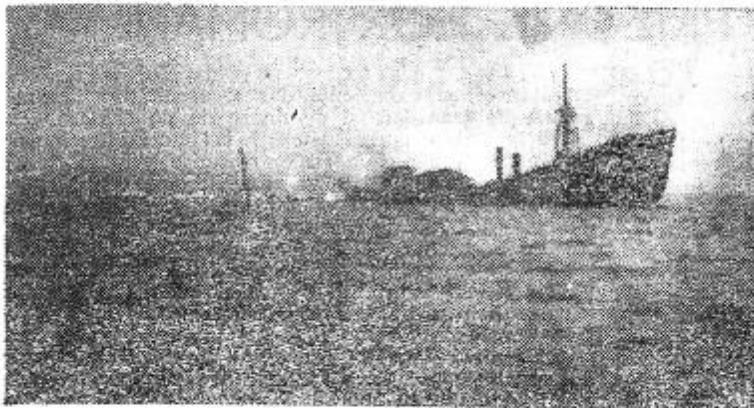


— celor ce-și desfășoară activitatea în mediul hiperbaric tematica a fost diversă și bogată, ca de exemplu salvarea naufragiaților, temă susținută de locotenent colonelul doctor Nicolae Spinei — medic specialist expert care ajunge la concluzia că hipotermia reprezintă una din cauzele principale ale cazurilor de inec. În intervenția sa, domnul doctor Nicolae Chiriac, a arătat că există pe plan mondial echipamente termoizolante adecvate care pot prelungi durata de supraviețuire în apă rece. Nu ar fi lipsit de interes ca astfel de echipamente, aflate de altfel la Petromar Constanța, să fie și la bordul navelor din Marina Militară și Marina Civilă.

O temă care a suscitat un deosebit interes a fost cea legată de medicina hiperbarică.

In alocuțiunile lor, locotenent colonel doctor Victor Loghin — medic primar O.R.L., subsemnatul și locotenent colonel doctor Mircea

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN



DIN CALVARUL PRIZONIERILOR ROMÂNI ÎN RĂSĂRIT

Totul părea că se îndreaptă spre normalitate. Navele românești de debarcare „Pontoanele 404, 405 și 406”, puse sub comandă sovietică, au executat „ziua și noaptea” transporturi de trupe, armament și materiale. „La Isaccea, se specifică într-un document, s-a lucrat fără intrerupere timp de 4 zile, în ziua a doua de lucru primindu-se mulțumiri din partea Admiralului Kuznetsov pentru activitatea depusă”. Aprecieri meritate dar fără valoare în stabilirea unor raporturi firești de cooperare. Dacă înțelegerile de la Ismail au fost respectate de către români, asigurările sovieticilor, date cu același prilej, nu au fost de durată. Intuit doar, scopul sovieticilor a fost afirmat limpede, în ziua de 30 august 1944, cînd „Cpt. C-dorul Blinov, însoțit de încă doi ofițeri ruși” au prezentat la Comandamentul Forțelor Fluviale Române, care se afla la Hirșova, Ordinul operativ secret K.S. 2 prin care contraamiralul Gorskov a cerut ca „Toate navele de luptă române (monitoare, vedete etc.) aflate în amonte de Brăila să fie în ziua de 31 august 1944, ora 18.00 la Reni”. Pentru a masca adeverăratele intenții s-a mai cerut deplasarea la Brăila a Comandamentului Forțelor Fluviale și a Statului său Major „cu toate documentele necesare întocmirii planului comun de acțiune pe Dunărea mijlocie și superioară”. În drum spre Brăila, la nava „Măcin”, pe care era ambărcat Comandamentul Forțelor Fluviale Române, au fost atașate monitoarele „Ardeal” și „Lahovary” urmate de două vedete sovietice. La Brăila, conșternare. Aceiași ofițer Blinov ordonă „ca navele să-și continue drumul spre Ismail”. Înțelegind manevra ofițerului sovietic, contraamiralul Stoianovici i-a cerut un ordin pe care acesta îl-a dat „scris cu creionul chimic”. În drum spre Ismail, prin radiograma nr. 327 s-a comunicat Statului Major al Marinei: „Suntem în dreptul Galați. Coborîm la vale. Avem impresia că suntem duși în captivitate”. Presimțire adeverită. Sositi la Ismail, pe 1 septembrie 1944, la ora 21.30, ofițerii din Comandamentul Forțelor Fluviale au putut vedea monitorul „Brătianu” în port „fără pavilion național la pupă și fără pavilion alb la vîrgă”. A doua zi, pe 2 septembrie 1944, pe la orele 14.00 Comandantul Forțelor Fluviale contraamiralul Al. Stoianovici, însoțit de șeful de Stat Major al Forțelor Fluviale, căpitan comandor Voinescu Victor și de comandanții monitoarelor „Ardeal” și „Lahovary”, căpitan Goinescu Grigore și căpitan Diaconescu Paul au fost debarcăți și transportați în orașul Ismail cu o șalupă. Două ore mai tîrziu, echipajele au fost soinate să debace imediat. Măsura a fost motivată „ca siguranță pînă la terminarea tratativelor duse de delegația română la Moscova pentru încheierea armistițiului”. Din documente reiese că echipajele au fost duse la mal în tinută de vară (cămașă și chiloti), că după ce au fost filmati au fost „luati și duși cu destinație necunoscută” nu înainte de a li se permite să-și ia echipamentul de la bord. Dar, „ofițerii și trupa au găsit cabinile fortate și luerurile sustrase în mare parte de către marinari sovi-

etici de pe vedetele rămase acostate la fiecare navă”. O lege a războiului sau un obicei al sovieticilor? Oricum faptul e dezonorant.

Cei patru ofițeri din Comandamentul Forțelor Fluviale, cărora li s-a alăturat, din 5 septembrie, și comandantul monitorului „Basarabia” locotenent-comandor Nicolau Eustatiu, au fost reținuți la Ismail într-o clădire din oraș, pusă sub pază armată.

Deși Comandamentul Forțelor Fluviale a intrat în subordinea Comandamentului Flotilei Rusești de Dunăre, încă din 31 august 1944, deși mai păstra în memorie recomandările primeite de la Statul Major al Marinei, făcute pe 27 august, prin care se cerea ca „regulile de onoare tradiționale ale unei Marine Militare trebuie sacrifice în acest moment de grea cumpăna pentru țara noastră, cînd orunde și în orice situație, forțele noastre armate trebuie să capete încrederea forțelor sovietice”, ofițerii reținuți la Ismail, prin contraamiralul Alexandru Stoianovici au protestat apărind astfel oncarea marinei române care s-a aflat în situația să fie desființată, nu prin luptă, ci prin dictat și chiar violenție.

In cele cinci zile și cinci nopți de incertitudine dar și de afirmare a demnității, contraamiralul Stoianovici a protestat verbal dar și în scris pentru faptul că: „nu au fost respectate de către Comandamentul Flotilei Sovietice de Dunăre, prevederile „Declarației Molotov” din aprilie 1944 și nici ale acordului de la 29 august 1944 de la Ismail, prin care s-a fixat subordonarea operativă, în vederea colaborării Forțelor Fluviale Române cu cele sovietice. Pe baza acordului de la 29 august 1944, Forțele Fluviale Române urmău să actioneze păstrînd pavilionul și personalul român, dar în prezent comandanții, ofițerii și echipajele au fost debarcăți de la bordul navelor iar pavilionul național a fost și el coborit, contrar celor convenite”. Acțiunile, întreprinse de Grupul III monitoare pe Dunăre, în amonte de Brăila, între 26 august și 5 septembrie 1944, eu deosebire de monitorul „Basarabia”, sunt descrise, cu adăos de valoroase amănunte, de locotenent-comandorul (r) Eustatiu Nicolau într-o lucrare aflată în manuscris. Toate însemnările coincid cu faptele și datele consignate în documentele de arhivă. În plus, sunt descrise întimplări neobișnuite, unele greu de imaginat, posibile însă în acea perioadă de dictat al „aliatului” care s-a comportat ca un invadator.

Aflăm din documentele de arhivă despre cele întimplate după sosirea monitorului „Basarabia” la Ismail: „Imediat după acostare (la ora 7.30) la bordul monitorului vin 12 marinari sovietici înarmați cu pistoale mitralieră... Cpt. C-dorul Blinov comunică: echipajul va părăsi nava în maximum o oră; se va preda cheia de la casa de bani a monitorului; la bord va rămîne numai o echipă de oameni pentru întreținerea materialului... Oamenii din echipaj vor lua asupra lor numai mantaua, pă-

Serialul nostru — FILE INEDITE DE ISTORIE

Horia Titus VASILONI

(continuare în pag. 22)

DIN CALVARUL PRIZONIERILOR ROMÂNI

(urmare din pag. 21)

tura și hrana pentru două zile; ofițerii vor preda armele de foc și săbiile putind să-și ia în schimb toate bagajele". Apoi, cu un bac echipajul "a fost luat și dus într-o direcție necunoscută".

La această realitate, martorul ocular care a fost locotenent comandorul Eustațiu Nicolau, comandanțul monitorului "Bașarabia" a adăugat un fapt demn de semnalat, caracteristic pentru comportamentul nouului "aliat": "Cind întregul echipaj a părăsit naiva s-a dat ordin să se înșiruire în fața unei gropi săpată în lungul malului. În spatele gropii s-au înșirat cei aproape 20 de ostași sovietici care își scoaseră balaiicele (automatele nn) de pe umăr, din poziția de repaos, și le-au trecut în fată, în poziția gata de tras. Toți am crenut că vom fi execuțați și apoi îngropăți în sănțul deja pregătit. Dar un ostaș sovietic a comandat pe românește „la stînga" și a arătat cu mina dreaptă direcția înainte prin pădure".

După administrarea unei asemenea terapii "soc" eare poate fi interpretată și ca o soluție salvatoare pentru moment, o șansă pentru o minimă speranță. În esență, totul a fost un amestec de barbarie și umilință. Dar, umilința nu se uită. A urmat apoi captivitatea. Echipajul a fost dus, prin Ismail la Cetatea Albă, mai apoi la Odessa și de aici în lagările Rusiei.

Sovieticii s-au dovedit inventivi în domeniul tururilor psihologice. Comandanțul Eustațiu Nicolau consemnează în amintita lucrare memorialistică un fapt concluzient. Cind cei cinci ofițeri superiori, reținuți la Ismail, au fost eliberați și au ajuns la Tulcea "comandanțul militar (al portului Tulcea nn) căpitan Căpriță Nicolae i-a spus Amiralului, fiind toti de față, că el a comunicat, cu o zi înainte, Statului Major al Marinei că, din informații sigure, ostacții de la Ismail au fost execuțați în noaptea de 5/6 septembrie".

Fapta nu s-a adeverit dar a existat o bază reală pentru o asemenea bănuială. Prin aceeași sursă Eustațiu Nicolau ne informează că în noaptea de 7/8 septembrie, pe la orele 01.30, cei cinci ofițeri au fost luati cu "două autoturisme negre, în așa fel ca să nu poată vedea nimic afară. (...) Autoturismele au luat-o la stînga, deci spre Nord și simțeam cum urcă dealul spre cimitir. (...)". După ce au pătruns pe un spațiu cu nisip mașinile s-au oprit. "La un moment dat am auzit vocii și zgomote de lopeți cea ce înseamnă că oamenii își făcuseră datoria". Ofițerii captivi au trecut atunci prin chinurile morții. Unii au tăcut, resemnat. Vorba românului „fie ce-e fi". Pe alții i-a cuprins spaima sfîrșitului. Toate sint omenești. Să nu dorim nimănuia să treacă prin asemenea situații.

Zgomotele au creat imaginea săpării unei gropi și apropierea sfîrșitului. Poate așa s-ar fi încheiat acest capitol dar sovieticii aveau nevoie de ofițeri

capabili și cu experiență dar și ascultători în operațiile de transport și deminare de pe Dunăre.

De la Tulcea spre București, cei cinci ofițeri captivi eliberați au călătorit cu permise primite de la garnizoana sovietică, în vagoane de clasa a 3-a „atașate unui tren militar cu tancuri care mergeau spre Medgidia. Cind ne-am urcat în trenul care venea de la Constanța — consemnează Eustațiu Nicolau — acesta era plin cu ofițeri care fusese debarcăți de pe navele captureate de către sovietici. Dar, fapt curios, nici un ofițer, maestru sau marină nu a fost luat prizonier sau deportat în lagăre în Rusia".

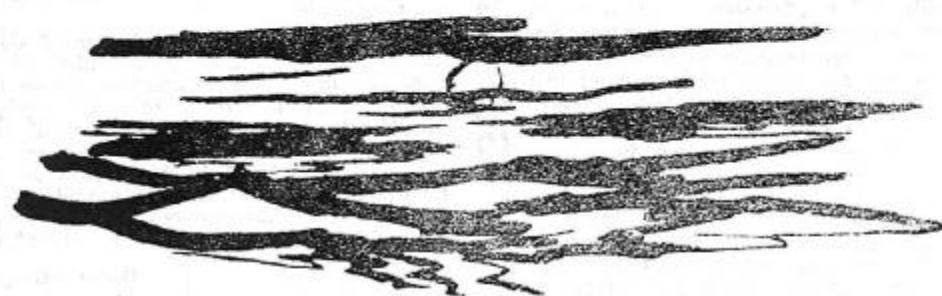
Cu aceeași tenacitate sovieticii au urmărit și anihilarea Forțelor Navale Maritime Române. Cîteva realități deosebite au imprimat totuși evenimentelor de la Marea Neagră o anumă particularitate. O puternică forță navală germană ca și famoasa baterie „Tirpitz" de 400 mm au condus pe contraamiralul Horia Macellari la concluzia că unui incident armat îl este de preferat plecarea Flotei germane din portul Constanța. Hotărire intelectuală, pentru că astfel au fost scutite de distrugeri catastrofale atât portul cît și orașul Constanța.

Eliminarea unui conflict cu navele germane, posibilitatea acestora de a pleca nestingherite a sporit suspiciunile sovieticiilor. Alte două incidente neduite — torpilarea navei „Oituz", acostată la dana 23, ca și scufundarea unui dragor sovietic, aflat în mars spre Constanța, într-o grupare navală însoțită de N.M.S. „Murgescu" — au fost taxate ca „sabotaj și complicitate cu marina germană din Marea Neagră". Situația a devenit atât de încordată încât comandanțamentul Teritoriului Dobrogea a anunțat prin radio Statul Major al Marinei că „Suntem total suspectați și sunt de prevăzut represalii tari". Chiar dacă nu ar fi fost aceste motive sovieticii ar fi inventat altele pentru ca intențiile lor să fie finalizate. Deși încă de la sosirea în Constanța marinarii sovietici „sunt primiți cu camaraderie și simpatie" la fiecare navă românească a fost instalat cite un ofițer sovietic. Lămuritor pentru noua situație este răspunsul Comandanțamentului sovietic la inițiativa Comandanțamentului Forțelor Navale Maritime și al Teritoriului Dobrogei de a stabili orele pentru „contactul operativ" între cele două comandanțamente: „Sovieticii sunt în Constanța în calitate de invingeitori". De altfel, nu era prima declarație de acest gen. Încă din 30 august 1944, în Jurnalul de operații al Comandanțamentului Forțelor Navale Maritime se specifică: „Relațiile cu armata sovietică sunt încă neclare... aceștia ne consideră încă inamici sau o tară care a capitulat fără condiții".

Deși au fost satisfăcute toate cererile Comandanțamentului sovietic, în seara zilei de 4 septembrie 1944, la ora 20.30, militari sovietici „ocupă porțile de intrare în port înlocuind grănicerii români. La intervenția făcută la Comandanțamentul sovietic acesta a răspuns scurt: „Inlocuirea s-a făcut din ordinul nostru".

(Va urma)

Serialul nostru — FILE INEDITE DE ISTORIE



SCRIȘOARE DESCHISĂ ADRESATĂ ZIARULUI „ROMÂNIA LIBERĂ”

In numărul 720/14754/15 august 1992 al ziarului „ROMÂNIA LIBERĂ”, a apărut articolul „AM FOST STĂPINII MĂRII” cuprinsind mărturii domnului locotenent-comandor (r) Decebal Dem. Trandafirescu, consemnate de doamna Roxana Iordache.

Cu regret trebuie să vă comunic că în cuprinsul articolului respectiv s-au stocurat o seamă de exagerări și neadevăruri care, împreună cu limbajul folosit în redactarea lui, nu fac deloc cinstă ziarului dumneavoastră.

Mentionez doar câteva exemple.

— Afirmăția că războiul ar fi fost „început de noi cu vreo trei ani înainte fiindcă am pregătit minele care au fost înșiruite de-a lungul litoralului” este cel puțin copilărescă. Minele marine, ca și alte arme — torpile, mijloace anti-submarine etc., — se pregătesc din timp și instalarea lor pe poziții, în cadrul sistemului general de apărare a granitelor maritime în perioade de tensiune, chiar în timo de pace, nu înseamnă începerea războiului. Practic, acțiunile de minare în zona litoralului nostru au fost inițiate la 15 iunie 1941; cum putea începe războiul cu trei ani înainte? Impotriva cui? și de ce?

— Alte afirmații — de fapt tema de bază a articolului — „Marina Română este aceea care a stăpinit marea. Si de cite ori au ieșit nave rusești, chiar de la prima ieșire au fost oprite” și ceva mai departe „în general, aşa cum vă spuneam, am fost stăpinii mării. Până la 23 august noi nu pierdusem nici o navă de război și am stăpinit Marea Neagră” sint, de asemenea, exagerări gratuite. Marina Română nu a dispus de timpul necesar completării înzestrării sale astfel că, din punct de vedere tehnic, raportul de forțe, față de flota sovietică din Marea Neagră, era de aproximativ 1 la 10. Numai pregătirea bună a statelor majore, comandanților și echipajelor noastre a reușit să substituie, în oarecare măsură, lipsurile din domeniul tehnic și ca urmare, majoritatea misiunilor ce i-au fost încredințate au fost indeplinite de Marina Română în bune condiții.

Mentionez în primul rând transporturile masive de trupe și materiale între Constanța, Sulina și Odessa, Nicolae, Sevastopol în sprijinul frontului terestru în perioada înaintării acestuia spre est precum și cele din perioada de retragere a frontului spre vest, cu dramaticele evacuări din Odessa (aprilie 1944) și Sevastopol (mai 1944).

Intr-adevăr, putem spune că în zona noastră operativă Marina Română a reușit să-și exercite autoritatea, cu toată inferioritatea de forțe și mijloace de care dispunea, dar de aici și pînă la afirmăția că „am stăpinit Marea Neagră” nu poate fi pus semnul egalității.

Autorul mărturisirilor citează cazul „crucișatorului „MOSCOVA” scufundat de distrugătorul „REGINA MARIA” după vreo două luni de la începutul războiului” și chiar deserie cu lux de amănunte unele întâmplări. „REGINA MARIA” spune Domnia Sa, „venise dintr-o misiune într-un sens contrar și acostase la Capul Midia unde era locul de odihnă...” etc. etc. În realitate, faptele diferă.

Nu după două luni ci lucă numai patru zile de la începutul războiului (în zorii zilei de 26 iunie 1941) distrugătorul lider „MOSCOVA” (2895 tone, cu 5 tunuri de 130 mm) însoțit de distrugătorul „HARKOV” (același tip), constituind o grupare de luptă, susținută la larg de o grupare de sprijin (1 crucișator greu și 2 distrugătoare), a pătruns în zona litoralului nostru din direcția Est-Sud-Est și de la cca. 20–22 km, a deschis focul asupra nodului de cale ferată PALAS, vital pentru portul Constanța la acea dată. Reacție rapidă și puternică a apărării litoralului cu nave de suprafață, baraje de mine și artilerie de coastă, a constituit un dezastru pentru gruparea navală de luptă sovietică, conducătorul ei, „MOSCOVA”, a fost scufundat iar „HARKOV”, puternic avariat, a reușit să se salveze înapoindu-se la Sevastopol cu gruparea navală de sprijin.

Cu aceeași siguranță putem spune că, după 26 iunie 1941, flota sovietică nu a mai acționat în zona noastră operativă cu nave de suprafață (ci numai cu submarine și aviație) pînă la 13 decembrie 1942 cînd, o nouă acțiune cu nave de suprafață asupra unui convoi asigurat de torpiloarele noastre între Sulina și Odessa s-a terminat de asemenea cu un eșec, convoiul reușind să se înapoieze la Sulina fără pierderi.

— Mai afirmă dl. lt. cdr. (r) că „pînă la 23 august (probabil 1944) noi nu pierdusem nici o navă de război”. Așa să fie căre? Este posibil să fi uitat Domnia Sa că încă în timpul pregătirilor pentru execuțarea operațiunilor de minare suntem pierdut canoniera „LEPRI”, apoi în timpul efectuării operațiunilor (10 oct. 1941) am pierdut nava „CAROL I”, amenajată și folosită ca putor de mine, că la 9 noiembrie 1941 am pierdut vedetele torpilo-

re „VIFORUL” și „VIJELIA” iar torpiloul „NALUCA” s-a scufundat în portul Constanța cu aproape jumătate din echipajul său chiar la 20 august 1944? După cum nu putem uita nici pierderea navelor comerciale (aproape toată flota comercială), unele incadrante cu personal din Marina Militară și folosită pentru minări, dragă, transporturi de trupe și materiale și alte misiuni la mare și la Dunăre, tîinte principale ale atacurilor sub-mare și aviației inamice.

— Iată o altă scenă descrisă amănuntit de autor. „Între timp, distrugătorul „REGINA MARIA”, pe care aveau ei pică, a fost scufundat. Aflindu-se în port, un avion de bombardament a venit în mod special și a coborât atât de jos înălțat încât a aruncat o bombă pe coajă navală. Si a explodat” (autorul nu precizează cine a explodat; bombă sau navă?). La 20 august 1944, în cadrul unui puternic bombardament aerian asupra portului Constanța, o bombă a căzut chiar pe unu din coajile distrugătorului „REGELE FERDINAND”; nava a făcut avarie, dar nu de acea bombă era, din fericire, nu a explodat. La distrugătorul „REGINA MARIA” nu s-a petrecut o asemenea situație; el nu a fost niciodată scufundat și a fost dezarmat odată cu toate navele de luptă din Constanța, în mod să-mavolnic, în noaptea de 4/5 septembrie 1944 (după ce întreaga Armată Română, inclusiv Flota, închise războiul împotriva U.R.S.S. și frecuere de partea acesteia, îndeplinind chiar misiuni de luptă alături de Flota Sovietică, împotriva forțelor germane). El a fost internat în U.R.S.S. Împreună cu restul navelor românești pînă în 1951, cînd o parte din nave ne-au fost înapoiate.

Nu înțeleg cum un ziar ca „ROMÂNIA LIBERĂ” poate publica mai ales în ocizia unei zile festive — Ziua Marinei, un articol de calitatea celui la care mă refer, fără să controleze măcar dacă faptele prezentate au vrînum simbolic de adevăr; un asemenea articol contribuie la diminuarea prestigiului ziarului, în egală măsură cînd al celor ce îl semnează, cu atît mai mult cu cît, din cîte știu, unele persoane din conducerea ziarului ru au fost străine de mediul Marian Române.

In fine, nu știu ce legătură avea ultima parte a articolului referitoare la „Vaca Sacră”, Regele Mihai și curajul președintelui sau al regelui, cu titlul său.

Consider că această parte nu privește pe marinari.

Vă îșfi recunoșcător dacă ați binevoi să publicați cele de mai sus considerindu-le în cadrul dreptului la replică.

Cu deosebit respect,

Contraamiral (r)
Victor BOGDAN

— veteran de război ..



magazin • magazin • magazin

DIN PRESA STRĂINĂ DE SPECIALITATE

În expediție cu velierul polar „Antarctica”

Jean — Louis Etienne, „călătorul de la Polii” a plecat din nou. Obiectivul său: protejarea continentului Antarctica și sensibilizarea opiniei publice printr-o operație privind mediul.

Ne amintim de precedenta sa expeditie: traversarea pe jos a intregului continent de gheata. Telurile urmărite sunt aceleasi, dar de data asta fară ciimi, fară sănii, fară mers pe jos. El va răma în bordul velierului „Antarctica” navigind la marginea banchizei efectuind măsurători pentru oamenii de știință, realizând filme pentru televiziune. Goeleta „Antarctica” a fost special concepută pentru acest gen de navigație. Ea a dovedit deja acest lucru, însă în cursul celor 2 ani ce vor veni Jean-Louis Etienne și echipajul său îi vor cere mult mai mult.

Pe 22 aprilie 1989, La Villeneuve — la — Garenne, în regiunea pariziene, Societatea franceză de construcții navale pune la apă un cincisecint de metri, cu forme rotunde, executat tot din aluminiu. Numele său este cel al unui program: „Antarctica”.

Această goeletă de 36 de metri este un velier polar, unic în lume. Căldura și izolația sunt studiate pentru temperaturi exterice de -40°C .

Originalitatea velierului vine mai ales de la forma pe care o are coca, construită în aşa fel încât poate fi pus între ghețuri fără a fi sfârmat; presiunea laterală intinând doar suprafețe inclinate, poate permite navei să se înalte.

UN VELIER PENTRU AVENTURIERI

Prima misiune a velierului polar „Antarctica” este să asiste expediția lui J.L. Etienne, la traversarea continentului Antarctica. Goeleta, odată pregătită și echipată, părăsește portul Le Havre, la mijlocul lunii mai 1989, se îndreaptă spre S.U.A., apoi Punta Arenas (Chile) ajungind în strîmtoarea Magellan. La origine, expediția transantarctică trebuia să fie autonomă, velierul asigurând transportul oamenilor, a cincilor și a materialului și un eventual ajutor în caz de pericol. De fapt, sovieticii au fost cei care au asigurat transportul. Goeleta a rămas la Punta Arenas, săcind legăturile radio dintre cei 6 membri ai expediției și Franța. La sfîrșitul lui decembrie 1989, cind ei atingeau Polul Sud, goeleta a părăsit locul în care se afla și a făcut turul continentului pentru a-i întîlni la bază sovietică de la Mvny. Dar

ghețurile au impiedicat accesul la bază, sovieticii preferind să-i reducă pe cei 6 membri ai expediției la Sidney.

UN VELIER PENTRU ȘTIINȚĂ

După ce eroii noștri cunoscuseră gloria în fața lor — J.L. Etienne este numit cavaler al Legiunii de onoare — goeleta își oferă serviciile comunității oceanografice.

La cererea lui Orstrom — Noumea echipajul a efectuat 48 de sondaje batimetrici între 20°S și 20°N , de-a lungul meridianului 150°E și a lăsat la apă 8 geamanduri în derivă între 8°S și 12°N . Această misiune constituie o parte din participarea franceză la programul internațional Toga sun program de cercetare a legăturii ocean-atmosferă.

Pe 27 aprilie 1990, regăsim „Antarctica” la Osaka, în Japonia, unde membrii expediției ajunseră deși. Apoi programul prevedea întoarcerea în Europa prin strîmtoarea Behring și trecerea pe la N.E. de-a lungul coastelor siberiene. Dar autorizațiile sovietice au ajuns prea tarziu. Proiectul a fost abandonat, sau mai exact amânat pentru o dată ulterioară. După o excursie în Kamciatka, întoarcerea s-a făcut pe o rută clasică, via Panama.

UN VELIER PENTRU INVATAMINT SI CERCETARE

Pe 16 iunie 1991, velierul polar părăsește din nou Franța pentru un lung voiaj, J.L. Etienne, șeful expediției și Christian de Marlievre, responsabil științific, nu se vor reîntoarce la bord decât în luna august, în peninsula Valdes,

în sudul Argentinei. Echipajul cuprinde, în afară de Jean Collet — skipper și Laurent Rousseau, secund, ambii specialiști ai marinei comerciale, alte cinci persoane având fiecare specialitatea lor.

Această nouă misiune științifică cuprinde două etape:

— prima, din august 1991 pînă în martie 1992, din peninsula Valdes în Africa de Sud, va servi ca suport la „proiectele educative”:

— în cursul celei de-a doua etape, din mai pînă în octombrie 1992, desfășurată în plină iarnă australă, experiențele științifice vor fi făcute pînă la marginea banchizei.

Programul educativ

Inaintea lui J.L. Etienne și a echipajului său, alți navigatori s-au gîndit să ofere serviciile lor Ministerului Educației, cu mai mult sau mai puțin succes. De data aceasta însă reușita este garantată. Notorietatea șefului expediției a stras adeziunea mass-mediei. Canalul de televiziune FR 3 difuzează cu regularitate emisiuni pentru elevi și nu numai, realizate la bordul „Antarctica”. Dar emisiunile de televiziune nu sunt singurele mijloace ale programului educativ. Există, de asemenea, o publicație lunară în culori, de 15 pagini, „Antarctica”.

Programul științific

Centrul național de cercetare științifică (CNRS), Institutul francez de cercetare, pentru exploatarea mării (Ifremer), Muzeul național de istorie naturală, Universitatea din Bretană, Laboratorul Arago al observatorului de științe astrologice Banyuls vor participa împreună la o serie de cercetări care se vor face la marginile banchizei antarctice, în timpul iernii australă a anului 1992. Informațiile despre această zonă în care cîte de mare se transformă în gheata, unde speciile de animale trăbuite să emigreze, sunt încă parțiale. Colectarea de specii biologice, studierea faunei marine, de la microorganisme la balene și focii vor servi la completarea lor.

Experiențele și măsurările efectuate la bordul „Antarctica”, zit în marea Weddel (noiembrie 1991) cit și în timpul traversării Capului Tasmaniei (aprilie — mai 1992) și drumul între Tasmania — banchiză (mai — septembrie 1992)

→

Aventurile celebrului Trică marinarul

Veste că nava, pe care era ambarcat Trică marinarul, urma să facă o croazieră în Mediterana, îl jău pe eroul nostru să sară în sus de bucurie atât de tare încât, în cădere, nu mai nimeri pe punctea vasului.

Spre a fi scos din apă a fost tras de picioare, singurele care mai rămnăseseră la suprafață, dat fiind că era greu de cap și corpul acționă ca un „hopa Mitică” (Trică).

— Sper să acostăm și într-un port din Elveția! se adresă comandanțului, Trică. Am un consilie care să stabilit acolo de peste 30 de zile.

— Trică, ce fel de marină ești tu? Nu știi că Elveția nu are ieșire la mare?

— Nu se poate dom' comandanț, ăia au de toate!

I s-a arăsat o hartă, dar Trică s-a uitat pe ea și-a spus că nu-i completă, că nu apare marcat satul Atîrnăți, unde s-a născut el.

Peripețiile marinarului Trică, pe timpul călătoriei, au rămas de permanentă, fiind trecute în jurnalul de bord și în registrul istoric al navei. La prima escală, făcută la Sozopol, în timpul unei vizite, ghidul de acolo le-a spus că Bulgaria este țara trandafirilor. Trică l-a contrazis, susținând că țara trandafirilor este România. Cu greu a fost convins de colegi să tacă și să lase politica...

La Istanbul, cind s-a organizat vizitarea navei de către populație, Trică s-a urcat pe catarg și-a strigat, dintr-un instinct istoric:

— Vin turci!

In Egipt, într-o seară, cind se plimba prin Alexandria, a cunoscut o musulmană pe care n-o vedea prea bine, din cauza întunericului și-a citorva pahare pe care le avea la bord. După îndelungi sărutări, observă că fata avea frigeaua pe față, mai mult, fu lăsat în primire de doi polițiști arabi, care i-au arătat cu bastoanele unde îi este acostată nava...

Si în Franță a incercat să facă o aventură. Auzind de Notre Dame, zise:

— Merg la damele noastre, văd c-avem și-aici reprezentante!

Cu greu s-a convins că vorba de o catedrală. În Spania a participat la o coridă, unde, obisnuit cu meciurile noastre de fotbal, a intrat pe gazon și-a vrut să ia taurul de coarne, dar a fost invers.

La întoarcere, nava a făcut o escală în Sicilia. Trică a ieșit pe stradă, de data asta cu o bită, strigind la lume că este miner român.

In cîteva ore, mai mulți mafioși s-au predat de bunăvoie autoritaților.

Intors în țară, Trică se învoi la comandanț să plece acasă, nerăbdător să povestească sătenilor cum a cutreierat el lumea și ce minunății a văzut. A organizat o conferință de presă, la care au participat preotul satului, polițiștii, tușa Veții (care era purtătoare de curvintă prin sat), învățătorul de la școală și Ticiu, zis „Zgubiliticu”, prietenul din copilărie al marinărilor Trică.

— Bă!, incepă să povestească Trică, ce am văzut eu pe unde am umblat, n-a văzut întregul sat! N-am să uit că oameni am cunoscut!

— Dar nici ei pe tine, fu de părere învățătorul. In Franță, unde am înțeles că ajuns, ai fost cumva și la Luvr?

— Am trecut pe la el, dar nu era acasă.

— In Egipt ai vizitat Sfinxul?

— Da, și a rămas înmormurit cind m-a văzut. M-a întrebat de unele personalități politice din țara noastră, din generația lui, dar am evitat răspunsul, neștiind ce să spun.

Apoi, Trică a uluit asistența cu povestirile lui, așa încât tușa Veța își facea într-un cruce, preotul rostea în barbă „Ferește-l Doamne!”, iar polițial își pipăia la buzunarul din spate cătușele. Povesti că turcilor nu le ajung ţigările și fumează toți dintr-o oală,



de-i zice nărhilea, că în Grecia a fost la Acropole, care seamănă foarte mult cu clădirile fostului C.A.P. din sat, că la Pireu a dansat „Zorba Grecul” cu fostul premier Papandreu și că în Italia, în trei zile a învățat limba lor. A dat și un exemplu: „Dopo uso, tirare la manglia”, care înseamnă „Docul uzat de la Mangalia”. In Mediterana, cind era de cart, a descoperit o insulă, pe care era un trib. A vorbit cu căpetenia lor care, cind a aflat că este român, l-a bătut pe umăr, spunându-i „Frate al meu!”

Le-a relatat prin ce furtuni a trecut, cu valuri care acopereau cite un sfert de oră nava, încit trebuia să se întâni cu o mină de buliștră și cu una de nas, iar la trecerea prin strîmtoarea Bosfor s-a întinut cu Dardanele. Era aşa de îngustă trecerea, că trebuia să sară în apă și să impingă visul.

Conferința de presă s-a întrerupt în momentul în care prietenul său din copilărie, Ticiu Zgubiliticu s-a ridicat și i-a spus:

— Hai, că nici eu nu te mai cred!

Ananie GAGNIUC

→

ne vor permite să cunoaștem mai multe aspecte biologice și fizico-chimice ale apelor superficiale (zăpada) în timpul iernii, să știm mai multe despre viteza apelor de la suprafață și a apelor circumpolare adinții etc.

Și încă alte proiecte

Incepând cu iarna australă 1992,

proiectele nu sunt definitiv oprite. Si ideile nu lipsesc: mai întâi se prevede iernarea în Arctică, pentru a testa oamenii și materialele, pentru a vedea dacă nava se comportă bine, după cum s-a pre- văzut, sub efectul presiunii ban- chizei și dacă aluminiul reziste la temperaturi foarte scăzute.

In fine, în 1993—1994 se prevede să se retrăiască ceea ce a

trăii norvegianul Nansen și echipa lui, „Fram” cu 100 de ani în urmă: să se lase luati de banci și duși în derivă cu ea în jurul Polului Nord, în sensul limbilor unui ceas, pînă ce gheata va elibera nava.

Traducere și adaptare

Julia CONSTANDACHE

Din revista „Cale Bleus” nr. 4/1992



magazin • magazin • magazin

n-ar trebui să existe multe momente triste, dar nu pot uita disparația în apele ei a poetului Dan Deșliu.

PE DRUMUL DE COSTIȘE CE DUCE LA VASLUI...

...trimisul nostru special, redactorul Ananie GAGNIUC, a plecat în miez de toamnă pentru a participa la cea de-a XII-a ediție a festivalului de umor „Constantin Tânase”. Cu o participare selectă și-un juriu competent, festivalul a suscitat interesul a numeroși „specialiști” ai genului, precum și a unui public larg, care a pus, prin ris și aplauze, pecete calității umorului prezentat. Așadar, la Vaslui, umorul a fost la el acasă.

Paralel cu activitățile desfășurate, șezători literare, spectacole, întâlniri cu cititorii etc., reporterul nostru a cules impresii, creații, ginduri și păreri despre mare și marinari, despre nave și comandanții lor. Iată cîteva din acestea: VALENTIN SILVESTRU — „Marea, o selavă a vînturilor, este o permanentă generatoare de forme, este mama Afroditei și sufletul atitor aventuri. Am cunoscut mulți marinari, le-am ascultat povestirile, i-am admirat în imensa lor răbdare de-a aștepta o viață aelași târm. Să ajungă din nou, din nou, acasă!”

Cit despre partea veselă a luerilor, nici unul nu mi-a confirmat că are logodnică în fiecare port. Astă pentru că n-au ajuns încă în toate porturile lumii!..”

ȘTEFAN CAZIMIR — „De cîteva ani marea este pentru mine ca un albatros cu trei picioare. Ai auzit de el, ai fugit după el dar nici nu l-ai prins și nici măcar nu l-ai văzut. Mi-e dor de mare și cum timpul nu îmi permite să-o văd prea des, îmi umplu acasă cada cu apă și mă plimb cu foeh-nul pe suprafața ei.”

Despre marinari, numai de bine. Mi-aduc aminte de o glumă, în care un bătrân lup de mare, comandant de corabie, înaintea pie cării cu navă, deschidea o cutie în care se uita o clipă. Curiosi, la moarte sa, ceilalți marinari s-au repezit la cutie, dar n-au găsit în ea decât o hîrtiuță pe care scria „Babord la stînga, tribord la dreapta!” Dar degeaba îți spun dumitale poante marinărești, că ești și de-al lor și scrii și umor, așa că e ca vinzarea castraveților la grădinării!“

RODICA TOTT — „Jubesc marea, dar nu și unele răutăți ale ei! Poate că în miez de voie, bună,

Cit despre panseurile mele legate de mare, aş vrea să ţi le citeşti la o cafea. Mă inviți?” s-a adresat ea redactorului nostru.

Evident că a invitat-o pe cunoscuta scriitoare de umor, actualmente redactor șef la două publicații — „Urzica” și „Sopîrla”. Pilulele ei le vom prezenta mai jos.

MIHAI ISPIRESCU — „Voi, marinarii, aveți o lume fascinantă dar nu vreți să intrați în ea, decât cu mijloace adecvate. Astă îmi amintesc de gluma cu scafandru

Ecouri... maritime de la Festivalul umorului Vaslui '92

care lucra în imersiune și primește telefon de la navă, prin fir, să urce, că se scufundă navă. „Ce să mai urc, vă aștepăt aici!”, zice scafandrul. Desigur, e o glumă cam macabru, dar duritatea vieții pe mare și ocean vă călăște și pentru poante... dure. Cit despre mare, în fiecare an devine „moft” și nu mă lasănă nu o vâd!”

Am consemnat cu plăcere opinia și dorința redactorului șef al revistei... „Moftul Român”.

Despre alți autori de satiră și umor, vom scrie prin intermediul scrierilor lor:

Să mă zbat, să nu mă zbat, se întreba o navă cu zbaturi. (Varianta).

Să mă zbat, să nu mă zbat, se întreba o găină cu gîțul tăiat...

Marinarul reflectă la acostarea în port: „Din două rele, o aleg pe cea mai tinără!”

Una e să stai pe plajă goală, alta e să stai pe plajă... goală.

ROTICA TOTT

„De mic copil am vrut să mă fac marină, dar nu înainte de naștere. Abia la 15 ani m-am dat

în bărcuțe, dar nu erau pe apă, ci într-un parc de distracții. Apoi m-am îndrăgostit de vedete, nu rapide, ci de cinema. Unele din ele au fost distrugătoare pentru mine neavând lei... de mare, cum era un star pe vremuri (de mare consum). Mă logodii cu marea și-a face un voiaj de nunătă pînă în America. Păcat că Reșița, unde locuiesc eu, nu are ieșire la mare...“

MIRCEA CAVADIA

Pe strada cu fluturi bătrâni
Treceai clătinătă de săni
Iar eu, marinariul Cusin
Treceam clătinat râu de vin.

ADI CUSIN

„Marea pentru mine este
Ca fecioara din poveste
Aștept elipsa cînd ar vrea
Să intr-un castel la ea”.

EFIM TARLAPAN
(Republica Moldova)

„Soacra dispără în valuri / Și de-atunci, între limanuri / Cît e zarea / ...Urlă marea!”

GEORGE ZARAFU

„Bătrînul lup de mare scruta zarea cu ochiul său ager, singurul care-i mai rămăsese după bătălia din Arhipelagul Bringon. Deodată, la orizont apără o corabie cu pinze.

Strigă la marinărul din gabie:
— Ce fel de corabie este?
— De pirați, căpitane!
— După ce-ți dai seama?
— După ce o să ne prindă și o să ne ia prada! Au steagul cu cap de mort!

— O fi vreun însemn electoral.
— Căpitane, lăsați politica și să facem cale-ntoarsă! O să ne ia tot!
— Ce să ne mai ia, măi românește? Ce să ne mai ia?...“

BOGDAN ULMU

„Doar am plutit pe orizont de mare
Cu o navă ancoreată lung, de lună
Pe temelii de valuri în mișcare
Între pescari de larg și de furtună
Să vulețul mării ne-nvețe
Vreau cîntec te scufundate
Spre-adinc de tinerețe
Plutind la târm — maturitate!

IOANA DRĂGAN

Creații specifice, pe cît umoristice, pe atât visătoare sau chiar de humor abia perceptibil, dar e lăudabilă orientarea creaților acestor corifei ai literaturii satirice spre universul marin.

Asta și datorită insistenței umoristului nostru, Ananie GAGNIUC.

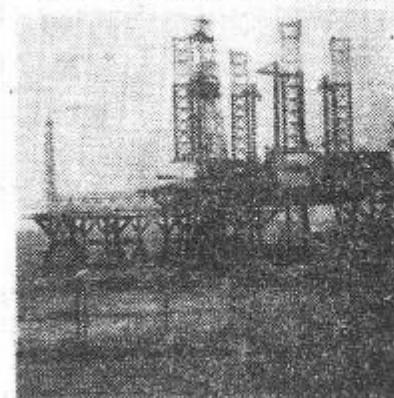
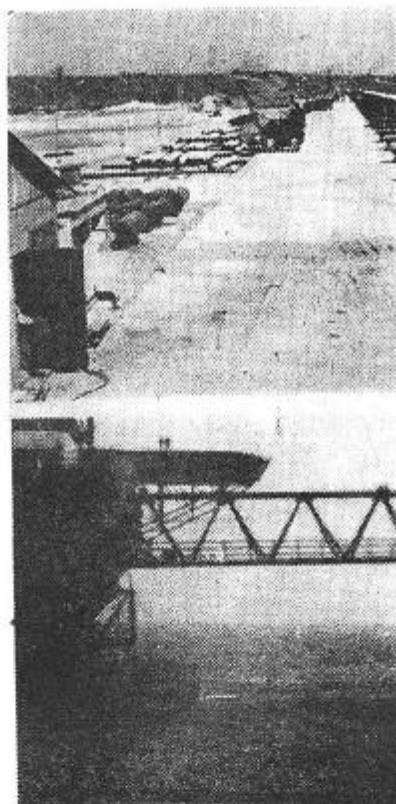
PETROMAR

- 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.
- întreprinderea 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 geotecnică a forărilor.
- Din 1976 și pînă în prezent au fost forate peste 100 puțuri cu adâncimi variind 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)



P E T R O M A R — P O R T C O N S T A N T A , D A N A 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 diferențiate; Se pot fora:
 - puțuri tip wildecat (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.



LEI 40