

MARINA ROMÂNĂ

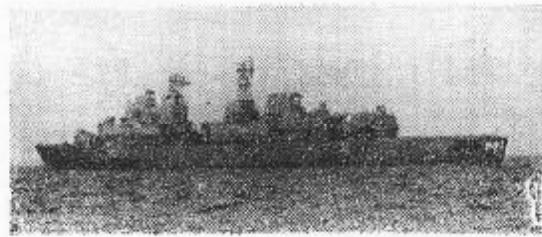
REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 19 (3 / 1993)





Bine SUMAR :



Distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI”
nava-amiral a Marinei Militare române
pag. 4

Submarine
condamnate
pag. 13

Franța și
descurajarea
strategică
pag. 17

Campionii undelor radio
pag. 8

Întimplări în largul mării
pag. 10—11

Din calvarul prizonierilor
români din răzărit
pag. 19—20

Lebedele albe ale Mării
Negre pag. 22

Femeia de pe puntea navei
pag. 25

PROMOȚIA 1993

OFITERI DE COMANDĂ ȘI DE STAT MAJOR

- Căpitan-locotenent ANASIA ION
- Căpitan-locotenent PREDA LIVIU
- Căpitan de rangul III DORDEA DUMITRU
- Căpitan-locotenent ANGHELESCU LAURENȚIU
- Căpitan-locotenent SASU GHEORGHE
- Căpitan-locotenent DIMA VLAD
- Locotenent-major CAPAȚINA DANIEL
- Căpitan de rangul III PETROVICI TUDOR
- Căpitan-locotenent BRATOSIN NICOLAE
- Căpitan de rangul III GIOSAN VASILE
- Căpitan de rangul III TONGHIOIU VICTOR
- Căpitan-locotenent NAGHEL ALEXANDRU

pag. 21

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

Tehnoredactare: George SARBĂ

Responsabil de număr:
Căpitan-locotenent Ananie GAGNIUC

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

Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA

strada Traian nr. 29, telefon
61.81.27; 615700/238



Infernul peripulu al navelor
somaleze
pag. 15

C-dc nr. 35

EUROPA DE EST / VEST ȘI STRATEGIA [DEZ]INTEGRĂRII PAŞNICE

Situată de incertitudine politico-militară internațională ce marchează sfîrșitul acestui mileniu evidențiază un aspect de complexitate deosebit, determinat atât de frântările politice, economice, sociale și militare din ASIA și AFRIKA, dar mai ales, de cele din EUROPA.

Evenimentele politico-militare și economice ce se derulează în prezent în EUROPA sunt pregnant în evidență faptul că are loc un proces de modificare continuă a raportului dintre economic și politic, în sensul că economicul tinde tot mai mult să capete ascendent asupra aspectelor politice și, în ultimă instanță, și asupra celor militare.

Efortul necesar relansării economice în statele europene occidentale este tot mai mult diminuat de răboalele locale declanșate, de alte dispute de natură etnică și religioasă, de exodul masiv de populație (peste 2,5 milioane), cheltuieli neprevăzute, reevaluări monetare, evaziuni de capital și lovituri de bursă, la care se adaugă șomajul exploziv și șocurile exterioare provocate, printre altele, și de disputele la masa tratativelor cu S.U.A. și Japonia.

Evoluția procesului de realizare a securității în EUROPA constituie, de asemenea, un element important care interferează actualului proces de reașezare a raporturilor europene, inclusiv a celor la nivel mondial. Într-adevăr proceșele care se derulează în prezent în EUROPA de VEST dezvăluie aspecte noi în dezvoltarea relațiilor internaționale, legate de înălțarea tendințelor de pînă acum, de separare națională și de transferare a unor trăsături principale caracteristice națiunilor europene. Totodată, situația creată în EUROPA de EST, în urma desființării Tratatului de la Varșovia, cît și a dezintegrării U.R.S.S. și ex-IUGOSLAVIEI este considerată ca fiind raicică și cu consecințe imprevizibile, inclusiv la nivel global. Incertitudinea care persistă în noile state membre ale C.S.I., relansarea GERMANIEI printre liderii EUROPEI, procesul de democratizare din fostele state europene comuniste, conflictele interetnice din IUGOSLAVIA și fostă U.R.S.S. și, nu în ultimul rînd, realizarea securității e-

uropene, constituie importante elemente de natură să conducă și la mutații de conduită în politica externă a marilor puteri și cît și a celorale state europene.

Chiar dacă nu se mai resimte temerea constantă a unui conflict între EST și VEST și chiar în condițiile unor posibilități mai mari de cooperare internațională, sporește, în mod paradoxal, eventualitatea proliferării în BALCANI și ESTUL EUROPEI a unor crize regionale și naționale, provocate în principal de dezintegrare, cît și de tendințele unor state din zonă de a obține hegemonia regională.

Evoluția situației politico-militare în statele din zona BALCANI-LOR rămîne în continuare marcată, pe de o parte de perpetuarea proceselor democratice interne, iar pe de altă parte, ca o consecință a acestora, de escaladarea conflictelor de natură etnică și religioasă, ambele având ca scop (conform scenariului preconizat de principalele puteri europene), adincirea procesului de dezintegrare în ex-iU-GOSLAVIA dar și inițierea acestuia în alte state est-europene.

In locul unei stări de spirit acitive, ofensive și concordante, EUROPA este sistematic expusă disputelor politice și economice divergente, servităilor pielei, negocierilor pentru orientări convenite, consumului excesiv în dauna produsului intern brut oscilant. Chiar și în EUROPA OCCIDENTALĂ, divizată la rîndu-i în două tabere, una proatlantică și alta simultan naționalistă și nestatornic pragmată, adoptarea poziției politico-economice avantajoase intîrzie. Solidaritatea statută în anii războiului rece, în VEST, se sfiește încă să accepte ca parteneri egali pe cei din EST. În mod ostentativ și chiar brutal, relația dintre cele două „sensibilități zonale” continentale scoate în evidență două Europe cu interese divergente.

Dispariția regimurilor comuniste din țările EUROPEI răsăritene, care a declanșat un amplu proces de transformări în toate sectoarele vieții social-politice și economice a evidențiat, totodată, dorința vădită a acestora de apropiere și integrare în „familia” democrațiilor vest-europene. Pentru atingerea a-

cestor obiective a fost inițiată o adeverătă competiție, toate statele foste comuniste din CENTRUL și ESTUL EUROPEI încercind să se integreze cît mai rapid în organisme politice, economice și chiar militare (NATO) vest-europene, poziție care să le asigure priorități în acordarea programelor de sprijin economic și financiar. Mult timp s-a vorbit chiar despre un „clasament” al evoluției democrațiilor în țările est-europene, considerindu-se că POLONIA, CEHO-SLOVACIA și UNGARIA trebuie să beneficieze de un „tratament” preferențial din partea Occidentului ca urmare a faptului că ele să fie într-un stadiu avansat „al creșării statului democratic”. Se poate aprecia că și această discriminare, promovată cu bună știință de unele state occidentale a dus la creația stării de fapt existentă în fostele țări comuniste din EUROPA de EST.

In actualul context politico-economic și geostrategic european, marcat de incertitudini privind reașezarea raportului de forțe, de erodarea unor alianțe și apariția altora, de modificarea raporturilor bilaterale, ROMÂNIA se află într-o situație nu prea favorabilă putind fi, în orice moment, afectată de consecințele agravării conflictelor interne din statele vecine, supusă ea însăși unor scenarii și jocuri politice generatoare de situații de criză politică, economică și socială sau chiar unor acțiuni directe singulare sau concertate. Ea este nevoie să acorde atenție deosebită sondării și studierii tuturor factorilor politici, economici, sociali, financieri și militari, în vederea construirii și dezvoltării, pe baze noi, a relațiilor sale internaționale. Dat fiind caracterul tranzitoriu al etapei, acest dificil proces presupune absența discriminărilor sau preferințelor declarate ca o condiție a stabilității definirii ulterioare a opțiunilor strategice românești și se pare că pînă în prezent diplomația românească a reușit acest lucru.

Erodarea marilor puteri va permite afirmarea unor noi puteri regionale, atât datorită creșterii potențialului militar al acestora cît, mai ales, al celui economic. Iată, deci, că trăsătura dominantă a acestui sfîrșit de mileniu devine aceea că puterile regioanelor în dezvoltare nu se vor mai baza pe criterii ideologice în impunerea unui anumit statut politic, ci pe puterea economică iar la nevoie, chiar pe cea militară.

Căpitan de rangul II
Marius VELCEA

— marea noastră cea de toate zilele —

Distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI” – NAVA-AMIRAL A MARINEI MILITARE ROMÂNE

„Distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI” a intrat în dotarea Marinei Militare Române, la aniversarea a 75 de ani de la neînțată bătălie a MĂRĂŞESTILOR.

SIMBOL a fost atunci, SIMBOL este și acum.

Dorim camarazilor noștri din Comandamentul Marinei Militare să persevereze în pregătirea de luptă a personalului acestei nave impunătoare pentru a putea să devină în viitor o unitate combativă de care toți acei care ar atenta la suveranitatea României să fiină seama”.

29 OCTOMBRIE 1992

General-locotenent
DUMITRU CIOFLINA
Secretar de Stat și șef al
Marelui Stat Major

In anul 1982, în Săntierul Naval Mangalia avea loc lansarea la apă a celei mai mari și moderne nave de luptă — de concepție și execuție românească — crucișatorul ușor portelicopter „MUNTENIA”. Din acel moment, în registrul istoric inaugurat cu această festivitate, evenimentele cele mai semnificative din activitatea navei se derulează cronologic asemenea destinului vieții ei și a celor care i-au vitalizat mecanismele pentru a-i activa funcționalitatea. Minunii ofițeri meticolos, preocupat mai mult de îndeplinirea unor atribuiri aparent formale și mai puțin de celebritatea pe care i-o putea conferi vocația istoricului neavizat, le-a transcris lapidar, cu o caligrafie atent mășteșugă și aproape impersonală retroactiv. Datorez căpitanului-locotenent Liviu Kaiter o bună parte din facilitățile acestui virtual prim volum memorialistic hă-

răzit prin destinație și tradiție unui raft de muzeu.

La 26 septembrie 1983, la bord este incorporat în vederea satisfacției stagiului militar primul echipaj de militari în termen.

Pe punți, în cazărmi, în găbie sau jos, în sala mașinilor, pretutindeni unde postul de luptă impune prezența adolescentului în uniformă bleumarin, tinerețea dobindește valențele pe care fluxurile capacitații combative le impun coezioni spre care întețe complexă și completa pregătire marinărească a echipașului.

Ziua de 2 august 1985 marchează intrarea oficială a navei în serviciul Marinei Militare.

Pavilionul, geacul și marea pavoaz semnifică o stare de spirit sărbătosesc pe care istoria unei epoci apuse evită astăzi să o mai recunoască...

La 8 august 1987, crucișatorul e-

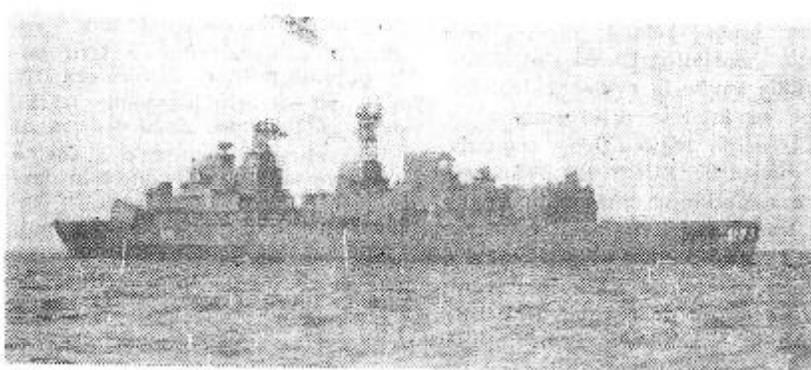
fectuează un marș de-a lungul litoralului. Printre oaspetii bordului se află cel care, printr-un nebănușit miracol, doi ani mai tîrziu va deveni un simbol al întregii știrii — generalul-colonel Vasile Milea, ministrul apărării naționale.

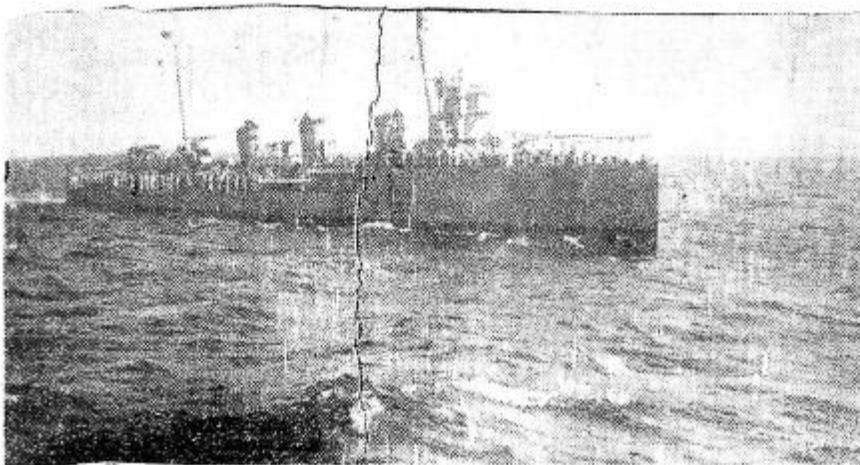
Pe 6 iunie 1988, săntierul preia nava în vederea efectuării unor lucrări de întreținere și modernizare. Între două epoci, după regindirea utilității și eficacității sale, la 30 iunie 1990, crucișatorul „MUNTENIA” devine distrugătorul „TIMIŞOARA”. Este anotimpul speranțelor și — în viața armatei, răcordată mai mult ca oricând la realitățile cotidiene —, suflul innoitor al schimbărilor pare departe de a deveni o modă, un țel declarat și îndeobște urmat. Circumscriș în același tempo, Ordinul comandamentului Marinei Militare nr. 12 din 20 august 1990, pecetește maiestuos, o dată pentru totdeauna, efigia unei nave ancorată în tradițiile noastre marinărești, însemn și imbold de prețuire a ceea ce a fost, este și va dăinui. Cu titlu de onoare și vitezie în slujba patriei — nava cu numărul de bordaj 111 — rememorează epopeea distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI”.

La 9 martie 1992, data numirii săle în funcția de comandant, d-l căpitan de rangul I Alexandru Tiron, succesorul contraamiralului Petru Anghel, căpitanului de rangul I Vasile Manole și al căpitanului de rangul II Alexandru Ion, avea nu numai revelația unei „hirotonisiri” onorate, cit, mai ales, certitudinea că misiunea de a transforma această redutabilă fortăreață plutitoare într-o unitate combativă de prim rang se va împlini în „bonton” cu urările viceamiralului John Cren-gler, reprezentantul Comisiei Poli-tice a NATO, mult prea incintat și sincer să nu constate că și pe român timona îl cadrează bine.

De altfel, după intrarea oficială în stare de operativitate, la festivitatea de depunere a Jurământului militar de către noul contingent de tineri recruti (29 august 1992) însuși ministrul apărării naționale, domnul general-locotenent Niculae Spiroiu a fost bucuros să se convingă că Marina Militară este o forță pe care se poate conta indiferent de condiții și în orice moment.

Redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” este onorată să arboreze în paginile sale „semnalul de recunoaștere” a navei noastre amiral, nutrind speranță că se va afla mereu la confluența cu stâncul marșurilor sale temerare de instrucție și pregătire marinărească în largul mării.





MEMORIA ILUSTRULUI ÎNAINTAŞ

In anul 1914, statul român a comandat santierului italian Pattison din Neapole 4 contratorpiloare.

Izbucnirea primului război mondial a determinat autoritățile militare italiene să folosească două dintre contratorpiloarele deja construite, în operațiunile navale ale Italiei.

După război, la 1 iulie 1920, sesc la Constanța două dintre cele patru contratorpiloare care au primit numele de „MARASESTI” (ex Nibbio) și „MARASTI” (ex Sparviero) fiind încadrate în Divizia de Mare.

Aceste nave aveau următoarele caracteristici: deplasament — 1.700 tone; pescaj — 3,50 metri; lungimea maximă — 94,36 metri; lățimea — 9,47 metri; viteza — 35 Km; putere mașinii — 45.000 CP; autonomie — 1.700 Km.

Erau dotate cu: 3 tunuri de 152 mm; 4 tunuri de 76 mm, ambele tip Armstrong; 2 mitraliere de 13,2 mm și 2 grupuri lanțorpilor binata de 450 mm.

Distrugătorul „MARASESTI” întreprinde acțiuni de formare a echipajelor prin ieșiri periodice în mare sau prin voiaje mai lungi.

In anul 1926, tunurile de 152 mm de pe distrugătoarele „MARASESTI” și „MARASTI” sunt înlocuite cu tunuri de 120 mm cu turele blindate. Tunurile debarcate au fost folosite la construirea primei baterii de coastă a marinei — bateria „TATIA”.

Impreună cu distrugătoarele „REGALE FERDINAND” și „REGINA MARIA”, în septembrie 1930, s-a constituit Escadrila de distrugătoare

re în cadrul Forței Navale Maritime din structura Comandamentului marinel.

In anul 1939 distrugătorul „MARASESTI” este modernizat.

La 26 iunie 1941, împreună cu alte nave ale marinei, participă la acțiunea navală de la Capul Tuzla. În urma căreia crucișatorul sovietic „MOSKVA” este scufundat, iar „HARKOV” se retrage avariat.

Intre 14 aprilie—14 mai 1944 participă împreună cu alte forțe navale românești la operațiunea de evacuare a forțelor române din Crimeea, cunoscută sub numele de „Operațiunea 60.000”.

Evenimentele de la 23 august 1944 găsește Escadrila de distrugătoare în portul Constanța, dar mare parte a navelor care o compuneau se află în nefuncționalitate.

In ziua de 29 august 1944, comandantul Forțelor Navale Maritime și al teritoriului Dobrogei, contra-amiralul Horia Măcelaru primește un ultimatum din partea Comandamentului Forțelor Navale Soviетice din Marea Neagră cu următorul conținut:

„Toată flota românească de război și auxiliară să fie mutată la Sulina și predate Comandamentului Maritim Sovietic”.

La bordul distrugătoarelor aflate în portul Constanța, pătrund în ziua de 5 septembrie 1944, orele 04.00, ofițeri și soldați sovietici înarmați, care debarcă echipajele românești.

Cu această ocazie Comandantul

ORDINUL COMANDANTULUI MARINEI MILITARE

Nr. 156 din 11 august 1992

Astăzi, 11 august 1992, orele 13.00, distrugătorul „MARASESTI” a ancorat pentru prima dată în rada portului Constanța, urmând să participe pentru prima dată la manifestările prijejuite de sărbătorirea ZILEI MARINEI ROMÂNE.

Incepând cu această dată, nava intră în eficiență în compunerea Marinei Militare.

Aduc mulțumiri comandantului navel, căpitan de rangul I Tiron Alexandru, echipajului, construcțorului, precum și tuturor celor care au contribuit prin efortul depus la definitivarea lucrărilor și grăbirea intrării în exploatare a navei.

Urez navei și echipajului BUN VENIT în flota maritimă militară și SUCCES deplin în apărarea litoralului românesc, a independenței și integrității României.

VINT BUN DIN PUPA!

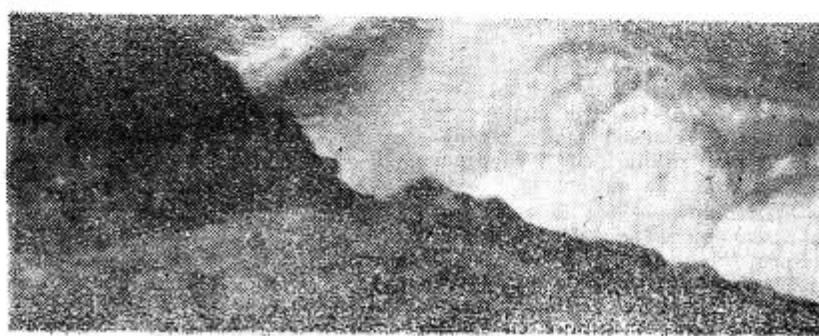
Comandantul Marinei Militare
Viceamiral
GHEORGHE ANGHELESCU

Escadrile de distrugătoare, căpitan-comandor Dumbravă Alexandru se sinucide iar ofițerul de gardă, căpitanul Tudor Nicolae este rănit prin impunături de baionetă, ca urmare a presiunilor și amenințărilor sovieticilor.

Cu toată opoziția și protestele echipajelor românești, navele noastre iau drumul porturilor sovietice. La 4 octombrie 1945 distrugătoarele „MARASESTI” și „MARASTI” sunt retrocedate, primind denumirile tactice D1 și D2, apoi după 1952 — D11 și respectiv D12. Intre 1958—1960, sunt trimise la topit, odată cu întreaga flotă din „rațiuni politico-militare superioare”.

Cornel GREAVU

Pagini realizate de
Locotenent-major
Marian MOSNEAGU



— marea noastră cea de toate zilele —

PREGĂTIREA DE LUPĂ — CERCETAREA—ACTIVITATEA ÎN ECONOMIE

— complexă, dar eficientă înlănțuire —

— Domnule căpitan de rangul I, înainte de-a vă solicita informații despre activitatea ce se desfășoară în Centrul de Scafandri, vă rugă să ne dați cîteva date despre dumneavoastră și funcția ce o dețineți.

— Nu vreau să fac un curriculum vitae. În cîteva cuvinte vă pot spune că sunt oltean „de la Jii”, am absolvit în 1961 Academia Militară Tehnică București, în 1978 am susținut doctorantura, devenind doctor inginer. Am fost săptă ani lector la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” la catedra de Electrotehnica. În această perioadă am editat mai multe cursuri, între care cele de instalări electrice navale, de acționări electrice și am contribuit la construirea laboratorului de mașini și motoare.

— Stiu că ați lucrat mult timp în cercetare, inclusiv aici, la Centrul de Scafandri, unde acum sunteți comandant.

— Da, am fost șef laborator cercetare-patrundere om sub apă, pînă în mai 1990, cînd am fost numit comandant. Am avut pînă acum mai multe lucrări de cercetare, inventii și inovații, personale sau realizate în colectiv (totalizînd un număr de 47, pe parcursul a 15 ani de activitate). Pasionat de activitatea în domeniul scafandreriei, am efectuat studii și cercetări privind echipamentele și tehniciile de scufundare, aşa încît, în acest centru, la ora actuală, pot spune că sunt parcurse, cu mijloace proprii, toate etapele, de la cercetare-proiectare, la prototip de producție. Avem acum posibilitatea de a echipa un scafandru cu materialele produse numai la noi în țară, dar achiziționăm și din import.

— Dincolo de realizările de pînă în 1992, aș dori să prezintării cîtorilor noștri cîteva elemente de actualitate, realizări mai recente atât în plan militar, cit și ca practică în economia națională.

— În anul 1992 am îndeplinit în totalitate planul de activități.

Spre finalul anului unitatea a fost inspectată, obținindu-se calificativ general de BINE. Au fost executate toate misiunile cu se-

fandri, prevăzute în plan, s-au efectuat, în plus, ore de scufundare, la cererea partenerilor noștri, îndeosebi la platformele de foraj, la eluze sau pentru verificarea operei vîii a navelor. Si pentru că sună că reporterii mai caută și elemente

Interviu cu domnul
căpitan de rangul I
doctor inginer
DUMITRU NANU
comandantul Centrului
de Scafandri

deosebite, senzaționale, vă pot informa că în cadrul pregătirii din acest an, pentru prima dată s-au organizat tabere la munte, de antrenament și fortificare. Se execută zălturi cu parașuta la punct fix, respectiv pe punțile navelor, înlesnind astfel intervenția rapidă a scafandrilor în caz de avarie sub apă, deminări la bordaj etc.

— Sunt performanțe care vă fac cîstea și dovedesc seriozitatea, curajul și responsabilitatea celor im-

plicați direct în aceste temerare acțiuni. Sună că în domeniul acesta, pentru a se executa lucrări de calitate, sunt necesare tehnici moderne, compatibile la nivel mondial. Ce nouățiți în instalații și aparatură aveți în unitatea pe care o conduceți?

— Au fost achiziționate de la un Institut de cercetări din București noi costume de neopren, aşadar produse la noi în țară. Institutul a colaborat, pentru realizarea modelului prototip, cu unitatea noastră. Din import s-au cumpărat instalații moderne de curățire a operelor vîii a navelor, în acuator, aparatură Brush-Kurt System, ceea ce determină societățile, compnile particulare să ne solicite tot mai des. Sună și scafandri care au înființat firme particulare, dar nu dispun de tehnică. Ca un exemplu, la temperaturi reduse, scafandrii nu pot lucra sub apă mai mult de o oră, două; sunt necesari mai mulți, dotați corespunzător, altfel toate mijloacele aduse pentru lucru (macarale, nave, instalații auxiliare) trebuie să stea zile de-a rîndul în mare.

— Recent ați avut o solicitare pentru efectuarea de lucrări la o conducătură între platformele „Prometeu” și „Jupiter”. Sună că au fost probleme...

— Da, temperatura apei fiind scăzută, scafandrii nu puteau lucra mult sub apă. Au fost necesare costume speciale, cu instalații de încălzire. Nu e ușor să controlezi și să te controlezi la 45 de metri sub apă, la 4 grade temperatură și în tuneric deplin.

→



→

— Ați abordat problemele legate de pregătirea scafandrilor de cercetare. Desigur că mult mai multe pot fi zise, dar aș dori ca în acest interviu să insistați pe latura practică, pe activitatea ce o desfășoară oamenii din Centrul de Scafandri, în economie.

— Fiind o unitate care se bazează pe autofinanțare, suntem interesați să stabilim contracte și să efectuăm lucrări la diferiți parteneri. Colaborem cu peste 40 de întreprinderi și instituții, între care un loc important îl ocupă „Petromar” și „Navrom”, „Petromin”, „Romilin”. Între lucrările cele mai importante se inseră: astuparea unor găuri de apă, etanșarea unor axe-elice, control corp naval. și aceste activități nu se desfășoară după un program fix. Pot avea loc ziua, noaptea, pe vreme bună sau rea. Spre exemplu, în zilele de 1 și 2 ianuarie am fost solicitați să controlăm o navă ce trebuia să plece în cursă. Am rezolvat totul bine și în timp util deoarece avem grupe de scafandri pregătiți corespunzător și gata ori cind să acționeze.

— Aș dori să dați cîteva exemple de contribuții recente în economie.

— Ca să vorbesc în cître, scafandri și echipajele navelor „Antipa” și „Racoviță” au avut, în anul 1992, în medie, 80 de zile de ieșire în mare, ceea ce nu-i puțin. Au montat conducte pe fundul mării, au montat jacketuri, reisere etc. Lurelul sub apă presupune asistență obligatorie de la suprafață și, uneori, cum a fost situația la „Prometeu” scafandrii trebuie să se deplaszeze de-a lungul conducte. Sunt factori de risc și condiții deosebite, în care numai pricoperea, rezistența și stăpînirea de sine a scafandrilor pot determina încheierea cu succes și de calitate a lucrărilor. Am fost solicitați de „ICEPRONAV” pentru astuparea unor crăpături în pereții bazinului portuar; la Cernavodă scafandrii noștri au executat verificări la ecluze și porți, canal, cu filmare concomitentă sub apă pentru prezentarea situației celor interesați. De asemenea, specialiștii canadieni de la centrala termoionică de la Cernavodă au solicitat asistență pentru lucrările care au intrat în reacție, sub presiune, pentru efectuarea unor verificări. La Turnu-Severin s-a investigat ca la pentru ridicarea-coborârea navei.

— Cum e și firesc, pe lîngă greutățile de ordin tehnic, sau de lueru la adîncime, mai aveți, presupun, și unele dificultăți de ordin social. Asigurarea cu hrana, plata



orelor de scufundare, militari „problemă”. Cum le rezolvați?

— În ceea ce privește cheltuielile financiare, pe anul ce a trecut și anul următor au fost recuperate, chiar s-au realizat beneficii, cu care avem posibilitatea să cumpărăm echipamente, materiale. Greutatea constă în burocracia care întîzie posibilitatea de a folosi eficient și operativ acești bani. De aici și dificultățile de care vorbeați. Date fiind actualele condiții, hrana o procurăm așa cum știți, adică așa cum putem. Ori, pentru norma stabilită scafandrilor, ca să asigurăm același număr de calorii, una este să ie de la ciocolată, spre exemplu, care

fortifică și alta e să le umplem fururile cu alte produse, care corespund în calitate, dar cantitativ produc alte efecte — ingreunare, corp supraponderal, diminuarea performanțelor fizice etc. Mă întrebă cum rezolv aceste probleme. Prin serviciile de logistică, tehnic și de asigurare, încercăm procurarea din timp și de calitate a tot ce ne este necesar, atât pentru înzestrare tehnică cât și pentru hrana.

— Centrul de Scafandri este recunoscut ca dotare, posibilități și activitate, nu numai în bazinul Mării Negre, ci chiar pe plan european. Ce ne puteți spune în această privință?

— Noi avem o dotare, încă de la înființarea centrului, foarte bună. Desigur, acesta, înființat, de acum zece ani, implică modernizarea în continuare a tehnicii, aparaturii și instalațiilor și, tocmai de aceea, cercetarea științifică a luat o mare ampliere, mai ales prin laboratorul POSA. Trebuie să realizăm echipamente tot mai viabile, tehnologii de scufundare diverse, medicina hiperbarică să testeze și să stabilească noi standarde și limite de acțiune, ridicând performanțele umane prin metode moderne, control eficient și tratament corespunzător. Așadar, dotarea și misiunile sunt prezente, ceea ce am relevat mai sus, viitorul!

— Perspective frumoase, pe care vă dorim să le realizați și să obțineți rezultate remarcabile în această complexă, dar eficientă înțâlnire: PREGĂTIRE DE LUPTĂ

— CERCETARE — ACTIVITATE IN ECONOMIE!

Interviu realizat de
căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC



— Mărtorii noastre cea de toate zilele —

ANIVERSĂRI MARINE — 1993

13 MARTIE: 340 de ani (13.03.1653) de la victoria escadrei olandeze asupra celei engleze în bătălia de la LIVORNO.

16 MARTIE: 126 de ani (16.03.1867) de la venirea în ţară a navei „Ştefan cel Mare” (352 t.), construită la Lintz, în Austria. A intrat în compunerea marinei militare și a participat la războiul de Independență.

17 MARTIE: 40 de ani de la crearea (17.03.1953) Organizației Consultative Interguvernamentale pentru Navigația Maritimă (INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION — I.M.C.O.), organizație specializată

a O.N.U., cu sediul la Londra. România a aderat la I.M.C.O. în anul 1965.

25 MARTIE: 748 de ani (25.03.1245) de la mențiunea românilor ca locuitori pe teritoriul din apropierea Dunării și a Mării Negre într-o scrisoare a papei Innocențiu al IV-lea (1243–1254).

26 MARTIE: 50 de ani de la bătălia navală americană-niponă din zona insulelor Comandor; a fost ultima bătălie desfășurată după formula clasică a duelului de artillerie cu navele dispuse în linie de lîr (26.03.1943).

30 MARTIE: 601 ani de cînd Roman I, domnul Moldovei, se în-

titulează domn „din munte pînă la mare” (30.03.1392).

A P R I L I E

10 APRILIE: 30 de ani de cînd submarinul atomic american „THREACHER” nu a mai revenit la suprafață (10.04.1963).

17 APRILIE: 30 de ani de la lansarea la apă (17.04.1963) a primului submarin atomic englez („DREADNOUGHT”).

26 APRILIE: 80 de ani de la semnarea, la Petersburg (26.04.1913), a unui protocol prin care Bulgaria cedează României orașul Silistra și cîteva mici teritorii în sudul Dobrogei.

Contraamiral
George PETRE

Infanteria marină contraatacă

Mărșăluim tăcuți, respirînd adinc, sacadat, pe un drumeag ostil. Dezlăuri triste, păduri desfrunzite, cîmpul de instrucție dinaintea ochilor. Peste cîteva ore începe aplicația. În mașină, pe drum, în poligonul fără invinsă, ofițeri, gradați, militari în termen — recapitulăm. O lecție — un an, un examen — o secundă, două trei. Frigul dimineții face armele să lucească. Scrutăm cu luciditate imprejurimile. Dincolo de fiecare detaliu din teren, inamicul probabil. Infanterist, tancuști, artilieristi — suntem în dispozitivul de luptă.

Sunt alături de cei care deschid focul. Real. Ordinul cade ca un trăsnet. „Aruncătare, pentru luptă.

tă! Deriva... înălțător... Asupra infanteriei inamice, FOC!“ Tragem Salvă după salvă. Cu siguranță și precizie. Fum. Tipăt de pasare năucitor. Aruncătoarele de grenade bubuie. Machetele tancurilor „inamice“ cad nimicite. Respingem un contraatac. Am ocupat poziția de tragere. Pămîntul cald se gudură lingă noi. Pieșele comandate de locotenentii Iulian Pleșescu și Zamfir Seceleanu își joacă rolul pînă la capăt. Proiectilul și ținta — nu iartă nimic. Trup și suflet, umăr lingă umăr, om lingă om, comandanți și ostaș, eternă epopee. E greu să-i distingi pe invingători.

Și totuși, a doua zi, la bilanț, locotenent-colonelul Remus Macovei, comandantul unității, felicită servanții Vasile Roca și Arpad Bogoli, ochitorul Gheorghită Neacșu... Scenariu cu final deschis. SERVIM PATRIA!

Sergent (M.A.)
Mihai-Laureniu GUICIANU

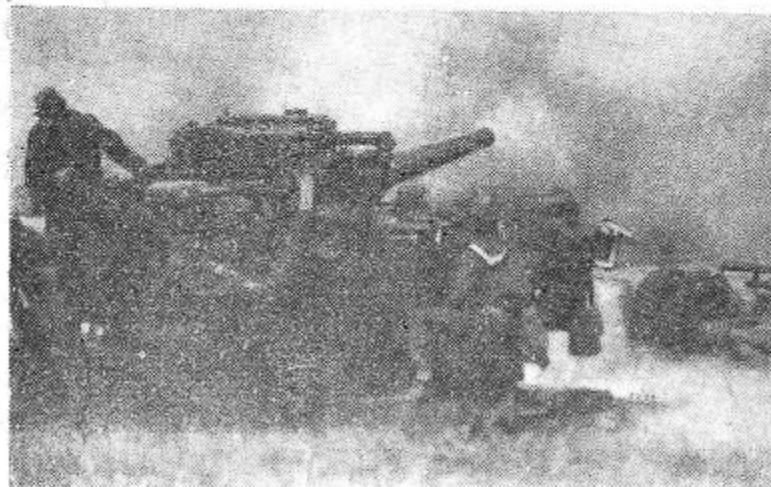
Campionii undelor radio

La 1 iunie 1991, la Constanța, a luat ființă ROMANIAN MARINE AMATEUR RADIO CLUB — Clubul radioamatorilor marinari din România.

Astfel, membrii YO-M.A.R.C. vor participa în acest an la competițiile organizate în domeniul undelor scurte sau ultrascurte de reprezentanții unor cluburi similare de prestigiu cum sunt: ITALIAN NAVAL OLD RHYTMERS CLUB — Italia, MARINE RADIO AMATEUR CLUB — Olanda, MARINE FUNKER RUNDE — Germania, ROYAL NAVAL AMATEUR RADIO SOCIETY — Anglia, SOCIETY OF WIRELESS PIONEERS INCORPORATION — S.U.A. și-a.

Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU

(continuare în pag. 14)



Nume de eroi înscrise pe bordaj

Locotenent
DIMITRIE NICOLESCU



— S-a născut la 20 ianuarie 1845, în București.

— Dimitrie Niculescu este fratele căpitanului Ion Niculescu care, la 13 septembrie 1848, a luptat împotriva turcilor în bătălia din Dealul Spirii.

— Se înrolează voluntar în armată la 27 aprilie 1862, în Regimentul 1 infanterie de linie, fiind avansat pe treptele ierarhiei militare astfel: caporal la 12 iunie 1863, sergent la 24 ianuarie 1864. În urma unui examen este avansat sublocotenent, la 7 mai 1866, iar după avansarea sa la gradul de locotenent, la 1 ianuarie 1872, este mutat în Regimentul 8 dorobanți. În anul 1875 este transferat la Batalionul 2 vinători, cu care participă la campania Independenței. La atacul din 27 august 1877 asupra redanului din fața redutelor „Grivița 1”, unitatea sa, aflată în linia a două de atac, sprijină flancul drept al Regimentului 13 dorobanți, care cucerește fortificația inamică. În fruntea plutonului său, locotenentul Dimitrie Niculescu participă la asaltul asupra redutelor „Grivița 1”, din 30 august 1877, împreună cu întreg batalionul din care făcea parte, comandat de maiorul Alexandru Candiano-Popescu. Pe timpul încheșterii cade la datorie, străpuns de un iatagan ucigaș.

— Pentru a-i cinsti memoria, în 1977 i s-a înălțat un bust pe Alcea Eroilor din parcul municipiului Giurgiu, iar la 15 august 1991 o navă a Marinei Militare a fost botezată cu numele său.

Locotenent
DIMITRIE CĂLINESCU

— S-a născut la 4 aprilie 1837, în București.

— Înrolat voluntar în armată, la 1 septembrie 1856, este avansat sergent la 8 februarie 1861, sublocotenent în urma unui examen la 30 august 1863 și locotenent, la 10 mai 1866.

— Demisionează din armată la 7 aprilie 1869.

— După proclamarea independen-

ței, locotenentul Dimitrie Călinescu cere să fie încadrat într-o unitate combatantă.

— La 10 iunie 1877 este încadrat în batalionul 2 vinători. Participă cu unitatea sa la executarea misiunilor de acoperire a Dunării, între 29 iunie–13 iulie, lingă Dașova, trecind la sud de fluviu pe 21 iulie 1877. Începând cu 25 august este mutat în cadrul Marelui Cartier General.

— În 6 septembrie 1877 este trimis, împreună cu căpitanul Nicolae Lascăr Bogdan, să urmărească și să transmită Marelui Cartier General informații despre desfășurarea atacului asupra redutelor „Grivița 2”.

— Însotind la atac batalionul 2 din Regimentul 9 dorobanți, locotenentul Dimitrie Călinescu luptă cot la cot cu ofițerii și ostășii subunității. După rănirea maiorului Grigore Handoca, comandantul batalionului, preia conducerea subuni-



tății continuând atacul asupra redutelor, în față căreia cade secerat de gloanțe.

— Pentru a-i cinsti memoria, în 1907, numele său este acordat unei vedete fluviale de siguranță, iar începând cu 15 august 1991 numele său este dat, din nou, unei alte vedete fluviale.

Locotenent
PAVEL BORDEANU



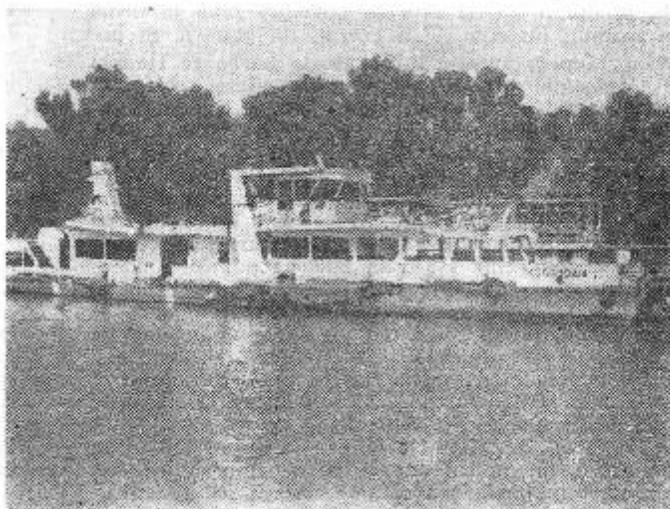
— S-a născut la 16 iunie 1840, în Fălticeni.

— La 28 ianuarie 1861, intră în armată în Batalionul 1 vinători, fiind avansat caporal la 9 ianuarie 1863 și sergent la 16 noiembrie același an. Este avansat la gradul de sublocotenent în urma unui examen la 7 mai 1866 și locotenent la 1 ianuarie 1873.

— În 1877, locotenentul Pavel Bordeanu se află încadrat în compania 8 a Regimentului 4 dorobanți, participind, în prima fază a luptelor, la apărarea frontierei sudice și la atacurile asupra cetății Rahova. La 9 noiembrie, în fruntea companiei 8, atacă întăriturile din jurul Rahovei. După cucerirea primei redute și moartea maiorului Dimitrie Giurescu, preia comanda batalionului 1 din Regimentul 4 dorobanți, conducind mai departe ostășii la asalt. În fața celei de a doua redute este însă lovit mortal de două gloante.

— Pentru a-i eterniza memoria, în 1977, în parcul din municipiul Giurgiu, pe Aleea Eroilor, i s-a ridicat un bust, iar la 15 august 1991 o vedetă fluvială a primit numele său.

Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN



Pe
Dunărea
albastră...

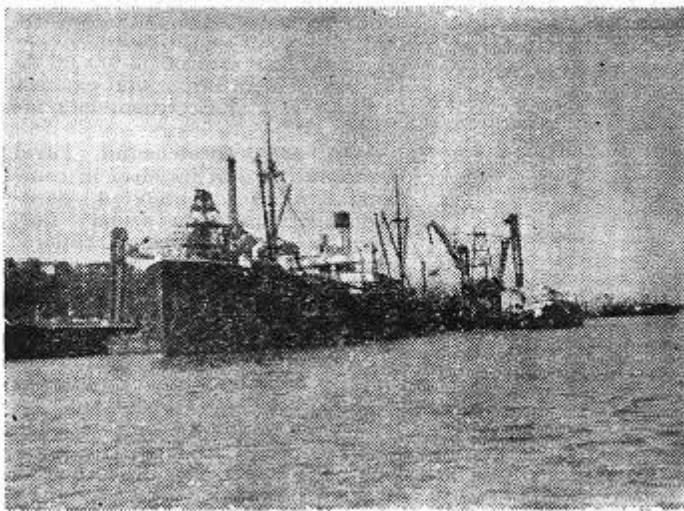
— mareea noastră cea de toate zilele —

Cu Octav Constantinescu eram prieten vechi. Una din acele prietenii care leagă temeinic, pe viață, doi oameni, fără să fie nevoie ca flacără ei să se întrețină cu dese întâlniri sau schimburi epistolare. Îl știam doar bine. Imi căștigase pentru totdeauna respectul și stima înfruntând cu tenacitate destinul ce nu se arăta, în prima tinerete, prea generos cu el. Îl întântase cu acea tenacitate și calm, cu hotărirea nestrămutată pe care aveam să le regăsesc mai tîrziu la toți marinarii adevărați pe care i-am cunoscut. Trăsături de caracter definitori la oameni cu reală vocație a navigației, atrași irezistibil spre universul albastru, spre lumea înfruntărilor pieptise cu marea și viață. Omul despre care vă vorbesc, prietenul meu, luptase ani buni pentru a-și împlini un ideal — să devină ofițer de marină. Și astă incepind de la o vîrstă la care puțini dintre capabili să ne conduceam propria barcă pe marea verde a vieții, spre o țintă

nie. Apoi, la un moment dat, îl pierdusem urma. Nu mai știam pe ce navă este, desele schimbări de echipaj, privite cu ochi critici de marinarii adevărați, „plimbând” oamenii bordului de la o navă la alta, făcându-l să dispare din „raza” mea vizuală. În 1983

⟨⟨ Întîmplări în

citind știrea din „Scînteia”, în care Iaconic era denunțat un act pirateresc săvîrtit asupra unei nave românești ce fusese deturată, trăind sincere revoltă a omului puternic legat sufletește de universul mării, nu m-am gîndit atunci o singură clipă că luam cunoștință, pe această cale, cu un eveniment trăit în plină mare de prietenul meu. Nici o clipă nu-mi



clar definită. Lipsa tatălui, mort pe când era încă copil, munca incepută devreme, ca timiplar, apoi marină din cei cu „șmotrul”, pe o salupă în port, studii la serial după ce ziua trăsesec din greu în ger sau ploaie. Îl călăseră suflul fară să-l alunge însă undă veselă ce-i scăpaște în ochi și azi. Făcuse Institutul de marină „Mircea cel Bătrân”, fiind cel mai viristic din promovația lui, și astă se dovedise pînă la urmă un avantaj nu cum ar fi crezut, dimpotrivă. Și po-reclă „Moșul”, pornită inițial de la barba ce trebuia rasă temeinic spre deosebire de tuleilele colegilor, exprima mai tîrziu recunoașterea lui ca lider de opinie al companiei sale. Poreclă întărită chiar de el, mai tîrziu, cind absoluisse institutul și lăsase să-i crească o barbă blondă de adevărat viking... constănțean ce era. În sfîrșit, prin 1982, ajunsese secund (după cum afăsem la ultima noastră întîlnire) pe cargourile secției I a I.E.F.M. „Navrom”. Își văzuse deci visul cu ochii. Își trăla bucuria adîncă, a idealului atins, cu aceeași intensitate interioară și cu același calm exterior cu care își urmărea, cum se zice, scopul. Mi-aduceam aminte din cind în cind de el citind în ziar rubricile „Cap compas”, ca apoi să-l las pe puntea navei sale, aflat în depărtări albastre, intangibile pentru mine, și să mă întorc la treburile mele de fiecare zi. Adică tropăind pe cel cățiva kilometri pătrăți de pămînt asfaltat sau nu, al județului, cum mă șărja amical uneori, eu o compătimire voit subliniată în glas, fără răutate dar mustind de iro-

• ATAC PIRATERESC ASUPRA NAVEI „IAȘI” •

trecuse prin minte că secundul navei „Iași” deturată de la Tripoli de Liban pînă în largul Ciprului, era chiar „domnia sa”, „Moșul”. Aveam s-o aflu mult mai tîrziu, de la alții și să-l aştept, cu legitimă curiozitate, să se întoarcă în țară, ieșindu-mi din fire cînd la rubrica „Cap compas” poziția navei sale era semnalată mereu într-un oarecare port turcesc unde incremenise parcă. Eram nerăbdător să aud chiar de la el această întîmplare în care marinarii români dovediseră curaj și calm, traversind-o cu demnitatea și prestigiu neștirbite.

In sfîrșit, aflu că nava sosise pe 14 februarie 1984 chiar în zilele acelea de iarnă strănică ce îmbrăcăse portul și orașul într-o armură medievală de polei ce strălucea în soarele palid schimbul peisajul atât de cunoscut aburindu-l cu un aer stranju.

Reîntîlnirea la bordul pe care mă călărasem mai mult în miini, alunecind cumplit, pe poleiul așezat peste tot în strat gros, a fost, desigur, o surpriză plăcută pentru Octav. Însă motivul principal ce-o determinase era departe de a fi bănuit de prietenul meu ce mă privea cu ochii săi sinceri, dintotdeauna, în care un caracter ferm și o bunătate înăscută se cîteau fără greș. Tocmai „inventariu”, el și cățiva oameni din echipaj, ravagiile făcute în for-pecek de ultima furtună ce-i zgîrlise zdravăn în „frumoasa” Egee, pe drumul de întoarcere spre casă. Era un fel de ghiveci de provizii, sfârmaturi de aparate și mo-

→

→ biliar, bucăți din ceea ce fusese un mare frigidere și alte, diverse. Și cum o furtună nu vine niciodată singură, el și înălțul comandanț al navei suportau cu stoicism și asaltul oamenilor de la uscat — sanitari, pompieri, instructori, vameși și altă lume bine cărora un vas abia sosit trebuie să le facă față, punând pe jar sufletul echipajului care ar fi zburat spre casă. Cu antrenamentul pe care specificul profesiei mi-l oferă, încep... să am răbdare. „Valurile” asaltatorilor trec. Unele mai mici, altele mai „inspuamate”, de re-

largul mării >>

petate „de ce-uri” (de ce n-ai făcut asta? De ce cealătă...?) și mai toate solicitind imblânzirea cu o cafea naturală și un Kent (of course), tradiție pe care marinarii s-au resemnat să-o respecte. În sfîrșit, valurile trec, ne schimbăm cîteva vorbe și fixăm o întîlnire pe a doua zi, nu de alta dar ea să-și poată trage sufletul și bîntul Octav. Îi spun ce voi am să discutăm. Deși surprins, luminile vesele i se reaprind în ochi cînd mă „tușează”: „era imposibil să nu apară. Noroc cu gazetării că altfel rîști să-ți vezi prietenii din cinci în cinci ani”. „Da, într-adevăr, ei nu fac gazetării...”, lansez eu săgeata scicică și mă aventurez pe patinoarul de-afără.

A doua zi ne reîntîlnim în aceeași cabină a secundului, incomparabil mai puțin aglomerată în fața unei cafene (a mai rămas ceva, totuși, după furtuna de ieri) cu care gazda mă imbie. „Vai, ce păcat că nu mai fumez!” — îi strecor. Prinde aluzia din zbor și privește melancolic la pachetul de „Snagov” de pe masa, singurul supraviețuitor al „asaltului” de ieri. Luăm apoi jurnalul de bord și cu el în fată Octav — cu aerul unui om care se sacrifică pe altarul prieteniei — începe să rememoreze („dacă ai și-a citit oară!” — îmi zice) acea călătorie atât de neobișnuită a navei „Iași”.

„Plecasem din Constanța — începe să povestească — simbătă, 2 iulie 1983, la ora 1 noaptea, din dana 71. Totul mă facea să cred că acest al 107-lea volaj al „bătrinei noastre carapace” de 4.500 tdw va semăna, frate geamăn, cu cel de-al 106-lea. Nimic n-a intervenit să tulbure rutina zilnică. Am traversat Mediterană ce ne-a purtat cu brațe materne pînă la Gibraltar. Oceanul, ca un domn bătrîn aşezat într-o zi de vară pe bancă, într-un parc oarecare, ne-a tratat cu o binevoitoare indiferență pentru care l-am spus și noi „Merci monsieur!” Pe 14 iulie, la miezul nopții, acostam cu bărdoul, la Rotterdam. Cel mai mare port al lumii freamătă de mișcare sub luminile proiectoarelor ce spulberă orbitor întunericul nopții. Spectacolul este feeric dar demult ne-am obișnuit cu așa ceva încit ne vedeam în liniste de trebură. Operațiunile de descărcare se succed și ele în ritm normal și pe 22 iulie, pe la 4 după-amiază, plecăm spre Anvers. La bord viața merge liniștit împărțită între orele de cart, mesele pregătite — și ele fără surpirse (iar macaroane?!?) — de bucătarul nostru (persoana nr. 1 cînd marea e cămă), jocul de săh la club, film, televizor. Curat pension, ar zice cine nu se pricepe. Oamenii sunt calmi și noi ne străduim ca intotdeauna să-i înarmăm cu răbdare căci volajul era destul de lung. Ca o mare sub a cărei față calmă se ascund recife — o știu din experiență — angoasa pindește de undeva din străfundul sufletului ca o amenințare nevăzută. Poate învăluî într-o clipă pe fiecare dintre noi în plasa deasă și dureroasă a dorului de casă. Dar mai toți sunt marinari vecchi care stiu să-și tină firea. Totuși, sunt prudent. Am văzut de multe ori, în voaie lungi, buni prieteni ajungind să se încalere din nimic, pentru o vorbă rău tâlmăcită, pentru o aluzie imaginată, pur și simplu din nimic. E un fel de alean de care trebuie să te ferești și metoda e să nu te instrânezi de ceilalți...“



Stăm în față Anversului două zile și miercuri, 27 iulie, seara, la 20,30, intrăm și începem încărcarea. A doua zi, pornim spre al doilea port de încărcare — Bilbao, unde ajugem pe 31 iulie noaptea și ne completăm încărcatura pînă pe 5 august cînd, la ora 15,15, ridicăm ancora, pe o vreme frumoasă, așa cum fusese pînă atunci încă de la plecarea din Iară. Destinația — Beirut. Traversăm în sens opus aceeași Mediterană liniștită, ca un lac albastru, și pe 16 august, dimineață, acostăm la Beirut, pentru descărcare. Mars, descărcare, încărcare, mars, staționăm, descărcare... acestea sunt bătăile „metronomului” ce măsoară viața echipajului, ca și bătăile elicei ce calcă milă după milă de apă, lăsind în slaj urma noastră efemeră pe acest drum fără pulbere. Rămînem la Beirut două zile după care pornim spre Iskenderun, Turcia.

Pe 25 august, intrăm în portul Iskenderun, descărcăm marfa destinată acestuia și după 2 zile, la prînz, pornim spre Tripoli de Liban. Pe 28 acostăm în acest port unde descărcăm pînă pe 30 august cînd, la ora 16, ieșim în radă. Stăm la ancoră, în poziția $34^{\circ}29' \text{ Nord}$ și $35^{\circ}49' \text{ Est}$. Seara cade încreț, luminile de poziție sunt aprinse și echipajul, în afara celor de cart, se pregătește să se odihnească. Noaptea, cu cer nins de stele, este tăcută. Respirația adîncă a mării să simte adînd răcoros. O noapte așa cum și-ar dori poetii. Dar, din păcate, vălu ei catifelat este sfîșiat brutal... Brusc, pe târm, răsună focuri de arme. Traisoare luminoase punctează cerul cu licuricii lor aducători de moarte. Se dau lupte, oamenii s-au trezit și privesc dezolați și neputincioși spectacolul macabru ce ni se oferă, gîndindu-se că poate chiar în acea clipă acolo mor oameni, ca și ei, oameni care ar trebui să se înțeleagă în limbajul omenei și nu să se enfrunte cu unele sofisticate ale morții. Într-un tirziu, lupta de pe târm pare că-și pierde din intensitate sau poate se deplasează spre interior. Ne ducem la culcare. A doua zi, un soare strălucitor urcă maiescuros pe boltă înaltă a cerului, alungind, ca pe un vis urit, spectrul morții ce se ivise lingă noi noaptea trecută. E o zi splendidă, de vară mediteraneană, generoasă, cămă, caldă. Noi începem o zi obișnuită de lueru. În așteptarea instrucțiunilor pregătim navă pentru o nouă călătorie. Oamenii de la puncte curăță magazile, le dă o mină de ajutor și nea Gică, nos-tromul, om la 52 de ani, marinări priceput. Și „Demona” navei, Marinică, lucrează în magazie, alții curăță santinele. În sfîrșit, se face — ceea ce am făcut de atîția ani — tocata navei, acum descărcată. Șeful timonier, de 38 de ani, Ion Moldoveanu și colegul său, timonierul Gh. Craloveanu, trebăluiesc la vînciuri. Eu fusesem în cartul de noapte și tocmai mă trezisem. Imi aruncasem ochii pe puncte apoi reîntrăssem în cabină. Deodată am auzit niște pocnete. Nu-mi venea să cred, dar imi dădeam seama limpede că erau rafale scurte de armă automată. M-am reperit la hublou. Am văzut o bareă din care se trăgea asupra noastră... (Va urma)

Maior
Costin CONSTANDACHE

— Mareea noastră cea de toate zilele —

⟨ PORTURILE MĂRII NEGRE ⟩

Turcia are ieșire la Marea Neagră pe o întindere de 1695 kilometri, având aproximativ în centru strîmtoarea Bosfor, în sectorul european cestică Rumeli iar pe partea Asiei Mici, coasta Anatoliei. Porturile din bazinul de sud al Mării Negre situate pe coasta Anatoliei sunt cunoscute, în special, prin dezvoltarea unor însemnante cantități de minereuri de cărbune, fier, cereale și cabotajul local, pe coasta Ru-meli neexistând porturi.

Portiunea de litoral cuprinsă între capul Kalender și strîmtoarea Bosfor are în apropierea fjordului adâncimi de 10–200 metri, fiind expusă vînturilor predominante din NV, N și NE. Insula Kefken, cu un diametru de circa 2 cabluri, împreună cu alte cîteva aglomerări stîncoase și formațiuni nisipoase dispuse la circa 2–3 Mm în fața gurilor de vîrsare ale rîurilor Sakaria, Kizil-Irmak, Eşil-Irmak, Marmară și, reprezentă singurele obstacole de navigație din zonă.



SAMSUN ($41^{\circ}19'$ latitudine nordică și $36^{\circ}21'$ longitudine estică), centrul administrativ al provinciei cu același nume, este cel mai important port turcesc la Marea Neagră. Portul dispune de două diguri protective și cheuri lungi de 3 kilometri, exportând în general tutun, grine, cîtrice, vinuri, minereuri și. După 1990 și-a diversificat sferea activităților prin dezvoltarea de mărfuri generale în vrac, a containерelor și construirea unui terminal de ferry-boat, în relație directă cu Constanța. Străvechiul Amisos este legat printr-o cale ferată de Ankara

și dispune de 25 macarale de 10–25 tone/oră. Banda transportoare de cărbune și minereu are o capacitate de încărcare de 200–250 tone/zi. Silozurile de cereale pot adăposti 34.000 tone produse agricole. Circa jumătate din traficul portuar îl reprezintă cabotajul cu Istanbulul și cu celelalte porturi turcești de la Marea Neagră. Pentru

TURCIA

navele cu un tonaj mai mare de 300 tdw, pilotajul este obligatoriu.



Situat în partea de vest a golului omonim, portul TRABZON ocupă baia cuprinsă între Ghiuzelhisar și gura de vîrsare a rîului Dighirmen. Adâncimea acestui port, de tranzit între orașele Erzurum și Diarbakir și de legătură cu Iranul, variază între 6,1 și 9,5 metri. Vînturile de est provoacă o hulă accentuată denumită de localnici "koloş" iar cele de nord, valuri puternice care periclităzează legăturile navelor.



EREGLİ (Karadeniz Ereğli), inclusiv Usunkun ($41^{\circ}18'$ latitudine nordică, $31^{\circ}27'$ longitudine estică) este un port mineralier și cerealier accesibil naveilor de pînă la 60.000 tdw. Oferă condiții de aprovizionare cu combustibil și mici reparații curente. Viteză de încărcare-descărcare este de aproximativ 7000 tone/zi.



Orașul-port SINOP ($42^{\circ}01'$ latitudine nordică și $35^{\circ}08'$ longitudine estică) a fost fondat în secolul VIII i.e.n. de coloniștii din Milet, cei care au întemeiat mai multe colonii la Marea Neagră. Capitală înfloritoare a Regatului Pontului, în secolele II–I i.e.n., Sinop rămîne cîldebru prin victoria repartată la 30 noiembrie 1853 de escadra rusă condusă de amiralul P. S. Nakhimov împotriva flotei turcești, pe care a distrus-o.

Fără legături rutiere și feroviare cu alte orașe, cu un grad de mecanizare redus și posibilități restrînte de refacere a plinurilor ori de efectuare a reparațiilor, activitatea portuară este modestă. Este accesibil navelor cu un pescaj de pînă la 7,5 metri. Legătura cu celelalte porturi de pe coasta Anatoliei se realizează cu nave de cabotaj.



ZONGULDAK ($41^{\circ}28'$ latitudine nordică și $35^{\circ}49'$ longitudine estică) este principalul port din extremitatea vestică a Anatoliei. Așezat pe coasta de E și SE a golfului cu același nume, acest port carbonifer de cabotaj deservește bazinul Ereğli și intermediază transportul minereului de cărbune la Istanbul. Dispune de dane cu o adâncime de 10 metri, apărate de două diguri lunghi de 437 și respectiv 448 metri. Cele trei dane pentru cărbune au o capacitate de încărcare de 1350 tone/oră. Traficul anual este de circa 3,2 milioane tone. Pentru deplasamente de peste 150 tdw, pilotajul este obligatoriu.



La $5,6$ Mm V–SV de capul Karaburun se află portul TIREBOLU, ușor de identificat după culmile munților Sis și minaretele orașului. Este un port de cabotaj, navele mari încarcindu-se în radă prin intermediul slepuriilor.



In partea de vest a peninsulei Giresun se află portul GHİRESUN, dominat de culmea Cialtepe. Este profilat pe tranzitul de mărfuri generale.



Port respecializat, INEBOLU încearcă mărfuri într-un ritm de 80–120 tone/oră. Din cauza vînturilor extrem de violente, pe timp nefavorabil navele sunt nevoite să părăsească beia.



Portul AMASRA este amenajat pe coasta de vest a băii Buyuk Lîman. Cheul lung de numai 200 de metri este afectat traficului local.

Căpitán de rangu' III
Stefan GEORGESCU

SUBMARINE CONDAMNATE

SUBMARINUL — considerat, pe bună dreptate, nava secolului XX — s-a impus ca un element de forță în confruntările navale ce au marcat acest secol. Cele ce urmăzează nu vor dezvăluî, însă, rezultatele sale spectaculoase realizate în aceste confruntări ci, mai degrabă, un episod mai puțin fast în epopeea sa, marcat de catastrofe, unele din ele de mari proporții.

Dindu-și seama de eficiența sa în bătăliile navale, specialiștii englezi, la începutul primului război mondial, au conceput proiectul, foarte îndrăzneț, al unui submarin de escadră care să acționeze în cooperare cu navele de suprafață, pe care l-au denumit, convențional, „K”. Acesta prezenta următoarele caracteristici: deplasament 1880 t, 8 instalații de lansare a torpilelor, 2 instalații artileristice de 102 mm și un tun antiaerian de 76 mm. Pentru asigurarea unei viteze mari la suprafață (25 Noduri) sistemul de propulsie era prevăzut cu turbine cu aburi având o putere de 10.500 C.P.

Pe cît de îndrăzneț a fost acest proiect pentru „GRAND FLEET”, care prevedea construcția a nu mai puțin de 22 de submarine, pe atât de nefast i-a fost destinul.

Carențele de construcție dublate de erorile umane în conducere și exploatare au transformat aceste submarine în... NAVE CONDAMNATE.

Numai într-o singură noapte — 31 ianuarie 1918 — din cele 17 submarine de tip „K” s-au scufundat, fără a se afla în luptă, 2 submarine iar trei au fost grav avariate. În această mare catastrofă navală și-au pierdut viață 115 ofițeri și mari-nari, fiind avariate alte două nave militare de suprafață. Faptele au fost păstrate în secret mulți ani după aceasta, de către Admiraliitate.

IANUARIE 1918. Primul război mondial se afla în plină desfășurare. Între anii 1915—1917 fusese deja construite 17 submarine de tip „K”.

După marea bătălie de la JUTLANDA (31 mai — 1 iunie 1916, cu flota Germaniei) „GRAND FLEET” a ieșit cu prestigiul serios și folos retragindu-se în baza sa principală de la Rozait (Strimtoarea FERTH of FORTH) executind din cind în cind ieșiri în mare.

Una din aceste ieșiri a fost planificată în noaptea de 31 ianuarie, în următorul dispozitiv: avangarda — o escadră de crucișătoare ușoare, după ea, Flotila a 13-a de submarine („K-13”, „K-11”, „K-22”, „K-17”, „K-9”), apoi o escadră de crucișătoare de linie, a două escadră de crucișătoare ușoare, Flotila a 12-a

de submarine (crucișătorul ușor „FIRELESS”, submarinele „K-4”, „K-7”, „K-6”, „K-3”), și apoi o escadră de nave de linie. Între coloanele enumerate a fost stabilit un interval de 5 Min. La o distanță de 10 Min, după toate acestea, urmăreau celelalte forțe din „GRAND FLEET”. Toate navele se deplasau cu o viteză de 21 Noduri, fără lumină. Marea era liniștită și noaptea fără lună.

Necazul a început în momentul în care capul coloanei a pătruns în barajul de estacadă. Pe submarinul „K-22” s-a întepenit cămașa. Acesta, în imposibilitate de guvernare, a ieșit din coloană, virind la babord și, descriind o giratie, îl evită pe „K-17” dar îl loveste pe „K-14”. Pe ambele submarine („K-22” și „K-14”) au fost inundate compartimentele prova (au murit 6—7 oameni) ele răminând, totodată, fără propulsie. Pentru a se evita alte coliziuni, pe submarinele avariate s-au aprins luminile de mars, fără a se da însă alte semnale care să avertizeze celelalte nave. Nava din capul coloanei a observat luminile dar a crezut că pe drum a apărut un grup de trauleure. Nedormind să strice dispozitivul de mars, comandanțul primei nave (prima din capul coloanei) a dat ordin de a se trece prin pupa „traulerului” care se găsea în drum. Lungimea lui „K-22” depășea de 3 ori lungimea traulerului și crucișătorul de linie i-a retezat pupa, dar nu în întregime. După această nouă coliziune, „K-22” continuă să rămână — ca prin minune — la suprafață, și împreună cu „K-14” (avariat și el) au trecut spre malul sudic al strimitorii.

Comandanțul Flotilei a 13-a de submarine, aflat pe crucișătorul 13, a observat dispariția celor două submarine și a hotărât să se întoarcă să le caute. El a ordonat celor 3 nave rămase să se întoarcă.

Urarea pentru echipajul unui submarin este ca numărul intrărilor să fie egal cu cel al ieșirilor...

Căutarea s-a executat în condiții dificile, siluetele submarinelor distinguindu-se greu în întuneric. Lăsind să treacă navele celelalte, Flotila a 13-a a început o giracie la babord ceea ce a însemnat o mare greșală.

Navele Flotilei a 12-a erau în apropiere și se deplasau după crucișătoarele de linie.

La ora 20,32 nava din capul coloanei Flotilei a 12-a, crucișătorul ușor „FIRELESS”, a lovit submarinul „K-17”, care a fost tăiat în două. Partea din pupa s-a scufundat iar cealaltă a mai plutit un timp, după care a dispărut în noapte.

Submarinele ce se deplasau după crucișător au stopat motoarele și au început să iasă din formație. „K-4” și „K-7” s-au întors la tribord iar „K-6” și „K-5” la babord. Prin această manevră s-au produs noi coliziuni fiind, astfel, avariul „K-6” și distrus „K-4”. Analizele ulterioare au demonstrat că submarinul „K-6” nu a fost vinovat de scufundarea lui „K-4”. De fapt, „K-4” se deplasa în extremitatea prova a lui „K-7” și, astfel, s-a scufundat odată cu el. Întregul echipaj de pe „K-4” (55 de oameni) a murit. Din echipajul lui „K-7”, crucișătorul „FIRELESS” a reușit să salveze 8 oameni.

Chiar și crucișătorul „FIRELESS” a suferit avariile grave. Din fericire avangarda navelor de linie a escaderii care se deplasa după Flotila a 12-a a trecut prin zona catastrofei fără a se mai produce noi coliziuni. Erau și așa destule... Într-o singură noapte, flota engleză a pierdut 5 submarine de același tip: „K-4” și „K-7” scufundate și „K-6”, „K-14”, „K-22” avariate.

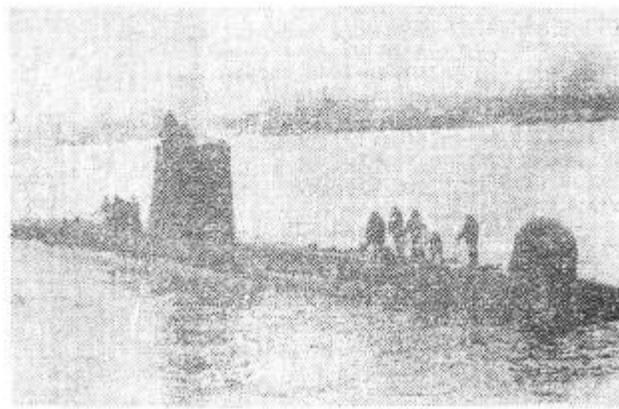
O mare catastrofă navală petrecuță în circumstanțele arătate justifică, totuși, renumele de „submarine condamnate”? Categorie nu. Ar putea fi considerată ca o întâmplare fatală.

Și totuși...

In anul 1915, în timpul unor verificări, s-a scufundat submarinul

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

(continuare în pag. 14)



(urmăre din pag. 13)

„K-15”. La 29 ianuarie 1917, tot în timpul unor manevre de verificare, s-a scufundat submarinul „K-13”. Cauza avarierii lor a fost comună: o supapă deschisă de la sistemul de ventilație al căldăriilor.

In cel de-al doilea caz s-au incercat 32 de oameni. Submarinistii rămași în viață (40 de oameni) au fost salvați în zilele următoare.

După 6 săptămâni a fost scos și submarinul de pe fund, restaurat și repus în funcțiune, cu o denumire mai „fericită”, „K-22”. Dar el de fericit a fost el, cîitorul sătul. Tot în acest an s-au pus pe uscat submarinele „K-1” și „K-4”.

In noiembrie 1917, pe timpul îndeplinirii unei misiuni de luptă îngă coastele olandeze s-a produs coliziunea acestor submarine („K-1” și „K-4”). In urma căreia „K-1” și-a pierdut propulsia. Nava bază „LOUD” a salvat echipajul de pe „K-1” și a încercat să remoreze submarinul avariat. Cind a înțeles că nu poate, a hotărît să-l distrugă.

In anul 1918 s-a scufundat la o adâncime mare, dar a reușit să ieșă la suprafață, submarinul „K-3”.

Chiar după terminarea războiului, la 20 ianuarie 1921, pe timpul unui exercițiu de atac, în Atlantic s-a scufundat, din cauze neidentificate, submarinul „K-5”. In momentul scufundării submarinul se afla

SUBMARINE CONDAMNATE

în imersiune și ceea ce se știe sigur este faptul că el nu a fost lovit. Împreună cu submarinul au pierit 57 de membri ai echipajului.

După cîțiva timp, în rada portului Portsmouth s-a scufundat submarinul „K-15”, care a fost scos la suprafață la 7 iulie 1921.

In anul 1924 s-au avariat 4 submarine de tip „K”: în ianuarie au ajuns la coliziune, la ieșirea din Portland, „K-2” și „K-12”; în timpul unui exercițiu de atac s-a avariat grav submarinul „K-22” și, în sfîrșit, la aplicațiile flotei Metropolitan, „K-2” a lovit pe „N-29” care se găsea la suprafață.

Desele accidente care s-au produs cu submarinele de tip „K” au determinat amiralitatea engleză să le scoată din compunerea flotei. Din 17 submarine construite, 18 evenimente de avariere, dintre care 7 s-au încheiat cu pierderea acestor nave. Probabil construcția submarinelor de tip „K” era prevăzută cu sisteme având defecțiuni orgânice, ce determinau avarii grave. Lungimea prea mare a corpului (L/l = 12,7) îngreuna manevrabilitatea și mărea pericolul coliziunilor. Folosirea ca motoare (pentru marșul de suprafață) a turbinelor cu aburi (Motoarele Diesel nu asigurau o viteză mare) a atras după sine folosirea unor sisteme complicate și nesigure, de exemplu, la închiderea conductelor cu diametru mare de ventilație a căldăriilor și a guriilor de evacuare.

Prin defectarea lor, apa pătrunse în corpul rezistent și sfîrșitul era tragic.

Următoarele trei submarine de acest tip „K-18”, „K-20”, „K-21” au fost terminate abia după război. In construcția lor s-au produs schimbări considerabile. Au fost scoase turbinele cu aburi și s-au instalat motoarele Diesel, care micșorau înălțimea de la 25 Nd la 15 Nd. Ele au fost dotate de asemenea cu tunuri de 105 mm.

Chiar și denumirile lor au fost schimbată în „M-1”, „M-2”, „M-3” ceea ce nu a adus submarinelor mult noroc.

„M1” s-a scufundat la 12 noiembrie 1925 în urma coliziunii, în La Manche, cu vaporul suedez „Vider”. Adincimea mărită în această zonă era de 150 m și ea a exclus posibilitatea de a salva echipajul sau de a se scăpa la suprafață submarinul.

După aceasta „M-2” a fost transformat în portavion imers, iar „M-3” în navă purtătoare de mine. Mai apoi „M-2” a fost vîndut la licitație de amiralitatea engleză.

CAMPIONII UNDELOR RADIO

(urmăre din pag. 8)

Din radioclubul constantean fac parte actuale sau foste cadre ale flotei militare și civile românești, organe portuare, operatori ai statilor de radiocoastă, constructori navalii, precum și radioamatori din orice alt domeniu circumseris sferelor de activitate cu caracter marinăresc.

Intrucit clubul este o societate non-profit și nu dispune de un sediu, pentru popularizarea activității și menținerea legăturii între membrii săi se va organiza o rețea radio „YO-M.A.R.C. NET” în benzi de unde scurte.

Din cei 45 de membri ai radioclubului, vă prezentăm lista radioamatorilor din Marina Militară:

1. I. DOROBANȚU MIHAI — YO 4 CBT — maestru al sportului. secretarul YO — M.A.R.C.
2. OLARU GEORGICA — YO 4 CSG.
3. SPORIȘ CORNELIUS — YO 4 DJ — campion național.
4. DOROBANȚU MARIA — YO 4 DCY — radiotelefrafistă, categoria I sportivă.
5. LAZĂR EMANOIL — YO 4 2809.
6. PLOIAN VIOREL — YO 4 FGW.
7. PAICU MARIN — YO 4 DCF

— șeful radioclubului Cercului Militar Brăila.

8. PUICHILITĂ AUREL — YO 4 DKY.

9. STOIÑESCU IANCU — YO 4 FJY.

10. SAVU GHEORGHE — YO 4 AAC.

11. MUNTEANU CONSTANTIN — YO 4 CSE.

12. SMARANDACHE VIOREL —

YO 4 AXQ — fondatorul Radioclubului Școlii Militare Maistri de Marinar — YO 4 KRC.

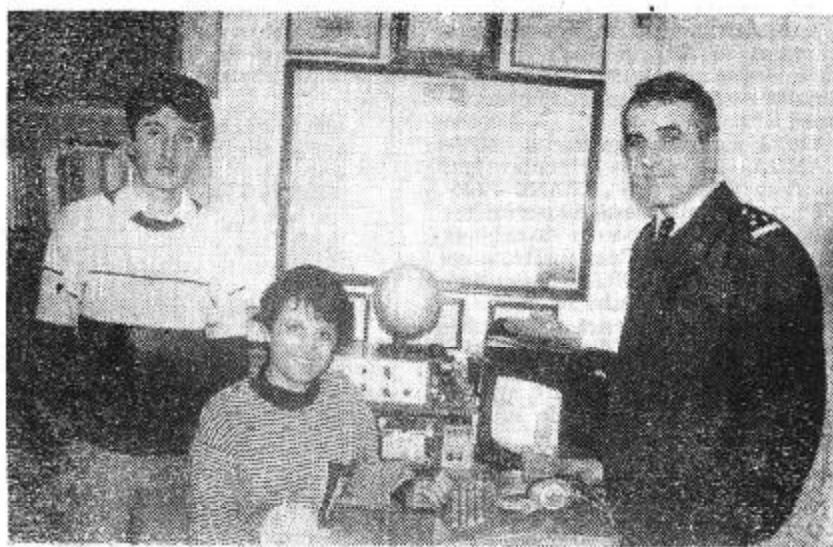
13. DIMANCEA VALERIU — YO 4 CNZ.

14. OLARU ION — YO 4 DEU.

15. DUMITRU FLORIN — șeful Radioclubului YO 4 KCP al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

16. PREDESCU CIPRIAN — YO 4 FYJ.

Președintele YO — M.A.R.C. este domnul colonel (r) VASILE ILIASH — YO 3 CR.



Familia DOROBANȚU — radioamatori

CORESPONDENȚĂ DIN OXFORD, MAREA BRITANIE

AMÂNUNTE DESPRE DRUMUL TEZAURULUI POLONEZ (1939)

Septembrie 1939. Atacată prin surprindere din vest și nord de Germania hitleristă și, apoi, din est, de armata Rusiei lui Stalin, viața armată poloneză, după o luptă croică și inegală, este zdrobîtă în menghină uriașă a unor forțe infinit superioare și pregătite din timp pentru agresiune. Singura speranță de salvare este, pentru polonezi, în acea cumpătă cumpănă a istoriei, granița cu România.

Riscind să-și atragă represalii dure din partea agresorilor, poporul român, spre onoarea sa, deschide polonezilor granița ce devine astfel pentru zeci de mii de soldați și ofițeri (după unele surse 60.000, după altele peste 100.000), pentru refugiații civili și guvernul polonez, o adevărată poartă de salvare. Prin această poartă a mintuirii, guvernul și o parte din armata poloneză tranzitează România, beneficiind de nedezmințita ospitalitate românească și iau drumul Franței și Angliei, unde continuă războul împotriva Germaniei. După cum se știe, pe aceeași cale este evacuat, și salvat, tezaurul polonez. Desigur, aceste fapte sunt acum istorice și sunt cunoscute din lucrările de specialitate — s-a realizat chiar și un film — o coproducție polonă-română — inspirat de drumul tezaurului polonez de la Varsavia la Constanța, unde a fost imbarcat în calea Occidentului. Dar ce s-a întâmplat cu tezaurul polonez după imbarcarea sa? Cum a continuat pe drumul mărilor, această dramatică aventură? Iată lucruri mai puțin cunoscute dar pe care putem acum să le descifrăm beneficiind de o corespondență de la d-l John Dunleavy, cadru didactic la prestigioasa universitate din Oxford, Marea Britanie. La solicitarea noastră, răspunzind cu deosebită amabilitate, domnia sa a căutat date în biblioteca universității și ne-a trimis scurte informații din presa vremii — din binecunoscutul ziar „Times” — ce oferă amânuante despre drumul tezaurului polonez, după imbarcarea sa, pe o navă, în portul Constanța. Reproducem aici, pentru dumneavoastră, stimați cititori, conținutul acestor materiale:

„THE TIMES”, 24 octombrie 1939

MINCIUNA GERMANĂ PRIVIND AURUL POLONEZ

Postul de radio german este de părere că aurul din Banca Națională

națională a Poloniei, transportat din Polonia înainte de ocuparea germană, ar putea fi predat Turciei de către Guvernul britanic.

Acesta este, bineînțeles, un neadevăr. Aurul este proprietatea Guvernului polonez, care este singurul care are imputernicirea de a dispune de el.

„THE TIMES”, 25 octombrie 1939



70 TONE DE AUR DIN VARȘOVIA

Paris, 24 octombrie

...după o călătorie complicată și plină de aventuri, de mai mult de 6.000 mile, 70 tone de aur (15 milioane de lire), aparținând Guvernului polonez au ajuns la Paris.

Aurul, de la Banca Poloniei din Varsavia, a fost transportat de colonelul Matuszemski, ministru de finanțe, fiind încărcat în camioane și trimis la granița cu România. Convoyul a fost atacat pe drum dar, după multe dificultăți, a reușit să treacă în România.

Acolo aurul a fost încărcat într-un tren spre Constanța, unde un vas turcesc aștepta, și trimis în grabă, înainte ca germanii să prindă de veste. Vasul Turcesc a ridicat ancora chiar la timp, pentru că, numai peste cîteva ore după plecarea lui, Guvernul german a avertizat Guvernul român că nu ar fi trebuit ca aurul să fie scos din țară.

Nava turcească a navigat în estul Mediteranei timp de o săptămînă, după care a fost trimisă în Siria. De acolo aurul a fost transbordat pe un vas francez și adus în această țară.

Guvernul polonez a declarat că aurul nu va fi utilizat pentru nevoi curente, ci va fi păstrat ca schimb pentru moneda națională pînă cînd Polonia va fi iar o națiune independentă.

Dar neobișnuitul periplu al tezaurului polonez nu avea — după cum se știe — să se sfîrsească odată cu sosirea sa la Paris, în octombrie 1939. El era dat să fie din nou imbarcat pentru a traversa Canalul Mineci, în Anglia, scăpind astfel a două oară din mina agresorilor hitleriști.

Iulia CONSTANDACHE

Editura bucureșteană OLIMP-PRESS pune cu generozitate la dispoziția scafandrilor profesioniști sau amatori, personalului tehnic-ingenieresc și medical din marina militară și civilă, cadrelor didactice și studenților din instituțiile de învățămînt superior cu profil de marină, precum și celor din facultățile de Hidroenergetică și Hidrotehnică un titlu de referință în domeniul scafandreriei românești, apărut recent în condiții grafice deosebite.

„GHIDUL SCAFANDRULUI AUTONOM” este nu numai o sinteză de specialitate în premieră națională ci și un deosebit de util și riguros îndrumar metodic pentru exploratorii mediului subacvatic din țara noastră.

Seminalind-vă acest eveniment editorial, suntem învințați să salutăm prezența de mareă, alături de domnii Mircea Degeratu, conferențiar doctor inginer la catedra de

GHIDUL SCAFANDRULUI AUTONOM

Hidraulică și Protecția Mediului din cadrul Institutului de Construcții București și Sergiu Ionita, scafundru profesionist, a domnului căpitan de rangul II inginer Aron Petru, coordonatorul colectivului de autori.

Absolvent al Facultății de Construcții Navale Galați, reputatul referent constantean, actualmente șef al sectorului Cercetare-Proiectare și al Laboratorului Hiperbar din cadrul Centrului de Scafandi, este doctorant și autor a peste 100 de studii de specialitate apărute în publicații de profil din țară și din străinătate.

In structura lucrării sunt abordate sistematic probleme legate de echipamentul și tehnica subacvatică, exploatarea și facilitățile barocamerelor, tipurile de accidente de decompresie, regulile de prevenire, profilaxie și tratament ale acestora precum și procedurile de acordare a primului ajutor în alte situații critice pentru scafundători.

Completat cu tabelele de scafundare originale ale specialistilor militari constanteni și unele inspirate din experiența acumulată în domeniul pe plan național, volumul oferit cu dedicăție „scafandrilor din România care și-au făcut din merserie o pasiune, atingind nivelurile cele mini înalte ale profesionalismului”, poate fi procurat prin intermediul bibliotecii Centrului de Scafandi din Constanța, Bulevardul 1 Mai nr. 19-21.

Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU

INFERNALUL PERIPLU AL NAVELOR SOMALEZE

Prin intermediul edițiilor în limba franceză a revistei "Refugies" (nr. 91), editată de Inaltul Comandament al O.N.U. pentru refugiați, ne parvin ecouriile unui alt aspect al dramei somaleze. De această dată cadrul dramei nu-l constituie pământul fierbință, ars de vînturile pustiului, al acestei nefericite țări — Somalia — ci Marea Roșie.

Astfel, după cum relatează Marie Okabe, autorul articolelor intitulat "Criza refugiaților somalezi așteptați în Yemen", aproximativ 50.000 de somalezi, alungați din patria lor de foamele și interminabile războale tribale, ajunși la disperare, au luat calea mării, spre această unică țară — Yemen — care și ea are, de altfel, probleme existențiale majore. Dar calea mă-

rii, așa cum vom vedea, n-a fost, pentru mulți din acești nefericiți, calea izbăvirii, ci o Golgota la capătul căreia își aștepta un teribil sfîrșit.

Marea crudă

Unul dintre primele mari exoduri ale somalezilor pe mare a inceput în iunie anul trecut, cind 3.400 de oameni — bărbați, femei și copii — s-au imbarcat la bordul navei "Gob Wein". Periplul la bordul acestei nave vechi, improprie-



pentru transportul persoanelor, s-a transformat într-un adevarat calvar. Un calvar care a durat 16 zile, timp în care vaporul a navigat în Golful Aden și Marea Roșie, sub soarele neierător, la o temperatură de 50°C ce-a transformat nava supraaglomerată într-un infern. Peste 100 de somalezi — dintre care majoritatea femei și copii — au murit în timpul acestei cumplite călătorii, din cauza căldurii, a dezinteriei și a foamei, sub ochii ingroziti ai celorlalți pasageri care nu-i puteau ajuta cu nimic. A-juns la disperare, supraviețuitorii au determinat pe comandanțul navei să sabordizeze vaporul în fața portului Aden de teamă că nu cumva autoritățile să-i silească să se întoarcă pe infernalul drum pe care veneau.

In derulă care a urmat sabordării, alti 50 de oameni și-au pierdut viața în timpul tentativei de a ajunge înnot pe plaja d'Heswa.

Cinci luni mai tîrziu, în noiembrie, acest scenariu al groazei se repetă. Îngrămadîți la bordul navei "Samaa I" alți 3.300 de somalezi își căutau salvarea pe drumul mării, fugind din țara lor. Nava și-a inceput traversada după o aşteptare de patru zile în portul somalez Marka, situat la 125 km sud de Mogadiscio. Douăsprezece zile mai tîrziu, după ce au indurat chinuriile cumplite ale căldurii și vieții de la bord, pe care mulți n-au putut să le suporte, nava intră în portul Aden, refugiații — ca și cei sositi anterior — bucurându-se de asistența autorităților yemenite și reprezentanților Inaltului Comandament O.N.U. pentru refugiați.

Traducere

**Maior
Costin CONSTANDACHE**

O ofertă generoasă

Cunoscutul pictor și autor de lucrări cu tematică marinărească, domnul căpitan de rangul I (r) VASILENTIN DONICI oferă anticipat, cu generozitate, toate drepturile de autor cuvenite pentru reeditarea lucrării "VETERANII VALURILOR" în scopul completării fondurilor necesare reparării legendarului bric "MIRCEA".

Cartea are la bază o bogată documentație de arhivă, conține cir-

ca 250 de file și un set apreciabil de fotografii de epocă și de actualitate absolut inedite, care prin originalitatea informațiilor pot îmbogăti literatura de specialitate, contribuind astfel la educația patriotică a generațiilor prezente și viitoare.

VĂ MULTUMIM, DOMNULE COMANDOR!

"MARINA ROMÂNĂ"



(Din universul Marinei Naționale Franceze)

FRANȚA ȘI DESCURAJAREA STRATEGICĂ

Riverană în cea mai mare parte la mariile oceane prin litoralul său metropolitan și cel al posesiunilor de peste mări, Franța își exercită autoritatea asupra unei suprafețe maritime de 11 milioane de kilometri pătrați care o plasează pe locul III în lume.

Prin marea sa mobilitate, Marina Națională Franceză, cotată drept a IV-a flotă militară mondială, poate circula nestingherită pe două treimi din suprafața globului. Interesele sale primează în Atlanticul de Nord, zonă de convergență a materiilor prime procurate aproape integral în afara granițelor proprii; în Marea Mediterană, zonă de contact cu Africa de Nord și Orientul; în Pacific, unde prin prezență are o misiune seculară; în Guyana, unde baza Kouron îi oferă posibilități excepționale de acces către spațiul extraterestru și, în sfîrșit, în Antilele atât de bogate în tradiții maritime.

Marina Națională — suportul descurajării nucleare strategice

Dispunind de 91 la sută din foacele nucleare strategice ale forțelor proprii de descurajare, Marina franceză posedă instrumente puternice de mobilitate strategică și autonomie pentru a se opune acțiunilor ostile nejustificate, unei eventuale riposte nucleare, atât în zonele maritime apropiate cît și pretutindeni în lume unde interesele naționale sunt amenințate.

Pentru îndeplinirea misiunilor încredințate Marina franceză dispune de portavioanele „CLEMENCEAU” și „FOCH”, portelicopterul „JEANNE D'ARC”, cinci distrugătoare tip „CASSARD” și „TOURVILLE”, 12 distrugătoare tip „GEORGES LEYGUES”, 22 fregate din clasele „FLOREAL”, „COMMANDANT RIVIERE” și „DESTIENNE D'ORVES”, 19 nave de patrulare, 22 dragoare de mine tip „ERIDAN”, „CIRCE” și „AGGRESSIVE”, 13 nave auxiliare, 7 nave de transport operațional, 13 submarine de atac (4 cu propulsie nucleară) și 6 submarine nucleare purtătoare de rachete.

Forțele marine militare franceze dispun de 74 avioane tip „ETENDARD N-P”, „SUPER ETENDARD”, „CRUSADER”, 42 elicoptere ambarcate „ALOUETTE”, „DAUPHIN”, „LYNX” și „SUPER FRETON” și 26 de avioane de patrulare maritime tip „BREGUET”. Ambele categorii de forțe sunt deservite de

aproximativ 66.000 de persoane: 5000 ofițeri, 30.500 maștri militari, 11.500 gradați și marinari angajați, 19.000 militari în termen, la care se adaugă peste 7.000 de funcționari și personal civil. Femeile (circa 1.900 de persoane) dețin 4 la sută din ponderea personalului angajat.

Personalul militar calificat este pregătit în instituțiile de învățământ ale Marinei situate în vecinătatea porturilor Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon.

Cele două regiuni maritime de litoral au punctele de comandă la Brest (teatrul Atlanticului) și respectiv Toulon (teatrul mediteranean), în zona Oceanului Indian la bordul unei nave de comandament iar în zona Oceanului Pacific la Papeete (Tahiti).

Forțele și mijloacele luptei navale strategice

În 1972 a intrat în serviciu submarinul nuclear „LE REDOUTABLE” utilizat ca bază mobilă de rachete. Fiecare din cele 6 submarine nucleare purtătoare de rachete („LE REDOUTABLE”, „LE TERRIBLE”, „LE POUDROYANT”, „L'INDOMPTABLE”, „LE TONNANT” și „L'INFLÉXIBLE”), care compun Forța Oceanică Strategică (F.O.S.T.) poate lansa din imersiune 16 rachete balistice strategice mare-sol (MSBS) de tip M4, cu 6 focuri nucleare fiecare, avind bătaia mai mare de 5.000 kilometri.

„LE REDOUTABLE” poate fi suplinit oricând de noua generație de submarine „LE TRIOMPHANT”.

Aviația ambarcată este compusă din 12 flotile de avioane de siguranță a forțelor navale și de luptă antisubmarin, avioane de vinătoare și elicoptere de luptă antisubmarin sau de transport desant.

Insensibil la primejdia aeriană, dotat cu o putere de distrugere considerabilă contra navelor de suprafață și submarinelor inamice, submarinul de atac „RUBIS” este capabil să efectueze patrulări pe durată mai multor săptămâni, la mii de kilometri de baza sa.

Fregatele și crucișătoarele sunt dotate cu rachete antinavă, rachete antiaeriene, artilerie de 100 milimetri și uneori rachete purtătoare de torpile antisubmarin. Cele mai moderne dintre navele de luptă au în dotare elicoptere echipate cu mijloace de detecție hidroacustică purtătoare de grenade și torpile antisubmarin.

Avioanele de patrulare maritimă sunt folosite în mod frecvent și pe alte mări, la Dakar, Ogibonti, Fort de France și în aplicațiunile interarme din Ciad etc.

Forțele antimine (nave dragoare, vinătoare și scafandri deminori) asigură securitatea porturilor militare Toulon, complexului maritim Marsilia — Fos și Brest. Eficacitatea lor a fost probată în Marea Rosie și Golful Suez (1984), Golful Oman (1987—1988) și în Orientalul Mijlociu (1991).

Transportoarele de desant (nave de transport sălandă de debarcare — TCD, nave ușoare de transport — BATRAL și sălante pentru debarcare infanteriei și tancurilor — CDT) asigură deplasarea elementelor armatei terestre și în special a Forței de Acțiune Rapidă (FAR).

Cele circa 20 de grupe, companii și secții de pușcași marini asigură protecția obiectivelor militare și îndeplinește misiuni de intervenție. Grupul de comandanți de pus marini (GROUFUMACO) cuprinde 560 de luptători repartizați în cinci comandanți care pot fi lansate de pe submarine, nave de suprafață sau prin parașutare. Trei nave de patrulare (dintre care una afectată teritoriilor australe și antarctice franceze) și șapte nave comerciale naviole (una la Cherbourg, trei la Brest și trei la Toulon) execute misiuni în serviciul public: poliția navigației; poliția pescuitului, supravegherea zonei economice, misiuni umanitare, lupta contra poluării și.

Perspectivile Marinei Naționale Franceze

Consolidarea apărării apropiate și îndepărătate a F.O.S.T. pe care se bazează strategia descurajării, este continuată prin reînnoirea avioanelor de patrulare maritimă și sporirea mijloacelor navale antimalină.

Capacitatea de acțiune submarină este sporită ca urmare a construirii submarinelor de atac cu propulsie nucleară și de dezvoltare a tehnicii lor militare. „CHARLES DE GAULLE”, primul portavion francez cu propulsie nucleară, noile transportoare de sălante de debarcare, fregatele tip „FLOREAL” și „LA FAYETTE” și a mențin Marina Națională Franceză la înalti parametri combativi, coerentă de ansamblu și apărării naționale fiind fondată pe echilibrul și complementaritatea tuturor forțelor și mijloacelor care îl sunt consacrate.

Traducere și adaptare după
„La Marine Nationale”
Căpitan-locotenent
Constantin BORUZI

Reporter de război în slujba marinei și adevărului istoric

Articolul „CATALOGUL LITERATURII DE RĂZBOI” inserat în paginile ziarului „SCINTEIA” de miercuri, 25 octombrie 1944 însemnează „îmbelisgata și otrăvita literatură a corespondenților de război (...). Aceștia sunt agenții care au făcut apologia războiului de jaf și cotropire dus de clica trădătoare împotriva popoarelor pașnice ale Uniunii Sovietice și acestea sunt „opere” pe care le-au scris.

La epurăția elementelor corupte din sinul poporului român, nu trebuie să-i uităm: (...) Teodorescu Cristian și Marius Verbiceanu, „ECHI-PAJ, LA POSTURILE DE LUPTĂ”, proză, Institutul Geografic Militar, 1943^a.

Dintre reporterii de război încadrati in Biroul de Presă și Propagandă al Marelui Cartier General care și-au riscat viața însoțind echipajele Marinări române pe frontul maritim al Mării Negre, doar sergentul t.r. Cristian Teodorescu mai retrăiește bucuria libertății de exprimare.

Pentru cetezanța de a redacta cronică evocatoare a faptelor de arme ale marinarii români, fostul redactor al cotidienei bucureșteni „ULTIMA ORĂ” și „ORDINEA” a fost desconsiderat, ostracizat și marginalizat profesional.

După aproape cinci decenii de obscurantism, octogenarul ziarist este ur înălțat susținător al Ligii Navale Române și unul dintre admiratorii intimi ai marinarii militari.

Readus la lumină de franțetea expresiei documentare, jurnalul de front, publicat împreună cu căpitan-comandorul Marius Verbiceanu, ne ajută, într-adevăr, să nu le uităm onestitatea și spiritul de sacrificiu cu care au immortalizat pentru generațiile viitoare epopeea navală a campaniei de est.

PROBA DE FOC

Remorcherul „MUREȘUL” primise ordin să se deplaseze la Nicolaev. Comandantul său, aspirantul Stefan Georgescu, promovat 1942, avea misiunea să transporte din acest port două șlepuri cu materiale și respectiv cîteva flotoare ne-

cesare pentru operațiunile de ran-fluare a navelor scufundate. Navigând cu precauție printr-un culoar foarte îngust dragat de aviație, naiva a reușit să evite minele magnetice plimilate de boșoroci. Odată ajunsă în port, marinarii s-au pus pe treabă. Noaptea începusă să-și așternă negurile opace peste întinsul apelor. Neobosită, cu atenția reșnică încordată, membrii echipažului, coordonați de secundul navel, Aurel Ciobotaru, au reușit ca pînd în zori să scoată și să remorcheze șlepurile la baza proprie. Prima parte a misiunii desfusesc normal. Marșul a fost reluat. Marea începusă să se monteze. Printre valurile mari care spălau ritmic punctea, remorcherul își eroia tot mai anevoios drumul.

Deodată, din spate uscat și-au făcut apariția trei avioane inamice. Rotindu-se ca niște corbi, au început să reverse o ploaie de plumburi asupra navei. Riposta mitralierelor n-a întîrziat. Tirul violent și bine direcționat a dispersat gruparea inamică. Marșul a fost continuat în condiții de vigilență sporită.

In rîndă au fost nevoie să ancoreze deoarece intrarea în port era barătă de navele rusești scufundate de aviația noastră cu ocazia unei tentative de debarcare. Comandanțul ordonă armarea bărcilor și începeră operațiunilor de scoatere a flotărilor din acvatorul portului spre remorcher.

FILE DE

Cei 20 de marinari se cărănesc din răspunderi să impingă cele 3 flotoare de cîte 10 tone fiecare. Deodată, artleria inamică amplasată în capul peninsulei, descoperindu-i, declanșează un bombardament năpraznic. După cîteva eforturi supraomenești, sunt suplate la remorecă. Noaptea și marea devin din nou ostile. Există două alternative: să aștepte ca marea să se potolească, riscând pericolul bombardării de către aviația și artleria rușilor sau să înfrunte întunericul și furtuna, asociate cu iminența impactului cu minele ucigașe. În ambele variante, riscurile erau la fel de mari. Ignorind orice instict de autoapărare, înălțat! ofițer de marină a decis să urmeze calea destinalui său. Sfînd orice pericol, echipajul și-a indeplinit cu mult curaj și hotărîre misiunea incredibilă. Pentru marinări a fost un examen; pentru comandant, o experiență benefică pentru cariera de mulă tirzii.

Multă vreme după pensionare, locotenent-comandorul Stefan Georgescu, veteran de război, a recunoscut că decorațiile „Steaua României”, „Virtutei Militare”, „Crucea de Fier” clasa a II-a și „Vulturul german” i-au fost conferite pentru fapte de arme remarcabile, niciuna însă mai temerară ca cea care i-a marcat începutul...

Cristian TEODORESCU
— reporter de război —



De la stînga la dreapta: Ion Vinea, poet și director la „Evenimentul”, comandorul Gheorghe Mocanu, comandantul navei și Cristian Teodorescu, reporter de război.

ISTORIE >

Din calvarul prizonierilor români în răsărit

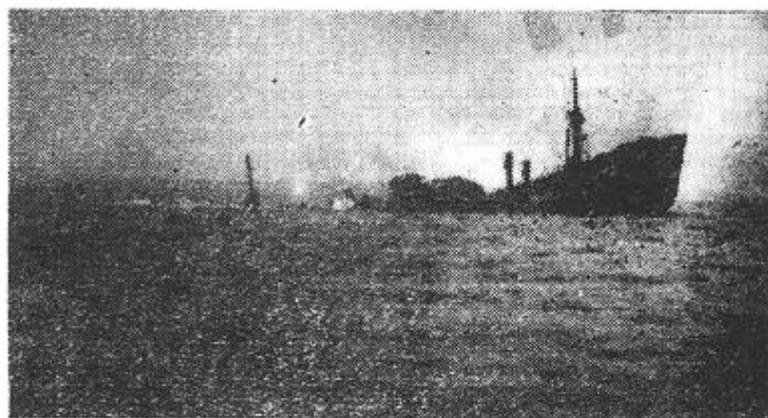
O adevărată tragedie a neamului românesc a fost capturarea a peste 150.000 de luptători români (după unii autori doar 130.000) în perioada 24 august — 12 septembrie și chiar după acest interval de timp. Puțini au reușit să scape. Unii au fugit din coloanele de prizonieri, alții din lagările de triere, cătiva au fost chiar eliberați de către un ofițer mai milostiv care și-a asumat riscul de a încălcă regula generală, refuzând să-și păteze conștiința de luptător. Între cei eliberați de pe monitorul „Basarabia” a fost și elevul practicant Nicolae Podaru care în primele zile de detenție a fost reținut de ofițerul secund sovietic „pentru a face schițe”.

Potrivit documentelor de arhivă, acesta s-a prezentat la unitate în 4 noiembrie 1944. Elevii Cornel Pavelescu, Dumitru Crantea și Tudorache Georgescu, primul ambarcat pe nava „Ferdinand” celalții pe monitorul „Bucovina”, au avut și ei șansa de a se întoarcă în țară, ajungind la unitățile lor la începutul lunii decembrie.

Dacă unora li s-a oferit o șansă altii și-au incercat norocul. În aceștia s-a numărat și maistrul militar clasa III-a Nicolae Răileanu, dintr-un regiment de geniu marină, căzut prizonier pe 23 august 1944, ora 16, cu întregul comandament „110 infanterie”. După cinci zile și jumătate de mers pe jos, dincolo de Nistru, prin Transnistria, după „triere și deparțizare” ar fi fost întors la Tiraspol, într-un lagăr. „Văzind această stare de lucruri și mizerie am părăsit lagărul împreună cu un caporal cu direcția România” a declarat Răileanu la sosirea în țară. „Am venit pe jos pînă la Bîrlad, trecind Prutul pe la Huși. De aici am luat trenul pînă la Brăila unde ne-am prezentat la unitate, pe 26 octombrie crt.”. Din documentele de arhivă reiese că din lagărul de la Tiraspol s-au înapoit în țară și alți prizonieri, în primăvara anului 1945, între care și maistrul militar stagiar Aurel Botea, evadat la 24 martie, lăsat la vatră la 5 aprilie 1945. Acești cetezători au acționat singuri și s-au folosit de ajutorul românilor basarabeni, cine știe? Declarațiile lor, cele mai multe, sunt îapidare. Oricum ar fi, ele au valoarea documentului scris necesar istoricului pentru reconstituirea unor evenimente.

Norocul nu a proteguit pe toți cei care au cetezat. Căpitanul (r) Stănescu Marin evadat din coloană, după ce povestea drama dezarmării și luările în prizonierat, cînd „pe drum ni s-au luat cizmele, ceasuri, stiloare, mantalele (și) am fost bătuți, bruscați, insultați, umiliți” adaugă un fapt cutremurător: „În cursul zilei, (28 august 1944) locotenentul rus care comanda coloana a impuscat în cap pe un soldat din regimentul nostru care se abătuse cătiva metri din coloană pentru ca să bea apă. Soldatul a rămas mort pe loc”.

Imagine de coșmar. Cel care au ascultat ordinul de închidere a ostilităților, fiind legați prin jurămînt, ordin comunicat la Radio prin vocea Regelui Mihai I au fost lipsiti de apărarea celui care avea datoria



să o facă. Rău sfătuit, suveranul s-a refugiat la Dobrogea, în județul Gorj.

Informații mai complete despre cei luați prizonieri au fost culese, în epocă, prin echipajele navelor românești folosite de Comandamentul Sovietic la transportul capturilor de război. În raportul informativ nr. 36.851 din 12 septembrie 1944 Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial raportează Statului Major al Marinei: „La 9 sept. s'a prezentat la C.L.M.F.I. comandanțul civil de la Remorcherul Murșul, întors de la Odessa, și a declarat că a văzut pe maștri și marinari români de la monitoare ținuți sub pază în magazia de lingă frigorifer din portul Odessa iar ofițerii români ținuți în oraș”. Dintre un alt document, raportul informativ nr. 37078 din 28 octombrie 1944, afișăm că la Odessa sunt „cca 2000 ostași români și marinari printre care s'au văzut marinari de la „Bricul Mircea” și de la monitoare... Sunt cu hainele zdrențuite, slăbiți și muncesc, zi și noapte, cărind fiecare, pămînt etc. Ca dormitor au o magazie cu grădini, numai cu acoperiș. Ofițerii muncesc ca trupa, cot la cot. Printre ei s'a văzut un major în haine rupte care avea galoane numai pe un umăr”.

Din informațiile celor ce s-au întors din prizonierat, în primăvara anului 1945 și în vara anului 1948 stim că de la Odessa prizonierii au fost trimiși în lagărul nr. 71 de la Oranki amenajat pe moșia Kantemirovka. În același lagăr au ajuns și ofițerii din trupele terestre după o staționare la lași, în lagărul de la mănăstirea Galata, unde mulți au fost răpuși de febra tifoidă. După o lună, pe 2 octombrie prizonierii au fost trimiși în Uniunea Sovietică. „După trei săptămâni de călătorie cu trenul am ajuns într-un lagăr la Grezovăț, își amintește Generalul I. (r) Laurențiu Cupșa, unde am stat o bucată de timp, după care am fost transferați la Oranki (lag 74) lingă Nijni Novgorod (fost Gorki). Am ajuns la gară pe data de 24 decembrie, iar pe înserate intram în lagăr. Lagărul era organizat într-o fostă mănăstire...”.

Nu atât hrana care, apreciază cei mai mulți din foști prizonieri, a fost mai bună decât a populației civile, ci frigul de -30, -40 de grade a fost greu de suportat, mai ales de către prizonierii germani și italieni, neobișnuinți cu geruri atât de aspre. Români și s-ar fi dovedit mult mai rezistenți. O revoltă ar fi cuprins pe prizonierii aflați în lagăr, la sosirea celor capturați după 23 august 1944. Firesc, era de neînțeles cum o armată care primește ordin să coopereze în luptă contra dușmanului comun este dezarmată și dusă în captivitate.

O dramă de asemenea proporții nu putea lăsa indiferente autoritățile române. Dar toate încercările făcute pentru eliberarea luptătorilor dezarmați de sovietici „în mod arbitrar” au rămas fără rezultat. Au fost ignorate pur și simplu. La 11 octombrie 1944 Marele Stat Major a informat Ministerul de Război,

Horia Titus VASILONI

(continuare în pag. 20)

Din calvarul prizonierilor

(urmăre din pag. 19)

prin documentul nr. 972.542 că: „Pînă în prezent nu s'a primit de la D-l Mareșal Malinovski nici-un răspuns la intervențiile făcute cu privire la militarii români capturați în Moldova după data de 23 august 1944”. Și speranțele puse într-o delegație trimisă în Moldova, condusă de generalul Gheorghe Radu, „pentru a urgența înapoierarea ofișerilor și ostașilor români” au fost spulberate. Nu a mai rămas altă soluție decât să ne ducem crucea pînă la capăt. Și-a fost greu și lung drumul Golgotei, atît de greu pentru poporul român, atît de impovărat incit l-a determinat pe Iuliu Maniu să declare: „Acesta este un armistițiu? Era mai bine să nu-l fi semnat. Este o ocupație militară și nicidcum un armistițiu”. În adevăr, condițiile Armistițiului semnat la 12 septembrie 1944 au fost mult mai impovătoare decît cele oferite de Molotov la 12 aprilie 1944, ca cele obținute de Mareșalul Antonescu, în urma tratativelor de la Stockholm.

In primăvara anului 1945, o parte din ostașii și ofișerii din lagărele Rusiei au fost trimiși în țară pentru a completa Divizia „Tudor Vladimirescu” ale cărei unități au fost drastic rărite în luptele de la Orașea și Debrețin. Altă parte s-a întors cu Divizia „Horia, Cloșca și Crișan”, unitate care nu a mai participat la lupte, războiul fiind pe sfîrșite.

România a avut o contribuție substanțială la obținerea Victoriei. O realitate recunoscută de popoarele lumii, care nu a putut fi ignorată de sovietici. Așa se explică, poate, gestul reparatoriu prin care în luna octombrie 1945, autoritățile sovietice „au hotărît să restituie României 18 nave — o mică parte din flota militară — între care și distrugătoarele

„Mărăști” și „Mărășeti”, canonierele „Ghiculescu” și „Stibi”, torpiloarele „Zborul” și „Zmeul” și submarinul „Delfinul”. În anul următor, la 26 mai, a fost retrocedată și Nava Școală „Mircea” gest prezentat în presa vremii ca o contribuție la întărirea prieteniei româno-sovietice și ca „o minune dumnezească”.

Retrocedarea unor nave, prezentată ca un moment de renaștere a marinei românești, a fost un act a cărui valoare, mai tîrziu, a fost anulată, cînd cele mai puternice unități navale, la propunerea sovieticelor, au fost tăiate și transformate în fier vechi.

Tristă, prea tristă a fost experiența României în relațiile sale cu puternicul și nesătiosul vecin de la răsărit. O dovedesc faptele petrecute în secolele închelate ca și realitățile din timpul mai apropiat nouă.

Fie-ne prezentul și viitorul vegheate de legea dreptății universale ca forța dreptului să birule, de acum încolo, dreptul forței. În acest colț de lume am fost așezăți, aici trebuie să existăm, alături de vecinii pe care îi avem. Dreapta judecată lumineze-ne mintea și întăreacă-ne brațul pentru a exista în demnitate, pentru a rezista și renaște.

Fie să avem, măcar de acum încolo, conducători vredniți așa cum am mai avut, puternici prin înțelepciune, neingenunchiați la forță, neinfricați în fața morții, capabili chiar prin jertfă să apere demnitatea și durata neamului nostru.



ȘI ENGLEZII AU NECAZURI

In marina britanică, ocuparea unui post nu este atît de ușoară, avînd în vedere că numai între anii 1975—1991 flota comercială britanică a fost redusă de peste 5 ori. De altfel și ponderea marinei comerciale engleze pe plan mondial s-a redus substanțial. Dacă în urmă cu 80 de ani ea reprezenta aproape 50 la sută din flota mondială, astăzi ponderea sa este sub 20 la sută.

Declinul flotei se datorează și schimbărilor tehnologice. În prezent, 26 nave port-conteneuri pot transporta marfă echivalentă cu tonajul a 116 cargouri convenționale. Problema generală a transporturilor navale este că din pricina ofertei prea mari de tonaj, pentru a înălătura concurență, au fost micșorate drastic costurile transporturilor, ceea ce a diminuat sistematic profiturile.

Situația s-a înrăutătit și mai mult în ultimii ani deoarece circa două treimi din capacitatea flotei comerciale britanică a fost trecută — din motive finanțare — sub pavilioane de complezență. În această situație, armatorii au posibilitatea să angajeze forță de muncă din țările în curs de dezvoltare care acceptă

salarii mult mai mici.

Dar aspectul cel mai grav este că armatorii, trecind navele sub pavilioane de complezență, se eschivează de la standardele severe privind ocrotirea vieții pe mare, impuse de Marea Britanie.

Salariul mediu al unui marină britanic este de 16.000 lire sterline pe an, identic cu salariul mediu pe economie. Datorită abundenței de produse de pe plajă britanică „lupii de mare” nu pot obține alte avantaje materiale prin importarea — mai mult sau mai puțin legală — a unor produse, adică ceea ce marinarii români numesc „buf”.

Din 1991, marinarii britanici se bucură de un avantaj: dacă petrec mai mult de 6 luni pe mare, sunt scutiți de impozitul pe salariu.

Astăzi, viața marinului englez este un lux. La bord, toate cabinile și cu'oarele sunt mochete, iar faptul că pereții sunt capitonati cu materiale plastice iar accesoriile sunt tot din plastic fac inutilă vopsirea în interiorul navei; este suficient o lavetă umedă pentru a curăța totul. Frigidere speciale oferă condiții pentru hrănirea echipașelor cu legume și fructe proas-

pete, sau ca și proaspete, pe întreaga durată a viajului.

Marinari englezi nu au avut vreodată succes în vreo grevă, deoarece nu s-au aflat niciodată toți în același loc, cam două treimi fiind în orice moment imprăștiati în toată lumea.

Sindicalele au rămas și astăzi la fel de neputincioase ca în trecut. Începînd din martie 1988 marinarii de la compania P.N.O. au organizat, bineîntele cu sprijinul sindicatului, o grevă de 16 luni, revendicind imbunătățirea securității vleșii pe mare și extinderea drepturilor lor sindicale în raport cu armatorii. Rezultatul: în urma acțiunii judecătoarești a guvernului, Înalta Curte de Justiție a dispus aplicarea unui sechestră asigurator asupra fondurilor sindicale de 2,8 milioane lire sterline și amendarea sindicatelor cu 150.000 lire sterline. Ulterior compania a concediat 900 marinari care refuzaseră semnarea contractului de muncă revizuit.

Odată angajat, un marină britanic este promovat pe baza criteriilor de vechime și competență dar, în condițiile expuse mai sus, nimic nu este sigur că își va păstra serviciul pînă la pensionare.

Căpitan de rangul III
Jean PICINGINE

Cadre noi pentru o marină nouă

In prezența domnului viceamiral Gheorghe Anghelușcu, comandanțul Marinei Militare, a prefectului județului, domnul Anghel Constantinescu și a unei numeroase asistențe, în Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN“ din Constanța, a avut loc festivitatea încheierii cursurilor de către prima promoție de absolvenți ai Facultății de comandă și stat major.

Cu acest prilej căpitanul-locotenent Ion Anasiu, șeful promoției 1993 a înmînat șefului grupului studențesc succesoare trojeul transmisibil al facultății.

După distribuirea insignelor de absolvent, șeful promoției, beneficiarul unui stilet cu dedicație specială din partea ministrului apărării naționale, domnul general-locotenent Niculae Spiroiu, și-a exprimat recunoștința față de dascăli și conducerea acestei prestigioase instituții de învățămînt a Marinei Militare, sublinînd în final:

„Mulțumesc profesorilor noștri de marină pentru cunoștințele pe care le-au transmis, pentru modul nou de a înțelege regulamentele militare pe care ni l-au dezvăluit și pentru faptul că întotdeauna au fost colegii noștri de arme care ne-au arătat prin dragoste ce o poartă meseria lor frumusețea și importanța acestora, strînsa colaborare ce trebuie realizată în întregă noastră armată pentru a ne apăra patria. Vom merge acum la noile unități, vom îndeplini alte funcții. Vă asigurăm că suntem conștienți de responsabilitățile pe care

le avem, că vom arăta, printr-o muncă susținută și o comportare exemplară, că avem cunoștințe și deprinderi temeinice, că facultatea pe care am absolvit-o este la cel mai înalt nivel calitativ.

Nu vom uita niciodată că, numai pregăindu-ne continuu, vom reuși să îndeplim misiunile ce ni se vor încredința, că numai cel tare și buni, adevărații hărbați marini ar ascemea unui Ulise, se întorc victoriași acasă“.

Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU



M E S A J U L MINISTRULUI APĂRĂRII NAȚIONALE

CU PRILEJUL ABSOLVIRII ACADEMIEI NAVALE „MIRCEA CEL BĂTRÂN“ DE CÂTRE PRIMA PROMOTIE DE OFIȚERI DE COMANDĂ ȘI STAT MAJOR

Rezultat firesc al angajării decisive și ireversibile a armatei — după decembrie 1989 —, în procesul reconstrucției, al redobândirii statutului ei de instituție fundamentală a statului de drept, activitatea de perfecționare și specializare a cadrelor de marină necesare armatei își arată acum roadele. La 1 martie 1993 absolvenții cursurilor prima promoție de ofițeri de comandă și stat major a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“.

Date fiind preocupările actuale ale Ministerului Apărării Naționale pentru reorganizarea și modernizarea armatei — prin luarea în considerație a specificului și tradițiilor militare românești, a necesităților de securitate determinate de evoluțiile politico-militare în zona noastră geografică și a experienței acumulate de armatele moderne din statele democratice, absolvirea acestei facultăți de către promoția 1993, constituie un moment de referință în viața armatei înfructuat

și este prima promoție de ofițeri de marină cu înalte studii militare și coporând și stat major care materializează noua concepție de perfecționare și specializare a cadrelor militare prin pregătire inter-arme în cadrul Marinei Militare.

Domnilor ofițeri absolvenți,

Pe parcursul anilor de studiu, Ministerul Apărării Naționale și subsistemul său specializat — Comandamentul Marinei Militare —, au investit în formarea dumneavoastră, pe lângă încredere și resurse, activitatea lărgitoare a cadrelor didactice pentru realizarea înaltului nivel de pregătire la care vă situați.

Urmare a acestei investiții complexe, speranțele Ministerului Apărării Naționale față de evoluția dumneavoastră viitoare sunt deosebit de mari. Împreună cu celelalte promoții de după Revoluție aveți datoria să vă integrați eforturile de modernizare a organismului mi-

litar românesc care solicită din partea dumneavoastră perfectioarea sistematică a pregătirii, activitate intensă pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale, dăruire și fidelitate față de țară, armată și nobila dumneavoastră armă.

Domnilor ofițeri absolvenți,

In acest moment sărbătoresc, vă felicit pentru rezultatele obținute și vă doresc mult succes în evoluția dumneavoastră viitoare pe treptele ierarhiei militare.

Domnilor amirali și ofițeri, maiștri militari, subofițeri și marinari,

Absolvenții de astăzi ai Facultății de comandă, stat major și tehnică militară completează și imbunătătesc calitativ corpul de cadre al armatei noastre. Imi exprim convingerea că munca, devotamentul și cunoștințele lor profesionale vor fi apreciate ca atare și vor reprezenta un puternic sprijin în misiunea dificilă, dar foarte importantă, ce revine Marinei Militare în apărarea pe apă și uscat a patriei.

Cu prilejul absolvirii cursurilor acestei promoții de ofițeri de comandă și stat major, adresez mulțumiri conducerii, cadrelor didactice și integrului personal al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE
General-locotenent NICULAE SPIROIU

DIN ISTORIA FLOTEI COMERCIALE ROMÂNE

Pasagerele Serviciului Maritim Român

„LEBEDELE ALBE“ ale Mării Negre

In ziua de 31 mai 1895 la cheul genovez din portul Constanța acosta un vapor vechi, cu o lungime de 60 metri și căruia viteza nu depășea 9 Km pe oră. Era „MEDEEA”, navă mixtă pentru pasageri și mărfuri, primul vapor al Serviciului Maritim Român (S.M.R.). După o reparație de 2 luni și jumătate, în seara zilei de 14 august, nava pleacă din Brăila pe ruta: Galați — Sulina — Constantinopol, în prima călătorie sub pavilion românesc, avind la bord 25 de pasageri și 600 tone mărfuri generale.

Sosit de la Londra, „METEOR” (635,56 TDW) pleacă în cursă la 26 august, pe aceeași linie, în fluturarea a sute de batiste rămase în urmă, pe ţărm. La 14 septembrie 1895 se inaugura oficial prima linie maritimă regulată de călători asigurată de nave aparținând unei instituții de stat românești, linia Constanța—Constantinopol. Momentul a coincis cu inaugurarea podului de la Cernavodă, construit de inginerul Anghel Saligny.

Deși vapoarele erau mici și vecchi, evenimentul era nou și, pentru mulți, înălțător. Primul pas în navigația comercială maritimă națională fusese făcut.

O lună mai tîrziu, cunștient de faptul că numai două vapoare nu puteau servi în condiții optime linia nou înființată, S.M.R., condus la început de Alexandru Cottescu, a închiriat de la „Ballins — Dampfschiff — Shederel” din Hamburg, vaporul cu zbară „COBRA” care va intra în serviciu pe aceeași rută.

La 3 mai 1896 Ion C. Brătianu, purtătorul de cunoscere al celor care doreau să dea o mai mare dezvoltare navigației maritime, a prezentat în fața Camerei un proiect de lege. Votat în cele din urmă, documentul deschidea pentru S.M.R. un nou credit, cu adevărat substanțial, de 10 milioane lei, în vederea continuărilor cheltuielilor de exploatare și construirii de noi vapoare.

Înînd seama de faptul că începurile unei asemenea întreprinderi aveau nevoie de oameni cu vedere largă, organizatori energici și foarte buni administratori, oameni cu dragoste de mare, în iunie 1896 director al S.M.R. a fost numit lt. comandorul Ion Coandă, detasat din Marina Militară. Potrivit contemporanilor săi, Coandă a lucrat cu „rîvnă și fără pregeu”, cu încredere în viitor, pentru punerea bazelor primei instituții de navigație comercială a României. Sarcina asumată în contextul acelor vremuri era dintre cele mai dificile. „În acei ani de început — scria Pavel Popovăț, cînd îi va urma în 1908 în direcția S.M.R. — nimenei în țara noastră nu se gădea că românul plugar s-ar putea îndeletnici cu meserile marinărești.

Nici noi singuri nu ne credem capabili să ajungem vreodată căpitanii, ofițeri, mecanici de vapoare și să fim în stare să le conducem pe mări și oceane ca vechii marinari ai flotelor bătrâne. A trebuit să ne fie dat norocul de a avea în capul nostru un om energetic, cu dorință și voîntă de a reuși ca, într-un timp relativ scurt să se îndeplinească în țara noastră, pe malurile mării, o evoluție pe care acum 12 ani nici un român nu o visă”. Într-adevăr, într-o epocă în care echipajele străine erau preferate de armatorii noștri, Coandă avea convingerea că românul este apt pentru toate meserile marinărești.

Sub această nouă conducere se vor întrupa acele „Lebede albe” ale Mării Negre, superbele pasagere: „ROMÂNIA”, „DACIA”, „IMPĂRATUL TRAIAN”, „REGELE CAROL I”.

Prin rezultatele excelente obținute, echipajele românești, astfel formate, vor răsturna vechi prejudecăți și vor acapara în cîțiva ani traficul de pasageri în Levant.

Carmen ATANASIU

„CULTUL EROILOR“

La intrarea în cimitirul eroilor din primul război mondial, din Constanța, pe peretele principal o placă glăsuiește astfel: „Acest cimitir al eroilor români din primul război mondial 1916—1919 a fost ridicat prin grija Asociației „Cultul Eroilor”. Intreg teritoriul Dobrogei ca și al celorlalte zone ale PATRIEI sunt presărate cu cimitiruri, troițe, statui, morminte, ridicate, mai ales, pentru pomenirea și cinșirea eroilor căzuți pentru independența țării în 1877—1878, pentru refintregirea neamului, între 1916—1919, dar mai puțin pentru cei căzuți în al doilea război mondial și pentru tineretul eroic al Revoluției din Decembrie 1989, pentru comemorarea locurilor unde s-au dus lupte crîncene spre eliberarea pămîntului scump și pentru readucerea libertății întregului neam.

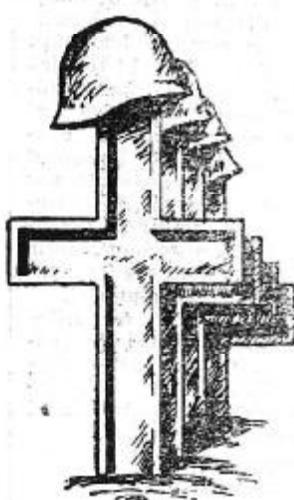
Există, poate, mai multe monumente și cimitire în afara granițelor, pe pămînt maghiar, pe pămînt slovac sau ceh.

Grijă pentru conservarea acestor monumente, coordonarea acțiunilor pentru asigurarea financiară și materială a acestor simboluri ale viaței revine, cum spuneam, Asociației „Cultul Eroilor”, care înmână personalități ale bisericii, școlii, armatei, ale Parlamentului, ale tuturor profesiunilor.

Dar, de peste 50 de ani, această grijă a intrat în desuetudine, a fost înlocuită cu un slogan, iar cultul eroilor desființat.

Președintele Filialei Constanța
a Asociației Veteranilor de Război
General-major (retr.)
Valeriu DUMITRESCU

(continuare în pag. 25)



Asociația

NAVIGATORI LA PONTUL EUXIN

O contribuție decisivă la progresul navegației și al transporturilor pe Marea Neagră și la Dunărea de jos au avut-o cele trei colonii maritime din Dobrogea: Histria, Tomis și Callatis. Ele aparțin așa-numitului „al II-lea val” al mișcării de colonizare, care începe către jumătatea secolului al VII-lea i.d.Hr. și într-un timp relativ scurt, duce la întemeierea unei întregi serii de așezări milenare sau meguriene pe țărmul de vest și de nord al Mării Negre, de la Apollonia Pontică (Sozopol — Bulgaria) pînă la Olbia (în imanul Bugului), atrași fiind de imensele și variatele bogății ale locului.

Grecii din Milet au întemeiat în anul 657 i.d.Hr. cetatea Histria, al cărei nume grecesc este Istros, același ca al fluviului lîngă ale cărei guri a fost fondată. El și-a ales în așa fel locul de așezare nu numai pentru pescuitul foarte la îndemînd și deosebit de bogat în bălti și pe cursul unor ape, sau pentru comerțul cu gruia cumpărat foarte ieftin de la geto-daci și vîndut apoi cu preț foarte bun în Grecia, ci și pentru nevoie de a străbate căi mai adînc în ținuturile geto-dace pe căile marilor riuri.

Din decretul de cinstire a lui Hegesagoras, amiral histrian, aflat în de existență unei escadre de „corăbiu lungi” a Histriei în prima jumătate a sec. II i.d.Hr. Existența unei flote histriene este atestată de o altă inscripție, mai veche, care păstrează amintirea unei expediții de intrajutorare a Apolloniei.

Grecii din Milet întemeiază în sec. al VI-lea i.d.Hr. cetatea Tomis care în decursul existenței sale a cunoscut perioade de înflorire, dar

și de decadere, ca urmare a unei mai mari sau mai mici prosperități a activității comerciale și meșteșugăriști și, mai ales, a relațiilor de schimb statonnicite între cetate și geto-daci autohtoni.

Dar, înainte de toate, dezvoltarea Tomisului, ca și a altor cetăți portuare grecești, s-a întemeiat pe activitatea de navigație care devine



Monedă callatiană

una din principalele indeletniciri ale coloniștilor greci.

Portul din Tomis, aflat în imediata apropiere a cazinoului comună, în zona imersă, adăpostea numeroase corăbi care încărcau mari cantități de produse cerealiere și animaliere ale băștinășilor geti, schimbate cu cele ale meșteșugărilor greci.

La Tomis a fost exilat între anii 8—17 d.Hr. poetul roman Ovidiu.

petrecindu-și aici ultimii ani de viață. Scrierile sale „Tristia” și „Epistulae Ex Ponto” cuprind mărturii mișcătoare despre viața și dispoziția sufletească a poetului, dar și referiri despre geti, astfel:

„...Colonii din Milet, venind, zidit-au case grecești la Pontul get”. „...Dar getii cei războinici ca grecii sunt mai mulți”.

„...Inciet, va fi să scriu poeme și eu în grajul get”.

Cea de-a treia colonie grecească de pe țărmul dobrogean al Mării Negre, Callatisul, a fost întemeiată la sfîrșitul sec. al VI-lea i.d.Hr. de coloniști din Heracleea Pontică, pe locul unei așezări indigene.

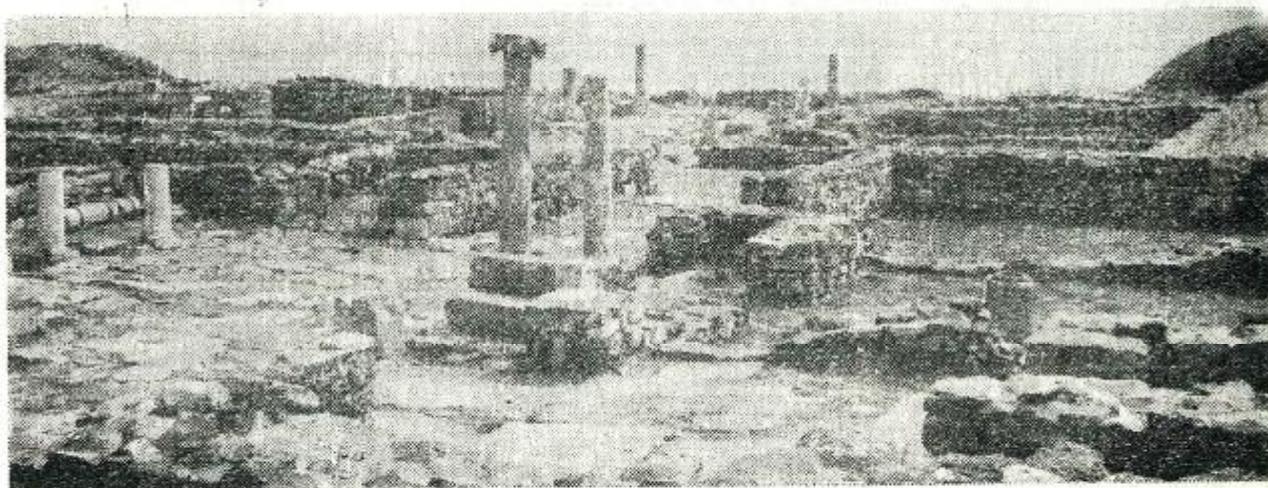
Transportul pe apă a produselor de schimb, mai ales cereale capătă un rol important în prosperitatea orașului, dovedă o faptă emisiunile monetare cu reprezentări de corăbi pe reversul lor.

Cercetările subacvatice întreprinse în zona vechiului port Callatis ca și la Tomis și Histria, au scos la iveală fragmente din epave ale unor nave din Rhodos, topoare de abordaj, numeroase amfore stampilate, monede, provenind din cetăți grecești cu care întrețineau relații de schimb.

Prezența navelor grecești se face simțită nu numai în cetățile vest-pontice ci și pe principalele ape curgătoare din Dacia, aceasta explicând prezența unor articole de proveniență sudică în aceste zone.

Intrepătrunderea elementelor de cultură materială și spirituală, influențarea reciprocă a dacilor și a coloniștilor greci au constituit cadrul hotăritor al existenței și prosperității, de-a lungul secolelor, a orașelor de pe litoralul vest-pontic.

Cornel GREAVU



HISTRIA — ruinele cetății

REVISTA DE ISTORIE MILITARĂ

PREMII ȘI HRISOAVE

PENTRU 1992

La 11 martie a.c., Cercul Militar Național București își reconfirma calitatea de gazdă impeccabilă. De astă dată, Sala de Marmură era martora unui eveniment inedit: ediții iniții a premiilor și hrisoavelor conferite de redacția Revistei de istorie militară.

Pentru 1992, „Mihai Viteazul” este denumirea pentru MARELE PREMIU (150 000 lei) oferit de Fundația Crescent istoricilor noștri care au scris volumul I al sintezei privind „Apărarea națională și Parlamentul României”. Autori: dr. Marin C. Stănescu, coordonator, colonel (r) dr. Vasile Alexandrescu, Maria Georgescu, dr. Vasile Nicolae, maior dr. Stefan Păslaru și doctorand Dumitru Preda. Celelalte premii — „Alexandru Ioan Cuza”, „General Radu R. Rosetti” și „Nicolae Bălcescu” — sunt o laudă cuvenită demersurilor istoriografice ale domnitorilor academician Dan Beirindei, general-maior Ion Safta și colonel dr. Nicolae Ciobanu. „Vetru strămoșestii” — rubrica devenită denumire de premiu — reprezintă cîștigarea contribuților de excepție ale domnitorilor academician Stefan Pascu (Transilvania), prof. univ. dr. Nicolae Cincir (Bucovina), prof. dr. Ion Sîcianu, prof. dr. Vitalie Vărătee și dr. Valeriu Fl. Dobrinescu (Basarabia), conf. univ. dr. Ioan

Silviu Nistor (Transnistria). Premiul „Mareșalii României” ne bucură prin studiile dominului Gheorghe Buzatu, reducind în prim plan pe mareșalul Ion Antonescu. Premiul „Interferențe istorico-militare” constă în valoarea scrierii domnilor conf. univ. dr. Constantin Rușe și dr. Constantin Botoran, iar premiul pentru abordarea de excepție a unor evenimente controversate din istoria militară revine locotenent-colonelului doctorand Aleșandru Duțu. „Marile confruntări militare” — terestre, corect relevate de colonelul (r) dr. Vasile Mocanu, sănătate, izvoadite cu pricinere de locotenent comandorul (r) Niculae Koslinski — constituie încă un segment al realității istorice, corelate cu premii. „Diracăptă cîstire” se aduce și marinierului care ilustrează temeinic sintagma „Muzeul ca tezaur și carte de invățătură”; comandor dr. Jipa Rotaru. Alte zece premii marchează fie prestigiul și credibilitatea unor rubrici și genereice ale edițiilor în limba română, fie calitatea versiunii engleze, realizată conform dictionului: traductore non traditore. În sfîrșit, colonelul inger Petre Lucian este onorat cu premiul „Coresii” pentru „suport tipografic în vremuri insuportabile tipografice”. Iar întru cin-

stirea vajnicului luptător Virgil Tatomir, familia primește premiul „In memoriam”, izvorit din zbatările pentru cauza românilor de dincolo de Prut și de pretutindeni.

HRISOAVELE oferite de redacție atestă adevărul potrivit căruia ISTORIA SE SCRIE SUB OCHII NOȘTRI. Astfel că „la giudeul sufiștelui cu Clio” — cum ne încredințează hrisolul — sunt nominalizate domenii care interferență istoria și subsistemul militar, prin personalitatea de la Președinție, Guvern, Parlament, ministere, instituții și fundații, din diplomație, de la Centrul Euroatlantic — București, ambasade, culte, presă, televiziune, cinematografie etc. Fiind invocați cei care străluminează și întăresc cugete prin mass-media, se vestește că pentru „măiestra lucrare” numită MARINA ROMÂNĂ domnului căpitan-comandor Ioan Damaschin î se dă un hriss „scris aci la București... în Casa Oștririi”.

Această de pregătire și conferire a premiilor și hrisoavelor a avut în cîibiciun (care dă de stîrse, să se stie că ele există!) și, mai ales, zbuiciun. Limanul ivindu-se la orizontul privirii, în tălăzuirile zilelor de loc tărânește vedem că avem prietenii siguri în aceste tremuri nesigure și clătinătoare încă. Răzbatem împreună cu argonauții care ne sprijină cert: fundațile Pro Patria, Mărăști—Mărăști—Oituz, Crescent, Hanns Seidel München — București și firmele Chemro — avind la cîrmă un mînar, Ion Baibarac —, Voz Maris, Hospitex Diagnostics Elveția — Genève, Romanian Trade Promotion, Antheus, Alstar, Rom Team Solution, Zarea, Agroinvest.

Căpitan-comandor
ILIE MANOLE



magazin • magazin • magazin

Dispariții neelucidate

■ Un vas-fantomă cutreieră timp de 23 de ani mările lumii. Este vorba de cliperul „MARLBOROUGH”. Acesta ridicase ancora în anul 1890 de pe ţărmul Noii Zeelande cu destinația Europa.

In scurt timp de la ridicarea ancorei, la numai trei ore, vasul se face nevăzut. Se organizează două acțiuni massive de salvare a navei.

Dar... nimic!

Urmează o adevărată lovitură de teatru: în anul 1913 marinarii unei baleniere observă, în apropierea insulei Georgia de Sud, o corabie care staționa într-o poziție de acostare total neobișnuită. Este efectuată manevra de apropiere și identificare a navei pe bordul căreia s-a putut desluși cu greu, dar sigur,

numele navei britanică dispărute în anul 1890, cu bordajul putrezit și puntea mucogăită.

Pe lîngă tunuri și catarge s-au putut număra 23 de schelete, probabil ale echipajului.

Rezultatul investigațiilor a fost nul.

■ Mai multe vase semnalează prezența în mai multe locuri în anul 1907 a golelei „EVERET WEBSTER” plutind fără echipaj. Astfel prima semnalare se face în argul curentului Antilelor, ca după două luni să fie semnalat la 200 Mm de Boston. Constituind un real pericol pentru navigație este trimis torpiloul „GRESHAW” să o scufunde, dar nu găsește nava în zona unde fusese semnalată.

Vasul „QUEVILLY” intilnește epava și trimite o barecă să o viziteze, găsindu-se echipajul în stare muribundă.

Emilian ANDREI



magazin • magazin • magazin

Femeia de pe puntea navei



• Prima călătoare polară a fost rusoaica Maria Prenisceva. Ea și-a însotit soțul într-o expediție organizată în anul 1735 cu tartana „IAKUTSK”, explorând peninsula Taimir și descoperind Capul Celiuskin.

Cei doi și-au pierdut viața în această expediție.

• Australiana Kay Cottee a fost prima femeie care a efectuat o circumnavigație solitară fără oprire, cu ambarcațiunea „FIRST LADY”. Într-o anii 1987–1988, ea a parcurs circa 127 Mm/zi.

Emilian ANDREI

LUMEA VĂZUTĂ DE MARINARI

CHRIST REDEMPTOR

La Rio de Janeiro, fostă capitală a Braziliei între 1763–1960, am acostat, pentru prima dată, în 1975, cu nava „MARAMUREŞ”. Din dreptul Insulei Rasa, doi piloți ne-au condus prin Golful Guanabara, pe lângă renumitul Pao de Azucar („Căpățina de zahăr”), spre zona de ancoraj. Pe lîngă plaja Copacabana, cel mai mare centru turistic al Americii Latine este celebru și datorită monumentului Christ Redemptor (Cristos binecuvintind). Statuia es-

te amplasată pe Morro de Babilonia (muntele Babilonului), al cărui vîrf — Pico de Cercovado — se înalță la 704 metri deasupra oceanului.

Lucrat în piatră albă, monumental, înalt de 38 metri, este opera sculptorului brazilian Heitor da Silva Costa.

Ziua, în strălucirea soarelui sau noaptea, luminat feeric de proiecție puternice, Christ Redemptor invită vizitatorul deopotrivă la revelație și meditație, într-comunitate monastică a omului cu natura.

Haralamb MUSCELEANU



Asociația „CULTUL EROILOR”

(urmăre din pag. 22)

Astăzi revenim creștinete, românește, căștește la adeverătole simboluri ale strămoșilor noștri: Tricolorul, Înnul de Stat, Omagierea celor ce s-au jertfit spre binele neamului.

La Constanța, prin inițiativa veteraniilor de război, sub egida gărzinoanei, cu informarea organelor executivului și a reprezentanților Parlamentului, încă din septembrie 1991 s-a constituit Asociația „Cultul Eroilor”, personalitate juridică.

Este, deocamdată, unicul județ ce a făcut acest pas ce se cere a fi generalizat în toată țara.

Credem că e necesar să apară o lege care să reconstituie Asociația „Cultul Eroilor” sub egida Ministerului Apărării Naționale și să revină o tradiție, la care să se alinieze, mai ales, tinerele generații, cele de anișii școlilor primare, liceelor, universității, să revină, astfel frumoasele obiceiuri din trecut și să refacem ce ne-a fost răpit aproape 50 de ani.

• Prima femeie care a traversat Oceanul Atlantic a fost Joanna Crapo. Împreună cu soțul său, a realizat această performanță în anul 1877, cu ambarcațiunea „NEW BEDFORD”.

• Prima traversare a Atlanticiului efectuată de la vest la est de o femeie solitară a avut loc între anii 1952–1953; eroïna este americană Gladys Gradeley, cu ambarcațiunea „LUGGER”.

• Oceanul Pacific a fost traversat, în premieră, de o femeie, în anul 1969. Doamna Sharon Sites Adams (S.U.A.) l-a străbătut cu ambarcațiunea „SEA SHARP” în numai 75 de zile.

• Prima femeie care a traversat două oceane a fost Anna Woouf. Ea a realizat această performanță în 109 zile, între anii 1969–1970, cu ambarcațiunea „ZAMA ZULU”.

• Neozeelandeză Noemi James, plecată la 9 septembrie 1977 din portul Dartmouth a finalizat circumnavigația la 8 iunie 1978, fiind prima femeie care a dublat Capul Horn.

• Cele mai multe ocoluri ale Pământului pe apă, soț-soție, fără pasageri sau echipaj, au fost efectuate de Helen și Al Gohrman cu ambarcațiunea „MAYONIE”, între anii 1961–1964, 1966–1970, 1972–1976, 1979–1983.

• O navigatoră rămasă anonimă a făcut înconjurul lumii între anii 1766–1769 cu fregata franceză „ETOILE”, travestită în bărbat.

magazin • magazin • magazin

MARE, MARE... VESELIE !



Neașteptată este reacția creatorilor și interprétilor de satiră și umor, atunci cînd îi întrebă despre mare și marinari. În loc de glume, îi apucă nostalgice, oftează și fac scurte declarații cu efecte onomatopeice: „O, marea!..”, „A, de cînd...”, „Vai, vai, vai, ce dor mi-e!..”.

Aflat la un eveniment de marcă pentru viața culturală a țării, înmînarea de către Asociația Umoriștilor Români a nu mai puțin de 13 premii (poartă noroc!), la 13 personalități ale genului, pentru creațile și interpretările lor din anul 1992, i-am interpellat pe tema (șocantă pentru ei, în acel context): „Care este părerea lor de umoriști, despre mare și marinari?..”.

Răspunsurile au fost, unele spontane, pline de har, altele destul de banale. Nu toată lumea are „în buzunar”, răspunsul cel mai potrivit.

Se cuvine să fac precizarea, nu lipsită de oarece patriotism local, că orașul Constanța a fost foarte bine reprezentat la acest eveniment, prin teatrul „Fantasio”, care a venit cu interpréti, actori, cîntăreți și... toată orchestra, cu toții fiind premiați pentru spectacolul „Greva la Fantasio” și pentru organizarea primului Festival național de revistă.

Dar iată răspunsurile scriitorilor, dramaturgilor, actorilor și ale unor spectatori din sază, în ordinea în care i-am „prins”:

HORIȚU MĂLĂIELE — (Probabil text dintr-o interpretare de-a sa, mai veche, declamat cum numai el știe s-o facă).

„Marea? Marea e, are, adică se... e, e mare! Marea e tot o apă și pămînt nu! Cite nopti albe n-am petrecut eu la Marea Neagră! Marea? Litoral! Estival! Val după val! Dejun frugal! Bal după bal! Marea? Vacanță și scăre, nema răcoritoare, fete și femei, nema lei! Mai vrei?”

I-am mulțumit actorului Mălăiele, care c... mare! Să am „atacat-o” pe atrăgătoarea actriță...

CRISTINA STAMATE — „Marea e visul meu de fiecare vară! Să să știi că-mi plac marinarii!”

„Să eu săt marinar!”, am sărit repede, la care marea doamnă și distinsa actriță m-a măsurat de sus pînă jos și mi-a replicat: „Prea tirziu! Am rîs, trebuie, pentru că eram la un festival al umorului... Următoarea „victimă” a fost...“

HORIA SERBĂNESCU: „Tinere, trebuie să mă întrebă acum 35 de ani despre mare, dar cred că atunci nu aveai cum. Pe vremea aceea dădeam reprezentări la Constanța, în sezonul estival, cu neuitatul

Tudor Mușatescu, cu alți mari artiști, unii astăzi dispuți. Marea era... marea noastră scenă. În ea ne jucam ce-e mai autentice roluri, în fața unui public feminin, format din... două-trei fete. Și se uitau la noi și noi... Acum mă uit eu la ele! Și?...”

STEFAN CAZIMIR — „Măi mai întrebă despre mare și marinari cînd ne-am întîlnit la Vaslui”...

„Poate între timp v-ai schimbat părere?”

„Nu. Pe timpul iernii eu îmi conserv părările despre mare și-abia înspre vară mi le schimb. Mi-e scumpă marea, dar mai scumpă mi-e mîncarea, după cum am înțeles că vor fi prețurile în acest an. Oricum, îmi place să contemplu răsăritul, dar mai ales apusul...”

Vorbește poetul din dumneavoastră, sau omul politic?”

„Hai că-mi placă! Bravo!”, după care discuția se întrerupe, pentru că lingă noi apare Rodica Tott!

O interpelez: „Doamnă, Tott... despre mare vorbiști! Ce-mi puteți spune?”

RODICA TOTT — „Să știi că mie îmi plac marinarii. Marinarii și aviatorii. Sunt oameni serioși, punctuali, sinceri și inteligenți!”

„Vă mulțumesc, doamnă!”

„Stai, că nu de tine vorbeam. Să să păstrezi caseta aia din reportofon că-ți spun o perlă de mare: Chiar dacă ești rece ca marea, să mîști ca valurile!”

Perplex, dar și distrat de umorul ei spumant, încerc să întîlnesc și alte „capete de afiș”, prezente la eveniment.

Mihai Ispirescu dă interviu altui reporter, actrița Diana Lupescu se pregătește să intre în scenă, Florin Călinescu se ocupă de doamna Ioana Bogdan, dramaturgul Tudor Popescu e înconjurat de cinci din cele săse dansatoare ale trupei de balet „Contact”, iar scriitorul și criticul de teatru Valentin Silvestru îmi promite un material, o schiță pentru revista „Marina Română”. E un succes!

Mă aşez să vizionez gala laureaților, chiar îngă un domn bine făcut, și la propriu și la figurat, care îmi spune: „Am auzit întrebarea dumneavoastră. Să știi că eu, hic!, merg an de an la Mamaia! Are o plajă largă și-n fiecare seară o fac lată!”

Consemnez și-această replică. Pentru mai toți, marea este o plăcere. Restul, e tăcere, vorba marelui Will.

Ananie GAGNIUC

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1										
2	*	*								
3		*				*				
4							*			
5										
6	*	*	*							
7			*							
8			*							
9				*						
10	*									

Îmbrăcate în uniformă

ORIZONTAL: 1) Hotărire prezentată într-o acțiune independentă
2) Fără aprobare — Face o expunere în cinstea fruntașilor. 3) Trazeri la sorți! — Centralizator auto.
4) Efect surpriză, un fel de undă de soc (pl.) 5) Grupaj de articole pentru viață armatei. 6) Începe armata! — Mobilizator în acțiuni rapide. 7) Un termen... precis — Perioadă de pregătire militară. 8) Forța armată — Nu admite nimic în plus. 9) Nu ieși la capăt cu ea — Tonaj mijlociu! 10) Pronume — Activitate desfășurată în sectoarele interioare, după servitul mesei.

VERTICAL: 1) Bază pentru pregătirea militară. 2) Termen pentru predare (pl.) — Face față la programul de dimineață. 3) Încadrarea în activitatea ostășească. 4) Teavă ie tun! — Seul! — Iese din coloană, la întoarcere stînga-dreapta. 5) Se joacă cu focul — În desis! 6) Contraatac — Trag în spate! 7) Întinut... pe teren — Termină armata!
8) Optimist în aprecierea forțelor
9) Evolut! — A crea surprinderea.
10) Medalie clasa 1 — Încheie războul.

Ananie GAGNIUC



Incinta PORT

Telefon — 40-1-614865
 Telex — 14226
 Fax — 40-1-611651

ŞANTIERUL NAVAL CONSTANȚA

TRADIȚII — 100 DE ANI DE EXISTENȚĂ, FONDAT ÎN 1892

CAPACITĂȚI CONSTRUCȚII NOI :

— conceput pentru a realiza nave cu tonaj de pînă la 200.000 Tdw, S.N.C. este CEL MAI MARE șantier naval din Marea Neagră și unul din mariile șanțiere ale LUMII.

PRODUCΕ: — **VRACHIERE** de 55.000 Tdw, 65.000 Tdw, 100.000 Tdw și 165.000 Tdw.

— **PETROLIERE** — 85.000 Tdw, 150.000 Tdw

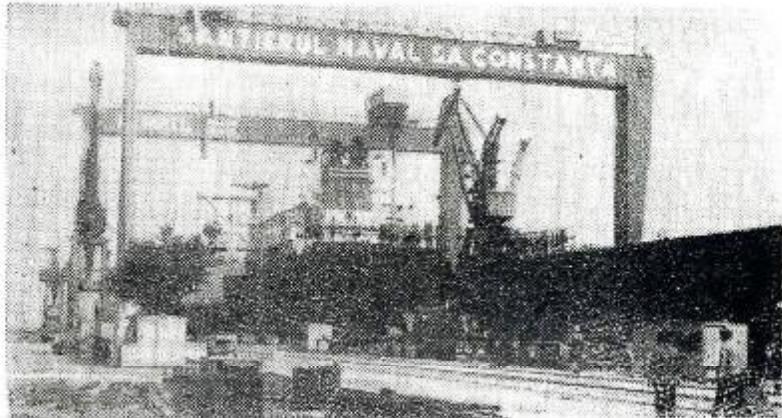
— **FERIBOTURI** — 12.000 Tdw

— **DOCURI PLUTITOARE** — 10.000 și 20.000 tf

— **ECHIPAMENT** — pentru platforme de foraj

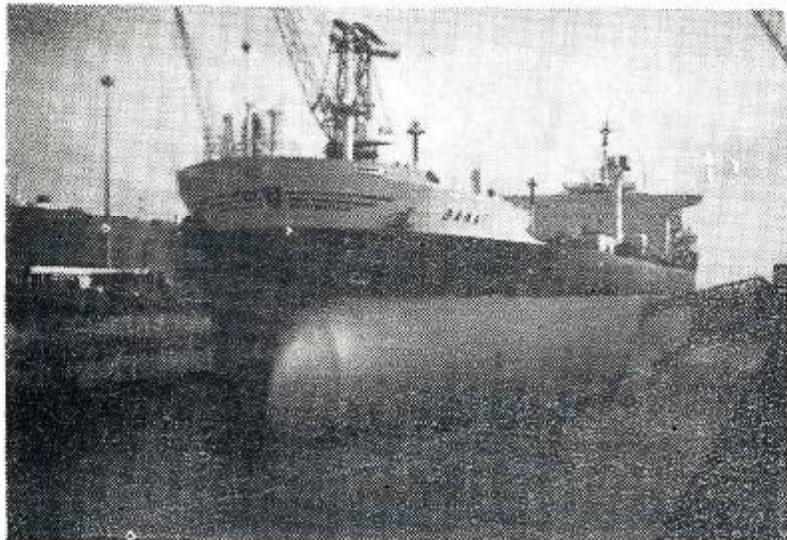
REPARAȚII :

- Bazinile și utilajele moderne permit S.N.C. să efectueze orice lucrări de reparații și la ORICE TIP DE NAVA, pînă la 200.000 tdw și
- Se pot repara SIMULTAN 20 de nave comerciale



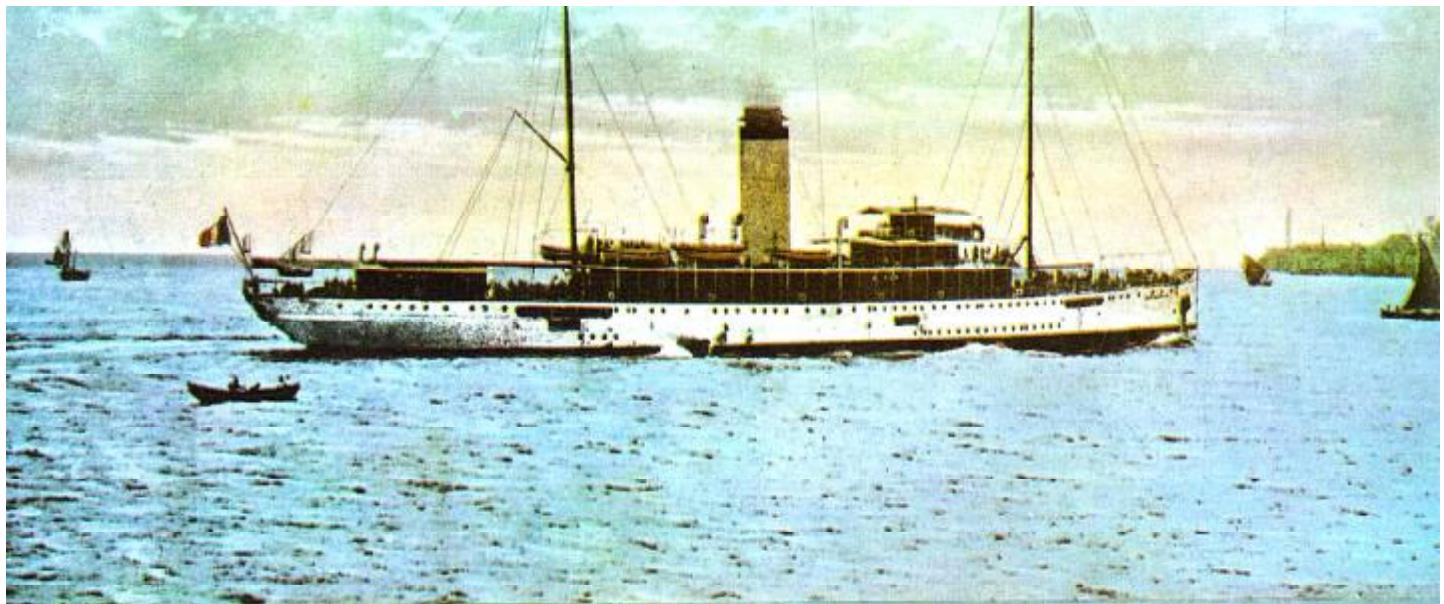
PRINCIPALELE DOTĂRI SI ECHIPAMENTE

- 2 docuri USCATE de 200.000 tdw și 160.000 tdw
- 2 docuri PLUTITOARE de 15.000 tf și 8.000 tf
- 2 macarale capră cu o capacitate de ridicare de 480 tf fiecare
- macarale portal de 120 t
- cheuri cu o lungime de 2.500 m
- platforme de montaj întinse pe 5 hectare
- hale de construcție
- echipamente de curățire și vopsire

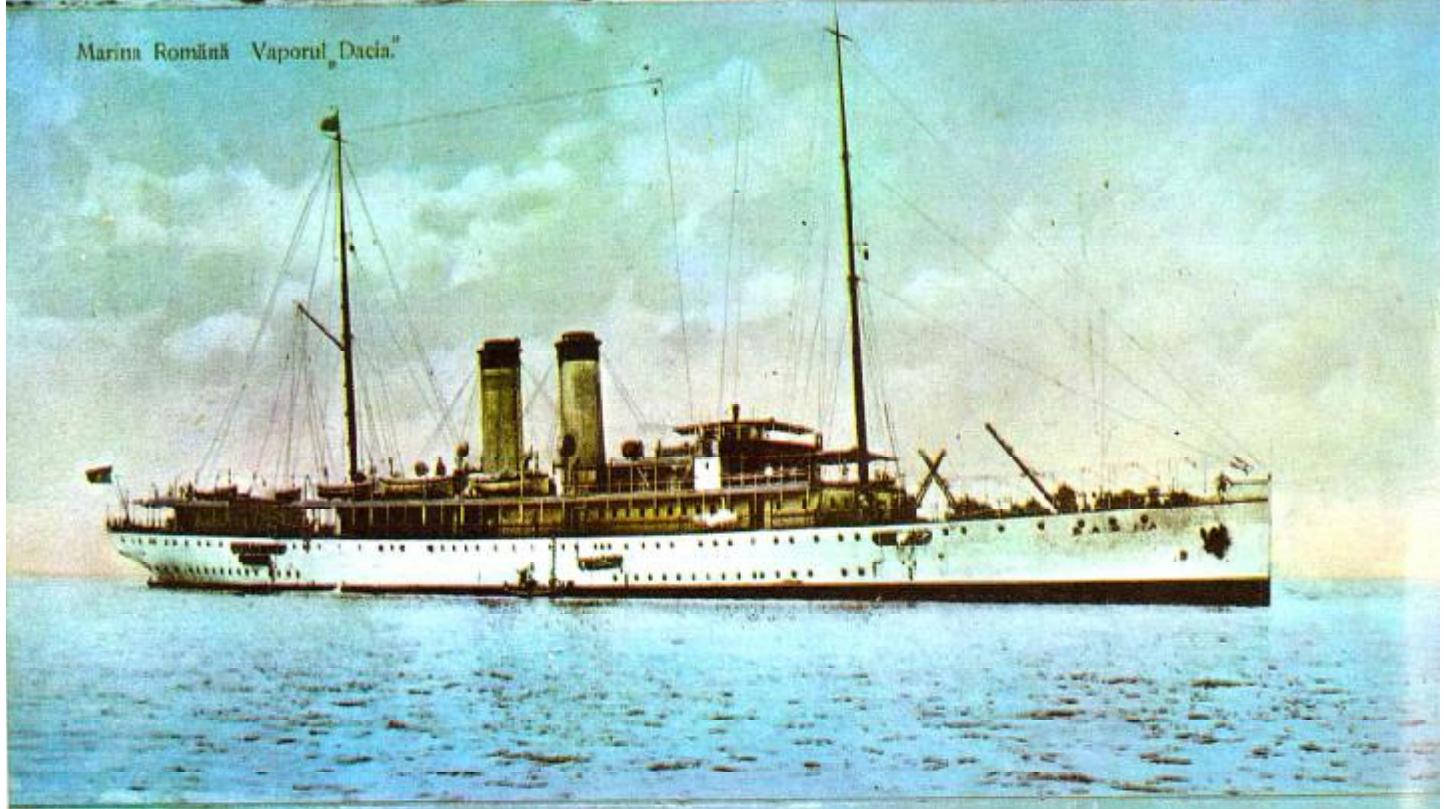


S.N.C. =
 TRADIȚIE
 TEHNOLOGIE MODERNĂ
 SPECIALIȘTI DE CLASĂ

=
 PRESTIGIU
 PROFESIONAL



Marina Română Vaporul "Dacia".



CONSTANȚA.

Marina Română Vaporul "Imperatul Traian".

