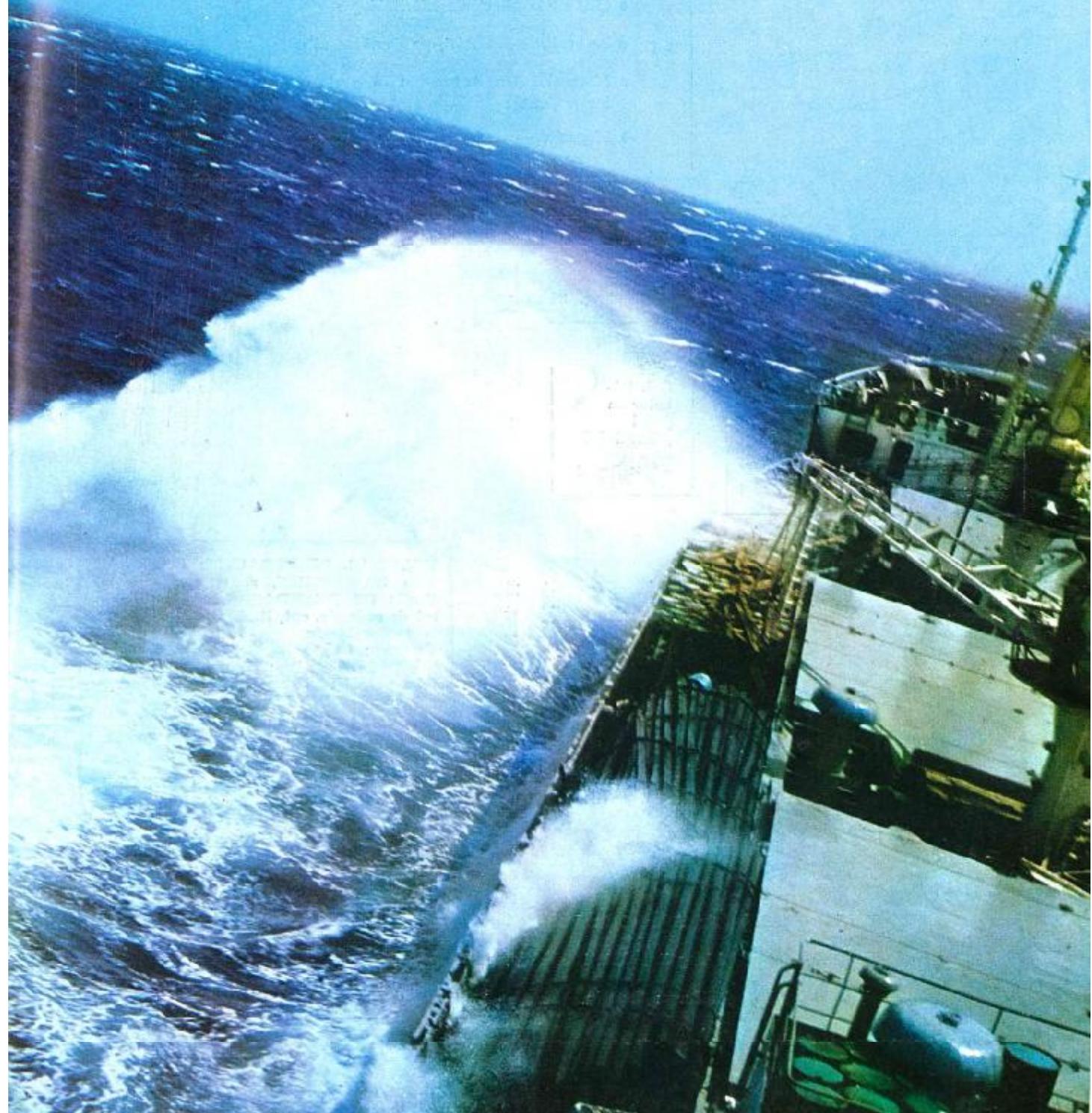


MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 20 (4 / 1993)



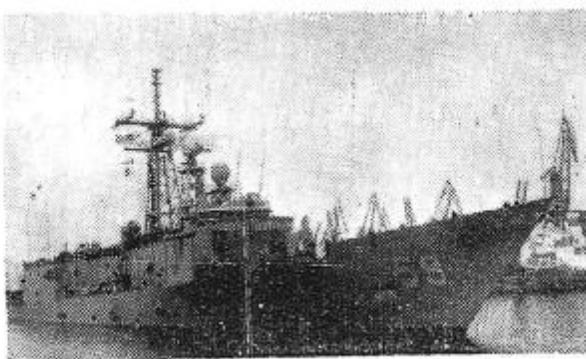
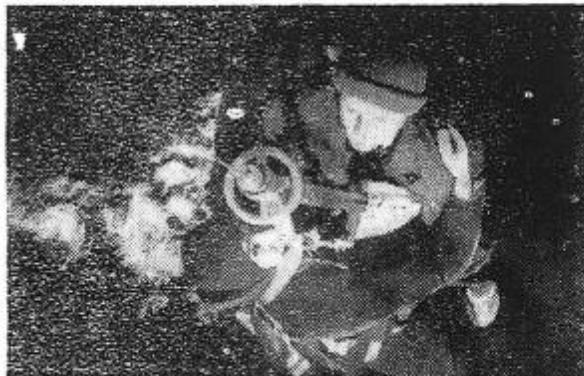


Pe marea vieții, val după val,
generații pag. 4

- | | |
|---|------------|
| • „Lebedele albe” ale Mării Negre | pag. 8 |
| • În carturile datoriei, pe Dunărea albastră | pag. 10 |
| • Mareșalul Ion Antonescu — o viață în slujba intereselor naționale | pag. 16 |
| • Magazin — curiozități, rebus, humor | pag. 25—27 |

Triplă
salvare
pag. 24

Sub tri-
color în
jurul
pământului
pag. 6



Oaspeți ai Marinei Mi-
litare române pag. 14

Revista MARINA ROMÂNĂ este difuzată în București
și orașele-porturi Constanța, Mangalia, Galați, Brăila,
Tulcea, Călărași, Giurgiu, Drobeta-Turnu Severin.

COLEGIUL DE REDACȚIE: Cpt. Rg. II
Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior
Costin CONSTANDACHE, secretar gene-
ral de redacție, cpt. II, Ananias GAGNIUC,
lt. major Marian MOȘNEAGU, redactori;
Coresor: Floare BRÂNZA; Dactilografie:
CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valen-
tina CIUCU; Corespondență, expediție:
plt. Didel VIDRĂSCU.

Tehnoredactare: George SARBU

Responsabil de număr:
Locotenent-major Marian MOȘNEAGU

Echipa de tipografie: A. STOIAN,
C. RÂDOI, M. ILIE, P. IBRIAN, D. DU-
CA, L. LETCA, F. PIRLOG.

Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA

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

C-dc nr. 47

ROLUL FLOTELOR ÎN GESTIONAREA CRIZELOR

Crizele dintre state, care au dus la confruntări militare în ultimul deceniu, au inceput, de regulă, de pe mare, au avut baza logistică pe mare și chiar dacă deznodământul războiului s-a decis pe uscat, forțele navale au fost cele care au asigurat succesul.

Toate conflictele multinaționale, din ultima perioadă, au arătat că forțele maritime militare sunt instrumentul politic pe timp de criză și de forță pe timp de război. Înă din 1984 amiralul american James D. Watkins afirma că „pot fi trimise pe scenă cu un cost politic mic în comparație cu alte forțe militare. Ele nu au nevoie de drepturi de acces sau survolare, iar prezența lor sugerează forță. Pot fi retrase cu ușurință cind și-au îndeplinit misiunea și, fără a lăsa urme fizice, creează importante efecte strategice”.

Astăzi, mai mult ca oricând, statele recurg la flotele lor maritime pentru vizite de bunăvoie, pentru demonstrație de forță, protecție, intervenție — pentru a face declarații politice dincolo de granițele lor imediate.

Ce este specific azi privind acțiunile navale pe care flotele le întreprind, în timp de pace sau de criză? În primul rînd, o flotă puternică dă statului posesor posibilitatea de a executa o amenințare globală, împotriva oricărui stat, deoarece cu ace posibilitatea să fie transferată pe orice mare și deci pe orice teatru de acțiuni militare. În actualele condiții, amenințarea globală se poate exercita, cu precădere, de flotele cu puternice componente de suprafață, aeriene, submarine și cosmice, în măsură să transporte, debarce și sprijine forța

de intervenție capabilă să îndepărteze scopurile strategice ale acțiunii. Asemenea forțe au marile puteri maritime, iar atunci cind un singur stat nu poate realiza astfel de concentrare de forțe, grupările navale multinaționale devin instrumente utile pentru rezolvarea scopurilor unei coaliții de state.

In Golful Persic 20 de națiuni (Arabia Saudită, Argentina, Australia, Bahrein, Belgia, Canada, Danemarca, Emiratele Arabe Unite, Franța, Germania, Japonia, Marca Britanică, Grecia, Italia, Kuweit, Norvegia, Portugalia, Spania, Turcia, Statele Unite) și-au trimis navele să le reprezinte interesele politice, economice și militare, iar Marea Adriatică, întrată aproape în anonimat odată cu decăderea falniciei Venetii, este azi gazda unor puternice grupări operative navale ale S.U.A., Angliei, Franței și NATO, și care cu multe zeci de avioane și elicoptere de atac și mii de pușcași marini, în care doar culoarea beretelor diferă, restul fiind comun, de la doctrină până la calibrul armelor. Scopul acestor flote este de a realiza embargoul împotriva Iugoslaviei și, la ordin, să debarce pentru pacificarea Bosniei-Herțegovina.

De ce pot flotele militare să facă aceste salturi uriașe, de la est la vest și de la nord la sud? Deoarece flotele navale au posibilitatea să manevreze în mod obișnuit unde doresc, ca o consecință a legalității largului mării. Marea este, cel puțin teoretic, a celui care-i străbate cît mai multe căi de comunicații, largul mării este al aceluiu care poate să-l controleze și stăpainească cît mai mult timp. Dacă armatele desfășcară războiul pe uscat pentru a obține controlul poli-



tic al acestuia, acțiunile pe mare vizează numai controlul temporar sau interdicția utilizării de către agresor a unor zone maritime.

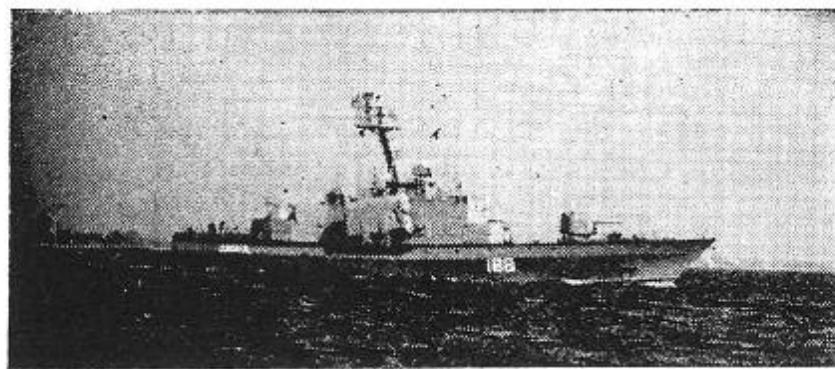
Dar cea mai importantă caracteristică a acțiunii flotelor pe mare este ceea determinată de prezența nebelligerantă, fapt ce nu are echivalent pe uscat. Din acest punct de vedere flotele constituie instrumentul esențial de gestionare a crizelor care apar pe diferențe continentale și meridiane, ele bucurindu-se de acest avantaj pentru că acțiunile lor să nu fie apreciate ca agresiune, dar situindu-se la asemenea distanță de litoral crizel incit acțiunile lor să fie de ordinul zilelor sau chiar de ore.

Toate acestea fac ca gestionarea crizelor de către flote să constituie, în esență lor, acțiuni unice, recunoscute de strategi dar și de juristi.

Este înțeleasă, pe deplin, această problemă a mărilor, de către politicienii și strategii noștri. În contextul actual, cind oricând Marea Neagră poate deveni locul de unde se poate declanșa o criză și care, la nevoie, trebuie gestionată de o țară sau o coaliție de țări? Cred că nu. Problemele mărilor sunt prea puțin cunoscute de elementele noastre decizionale, deoarece se învăță prea puțin în școli despre ce reprezintă marea și oceanul planetar pentru România, iar cei mai mulți au experiență pe uscat și foarte puțini au fost pe mare. Politicienii și strategii nostri nu sunt familiarizați cu mediul marin.

Ce trebuie făcut? Mai întii noi, cei care suntem legați de mare, trebuie să acționăm în mass-media pentru dezvoltarea conștiinței maritimă națională, pentru că fiecare cetățean să înțeleagă că prosperitatea și siguranța lui depind în bună măsură de mare. În al doilea rînd, în școlile superioare ale administrației de stat și Colegiul Național de Apărare programele de invățămînt trebuie să cuprindă teoriile despre mare și importanța ei pentru noi, iar cursanții să înțeleagă că fără mare România își închide porțile către lumea exterioară. Cel mai important lucru care trebuie făcut este acela că România să posedă o flotă maritimă și o flotă fluvială în măsură să apere interesele pe care le avem pe Dunăre, în Marea Neagră și bazinile maritime adiacente.

Contraamiral
Constantin IORDACHE



— Marea noastră cca să toare zile! —

PE MAREA VIETII, VAL DUPĂ VAL,



Inconfundabilă „treime” din comanda de navigație

Una din recentele aplicații cu fruțe a marii uniți maritime comandate de domnul contraamiral Nicolae Eremie a translatat în cimpul tactic real al apelor noastre teritoriale siluetele navelor de luptă angrenate, independent și în cooperare, în derularea unei variante de scenariu complex, adaptat la specificul zonei geostrategice a Mării Negre.

Exercițiile tactice, antrenamentele de Stat Major, manevrele și evoluțiile executate de nave în răioanele de pregătire, misiunile specifice de căutare, descoperire și atac a submarinelor și acțiunile de supraveghere în folosul trupelor proprii, menite să asigure respingerea cu fermitate a atacurilor surpriză sau a tentativelor de desanțare din partea „inamicului probabil” au constituit și de această dată o replică dură la ceea ce s-ar putea numi atentat la integritatea graniței maritime ori la securitatea națională și integritatea teritorială a României.

Este sentimentul cu care am devansat concluziile arbitrilor și reprezentanților eșalonului superior, dublind în totă această perioadă carturile de mars, de veghe și de foc ale unuia dintre cele mai destoinice echipaže.

SCHIMBAȚI PAVILIOANELE!

Densă și disciplinată, viața de la bord — la cheu și sub streașina zărilor — implică voință, responsabilitate și, învariabil, acea proverbii-

ală răbdare de ascet. Încă din timpul exercițiului de ambarcare a torpilelor aveam să identific în fluența ordinelor energice transmise la bordul fregatei „Viceamiral VASILE URSEANU” doza de calm relevind precauția profesionistului, pe care numai marea le-poate insufla oamenilor săi. Indiferent de natura mobilurilor intime care le conferă tenacitatea de a rezista ignorind viscidinile, aceștia devin niște solitari pentru care ambiția excesivă de a învinge cu orice preț nu este un defect; acceptându-și cu resemnare destinul, ei rămn la fel de temperamentalii, conturind cu firesc propriilor personalități fizionomia de grup a echipažului.

Vreme de trei generații, precușorii familiari ai căpitanului de rangul III Sorin Ferendino — ascendenți de sorginte italo-elenă — au apărut cu arma în mină leagănul comunității dintre Carpați, Dunăre și Mare, zestre ereditară care pentru ofițerul — student la Istorie — înseamnă deopotrivă datorie și onoare. Timpul pus în balanță, drămuit între pregătirea amănuntită a navei între două ieșiri pe mare și creșterea celor trei copii, nepoți ai fostului șef mecanic pe distrugătoarele de tip „M” românești, se regăsește astăzi și în valoarea, delec simbolică a brevetului de ofițer maritim III.

Cel mai ișcusit marină se descurcă întotdeauna cu ceea ce are. În același timp, un comandant comunicativ, cu „priză” la oameni, știe că primele instrumente ale

marinarului rămn simțurile, care niciodată nu trebuie să ruginească. Din spirit marinăresc, servitulile sale profesionale l-au obligat să-și cucerească și apoi să-și modeleze echipajul, fapt ce nu a exclus armonizarea intereselor păstrind nealterate relațiile principale și inițiativele valoroase.

Camaraderie care înfiripă acele trainice punți sufletești ale coezunii, asociată cu spiritul de sacrificiu individual, nu poate decit să mențină activizat tonusul de viață și acțiune al echipajului. Să înfrunți nemurărate privațiuni și să continui să iubești deopotrivă valurile și soarele, năoptea opacă și bolta înșelată este ca și cind orice viuțu mărunt s-ar cubări sub pavăza virtuților marinărești.

Este trecut de amiază cind caporul Adrian Crețu, experimentat observator-semnalizator schimbă cu repezicune pavilioanele. În arbordă vîntul țuie primăvaratic. O mare supusă de apatia adineurilor ne întimpină cu o acalmie suspectă.

Pretutindeni pe navă simțurile navigatorului intră în alertă.

CARTUL ASPIRANTILOR

În limonerie, ca și în punctul de comandă, fiecare din cei mai tineri ofițeri se descoperă și se verifică

→



Locotenentul Cornel Cojocaru — de vorbă cu Eol.

→ pe sine. În al doilea an de activitate, locotenentul Bogdan Dumitrescu împlineste cu sîrgh o „profetie”. În onoarea tatălui său, contraam-

GENERATII

ralul Eugeniu Dumitrescu, rectorul Academiei Navale, un demn exponent al breslei gazetarilor flotei noastre a zâmislit-o, cu foarte mulți ani în urmă, pe filii uneia din cărțile sa: „Sper ca între copertile acestei lucrări (ABC-ul MARINARULUI — n.n.) flăcăul din echipajul familiei dumneavoastră să găsească suficiente informații pentru a urma același cap-compas pe Marea Vietii ca și tatăl”.

Pentru un proaspăt navigator clasa a III-a sistemul de navigație Global Position System reprezintă un vis frumos care aproape că finală marea la cer.

Siajul și suful greu respirabil ai motoarelor se astern la pupa ca o amintire. Cinematica navei își dezvăluie interdisciplinaritatea geometriilor sale tridimensionale. Pe monitorul cu clip de ceasornic, itinerariile prestabile se materializează punctiform în drumuri adevărate pe care maistrul militar clasa a II-a Gheorghe Ungureanu și soldatul Emil Pauliuc le comandă cîrnci și le impun etravei.

„Unde suntem?” Obsedanta întrebare, adresată laconic de căpitanul de rangul I Traian Atanasiu, comandanțul unității, îi îmboldește pe locotenenții stagiaři Cornel Cociaru, Cristian Lismann, Ionel Sărăcin și Ion Greceanu, în curind absolvenți, deasupra hărții. Întîiul cart din cariera unui tînăr ofițer devine, astfel, un examen în care navigația costieră și estimată, completarea jurnalelor de bord și de navigație, efectuarea corecțiilor girocompasului și lochului cu elemente determinante clasice ori furnizate de satelit atenuăză, cu fiecare milă marină parcursă, șovâiala și erorile omenești, deseori stimulată de complicitatea capriciilor hidrometeorologice. Neprevăzutul conținuu al situațiilor-problemă creative de căpitanul de rangul III Mihai Mangra, ofițer secund, ori de către specialistul radiotehnic, căpitanul-locotenent Dan Ciorobei, fac ca încercările la care sunt supuși contracronometru să nu degenereze niciodată în dezamăgiri. Chiar și înainte de cină, cînd se anunță prin stație că apa curge pe navă doar jumătate de oră, aspiranții afișează, plini de speranță, surîsul lor de maturitate...



Torpilorii — LA POST!

DESCOPERIȚI ȘI NIMICITI TINTELE!

Aciuitatea vizuală și auditivă a maistriilor militari Gică Mocanu, radiolocatorist și Ionel Mocanu, hidrolocatorist, furnizează oportunitatea informațiile necesare pentru respingerea atacurilor inamice. Asupra grupului de avioane de vinătoare-bombardament nu există dubii: locotenent-major Marian Dieu, maistrii militari Adrian Belcea și Mugurel Olteanu, împreună cu militarii în termen artișteri ripostează cu foc automat, concentrând pe direcția țintelor - care evoluază rapid salve scurte și precise. Pentru soldatul Valentin Pătrunjel, „botezul focului” a însemnat o bine meritată permisie cu care a fost recompensat ad-hoc de comandanț pentru efectul nimicitor asupra unei ținte navale.

Canonada omnidiirectivă demonstrează că și ei, artișterii navei, cunosc și respectă întocmai prețul secundelor...

„Atac de submarin. Pregătiți salva unică!” Bomba destinată de maistrii militari Valerică Zelezneac și Mircea Enache antrenează în vîntoarea exploziei șoul submers nimicitor. Soldatul Ion Tonijă, artișter de serviciu, controlează de la prova la pupa toate compartimentele. Căutarea submarinului se rela simetric 90°.

VOX MARIS

Domnul căpitan de rangul I Ion Intorsură-Moldoveanu este de departe — dincolo de neutralitatea funcției și obiectivitatea arbitrajului său — cel mai joval și pitoreșc companion din careul ofițerilor.

Cu unul dintre comandanții de lungă cursă care a vînturat vre-

me de șase ani Atlanticul cu pesca-doarele „MAREA NEAGRA” și „HARGHITA”, experiența și eforturile sale prind bine oricărui tînăr ofițer de marină.

La bord se simte ca acasă. A preluat această navă de la chilă, de pe doc și o poate considera „a treia sa fiică”. Aspectul marinăresc, funcționalitatea unor instalații și comportamente modernizate și, în mod deosebit, confortul interior, păstrează amprenta unui bun господар și excelent comandanț, astăzi în pragul pensionării. Căci viața, ca și marea, își rostogolește neobosită valurile, aducînd pe plaja amintirilor nostalgi și nisipurile clepsidrelor vorbitoare despre efemerele noastre străluciri.



Pe drum de întoarcere, „bolizi” căpitanului-locotenent Nicolae Staniciu continuă să macine sacadat oglinda aburită de ceteuri a mării deasupra căreia se burzuluesc nori amenințători. Ceremoniosul „Front la tribord!” delimită o manevră subtilă de acostare cu pupa la cheu de preocupări cotidiene care fac ca totul să reinstre în normalitate.

Pe o filă de calendar, într-o cabină, zilele tumultuoase petrecute pe mare, cu obcurse succesive între două alarme de exercițiu, cu orele de cart și zilele de gardă, cu riscuri, sacrificii și inversunarea supliciilor indurante atemporal se adună aidomă unui mărgean, care pe fețele unora face să inflorească speranțe și-n ochii altora — regrete...

Pagini realizate de
Locotenent-major
Marian MOŞNEAGU

— marea noastră cea de toate zilele —

AL CINCILEA VOIAJ, SUB TRICOLOR, ÎN JURUL PĂMÂNTULUI

Deși navele românești au străbătut mările, dincolo de strimtori, încă din Evul Mediu, deși în urmă cu un veac ele atinseseră deja toate continentele, acest mare ideal al tuturor navigatorilor lumii, realizat iniția dată de Magellan — OCOLUL PĂMÂNTULUI — a fost implinit de marinari români mult mai tîrziu. Abia în 1963. De ce? Fiindcă dorința de dominare a mărilor lumii sau plezirismul, — doară motivații ce ar fi devansat data amintită — au lipsit marinei române, obiectivul prezenței sale dincolo de Bosfor fiind interesul strict comercial. Ori s-a întîmplat ca abia în 1963 aceste rațiuni comerciale să determine primul înconjur al lumii (gloria revenind navei „BUCUREȘTI”, comandanță de căpitanul de lungă cursă Liviu Neguț). A urmat a două „circumteră”, realizată în 1972, tot de „BUCUREȘTI”, apoi al treilea voaj în jurul lumii făcut de nava „REȘITA” și al patrulea, de cargoul „VORONET” (1985), sub comanda c.l.c. Vasile Festeau. După cum bănuiți, stimați cititori, această „scurtă incursiune” în istoria modernă a flotei comerciale românești anunță un nou e-

veniment în domeniu. În luna martie a acestui an o altă navă românească — mineralierul „BIRLAD”, comandanță de c.l.c. Gheorghe Rohan, încheia al CINCILEA VOIAJ IN JURUL LUMII, făcut de marinari români. Un voaj cu o „fizionomie” deosebită față de celelalte.

Beneficiind de amabilitatea c.l.c. Gheorghe Rohan, unul dintre cei mai redutabili profesioniști pe care-i are în prezent marina comercială, ne vom întoarce în timp și-l vom însoțî, desigur cu imaginația, în acest periplu și, de asemenea, vom afla de ce acest voaj este deosebit față de celelalte.

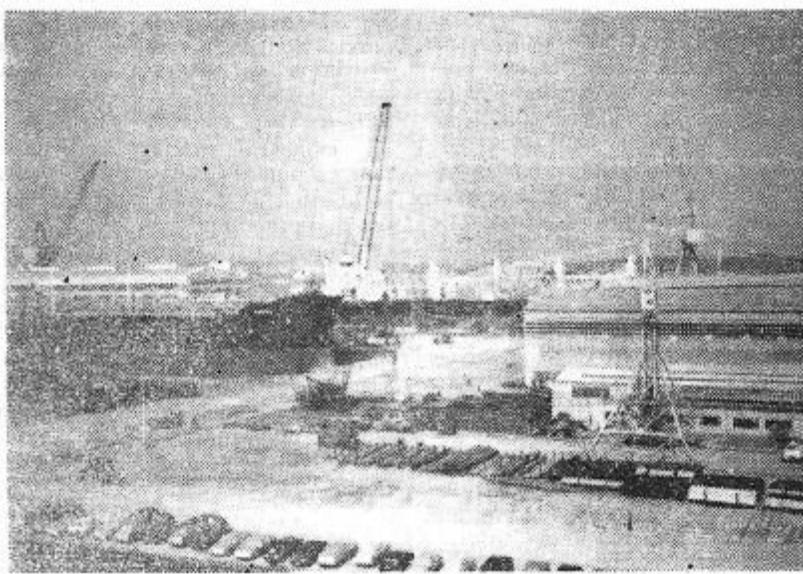
INCEPUTUL VOIAJULUI... PE AEROPORTUL OTOPENI

„Pentru mine și alți 18 membri ai echipajului — ne spune domnul c.l.c. Gheorghe Rohan — începutul acestui voaj a fost făcut... pe aeroportul Otopeni. De aici, la sfîrșitul lui iunie 1992, ne-am ambarcat spre a schimba o parte din echipajul mineralierului „BIRLAD”, aflat în șantierul naval Ulsan, în Coreea de Sud. Căci nava noastră urmă să naveze în cont străin, angajată de

compania româno-norvegiană „PTROKLAV” (o colaborare între „PETROMIN” și „KLANENSS”). Așadar, dacă ceilalți colegi ai mei, ce au avut șansa să ocèlească pămîntul, porneau din portul Constanța, noi a trebuit să zhurăm mai întîi cîteva mii de kilometri spre a ajunge la bord. Între altele, pornind de la binecunoscutul adevăr că marina, în tot ce face, este o bună oglindă a națiunii căreia îi aparține constatăm, obiectiv, că ceva se schimbă în munca noastră, că depășim acum limitele inflexibile ale activității într-o „flotă de casă”.

Pînă la 22 august 1992 am stat în șantierul din Ulsan, și a fost singura perioadă, pînă în martie 1993, în care, în afara celor 8 ore de muncă, ne-am putut îngădui să primim dețașări în jur, să observăm oameni, locuri și obiceiuri. Am admirat, ca orice meseriaș cu vechi state de serviciu, organizarea perfectă a șantierului, dotarea sa, murca oamenilor. Am realizat, de altminteri ușor, că navalității români sunt cert superiori ca și calificare, că, de pildă, Șantierul Naval Constanța poate efectua o gamă de lucrări mult mai complexe, dar succesorul coreenilor în ce privește obținerea unei clientele numeroase venea din altă parte. Strict specializat în lucrări la corpul navei — șantierul din Ulsan avea o dotare ultramodernă ce reducea, de exemplu, sablarea integrală a navei la 48 de ore, folosind cîțiva muncitori. Apoi disciplina de producție și promptitudinea în executarea comenzi erau, evident, superioare celor de la noi. Altfel, oamenii sunt amabili, cîrstiți și sociabili, duc o viață foarte modernă, cu o amprentă imprimată de colaborarea cu americanii, dar își iubesc și respectă tradițiile naționale. Ușor de detectat și o undă de „japonofobie” lăsată de cumplita amintire a ocupației.

La 22 august am ridicat ancora și, începînd din acea zi, cinci luni și jumătate viața noastră a însemnat exclusiv grijile bordului, restul — mile străbătute și porturi atinse — derulindu-se ca pe un fundal. Aveam la bord asigurat tot ceea ce era necesar — hrana, combustibil, piese de schimb. Voiajele între porturi au fost astfel organizate de companie incit n-am avut nici-o zi de staționare inițială; nici-o oră chiar. Totul era în ritm: mars, desărcare-incarcare rapidă, mars. Cinci luni jumătate... Un ritm nou în care respiră eficiența unei organizări serioase. Era, ca să zic așa, „suful economiei de piață” pe care-l resimțeam toți și mă bucur



Nava „BIRLAD” în portul Ulsan

→

să spun că oamenii au răspuns perfect solicitării probind stofa bună a marinariului român. Când are tot ce-i trebuie și, desigur, e cointerstat.

DACĂ E 1 SEPTEMBRIE, E... AUSTRALIA

Am plecat în balast spre Australia. În ziua indicată — 1 septembrie 1992 — eram, prompt, la Grove, un port situat în „teritoriile de nord” cum spun localnicii. De fapt nu este un port, e un terminal. În 24 de ore nava noastră, de 55.000 tdw, era deja încărcată cu aluminiu și ridicăm ancora. Majoritatea camenilor de la bord nici nu au avut timp să atingă pământul australian. Dar aşa se ciștigă banii în „economia de piață” unde, evident, marina comercială nu face turism. Bucătarul a fost unul din oamenii care a constatat pe pielea lui cum e cu „timpul e bani”. A avut nevoie să facă o infecție la o unghe. Trebuia operat, dar timpul nu ne îngăduia, iar el nu-și permitea să abandoneze voiajul, aşa că austrieni l-au bandajat doar și ne-au dat tratamentul la bord. S-a vindecat pe alt meridian, abia după 45 de zile și tot pe alt meridian, după 25 de zile, a reîntrat în bucătărie. În acest răstimp a funcționat vestita „pregătire multilaterală a marinărilor” și un coleg de bord l-a suplinit cu oarecare succes, fiind mereu „sfătuit” de bolnav. Oricum, cind în frigorifere ai de toate, se poate minca bine și cu un bucătar amator — aceasta fiind concluzia echipajului. Am traversat Indianul între 2 septembrie și 8 octombrie, ruta aleasă fiind cu ocolirea Africii la Capul Verde.

Am mers pe Ecuator, folosind curentul favorabil. Un pic de hulă în Sudul Africii nu ne-a deranjat deloc. În tot timpul acesta am înregistrat și o „premieră” în tehnica de navigație. Desigur, pentru o navă românească. Compania avea abonament la Sistemul global de informații meteo. Astfel, din centrul sistemului, aflat la San Francisco, eram urmăriti mereu și nici se dădeau, prin satelit, informațiile meteo, aşa că știam precis ce aveam în provă, cu o anticipație de 7 zile, verificându-ne, totodată, și poziția.

Pe 8 octombrie eram în radă la Capetown unde am fost, practic, aprovizionați din mers. O oră în derivă, în care proviziile și uleiul erau la bord și din nou mașina pe drum înainte. Portul de destinație era Karmoy, Norvegia. Am ocolit Africa și, păstrându-ne același „pas egal”, 13,5 Nd (viteza cea mai convenabilă economică) pe 27 octombrie eram în fața fiordurilor nor-



vegiene. Am descărcat jumătate din navă la Karmoy și restul la Hangesund, operațiunile durind în fiecare port 48 de ore. Am respirat, aşadar, puțin aer de fiorduri, am primit felicitări din partea companiei pentru modul în care ne descurcasem pînă atunci și... un nou ordin de marș pentru... cealaltă jumătate de glob pe care mai aveam s-o străbateam.

PE MISSISSIPPI, CA PE DUNAREA ALBASTRĂ

Am plecat de la Hangesund, navigind în balast, 12 ore, pînă la Kalneset unde, cu aceeași promptitudine, am fost încărcați cu olivin (o rocă pisată necesară siderurgiei), pentru Foss sur Mere, un port francez, de lîngă Marsilia. Pe 11 noiembrie, în același ritm de „maraton”, eram în Franță. Descărcare — 48 de ore. Am inceput să ne obișnuim cu ritmul acesta ce estompa amărala strînsă în anii cînd făceam cîte 20–30 de zile de staționare în radă, în te miri ce port indian sau brazilian, în curiositatea „manieră socialistă”, timpul trece, leașa merge; dar ce timp, ce leafă...!

Am pornit în balast, spre America. Luasem, aşadar, Atlanticul de la Sud la Nord, iar acum îl „călcam” de la Est la Vest. Traversare: s-a făcut fără probleme. Am acostat la Tampa, în Golful Mexic. Din nou, în 48 de ore am încărcat. Au fost ambinate 25.000 tone de fosfat în vrac, urmînd să ne completăm încărcătura la Boutou Rouge, un port situat în amonte de New Orleans. Am părăsit apele Gulfului și am inceput să urcăm pe Mississippi. Surprinzător, peisajul ne părea tuturor familial. Semăna aşa de mult cu cel de pe Dunarea noastră; țărmurile imbrăcate în sălcii, culoarea gălbuiu a apelor ce curg maiestuos. Citeva „amănunte” ne-au corectat imaginea; peisajul nu semăna ci trebuia să fi semănat cu cel al Dunării pe cind era „albastră”, adică nepoluată în halul în care e azi. Vedeam oamenii

făcînd baie și pescuind în apele curate. Ne-a cam durut inima gîndind la Dunărea noastră dar poste, cine știe, în viitor își va recăpăta și ea frumusețea chipului, slujit azi. Am văzut și cum se poate face asta: un act de poluare pe Mississippi echivalează, pentru localnici, cu o adeverată crîmă și o întreagă poliție ecologică, ultradotată cu mijloace tehnice, veghează; în primul rînd la prevenirea poluării, conform unei legislații ce aplică sancțiuni usturătoare celei mai mici abateri de la normele „MARPOL”.

Am mers cam 150 Mm, în amonte, pe Mississippi, pînă la Boutou Rouge, unde am completat încărcătura de fosfat. Cu nava full, am coborât fluviul, în preajma Crăciunului, luînd drum spre... China.

PRIN PACIFIC, SPRE CHINA, VIA... HAWAI

Anul Nou — 1993 — ne-a prins „din urmă” în Pacific, la puțin timp după ce traversasem cluzele Canalului Panama. Cursa noastră „în jurul lumii” începuse să intre în etapa ei finală. Dar de „finală” ne mai despărțeau apele celui mai mare ocean al lumii. Am urmat drumul cel mai economicos punind, după ieșirea din Panama, cap spre Hawaï. Am trecut printre insulele celebrului arhipelag, insule pe care, desigur, n-aveam cum să le vizităm, nici măcar să le vedem mai deaproape. Face și aceasta parte din paradoxul vieții de marină căre, de atâtea ori, umblă prin lume dar... n-o poate vedea decît fragmentar. Din apele Hawaï-ului, folosind curentul favorabil, am mers tot prin zona Ecuator vizînd sudul Japoniei. Clima ecuatorială nu ne-a creat deloc probleme; de fapt cînd era „pasare rară” care era în flotă, cu patru ani în urmă, frigoul, nu este o problemă (fapt înțeles

Maior
Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 13)

CATRE CITITORI

Continuarea articolelor „ATAC PIRATERESC ASUPRA NAVEI „IASI”, apărut în nr. 19, va fi publicat în nr. 21 al revistei noastre.

— marea noastră cea de toate zilele —

Grație pasagerelor noi intrate în serviciu între anii 1905—1907 și pe care călătorii români sau străini le numeau „Lebedele albe” ale Mării Negre, S.M.R. a acoperit, în scurt timp, aproape întreg traficul de pasageri din Levant. Succesul reputat nu trebule să surprindă, deoarece prin confortul, viteza, siguranța și punctualitatea lor, prin faptul că erau dotate cu ultimile nouătăți tehnice ale vremii: iluminatul electric, telegrafia fără fir, pasagerele S.M.R. alcătuiau în acel moment o flotă unică în Marea Neagră, solicitată de majoritatea turistilor pentru voiaje în Mediterană.

Istoria fiecărei nave aparținând flotei comerciale românești a fost, în același timp, asemănătoare, dar și diferită, destinul asezindu-le alături; în special, în marile momente de răscruce ale neamului, urmărind evoluția existenței uneia dintre ele — pasagerul „DACIA”, ales la întimplare — vom găsi argumente în sprijinul afirmației de mai sus.

„DACIA”, construită în „Chantiers de la Loire” din Saint-Nazaire, a sosit în țară la 26 august 1907 și împreună cu pasagerele „ROMÂNIA” (1905) și „IMPARATUL TRAIAN” (1906), constituie seria primei lori vapoare cu care S.M.R., după o perioadă de stagnare, reinnoaște la începutul secolului XX firul dezvoltării parcoului său naval. Cu aceste nave S.M.R. inaugurează o nouă linie maritimă regulată: Constanța — Constantinopol — Pireu și return.

Odată cu intrarea României în��, prima război mondială și, mai ales, după căderea Turciei, în situația înaintării armelor inamice în Dobrogea, guvernul român a hotărât să pună la dispoziția guvernului rus, în baza unui

Pasagerele Serviciului Maritim Român

„LEBEDELE ALBE” ale Mării Negre

contract de închiriere, un număr de nave grupate la Galați și Măcin, care formau astăzi numitul „Parc R”. Ca urmare, la 9 octombrie 1916, o parte însemnată a flotei maritime a țării, formată din cinci pasagere — între care și „DACIA” — și zece cargouri, sub comanda căpitanului-comandor Mărgineanu Gheorghe, a plecat la Sevastopol. Aici pasagerile au fost armate, transformate în crucișătoare auxiliare și, păstrând o parte din echipajele românești, au fost incorporate în flota rusă.

Pe „DACIA” s-au montat 4 tunuri cu tragere lungă, calibrul 100 mm, 2 tunuri de 75 mm, o mitralieră mobilă pentru compania de debarcare și o instalație specială pentru imbarcarea și debarcarea hidroavioanelor. Echipajul a fost completat cu aproximativ 150 de marinari ruși, menținând la bord, ca personal român: 3 ofițeri, 4 mecanici și 30 de marinari.

Divizia de crucișătoare din care făceau parte și navele românești „DACIA” și „IMPARATUL TRAIAN” executa de cel puțin trei ori pe săptămână incruzișări pe coasta Bosforului și în fața porturilor turcesti, marșuri care durau între 24 și 48 de ore.

De cele mai multe ori, în timpul acestor misiuni navele erau anga-

jate în dueluri de artillerie cu bateriile turcești, bombardau depozite de muniții ale inamicului, instalau mine la intrarea în Bosfor sau transportau trupe la uscat. Nu odată navele noastre au fost interceptate de submarinele și aviația inamică, reușind de fiecare dată să respingă atacurile cu succes.

După declanșarea revoluției socialiste în Rusia, navele românești vor fi sechestrare de nouă putere și vor participa, un timp, la executarea unor misiuni de luptă, la transporturile de trupe și materiale în Marea Neagră.

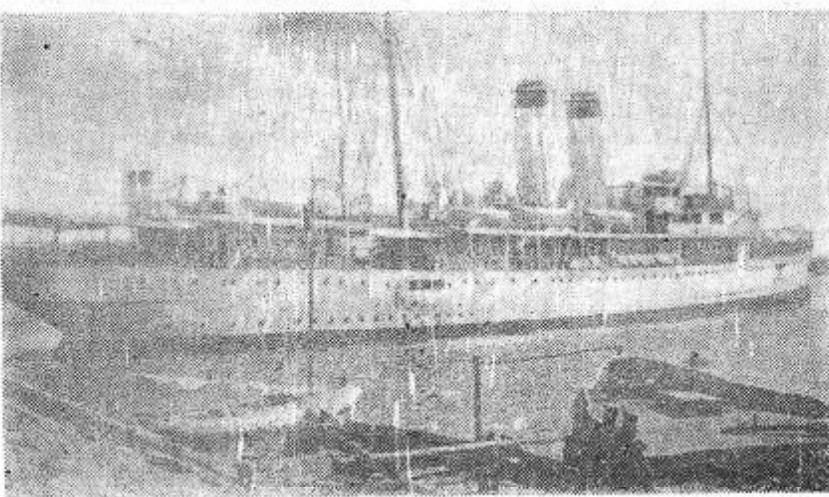
Revenirea în țară a pasagerului „DACIA”, ca de altfel a tuturor navelor românești care operaseră în cadrul Flotei ruse, s-a dovedit a fi deosebit de anevoieoașă, contractele încheiate nemaifiind respectate de puterea sovietică.

Întoarsă în România în noiembrie 1918, într-o stare de avansată deteriorare, vapoarele au necesitat lucrări grăbnești de refacere căci, pentru a putea satisface urgentele nevoii de aprovizionare ale țării, trebuie reluate cursurile.

La 1 Mai 1923, S.M.R. a înființat o nouă linie maritimă Constanța — Haifa, servită în special de pasagerul „DACIA”, care făcea o cursă pe lună, transportând emigranți evrei, majoritatea polonezi, în Palestina. Atât traficul de mărfuri cit și numărul emigrantilor pentru Palestina crescând, din decembrie 1923 numărul curselor s-a dublat, continuind cu pasagerul „DACIA”, special amenajat în acest scop, pînă în martie 1927, cînd a fost trecut pe linia Egiptului: Constanța — Istanbul — Pireu — Beirut — Haifa — Alexandria.

In aprilie 1942 „DACIA” este din nou transformat în crucișător auxiliar. Pasagerul a fost armat cu 3 tunuri de 105 mm, 3 tunuri de 20 mm AA „Oerlikon”, în timp ce în borduri s-au instalat șine pentru depozitare și lansare de mine.

In anul 1944 nava este luată de U.R.S.S. din portul Constanța fără a mai fi retrocedată.



Pasagerul „DACIA”

Carmen ATANASIU

((PETROLIȘTI ÎN LARGUL MĂRII))

**„VIITORUL IMEDIAT
ESTE LEGAT
DE CERCETARE”**



**declară domnul
VASILE TĂBĂNESCU
director general
la „PETROMAR“ Constanța**

Dilemelor existențiale omul le-a răspuns nu numai datorită perspicacității de a depista curenții și marea ce străbat oceanul dezvoltării contemporane dar și capacitatea de a-și modela existența folosind aceste forțe, încercând să le pună în slujba proprietelor valori și interese.

Petrolul, se știe, n-a intrat în viața oamenilor decât pe la mijlocul secolului trecut. Alături de cărbune, el a stat la baza a ceea ce politologii și viitorologii au numit „societatea industrială” fie că, pentru al-1 aduce la suprafață s-au forat 20 de metri sau 5000 de metri, fie că a trebuit căutat pe uscat și mai apoi în adâncurile mării, cu ajutorul platformelor de foraj marin autoridicătoare sau fixe.

Lumea petrolului își are propria viață. Să nu una lineară. Iar cind este vorba despre mare lucrurile devin mult mai palpabile.

— Domnule inginer Vasile Tăbănescu, de foarte puțin timp sănătății director general al „PETROMAR”-ului, după ce ani de zile ați lucrat ca șef de platformă,

— Da, așa e.

— Se vede atât de la uscat, decât de pe mare, tot ce inseamnă, azi, „PETROMAR”?

— Din 1977 pînă în 1991 am fost șef de platformă, pe „GLORIA” și apoi pe „JUPITER”. Intr-adevăr, se vede un pic diferit, în sensul că spațiul de acțiune, complexitatea problemelor sunt mult mai mari decît ale unui șef de platformă. Iar trecerea de la micro la macro nu se poate face peste noapte.

— Un element extrem de mobil care furnizează combustia înaintării îl constituie cercetarea. Să în cazul „PETROMAR”-ului calitatea cercetării legată, bineînțeleas, de structurile marine ale platoului nostru continental, devine o componentă a dezvoltării. Unde o situație dumneavoastră, azi?

— Cercetarea este importantă, incontestabil. În clipa în care nu ai perspectivă, deja situația întreprinderii devine sumbră. Pînă acum s-a încercat imbinarea cercetării cu punerea în valoare, fiindcă în condiții actuale, dacă nu ai bani, nu poți face nimic. Sperăm că viitorul ne va oferi șanse destule de a corela cercetarea cu latura productivă. Structurile actuale pe care lucrăm au fost determinate seismic. Anul trecut, fără a avea, acum, prea multe date, știu că s-a încheiat destul de bine dacă vorbim de cercetare, fiind trecute „în cont” niște rezerve din diferite categorii, care vor putea fiexploataate.

— Faptul că „PROMETEU” adaugă printre singură sondă de extracție încă 150 de tone țăței la producția zilnică, vine tot din programul de anul trecut...?

— Structura „LEBADA VEST” a fost pusă în valoare de vreo doi ani. Cred că de platforma „ORIZONT”. Investiția este pornită înainte de 1989. În principiu, construcțiile care sunt făcute, platforme fixe suport-sondă-module, asigură un minimum de investiții. Zăcămintele noastre sunt foarte mari, ci de factură mijlocie și mică, astă insemnind că cel mai mare are în jur de 5 milioane de tone, exploataabile în 20 de ani. Mărirea coeficiențului de recuperare se face cu ajutorul injecției de apă de mare tratată.

— Pe „LEBADA VEST” sunt astfel de sonde de injecție, cu siguranță...

— Pentru moment, atunci cînd aceasta va începe, injecția va fi asigurată de pe complexul de extracție „GLORIA—FORTUNA”. Într-un viitor mai îndepărtat sau mai apropiat se va face de pe Platforma Centrală.

— Pentru intervenții, pe calea aerului ce posibilități sunt? În 1990 se discuta, aprins, despre elicoptere.

— Mai degrabă ne-am descurcat cu Marina Militară cînd am avut nevoie. Apelului nostru i s-a răspuns, „toujours”, cu promptitudine. În 20 de minute a și plecat nava unde era solicitată. În loc să-ți rezolvi urgența în două ore cu elicopterele, o faci în sase cu Marina Militară. Oricum, mai bine decît dacă am să folosesc navele proprii.

— Anul trecut se vorbea și la Regia „PETROM” despre o eventuală „ieșire” a platformei „SATURN” să lucreze pentru bulgari.

— Da, dar „a căzut” acea posibilitate. Amănunte nu am. În urma licitației noi am ieșit pe locul doi. Firme dintr-o cele mai bune n-au fost.

— Chiar dacă experiența noastră se referă la trecut, decizii se iau cu privire la viitor. Care sunt perspectivele în activitatea „PETROMAR”-ului?

— Cit de îndepărtăț va fi viitorul rămine ca zăcămintele să arate. Viitorul imediat este legat de cercetare, punere în producție. Ea vorbește, azi, des-

Mircea LUNGU

(continuare în pag. 13)

Barca doastră cca de toate zilele

Marinari ai bătrînului fluviu

Inceput de primăvară în orașul lui Panait Istrati. Căldura soarelui inundă portul de la Dunăre precum acordurile unui vals o sală de bal. „Barca pe valuri plutește ușor...“ Muzica se armonizează cu dulci și nostalgie aducerii-aminte. Acest oraș a fost prima mea dragoste, aici am intrat cu adevărat în viața și-n cariera militară. Poate de aceea reîntâlnirea cu foștii colegi, cu ofițerii și maiștrii militari lîngă care am trăit viteze și rău mi-a creat reale momente de placere.

In unitatea comandată de căpitanul de rangul II Petre Ciormele, cadrele militare sunt adunate pe punctea navei bază, acolo unde de-aitea ori m-am „aliniat“ și eu, pentru a primi ordine și dispoziții sau misiuni urgente pe care urma să le execut eu vedeta „85“ al cărei comandant eram. Înă se dă liber, întreb pe soldatul Sandu Costel aflat în postul de șef de cart, ce program au militarii în termen. Mi se comunică faptul că s-a ordonat program de curățenie a secțoarelor.

Nu este ușor să afli imediat păsurile, necazurile, bucuriile sau dorințele unui militar, oricâtă intuție și experiență reportericească ci avea. Oamenii sunt reticenți în fața unui străin. Aștu, totuși, că este de trei luni în armată, că îl place arma marină și că după trecerea în rezervă ar dori să se ambrace ca marină pe o navă civilă.

Îl întreb unde vrea să petreacă sărbătorile de Paști, gîndind că alt cunoscădecă „casă“ nu-mi poate spune. N-a fost așa. Mi-a spus că vor să organizeze o „ieșire la iarbă verde“ cu prietenii. Părini nu mai are. Schimb subiectul. Sunt răni ca-

re trebuie ferite. Îl întreb dacă are o prietenă și simt, după reacție, că am dat din nou greș. Nu i-a mai răspuns la nici una din scrisorile trimise. Crede că l-a uitat.

Pe punctea superioară a navei bază se audе forțotă. Mă apropi de cadrele aflate în repaus, trăind ducuria revederii. Conversația are loc pe fondul întrebărilor de bază: „Ce mai este pe la voi?“ și „Ce-ai mai făcut... de cind nu ne-am văzut?“ Căpitanul-locotenent Octavian Maneole mă „răpește“ din mijlocul foștilor camarazi și mă invită la cabină, la una din nave.

Aștu că este în pregătire o ieșire cu navele pe fluviu. Îmi prezintă cîteva din rezultatele incepătului de an și-l opresc, solicitîndu-i ceva mai „special“, pentru un reportaj care să reprezinte unitatea.

Îmi redă cîteva palpitante intervenții ale militariilor pe timpul măsivelor căderi de zăpadă. La vremea cind va apărea articolul, vom fi în leagănul razelor de soare, timpul înzăpezirilor răminind amintire. În timpul întrevederii apare de la Marea Unitate căpitanul de rangul III Costel Ivan. Discutăm despre evenimentele la zi, despre protecția socială a cadrelor militare și, de ce să n-o recunoaștem, despre sarabanda prefuriilor.

Cheamă la comandant, mă informez asupra acestui subiect care „arde“ cam peste tot. Protecția socială, problemele cadrelor.

Sunt maistri militari ca cel din noile promoții, Procaci Ionel, Dincă Adrian, Burtică Ionel care nu au unde locut, ca de altfel și cîțiva ileri ofițeri. Nava bază devine ne-

încăpătoare, unii s-au căsătorit sau sunt pe cale să se căsătorească.

Tocmai intră în birou locotenentul Matei Eugen și solicită o permisie. Soția trebuie să nașă. Stă la Galați, la părinții ei. Îl întreb de casă. Imi răspunde că problema e aproape rezolvată, în sensul că are 100.000 de lei și-i mai trebuie 1.500.000 să cumpere una. Umar trist.

Comandantul relevă faptul că aricita înțelegere ar avea, nu poate rezolva aceste probleme. Ofițerii au soldă fixă, nu există beneficii, proșituri, posibilități de privatizare, aceasta fiind interzisă cadrelor active. „Deocamdată, astă el“ declară, ca o consolare și-o speranță că va fi mai bine. Așa-i românul, optimist!..

La ora 12.30 participă la un exercițiu de vitalitate. Pe una din vede se simulează existența unui incendiu și-a unor găuri de apă. Echipajul condus de maistrul militar cl. I Ion Stan acționează cu rapiditate. După exercițiu, discută cu cîțiva militari:

Sergent angajat Dan Ionel — „Facem asemenea exerciții săptămînal. Nu-i de dorit să ai un incendiu la navă, dar trebuie să fii pregătit pentru așa ceva. Unele materiale de stins incendiu sunt depășite ca garanție. Attele au rămas rudimentare dacă mă gîndesc la cîte modalități văd prin filme documentare privind stingerea incendiilor. Poate ar trebui să facă ceva în acest sens!“

Sergent Mihai Romică — „Cele mii grele exerciții sunt cele desfășurate pe timpul nopții. Navele sunt, prin categoria din care fac parte, reduse ca mărime. Sunt numeroase locuri inguste, lățuibile, iar noaptea nici nu știi de ce te lovești!..“

Maistrul militar Diaconu Costel — „Este al patrulea exercițiu din luna aceasta. Dar am dori să facem și alte exerciții, concomitent cu deplasarea navelor. Urmează o ieșire pe fluviu. Va fi un nou examen pentru noi, toți.“

De la venirea în această unitate, iată că, în nici patru ore, prin cele selectate în documentare, imaginea de actualitate a prins contur.

Anume că ofițerii, maiștrii militari și militarii în termen se pregătesc continuu, trecind peste necazurile curente, fie ele de natură materială, sentimentală sau psihico-morală. Aceasta denotă atit optimismul, călarea, cit și seriozitatea cu care marinarii „de Dunăre“, acolo, în locurile de muncă și viață, se pregătesc, instruiesc pentru îndeplinirea misiunilor.

Căpitan-locotenent Ananie GAGNIUC



Flota ex-sovietică din Marea Neagră — factor de instabilitate politico-militară în zonă?

In cursul istoriei, Marea Neagră a constituit un element de stabilitate, o „cheie” a rezolvării problemelor politice și de altă natură în relațiile dintre statele riverane acesteia.

După 1960 însă, cind fosta URSS trece la transpunerea în realitate a visului lui Petru cel Mare, acela că RUSIA să devină o putere maritimă, Marea Neagră începe să fie considerată un „lac” proprietate a URSS, un „golf al Mediteranei”, deschizător de direcții către teatru de acțiuni militare din sud-estul și sudul Europei. În aceeași viziune, Marea Neagră reprezintă totodată un excelent spațiu de deburăre a rezervei strategice sovietice către zonele de interes din Marea Mediterană și Orient. Aceasta explică, în fapt, motivația de a menține în permanență sub control bazinul Mării Negre, flota ex-sovietică din zonă fiind numerică mai mare decât Flota a VI-a a SUA dislocată în Marea Mediterană.

Desfășurarea URSS ca entitate politico-statuală, având printre altele, ca efect și mărirea numărului de state riverane de la 4 la 6, a dus la transformarea Mării Negre într-o zonă de instabilitate marcață de dispute de natură politico-militară, etnică și economică între cele 3 state riverane ex-sovietice, dar și de preocuparea tuturor statelor riverane de a-și revizui interesele și strategia în conformitate cu noua situație creată.

Eliberarea de sub dominația „imperiului roșu” a relansat, în majoritatea noilor state create în zona bazinului Mării Negre, problema revizuirii granițelor, care a alimentat conflictele interetnice și tendințele separatiste, ajungindu-se chiar la conflicte armate, aşa cum s-a întâmplat în Moldova (Transnistria și „aşa zisă republică” Găgăuză), Gruzia (republica Abhază) și Azerbaidjan (provincia Nagorno-Karabah).

In prezent, o altă situație de criză cu perspectivă de a degenera în conflict o reprezintă și poziția pe care se vor situa în continuare RUSIA și UCRAINA în ce privește soluționarea problematicii Flotei Mării Negre. Totodată, poziția geopolitică a peninsulei CRIMEEA, care asigură controlul întregului bazin al Mării Negre, prezintă o importanță deosebită pentru asigurarea intereselor strategice ale celor 2 state în zonă. Intrucât infrastructura teritorială și logistică a Flotei din Marea Neagră a fostei URSS este, în majoritate, dispusă

să în zona peninsulei Crimeea, orice soluție care ar putea fi avută în vedere privind viitorul acesteia, în general, și al diferitelor ei componente, luate în parte, trebuie să se refere nu numai la apartenența și funcționalitatea respectivelor forțe, ci și la statutul Crimeei în ansamblu, sau cel puțin al bazelor maritime militare subordonate Comandamentului Flotei, aflate în peninsula. Acest aspect conferă noi dimensiuni problematicii respective, amplificând dificultatea soluționării ei.

Având în vedere situația actuală, scopul și obiectivele urmărite de către cele două state, cit și strategia și mijloacele folosite de acestea, ar putea fi sintetizate astfel:

RUSIA manifestă în continuare interes major nu numai pentru bazinul Mării Negre (care ar dori să rămână o „mare nostrum”), ci și pentru zonele adiacente (Balcani, Mediterana, Asia Mică, Caucazul), deci, este de presupus că nu va renunța la ideea de a păstra controlul asupra Flotei Mării Negre sau a celei mai mari părți a unităților navale ce o compun.

Faptul că doar în foarte mică măsură facilitățile logistice și unitățile din subordinea Flotei se află pe teritoriul RUSIEI (o singură bază navală, cea de la NOVOROSSIISK, se află pe teritoriul acesta), pentru a-și atinge scopul principal moștenitoare a fostei URSS, are două alternative: fie să redobindească CRIMEEA, fie să obțină pentru peninsula un statut care să-i permită accesul la infrastructura Flotei de pe acest teritoriu.

Primei variante, cu șanse puține de a se realiza, par să-l fie subordonate o serie de declarații și acțiuni vizând obținerea independenței sau chiar nerecunoașterea apartenenței CRIMEII la UCRAINA. Scopul acestor demersuri îl constituie probabil crearea condițiilor favorabile realizării celei de-a doua variante, care ar putea reprezenta, de fapt, adevărată opțiune a RUSIEI.

UCRAINA, la rindul ei, se consideră îndreptățită ca, în virtutea potențialului uman, economic și militar de care dispune, să joace ca principalul rol în zona Mării Negre. Ca urmare, în contextul preocupărilor pentru construirea forțelor armate proprii și pe fondul unui naționalism alimentat de puternice resentimente antirusești perspectivea de a dispune de o forță navală pe măsura rolului la care aspiră, a constituit pentru UCRAINA motivația de a-și arăta drept

tul de succesiune, inițial la o parte și, ulterior, la întreaga Flotă din Marea Neagră a fostei URSS.

Există, însă, o diferență evidentă între detinerea, de către UCRAINA, a unei flote în Marea Neagră și intrarea în posesia Flotei Mării Negre. Dacă în primul caz respectivele forțe navale naționale se presupune că s-ar situa, prin dimensiunile lor, la nivelul, mai mult sau mai puțin exact, de evaluare a intereselor naționale de securitate, în cel de-al doilea caz, în mod cert, ceea ce Flota Mării Negre reprezintă ca potențial politico-militar, excede de departe, inclusiv veleități, nu numai posibilitățile UCRAINEI de a juca un rol major în planul relațiilor internaționale. De altfel, UCRAINA a declarat chiar că nu ar avea interese globale în Marea Mediterană, deci în afara Mării Negre și că nici nu dorește să dețină forțe strategice.

Așadar, adevărată opțiune a UCRAINEI pare a fi obținerea doar a unei părți din Flota Mării Negre, declarațiile și acțiunile neconcordante cu aceasta făcind, probabil, parte din strategia indirectă prin care se urmărește, pe de o parte, atingerea scopului vizat, iar pe de altă parte, diminuarea consecințelor negative pentru UCRAINA, ale inevitabilei abordări în conexiune cu problemei împărțirii Flotei și a convenirii asupra statutului bazelor navale din CRIMEEA sau chiar asupra statutului întregii peninsule.

Situația GRUZIEI, față de care se aplică tratamentul „variantei zero”, potrivit căreia „echipamentele și instalațiile militare aflate pe teritoriul unei republii aparțin acesteia, pare a rămâne singulară în cazul Flotei Mării Negre, fiind determinată, probabil, de ponderea foarte redusă a cotei ce ii revine față de ansamblul mijloacelor forțelor navale la care se raportează.

In mod obiectiv, noile interese promovate de cele 6 state riverane Mării Negre, adaptate sau confruntate cu cele vechi pot fi considerate ca fiind justificate, din punctul de vedere al fiecărei națiuni în parte, și important este că, deși existența acestora a făcut ca bazinul Mării Negre să devină „o zonă fierbinte”, pînă în prezent, încercările de soluționare pe cale diplomatică sunt cele care primează.

Problema convenirii unor măsuri de incredere și securitate sau a unui acord comun de securitate în zona Mării Negre capătă, astfel, noi dimensiuni; una din consecințe pare a fi și aceea că problema ar putea fi abordată și ar deveni fezabilă abia după conștientizarea noilor raporturi și poziții, de către fiecare stat riveran în parte, probabil într-o perspectivă de 2–3 ani.

Vivat Academia!



Vivat Academia!

Învățămîntul de marină — sesiunea de admitere 1993

Instituțiile de învățămînt ale marinei, renumite școli ale bărbătiei și ale măiestriei în arta navigației pe drumuri fără pulbere, au căpătat în prezent o nouă dimensiune, care se afirmă din ce în ce mai pregnant: aceea de veritabile unități etalon ale învățămîntului militar românesc. Aplicindu-se cele mai moderne metode pedagogice, fiind dotate cu o solidă bază materială necesară procesului de învățămînt, tehnică de calcul, bibliotecă, laboratoare și săli de specialitate, cluburi, baze și săli de sport, instituțiile militare de învățămînt din marină sunt în măsură să asigure o maximă eficacitate în instruirea și educarea studenților și elevilor.

Îată de ce, pentru toți cei care doresc să îmbrățișeze meseria de marină sau să urmeze cariera militară în arma marină, prezentăm date și informații privind înscirea la examen și desfășurarea concursurilor de admitere în cele trei instituții militare de învățămînt: Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza”, Școala Militară Măștri de Marină „Amiral Murgescu” și Academia Navală „Mircea cel Bătrîn”.

Mai întii, cîteva condiții și criterii de inscriere, precum și documentele necesare candidaților, general valabile.

CRITERII DE INSCRIERE LA CONCURSUL DE ADMITERE

La concursul de admitere se pot înscrie tineri care au cetățenie română și îndeplinesc următoarele condiții:

1. Condiții generale: să fie apti medical; să aibă dezvoltarea fizică armonioasă și dicție bună; să fie caracterizați printr-o conduită morală ireproșabilă, iar familia (mediul) din care provin să se bucure de o moralitate recunoscută de societate.

2. Condiții specifice: A) pentru candidații la învățămîntul liceal militar — să fi absolvit clasa a VIII-a în anul în care are loc con-

cursul de admitere; să fi obținut la absolvirea școlii generale media minimă 7,50, iar la purtare media 10; vîrstă maximă să nu depășească 15 ani.

a) pentru candidații la Academia Navală sau Școala Măștri de Marină — să fie absolvenți de liceu cu diplomă de bacalaureat, vîrstă

ETAPA I — la care se susțin următoarele probe eliminatorii: examinare medicală; examinare psihologică; pregătire fizică — verificare practică; dicție (citirea unui text, con vorbire); limbă străină (engleză, franceză, rusă, germană — la alegere) — scris, numai pentru ofițeri.

Etapa a II-a — Participă la ea nu-



18—22 de ani pentru ofițeri și 18—24 ani pentru maștri militari; în ultimii doi ani de școală să fi obținut la purtare media minimă 8,00.

DOCUMENTELE NECESARE INSCRIERII CANDIDATILOR

Cerere tip, în care candidații vor completa, sub semnătură proprie, toate datele cerute de formular (care pot fi obținute de la instituția de învățămînt sau de la comandamentul județean). La cererea tip se anexează: copie legalizată după certificatul de naștere; copie legalizată după actul de studii; copie după foaia matricolă, fișă de control medical, negație (adeverință) de la inspectoratul de poliție local, care atestă lipsa cazierului judiciar; o recomandare privind activitatea și comportarea candidatului semnată și stampilată de directorul școlii (instituției, întreprinderii) sau comandanțul unității militare pentru cei angajați pe bază de contract. Candidații la liceul militar prezintă și o fișă de inscriere.

DESFĂȘURAREA CONCURSULUI DE ADMITERE

În cele trei instituții de învățămînt concursul se desfășoară în două etape:

mai candidații ADMIȘI în etapa I. Consta în sustinerea probelor de verificare a cunoștințelor la disciplinele de concurs, după cum precizăm mai jos, pe instituții.

Inainte de-a prezenta detaliat la ce se dau probe, precizăm că se pot obține informații suplimentare direct la secretariatele instituțiilor militare de învățămînt și la comandamentul militar județean.

LICEUL MILITAR „ALEXANDRU IOAN CUZA”

Adresa — Strada Dezrobirii Nr. 82, Constanța. Telefon: 091/65.56.50, interior 254.

Se dau probe scrise la: — limba și literatura română; — matematică.

Notă: Subiectele sunt unice pe țară pentru toate liceele și se elaborează din materia parcursă în clasele V—VIII.

Inscrierile la concurs se fac în perioada 01.05.—03.06.1993 la C.M.J. și între 15—24.06.1993, la secretariatul liceului, urmînd ca pe 29 iunie să inceapă examenul.

IMPORTANT — Candidații, părinții celor inscriși trebuie să se informeze periodic la secretariatul

→

Petroliști în largul mării

(urmare din pag. 9)

pre momentul „PROMETEU”. Și este normal, pentru că vorbim despre o victorie căreia i-a trebuit foarte mult timp ca să se nască. Din motive destul de obiective. Estimări se pot face în legătură cu viitorul în această meserie, însă de obicei avem infirmări de la „mama natură”, în sensul că de multe ori iese mai mult decât am prognozat noi.

Prin anii '60 cind eram student, ni se spunea, la un curs de economie de ramură, că țara noastră mai are ținte pentru 20 de ani. Astăzi se declară același lucru. Pentru că ne interesează pe noi, acum, e de ajuns că această sondă de la „PROMETEU” a intrat în exploatare. După montarea conductei de injecție vom mai discuta. Cât privește lucrările mai mari, avem pe mare, în clipa de față, montajul platformelor fixe de extracție, între „FORTUNA” și „GLORIA” pentru eliberarea lor și montarea unui jacket pe „SINOE”.

(urmare din pag. 7)

într-o viață civilizată la bord) viață pe navă, cu aer condiționat, e suportabilă și la Ecuator. Străbătând oceanul, apoi Marea Chinei, pe 12 ianuarie 1993, am acostat în rada la Dalian, un port în Nord-Estul Chinei. După luni de zile de navigație „snur”, întrerupt de 1–2 zile pentru încărcare-descărcare, pentru prima dată a trebuit să luăm o „gustare” dintr-o „mineare” veche: aproape trei săptămâni de aşteptare în rada portului. În sfîrșit, am intrat în port și am desărcat. Pe 19 februarie, în balast, porneam spre Canada. Dar întâmplarea și afacerile au dictat că voiajul în jurul lumii, al navei „BIRLAD” să se încheie complet, acolo unde începeau — în Coreea de Sud. În drum spre Vancouver (Canada) am făcut aprovisionarea în rada portului coreean Busan (la 40 Mm

de Ulsan, șantierul din care plecam pe 22 august 1992). De fapt, îmi dau seama că împlineam, astfel, cel de-al cincilea „circumteră” realizat de o navă românească, cu echipaj românesc, abia în discuția

Al cincilea voiaj

ce-o purtăm în redacția revistei dumneavoastră. Noi, pe „BIRLAD”, nu ne gîndeam și la semnificația cumva istorică a voiajului nostru. Ea se relevă abia acum, în țară: al cincilea ocol al lumii realizat, însă, în cel mai scurt timp.

Ce a urmat, ca semnificație, e mai puțin important. Am „băut” din nou Pacificul, de data aceasta trecind printre insulele japoneze,

Investiții, nu poate nega nimici, s-au făcut de către Regia „PETROM” atât pe dolari, cit și în lei. Pentru anul acesta sunt peste 30 de miliarde de lei „băgate” în „PETROMAR”, numai la investiții. Spune ceva sumă asta, nu?

— Ce vă doriți cel mai mult?

— O, Doamne! Mi-ă dor multe lucruri legate de „PETROMAR”. Și primul lucru este să putem să dăm un test de competitivitate cu străini, el constând în efectuarea unor lucrări cu platformele.

— Ca de exemplu?

— Acea Bulgaria pe care n-am reușit să o luăm. Din experiența mea, am convingerea că materialul uman românesc, vorbesc numai în meseria mea, este, cel puțin, la nivelul străinilor. Da, să vedem ce va urma.

— Aveți ceva semne?

— Nu, n-am nici un semn, dar aș vrea să pot să-l am. Deocamdată nu știu cum să pun problemele cu lucratul în exterior.

— Mult succes!

am mers spre Alaska, pe la sud de Aleutine (după suful fierbinte al Ecuatorului, simțeam acum „respirația” ghețurilor veșnice) și am ajuns la Vancouver pe 9 martie 1993. Aici am fost schimbat și, cu o scurtă oprire la Oslo, la companie, am revenit în țară.

Și nu voi încheia evocarea acestui periplu pînă nu vă rugă să menționati și numele oamenilor de bază din echipajul cu care am înfăptuit acest voiaj. Într-adevăr profesioniști de clasă, cu care orice marină comercială din lume — fără asum riscul afirmației — să arătă: șeful mecanic Ion Goidan, ofițerul secund Tiberiu Năstase, șeful electrician Marian Barbu, ofițerul III Sorin Tiron, ajutor ofițer mecanic Vasile Stan, șeful de echipaj Mustafa Orhan, strugurul Vasile Inel, motoristul Daniel Liliac, bucătarul Dan Bărbieru.

ÎNVĂȚĂMINTUL DE MARINĂ



liceului pentru a afia dacă au survenit între timp modificări privind datele de înscriere sau de concurs.

ȘCOALA MILITARĂ MAIȘTRI DE MARINĂ „AMIRAL MURGESCU”

Adresa — Strada Dezrobirii, Nr. 80, Constanța. Telefon 091/65.56.50, interior 222.

Se dau probe scrise la disciplinele: Algebră, Geometrie plană și în spațiu — scris.

— Fizică (mecanică, electricitate, fizică moleculară și căldură) — scris.

Înscrierile la concursul de admitere se fac în luna august la C.M.J. sau între 07–09 septembrie 1993 la secretariatul școlii, urmând ca exa-

menul să înceapă la 15 septembrie 1993.

IMPORTANT! — Cei interesati se pot adresa periodic la adresa și telefoanele indicate, pentru a primi informații suplimentare sau de modificări privind datele de înscriere și concurs.

ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN”

Adresa — Strada Fulgerului Nr. 1, Constanța. Telefoane: 091/65 30 00; 62 62 00.

La ambele facultăți — Navigație și Electromechanică navală, disciplinele de concurs la care se dău probe scrise sunt:

— Algebră și Elemente de analiză matematică;

— Geometrie plană și în spațiu și Trigonometrie;

— Fizică (mecanică, fizică moleculară și căldură, electricitate).

Înscrierile candidaților se fac la C.M.J. între 01–15 august, iar la secretariatul Academiei, între 27–31 august 1993, urmînd ca examenele să înceapă pe 03 septembrie 1993.

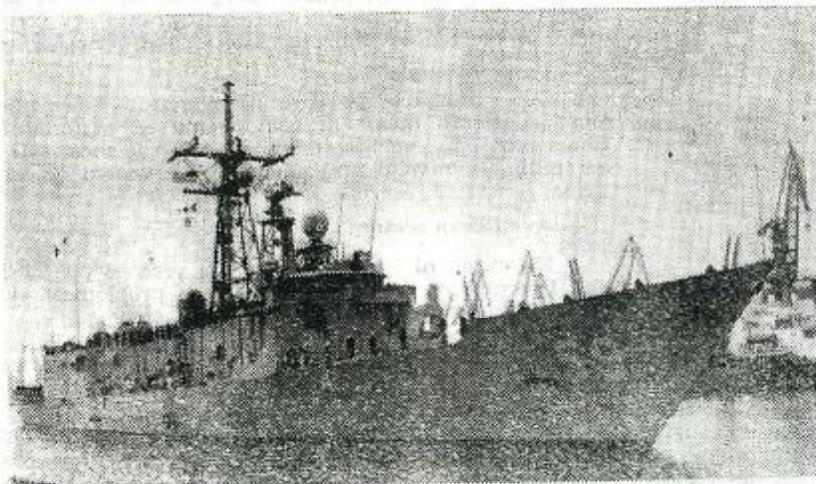
Aceeași recomandare pentru cei interesati, de a se informa în timp util asupra eventualelor modificări de program!

Adresindu-vă invitația de a ne solicita la redacție orice informație privind învățămîntul de marină, precum și chemarea de-a imbrățișa această frumoasă și nobilă meserie de marină, dorim tuturor potențialilor candidați, MULT SUCCES!

Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

USS „KAUFFMAN” la Constanța



In perioada 8—11 aprilie 1993, fregata purtătoare de rachete dinclitate USS „KAUFFMAN” (FFG-59) a efectuat o vizită în portul Constanța. Nava comandată de commander James Frank Deppe — ultima din seria de fregate din clasa „Oliver Hazard Perry”, construită de Santierele „Bath Iron Works” din Maine — a intrat în serviciu pe 28 februarie 1987. Principalele sale caracteristici sunt: deplasamentul — 4100 tone; lungimea — 125 metri; lățimea — 14,2 metri; pescajul — 8,2 metri; viteza — 30 Nd; propulsia — 2 turbine cu gaze de 40.000 CP.

Nava este dotată cu aparatură de navigație și echipamente de detecție omnidirecțivă ultraperformante precum și cu cele mai moderne sisteme de armament pe care le detine U.S. Navy: lansatoare de rachete navă-navă MK 13 tip „Harpoon”, rachete a.a. tip „Standard”, o instalație MK 75 tun cu tragere rapidă de 76 mm „Oto Melara”, o instalație MK 15 Model „Phalanx” pentru tunurile a.a. calibrul 20 mm, instalația MK 32 de lansare a torpilelor antisubmarin și 2 elicoptere LAMPS MK III — SN-60B.

Pe 10 noiembrie 1989 nava a încheiat cu succes o perioadă de 6 luni de activitate neintreruptă în Marea Mediterană. După 14 ani de la ultima vizită efectuată de o națională americană într-un port sovietic, „KAUFFMAN” a realizat în premieră absolută performanța celor 4 zile petrecute la Sevastopol.

Pe 15 iulie 1990, aceeași fregată încheia o altă misiune desfășurată pe durata a 6 săptămâni în Marea Baltică în cadrul unei aplicații multinaționale anuale. În jurnalul său de bord este consemnată și pre-

miera acostării în portul polonez Gdynia, vizitat ultima oară în 1927 de 2 nave americane din Flotila 28 Distrugătoare. Pe 26 octombrie

1991, nava a încheiat alte 6 luni dedicate participării în Golful Arabie de Nord la Operațiunea „Scutul Desertului” și la misiunile de sprijinire a măsurilor menite să contribuie la reconstrucția Kuweitului.

Numele navei reprezintă un elogios omagiu atribuit memoriei viceamiralului James Laurence Kauffman (1887—1963) și a fiului său, contraamiralul Draper Laurence Kauffman. De strălucitele lor cariere militare sunt legate fundamentele teoretice și practice ale strategiei luptei antisubmarin și respectiv ale utilizării armelor sub apă în marina americană.

Programul vizitei a cuprins întâlniri protocolare cu oficialitățile administrației locale și comandanțul Marinei Militare, ceremonia depunerii unor coroane de flori la Cimitirul Eroilor din Constanța, vizitarea unor unități, instituții militare și nave de luptă din garnizoană, a diferitelor muzeu și obiective turistice de pe litoral.

Contraamiralul UGUR YOGIT

In perioada 5—9 aprilie a.c., o delegație condusă de contraamiralul Ugur Yigit, comandanțul Academiei Navale din Tuzla — Istanbul a efectuat o vizită la Constanța. Oaspeții turci au avut o întrevedere cu domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandanțul Marinei Militare și au întreprins o serie de vizite protocolare și schimburi de experiență în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Centrul de Scafarendri și la bordul unor nave specializate din subordinea acestuia. Au fost vizitate nava-școală „MIRCEA”, Muzeul Marinei Române și Muzeul de Istorie și Arheologie din Constanța.

Academia Navală turcă a fost fondată pe 18 noiembrie 1773 de Hasan Paşa, amiralul flotei otomane pe timpul domniei sultanului Mustafa III și este unul dintre cele mai vechi centre de învățămînt militar din lume.

Înțial purta numele de Școala de Inginerie Navală și a funcționat în cadrul Șantierului Naval Golden Horn.

Intre 1850—1985, Academia a funcționat la Heybeliada, una din trei insule care alcătuiesc Insulele Prințes din Marea Marmara.

Din 1971, sistemul de învățămînt superior de marină are durata de 4 ani. La 31 august 1985 a fost inaugurat noul campus universitar amplasat în Peninsula Tuzla.

Concomitent cu pregătirea mari-

nărească și inițierea într-o din specialitățile existente la bordul navelor, cursanții își insușesc principiile tacticii navale și de logistică care să le permită îndeplinirea unor funcții în cadrul statelor majore ale flotel.

Ziua de 30 august este data oficială ceremonialului înaintării în grad și al inimării sabiei pentru noua promoție de absolvenți ai Academiei Navale turce.



FLOTA EMBARGOULUI

Miercuri, 7 aprilie a.c., la dana 121 din portul maritim Constanța Sud-Agigea, a acostat cargoul „STELLA LYKES” originar din New Orleans. De pe punctea sa au fost deblocate 6 șalupe donate de S.U.A. României și Bulgariei în vederea susținerii operațiunii de supraveghere și control pentru respectarea condițiilor embargoului asupra fostei Iugoslavii. Cele 3 șalupe repartizate statului român — transportate pe cale rutieră în incinta Șantierului Naval Giurgiu — au fost pregătite pen-

tru misiunile de patrulare pe Dunăre. Ambocațiunile au circa 4 tone, 10 metri lungime, două motoare de 125 CP și o viteză de peste 30 Km.

Marți, 1 iunie a.c., la dana 122 din portul Constanța au fost deblocate două vedete specializate (16 și 55 tone) de pe nava germană „ZAN LUIKEN” iar de pe nava italiană „ROBINCONA”, alte două șalupe și tehnică auto.

Locotenent-major
Marian MOSNEAGU



Calendar marinăresc

01 IUNIE

- 116 de ani de la participarea navelor românești „România”, „Ștefan cel Mare”, „Fulgerul” și „Rîndunica” la operațiunile de trecere a trupelor rusești în Dobrogea (01–25.06.1877).

05 IUNIE

- 49 de ani de la începerea operației „OVERLORD” (debarcarea aliaților în Normandia) — cea mai grandioasă operație de desant din istoria omenirii (noaptea de 05/06.1944).
- 50 de ani de la confruntarea navală americană-niponă din golful Kura (5/6.06.1943).
- 49 de ani de la începerea de către americani a operației de cucerire a Marianelor (06.06.1944).

09 IUNIE

- 107 ani de la votarea la București a Legii pentru organizarea flotilei și a porturilor (19.06.1886).

10 IUNIE

- 73 de ani de la înființarea la Constanța (la 10.06.1920) a Scolii pregăitoare de marină și Scolii speciale de marină pentru formarea ofițerilor și perfectionarea pregătirii acestora; totodată s-a relințat „Școala copiilor de marină”.

12 IUNIE

- 73 de ani de la deschiderea oficială a Canalului Panama (12.06.1920).

19 IUNIE

- 49 de ani de la mareea bătălie aeronavală americană-niponă din Marea Filipinelor (19–20.06.1944).

20 IUNIE

- 98 de ani de la inaugurarea Canalului Kiel (între Marea Nordului și Marea Baltică) — 20.06.1895.
- 60 de ani de la intrarea în exploatare a Canalului de navigație Marea Albă — Marea Baltică (20.06.1933).

21 IUNIE

- 74 de ani de la sabordarea flotei germane la SCAPA FLOW, în nordul Scoției (21.06.1919).

— 57 de ani de la Conferința de la MONTREAUX (care a stabilit regimul strimtorilor Bosfor și Dardanele) — 22.06–21.07.1936.

21 IUNIE

- 790 de ani de la participarea flotei Venetiei la asediul Constantinopolului (24.06–17.07.1203).

25 IUNIE

- 85 de ani de la punerea pietrei de fundație a localului Școlii navale din Constanța (actualul local al Muzeului Marinei Române) — 25.06.1908.

26 IUNIE

- 52 de ani de la scufundarea în fața Constanței a crucișătorului ușor sovietic „MOSKVA” (5.900 tone) și avarierea lui „HARKOV”.

I U L I E

02 IULIE

- 80 de ani de la participarea Marinei Militare române la transportul de trupe peste Dunăre în cadrul celui de-al doilea război balcanic (iulie–august 1913).

04 IULIE

- 537 de ani de la victoria lui Iancu de Hunedoara în bătălia terestru-naavală de la Belgrad (04–22.07.1456).

05 IULIE

- 1665 de ani de la inaugurarea podului construit peste Dunăre în dreptul localității SU-CIDAVA (05.07.328).

08 IULIE

- 496 de ani de la începerea primei călătorii din Europa în India, cu înconjurul Africii, efectuată de VASCO DA GAMA (08.07.1497–20.05.1498).

10 IULIE

- 50 de ani de la începerea debarcării armatelor engleze și americane în Sicilia (10.07.1943).

24 IULIE

- 70 de ani de la încheierea la LAUSANNE a Convenției internaționale privind regimul strimtorilor Bosfor și Dardanele (24.07.1923).

Contraamiral
George PETRE

Asociația „CULTUL EROILOR”

Cimitirul militar „MIRCEA VODĂ”

„Eroii noștri nu sunt morți
Cind știi în inimă să-i porți”.

PANAIT CERNA

Cimitirul „Mircea Vodă” este opera unor iubitori de neam care au înțeles și simțit nevoia eternizării numelor a sute de militari români, ruși, bulgari, sirbi și germani, căzuți pe teritoriul Dobrogei în primul război mondial.

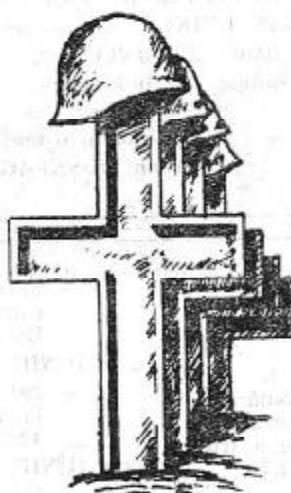
Societatea „Cultul Eroilor” este cea care s-a preocupat, încă din anul 1919, de îngrijirea mormintelor militariilor căzuți pe teritoriul țării noastre. Prevederile articolelor 225 și 226 ale Tratatului de pace de la Versailles, privitoare la morții de război, obligă România, ca și celelalte țări semnatare, să respecte și să întrețină toate mormintele militariilor îngropăți pe teritoriul ei, indiferent de naționalitate. Înființată sub înaltul patronaj al reginei Maria și cu concursul nemijlocit al ministrului de război de atunci, generalul Artur Văitoianu, Societatea „Cultul Eroilor” și-a asumat această nobilă misiune, contribuind la redescoperirea cultului pentru jertfele glorioase ale neamului nostru.

Pentru o mai ușoară și o mai trainică îngrijire a mormintelor de război, Comitetul Central al Societății „Cultul Eroilor” a adoptat principiul centralizării lor în cimitire de onoare, pe județe sau regiuni.

S-a stabilit înființarea unui număr cit mai mic de cimitire care să cuprindă, respectiv, cit mai multe morminte.

Incepând cu anul 1921 în Dobrogea au fost identificate mormintele de eroi; s-au alcătuit tabele cu militari căzuți pe teritoriul fiecărelor comune și plăși. La regimenter s-au întocmit liste cu militari morți în campanie, care au fost trimise tu-

turor posturilor de jandarmi din localitățile prin care a trecut regimentul respectiv. Identificarea mormintelor din fiecare localitate sau din afara ei s-a făcut în prezența reprezentantului acestui regiment. S-a procedat de asemenea la identificarea mormintelor militariilor



străini amici și inamici care au căzut pe teritoriul dintre Dunăre și mare (germani, ruși, bulgari, sirbi, turci). În urma acestor investigații au fost găsite 4.692 de morminte ai căror eroi au fost identificați și 14.292 de morminte cu militari neidentificați, deci aproape 19.000 morminte răspândite în toată Dobrogea.

Înțial, pentru centralizarea acestor oseminte s-au realizat mari cimitire în Constanța și Bazargic, finalizate în anul 1922.

Cimitirul de onoare „Mircea Vodă” a fost inaugurat în 1926 pentru a adăposti rămășițele pămînteni ale ostașilor căzuți pe teritoriul județelor Tulcea și partea Constanța. La vremea respectivă, locul ales

era apreciat ca avind „cea mai frumoasă priveliște, predominând toate imprejurimile”. Într-un timp scurt s-au realizat lucrări de finisaj cu zid de beton, capela monumentală, crucile de beton, decorațiunea murală a capelei.

S-au săpat apoi osuarele și au fost construite cele cinci cripte.

Pe latura de est s-a înălțat o clădire pentru un schit de călugări, pe care Sfânta Episcopie a Tomisului avea intenția să-l întemeieze. În prima fază, cimitirul a fost gata în anul 1928. Lăzările de amenajare și restaurare au fost conduse de plutonierii Panait Nicolae și Mihai Vasile, reprezentanți ai Comitetului Central al Societății „Cultul Eroilor”.

În anii 1931 și 1932 rămășițele a peste 4.500 militari necunoscuți au fost exhumate, fiind așezate în cripta centrală și în alte patru cripte mici din platane.

Eroii identificați au fost reînhumăți în cele patru parcele de onoare cu oțe 95 de morminte individuale. Teoretic, în anul 1932 cimitirul era deja reorganizat, având forma actuală.

Pe parcurs s-au mai adăugat și alte morminte de eroi descoperiți întimplător pe teritoriul Dobrogei.

In acest cimitir și dorm somnul de veci și un număr de 19 eroi ofițeri, maștri militari, subofițeri, elevi și militari în termen din Marina Militară.

După anul 1948, an în care a fost desființată Societatea „Cultul Eroilor”, cimitirul de onoare „Mircea Vodă”, a fost, în bună parte, uitat.

In fiecare an, de ziua Înălțării Domnului, cind criptele eroilor redevin locul de pelerinaj și creștinească reculegere, crucile dobindesc măreția de simbol a sufletelor vitejilor căzuți pentru întregirea țării, pomenite ca-ntr-o chemare pilduitoare pentru generațiile prezente și viitoare. Să nu-i uităm! Închipuindu-ne că suntem alături de noi, ne vom sănătății mai puternici, mai demnii și mai cucerinici pe pămîntul strămoșesc, în fața istoriei neamului și a lui Dumnezeu.

Căpitan de rangul II
Ioan FAUR

Mareșalul ION ANTONESCU

— O viață în slujba intereselor naționale —

Imediat după decembrie 1989 a existat un legitim interes față de subiectele interzise. O dată cu ridicarea vălului, căzut pentru prea mult timp asupra personalității mareșalului Antonescu, foarte mulți militari, și nu numai, își exprimă disponibilitatea de a ști că mai multe amănunte despre cel care, după o strălucită carieră pusă permanent în slujba interesului național, sfîrșește tragic, în iunie 1946.

Pe parcursul a trei ani, dezvăluirile facute asupra vieții și, mai ales, a carierei militare a mareșalului au adus în actualitate o personalitate cu o evoluție fascinantă care, inclusiv în perioada căreia î-a aparținut, a generat o diversitate de atitudini, de la aprecieri elogioase și recunoșteri deosebite, la antipatie și ostilitate.

De la început trebuie spus că mareșalul Antonescu →



D. GENERAL I. ANTONESCU

→

a bucurat, atât în viață cât și după moarte, de foarte mulți admiratori, dar a avut parte și de detractori. Primii, având posibilitatea să-l cunoască, i-au sesizat calitățile de excepție și implicit rezultatele remarcabile, ceilalți, e adevarat, mai puțini la număr, incapabili să înțeleagă dimensiunea morală copleșitoare a acestuia. L-au suspectat și acuzat de tendințe autoritare.

Dind dovedă de luciditate și realism, excluzind parțialitatea sau exaltarea în abordarea subiectului, trebuie să recunoaștem, înainte de toate, că mareșalul Antonescu a fost un militar și patriot desăvîrșit, unul din puținele cazuri cînd vocația, dublată de o inteligență sclipitoare și o seriozitate apropiată de asceticism, de putere de muncă și ambiiție neobișnuite, au permis acumularea unui impresionant bagaj de cunoștințe pe care, în funcție de treapta ierarhică, le-a aplicat cu măiestrie, raportîndu-le mereu la nevoile prezentului.

Cercetarea istorică militară și-a făcut o datorie de onoare în a scoate la lumină noi și interesante documente revelatoare pentru cunoașterea fenomenului Antonescu, dar mai ales pentru înțelegerea lui, finind cîtătă disocierea mareșalului Antonescu de mediu care l-a generat, nu permite o evaluare corectă și realistă a tumultuoasei sale personalități.

Răspunzînd unui asemenea scop, recenta apariție editorială „ION ANTONESCU. CARIERA MILITARĂ” — (scrisori inedite) semnată de domnii general-major Mircea Agape și căpitan de rangul I dr. Iipa Rotaru, prilejuită căitorului lecturarea unui fond documentar inedit, cu referire la cele mai

semnificative momente din viața mareșalului Ion Antonescu.

Încă de la început autorii își declară transânt intențiile referitoare la destinația cărții: „Documentele inedite pe care le punem la dispoziția cititorului, cu precădere celor care și-au ales cariera militară, dorim să le întregească cunoștințele despre marele erou, să lumineze oglinda personalității mareșalului, atât de controversată în timpul din urmă, dar căreia nu i se pot nega nici de către cei mai inverșunați adversari — patriotismul, curajul, capacitatea militară și mai ales rolul jucat în întărirea și reinnoirea organismului militar românesc, într-o din cele mai grele perioade dintre cele două războaie mondiale”.

Lucrarea este structurată pe trei capitulo:

„Ion Antonescu — Cronologia carierei militare”; „Ion Antonescu — O carieră militară strălucită”; și în sfîrșit „Scrisori inedite”.

Dacă primul capitol prezintă o trecere rapidă în revistă a principalelor repere din cariera militară a mareșalului Antonescu, cel de-al doilea face o prezentare constantă a evoluției personalității viitorului mareșal al României, de la primii pași la Școala Filiilor de militari, pînă la cea mai înaltă școală de pregătire militară, Școala superioară de război, înțărul ofițer Antonescu dovedind aceeași dorință de studiu și perfecționare, sacrificîndu-și cei mai frumoși ani ai tinereții pe altarul cunoașterii. Sînt apoi înfățișate rezultatele obținute ca ofițer de stat major în războiul de întregire, prodigioasa activitate în promovarea învățămîntului militar modern, în anii când a fost la Școala specială de cavalerie și la Școala superioară de război, precum și titanica muncă desfășurată la conducerea Marelui Stat Major și a M.Ap.N., pentru revigorirea sistemului militar prin schimbări îndrăznețe, atât de necesare în această perioadă.

Ultimul capitol — „Scrisori inedite” — cuprinde 74 de scrisori și documente alese din arhivele Muzeului Militar Național și M.Ap.N., care aduc amănunte interesante din evoluția carierei militare a mareșalului Ion Antonescu constituind, totodată, un tablou al situației armatei române în momentele glese prin care aceasta a trecut în cele două războaie mondiale.

Cartea reprezintă, prin bogăția de fapte și situații relatate, un real ajutor pentru cadrele armatei de a înțelege multe din deciziile majore ale mareșalului Antonescu, care i-au marcat atât de puternic destinul, oferind un model de viață exemplar în care demnitatea și onoarea de militar au avut ceea mai înaltă prejudecătă.

Locotenent-colonel
Leonida MOISE
directorul filialei
Constanța a Muzeului Militar
Național



IN MEMORIAM

Personalitatea viceamiralului inginer MARTEŞ GRIGORE se situează la loc de cinste pe panoplia comandanților Marinei Militare Române, fiind primul comandant care a condus neîntrerupt destinele acestei categorii de forțe armate timp de zece ani (1963–1973), cind un tragic accident i-a întrerupt prodigioasa activitate.

Fără a face uz de dictonul „despre morți, numai de bine”, viceamiralul inginer MARTEŞ GRIGORE a avut și unele neîmpliniri în activitatea sa de comandă ca, de altfel, toți cei ce au fost desemnați să îndeplinească aceeași funcție. Ele pălesc însă în fața lucrurilor bune al căror autor a fost. Personalitate de excepție, cu deosebite aptitudini de comandă, spirit organizatoric, realism, perseverență, putere de muncă, inițiativă și înțelepciune, viceamiralul ing. MARTEŞ GRIGORE se face remarcat încă din tinerețe. Desăvîrșindu-și pregătirea ca ofițer de marină și ulterior ca ofițer inginer electrotehnic, inegalabilă-i putere de muncă, disciplină, inițiativă și tact i-au adus stima și respectul celor din jur, afirmându-se în toate funcțiile ca un remarcabil comandant.

Dispunind de o vastă experiență în domeniul muncii de comandă și al asigurării tehnico-materiale, fiind el însuși un ofițer disciplinat, cu simțul datoriei și curajul răspunderii dezvoltat, a acționat de la început în direcția asigurării continuității actului de comandă la marinele unități și unitățile Marinei Militare prin încadrarea funcțiilor pe criteriul competenței și profesionalismului, punind astfel capăt flacării în exercitarea unor asemenea atribuții.

Concomitent cu preocupările de a întrona ordinea și disciplina în unitățile Marinei Militare, viceamiralul ing. MARTEŞ GRIGORE a acționat cu perseverență pentru impulsivarea dotărilor și înzestrările Marinei Militare cu nave și tehnică de luptă moderne, crearea unei solide baze materiale a învățămintului militar de marină și cercetările tehnico-științifice în domeniul armentului și tehnicii navale. S-a străduit și a reușit să schimbe mentalitatea solosirii ofițerilor ingineri. Personal a constituit colective de ofițeri ingineri pentru a se projecța și construi noi nave de luptă, arment și tehnică navală. Cu perseverența-i proverbială urmărea perfecționarea pregătirii ofițerilor ingineri prin materializarea lucrărilor acestora în invenții, inovații sau realizări în domeniul specialității fiecăruia.

Personal și-a valorificat bogata cultură tehnică și vasta sa experiență în conducere în lucrări de



certă valoare științifică dintre care amintesc „CULEGERE DE PROBLEME DIN TEHNICA NAVALĂ” și „ASPECTE ALE AUTOMATIZĂRII CONDUCERII FORTELOR ȘI MIJLOACELOR”, Editura Militară – 1960 și respectiv – 1970.

Între realizările sale de prestigiu

se înscriv și înființarea Institutului de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, reînființarea Școlii Militare Maistri de Marină, a Liceului Militar de Marină „ALEXANDRU IOAN CUZA”, precum și a Centrului de Instrucție al Marinei Militare. Fiind prietenos, deschis, mare patriot, dar și un bun psiholog, stia întotdeauna să ajungă la sufletul subalternilor, să-i înțeleagă și să-i determine să-și îndeplinească cu o inaltă responsabilitate atribuțiile.

Exuberanța și vitalitatea vocației de comandanți, ce i-au conțurat cu prisosință personalitatea, mă determină să-mi exprim convingerea că, după două decenii de la trecerea în neființă, scurgerea timpului nu va ăsterne negura uitării peste unul dintre amirali care și-au impletit existența cu înșuși istoric Marinei Militare Române.

Impreună cu cei care au avut privilegiul de a activa în subordinea sa, nutresc speranța că generația prezentă și viitoare se vor apela cu recunoștință și pioznie asupra memoriei și lăptelor sale închinată slujirii cu demnitate și onoare a Marinei noastre Militare, patriei și poporului român.

PREȘEDINTELE FILIALEI
CONSTANȚA A U.N.C.M.R.R.

Contraamiral
Petru ANGHEL

Nume de eroi înscrise pe bordaj

Locotenent GEORGE PARASCHIVESCU

— S-a născut la 6 august 1849.

— Îmbrățișează cariera armelor intrînd în Școala militară de ofițeri din București la 23 august 1867. Avansat sublocotenent la 23 august



la Școlii de aplicatie de geniu și artillerie.

— La 1 aprilie 1874 este avansat locotenent și numit la Arsenalul armatei.

— Participă la Războiul de Independență comandând o baterie din Regimentul 2 artillerie. Înă la trecerea Dunării s-a afiat cu bateria sa la Calafat, conducind tragerile de artillerie asupra Vidinului. Pe frontul de la Plevna, artiștii săi sprijină atacurile infanteriștilor români din 27 august și 30 august pentru cucerirea fortăreței. În ziua de 4 septembrie 1877, în timpul bombardamentului asupra redutei „Grivița 2^a este grav ranit. Se stinge din viață șase luni mai tîrziu, după o indelungată și grea suferință.

— Pentru a-i cinsti memoria la 15 august 1991 o vedetă fluvială este botezată cu numele eroului.

1869 este repartizat în Regimentul 2 artillerie apoi este trimis în Belgia la specializare, urmând cursuri

Căpitan de rangul II
Ivan MOLDOVAN

FILE DE ISTORIE

CUCERITORII DUNĂRII

Dorința de a-și impune supremăția în bazinul Mării Mediterane, în detrimentul celei cartagineze, i-a determinat pe romani să-și organizeze în epoca imperială flote maritime și fluviale care au constituit suportul expansiunii romane în afara granițelor Italiei continentale. Pe Dunăre, care a format o vreme limita de nord a imperiului, s-au înființat două flote care și-au împrumutat numele de la provinciile Panonia și Moesia, respectiv „Classis Panonia” și „Classis Moesica”, iar pentru mare „Classis Pontica”.

Încă din anul 15 d.C. împăratul Tiberiu a întemeiat provincia Moesica, ce dispunea în această garnizoană de 2–3 legioni, la care se adăugau cileva co-răbii necesare menținerii legăturii pe calea apei.

În timpul aceluiasi împărat, apare la gurile Dunării primul Comandament militar pentru apărarea Dobrogei. Acest comandament se găsea sub ordinile unui „prefectus orac maritime” (prefectul tărmului mării), care dispunea de o flotă ce pătrundeada în cursul fluviului pentru a impiedica incursiunile daco-geților a căror țintă era, în special, Dobrogea.

Marele istoric Vasile Pârvan, în lucrarea sa „Ge-
tica”, arată că „în anul 69 d.C. împăratul Vespasian reorganizează flota de război pe Dunăre și de glorios activă încă din anul 15 d.C. sub originile guvernorului său... dindu-i numele de „Classis Flavia Moesica” și hotărindu-i, tot în josul Dunării, statii fixe pe mal...”.

Prima diplomă militară care amintește despre flota de Dunăre datează din 14 iunie 92 d.C., din vremea împăratului Domitian. Această inscripție marchează, pentru prima dată, prezența flotei fluviale romane pe Dunăre — „Classis Flavia Moesica”. Din textul ei aflăm că: „...dat cetățenia (romană) acelor care și-au satisfăcut stagiu militar în „Classis Flavia Moesica”, care au făcut stagiu militar 26 de ani în flotă și chiar mai mult”.

Nesiguranța limesului (graniță) Dunării, a mențiunii stăpinișirii romane în sud, i-a determinat pe cuceritori să folosească cele două flote de pe Dunăre, „Classis Panonica” și „Classis Flavia Moesica”, în deplasarea rapidă a trupelor pentru menținerea liniștii.

Dar o colaborare între cele două flote era imposibilă din cauza barajului natural de la Porțile de Fier. Spre a deschide accesul corăbiilor era necesar un drum tăiat în stincă. Pentru realizarea lui s-a depus o muncă uriașă, timp de aproape un secol. Lucrările de la Cazane au inceput în vremea împăratului Tiberiu (14–37 d.C.) și s-au terminat sub Trajan. Despre această acțiune ne informează o inscripție descoperită pe malul iugoslav. În textul ei se spune că în anul 101, prin grija lui Trajan „din cauza pericolului cataractelor, fiind abătut fluiul, a fost asigurată navigația pe Dunăre. Pentru trecerea lesnicioasă a corăbiilor s-a săpat un canal lung de 3200 metri, larg de 57 metri și mărginit de diguri laterale de 14 metri înălțime”. Un asemenea canal putea permite, fără indoială, circulația navelor romane concomitent în ambele sensuri.



Columna lui Traian, de la Roma, constituie un prețios izvor de informare privind folosirea navelor de luptă și de transport în războaiele purtate de romani pentru cucerirea Daciei. În reliefurile colum-

nei distingem tipuri de nave folosite de romani în campaniile din Dacia.

Astfel, nava tip birema este înfățișată cu patru rame sus și două jos, cu suprastructura tip baldachin, iar pe bordaj un basorelief în concordanță cu rangul navei. La tipul de navă triremă sistemul propulsor era format din 13–14 rame într-un bord. Pentru transportul cailor se utiliza o navă numită **hippago**.

Un tip caracteristic de navă a fost **liburna** inspirată de navele folosite de locuitorii coastelor dalmatice, numiți liburni, care se bucurau de temută faimă a piratilor. Suplă, cu fundul în formă de V și un singur rind de rame, liburna prezenta evidente avantaje de manevrabilitate.

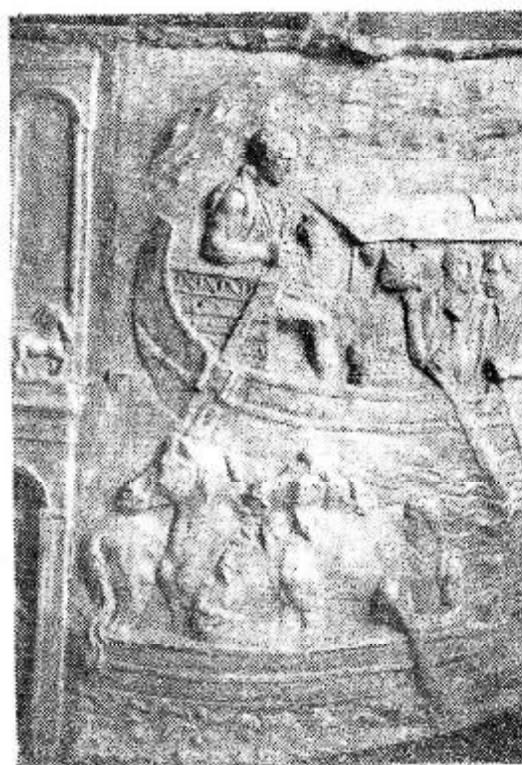
In ruinele principalei baze navale romane de la Navadicunum (Saceea) a fost descoperit un altar de piatră închinat zei de către marinarii de pe corabia denumită „Liburna Arinata”.

Acest vas de război, deplasat pe mare, a fost deținut în flota dunăreană din marea bază navală de la Misenum (Italia) care venise pe Dunăre cu o misiune specială, probabil într-un moment când granița Moesiei Inferioare era serios amenințată de atacuri străine.

Navele de transport apar pe Columnă, late, plinacoase (naves anerariae), fără pintenul caracteristic navelor militare (rostrum), fără ornamente pe bordaj, cu o mică cabină la pupa.

Cornel GREAVU

Basorelief pe Columna lui Traian — Nava Hippago



DIN UNIVERSUL MARINEI MILITARE ITALIENE

FORȚĂ ȘI MOBILITATE

Posiția Italiei în zona extremă de demarcație dintre Nord și Sud, cuprinsă între Gibraltar și Golful Persic și dependența sistemului economic național de facilitățile celor peste 8.000 kilometri de granițe maritime sunt principalele motive pentru care Forțele Maritime Militare (F.M.M.) italiene își reconsideră în prezent strategia îndeplinirii sarcinilor proprii în raport cu noua geopolitică continentală și internațională.

Situată actuală din zona Mării Mediterane împune F.M.M. italiene adaptarea mijloacelor sale de luptă la specificul misiunilor care vizează, în principal, menținerea unei evidențe stricte privind traficul naval, controlul mărilor italiene și a zonelor critice cu dispozitive aeronauale adecvate și cu instalații de coastă, contribuția la protejarea forțelor navale aliate în Mediterană și în zonele adiacente și, nu în ultimul rînd, posibilitatea de intervenție amfibie promptă cu obiective limitate în timp și spațiu.

In acest scop s-a optat pentru un nucleu echilibrat de unități operaționale (circa 160.000 tone deplasament) cu armament ofensiv și defensiv adecvat, care să permită flotei să acioneze eficient la suprafață, sub apă și în aer. Reducerea fondurilor alocate industriei de apărare a determinat limitarea doar la programele de modernizări corelate cu Legea Navală din 1975, precum și de altele de strictă necesitate, reșalteate în timp.

CATEGORII DE FORȚE ȘI MIJLOACE

Nucleul operativ principal al F.M.M. italiene este format din forțele (grupurile) de acțiune îndeprtată, capabile să acioneze neintrerupt, la mare distanță de bază, sub o continuă acoperire aeriană. Crucisatorul port-aeromobile „GIUSEPPE GARIBALDI”, echipat cu avioane V/STOL și elicoptere, re-

prezintă elementul cel mai adecvat pentru a constitui forța centrală a unui grup de acțiune îndeprtată, în comparație cu portelicopterul „VITTORIO VENETO” cu 6 aparate la bord, căruia îl lipsește acoperirea aeriană și deci apărarea în adincime. Se estimează că în 1993-1994 să inceapă construcția unei nave ultramoderne care să le suplimentească pe cele dezarmate: „DULIVO” (1989), „DORIA” (1992) și „VITTORIO VENETO” — în perspectivă.

După modernizarea distrugătoarelor „AUDACE” și „ARDITO”, se va putea conta, în 1993, pe intrarea în operativitate a lui „DE LA PENNE”, lansat la apă și „MIMBELLINI” încă în construcție, care vor înlocui pe „INTREPIDO” și „IMPAVIDO”, radiate în 1991. Noile distrugătoare vor fi date cu sistemul de rachete suprafață-aer „Standard SM-1 MR”.

In grupul fregatelor intră navele din clasa „MAESTRALE” (8), „LUPO” (4) și „ALPINO” (2). Retragindu-se în 1989 din proiectul NATO „NFR-90”, Italia intenționează unificarea fregatelor și distrugătoarelor într-o singură clasă, cu corp și platforme comune dar cu sisteme de armament diferențiate în funcție de misiunea principală. Alături de „STROMBOLI” și „VESUVIO” este necesară și o a treia navă de reaprovisionare pentru suportul logistic al grupurilor de acțiune îndeprtată.

Forțele costiere, menite să asigure controlul trecerilor obligatorii prin canalele Sicilia și Sardinia și operațiunile din Adriatica, sunt constituite din grupul celor 8 corvette din clasa „MINERVA” care le-au înlocuit pe cele din clasele „AQUILA”, „DE CRISTOFARO” și „ALRONE”.

In sectorul forțelor specializate au intrat recent în serviciu cele două unități („LONGOBARDO” și „PRIAROGGIA”) din a patra serie a celor 8 submarine din clasa „SAURO”, substituind scoaterea din efi-

ciență a ultimelor 2 submarine clase „TOTI” și „DANDOLO”. Se află în studiu prototipul noii clase de submarine S-90.

Exigențele financiare actuale limitează componenta amfibie doar la navele de debarcare „SAN GIORGIO” și „SAN MARCO”, ultima specializată și pentru misiuni de protecție civilă.

Pentru lupta împotriva minelor se utilizează veciile dragoare din clasele „SALMONE” (2) și „CASTAGNO” (5), urmărindu-se înlocuirea cu nave noi din clasa „LERICI” (5 în serviciu și 7 în construcție). O nouă serie de 4 dragoare costiere este prevăzută pentru sfîrșitul deceniului.

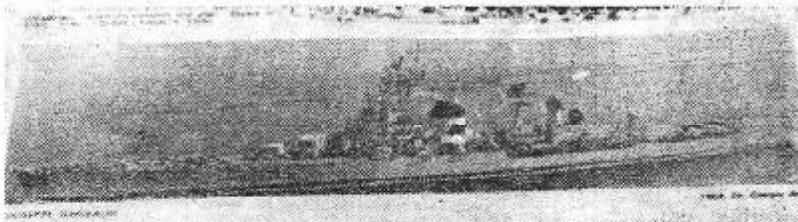
Legea privind aviația maritimă, aprobată în februarie 1983, a permis ambarcarea pe „GIUSEPPE GARIBALDI” a avioanelor „HARRIER II PLUS”, aparate cu decolare verticală, derivând din AV-8B aflat în serviciu U.S. Marine Corps. Începând cu 1991, elicopterele SH-3D sunt înlocuite treptat cu noile EH-101, urmând ca după 1995 să se renunțe și la AB-212.

Intre cele 104 nave auxiliare se disting vedetele din clasa „SPARVIERO” (6), „CASSIOPEA” (4), „BARBARA” (4), 4 nave-școală, 3 nave hidrografice, o navă de sprijin scafandri autonomi, nave de alimentare escadre, nave-cisternă, nave de salvare, remorcere etc. Se vor mai adăuga o nouă navă-școală, una hidrografică și alte nave mici costiere și portuare.

In conformitate cu prevederile Legii asupra mării, navele de patrulare din clasa „CASSIOPEA” construite prin-tr-un program complementar în colaborare cu Ministerul Marinei Comerciale, vor fi primele nave de tipul OFF SHORE PATROL VESSEL (O P V), destinate pentru supravegherea costieră în scopul protejării activității de pescuit, explorația fundului mării și protecție ecologică.

In domeniul ocrotirii și salvării vieții pe mare se derulează programul de construire a vedetelor căpitanilor portuare. Garda Financiară va fi dotată fie cu corvete mici și nave de patrulare, fie cu vedete rapide, la care se adaugă, pentru ambele instituții, mijloace ceriene adecvate.

Ajunsă la finalul programelor financiare prevăzute de Legea Navală din 1975, Marina Militară Italiană este preocupată de definirea noii sale orientări doctrinare strategice, evitând — pe cît posibil — diminuarea ponderii numerice și a potențialului său tactic-operativ.



Crucișatorul „GIUSEPPE GARIBALDI”

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

PORTURILE MĂRII NEGRE

GRUZIA

De la Capul Kalender la Strâmtoarea Kerci, litoralul caucazian al Mării Negre se întinde spre NW pe o lungime de 350 Km. În partea centrală și de sud, rada Bamborski, Golful Suhumi și baia Batumi sunt caracterizate prin adâncimi mari și deschiderea completă în fața vînturilor dinspre mare. Existenta vînturilor locale (bora, tiogun) impune navigatorului măsuri deosebite de precauție, făcând deseori impracticabile intrarea-iesirea în și din porturile respective.

Dominată de culmile înalte ale Munților Caucaz, țărmurile estice mărgineste spre sud Cimpia Colhidăi, vechi golf terțian al Mării Negre, colmatat de râurile cu obîrșă caucaziană. Rionul este principalul râu colector, având un debit bogat, valorificat parțial în hidroenergie. Colhida produce peste jumătate din cantitatea totală de gruia a Gruziei și circa 250 mii tone frunze de ceai anual.

La extremitatea sudică a acestei cimpii s-a dezvoltat după 1945 renumita stațiune balneoclimatică maritimă Batumi. Fostă colonia a grecilor din Milet, durată la vîrsarea fluviului Bathys de la care și-a luat numele în secolul al XVIII-lea, Batumi este capitala Republicii Autonome Adjaria, creată la 16 iulie 1921. Oraș georgian în Evul Mediu, Batumi a constituit în secolele XV-XVIII obiectul disputei dintre gruzini și turci. În urma răboiului ruso-româno-turc (1877-1878) încheiat cu Tratatul de pace de la San Stefano, semnat la 19 februarie-3 martie 1878, orașul revine Rusiei și se dezvoltă continuu obținând în 1886 statutul de port liber ($41^{\circ}39'$ latitudine nordică și $41^{\circ}36'$ longitudine estică). As-

tăzi orașul are peste 136.000 de locuitori (1989) și este un important centru industrial (utilaj petrolier, chimie, construcții navale, prelucrarea petrolierului, construcții de mașini și de produse electro-tehnice, fabrică de zinc, prefabricate din lemn și mobilă, întreprinderi alimentare etc.). Punct terminus al căii ferate (ca și al conductei de petrol) care vine de la Baku, orașul are legături feroviare și rutiere și cu orașele de pe litoralul răsăritean al Mării Negre.

Situat în baia omonimă, portul BATUMI este împărțit printr-un dig în bazinul Kabotajni, cu adâncimi mici, afectat traficului local și bazinul petrolier Neftianoic. Dispune de cheuri de pasageri, dane petroliere, amenajări speciale pentru mărfuri în vrac, macarale electrice portul și diverse alte facilități.

Adâncimea apei în bazin, cuprinsă între 9 și 9,76 metri face ca pilotajul să fie obligatoriu. Alături de petrolul adus de la Baku, Batumi exportă și cantități apreciate de produse petroliere, ceai, conserve, fructe și a. importând produse din lemn, gruia, zahăr, chimia-

cale și utilaje. La atracția bazelor sportive nautice și a esplanadei cu palmieri, străjuită de o balustradă ornamentală din beton, se adaugă farmecul cochetei stațiuni de odihnă Kobuleti, al centrului experimental pentru acclimatizarea plantelor tropicale Tibisdziri, apreciatele ape tămăduitoare de la Mahindjauri și, nu în ultimul rînd, faimoasa grădină botanică de la Zeleni Nis, fondată în 1912.

La nord de albia rîului Rioni, portul POTI ($42^{\circ}09'$ latitudine nordică și $41^{\circ}39'$ longitudine estică) este accesibil navelor cu pescaj mare în tot cursul anului, exceptând perioadele de furtună cînd intrarea în bazin devine dificilă. Complexul portuar include trei bazină și se remarcă printr-un grad sporit de mecanizare și disponibilități adecvate pentru reparări complexe și refacerea tuturor categoriilor de plinuri ale navelor.

Pe coasta caucaziană a Mării Negre, la 2 Km E-NE de capul Suhumi și în golful cu același nume se află portul SUHUMI. Orașul, capitala Abhaziei, republică autonomă în Gruzia, creată la 4 martie 1921 este o însemnată stațiune balneoclimatică, cu institute științifice și de invățămînt superior, teatru, muzeu și grădină botanică. Predomină industria constructoare de mașini (aparate de precizie), a tutunului, cea de pielărie și încălăzintă, alimentară. Portul, ca și golful, este vulnerabil vînturilor dinspre mare.

Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU



Matrimoniale... în derivă

Conținutul unor sticle duce, în foarte multe din cazuri, la desfacearea căsătoriilor și, nicidecum, la reabilitarea acestora!

Iată trei excepții, care țin de aventura și misterul mișcătoarelor cărări:

■ În anul 1956 marinierul suedez Åke Vibing a lansat la apă următorul mesaj închis într-o sticla: „Dacă ești o fată drăguță, scrie-mi!” După doi ani sticla a fost găsită

pe plaja din Sicilia de un bătrîn pescar care a dat-o filicei sale, Paolina. Căsătoria lui Åke cu Paolina a fost celebrată în toamna anului 1958!

■ Un alt mesaj original este și cel al englezului Brian Cole care a trimis peste 1000 de sticle conținând aceeași întrebare: „Vrei să fi soția mea?” A primit 361 de răspunsuri affirmative. Destul de greu î-a fost, probabil, să se hotărască pe cine să aleagă...

■ Robert Ventura, matelot pe vasul „Sultan”, a găsit, în septem-

bre 1964, pe o plajă din insulele Hawai o stică cu următorul mesaj: „Oricine-ai fi, orice ai fi, oriunde te-ai găsi, scrie-mi!” semnat Dawn Kope, San Diego, California. În urma corespondenței, rapid efectuată, s-a decis... căsătoria celor doi. Dar, cînd Robert a debărcat la San Diego, nu a putut să-oi îmbrățișeze pe Dawn decit în brațele mamiei sale, deoarece nu avea decit un an și jumătate! Mesajul fusese trimis de Kevin, fratele ei în vîrstă de 13 ani...

A.G.

Prieten din cenaclu



Arhitect

GHEORGHÉ-GELU TOFAN

S-a născut la 23 martie 1931 în comuna Sîmbăta-Nouă (Pădurea Topologului) din județul Tulcea. A absolvit Liceul teoretic "PRINCIPELE CAROL" — azi „SPIRU HARET” din Tulcea, iar în 1956 Institutul de Arhitectură „ION MINCU” din București. Tatăl său, Gheorghe Tofan, a fost învățător în comuna natală, ofițer de rezervă în campaniile din est și vest.

In cadrul Cenaclului „M. Sadoveanu” de la Cercul Militar Constanța al cărui membru este de aproape șase ani, Gheorghe-Gelu Tofan a participat cu prezentarea unor pagini de proză și a unor lucrări de grafică și acuarelă.

In sedințele „de laborator” a citit fragmente din romanul său „SUB SOARE” atât înainte cât și după revoluție (în 1988 și 1990), din eseul „DINOSAURI” în 1992, iar în 25.03.1993, din romanul cu titlul provizoriu „DIN MAREA CARTE DE IMPRESII, SUGESTII SI

RECLAMATII ALE CHIRIAȘILOR TERREI”. Imediat după Decembrie '89, a prezentat expoziția de grafică și acuarelă „FERESTRE SPRE EUROPA”, în iarna 1991–'92 expoziția „IMAGINI DE DINCOLO ȘI DE DINCOACE DE PRUT”, iar în

CENAACLUL „MIHAIL SADOVEANU”

decembrie 1992 — „FLORI DE TOAMNA LA CONSTANȚA”.

Lucrările sale, proză sau artă plastică, au suscitat în cadrul Cenaclului dezbatere interesante, susținerea de a fi repede (!) publicate.

Citeva păreri ale „criticilor” din Cenaclu:

— Mr. CRISTIAN TIMOFTE (azi — secretar de redacție la „FRONTIERA”): „Domnul Tofan — un înărtit în a face artă... Proză extraordinară care merită să fie auzită acum 20 de ani... Ridică o cortină asupra perioadei proletcultiste cu humor, cu aplomb, cu ironie...”.

— Prof. DAN JUGANARU (Liceul de Marină „ALEXANDRU IOAN CUZA”) — poet: „Proza citită primește adeziunea, fără indoială!... Pasime pentru detaliu, pentru exactitate (ca și în acuarele)“.

— Arh. CEZAR-DAN MAZILU (prozator): „Cine-roman foarte bine făcut. Bine tratat din punct de vedere literar... S-ar putea să fie o frescă foarte bună a perioadei totalitariste românești...“.

— Dr. VIRGIL BOSTANARU

(col. r.): „Ceea ce a citit e plăcut. Dă încredere că suntem în fața unei proze de calitate — dozare armenoasă, echilibru, abundență amănuntelor...“.

— VLADIMIR BĂLANICĂ (gazetar, critic literar „demolator” în cadrul Cenaclului): „Impresia e că autorul are o părere foarte bună despre sine și foarte prostă despre literatură... Aer de ironie, băscălie, artificii — nu fac să treacă granița către literatură a textului...“.

— Prof. ILIANA JEAN (poetă): „Proza m-a socat... Inventivitatea, montajul, construcția... G.T. a citit istoria cu ochii prezentului. Dar privește de sus, panoramic... Amestec de istorie, poezie, meditație, filozofie, totul se derulează vrăjit...“.

— Mr. GEORGE MIHALCEA (poet — azi, la T.V.R.): „Când intervine bisturiul arhitectului, proza place... Nimici nu a văzut o carte încheiată, viabilă despre Dobrogea, G. Tofan ar putea-o face!...“.

— Și... două ginduri din „însemnările” domnului G.T.:

— „Cei mai norocoși oameni din lume sunt cei care știu chiar de la început ce vor de la viață“.

— „...Toți suntem chiriași, pe Pămînt... Căt vrea stăpînul nostru. Căt vrea și cînd vrea. Oricum, o clipă din timpul vesnic. După care, filoște, viața noastră fără sfîrșit în întreg Universul. Sus, jos, la dreapta, la stînga, depinde de apre-ciere“.

...A proiectat ca arhitect, numeroase construcții în Dobrogea, Transilvania, Bucovina — cele mai apropiate de cenaclu fiind „Vraja mării” de pe valea Cazinoului, restaurantele „Cherhana” și „Casa Tulceană” din Mamaia.

...Un intelectual constanțean, prieten al Cenaclului „Mihail Sadoveanu”, un om cu vocația prieteniei.

Geo VLAD

ÎN LIBRĂRII ȘI LA EDITURI

Rezultate ale bilunarelor sedințe „de laborator” care se organizează de circa 17 ani la cenaclul „Mihail Sadoveanu” de la Cercul Militar Constanța, aparținile în public — recitaluri literare, pagini sau grupaje de versuri și proză în revistele de cultură, numeroasele emisiuni la radio și T.V., prezența în placșete colective editate pe plan local sau național, toate acestea constituiau bucurii pentru creatorii militari și prietenii lor, prezenti — ori de căte ori era necesar — la Cercul

Militar sau în unitățile militare din garnizoană și din împrejurimi.

Iată însă că, de la o vreme, bucuriile lor se amplifică, în anii de după Decembrie '89 apărind în vitrinele librăriilor tot mai multe nume ale celor care „activează” la cenaclul „Mihail Sadoveanu”.

■ Col. (r) Dr. NICOLAE NECULĂ — „COLEGIUL” — povestiri, Editura Militară, 1992; — „RAPORT DE GARDĂ” — roman, coperta de Val. Donici, Editura Muntenia, 1993;

■ Cpt. Rg. II (r) VALENTIN DONICI:

— „VETERANII VALURILOR”

— Istoria celor două nave-școală „Mircea” — dintre 1882 și 1993.

— Ediția a II-a, completată și revizuită, propusă spre publicare.

■ Col. (r) DUMITRU ENE-ZĂRNEȘTI:

— „BĂTRINE CRONOS, DE-AI MAI VREA...” — poezii, Editura Muntenia, 1993;

→

A MĂRII

→

■ Lt. col. LICA PAVEL:

— „CONJURATIA NEBUNILOR”, Editura Militară, 1992;

■ Lt. maj. VALENTIN E. BUSUIOC:

— „111 POEME” — coperta și grafica: Ion Codrescu, Editura Muntenia, 1993;

■ ȘERBAN GHEORGHIU

— „PE MAREA LUI ATLAS”

— Jurnal de bord — coperta: Val. Donici, Editura Europolis, 1993;

■ SANDA GHINEA:

— „CE NOROC PE CAPUL MEU” — poezii pentru copii — Grafica: Mugur Prisăcaru, Editura Muntenia, 1993;

■ HORTENSIA TEODORESCU:

— „DINCOLO DE SINGURATATE” — roman, Editura Portofranco, 1991;

— „CARNAVAL INTR-UN VAL” — povestiri pentru copii, coperta + ilustrații: Anca Donici, Editura Europolis, 1993;

Căpitán de rangul II inginer ARON PETRU, MIRCEA DEGERATU, SERGIU IONITA:

— „GHIDUL SCAFANDRULUI AUTONOM”. Editura OLIMP-PRESS, București 1992.

■ STEFAN CUCU:

— „MANUAL DE EROTICĂ”

— Craiova, 1992;

— „TEMPLUL CUVINTELOR”

— poeme, Editura Muntenia, 1993;

■ ALEX PRUNDEA:

— „IN CAUTAREA POETULUI” — poeme, Editura Litera,

1991;

— „PROCESUL UNUI INTELECTUAL” — roman, Ed. Romfel, București, 1993;

■ ARTHUR PORUMBOIU:

— „PATRULATERUL CENUSIU” — proză, Editura Europolis, 1992.



Sunt numai cîteva dintre cărțile pe care le putem procura în această perioadă, dovezi concrete ale faptului că Cenaclul „Mihail Sadoveanu” de la Cercul Militar Constanța există și trăiește tot mai convingător!

Geo VLAD

TALENT ȘI SPERANTE LA PONTUL EUXIN

VALENTIN E. BUSUIOC



In aceeași elevată ambianță, la concursul de haiku organizat de Societatea noastră cu prilejul sărbătoririi unui an de la înființare, cu puțin timp în urmă marele premiu era atribuit unuia dintre cei mai talentați și sensibili hajinii constanteni — l-am numit pe locotenul-major Valentin Busuioc.

Lectura poemelor sale, multe de maximă concentrare, pînă la nivel de cuvint, explică acum ușurința cu care s-a adaptat tîndărul poet multiplelor constringeri ale celui mai concentrat poem cu formă fixă, adică haiku-ul. Descoperim în cele trei secțiuni ale volumului un cititor rafinat din marea poezie a lumii care se mărturisește cu toată ființa scăldată în lumina diuină, izvorită dintr-o adîncă și curată credință în adevar și frumos, credință purificatoare ce înalță sufletul aproape de cer, de soare, de suflarea divină.

Dacă poezia este cum ar fi spus Mircea Eliade „întruchiparea contactului permanent cu misterele”, tîndărul poet a atins cu aripa verbului misterele vieții și ale morții, ale iubirii și ale resemnării, debutând cu certitudini: „Singura mea urmă e trecerea. / Înapoi nu priesc — / cu săgeata în mine stă Cintecul! și încheind ciclul „Fiul risipitor” cu marile întrebări existențiale: „Spre care dăinutre să ne infăptuim?... / Cine va primi să-

rutul? / Care atravă / într-un ultim blestem va pieri?... / Aripile / într-un vultur ie-am izbit, / sufletul cui mi-e dat a-l instrâna?... / Doamne! / pe obrazul cui plingi?...“

Cea de-a doua secțiune „Credință”, ce ilustrează ecuația „Dumnezeu este iubire”, îmi amintește de Camus care spunea: „Nu există altă împlinire decit cea a iubirii, adică a renunțării de sine; să dispari, să te topești în iubire. Nu eu voi mai crea atunci, ci puterea iubirii”.

Din această putere a iubirii s-a născut poemul „Recunoașterea”. Sunt evidente cîteva motive care condensează mesajul filozofic și vibrația lirică: lumina, linștea, singularitatea, moartea, ochiul interior („Ochi” sau „Raza cercului”).

Recitind cele 33 de haiku-uri din ultimul ciclu, constatăm că dreptate are Ion Codrescu cînd afirma în prefată amintită că Valentin Busuioc se apropie mai mult de spiritul acestui micropoem decit de forma lui tradițională.

Dar cîtă poezie gravă!

Nicolae Steinhardt spunea că „Opera ca și moartea preface viața în destin. Opera e vectorială, dătătoare de sens. Ea este devenire întru ființă. Ea e ființă întru care și-a aflat omul rostul”.

Valentin Busuioc și-a aflat rostul spiritual în această frumoasă carte de suflet pentru care îl felicităm și îl dorim rodnică perseverență întru frumos.

Profesor doctor
Olga DUTU

Sub semnul generoasei zodii a marelui Nichita Stănescu debuteză cu rădăcini în mare poezie vibrand în consonanță cu „Poemele Luminiș”, tîndărul Valentin Busuioc cu „111 POEME”, tipărite la Editura MUNTENIA din Constanța, recordat consecvent la vibrațiile lirice autentice. Grafica delicată și sugestivă aparține pictorului și poetului Ion Codrescu care prefătează volumul.

Triplă salvare făcută de către un elicopter al marinei militare franceze

Mistrul suflă cu putere pe litoral, unde rafalele ating 130 km/h. Pentru încă o dată 33 F este prezent realizind, în condiții extrem de dificile, o triplă salvare.

Luni 23 februarie, la 13.30 Cross-Med-ul capta o cerere de asistență. Aceasta fusese trimisă de un cargoul danez, „MORG BORG”. La 180 Min de Toulon, deci indreptindu-se spre Marsilia, nava semnală 4 răniți.

După consultații medicale prin radio a fost decisă evacuarea lor. Avizul lui COM a făcut posibilă decolare elicopterului de salvare de pe baza aeronautilică navală din Saint-Mandrier, un Super Frelon de la 33 F.

Până ce aparatul să ajungă în zonă, pilotul a avut de înfruntat condiții meteoalogice detestabile.

Vîntul suflă cu mai mult de 100 km/h iar marea avea gradul 5 sau 6. Cargoul danez, care făcea față vîntului puternic, acuza un tangaj impresionant.

Un doctor de la bază și scafandru de la bord au asigurat transportul răniților, în număr de 4. El au fost loviți la cap de un scripete și suferau de traumatisme craniene. Trei pleteau fi transportați normal, dar al IV-lea, lovit și la torace, trebuia neapărat transportat pe c targă. Pentru pilot dificultățile in-

cepeau.

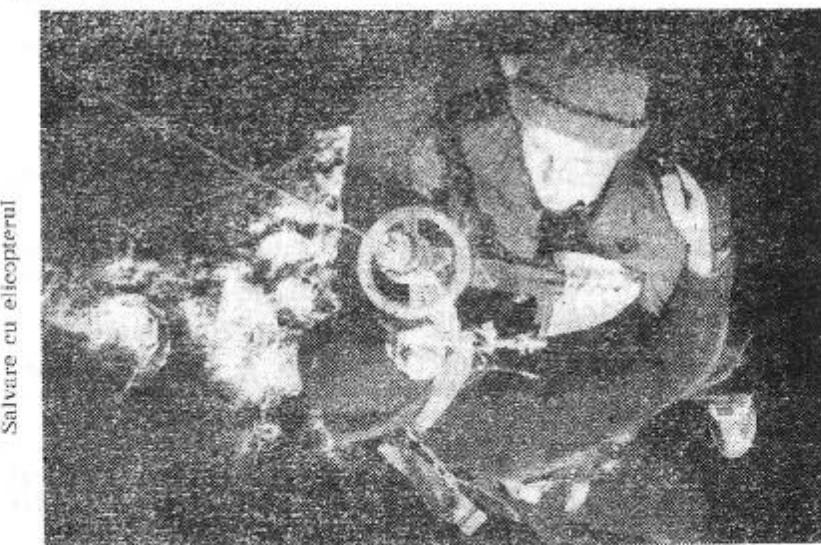
Operațiunile de salvare s-au desfășurat între camioanele și semiremorțile de pe puncte transportate de către cargou. Intervenția elicopterului a durat 228 minute, dintre care o oră în zona cargoului.

Răniții, îngrijiti în cursul transportului, au fost aduși la D.Z. de Toulon — Amiraute și trimiși la Spitalul Militar Saint-Anne unde

au primit îngrijirile medicale necesare.

Cit despre pilot, la sfîrșitul acestei misiuni se ăsa ia a III-a salvare în mai puțin de 48 de ore. În perioană de veghe, el a salvat în zonă de duminică, 22 februarie, un practicant de wind-surfing pierdut în largul Marsilliei, iar în noaptea de duminică spre luni, în plină noapte deci, a transportat 2 oameni din echipajul unui velier, în derivă în largul Capului Benat.

Traducere din revista „COLS BLEUS” nr. 2207
Julia CONSTANDACHE



Salvare cu elicopterul

O călătorie în noapte

Să-ți poți închipui, în nebunia ta intimă, că ești în siguranță în fața emoțiilor datorate atitor stimuli, mai mult sau mai puțin concreți, dar neindoiș contradictorii, este extraordinar. Dar să ai credință, mărturisită, sau nu, exteriorizabilă sau nu, că între granile (atât de nedrepte și adevarat dar deocamdată le putem invoca pe acestea) un popor este în securitate și siguranță, este miraculos dacă nu cumva am uitat conceptul de minune.

In primul caz avem de-a face cu însăși aşezările bune și realmente statonice, ale libertăților individului. Mergind mai departe, spre scopuri și necesități, găsim dinamică lume eliberată și eliberațoare a ei-ului, a eului în creație.

Cel de-al doilea caz dă însă măsura existenței pluralității. Dacă întîi vorbea despre individ liber, acesta dec'amă în termeni presocratice sansa istoriei și a eternității în veci a popoarelor. Dacă primul ne duce cu gîndul la Guliver dar și la Faust, secundul cheamă în simțuri ecurile corului tragediei antice grecești, iar dacă aceeași sentiment de siguranță internă individualizată 1-a născut pe Don Quijote, siguranța colectivelor, a maselor îl poate învăța pe Don Quijote conceptul de pluralitate a luptătorilor împotriva pluralității relelor, ambele duse la extrem.

Prin invocarea eroului lui Cervantes Savedra am făcut însă pasul pe tărîmul aplecării noțiuni de față. Anume cel al studiului salvării. Celula intimă, în siguranță în față Hadesului ce nu depășește intensitatea limită maximă, cedează la emoții mai mari decit ea. Salvarea o găsim în prologul „Jurnalului fericirii” al lui Nicolae Steinhardt.

Ca sistem cu greu deslușibil — al interiorului unui popor, variantele de acolo sunt de neacceptat, mai ales că salvarea prin ele este nu o salvare de facto ci una de jure. Așadar, trebuie cintărită în altă parte.

M-am îndreptat spre realul posibil, așa cum te-ai îndreptat spre jocurile de artificii de Ziua Marinei, venind dinspre platformele de foraj marin din platoul continental.

Ei bine, mai legăți decit cel care calcă efectiv tărîna patriei în fiecare zi, sunt cei ce nici nu o văd, dar și ai săi, nici nu se depărtează de ea, dar sunt golii de ea. Bravii noștri muncitori de la platformele de foraj marin: „Gloria”, „Atlas”, „Jupiter”, „Saturn” și celelalte.

Mai deunăzi, un muncitor bolnav fizic își mărturisea setea cu care soarbe aerul de deasupra solului la întoarcerea din zona contiguă a mării, unde două săptămâni a „mas de departe”. Salvarea trupească î-a putut veni de la medicii din Constanța, prin mijloacele Marinei Militare.

Comandanțul navei cu nr. 52, locotenentul major Constantin Răduț, vorbind despre drumul de noapte de la Mangalia la platforma „Jupiter”, apoi la Constanța și, în sfîrșit, la Mangalia, nu ascunde mindria că este la a doua astfel de grea misiune.

Salvarea imensului din sufletul bolnavului din afara ochiului măriei sale Patria, a venit de la echipajul unei nave de luptă.

Pentru aceasta nu există mulțumiri, există doar solidificarea sentimentului că învelișul organismului unei țări este o crustă cu tăria deznașdejdilor Occidentului hiperindustrializat.

Locotenent Ionel ALEXE

magazin • magazin • magazin

SERVICIU CONTRA SERVICII

■ In aşezămintele de la uscat ale U.S. NAVY și în special în zonele cu concentrație mare a flotei, există „Centre de servicii familiale” pentru a sprijini pe noii săsiți (mutati sau din promoția de absolvenți) să obțină serviciile de care aceștia ar avea nevoie.

Centrul asigură că noul venit — cu familia sau singur — să fie întâmpinat la domiciliul repartizat sau la sediu.

De asemenea, i se înmînează o mapă care cuprinde: o scrisoare de întîmpinare, o hartă a zonei respective, cîteva instrucțiuni, un ghid cu informații, date privind asigurările sociale și medicale în fișă, despre Crucea Roșie, biserici și instituții școlare, despre magazinele alimentare, cu articole de consum și lenjerie, atât facilități.

Centrele mai pot furniza familiilor informații privind pașapoartele, votarea, asigurările financiare, consult profesional și pot împrumuta seturi cu cele necesare traiului casnic pînă la sosirea bunurilor proprii.

Există, de asemenea, un personal auxiliar care pune la dispoziția marinului respectiv o serie de alte servicii (între care și cele de informare asupra comunităților din țară și de peste mări unde marinarul ar putea ajunge cu serviciul).

MODA MARINARILOR

■ Pînă în secolul al XVIII-lea, imbrăcămintea marinilor era lipsită de uniformitate. Un grup de ofițeri ai companiei Will's Coffee House a susținut introducerea uniformei în cadrul Marinei Britanice Regale considerind că astfel se punea în evidență gradul, se imbunătățeau aspectul vestimentar și moralul.

In anul 1745, inventivii ofițeri au pregătit mai multe modele, în diverse culori, și au solicitat Amiralității să adopte tinuta pentru Marina Regală.

Modelul a fost ales de însuși regele George al II-lea, care a fost în dificultate în privința culorii uniformei. Hotărîrea în privința culorii i-a venit într-o zi pe cînd ducesa de Bedford defila într-un costum bleumarin de echitație.

■ Explicația dotării sau purtării de către marinari a pantalonilor cu tur larg se rezumă la practicitatea acestora. Pantalonii respectivi se puteau sufleca în partea inferioară atunci cînd marinul spăla punctea sau lucra pe o vreme ploioasă.

Pe de altă parte, croiala densebită la briu (placa în formă pătrată

tă, prinsă în nasturi) permitea ca pantalonii să fie rapid dezbrăcați în caz că marinul cădea în afara bordului. Cu o singură smucitură a nasturilor, marinul se debarasa de pantaloni puțind astfel înnotă mai ușor.

■ Cravata neagră purtată astăzi de marinari se crede că a fost utilizată pentru prima dată de marinari britanici la funeraliile amiralului Nelson, (ucis la 21 octombrie 1805, la Trafalgar, după ce repusese cel mai mare triumf pe mare învingind flota franco-spaniolă) și că prin tradiție ar comemora dispariția vestitului comandant.

Americanii consideră că realitatea este altă: marinarii recruți din flota americană purtau cravata neagră din mătase încă din anul 1778. Prima mențiune oficială asupra cravatei negre, ca parte a uniformei, o găsim însă făcută în regulamentele uniformelor militare americane în anul 1841.

■ În lipsa condițiilor igienice de la bordul velierelor, marinarii purtau părul lung, adunat într-o coadă sau în nodat la spate. Pentru a-l păstra îngrijit și în forma doară i se aplică gudron. Decarece gudronul impregnat în păr murdărea imbrăcămintea, pentru a o proteja, unii purtau o basma sau un guler mare, ornăt potrivit simbului estetic al fiecărui.

In anul 1830, marinilor americanii li s-a cerut să-și coasă pe marginea gulerului două dungi albe din afară împlinită. Pe la începutul secolului XX, pe guler s-a mai adăugat o dungă albă. Cele trei benzi albe aveau doar aspect decorativ, fără vreo altă semnificație.

Englezii însă, purtind același guler cu 3 dungi, conferă și acestor dungi semnificația comemorării celor 3 victorii pe mare ale amiralului Nelson.

GRADE...

■ Titlul „amiral” vine din ex-

MARINAREȘTI...

O doamă se confesă că soțul ei, care este marină, i-a declarat că o va iubi pînă la sfîrșitul zilelor.

— Presupun că se referă la zilele tale, nu? întrebă interlocutora.

— Nu dragă, pînă la sfîrșitul sferei zile. Sî, cum vine seara, dispăr.



CURIOSITĂȚI



presia arabă „amir-al-bahr” care înseamnă „stăpîn al mării”.

In limbi franceză și engleză a fost folosit cu mult timp înainte de descoperirea Americii.

In marina americană, „gradul de amiral” a fost introdus în anul 1862, iar în cea română începînd cu 1898.

■ „Capitan” provine din limba latină: „caput” însemnînd „căpete-nie, comandanț, șef”.

■ Termenul „boțman” este echivalentul cuvintului englezesc „boatswain” ceea ce în română înseamnă „șef de echipaj”. La origine, însă, cuvintul este saxon, însemnînd „servitor, slugă”.

In context marinăresc, cuvintul desemnăza un maistru sau subofițier puntist insarcinat cu întreținerea corpului navei și a echipamen-telor exterioare ale acesteia.

...DERIVATE

■ Eăutura „grog”. Amiralul englez Edward Vernon era cunoscut înflată și sub porecla „Old Grog”, ce îi se tragea de la pelătina groasă cauciucată „grogum”, nelipsită pe timpul plimbării amiralului pe punter navei.

In anul 1740, amiralul „Old Grog” a introdus în raiile marinilor (nu și a ofițerilor) de pe nava „Bur-ford”, o cantitate de băutură ca antidot împotriva frigurilor care făceau victime în echipaj.

Preparat la bord, licoarea se obținea prin amestecarea într-un butoi de lemn a 3 părți apă fierbinținte, o parte alcool distilat (din motive de economie și, desigur, de prevedere), Zahăr și lămălie.

Primit cu entuziasm, acest „leac” se răspândit în întreaga flotă engleză și în alte țări; băutura devenind cunoscută sub denumirea „grog”.

**Căpitan de rangul III
Jean PICINGINĂ**

Un marină pensionar, la cite ocaze și mări a cutreierat, mai rămasse doar cu o băltorcă, în fața casei. Si totă ziua ajuta automobilistii ce și împotmoliva mașinile acolo, săpt pentru care primea recompense corespunzătoare.

— Zi și noapte ajut la scoaterea mașinilor care se împotmolesc aici, și declară unui sofer.

— Sî cînd nu trec mașinile, ce faci?

— Torn apă în băltocă asta...

Solomon MUSCELEANU



magazin • magazin • magazin
PE SCURT, DIN UNIVERSUL MARINĂRESC

■ Prin Ordinul comandantului Marinei Militare nr. 3 din 18 februarie 1993, a intrat în înzestrarea Marinei Militare nava-școală „DEJ“, cu numărul de bordaj 287. ■ Simbătă, 6 martie a.c. la Muzeul Marinei Române din Constanța a fost vernisată expoziția de imprimeuri în tehnica „batic“ aparținând elevilor profesoarei Victoria Pastuch, din clasele X–XI, secția de Textile a Liceului de artă din Constanța. Tinerii artiști plastici au beneficiat de o prezentare elevată și cuvintul critic, de erudit cunoșcător al fenomenului plastic clasic și contemporan, din partea distinselui doamne dr. Florica Cruceru. ■ Simbătă, 20 martie, cercul de

istorie coordonat de d-l profesor Ion Moiceanu a organizat simpozionul „Viață și opera domnitorului Alexandru Ioan Cuza”, patronul Liceului Militar constănțean. Referatele au fost susținute de locotenentul-major Gelaletin Nezir și elevii sergenți Ion Stăniloiu și Măruș Jianu. ■ Cea de-a doua ediție a sesiunii de comunicări și referate, desfășurată pe 3 aprilie a.c. în aula Liceului Militar de Marină a desemnat 40 de premianți pentru cele 30 de lucrări elaborate în cadrul cercurilor științifice pe discipline. ■ La Festivalul de umor cauzon „Podul Minciunilor”, găzduit între 2-4 aprilie de Cercul Militar sibian, grupul satiric „ALASTAR” condus de maistrul militar clasa I

Aurel Lăzăroiu a obținut locul III, cu sceneta „Umor în rafale”, de Ananie Gagniuc, propulsat la actuala ediție în juru. Coordonatorul grupului a fost răsplătit și cu un premiu special pentru interpretare individuală. ■ Timp de două săptămâni, echipa de scafandri compusă din căpitanul-locotenent Nicolae Tudor, plutonierul Dorel Lupu, maștrii militari Dorian Bănică, Bogdan Isac și sergenții angajați Daniel Zainea, Lucian Nedelciu, Tepeș Avram și Ștefan Pletea a efectuat securizări în condiții hidrometeorologice deosebite în albia unui afluent al Dunării, pe raza comunei Lungulețu. Cu ajutorul lor au fost scoase de sub podul de

1

Pe drumuri de apă cu Jean Bart

ORIZONTAL: 1) „Schițe marine din lumea...“ apărute în 1928 (nom) — Vechi corăbier. 2) Numele sub care era cunoscută Evantia, eroina românului „Europolis“ — „Trei...“ o altă schiță apărută în 1928. 3) Adincitură în care ancora este pusă la post în naără (pl.) — Mai ușor ca pana — Eugeniu P. Botez pentru Ion Creangă la Iași. 4) Vechi trăgător la corăbii — Instrumente optice telescopice nelipsite pe punctea corăbilor. 5) Lăzi goale! — Porecla lui Miss Doty, din „Europolis“, care mincea mușchi crud și bea sifon cu țuică — Trase din fire! 6) Rădăcină de ignami din Madagascar — Prefix... la mare — ...de Barbu, cunoscută cintăreață de operă (1895—1958). 7. Lampă primitivă folosită pe baleniere — Nod marinăresc. 8) Oceanul traversat de Jean Bart în drumul spre America de Nord, în 1912 — Unitate pentru calcularea navilului. 9) Floarea soarelui (reg.) — „Marulis“, presupusul milionar american din „Europolis“. 10) Folosite ca mijloace de propulsie — Tine drumul navei. 11) Pasăre răpitoare — Capul furtunilor! — Agenție spaniolă de știri (siglă) — Cap sec! 12) Scaun la înalțime — Bădița Sandu și Moș Gilcă din „Datorii uitate“. 13) „Congresul... de navigație“ de la Philadelphia, din 1912, la care Eugeniu Botez a participat din partea Serviciului Maritim Român.

VERTICAL: 1) Una din victimele cunoscutului „Don Juan”, căpitanul Angelo Deliu — Popor în marina căruia a servit ca pilot Barba Toni, în razboiul din Crimeea (pl.). 2) Poet latin relegat de împăratul Augustus la Tomis — Bădița..., zis „Căciulă mare”, cunoscut apărător în procesele din Sulina. 3) Grupuri de cameni întâlnite de Jean Bart în America, „ce vorbesc patruzece de limbi și au douăzeci de religii” — Jurnal de bord (1901), Datorii ultate (1916) și Prințesa Bibita (1923), premiate de Academia Română. 4) Sef de... funcția lui Andrei Mastela pe bricul „Mircea” (pl.) — Punte... la pupa! 5) Intrat la apă — Schiță din „Note de călătorie în America de Nord” (simb.) — „După douăzeci de...”, schiță scrisă la Sulina în 1915 — Important reper de navigație. 6) Reangajat — „Hotel...“ din Chicago de care vorbește autorul în „La o fereastră de la etajul al optsesprezecelea”. 7) Peninsula japoneză la Oceanul Pacific — „Bunele

obiceiuri ale mării" — Marea și iar marea! 8) Scurgere dintr-o masă de fluid — Folosit la acoperirea interiorului tanjurilor de apă. 9) Număr redus! — Smerit — „În țara asta, femeile conduc pe bărbați, iar pe femei le conduc fetele lor, așa că se poate zice că Statele Unite sunt conduse de...” („De vorbă cu-n prieten”). 10) Cetate legendară terorizată de Minotaур (In „Creta”) — Lipsită de accent. 11) Ambarcațiuni cu o velă pentru regate — Insule de corali inelare — Materie primă pentru vele. 12) Adeptul unei eretici — Promontoriu în toponimia daneză. 13) Străbătută de un curs de apă — Circula cu lira la Gibraltar.

Dictionar: OUVI = RUJI = UIE = EPA = NAES.

Victor BUTOI,

Gabriel POPESCU

Rebus Club „DELFINUL” – Constanta

A crossword puzzle grid consisting of 165 squares. The grid is surrounded by a border of black squares. The grid itself has a pattern of black and white squares. Numbered rows and columns are provided for reference.

magazin • magazin • magazin

→

gheăță trupurile a doi copii de romi a căror disparație este cercetată de organele Inspectoratului Judecătan de Poliție. ■ Duminică, 11 aprilie a.c., în portul turistic Tomis a avut loc festivitatea de înfățișare a Federatiei române de yachting al cărei președinte este domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandantul Marinei Militare. Cu acest prilej a fost inaugurat și sediul Clubului de yachting constănțean presidat de d-l Nicolae Oglindă. ■ În finala pe M.Ap.N. a campionatului militar de sah „Memorialul maior p.m. Motica Victor”, desfășurat între 6–15 aprilie la Tecuci, căpitanul-locotenent Tudorel Lupu a ocupat locul secund. Deși la orele de matematică a dominat întăreala din postura de... comandant, felicitări și succes pe mai departe. ■ Joi, 15 aprilie, nava de comandament „SIRETUL” a efectuat un mars pe brațul Chilia. Ofițerii participanți la convocarea de pregătire de comandament și stat major a C.M.M. au realizat un valoros schimb de experiență privind cunoașterea monografiei, recunoașterea și actualizarea unor rutiere de navigație, amenajarea pentru apărare a unor treceri obligatorii și puncte vitale din Delta Dunării. ■ În finala pe țară a Olimpiadei de limba rusă desfășurată la Caransebeș, elevul sergent Vasile Dumitru din clasa a XI-a D a Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”, pregătit de doamna profesoră Atena Marinescu, a obținut o mențiune. Felicitări! ■ Vineri, 19 martie, cineaclul literar „NADIR LATENT” al Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza”, condus de doamna profesoră Lidia Ignat a marcat printr-un spectacol de muzică și poezie împlinirea a 2050 de ani de la nașterea poetului iubirilor gingește — Ovidiu. ■ Cei 7 „Fii ai Regimentului” din Marina Militară, însăși de domnul căpitan-locotenent Simion Căprar au petrecut și în acest an vacanța de primăvară în tabăra gratuită de la Bușteni. Adresăm și pe această cale mulțumirile lor sincere și afectuoase domnului Gheorghe Balaban, directorul Administrației Taberelor școlare Constanța, pentru mărinimia și gestul său de aleasă omenie. ■ 220 de reprezentanți ai claselor a VII-a din 50 de școli generale de pe raza județului Constanța au concurat la prima ediție a memorialului „Viceamiral Vasile Urseanu”, organizat în perioada 20–22 aprilie de Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”. Sponsorizată de firma de construcții „CONCRET”, manifestarea a ținut împreștărea efectivelor liceului cu cei mai valoroși absolvenți de gimnaziu din

județ. În anul școlar precedent, peste 60 la sută din candidații admisi au fost dobrogene. ■ În numărul 15 al revistei noastre, sub titlul „Acesti combatanți în uniforma Marinei Comerciale românești”, pledam în numele dreptății, alături de domnul căpitan-comandor (r) Doru Ionescu, semnatarul articoului, pentru acordarea statutului de veteran de război, tuturor marinilor participanți pe frontul maritim al Mării Negre. Anunțăm persoanele în cauză că, în baza „Nomenclatorului cuprinzind navele ce au aparținut Marinei Comerciale rechiziționate de Marina Militară, operative în perioada 22.06.1941–05.09.1944”, aprobat de d-l general-major Dumitru Cioflină, secretar de stat și șeful Marelui Stat Major al armatei, sunt așteptate la Filiala Constanța a A.N.V.R. în vederea întocmirii dosarului prin care vor putea beneficia de drepturile prevăzute de Legea nr. 49/1991. ■ Răspunzind nevoii de cunoaștere a sacrificiului de care au dat dovadă fiili tinerilor dintre Dunăre și Mare în mariile confruntări armate ale acestui secol, Filiala Constanța a Muzeului Militar Național a organizat o retrospectivă ilustrată, sugestiv intitulată „Eroii Dobrogei”. Expoziția cuprinde chipuri de eroi ai tuturor armelor, o impresionantă

colecție de medalii și brevete, precum și uniforme purtate de ostașii dobrogene în perioada interbelică. ■ De trei ori URA! pentru domnul majorul Constantin Ștefănescu, șeful Cercului Militar Mangalia; pentru cei 20 de ani de prodigioasă activitate artistică în această autentică instituție de cultură, împliniți de curind; pentru cele două premii estivale — concertul „Armonii celeste” și comedia muzicală „Vedetele de la Hollywood” — semnată împreună cu Marius Chircu și susținute de Teatrul muzical „TINEMAR”, pentru că, alături de Simona și Mihai Ștefănescu, odraslele sale, scenă constănțeană are un inedit și cuceritor trio! ■ Echipa de fotbal A.S.A. Costinești (în imagine) activează în grupa Onoare Sud. După ce a devenit campioană de toamnă, echipa luptă în continuare pentru promovare în Divizia C. Este ambitia antrenorului Ion Ardeleanu, cit și a domnului colonel Ioan Dobrică, comandantul unității și președintele A.S.A. Costinești. Le dorim succes!

M.M.



MARINAREȘTI...

Marinarul nostru vesel reflectă în cușetă: „Poluarea sonoră este o chestie de conjunctură. Într-un oraș aglomerat abia se aude un avion cu reacție, iar în liniașea de pe mare se-aude și elicopterul apeit



Spre a mal economist bani, ma-

rinarul nostru a rugat-o pe soția să-l tundă. Deși nu se pricepea, a „executat” comanda. Cind s-a văzut în oglindă, a și zbughit-o la frizerie, să-l îndrepte. Așezindu-se pe scaun la un uenit, acesta l-a strigat pe patron:

— Sefu!, zări că nu m-am atins de el! Așa a venit!

(S.M.)



50 LEI



Dragorul maritim

„Sublocotenent ALEXANDRU AXENTE”