

Nr. 21 (5 / 1993)

# MARINA ROMÂNĂ

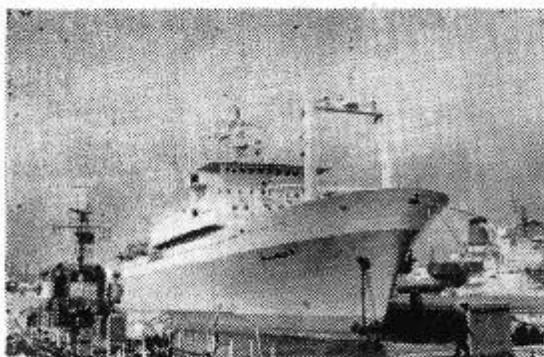
REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



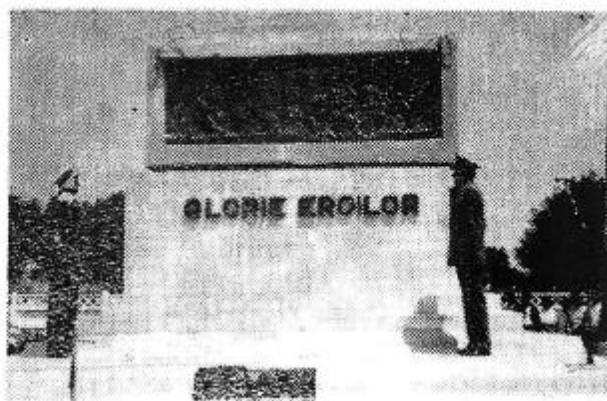
# Din SUMAR :

- Veșnic nemuritor, spiritul „Mircea” pag. 5
- Destin legat de fluviu pag. 7
- Omul și universul albastru pag. 9

Glorioși au știut să moară, apărându-și patria pag. 21



Oaspeți ai Marinei Române pag. 24



- Din viața porturilor românești pag. 13
- Un pilot deasupra mării — HORIA AGARICI pag. 22

Redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” în colaborare cu societatea „PARTI PRESS” S.R.L. organizează un concurs pentru creații literare de proză scurtă, reportaje, eseuri, schite, caricaturi, fotografii artistice, pe tema: „Mare, Dunăre, mariările”.

Acest concurs de publicistică este deschis tuturor creaților de gen, fiind dotat cu premii substanțiale acordate de revistă și „PARTI PRESS”.

Materialele vor fi trimise pe adresa redacției „MARINA ROMÂNĂ”, str. Traian nr. 29, Constanța, cod 8700, până la data de 25 octombrie 1993, cu mențiunea „pentru concurs”.

Creațiile literare vor fi dactilografiate la 2 rânduri și nu vor depăși 4 pagini format A4, iar caricaturile și fotografii vor avea dimensiunile de maximum 9/12 cm.

Un juriu format din redactori ai revistei și reprezentanți ai societății „PARTI PRESS” vor stabili creațiile premiate, premiile urmând să fie înmânate autorilor în cadrul festiv.

Creațiile premiate vor fi publicate în paginile revistei noastre.

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, major Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC, cpt. II Marian MOȘNEAGU, redactori. Corector: Floare BRANZA; Dactilografie: CARCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU

Tehnoredactare: George SARBU

Responsabil de număr:

Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC

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

**Redacția: CERCUL MILITAR  
CONSTANȚA**

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

**SE DISTRIBUIE GRATUIT**

C-d-a nr. 69

# « ZIUA MARINEI »

## TRADITIONI

Pe prima dată hrisovul vremii consemnează o astfel de sărbătoare — ZIUA MARINEI — la români, în anul 1902 fiind alesă ca dată, 15 august, ziua Sfintei Marii patrona marinarii. și cum marinarii de pretutindeni, deci și ei români, sunt recunoscuți ca având un cult pentru tradiții, perpetuarea acestora în timp i-a dat valoare de simbol.

Fastul cu care era întâmpinată, ceremonialul deosebit, cu participarea oficialităților — primari, prefecti, miniștri, înalte fețe bisericesti, curtea regală, generali și amirali — întrecerile sportive, cu precădere cele pe apă, obiceiurile împărtășite, au făcut ca această să fie mult așteptată de întreaga suflare a porturilor maritime și dunărene. Vasta rețea de ape (fluviu, râuri, lacuri etc.) care străbate România, constituia un izvor nescăpat de sărbători, ceremoniale sau ritualuri, astfel că s-a simțit nevoie unei sărbători, legată de ape, cu caracter național. La propunerea Ligii Navale Române care în perioada interbelică avea filiale în toată țara, începând cu anul 1933 s-a instituit de către Ministerul Educației Naționale „ZIUA APELOR”, „în una din diminicoile din a doua jumătate a lunii iunie; pentru toate scoliile din vecinătatea apelor și cu concursul asociațiilor culturale și artelor”. Ministrul de atunci al instrucției, cultelor și artelor, Dimitrie Gusti, într-un „Apel pentru Ziua Apelor”, a precizat că noianul de activități care vor fi organizate trebuie „să dezvoltă virtuțile marinărești” și „să cultive bucuria de viață în popor prin sănătatea ce o dă sporturile de apă”.

„Sărbătoarea aceasta — specifică revista „MAREA NOASTRĂ” — Nr. 9/1939 —, e menită să arate, în special tineretului, importanța apelor noastre și datoria de a le cunoaște, iubi și folosi”.

## SEMNIFICAȚII

Cei care și-au ales apele ca spațiu de manifestare a profesiei — marinarii — au știut într-adevăr să le iubească și să le folosească. În vremuri de pace le-au folosit pentru largirea și diversificarea schimburilor comerciale, iar în vremuri de restrîște nu au pregetat să înfrunte inamicul naval manifestându-și vocația nu numai de navigatori, ci și de luptători pentru apărarea pământului strămoșesc.

Iată câteva elemente semnificative.



Un prim reper din istoria Marinei Române moderne, al cărei act de naștere îl semnează domitorul Alexandru Ioan Cuza în anul 1869, îl constituie Războiul de Independență. În noaptea de 13/14 mai 1877 un grup de patru salupe torpiloare din cadrul Flotilei de Dunăre, având în fruntea salupa torpiloare „RÂNDUNICA”, cu maiorul Ion Murgescu la bord, printre unii surpriză a scufundat pe brațul Măcin puternicul monitor otoman „Hizzi Rahman”.

Războiul de Intregire a țării a început tot printre ușii atac surpriză efectuat în noaptea de 14/15 august 1916, orele 21.30, de „către vedetele „RÂNDUNICA” (aceeași vedetă care a scufundat monitorul turc în 1877) „BUJORESCU” și „CATINA” asupra unui grup de cinci monitoare austro-ungare staționate la Ruseciu (Ruse). Au urmat apoi acțiunile Flotilei de Dunăre din lunile august—septembrie același an, la Turcuaia, Silistra, Rasava, Flămânda, Cernavodă și ulterior pe toată Dunărea de Jos. Jertfa celor 17 ofițeri, 6 maștri, 353 serjenți, caporali, soldați, printre care căpitanul Constantin Dumitrescu, sublocotenentul Ghiculescu, sublocotenentul Izvoranu, locotenent-comandorul Eugen Stihă, comandorul Constantin Păun, locotenentul Leopold Remus, a inscris o pagină de glorie în istoria țării.

Cea de-a doua conflagrație a găsit Marina Română gata pentru îndeplinirea misiunilor de luptă. Numai la mare, submarinele, distrugătoarele, canonierele, navele torpiloare au îndeplinit peste 450 de misiuni, în care și-au pierdut viața mulți ofițeri, maștri militari și subofițeri, marinari și elevi.

Ancorile de flori care se aruncă în apele mărilor sau ale Dunării, Te Deum-urile care se celebrează de Ziua Marinei semnifică omagiu nostru pentru marinari căzuți pe cîmpul de onoare, pentru cel fără de morminte, dispăruti în adâncul

apelor, pentru cei care și-au dobandit dreptul la veșnică pomenire.

## OBICEIURI

ZIUA MARINEI începe în principalele porturi maritime și dunărene, de regulă cu ceremonial militar, urmat de un Te Deum, unde sunt invitate persoane oficiale locale, parlamentari, reprezentanți ai guvernului și președinției, personalități și reprezentanți din alte țări. Se continuă cu defilarea navelor alegorice, concursuri de ambarcațiuni și inot, demonstrații, lansări din aer de scafandri și parașutisti. Pentru deliciul asistenței are loc o serie întreagă de jocuri marinărești cum ar fi trasul la parămă, alergarea în saci, purcelul pe șondru, hora rajelor, nunta pescărească, sărituri de la trambulină, salvarea de la inec, concursuri de bărci cu și fără vâslă, etc.

Retragerea cu torțe la lăsarea seară și balul marinariilor încheie această zi sub semnul bunicii dispozitiei, a veseliei și emulației generale.

Toate aceste activități se desfășoară sub înaltul patronaj al lui Neptun, mai marile apelor, cel care sosește în ospeție la marinari, de ziua lor, călare pe o balenă, cu barba-i albă și lungă fluturând în vînt, înveșmântat în hlamida-i cu steluțe și căluți de mare, cu tridentul și coroana aurită, înconjurat de vesele și jucăușe sirene.

Asadar, pentru toți cei ce îndrăgesc marea, marina, marinarii, pentru toți lubitorii apelor, ZIUA MARINEI are profunde semnificații în spațiu spiritual românesc, relevând, de fapt, respectul unui popor pentru fiii săi marinari, acei oameni minunați care, sfidând stihile, și-au dedicat munca și viața impunerii tricolorului în Oceanul Planeta, prin aceasta dovedindu-și vocația de navigator.

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCIN

( TRADIȚII MARINĂREȘTI ÎN MEMORIA CUVÂNTULUI SCRIS )

Din cronică sărbătoririi Zilei Marinei,  
în 1939, consemnată în paginile  
revistei „MAREA NOASTRĂ”

Ziua Marinei s-a sărbătorit anul acesta (1939 — n.n.) cu un avânt care corespunde îngrijorătoarelor vremuri prin care trecem și nădejdi pe care țara întreagă o pune armatei de uscat, apă și aer.

In cel mai mic colțisor al țării, oricât de depărtat ar fi fost de mare, s-au pomenit marinii cizuru la datorie, s-au făcut serbări cu caracter marinăresc, chete pentru sporirea fondului de propagandă al Ligii Navale.

**Constanța**

La ora 8 dimineață, navele marinei regale române, ambarcațiile Yaht-clubului regal român: „Crai Nou”, „Crăiță”, „Hoinarul”, „Dor de val”, etc. și ale Salvamar-ului, încadrând yahtul regal „Luceafărul” au arborat marea pavoaaz. Înălțarea marelui pavoaaz s-a făcut cu ceremonialul tradițional, prin saluturi și salve de tun...

**Discursul domnului general adjutanț PAUL TEODORESCU  
Ministrul Aerului și Marinel**

Astăzi se sărbătoresc de către Marina militară și Marina comercială la bordul tuturor vaselor oriunde s-ar afla acestea, în apele noastre sau departe în apele străine, Ziua Marinei.

S-a invocat spiritul ocrotitor al Sfintei și Marei Maria, pentru a avea mereu în para sa pe marinarii în primejdie. S-au slăbit eroii apelor cari, prin educația lor, mai mult decât a altora, făcută din curaj și jertfă, au murit pentru țară, nu numai pe apă dar și în aer, ca avatori și la uscat ca simpli luptători terestre.

In memoria lor ne-am recules cu pietate, în măreția faptelor lor ne-am regăsit mai tari, mai hotărări.

Nu numai pe tărâmul înzestrării materiale a făcut Marina progrese, dar și pe tărâmul sufletește, al spiritului marinăresc și al dragostei de ape...

Anul acesta sporturile nautice au căpătat o amploare mult mai mare. După concursurile regionale, și cel de la București, care au stâr-

nit un mare interes, au urmat crucierele Constanța—Istanbul, compuse din mai multe cutere, prevestitoare de mari succese în viitor. Călătoria bricului „Mircea” împrejurul Mării Negre și a Mării Mediteranei este un exemplu de sacrificiu constituie o vesnică amintire și o sfântă pildă pentru generațiile de marinari de acum și de mai înainte.

In regimul binefăcător de astăzi serbările acestea mai au și un alt sens: ele nu sunt numai momente pur formale, amintitoare de lucruri trecute, ci prilej de atestare în fața tuturor, de însăpturi prezente, prilej de enunțare a unor realizări în viitor.

Față de anul trecut, la aceeași dată, constatăm progrese categorice, care ne umeau înima de bucurie.

Astăzi toamna în Septembrie, a sosit vasul „Transilvania”; în luna Octombrie vasul „Basarabia”. Ambii fac fală Marinel noastre comerciale.

In luna Aprilie a intrat în țară bricul „Mircea”, de o importanță capitală pentru formarea personalului navigant; în luna Mai a fost lansat puțitorul de mine „Amiral Murgescu” care va fi urmat în luna Octombrie de submarinul „Spătarul Milescu” și foarte posibil, către sfârșitul anului, de submarinul „Mihnea Ciobanul” ambele construite în săntierile navale de la Galați, care dește tinere, prin rodnică activitate dău măsura geniului de creație românesc.

In luna Octombrie vor mai sosi trei vedete de mare din Anglia și până la sfârșitul anului, două din cargo-boatele comandate în Italia pentru marina comercială: „Sulina” și „Cavarna”. In total aproape un vas pe lună ceea ce este un adevarat record. A dorit mai mult ca și o imposibilitate.

**Discursul domnului viceamiral BĂRBUNEANU, Comandantul Marinel Regale**

„Primii noștri marinari, care navigau pe întinsul apelor, depășe-

de țară, au început timid, acum 37 de ani, să sărbătorescă, la 15 August pe Sfânta Maria, care să-i ocrotească de primejdile prin care treceau și să-i îmbărbăteze în lupta lor cu apele. Mai târziu ziua de 15 August a cuprins sufletul tuturor marinilor și a devenit o tradiție oficială, an de an cu mai multă amploare.

Astăzi am îndeplinit aceiași pioasă datorie pentru preamărirea sufletelor celor 370 marinari, 17 ofițeri, 13 maestri și subofițeri și 320 de sergenți, caporali și soldați, al căror exemplu de sacrificiu constituie o vesnică amintire și o sfântă pildă pentru generațiile de marinari de acum și de mai înainte.

In semn de adâncă recunoștință pentru măretele lor fapte am prezentat cu flori morminte lor pe apă cu cea mai evlavioasă dragoste și profund respect, stabilind legăturile între cei care și-au făcut datoria și cei care sunt gata să și-o facă”.

**La Ziua Marinel,  
omagiul veteranilor**

**Statornicie**

Cu vânt de larg în arboradă  
Am navigat de-a lungul vieții  
Și nu trag funga amintirii  
Numai de dragul tinereții.  
Dar ne-am născut cu marea-n sânge  
Svâgnind și azi la fel ca ieri;  
De-acela ne purtăm porecla  
De: „Lupi de mare” sau „năieri”!

De-ingenunchez tot mai cucernic  
In fața mării și mă-nclin,  
Și soarele nesătios zefirul  
Al brizelor de farmec plin.  
E, că mă prinde orizontul,  
Cu aceeași dragoste de larg  
Și flamura ne-astămpărată,  
Imi flutură iar la catarg!

Si iar mă-ncearcă dor de duca  
Cu volta-n vânt și cărma banda  
Să trec Bosforul, Dardanele  
Si Gibraltar, strunindu-mi runda  
Si străbătând nemărginitul  
Oceanelor — de-alung și-a latul —  
Să uit că sunt în pragul morții  
Si-mi tremură în mâini sextantul...

D. CIOBANU-DOLJ

veteran, 48 de ani  
în serviciul Marinel Militare

# Veșnic nemuritor, spiritul „MIRCEA” — 111 ani de la sosirea în patrie a vechiului bric „MIRCEA”

Celebrele cuvinte ale lui Mihail Kogălniceanu „Cela măntuirii noastre este drumul Dunării spre mare largă” își păstrează astăzi actualitatea așa cum au avut-o cu mai bine de un secol în urmă.

Pentru a ne salva atunci din grea situatie in care ne aflam, folosind magistralele apelor, aveam nevoie atât de marinari cât și de nave. Dacă trimiterea la studii de specialitate a celor mai dotați tineri care doreau să imbrățișeze aspirația marilor incepuse, în ceea ce priveau navele, acestea erau inexistente.

Intr-unul din strălucitele sale discursuri, înținut în parlament cu puțin timp înaintea obținerii independenței țării, în primăvara anului 1878, același mare patriot și vizionar se adresă parlamentarilor, de la tribuna înaltului forum: „Domnilor, dacă tot așa fost de acord să înființăm o flotă a noastră, atunci să dăm oamenilor acestora și ce le trebuie, adică vapoaie”.

Susținut cu înflăcărare de un restrâns grup de deputați cu vedere progresiste, Mihail Kogălniceanu, împreună cu aceștia reușește, după lungi dezbateri, să convingă pe ceilalți reprezentanți ai partidelor politice să voteze alocația unei mici sume din modestul buget și pentru „Cenșereasa” sării marina.

Acesta a fost momentul crucial al nașterii marinei noastre naționale moderne. Datorită lui aveam să se nască, ceva mai târziu, prima navă-scoală românească „Mircea” și apoi cele două flote: militară și comercială.

Pentru suma de 130.000 galbeni, cunoscutul Santier naval londonez THAMES IRON C-E WORKS se angajează să construiască pentru România un velier scolaș, folosindu-se cele mai bune materiale existente la acea vreme și aplicându-se, totodată, ultimele cuceriri ale tehnicii în domeniu.

Reprezentantul nostru diplomatic la Londra, eminentul om politic și scriitor Ion Ghica, îi revine sarcina de a duce tratative cu conducerea santierului și a urmări, îndepărtape, respectarea clauzelor contractuale stabilite. Tot lă il revine meritul de a botiza bastimentul după numele marelui voievod și domn al Țării Românești — „MIRCEA”.

Un an mai târziu nava este lansată la apă. Caracteristicile tehnice ale acesteia erau următoarele: lungime — 36 m; lățime — 7,6 m; pescaj — 3,60 m; deplasament — 360 tone. Propulsia principală era asil-

gurală de o velatură de circa 500 mp, compusă din 14 vele fixate pe 21 arbori prevăzuți fiecare cu căile 4 vergi. Viteza obținută cu vânt favorabil era în medie de 10—11 Nd. Pentru manevre în porturi naționale dispunea de o mașină alternativă cu triplă expansiune de 60 CP, care pe mare calmă putea imprima navei o viteză de 6 Nd.

Un fapt deosebit de semnificativ îl constituia pasul variabil al elicei, aplicat la un număr restrâns de vase construite în perioada respectivă, și cu atât mai rar întâlnit la un velier.

Sub comanda maiorului de marină Vasile Urseanu, bricul părăsește santierul îndrepîndu-se spre patrie, unde sosete în ziua de 12 august 1882, în portul Galați. Adică acum 111 ani.

In decursul unei jumătăți de veac, cât a fost în serviciu, la bordul său s-au pregătit zeci și zeci de promoții de ofițeri, mașini și marinari, efectuând numeroase marsuri de instrucție în Marea Neagră, Mediterană și Oceanul Atlantic, vizitând în tot acest timp peste 80 de porturi străine, mari și mici. „MIRCEA” a crescut la umbra velelor sale amiralii, comandanți de nave, miniștri ai transporturilor, scriitori, pictori ai mării, precum și simpli marinari.

România neavând la acelă dată, în afară de crucișătorul „ELISABETA”, alte nave capabile să înfrunte stihile mărilor, „MIRCEA” a fost principalul ambasador, purtător al mesajului de pace și prietenie trimis de Tânărul stat independent român Europei.

In lunga sa viață „MIRCEA” va

înfrunta cu bărbătie numeroase fururi, printre care și cea de tristă aducere amără, din primăvara anului 1888, în care apele Mării Negre au înghiștat zeci de vase și ambarcațiuni.

Pe schela sa, în țară sau în străinătate, nu păsat numeroase capete încoronate, oameni de stat, de știință și cultură.

Pentru meritele sale deosebite bricul este decorat cu Medalia „Ordinul Maritim” urmând ca după „pensionare” să fie transformat în navă muzeu.

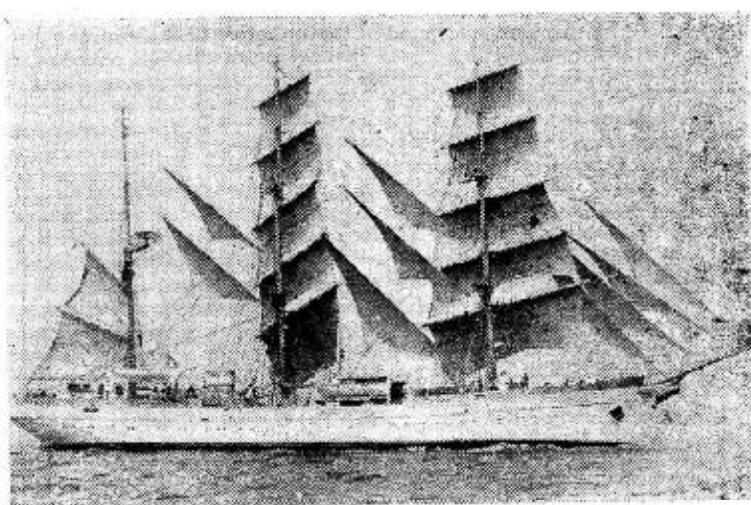
Dar n-a fost să fie aşa. Dacă reușise să treacă cu bine prin focul primului război mondial, în cel de-al doilea își va găsi sfârșitul.

In noaptea Invierii, 1 aprilie 1944, în urma unui bombardament aerian executat de sovietici asupra Galațiului, fosta navă-scoală, pe post provizoriu de infirmerie este lovită în plin de o bombă și incendiată.

Dar „MIRCEA” nu a plecat fără să-și lasă urmași. Încă din 1939 o nouă navă cu vele, purtând aceiasi nume, dar mult mai mare și modernă a acostat la dana „0” a portului Constanța pentru a-i prelua stafeta.

Acum, când aniversăm 111 ani de la venirea în țară a primului bric și 54 de ani de serviciu al celui de-al doilea, acum, în preajma Zilei Marinei Române, noi, toți cei care iubim marea și oamenii ei, să ne gândim cum va fi dus mai departe acest „spirit MIRCEA” care înmânuiează, cum nu se poate mai bine, tradițiile noastre marinărești și lupta pentru formarea marinei noastre naționale moderne.

Căpitan de rangul I (r)  
Valentin DONICI



# — marea noastră cea de toate zilele —

A treia navă „amiral” a flotei comerciale românești —  
mineralierul „22 Decembrie 1989”

## UN NUME SIMBOL ȘI UN ACT DE DREPTATE

După probele de mare, desfășurate cu succes, o nouă navă „amiral” a flotei comerciale românești, mineralierul „22 Decembrie 1989”, era — la închiderea ediției noastre — gata să ridice ancora spre a porni în voiajul inaugural. Nava, cea de-a treia din clasa mineralierelor de 165.000 tdw este, ca și „surorile” sale mai mari, creație a Santierului Naval Constanța, relevând, încă o dată, redutabilă forță de muncă și potențialul creator ale acestui corp de elită al navașilor români, aflat sub însemnele firmei S.N.C. Oameni care, având în spate tradiția unui secol de construcții navale, dovedesc, prin creații concrete, că se situează la nivelul marilor sănătări navale ale lumii.

Comanda navei (apartenând companiei „PETROMIN”) a fost încredințată unuia dintre cei mai prestigioși comandanți de cursă lungă

pe care-i are în prezent flota comercială românească — domnul Costin Diaconu. Și dacă numele navei — „22 Decembrie 1989” — reprezintă un simbol al Renașterii naționale, destinul face ca și numirea comandanțului să constituie un act de restabilire a dreptății. Căci, domnia sa, deși avea un „palmares” profesional impunător a fost obligat, înainte de Revoluție, dintr-un motiv penibil (o rudă „rămasă” în străinătate) să stea ani buni la uscat, din lipsa „celebrului” aviz.

Dar, abandonând uitările aceste triste amintiri, să-l ascultăm pe c.c.e. Costin Diaconu prezentându-și nava: „Nava noastră, „22 Decembrie 1989” — un mineralier de 165.000 tdw — are o lungime de 303,35 metri, lățimea de 46 metri, înălțimea de construcție 24,4 metri și un pescaj de 18 metri. Capacitatea tuturor magazilor este de

180.530 metri cubi. Tancurile de combustibil pot stoca 5.230 metri cubi combustibil greu și 888 metri cubi combustibil ușor, iar cele de apă 324 tone (apă tehnică) și 101 tone apă potabilă. Consumul mediu de combustibil, în marș, este de 52 tone, la 24 de ore. Puterea motorului principal este de 13.800 kw, ceea ce permite acestei nave de mare tonaj să înregistreze o viteză maximă de 13,5 Nd, având o rază de acțiune de 20.000 Mm. Nava dispune, de asemenea, de trei motoare auxiliare pe păcură (o premieră în flota noastră) și cele mai moderne instalații de navigație create la uneasă oră în lume (între care radio-telex, G.M.D.E. — cu care, începând din 1995, conform prescripțiilor I.M.O. vor trebui să fie dotate toate navele — aşadar, noi suntem în avangardă! — Naftex, c.c.).

Echipajul navei — 36 de membri, alcătuit din oameni cu reale caietăți profesionale (în frunte cu șeful mecanic Marcel Cristescu) este acum gata să ridice ancora.

Acum, în pragul Zilei Marinii Române, în numele cititorilor revistei noastre — marinari și iubitori ai mării — să le urăm, după tradiție, prietenilor de pe nava „22 Decembrie 1989”, „VÂNT BUN DIN PUPA!” și „BUN CART INAINTE!”.

Maior  
Costin CONSTANDACHE

## AURUL MĂRII NEGRE

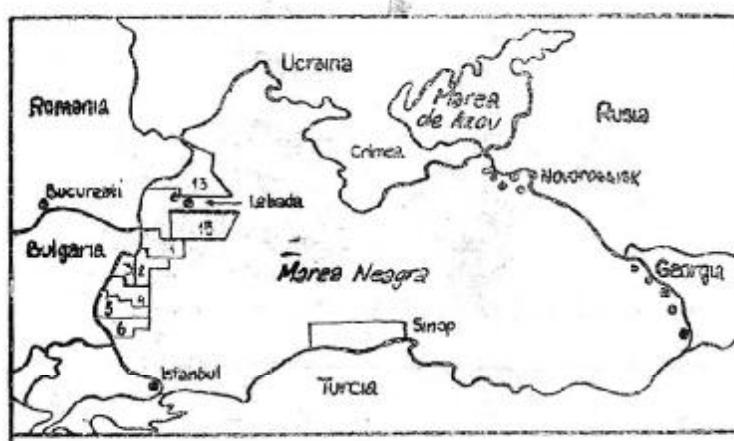
substanțial la producția națională în 1992 cu peste 130.000 baril/zi. Zăcământul LEBADA VEST pro-

duce circa 10.000 barili/zi, iar LEBADA EST aproximativ 4.000 barili/zi. Două alte zăcăminte identificate lângă zăcăminte LEBADA, în parcelele 13 și 15, încă nu au intrat în exploatare. Rezerva totală de petrol marin este estimată la circa 100–150 milioane barili.

„PETROM” R.A. a semnat un acord cu U.K. ENTERPRISE OFF-SHORE pentru cercetarea a 7.000 km<sup>2</sup> la nord și sud de structura LEBADA. Investigațiile prevedă o delimitare precisă a zăcămintelor din parcelele 13 și 15 și pregătirea lor pentru producție. În 1992 au fost cercetați 5.000 kilometri liniari, începerea forajelor fiind estimată pentru 1994.

Bulgaria încă nu extrage petrol maritim dar este într-un stadiu avansat pentru trecerea la producție.

In colaborare cu HALIBURTON GEOPHYSICAL SERVICES, în 1991–1992, specialiștii bulgari au efectuat cercetări seismice cu un sistem 2D, în parcelele 7, 8, 9, 10



→

# DESTIN LEGAT DE FLUVIU

## „DELTASAN” — un adevărat „cabinet medical plutitor”

In traficul intens de pe fluviu, o mică navă se strecoară, învăluită într-un aparent anonimat, pe lângă mariile nave maritime și fluviale ce urcă greoi în amonte sau coboară spre Sulina. Anonimat aparent, spunem, el fiind valabil doar pentru un ochi neavizat, căci în marea familie a navelor românești, militare și civile, de la Dunărea de Jos, această mică navă, numită „DELTASAN”, aparținând Marinei granițești, este hinecunoscută. Si nu numai de către marinari, ci și de toți locuitorii Deltai. Căci, prin destinația relevată săptică chiar de numele său, nava „DELTASAN” reprezintă un unicat. Ea este menită să joace un rol de „cabinet medical plutitor”, vizând cele mai îndepărțate puncte din Delta, unde își fac datoria ostașii graniței, serviciile sale fiind, totodată, puse cu generozitate și la dispoziția tuturor locuitorilor civili ce solicită asistență medicală.

Așadar, ambarcați pe această navă, coboram fluviul, de la Tulcea spre Sfântu Gheorghe. Misiunea principală — continuarea campaniei de vaccinare antiholerică, o acțiune asupra importanței căreia, mai ales în această zonă geografică, dominată de ape și mlaștini, este inutil să insistăm.

Strunită de o mână de expert — cea a comandantului său, specialist clasa I mecanic Gheorghe Panait — nava se dirijează, în pasul egal al elicei, spre țintă. Coman-

dantul, unul dintre acei oameni al cărui destin este temeinic legat de fluviu (cu o practică de 8 ani pe o vedetă fluvială de patrulare, a Marinei Militare) ne face o sumară descriere a navei sale de care, pe drept cuvânt, este înăndru; o mândrie modestă caracteristică adevăratului marină ce preferă să vorbească nu despre sine, ci despre nava sa. De dimensiuni modeste (20,5 m lungime, 4 m lățime și un pescaj de 1,35 m), „DELTASAN”, creație a Șantierului Naval Militar Mangalia, corespunde însă perfect destinației, având amenajate la bord un cabinet de medicină internă, cu toate dotările necesare, un cabinet de stomatologie și un staționar cu 4 paturi. Pescajul mic îi îngăduie să intre până în inimă Deltai, pe braje și canale, iar acolo unde acest lucru nu mai e posibil, o ambarcațiune cu motor portabil continuu, ca un „braț articulat”, acțiunea respectivă.

Echipajul navei este format din 8 oameni între care, alături de comandant, alcătuind o familie sudată, se află maistrul clasa I Dumitru Grigore, mecanicul sergeant reangajat Dorian Luvin (totodată și un bun timonier, un om care după stagiu militar efectuat la bord nu mai vrut să părăsească nava), timonierul semnalizator sergeant Daniel Cămilan (cu un bun stagiu

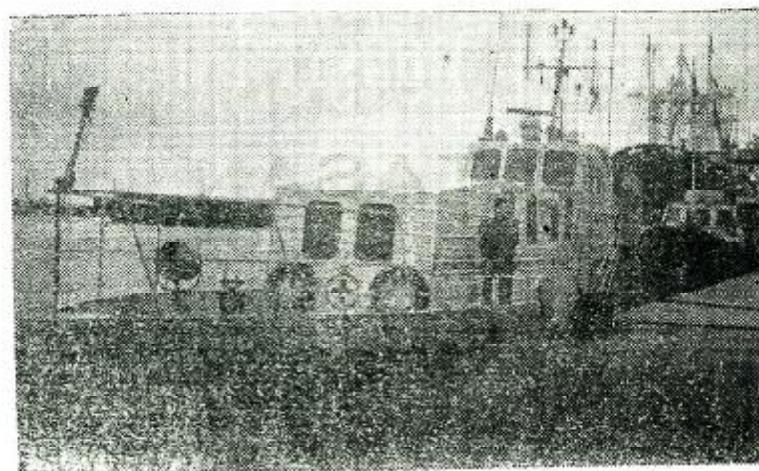
în flota de pescuit), sergeant radio-telegrafist Daniel Silvestru, caporali Ion Rotaru, în rol de marină și ajutor sanitar. Ei sunt „vârful de lance”, oameni ce fac ca nava să ajungă, ziua sau noaptea, pe arșiță sau sub crivățul tăios al iernii, acolo unde este nevoie de ea. Cadrile de specialitate sunt asistent medical, plutonier major Nicolae Grigore (atașat permanent la bord) și, în foarte numeroase misiuni, ca cea la care participăm, maiorul medic Florin Dăboveanu.

In această formulă, „DELTASAN” este o adevărată și neobosită patrulă vechind, de 4 ani, la stare de sănătate a oamenilor Deltai.

Această navă era o absolută nevoie — ne spune mr. dr. Florin Dăboveanu. Ea garantează o asigurare medicală curentă, aprovizionarea cu materiale sanitare, prevenirea și combaterea bolilor infecțioase contagioase, asistență stomatologică și urgente medicale. Înainte de intrarea sa în funcțiune, spre exemplu, o campanie de vaccinare antiholerică se făcea (uzându-se de mijloacele existente — deplasări cu pasagerile etc.) în sase săptămâni, iar acum campania

Maior  
Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 8)



→

si 11 pe 2.500 kilometri liniari la adâncimi cuprinse între 650—6.500 picioare. In urma acestor prospecțiuni, Comitetul bulgar pentru geologie și resurse minerale a concesionat 6 procente firmelor ENTERPRISE OIL COMMGEO, BRITISHGAS, EDISONGAS, TEXACO ș.a. pentru pregătirea zăcămintelor în vederea trecerii la producție și extracție, preconizată pentru 1994. Alături de gazele naturale, sunt premise și pentru depistarea unor însemnate zăcăminte de țăței. După succesul înregistrat în parcela 3, firma TEXACO execu-

tă cercetări în colaborare cu Turcia într-o parcelă de 7.500 m<sup>2</sup> deosebită la travers de Sinop.

Intreprinderea de stat CHERNOMORNETREGAZ din Ucraina a dezvoltat în Marea Neagră explorații de gaz metan în peninsula Crimeea. La NW de Crimeea, o parte din cîmpul Arkhangelskoye va fi conectat la o magistrală de conducte, estimându-se o producție totală de 350.000—400.000 cm<sup>3</sup>/zi.

In SW Crimeei, câmpurile de gaz metan Shtormvoye vor avea o capacitate maximă de 2,5—3,0 milioane cm<sup>3</sup>/zi.

Specialiștii „aurului negru” sunt unanim de acord că o dată cu găsirea surselor de finanțare a activității de cercetare-producție în ansamblu, Marea Neagră va deveni un potențial areal petrolifer comparabil — evident, păstrând proporțiile — cu mariile bazine petroliere din Golful Mexic, Bengal, lacul Maracaibo, Marea Nordului, Mădărașă, Caspică, Kara, Barrents, Rosie, Arabiei, Okhoask, Chinei de Sud ș.a.

Căpitan de rangul III  
Stefan GEORGESCU

# — Marea doastră cea de toate zilele —

## DELTASAN...

(urmare din pag. 7)

se scurtează sub două săptămâni în care atingem minimum 13 puncte), nemaivorbind de celelalte servicii pe care „DELTASAN”-ul le face la fața locului. Să, subliniez, nu numai grănicerilor ci și localnicilor ce ni se adresează, noi fiind, în multe cazuri, o unică soluție. În mod curent, la fiecare staționare, (aveam să vedem și noi „șirul” localnicilor ce vizitau „DELTASAN”-ul la Sfântul Gheorghe, cu cele mai diverse probleme de sănătate, de la interne, la o fractură — n.n.) oamenii ni se adresează. Asistentul Nicolae Grigore, cu cabinetul său de stomatologie, este un nume de notorietate în Delta. Avem și „pacienții” noștri permanenti, în puncte izolate pe care noi le vizăm — nea Gheba, căruia îi tratăm crizele de lumbago, apoi doi bătrâni ce asigură un canton izolat, la Tatomir, pe brațul Chilia, amândoi hipertensiivi, și mulți alții. Apoi, sunt cazuri de urgență — de exemplu, la Sfântu Gheorghe, în aprilie, un caz de pneumonie bilaterală (asistentul N. Grigore a vegheat pacientul făcându-i tratament din 6 în 6 ore, aceasta fiind singura soluție); o apendicită acută la un pîchet îndepărtat din zona Sfântu Gheorghe, la care am acționat ca o „salvare”, inițial dând consultații prin radio (medicul din comună lipsea), apoi preluând bolnavul și, după o cursă a navei, „contracronometru”, pe parcursul căreia i-am aplicat tratamentul adecvat (perfuzii, oxigen), aducându-l la Spitalul din Tulcea, unde a fost operat cu succes. Băjatul da-

torează, astfel, viața navei „DELTASAN” — marinilor și personalului medical, toți laolaltă avându-și rolul în salvarea sa”.

„DELTASAN”, mereu în mars, mereu confruntându-se bărbațește cu doi redutabili adversari — boala și imprevizibilul ce se poate ivi oriunde în viața oamenilor unei nave. Așa cum avea să survină chiar și în cursa la care am luat parte și noi. Torsul egal al mașinilor este brusc întrerupt în apropierea localității Băltenii de Jos, în drum spre Sfântu Gheorghe. Vizibil, nava guvernează cu greu. Cârma nu mai ascultă comenzi și este în plin trafic. Cu eforturi, comandantul Gheorghe Panait aduce totuști navei pe primul ponton. Acostăm. Ghidat de experiență solidă, în materie, a comandanțului, echipajul începe să depisteze cauza defecțiunii. „Diagnosticul” este pus, după o amănuntită cercetare — un rulment de la axul cârmei e spart. Timpul presează; misiunea trebuie indeplinită — ne aflăm în plină campanie de vaccinare antiholerică. Avem de ales: să abandonăm misiunea și să așteptăm să fim remorcați înapoi la Tulcea sau să remediem defecțiunea. Dar un asemenea rulment special nu există la bord. Deci, posibilitatea remedierii pare exclusă. Aici intervine „arma secretă” a marinilor români, cea care, de multe ori, a lăsat fără replică (avem atâtea exemple în Flota comercială maritimă) specialisti străini de prim rang. Improvizarea, care, cîteodată, are scăparea geniului tehnic. După câteva ore de muncă încordată la

care participă toți oamenii bordului, ideea comandanțului se transpune în practică. Nava poate din nou guverna, cu ajutorul unui sistem de cabluri ce este permanent supravegheat.

Sărate a apus și intunerul este tompează încet contururile tărmurilor. Peisajul renăste apoi sub lumina lunii, ca un dar de preț pe care, însă, oamenii navei n-au timp să-l guste. Veghea întărâtă; mașina în plină viteză; simțuri încordate și ochi de marinari încercăți sfredelesc noaptea. Slalom printre bârcile mai mult sau mai puțin autorizate să pescuască.

După ore încordate de mars acostăm, la ora 23.10, la Sfântu Gheorghe. Oamenii navei cîd într-un somn adânc, binemeritat. Somnul profund al acestor ce și-au făcut și de această dată datoria, înfrângând piedica de temut a imprevizibilului.

Dimineața și întreaga zi pe navă se muncește din plin. Muncesc marinarii care, cu ajutorul colegilor grăniceri din localitate, „reparează” cu grijă un rulment de schimb și înlocuiesc acum piesa defectă. Muncește personalul medical — răspunzând servituirilor campaniei de vaccinare (în Sfântu Gheorghe și împrejurimi) și solicitarilor localnicilor.

A doua zi dimineață ridicăm ancore. O nouă pagină din jurnalul de bord al navei „DELTASAN” a fost scrisă și semnată cu excepționale fapte de muncă, de profesionalism, ce onorează acest mic echipaj. O pagină pe care redactorul se consideră îndatorat să o consimneze, mijlocind cititorilor noștri cunoștința cu acești minunati oameni cu destinul temeinic legat de navigația pe marea fluviu.

## CALENDAR...

### AUGUST

#### 01 AUGUST

— 195 de ani de la bătălia navală de la ABUKIR. Flota engleză comandată de amiralul Nelson zdrobește flota franceză.

#### 02 AUGUST

— 129 de ani de la intrarea în compunerea flotilei a navei „România” (vapor cu zbaturi de 130 tone, modernizat la Giurgiu) — 02.08.1864.  
— 50 de ani de la scufundarea vedetei torpiloare comandată ale J. F. Kennedy (viitorul președinte al S.U.A.) de către o navă japoneză (2/3 august 1943).

#### 03. AUGUST:

— 501 ani de la începerea primei călătorii a lui

Cristofor Columb spre America (03.08.1492—15.03.1493).

#### 12 AUGUST:

— 111 ani de la intrarea în portul Galați (și în serviciul Marinei militare) a bricului „MIRCEA”, velier-școală, construit în Anglia (12.08.1882).

#### 14 AUGUST:

— 77 de ani de la atacul șalupelor torpiloare românești asupra escadrei austro-ungare acostată la Rusciuc. (14.08.1916).

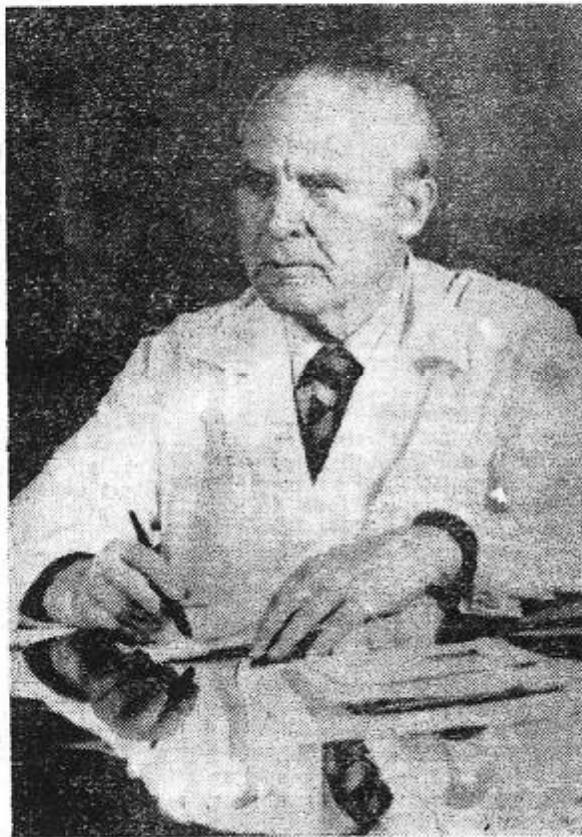
#### 15 AUGUST:

— 1275 de ani de la încheierea asedierii, de pe uscat și de pe mare, a Constantinopolului de către arabi (iulie 717 — 15 august 718).

**...MARIARESC**

# OMUL ȘI UNIVERSUL ALBASTRU

Interviu  
cu  
academicianul  
**MIHAI  
BĂCESCU**



Personalitate de prestigiu a științei românești și mondiale contemporane, considerat, pe drept cuvânt, părintele ecologiei marine moderne, colaborator și continuator al cercetărilor savantului Grigore Antipa, academicianul **MIHAI BĂCESCU** a înălțat, de curând, veerata vîrstă de 85 de ani.

La 27 mai 1993, cu ocazia simpozionului omagial prilejuit de aniversarea a 100 de ani de la numirea doctorului Grigore Antipa în funcția de director al Muzeului de Zoologie și a 85 de ani de la inaugurarea muzeului în edificiul din Soseaua Kisselhoff domnia sa a avut amabilitatea să se adreseze, în exclusivitate, cititorilor revistei **"MARINA ROMÂNĂ"**.

— Domnule academician, mai întâi vă urez, în numele cititorilor revistei **"MARINA ROMÂNĂ"**, al marinariilor români și al meu personal, LA MULTI ANI și multă putere de muncă.

— Vă mulțumesc pentru urări și trebuie să recunosc faptul că sunt plăcut surprins să constată că revista **"MARINA ROMÂNĂ"** manifestă interes față de viață și activitatea mea.

— Interesul este justificat. În primul rând pentru că faceți parte din acea categorie de oameni care

și-au dedicat întreaga viață celui mai nobil țel, acela al lărgirii orizontului cunoașterii umane. În al doilea rând pentru că cea mai mare parte din cercetările dumneavoastră au vizat intimitățea universului albastru — oceanul planetar, iar revista noastră își onorează, prin informațiile pe care le publică, crezul față de cititor.

Așadar, vă rugă, pentru început, să prezentați un scurt CURRICULUM VITAE.

— Intr-adevăr, de curând am înălțat optzeci și cinci de ani. M-am născut la 28 martie 1908 la Broșteni — Suceava.

Prin studii le-am făcut în Fălticeni iar apoi cele universitare la Iași. Aici am avut fericirea de a-i avea ca profesori pe Paul Bujor și Ion Borcea, personalități marcante ale științei românești care nu mai au nevoie de prezentare.

La terminarea studiilor universitare am fost ales de Paul Bujor să-l fiu asistent. Mi-am luat apoi doctoratul cu o lucrare legată de domeniul apelor.

In decembrie 1939 am fost invitat de doctorul Grigore Antipa să lucrez la muzeul unde era director și care i purta deja numele. Am răspuns acestei solicitări și am fost fericit să-l fiu colaborator acestui

savant, într-o perioadă de grele încercări atât pentru instituție cât și pentru țară. Am colaborat cu Grigore Antipa până la dispariția sa, în martie 1944. Începând cu anul 1946 am fost director adjuncț, iar între anii 1964—1988 am înălțat funcția de director al Muzeului "Grigore Antipa". În această perioadă mi-am luat și docență.

Am devenit membru corespondent al Academiei în anul 1963, iar din 1990 — membru titular.

— Am înțeles că orașul Fălticeni, la aniversarea a 85 de ani de viață v-a acordat onoruri deosebite. În ce au constat acestea?

— Cu ocazia înălțării a 85 de ani de viață, primăria orașului Fălticeni m-a invitat să mă sărbătorescă. Cu această ocazie la primăria orașului și la Muzeul de Științe Naturii s-au organizat festivități în cadrul cărora mi-a fost înmânată diploma de "cetățean de onoare al orașului Fălticeni", iar muzeului de Științe Naturii i-a dat numele de Muzeul Apelor — **"MIHAI BĂCESCU"**. Acest muzeu eu îl consider ca fiind citoria mea. Cea mai mare parte din expoante au fost aduse de mine. Se află aici o hartă cu expedițiile oceanice pe care le-am întreprins și de asemenea un glob cu diametrul de 2 metri reprezentând Terra, în care este relevată și scoarța suboceanică. Este primul glob de acest fel în Europa în care sunt reprezentate, în profil, fundul măriilor și oceanelor.

— Domnule academician, ați colaborat cu savantul Grigore Antipa. Vă rugă să marcați câteva reperuri din viața și activitatea savantului.

— Despre Grigore Antipa — omul și savantul — s-ar putea vorbi multe ore fără a epuiza subiectul. Între atâtea vorbe mustind de înțelepicure milenară, există la români și acelea care spun că "omul sfînțește locul", expresie prin care se consemnează, lapidar, admirarea pentru pricinerea și rezultatele muncii cuiva.

Ei bine, doctorul Grigore Antipa este unul dintre românii care le merită cu prisosință. România trebuie să se mândrească cu astfel de oameni. Am mai spus, am avut fericirea să lucrez, începând cu anul 1939, cu savantul.

A fost un deschizător de drumuri în muzeologia românească și mondială pe care, practic, le-a revoluționat. Muzeul care îl poartă numele este o ilustrare concluzivă în acest sens. Concepții nu numai

**Căpitán de rangul II  
Ioan DAMASCHIN**

(continuare în pag. 10)

# marea noastră cea de toate zilele —

## OMUL ȘI UNIVERSUL ALBASTRU

(urmare din pag. 9)

ca o instituție de cultură, ci în primul rând ca un institut pentru cercetarea naturii României, marele savant a investit nu numai energia sa debordantă și cunoștințele din nenumărate domenii, de la cele zoologice la cele pedagogice, treând prin muzeologie, economie, diplomație, și încă multe altele, ci însăși sufletul său. Grigore Antipa a fost numit ca director al Muzeului de Zoologie de la 1 aprilie 1893, la vîrstă de numai 26 de ani, de către Take Ionescu, ministrul Cultelor și Instrucțiunii Publice la aceea vreme.

Prin strădania lui, depunând o muncă de Sisif muzeul s-a construit și inaugurat la 24 mai 1908. De la 2038 piese, căte erau înregistrate în anul 1894, Grigore Antipa le-a sporit la peste 200.000, între acestea numărându-se exemplare de valoare excepțională. Pe lângă faptul că a realizat o expunere publică echilibrată și atrăgătoare a acestor piese, dioramele pe care le-a integrat au constituit un element novator în muzeologie, model preluat apoi și de alte muzeze de prestigiu din lume: Muzeul Oceanografic din Berlin, Muzeul American de Istorie Naturală, alte muzeze surori din Paris, New York, St. Petersburg.

Cât timp a organizat și condus muzeul, Grigore Antipa a conceput rapoarte, memorii, proponeri de mare valoare științifică, în total peste 120 de titluri din care se detășează lucrările asupra sturionilor și migrației acestora, despre chefalii din Marea Neagră sau despre scrumbiile de Dunăre. Primul volum despre Marea Neagră (1941)

a rămas de referință cu cele 314 pagini de oceanografie, bionomie și biologie generală.

La acest muzeu, sub conducerea doctorului Grigore Antipa s-au făcut primele studii asupra faunei din apele românești, s-au publicat lucrări monumentale privind ichtiofauna, cărora li s-au adăugat studiile asupra Deltei și regiunii inundabile a Dunării, cele de etnozoologie, etnografie și biologie.

Ar fi interesant, cred eu, de a evidenția, în legătură cu savantul Grigore Antipa și etitoria sa, cuvintele regelui Carol al II-lea restituite la solemnitatea din 23 mai 1933: „...Muzeul acesta este una din instituțiile de cultură ale României cu care ne putem făli și care a dus bunul renume al țării noastre peste granițe. Modul cum dumneavoastră ați știut să învingeți greutățile imense pe care a trebuit să le treceți se dătorează numai credinței și muncii de toate zilele pe care ati depus-o și care vă face cinstea D-voastră și țării!

Este un semn — încă odată repet — viu, că se poate munci cu folos, acolo unde este credință și acolo unde este dragoste pentru instituția pe care cineva o conduce.

Vă aduc astăzi la această sărbătoare mulțumirile mele cele mai calde — mulțumiri la care sunt convins că se unește întreaga suflare culturală a României și spre a vă da un semn vădit al acestei mulțumiri, am hotărât că de astăzi înainte acest muzeu va purta numele „Dr. Grigore Antipa”.

— Așadar, munca și meritele lui Grigore Antipa au fost recunoscute. Încă în viață fiind, o instituție națională de cultură îi purta numele.

— Intr-adevăr, era un privilegiu

de care se bucurau doar capetele încoronate. Dar, după părerea mea, Grigore Antipa este unul din capetele încoronate ale științei românești.

Din păcate, însă, unele realizări ale savantului român, rod al unor mari eforturi, nu numai intelectuale, au intrat pe nedrept în desuetudine. Spre exemplu Stațiunea de Cercetări Marine de la Caliacra nu mai este acum a noastră.

Cert este că Grigore Antipa a făcut cunoscute lumii întregi cercetările românești în domeniul biologiei. Mi-a mărturisit că între anii 1885—1892, pe vremea când se afla la studii și și-a luat doctoratul la Jena ca asistent a lui Ernst Haeckel, într-o discuție cu prințul Albert de Monaco acesta i-a spus: „Voi aveți Dunărea și Marea Neagră care sunt poate puțin cunoscute în lume. Ai datoria de a le face lumi cunoscute”. Revenit în țară în 1892 a început să studieze Delta și regiunea inundabilă a Dunării pentru a organiza pescările statului.

In anul 1905 întocmește o monografie a scrumbiilor de Dunăre și a sturionilor din Marea Neagră, iar în 1916 scrie o istorie a pescuitului și pescărilor din România. Tot de numele lui Grigore Antipa este legată și fondarea în anul 1932 a Institutului Biocceanografic de la Mamaia, împreună cu elevul său, doctor Zaharia Popovici (plecat în 1945 în Peru), transformat apoi în 1948 în Stațiunea de Cercetări și Proiectări Piscicole, pentru ca la 30 martie 1970 să devină Institutul de Cercetări Marine.

— În Marina Română, că semn al prețurilor operei științifice a marelui savant român în domeniul oceanografiei există o navă care poartă numele „GRIGORE ANTIPA”. Nava are ca obiect de activitate, cu mijloacele actuale, prospetările și lucrul la mare adâncime.

— Consider că este foarte bine că o astfel de navă cu un asemenea domeniu de activitate poartă numele marelui savant. Transmit echipajului navei salutul meu și urări de succese în activitate. Sunt convins că își onorează numele.

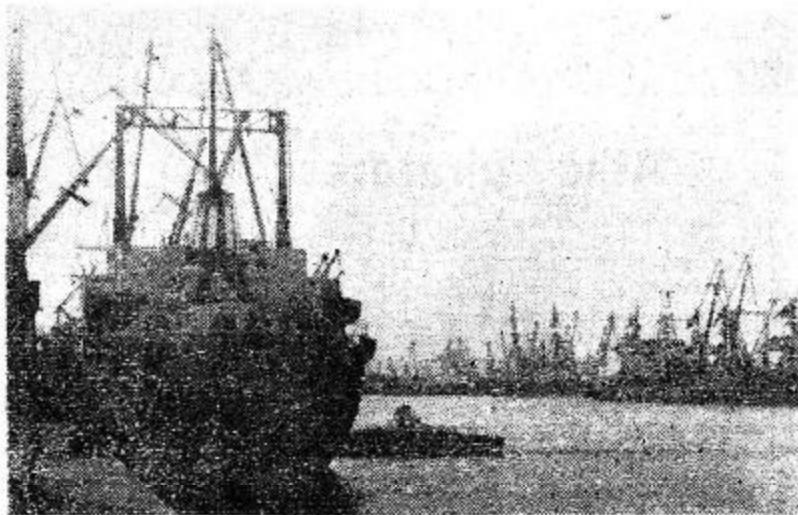
— Domnule academician, ați vorbit foarte frumos despre personalitatea doctorului Grigore Antipa și, legat de aceasta, despre muzeul care-i poartă numele.

— Era normal ca în aceste momente aniversare să-i aducem un omagiu savantului. Cine dorește să afle mai multe detalii poate consulta carteaua lui Stefan Negrea de la Institutul de Speologie „Pe urmele lui Grigore Antipa”. Nu va regreta!



Fast și onor la revenirea printre fălticineni

# ATAC PIRATERESC ASUPRA NAVEI „IAȘI”



Aveam senzația că trăiese un vis din care tot încercam să mă trezesc. În noi să tragă cineva? Cine? Mai ales de ce? Întrebările mi se învâlmășeau în minte. Îmi dădeam seama că trebuie să fac ceva. Am ieșit din cabină și în grabă un om din echipaj îmi spune că văzuseră mai înainte 2 bărci pescărești dar nu le-au dat atenție. Apoi una s-a apropiat, a ocolit nava, trecând prin proa și a venit în tribord începând să tragă. Strigând oamenilor să se adăpostească, am ieșit pe covoră. Cei din barcă au oprit focul și făceau semne să coborâm scara. Mai departe se zărea cealaltă barcă. Toamna mă pregăteam să iau legături cu comandanțul, să vedem ce-i de făcut, când în față mi-au apărut doi oameni străini. Primul lucru pe care l-am observat — și aş vrea să vad cine în locul meu n-ar fi făcut-o imediat — au fost țevile lungi ale pistoalelor indreptate spre mine. Este ciudat, dar nu mi-era teamă; aveam senzația stranie că nu despre mine e vorba, că e o incureatură sau o glumă. Dar gluma s-a ingroșat. Cel doi, oamenii tineri, de pe care apa șiroia, îmi ordonau într-o engleză stâlcită să arunc scara de pilot celor din barcă. Fulgerător am înțeles manevra bărcii care, ocolindu-ne pe la proa, îi lăsase în apă pe cei doi. Ei s-au cățărat pe lanțurile ancorei la bord, în timp ce barca crea o diversiune trăgând în tribordul nostru. Cei doi oaspeți nepoții își pierdeau răbdarea și tot repetau ordinul. Erau vizibil speriați. Aici începeam să simt la unison. „Ai incureat-o Octav, mi-am zis. Așta te fac sătă că ai zice pesel!”. Îmi țineam totuși firea gândind că oricine ar fi urmăresc un scop. Dacă acesta ar fi fost moartea noastră ar fi tras dejă. Încercam să-mi pun ordine în gânduri, să mă liniștesc, și să le răspund — toate într-o secundă. Să te rog să mă crezi că nu e ușor deloc. În orice caz, o experiență pe care n-aș mai repeta-o. Știam că trebuie să căștig timp și să le vorbesc. Le-am spus că nu înțeleg ce vor. Atunci unul din ei, continuând să mă supravegeze a aruncat celor din bareă sozare (frânghii) de care erau prinși balotii pentru protejarea navei la acostare. Îi auzeam pe cei din bareă încercând să se cățere și apoi un corp căzând în apă cu un pescărit puternic. Până la urmă cei doi de pe bord au descoperit scara de pilot și au lansat-o. Indată au fost la bord alți 5. Tot oameni tineri, între 20–25 de ani, bruniți, slabii, obosiți, imbrăcați în blugi și cămăși, înarmăți până în dinți — cu pistoale mitralieră, revolvers, pumnale, grenade. Parcă descinseseră dintr-un film cu grupe de comando, mi-a trecut o clipă prin minte. Dar una e să fii spectator și alta împăcat. Asta o constatai pe loc și simțeam doarbirea. Din grup a ieșit un individ care parea a fi șeful. ceilalți își se adresau — mai târziu am remarcat — cu numele Valid. A întrebat de comandanț, în timp ce oamenii lui luau poziții de luptă pe puncte.

Am cerut oamenilor noștri cu voce tare, dar căt mai calm, să rămână nemăscali la locurile lor. Toamna atunci comandanțul care lucra la actele navei, în cabină sa, a ieșit pe puncte. Șeful grupului înarmat î-a cerut, în aceeași engleză stâlcită, să plecăm imediat. Între timp a doua bareă s-a lipit de bord și alți cinci oameni au urcat pe puncte, eliberând bărcile în care se aflau proprietarii, cu siguranță pescari, silici și ei cu arma în mână să-i transporte pe pirati. Piraci zic, căci oamenii cumsecede nu ar fi făcut ce făceau astăzi. Șeful lor tot repeta. Plecare, imediat, imediat!. Era impede că grupul scăpase dintr-o incureatură azi-noapte pe țărm, între cine și ce grupări și acum încercau să dispară de tornând, pirateresse, nava noastră. Automat am privit la ceas. Era ora 10,30. „Asta crede că vaporul e taxi”, îmi spune comandanțul printre dinti și explică rar în engleză: „Nu e automobil, trebuie timp”. Ne-am dat seama că nu erau marinari. Am început, la ordinul comandanțului, amenințat și el cu arma, să pregătim nava de plecare. Șeful piratilor tot ne zorea. Am urcat la comandă escortați de oamenii lor. Atunci am apucat să vad, incremenind o secundă, cum în fața noastră, ofițerul telegrafist Gigi Gherman se strecoară în stație și trage ușa după el. Iala se răsusește abia auzită, inchizând ușa statiei T.F.F. Am înghețat, căci sub ochii mei radistul făcea ceea ce într-o altă conjunctură să ar fi numit un act eroic. Remarcând lipsa de cunoștințe marinărești și de orientare pe navă a grupului înarmat, sfidând posibilită reacție violentă a piratilor, care l-ar fi costat viață, Gigi Gherman reușise singura mișcare logică ce ne-o permite. Să incerce să ia legătura cu țara. Între timp, am ordonat oamenilor care lucraseră în magazii și pe puncte și care acum incremeniseră pară ilocuitor unde îi surprinsease această incredibilă întâmplare, să fie calmi, să nu-i provoace pe intruși, să se închiidă în cabinile lor unde vor rămaie până la noi ordine. Încercam să micșorez, astfel, riscul ca interpretând greșit gestul vreunui marinăru, piratii, și așa evident sărescăți, să deschidă focul. Pe comandă am rămas cei necesari — comandanțul, eu, timonierul, iar la mașini echipa de rigoare. Peste o jumătate de oră am pornit motoarele. Am ridicat ancorea. Piraci controlau principalele puncte ale navei ținând punctile sub amenințarea armelor. Pe comandă, șeful lor ne-a cerut să-i ducem în Cipru. Ne-am înțeles din ochi cu comandanțul. N-aveam ce face cu măiniile goale împotriva armelor. Am hotărât să executăm ordinul. Gândul nostru era lipit

Major  
Costin CONSTANDACHE

(continuare în pag. 12)

# — Mareea noastră cea de toate zilele —

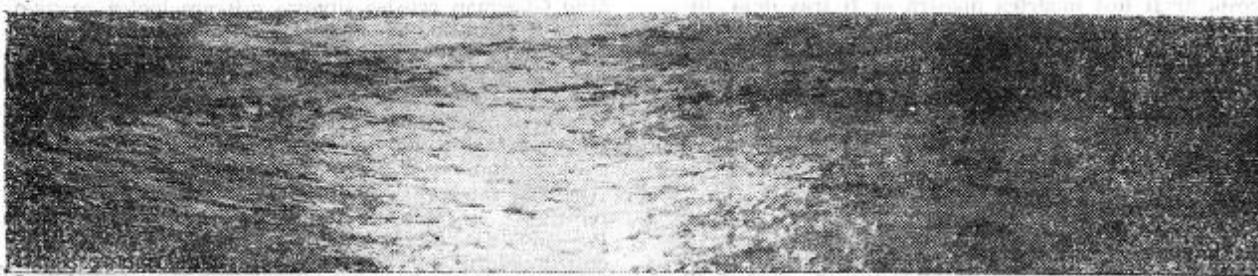
## Atac pirateresc asupra navei „IAȘI”

(urmare din pag. 11)

de stația de radio unde Gherman incerca să ia legătura cu țara. Am pornit la ora 11. Tot timpul pe comandă au stat 4 oameni înarmați. După plecarea navei începuseră să se liniștească și ei. De altfel, făceam totul să prevenim actele necugetate. După ce ne-am îndepărtat de țârm și se vedea că se simt mai în siguranță au cerut apă și mâncare. Erau flămânzi. Până în Cipru aveam doar 12 ore de drum. Îți imaginezi în ce tensiune am stat în acest timp. Totuși, treptat, ne-am venit în fire. Mai ales când Gherman a reapărut și ne-a făcut discret semne că-i în ordine. Am răsuflat mai ușurați. Nu mai eram singuri. Nu ne mai simțeam singuri. Știam că undeva, în spatele nostru, prestigiul și forța țării noastre ne iau sub scutul lor protegitor. Radistul ne-a transmis indicația că, deocamdată, să executăm ordinele piraților. Deja din țară se luase legătura cu ambasada noastră din Cipru care, la rândul ei, anunțase autoritățile locale.

Marsul — cel mai neobișnuit la care luasem parte vreodată — continua. Soarele cădea încet spre apus. Șeful grupului înarmat ne-a indicat direcția spre portul cipriot Limassol. A venit pe nesimțirea seara și cu ea tensiunea a sporit. Ne găndeam că la debarcare s-ar putea ivi incidente, pirații ar incerca, poate, să-și steargă urmele. Astă găndeau fiecare dar încercam să rămânem calmi. Orele își picurau în continuare, cu încetinălă de mele, secundele otrăvite. Ora 21, apoi 22... La ora 23 am ajuns în rada portului Limassol. Am aruncat ancora. Deodată, din întuneric, s-au desprins, venind spre noi, siluetele elegante ale unor vedete. Erau forțele de poliție portuară care, alertate de ambasada noastră, încercau să ia contul cu navă. Cel 12 pirați s-au trezit din amoroșala aparentă în care se retrăseseră și discutau precipitat între ei, lăudând poziții de luptă pe punctea navei. Căjuiva ne țineau pe noi sub amenințarea armelor. Prin radiotelefond, șeful bandei a luat legătura cu autoritățile cipriote. Să-a calmat oamenii, căre au rămas totuși în poziție de luptă. Putin timp după asta a acostat la bord o salupă a căpitaniei portului pe care s-a ambărcat șeful grupului și încă un om. Am înțeles că urmău tratative. Nervii ne erau în-

cordați la maximum. Începeam să intrevedem posibilitatea sfârșitului acestui coșmar, dar ne temeați de o surpriză finală. După un timp șeful bandei a revenit împreună cu un polițist cipriot. A ordonat oamenilor să-și depună toate armele în careu. Niciodată n-am văzut atâta mărți de pistoale și arme automate, în un loc. Si nici nu-mi doresc să mai văd. După ce au depus armele a fost sigilat careul și oaspetii noștri nepofti și au părăsit, în sfârșit, punctea, la ora 01,50 minute. Am răsuflat, toti 25 din familia noastră, ușurați. Poliția a revenit la bord și a ridicat armamentul. Am avut și o vizită de la ambasadă, unde compatriotii noștri trăiseră alături de noi momentele încordate ale acestui atac pirateresc. Până la ora 4 am controlat „cu microscopul” nava gândind ca nu cumva fosta noastră oaspeti să ne fi lăsat vreo „amintire”. Dintr-acele ce explodează cu întârziere. Ne-am convins că scăpaserăm „curății”. Am pornit într-o atmosferă de oboselă, de sfârșeală, de sufletească ce a urmat momentului de bucurie prilejuit de debarcarea celor 12. Pe 2 septembrie, la ora 22, am pornit spre țară. A doua zi, odată cu răsăritul soarelui, se ștersese de pe față oamenilor urma grea a momentelor de tensiune trăite. Si, așa cum e românul, s-a făcut și hâz. De nea..., nu spun cine, că nu se face. Aș vrea să-i văd pe „vitezii” care nu s-ar teme într-o situație ca asta. Nea „Nu spun cine” — am aflat-o de la băleții din echipaj — n-a mai vrut în ruptul capului să iasă din sanctină, unde lucra când l-a surprins evenimentele. A stat acolo până la... final, jurând să nu mai pună piciorul dincolo de ieșirea din portul Constanța. Jurământ făcut, bineînțeles uitat, cum au plecat „oaspeții”. Radistul a fost — pe merit — eroul. Dacă am fi fost la uscat să-ar fi lăsat cu chermeză mare, dar aşa am rămas doar la nivelul felicitărilor verbale. Pe 6 septembrie dimineață am ajuns, în sfârșit, cu bine, acasă. Acasă... Să simți iar pământul țării sub talpă. După cele trăite, îată ceva ce nu pot și nu cred că cineva ar putea descrie exact în cuvinte. Pot să-ți spun doar că, asemenea tuturor oamenilor din echipajul „Iași”-ului; știu că cele întâmplate fac parte și ele din servitul vieții de marină, pe care — mă crezi sau nu — n-aș schimba-o cu alta.



## Calendar marinăresc

### 18 AUGUST:

- 55 de ani de la încheierea la Sinaia a Acordului internațional prin care controlul navigației pe Dunărea maritimă este lăsat în grija guvernului român (18.08.1938).
- 45 de ani de la constituirea comisiei Dunării (18.08.1948), cu sediul (din 1954) la Budapesta.

### 19 AUGUST:

- 77 de ani de la luptele monitoarelor și vederelor românești duse în sprijinul capului de pod de la Turcuaia (19—24.08.1916).

### 21 AUGUST:

- 49 de ani de la acțiunile pentru retragerea forțelor germane din Dobrogea (24.08—30.08.1944); navele militare germane au părăsit portul Constanța la 25.08.1944.

# «Din viața porturilor românești»

## CONSTANȚA — NOUTĂȚI HIDROGRAFICE

Grupul Căi Navigabile din cadrul Administrației Portului Constanța se ocupă, în principal, cu întreținerea și menținerea funcționalității cheurilor și a digurilor, realizarea dragajelor și determinarea (cartografie) adâncimilor din șenalele navigabile și a bazinelor portuare.

Pentru modernizarea și creșterea performanțelor în măsurarea adâncimilor în acvatorii portuare sau zonele limitrofe din marea liberă, A.P.C.—R.A. a achiziționat, la începutul acestui an, una dintre cele mai performante tehnologii existente pe plan european.

Echipamentul este produs de firma germană KRUPP ATLAS ELEKTRONIK GmbH, întregul proces de măsurare-cartografie fiind computerizat.

În linii mari, sistemul se compune dintr-o sondă ultrasonică tip ATLAS DESO amplasată pe nava specializată „HIDROGRAF-1“ (în imagine) și dintr-un telemetru (polartrack) situat pe un punct fix, de coordonate precis determinate, în principiu amplasat la uscat.

Nava de măsurători are montate pe catarg mai multe cercuri de prisme speciale reflectorizante pentru a reflecta raza laser transmisă de la telemetru. Acesta urmărește în mod automat prismele aflate pe nava hidrografică în cursule sale efectuate în zona de măsurare. Informațiile codificate ale coordonatelor polare determinate de telemetru prin urmărirea de raze laser a prismelor de reflexie de pe navă, sunt transmise prin unde radio, în ambele direcții, în secvenție de fracțiuni de secundă, la computerul aflat la bordul acesteia. Ace-

ta prelucrarează datele telemetrice transmise de la punctul fix ca și pe cele receptionate prin cablu de la senda ultrasonică și prezintă în timp real pe display sau pe ploter, afișate la bord, traseul adevărat al navei în zona survoltată, cu indicarea adâncinilor.

Dacă între telemetru de pe uscat și navă se interpune un obstacol, telemetru caută în mod automat nava de măsurători după un algoritm stabilit.

La restabilirea contactului, măsurătorile se reiau automat.

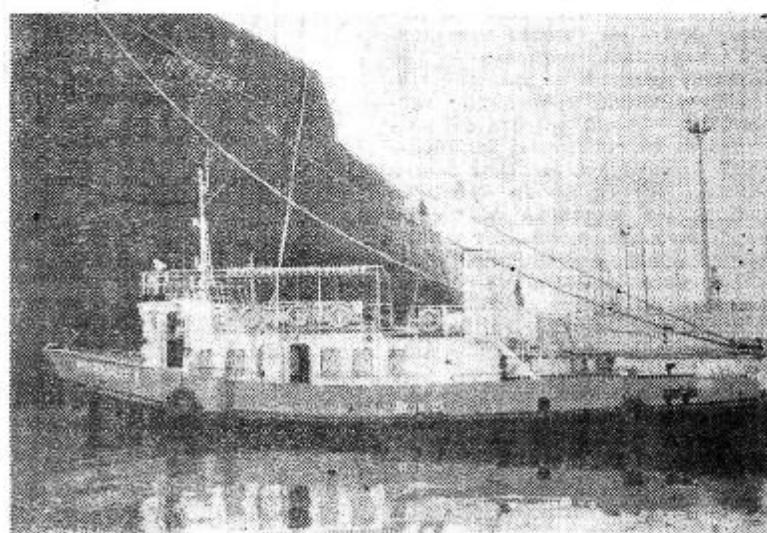
După prelucrarea din teren și stocarea pe dischete a datelor, acestea pot fi în continuare prelucrate pe calculatorul de la uscat în toate modurile dorite: interpolarea adâncinilor, trasarea de curbe ba-

timetrice, vizualizarea fundului mării în imagini atonométrice color cu rotirea acestora pe display sau pe ploter funcție de unghiul dorit de observare, determinarea stratului de depuneri și a volumului de material ce trebuie dragat etc.

Cei care execută batimetria zonelor de coastă, fie că suntem civili sau militari, știm că problema cea mai dificilă este, până la urmă, nu aflarea adâncimilor, ci determinarea locului adâncimii sondează față de un punct fix. Acum acest lucru se realizează cu o precizie de ordinul milimetrelor.

Echipamentul este în întregime portabil, dintr-un punct fix putându-se efectua măsurători într-un cerc cu raza de 10 km.

Inginer Corneliu TUDOSE  
Director Grup Căi Navigabile  
Constanța



Nava „HIDROGRAF-1“

### 25 AUGUST:

- 49 de ani de la acțiunea celor patru monitoare românești pentru urmărirea și capturarea convoiei germane care se retrăgeau pe Dunăre (25.08.—03.09.1944).
- 113 ani de la intrarea în dotarea Marinei militare a canonierei „GRIVITA“ — prima naosă navală militară de mare propulsată de mașină cu aburi (25.08.1880).

### 26 AUGUST:

- 77 de ani de la luptele Flotei române de operații în sectorul fluvial SILISTRA—RASOVA (26.08.—01.09.1916).

### 28 AUGUST:

- 200 de ani de la debarcarea executată de flota engleză la TOULON.
- 49 de ani de la instalarea barajului de mină

de la Ostrovul Corbului care a obligat la sabordarea a 60 de nave germane (noaptea de 28/29.09.1944).

### 29 AUGUST

- 50 de ani de la sabordarea flocii daneze (29.08.1943).

### 30 AUGUST

- 49 de ani de la intrarea primei nave de luptă sovietice, pilotate de nave românești, în portul Constanța (30.08.1944).

### S E P T E M B R I E

#### 02. SEPTEMBRIE

- 49 de ani de la capturarea navelor militare fluviale românești de către armata sovietică la Ismail (02.—10.09.1944).

Cea de-a XIII-a sesiune de comunicări științifice a cadrelor didactice din Academia Navală „MIRCEA CEL BATRÂN” (desfășurată recent la Constanța) a reunit peste 300 de participanți din 34 de facultăți tehnice, instituții militare, unități productive.

Specialiști din București, Iași, Timișoara, Cluj-Napoca, Galați, Sibiu, Ploiești, Pitești, Tulcea, Constanța și, în premieră, din Chișinău au susținut în cadrul celor 9 secțiuni tematice 203 lucrări care au suscitat un interes deosebit din partea tuturor invitaților. În excludativitate pentru revista „MARINA ROMANA”, am selectat impresiile cătorva personalități din domeniul învățământului universitar și al inventiilor românești.

Profesor universitar ION BOSTAN, doctor abilitat în tehnică, rectorul Universității Tehnice din Chișinău, inventator emerit și laureat al premiului de stat al Republicii Moldova:

— Universitatea Tehnică a Moldovei este cea mai reprezentativă instituție științifică națională unde anual sunt brevetate 70–80 de invenții și inovații din cele mai diverse domenii. Cele mai performante dintre ele vizează transmisiile procesionale, reductoarele cu destinație generală și specială, tehnica aerospațială, tehnologiile submersibile — temă pe care am susținut-o în cadrul acestei sesiuni — utilizând tehnologice, facilități pentru industria chimică s.a. În Republica Moldova s-a promulgat o lege pe care, personal, o consider anti-constitutională. Ea stabilește taxa de brevetare la 20.000 de ruble, în timp ce în Ucraina și Rusia este de 280 și respectiv 250 ruble. Deci inventatorul nostru este „îndrumat” cu bună știință peste hotare. Guvernul român a alocat recent 6 milioane lei pentru brevetarea invențiilor noastre în România.

Este cazul să concentrăm precupările și investigațiile legate de cercetare pe o direcție comună pentru că noi, moldovenii, am nimerit într-un vacuum informațional deosebit de ambigu și de periculos. Colaborarea corpului didactic a debutat anul trecut cu o sesiune organizată la Chișinău unde au fost prezentate 65 de comunicări ale universitarilor români.

Pe plan intern, ne confruntăm cu o situație paradoxală. Majoritatea cadrelor cu vechime și experiență nu cunosc limba română, deci predau în limba rusă. Avem 200 de posturi vacante la Universitate pe care trebuie să le ocupăm cu cadre tinere și competente ce cunosc limba maternă. Pe cei mai valoroși studenți din anii terminali am inceput deja să-i coñteresăm material și să-i angajăm pe cei care au obținut rezultate deosebite în cercetare, cu jumătate din retribuția unui inginer.

Sunt pentru prima dată la Con-

## Cercetarea științifică în relevmentul adevărat al creativității

stanță și am fost mai mult decât încântat să fiu înconjurat de știația ofișeri de marină care gândesc și vorbesc românește. În domeniul cooperării, există perspectivele unei colaborări fructuoase, îndeosebi cu specialiștii Facultății Electromecanică Navală. Noi colaborăm în prezent cu firma „MENAROM” din



Galați și sperăm ca și Academia Navală să devină un partener de cursă lungă!

Profesor doctor inginer DUMITRU CALUEANU — Universitatea din Galați:

— Sunt un veteran al sesiunilor științifice organizate de fostul Institut de Marină și nu am ratat decât o singură ediție.

Mi le amintesc cu mare bucurie, îndeosebi pe cea care a marcat centenarul învățământului românesc de marină. Salut din totă inimă înființarea Academiei Navale, după evenimentele din decembrie 1989, și constat că inițiativele unor cadre competente și responsabile s-au materializat într-o structură organizatorică modernă care răspunde necesităților Marinei române. Relațiile noastre au fost și rămân foarte bune în continuare. Am fost decanul Facultății de Construcții Nave și mă încarcă o satisfacție deosebită să pot dialoga astăzi cu foarte multe cadre didactice din Academia Navală, absolvenți ale facultății din Galați. Am incredere în capacitatea lor de afișare ca și în viitorul acestor prestigioase instituții militare de pe litoral.

Profesor doctor inginer CONSTANTIN CRUCERU — Universitatea Galați:

## Vivaț Academia!

— Pe lângă problematica abordată riguros științific și oportun de această sesiune, am remarcat preocuparea conducerii și a Senatului Academiei pentru perfecționarea pregătirii cadrelor proprii prin doctorantură. Conduc această activitate cu mai multe cadre militare tinere care obțin performanțe deosebite. Unele domenii cum sunt automatizările și electronica industrială, informatica, sistemele automate de măsură și control la bordul navelor, materiale, componente electrice și electronice absolut indispensabile în tehnica navală și în care noi suntem deficitari împun elaborarea unor astfel de programe de pregătire postuniversitară și prin doctorantură care să asigure cadre apte să încadreze compartimentele vitale ale Academiei Navale. Apreciez utilitatea sesiunii la care am fost onorul să participe și apreciez baza materială de excepție pe care o dețineți.

Profesor doctor inginer LORIN CANTEMIR, șeful catedrei Acționări și Automatizări Industriale — Facultatea de Electrotehnică „GHEORGHE ASACHI” din Iași:

— Atmosfera de aci îmi este și subiectiv și obiectiv — foarte plăcută. Desigur datorită ionizării, care îmi convine. Aceasta, probabil, înseamnă și o anumită activizare cerebrală care se simte chiar dacă nu se poate măsura direct. Mie mi se pare că aici există niște formidabile calculatoare umane care pot fi exploataate extraordinar de rentabil în domeniul creativității tehnice. Mă aflu aici pentru că am dorit să suscț interesa pentru utilizarea activității în întărirea capacității de apărare a țării. Noi nu am fost niciodată un popor năvălitor, dar a trebuit, de cele mai multe ori, să ne apărăm într-o inferioritate numerică zdrobitoare și totuși am birut prin inteligență. Creativitatea aceasta nativă pe care o avem, și pe care de foarte multe ori o ignorăm, cred că trebuie dezvoltată pentru că este un bun formidabil. Este aurul nostru cenușiu și toate statisticile clasice privind intelectualitatea și competitivitatea dovedesc că media românilor este peste cea a națiunilor europene și este păcat să nu folosim. Deci, unul din scopurile pentru care am venit la Constanța este să atrag atenția asupra acestei capacitați deosebite și să încercăm să așezăm acolo unde trebuie, pentru noi toți.

A consensuat

Căpitan-locotenent  
Marian MOŞNEAGU

*Vivat Academia!*

## Ofițeri români în amfiteatrele lumii

Nicile relații statomericite și dezvoltate după Revoluție de Armata Română cu instituții și organisme militare occidentale au oferit posibilitatea mai multor ofițeri de marină să-și perfeționeze pregătirea prin studii de specializare în străinătate.

Capitanul de rangul II MARIUS VELCEA, împreună cu alți 4 ofițeri români, a participat la primul curs de inițiere în problemele NATO organizat de Scoala Tratatului Atlanticului de Nord din Oberammergau — Bavaria, instituție subordonată Comandamentului Suprem Aliat al NATO din Europa cu sediul la Bruxelles. Cursul, la care au participat 74 de ofițeri cu grade superioare și civili din 22 de țări semnătare ale tratatului de la Paris privind forțele convenționale din Europa, a fost susținut de înalte personalități politice și militare din cadrul CSCE și NATO.

Între cei 6 ofițeri români care au participat la schimbul de experiență inițiat de Agenția de informații a S.U.A. (U.S.I.A.) în cadrul programului „Roului instituției militare în democrație”, Marina Militară a fost reprezentată în premieră de căpitanul de rangul III IONEL MANCAS. Activitățile la care au participat ofițerii români fac parte dintr-un amplu program adoptat de Congresul S.U.A., destinat aprofundării doctrinelor politice, economice, militare și culturale contemporane în vederea organizării și extinderii relațiilor de colaborare pașnică ale poporului american cu toate națiunile lumii. Pe parcursul vizitei, delegația română a beneficiat de contactul direct cu o serie de oficialități ale Congresului, Administrației americane și reprezentanții unor instituții militare și civile din Washington D.C., Norfolk — Virginia, Port Bragg și Fayetteville — Carolina de Nord, Los Angeles — California, Colorado Springs și Denver — Colorado, Albany și New York — New York.

Locotenentul major CRISTIAN BOGDAN a absolvit cu rezultate deosebite cursul de metodica instruirii de specialitate în cadrul Scolioi Navale Regale de Tehnologie a Educației din Portsmouth — Anglia.

În urma unui riguros concurs de selecție, căpitanul de rangul II ing. LAURENTIU GEANOGLU este singurul cadru militar român care a beneficiat de o bursă de studii la Naval Postgraduate School — din Monterey — California. Ofițerul a absolvit recent cursul organizat de Defense Resource Management Institute, inițiat de guvernul S.U.A. în cadrul programului International Military Educational And Training.

Căpitanul de rangul III DUMITRU NAUM este în prezent student al Academiei de Conducere a Bundeswehr-ului din Hamburg.

În perspectiva extinderii acestor relații sunt prevăzute schimburi de studenți și noi cursuri de specializare pentru cele mai valoroase cadre militare în diverse instituții militare cu tradiție din S.U.A. și de pe continentul european.

Căpitan-locotenent  
Marian MOȘNEAGU

## Calendar marinăresc

### 05 SEPTEMBRIE

— 49 de ani de la capturarea în portul Constanța a navelor maritime militare românești (printre care și distrugătoarele) de către trupele sovietice (5/6.09.1944).

### 06 SEPTEMBRIE

— 49 de ani de la începerea (06.09.1944) dragajului pe Dunăre de către Marina militară română (va dura până în anul 1948).

### 07 SEPTEMBRIE

— 45 de ani de la mareea furtună (07—10.09.1948) căreia i-a facut față, cu elevi la bord, nava școală „MIRCEA”.

### 09 SEPTEMBRIE

— 40 de ani de la intrarea la Varna (09.09.1953) a navei școală „MIRCEA” cu elevii liceului militar de marină din Galați la bord, după o teribilă furtună care a durat trei zile și trei nopți.

### 17 SEPTEMBRIE

— 86 de ani (17.09.1907) de la lansarea la apă a monitoarelor (nave fluviale curăzate) „I. C. Brătianu”, „Lascăr Catargiu”, „Alexandru Lahovari” și „Mihail Kogălniceanu”; după primul război mondial li se vor adăuga „Basarabia”, „Bucovina” și „Ardeal”.

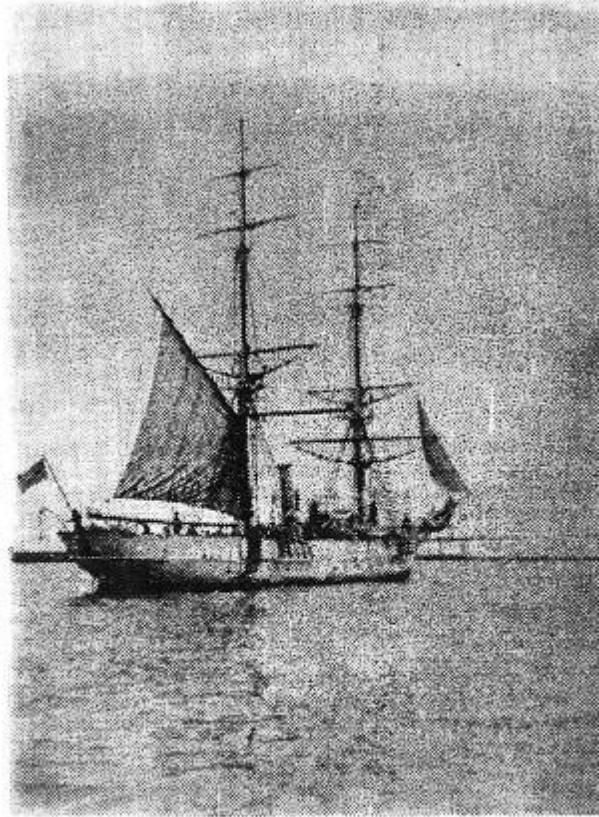
### 19 SEPTEMBRIE:

— 98 de ani (19.09.1895) de la inaugurarea podului de cale ferată peste Dunăre de la Cernavodă.

### 25 SEPTEMBRIE:

— 500 de ani de la începerea celei de a doua călătorii a lui Cristofor Columb spre America (25.09.1492—11.08.1496).

Vechiul bric „MIRCEA” — 21 mai 1928



## IN EDIT

**Din corespondență  
mareșalului Ion Antonescu  
cu ofițerul de marină  
Popescu Deveselu**



D. GENERAL I. ANTONESCU

După încheierea războiului de întregire, Mareșalul Ion Antonescu a ocupat diferite funcții de răspundere, printre care am amintit pe cea de director al Secției Superioare de Război, în trei rânduri, și apoi subșef al Marelui Stat Major, cu delegație de a conduce acest important compartiment de decizie militară. Tot în această perioadă a avut comanda unor mari unități: Brigada 5 Roșiori, Brigăzile 6 și 8 Cavalerie și Divizia 3 Infanterie. Poziția sa înaintată privind problemele cu care se confruntă învățământul militar și armata, în general, l-a făcut rapid cunoscut în mediul militar, numeroși ofițeri apreciindu-i efortul uriaș de revigorare a sistemului militar. Atitudinea fermă, intransigentă în tratarea situațiilor întâlnite, care avea drept principal deziderat introducerea căt mai rapidă a noilor reglementări cu efecte benefice în funcționarea mecanismului militar, au

## FILE DE

determinat la tinerii ofițeri sentimente de apreciere și respect, mulți dintre ei simțind nevoie să comunice generalului, pe atunci, Ion Antonescu, starea lor de spirit. În mod sincer și dezinvolt ei își exprimau increderea că un asemenea militar reprezintă o garanție și pentru tinerele contingente de ofițeri, că armata română va deveni cu adevărat o înstăriție domnă de nație ei.

Locotenentul de marină Popescu Deveselu poartă în acest sens o fragedă și interesantă corespondență cu viitorul Mareșal al României. La demiterea generalului Ion Antonescu din funcția de Șef al Marelui Stat Major, pe motiv că nu avea vechimea în grad pentru a conduce un asemenea comportament, adevărat motiv fiind însă conservatorismul multora din sfera puterii față de innoiri propuse de generalul Antonescu, locotenentul Popescu Deveselu îl scrie patetic: „Domnule general, cariera armelor este disciplină și cugetare impletite într-un caracter ferm... Acasă mi-am răscosit notele zilnice. La data de 12 decembrie în agenda pe 1933 am găsit: „Dl. general Antonescu, șef al Marelui Stat Major. Dau o telegramă. Sufletul îmi este plin de bucurie. Țara va avea în fine un bun conducător în capul armatei”.

Nu cunosc și nici nu am căderea de a ști motivul demisiei d-voastră, pe care o elteșe acum în ziar, dar uimirea sufletului meu este mare domnule general.

Îmi sunt ca literă de evanghelie sfaturile ce îmi dădeai în timpul călătoriei pe mare cu „Dacia”; discuțiile înalte cu actuala doamnă Lugojanu, în care făuream un fel de cult asupra misiunii d-voastră în armată, le păstrează așa cum le-am trăit pe malul mării la Constanța.

Când în aceasta adaug nădejdile de viitor ale tuturor în „generalul Antonescu”, apoi unitatea mea nu poate considera decât efemer acest eveniment preadureros pentru armată. „Schimbarea domnilor, bucuria nebunilor”. Dar de data aceasta se observă că nebuni sunt prea puțini față de masa cuminților, care călăinănd din cap își pun întrebări.

Răspunsul este că timpul va face dreptate și armato își va recăpăta ce pierde, numai după un an, și numai trecător. Să trăiți domnule general și să scuzați spontaneitatea gândurilor mele, căci admirarea mea, dublată de mâhnire, este un act de disciplină pusă într-un cadru mai înalt”.

Locotenent Popescu Deveselu  
din marină

16 decembrie 1934

Răspunsul generalului Ion Antonescu este prompt și plin de semnificații în ceea ce privește increderea sa în biruință până la urmă a cinstei și devotamentului. Iată-l:

„Domnului Popescu Deveselu

Jubile domnule Popescu,  
Mulțumesc pentru rândurile dumitale înimioase  
Fii încredători și continuați munca cinstă.

Infrângerea mea de astăzi, va fi triumful D-voastră de mâine”.

General Antonescu

Căpitán de rangul I  
Rotaru JIPA

# ISTORIE



Pentru a răsplăti faptele de eroism săvârșite de ofițerii armatei române, regele Ferdinand I (1914--1927) a instituit, prin Decretul nr. 3249/21.12.1916, cea mai onorată decorație de război națională — Ordinul militar „MIHAI VITEAZUL”.

Prestigioasa distincție este reprezentată printr-o cruce treflată, smălțuită în albastru și cu marginile de aur. În centrul ei se află cifra de aur a regelui iar deasupra — coroana regală de aur. Smălțuit tot în albastru, reversul crucii este datat 1916. Panglica este de culoare roșie-vișinie, cu dungă de aur la margini. În anul 1941, pe avers a fost inseris cîrful încoronat al regelui Mihai (1940—1947), iar pe brațul inferior al crucii, anul menționat.

Ordinul, în această formă, s-a închis la 23.03.1944 când a fost instituit un nou însemn, având între brațele crucii două spade în rucisate cu vârfurile în sus. Crucea poartă pe avers cîrful încoronat al ultimului monarh român iar pe revers, în mijloc, anul amintit.

Decesibirea dintre cele trei clase ale ordinului constă numai în mărimea crucii. Clasa I se poartă ca o insignă, fără panglică și fără coroană.

La însemnale ordinului s-au mai adăugat pelerina albă de cavaler cu crucea albastră purtată în dreptul inimii, guler asortat cu panglică și broderie aurită precum și căciula de miel cu pană care o imită pe cea purtată de Mihai Viteazul. Această vestimentație era imbrăcată la festivități, atât de militari cât și de civili, o parte dintre ofițerii

## Ordinul militar „MIHAI VITEAZUL”

distinghi cu acest ordin provenind din cadrele în rezervă.

Numărul membrilor Ordinului „MIHAI VITEAZUL” este nelimitat.

Pentru nenumăratele fapte deosebite de armă, neasemuitul curaj, destoinicia și dragostea de țară probate în cele două conflagrații mondiale pentru reîntregirea nemului românesc în hotarele sale firești, de la Nistru până la Tisa și din Carpați la Marea Neagră, peste 21 de eroi marini au fost distinși cu cea mai înaltă decorație românească. Devotamentul și profesionalismul ofițerilor de marină i-a situat dîntotdeauna în elitană a ostirii române.

Vă prezentăm, în ordine cronologică și cu gradele avute la momentul respectiv, ofițerii de marină decorați cu Ordinul „MIHAI VITEAZUL”:

Locotenent  
FUNDĂTEANU PREDA

Aspirant  
CORNĂTEANU AUREL

Aspirant  
METZ MIRCEA DAN

Căpitan  
FILIP C. NICOLAE

Locotenent-comandor  
SAVULESCU N. EUGENIU

Căpitan  
ZAHARIA F. IOAN

Căpitan  
COSTACHESCU C. CONSTANTIN

Comandor  
MĂCELLARIU N. HORIA

Comandor  
ROMAN G. T. AUGUST

Căpitan-comandor  
DUMBRAVĂ C. ALEXANDRU

Căpitan-comandor  
VOINESCU ST. VICTOR

Căpitan-comandor  
GHERGIEL A. ARPAD

Căpitan-comandor  
NICULESCU I. CONSTANTIN

Locotenent-comandor  
ROSESCU D. GHEORGHE

Locotenent-comandor  
SAMSON V. TITUS

Locotenent-comandor  
FOCA P. ANTON

Locotenent-comandor  
DRIMBA G. GHEORGHE

Locotenent-comandor  
IFTIMESCU D. IOAN

Locotenent-comandor  
COSTIN N. CONSTANTIN

Căpitan

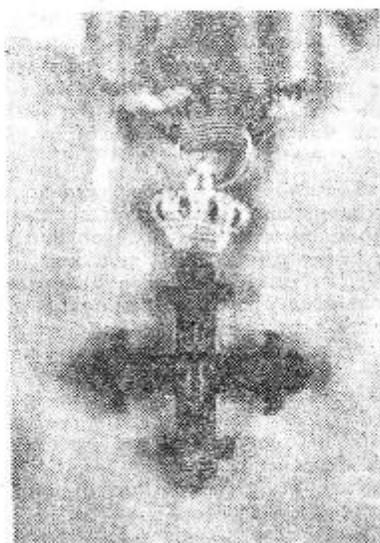
GHENADESCU P. PAUL

Căpitan

CONSTANTINIDI D. RADU

Cristian TEODORESCU

— reporter de război —



N.R. Impreună cu semnatarul articolului de mai sus, aducem multumiri domului contramiral Petre Balica din Marele Stat Major și Serviciului Arhive al M.Ap.N. pentru sprijinul acordat în realizarea documentării.

In numerele viitoare vom reveni cu amănunte privind inaltele virtuți ostășesti și meritele ofițerilor de marină care au fost recompensați pentru faptele de armă excepționale săvârșite pe câmpul de luptă. În acest scop, rugăm cititorii care dețin memorialistică, documente de arhivă și alte mărturii care pot completa lista sau biografia personalităților vizate să ne contacteze la redacție.

## ( Prezențe românești în Oceanul planetar )

### Oaspeti în insulele FALKLAND

Nu citisem prea multe despre insulele arhipelagului Falkland. Erau locuri pe care nu bănuam că soarta mi le va face cunoscute. Ce-a ce citisem despre ele, cu ocazia plecării în expediția de cercetări științifice din zonele de larg ale apelor argentiniene, erau mai mult dominate și de închipuirea mea cu imagini de jârmuri aride, inospitătore, furtuni puternice, nave naufragiate, călători singuratici și exploratori de flinuri noi, necunoscute. Și, de ce nu, mă visam mereu pe urmele navigatorului englez John Davis, care a descoperit aceste insule în 1752, îndreptându-se spre strâmtoarea Magellan, și care au fost numite de englezi Falkland, după Lord Falkland, sau pe urmele francezului Louis Antonie de Bougainville care le-a descoperit și numit Malouine, după numele portului francez Saint-Malo, de unde a plecat, și cunoscute astăzi sub numele de Malvinas, în spaniolă argentiniană.

Toate aceste imagini create în subconștiul său s-au pulverizat atunci când, cu ochii măriți de dorința de a vedea prima și căt mai mult, am zărit fjurmul uneia din cele două insule ce aparțin arhipelagului. Linia de uscat ce se ridică deasupra apei m-a făcut să tresăr de bucurie și emoție. Atunci am înțeles perfect sentimentele pe care le-au trăit și ce anume au simțit acei neînfrâgați oameni ai mărilor când au descoperit, în calea lor, noi tineruri, mult îndepărtate de civilizație.

După atâtea clipe de nerăbdare, după ce ai încercat să îți dozezi căt mai înțelept neastămpărul, du-

pă ce te-ai uitat de repetate ori pe hartă, secundând osijerul de cart în determinarea poziției navei și căutând mereu cu binocul și ochiul liber insulele mult visate, imediat cum le zărești prinși di-

O clipă de destindere...



mensiuni și forțe noi dorind, cu bucuria care pune stăpânire pe tine, să le atingi și să îți aparțină căt mai repede, în întregime.

Nu am dormit în acea noapte și odată cu ivirea zorilor imensitatea apelor Atlanticului s-a separat de cerul sticlos, iar armonia zilei, ce începe să ne ofere imagini de neuitat, a fost tulburată doar de țipătul albatroșilor.

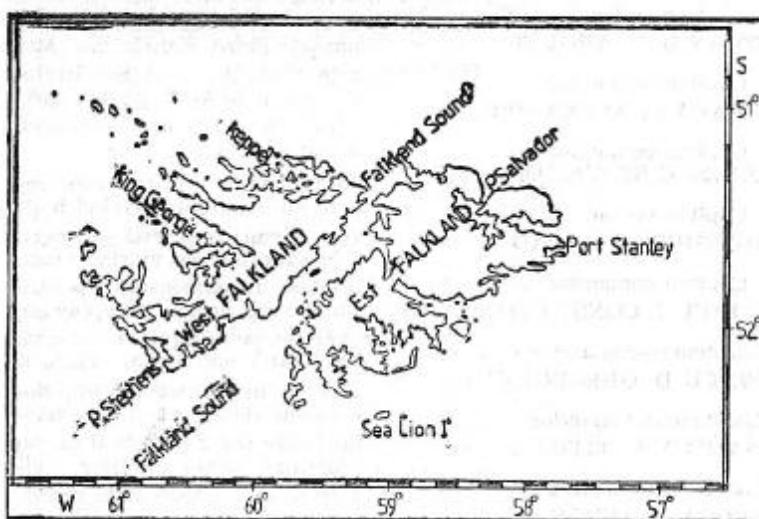
Ne îndreptăm, în iunie 1978, cu nava traaler B-22 „SINOE“ către una din cele două mari insule din arhipelag — insula Est Falkland —, dorind să intrăm în Port Stanley, principalul port al arhipelagului, capitala acestuia, dacă se poate spune așa, unde se află și reședința guvernatorului.

Am acostat cu nava în largul

portului așteptând sosirea la bord a oficialităților locale, după care urma să vizităm orașul și, dacă mai era timp, locurile din imprejurimi.

Situat în Oceanul Atlantic de sud-est, la 480 km de strâmtoarea Magellan, cuprins între 50°45' latitudine sudică și 51°00' longitudine W, arhipelagul Falkland este format din două insule mari (Est Falkland și West Falkland) la care se adaugă aproximativ 200 insule mai mici.

Insulele au o poziție strategică deosebită și Port Stanley, unde oceanul este suveran jur-imprejur, mărturisește de la sine că pe aici au trecut toate drumurile europene către continentul Antarctic sau spre Oceanul Pacific și mai departe. Rămânând un punct fix de uscat, dar trăind din bogăția apelor și istoria oamenilor ce au venit, unii dintre ei rămnând, iar alii navigând mai departe, Portul Stanley nu s-a infăptuat modest fără a domina inălțimi, cu faleze abrupte. Fjurmul brăzdat de numeroase goluri, ce pătrund adânc în uscat, era acoperit cu vegetație de un verde viu, confirmând sosirea primăverii australie.



→

Ambarcați în barca de salvare a navei, am ajuns destul de repede în rada portului, intrucât nu este situat într-un golf adânc, cum ar fi cel aflat mai la nord, Berkeley Sound. Cavaliul de acces nu ridică probleme, nefiind nevoie de pilotaj.

Portul cuprinde cîteva străzi pietruite, care urmăresc configurația ușor deluroasă a terenului. În centrul domină maiestuoasă clădirea bisericii anglicane, construită din lemn, de culoare albă, dormică de a capta razele soarelui emisferii antrale, dar și a focaliza spiritul credințiosilor insulei și nu numai.

Alături de biserică, un mare magazin te duce imediat cu gândul la un Supermarket somptuos de pe străzile Londrei, prin bogăția, varietatea și calitatea mărfurilor expuse. Aici am întâlnit cele mai diverse categorii de produse alimentare, îmbrăcăminte, cosmetice, obiecte de uz gospodăresc, alături de cele necesare pescuitului.

Creșterea oilor, observate permanent pe pajistile mai înalte, reprezintă de asemenea una din preocupările de bază ale locuitorilor. Este vorba de o rasă specifică, bine adaptată condițiilor locu, creată printr-o îndelungată acțiune de selecție dirijată.

În fața bisericii un mic parculeț, dominat în centru de un pin înalt, te învezește și îl parcurgi respectuos când îți amintești că te află la 59° latitudinea sudică, unde anotimpul rece hotărâște atât de aspru durata vieții.

Casa Guvernatorului, situată la aproximativ 600 m de catedrală, înspune prin simplitatea ei, reprezentând central administrativ al arhipelagului, acolo unde legile sunt aplicate și respectate cu strictețe. Privim cu respect monumentul de granit ridicat în memoria exploratorilor cunoscuți și necunoscu-

ți, a vânătorilor de balene care și-au instalat pe insulă bazele de aprovizionare și prelucrare a acestora.

Casile celor aproximativ 1.500 de locuitori sunt fără etaj, construite din bârne, cu geomuri largi, mari, cornice să capeteze cât mai mult lumina zilei, lipsite de perdelele mult apreciate în alte locuri, inclusiv de noi. În fața fiecărei case, sau pe drum întărești, de regulă, masini puternice, de tip Range Rover, justificate pentru terenul stâncoș lipsit de soselele europene cu care ne-am obișnuit.

Portul poate și străbătuț de-a lungul și de-a latul în mai puțin de 2 ore. Totul poate peccață ordinei și a bunului gust nesofisticat de civilizație; dar stănd sub emblema tradițiilor ei mai vechi a celor care au renit și au rămas aici, pe a căror casă scrie „English for ever”. Coborând din nou spre mare, împreună cu unul din localnici, ne-am întrebat către Muzeul Mării. Am fost întâmpinat cu vădită emoție de administratorul muzeului care ne-a condus în către din camerele ce găzduiesc lucruri deosebite, păstrate cu mare grija. La intrare ne-au fost prezentate fragmente din scheletul nautilus din lemn, naufragiate pe stânci, fără a putea fi identificate numele și naționalitatea lor, anore, lanțuri de diferite tipuri, timone, harpoane, arcuri și felinare. Ne-au impresionat costumele de ofițeri englezi ce au aparținut flotei anilor 1796, alături de cătreau foli ai jurnalul de bord al anui navigator necunoscut. Într-o din încăperi erau ingenezi prezentate mai multe coaste de balenă, imagini ale portului de-a lungul existenței sale și altele cu imagini mai recente.

Cu o adâncă recunoștință am căutat către cuvinte în carteau Muzeului și ele au căpătat o importanță aparte aflată că suntem



prima navă românească ce intră în apele golfului Stanley, iar o parte a echipajului vizitează acest colț de lume.

Luându-ne rămas bun de la administratorul muzeului, încântat de a fi fost gazda unor români, ne-am întrebat spre micuța barcă și de aici spre nava care aștepta răbdătoare. Se închelașe scurta noastră vizită în Portul Stanley. Încercam, cu ochii închiși, să las impresiile să se aşeze și să se cristalizeze în liniste oceanului.

Ridicând ancoră, nava „SINOE” a prezentat onorul salutând de această dată un nou prieten al mărilor sudului după care, fixând proa către sud, ne-am întrebat spre o altă insulă, Georgia de sud, cea veșnic acoperită de gheăță.

dr. ing. Cornelia MAXIM  
Institutul Român de Cercetări  
Marine, CONSTANȚA

## Nume de eroi înscrise pe bordaj



Sublocotenent  
Ion Elefterescu

— S-a născut la 24 iulie 1877, în Botoșani.

— Atrăs de cariera armelor, ur-

mează Școala militară de ofițeri din București între 1875–1877. La 24 aprilie 1877, la absolvirea școlii, este avansat la gradul de sublocotenent și incastrat în Regimentul 2 artillerie, comandant de secție din bateria 2.

— Participă cu tunuri săli la duelurile de artillerie dintre bateriile române de la Calafat și cele otomane de la Vidin, alindu-se cu subunitatea în amplasamentul bateriei „Stefan cel Mare”. Trece Dunărea la 20 august, întrebatindu-se spre frontul de la Plevna, unde în

ziua de 27 august susține cu focul tunurilor sale asaltul trupelor române asupra redanului din fața „Griviței 1<sup>a</sup>”. La 30 august 1877 secția de artilerie comandată de sublocotenentul Ion Elefterescu, inclusă în cadrul „Bateriei de la Movilă”, sprijină cu foc asaltul infanteriei române asupra „Griviței 1<sup>a</sup>”.

— În timpul luptei un glonț inamic îl lovește mortal în piept, curmându-i viața.

— Eternizându-i memoria la 15 august 1981 o vedetă fluvială este hinezată cu numele său.

Căpitan de răngul II  
Ileana MOLDOVAN

## Invitație la Oceanie Club

# O poartă spre cunoașterea întinderilor albastre

Din inițiativa unui grup de tineri îndrăgoșați de mare, de frumusețile medului acvatic, de diversitatea lumii și ce o populează, și animații de dorință de cunoaștere a tainelor mării, dar conștienți și de nevoie de bătălie pentru păstrarea echilibrului natural în raport cu intervențiile, adesea dure și pagubitoare, ale factorului antropic, la data de 27.02.1992, la Constanța a luat naștere OCEANIC CLUB. Numele său pornește de la aspirația îndrăzneață spre spațiile largi ale mării, dar și dincolo de ea, spre spațiile nemărginite ale OCEANULUI. Prin statutul său, se constituie ca organizație neguvernamentală, apolitică și nonprofit, de acțiune și educație ecologică și oceanologică, deschisă cooperărilor cu diverse organisme din țară și din străinătate. Oceanic Club numără 25 de membri activi, elevi de liceu, studenți, ofițeri de marină, și este deschis unui număr nelimitat de membri simpatizanți. Date fiind veniturile modeste ale membrilor săi, în bună parte elevi și studenți, Oceanic Club nu percep cotizații, fondurile sale financiare depinzând în exclusivitate de donații, sponsorizări, subvenții benevolă asigurate de diversi agenți economici.

In acțiunile sale, adesea îndrăznețe dar pline de elanul generos al tinereții, clubul iubitorilor mării s-a bucurat, încă de la începuturile sale, de îndrumarea științifică competență a unor specialiști din cadrul Institutului Român de Cercetări Marine, Institutului de Marină Civilă, Complexului muzeal de Științe ale Naturii din Constanța, Muzeului de Istorie Naturală „Grigore Antipa” și din cadrul administrației Rezervației Biosferei Delta Dunării, Tulcea. O parte din membrii clubului sunt membri activi ai Ligii Navale Române. Nedispunând de o publicație proprie, membrii clubului și staff-ul său își propun a-și prezenta realizările în paginile revistelor „MARINA ROMÂNĂ” și „MAREA NOASTRĂ”, răspunzând generoasei oferte avansate de redacțiile celor două perioadice.

In scurtul interval scurs de la înființare și până în prezent, Oceanic Club a stabilit numeroase contacte cu alte organizații similare din țară, a organizat o serie de expediții tematice la litoralul românesc și în Delta Dunării, a participat prin membrii săi la diverse reuniuni, coloconii, simpozioane și sesiuni științifice. În vara anului 1992, la bordul unor ambarcațiuni ușoare, a fost organizată o expediție de cunoaștere a Deltei Dunării, realizându-se filmul documentar „Pledoarie pentru Delta Dunării” în regia lui Răzvan Popescu-Mirceni, imaginile și montajul fiind asigurate de talentatul operator video Louis Mugur Diaconu. La expediție au participat, de asemenea, și tinerii Mihai Nedelcu, Daniel Nestor și Lucian Ghimes, ultimul fiind navigatorul și căpitanul echipei. Cu ajutorul unor organizații internaționale, filmul a fost prezentat în Anglia și Franța, precum și la Conferința Ministrilor Mediului de la Lucerna (Elveția) din 28–30 aprilie 1993, dar și în unele unități de învățământ din municipiul Constanța.

Pe linia cooperării internaționale, clubul întreține relații de colaborare cu „S.O.S. – Ocean” – Franța; „International Oceanographic System” – U.S.A., „East West Environment” – Anglia, și se bucură de sprijinul unor specialiști de la „Centre Nationale pour la Recherche Scientifique” – Paris.

Tinerii și inimoișii membrii ai clubului, în majoritate buni cunoșători ai câtorva limbi de circulație

internațională, au organizat, cu mijloace modeste, vizita pe litoralul românesc și în Deltă a doamnei doctor Agnes Recroch, biolog la CNRS – Franța, a jurnaliștilor Alexandre Jipee și Alain Corsoux din Belgia, precum și a studenților și jurnaliștilor elvețieni Jean Philippe Coppex și Hans Rueoli Reinhard.

In 1992, prin Răzvan Popescu-Mirceni, clubul a realizat o serie de contacte directe cu „S.O.S.-Ocean” – Brest, în Franța, iar în vara acestui an există perspectiva unor vizite de studiu și contacte, a unor membri ai clubului, în Italia și Australia. Tot în vara acestui an este planificată expediția „SCAF-50”, care urmărește realizarea unui film privind biodiversitatea litoralului românesc al Mării Negre precum și resursele sale pescărești: – se contează pe sprijinul M.T.C. (Marine Tv. Ceter) și I.R.C.M., precum și al întreprinderilor pescărești din regiune.

In funcție de posibilitatea găsirii unor agenți economici interesati în acțiuni de sponsorizare, de diversificare a legăturilor lor comerciale, se intenționează organizarea unei expoziții privind economia, cultura și tradițiile, resursele naturale din zona marină, dar și continentală a Republicii Namibia, folosind un bogat material documentar rezultat din expedițiile întreprinse de I.R.C.M., în anii 1980–1990, în regiune, precum și surse informaționale recente, puse la dispozitie de Ambasada României la Windhoek, prin domnul ambasador Petre Vlăceanu.

Pentru toți iubitorii mării, pentru toți cei dispuși să susțină inițiativei tinerilor membri ai tot atât de Tânărului OCEANIC CLUB CONSTANȚA portile sale sunt larg deschise, sperând în cât mai mulți membri simpatizanți, dar și în concursul unor instituții economice sau de cultură dispuse să susțină finanțari programul de acțiuni al acestei organizații.

Puteți fi contactați la telefon: 091/617872 sau 091/661956; adresa: str. Decebal nr. 41 Constanța, RO–8700.

Nicolae C. PAPADOPOL

Director general O.C.C.,

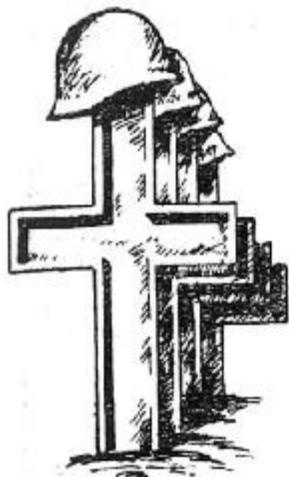
Cercetător principal I.R.C.M.,  
Profesor asociat I.M.C. Constanța

Răzvan POPESCU-MIRCENI

Director executiv O.C.C.



# CULTUL EROILOR



**GLORIOS  
AU ȘTIUT  
SĂ MOARĂ,  
APĂRÂNDU-ȘI  
PATRIA**

Ziua Înălțării Domnului are o dublă semnificație pentru sufletele credincioșilor români. Este o zi de cucerină plecăciune în fața Divinității, dar și de comemorare a eroilor patriei, căzuți pe câmpurile de luptă întru apărarea pământului românesc.

In Dobrogea, ziua aceasta, a eroilor, a intrat definitiv în Pantheonul de cinstire a memoriei lor, prin dezvelirea, în comuna Mihail Kogălniceanu, a primului monument de pe teritoriul patriei închinat eroilor căzuți între anii 1941—1945, atât pe frontul de Est cât și de Vest.

Operă a locotenent-colonelului (r) Zoanel Gheorghiu, aflat acum la vîrstă de 93 de ani, monumental relevă, în basoreliefurile sale, lupta, dărzenia, sacrificiul militarilor martiri pe care sculptorul i-a reprezentat așa cum i-a văzut lângă el, la vremea războiului, vii, răniți sau morți, cărându-i cu brațele la spitalul de campanie.

Emotionant a fost momentul în care, prin scurta sa pledoarie, sculptorul a înlácrimat întreaga asistență. Arătând ostășii de pe basorelief a spus, aproape plângând: „Copiii mei, au fost vii! Au fost lângă mine! Ar fi trăit poate și acum... E bine că, după mulți ani, ne mai gândim la ei. Pentru noi au murit! Dumnezeu să-i lerte!”

Ceremonialul dezvelirii monumentului s-a desfășurat în prezența comandanțului Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Angheluș, a prefectului județului Constanța, domnul Anghel Constantinescu, precum și a numeroase altă oficialitate județene și ale localității Mihail Kogălniceanu. Dar, cel mai elocvent pentru cinstirea și memoria morților eroi a fost numărul foarte mare de cetățeni, de la bâtrâni care au trăit acele vremuri până la copiii care au recitat poezii și au pus flori la monument, chiar dacă la vîrstă lor încă nu înțeleg întreaga semnificație a unui asemenea gest de recunoștință; dar important e că încep să înțeleagă...

A fost o zi de neuitat! Peste tot verdeață, în soare vestitor de vară, flori, culori, copii curioși, osuși cu armă în onor, sobor de preoți și fanfară militară.

După momentul dezvelirii monumentului s-a desfășurat ceremonia religioasă de pomenire a eroilor patriei, apoi au luat cuvântul oficialitățile. Comandanțul Marinei Militare a relevat fapțiul că monumentul este ridicat în memoria celor căzuți în credință și jertfă, care au luptat în Regimentul 36 Infanterie, atât în primul cât și-n al doilea război mondial. Înființat în 1909, regimentul s-a numit „Vasile Lupu”, iar primele lupte le-a desfășurat în 1913, în războiul balcanic. În anul 1916, la Turtucaia, s-au dat noi jertfe de sânge ca, în același an, la Mărășești, să cadă răpus comandanțul regimentului, locotenent-colonel Georgescu. Același regiment avea să respingă inamicul în cel de-al doilea război mondial până la Oarba



Zoanel Gheorghiu — o memorie vie.

de Mureș și Carei, ajungând la 18 martie 1945 la 80 km de Tatra.

În finalul alocuțiunii sale comandanțul Marinei Militare a transmis mulțumiri veteranului artist Zoanel Gheorghiu, același înimos ctitor al monumentului ridicat în cinstea Regimentului 34 Infanterie, care se află amplasat în Constanța pe strada Traian.

Din cuvântarea primarului comunei Mihail Kogălniceanu, am reținut exprimarea, atât de plină de adevar, „Sufletul eroilor ne-a frâmantat pâinile”.

Veteranul Valeriu Dumitrescu, general maior (r), a pus o floare la monument și, plecându-și fruntaș a recunoștință în fața martirilor, a spus cu emoție „Veșnică odihnă și slavă eroilor neamului”.

A urmat apoi programul artistic prezentat de copii din localitate, eleva din clasa a V-a Irinia Mărilena recitând magistral „Scrisoare de la Muselul Selo”.

In semn de omagiu, cu creștinească închinare, cățiva băstinași au aprins lumânări la monument.

Într-o slava eroilor și comemorarea lor, fanfara a interpretat „Imnul eroilor”.

In tăcerea impusă de muzică, la auzul fanfarei, o fetiță și-a întrebat mama: „Cine a murit mămico?” „Mulți au murit, fata mea, mulți!”

Glorios au știut să moară, apărându-și patria!

Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC

# Un pilot deasupra mării HORIA AGARICI

Superbe și înăltătoare sunt momentele de adevăr ale istoriei. Magnifice și emoționante, atunci când ele dă atestat de nemurire eroilor neamului românesc, celor oameni în uniformă militară care, pe câmpul de onoare riscându-și viața, nu au pregetat să înfrunte inamicul.

17 iunie 1993. Ziua Aviației Române, zi în care poporul român omagiază eroii aviației și-i cinstește pe militarii în uniformă bleu-azuriu care-i apără liniștea. În Cimitirul Eroilor din Constanța, în cadrul unei ceremonii deosebite au fost reînhumate, și nu întâmplător în această zi, osemintele unuia dintre eroi celei de-a doua conflagrări mondiale, legendarul aviator HORIA AGARICI.

S-a născut la 6 aprilie 1911 la Lausanne — Elveția, într-un moment în care părinții săi — Constantin și Valeria — se aflau într-o călătorie de afaceri. Absolvind liceul în anul 1929 a frecventat, pentru un an, cursurile Politehnicii din Timișoara. Setea nesătioasă de albastru, chemarea irezistibilă a vâzduhului și avântul tineretii l-au determinat să renunțe la studiile ingineresci pentru a se înscrie, în anul 1931 la Scoala de ofițeri de Aviație de la Cotroceni. Absolvă școala la 1 iulie 1933 când este avansat la gradul de sublocotenent și repartizat în Flotila 1 Aviație. 22 iunie 1941 — când a izbucnit războul — locotenent HORIA AGARICI se afla în cadrul escadrilei 53 Hurricane, bazată la Mamaia cu misiunea de a apăra Constanța și litoralul. Botezul fochii și primește chiar a doua zi — 23 iunie, când o formăție de bombardiere sovietice atacă Constanța.

„În timpul atacului de la ora 12,30 locotenent aviator Agarici Horia, care se găsea pe aerodrom, cu un avion Hurricane pe care l-reparase, a decolat din propria inițiativă și atacând formația inamică și a doborât un avion și a silit să atereze un alt avion al căruia echipaj doborât a fost atacat de A.C.A. (apărarea contraeronavelor n.n.) și de locotenentul de aviație Agarici Horia, astfel că nu se știe de cine a fost doborât”, consemnează Jurnalul de Operații al Regiunii a 9-a Aeriene.

„Luptat la Constanța și apărarea Dobrogei șase săptămâni — seria Horia Agarici într-o autobiografie datată 1 aprilie 1951 — doborât trei bombardiere (la două echipe-jul prizonier), al treilea explodat având bombe la el la căderea în mare”.

Acest an de bravură al locotenentului HORIA AGARICI cu trei



victorii aeriene într-o singură zi, în primele momente ale războului a avut un efect electricant asupra moralului aviațorilor români, împinând, în același timp, respect din partea inamicului.

Prin intermediul emisiunilor radiofonice ale Armatei și mai ales a unui slabăr compus de Gherase Dendrino, text Al. O. Teodoreanu, întreaga suflare a țării a aflat că...

„A plecat la vânătoare AGARICI

Să vâneze, să vâneze bolșevici”.

„Cultul Patriei, simbol datoriei și al onoarei l-au întâmpinat din leagăn pe locotenentul Agarici — consemna Al. O. Teodoreanu într-un articol din Universul, la 30 iunie 1941. Întru ele a crescut și prin ele a biruit. De aceea, eu știu bine că fapta locotenentului Agarici nu e o întâmplare. El n-a făcut decât să ducă la izbândă o poruncă ancesrală care prin el, lată, să aibă plină realizare. Ridicându-se în vâzduh ca să se năpustescă asu-

pra năvălitorului, locotenentul Agarici auzea glasul poruncitor și futuror Agaricilor care au apărăt în veac acest neam și această țară, strigându-i: „loveste Agarici!

Și Agarici a lovit...”.

Au urmat și alte onoruri: Cavaler al Virtuții Aeronautice clasa a III-a cu două barete ale Coroanei României cu spade și panglică de Virtutea Militară clasa a V-a și a Crucii de Fier clasa a II-a.

Din păcate, în astfel de situații apar, aproape implacabil, denigratori. Cei mici și neputincioși, roși de invidie care au făcut tot ce le-a stat în puțină pentru a discredita un erou. A cunoscut și gustul amar pe care-l provoca denigrările, chiar dacă până la sfârșitul războului avea să mai doboare un evadrimotor inamic (4 aprilie 1944).

După războli, cum era de așteptat, avea să cunoască, la fel ca mulți alți eroi ai României, umiliințele unui regim totalitar, stalinist, deposedit de onciuri, lipsit de drepturi și de mijloace de existență.

Pentru a-și întreține familia avea să lucreze fie pe la conacul lui Sadoveanu din Brătușești, fie ca mecanic, instalator de gaze la Eforie Sud sau Institutul de Marină, iar ca șirul umilințelor să fie complet, la 16 noiembrie 1955, generalul Mircea Haupt îl declară „ostil regimului ținându-se seama de cele petrecute în timpul războului contra U.R.S.S. (și) în concluzie propune trecerea lui în cadrul soldaților”.

Deci și degradarea militară.

Va fi reabilitat la 18 august 1965 când redevine căpitan aviator în rezervă.

La 13 iulie 1982, într-un ultim și ireversibil zbor, sufletul celui care a fost legendarul aviator HORIA AGARICI a ureat la ceruri. Din păcate, la acea dată nu i s-au putut da toate onorurile ce i se cunvenau.

Si totuși...

Dacă aviațorul Agarici, căruia a semneata unui Icar ce se avântă la ceruri, i-au fost frânte aripile, nimic nu a putut să-l frângă spiritul. Înregistrat cu un nativ talent literar, Horia Agarici a lăsat (deocamdată) literaturii române un volum de poezii, apărut în 1942, intitulat „Acorduri și nuanțe” având încă la acea dată pregătite și alte volume: „Avânt și armorie” (poezii), „Soimani Furtuna” (nuvele), „Aviația de vânătoare” (tratat) și „Lupta în cer” (tehnica și tactică). Ulterior a mai scris

→  
aproximativ patru volume de poezii însumând peste 2200 de pagini.

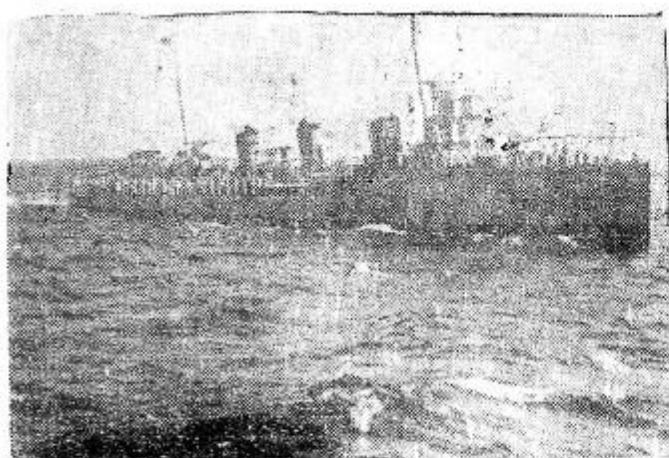
"A fost un suflet extrem de generos — se confesa un prieten al familiei Agarici, Ioan Bonchiș, ofițer aviator în rezervă, cel care s-a bătut ca nimeni altul să-l reabiliteze memoria — a dedicat la toți prietenii și camarazii de arme căte o poezie. Nimeni nu a scris însă nimic despre el. Ba, da. Calomni!".

Chemat la dreapta judecată a istoriei, pilotului HORIA AGARICI i-au fost restituite toate drepturile, inclusiv acela de a-și inscrie numele în panteonul eroilor de neam.

De Ziua Aviației Române, onorurile militare prezentate de aviatori, marinari și infanteriști marini, prezența la ceremonie a unor personalități: general maior Constantin Mereu (Comandamentul Aviației), contraamiral Dumitache Oprea (Comandamentul Marinei Militare), colonel Ion Tarină, colonel Ion Soporă (comandanții unităților de aviație Tuzla și Mihai Kogălniceanu), Căpitan de rangul I Marcel Dragu, Cornel Neagoe, primarul orașului Constanța, general maior (rez.) Val Dumitrescu (președintele Asociației Veteranilor de Război) a unui mare număr de ofițeri și subofițeri aviatori, precum și a unei numeroase asistențe s-au constituit în recunoștința camarazilor de arme și a oamenilor cetății de la târmul Mării Negre, pe care a apărat-o cu strănicie.

Creștineasca slujbă religioasă oficială de un sobor de preoți în frunte cu Inalt Prea Sfîntină - Sa arhiepiscopul Lucian Florea a consimțit și dreptul la veșnică pomeneire a celui care a fost erou, aviator de legendă și poet HORIA AGARICI.

Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN



## Distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI” Cu paloșul pe mare

Din briza despletită, se varsă către soare  
Reflex de curcubeu, în scoicile din valuri,  
Selipind covor de jar, și-n foc de zori, portaluri,  
Din nimuri însozite, prin jocuri schimbătoare.

Cu bareea basmelor, spre cerul fără maluri,  
Distrugătorul trece, cu trenă selipitoare,  
Spârgând buchet de stele de spumă ţușnitoare,  
Alunecând prin umbre, diamante și opaluri,

Având nepotolit, pe val își face zborul,  
Și fulgeră năluca, poteci de vis să sape,  
În zgromot de cascade ducând navigatorul...

Și taie cercul zăril, ce-n suflet nu-i începe,  
Să fulgere cu flăcări pe mări, urmându-și dorul,  
Ducând legenda țării, cu paloșul... pe ape...

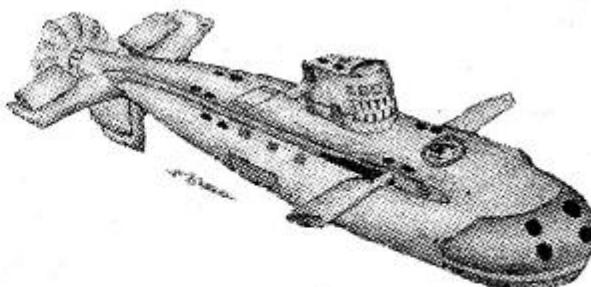
## Submarinului „DELFINUL”

# Submarinul

Pe nesfârșit fugă de tremur de lumină,  
Insăilează fire de spume printre unde,  
Un fus tăcut, ce trece domol să se scufunde  
Prin brazda lui de valuri, în liniște senină,  
  
Un fir de vălurele mai tăie marea lină,  
Urmând un perisop, ce din adânc răspunde,  
Pândind, iscoditor, din fusul ce pătrunde,  
Suveică, printre unde, eu vrajă de uzină.  
  
Prin incleștarea moale, prin rece săn de mare,  
Având de nimicire, prin bezne, drum își sapă,  
În joc, ce pune viață pe zar, la încercare.  
  
Și risc adulmecând, prin ficee supapă,  
Un submarin dispără furios, în căutare  
Pe calea să tăcută de „cârtijă de apă”

6 iunie 1912

Horia AGARICI

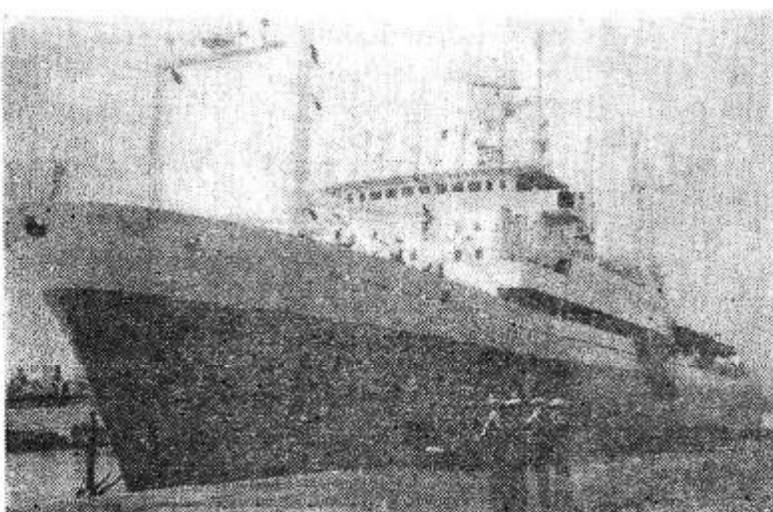


## OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

### Spania

• Excelența Sa domnul Julian García Vargas, ministrul spaniol al apărării a vizitat distrugătorul „MĂRĂSEȘTI”, nave portătoare de rachete și torpile, Academia Navală „MIRCEA CEL BATRÂN” și nava-școală „MIRCEA” de la bordul căreia vă prezentăm imaginea alăturată.

În întâlnirea avută cu domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandantul Marinei Militare, în ziua de 13 mai a.c., ospetul spaniol și-a exprimat dorința de extindere a relațiilor de colaborare dintre cele două flote, de realizare a unor colaborări în domeniul tehnicii navale și a învățământului militar de marină și a făcut aprecieri pozitive asupra eforturilor României de integrare în structurile europene.



### Siria

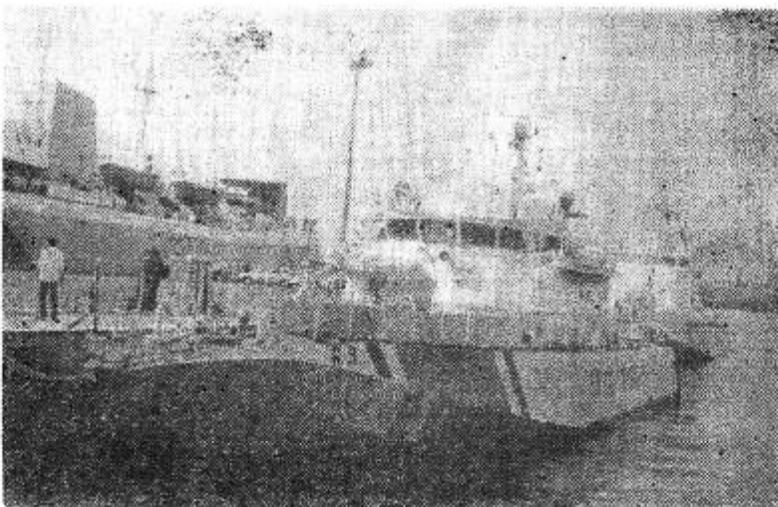
• În perioada 25—28 iunie a.c., nava-școală siriană „AL ASSAD” comandată de contraamiralul Mohamed Abushanab a efectuat o vizită cu scop de antrenament în portul Constanța. Pe timpul vizitei, comandantul marșului, contraamiralul Abdelhamid Yusef, comandantul Școlii Navale din Latakia și marinarii sirieni au fost oaspeti Academiei Navale, Centrului de Scajandri și al unor unități de nave din Marina Militară.

Nava are 3500 tone, 116x18x6 metri și 215 membri în echipaj.

### Turcia

• Vedetele SG-69 și SG-74 aparținând Gărzii de coastă a Mărilor Negre din Comandamentul de Securitate a Litoralului Turciei au vizitat în premieră unitatea de nave granițiere constănțeană. Cu acest prilej căpitanul de rangul I Güner Kutlu, comandantul Zonei de coastă a fost primit de comandantul Marinei Militare.

Cele două moderne nave de patrulare comandate de locotenenți Erol Kılıç și I. G. Gurkan Tekesin au 210 tone fiecare, 35,61x8,4x1,9 metri, 7200 CP 33 Np și 21 membri în echipaj.



Căpitan-locotenent  
M. MARIAN

## Sporturile nautice, între pasiune și... sponsori

Prin acuratețea lor, prin frumusețea formelor și coloritul ambarcațiunilor, precum și datorită zborului măiestru pe creste de valuri, sporturile nautice au un fascinare aparte. De aici și pasiunea cu care numerosi doritori le practică.

Dar între pasiune și... posibilitățile de a practica aceste sporturi este o carecare... distanță, de unde și titlul prezentului material.

Din precizările făcute de domnul căpitan de rangul I Emanoil Tigănaș, actualul vicepreședinte al Asociației sportive "Marina" și fostul președinte al secției de yachting, rezultă că preocuparea pentru practicarea sporturilor nautice nu include doar destindere și recreere, ci primează caracterul aplicativ, formativ pentru funcțiile ce le vor avea sportivilor performeri la bordul navelor, pentru "împrietenirea cu apă, obișnuința cu condițiile meteo, rezolvarea unor probleme complexe ce apar în timpul navegării, rezistența la efort prelungit și, nu în ultimul rând, formarea curajului și incredерii în propriele forțe".

Pasionați ai acestor sporturi sunt, deopotrivă, elevi ai liceului militar de marină, studenți din marina militară și civilă, tinere cadre de la bordul navelor sau din alte unități și instituții ale armatei.

De la același inimous animator și pasionat practicant al sporturilor nautice aflăm că din acest an să luat inițiativa de a pregăti copiii cadrelor militare și a călăuzi în tainele activităților marinărești specifice. El parcurge două etape, prima de înot aplicativ, în 10 săptămâni, cu un test final — eliminitoriu — constând în înot echipat, recuperarea unor obiecte și lucrări în apă, iar a doua etapă, pregătirea pe ambarcațiuni tip "Optimist", în speranță că mulți dintre ei vor urma cariera părinților.

Un plus de calitate în activitatea de pregătire marinărească și sporturi nautice — ne precizează interlocutorul — îl asigură încadrarea la secția de pregătire a unor ofițeri de marină, foști sau actuali campioni naționali și balcanici, respectiv căpitan locotenent Doru Matei și locotenent-major Dan Damian. Sub conducerea acestora, membrul legitimății ai asociației au luate primele "volte în vânt" odată cu "Cupa primăverii", obținând și primele 3 locuri la "F.D."-uri, locurile III la clasa „420” și „Finn”.

Întrecerea a fost organizată de Comisia județeană de yachting. La câțiva timp după aceea, respectiv între 23 și 30 mai 1993, Federația română de yachting a organizat în-

treceri în cadrul trofeului internațional „Tomis”, pe lacul Siutghiol, unde „ASA Marina” a câștigat din nou primele locuri la „F.D.”-uri, locul II la clasa 420 băieți, prin soldații Cherim Adnan și Simionov Gheorghe și locul III la clasa „Cadet”, prin elevii Tigănaș Valentin și Cimpoca Robert.

De remarcat locul I obținut de fiul altui ofițer de marină la clasa „Optimist”, respectiv elevul Brighidă Andrei, aparținând clubului „Electrică”, pentru că marina nu dispune de ambarcațiuni competitive. (Poate și aici reiese o anume inadvertență între pasiune și... sponsori).

La ora la care apare acest articol, deja se va fi desfășurat și „Cupa Electrică”, organizată de Comisia județeană de yachting, rezultatele obținute de asociația noastră urmând a fi publicate în următorul număr al revistei.

Revenind la spinoasa problemă a sponsorilor, din informațiile primite de la căpitan locotenent Doru Matei, aflăm că pentru susținerea secției yachting au fost întreprinse măsuri organizatorice care au ca rezultat menținerea „pe liniă de plutire”.

Asociația are membri susținători din cadrele militare, care depun cotizații benevoli, având facilități în obținerea de ambarcațiuni nautice. Este un paleativ, pentru că procurarea de ambarcațiuni com-

petitive necesită sume de bani care nu pot fi obținute decât prin contracte de asociere pentru prestații turistice și sponsorizare. Trebuie să recunoscem că actuala dotare de la secția de pregătire marinărească este deficitară, iar ambarcațiunile existente au termen de folosință depășit și numai pasiunea și permanența preocupare a sportivilor le mentin în stare bună.

Un pas important a fost deja făcut, prin contractul cu societatea „Aurora” care plătește valoarea serviciilor prestate în bani sau vele.

In perspectivă, pe agenda de lucru a celor care coordonează activitatea în domeniul sporturilor nautice sunt înscrise câteva concursuri de anvergură, după cum urmează:

Cupa „Universitară”, care se va desfășura în august (organizată de Comisia județeană de yachting), Campionatul național de juniori, la începutul lunii august, urmat de Campionatul național de seniori, între 20 și 30 august, ambele organizate de Federația română de yachting.

Cupa „Marina”, organizată între 10 și 15 august, pe Siutghiol, cu festivitate de premiere chiar de Ziua Marinei.

Până atunci, pentru buna desfășurare a acestor întreceri, se caută... sponsori! Sperăm că se vor găsi și alți pasionați ai acestor sporturi, în afara membrilor legitimați, așa încât, între pasiune și sponsori, să fie o... puține de legătură.

**Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

## STIRI SPORTIVE

### FOTBAL

In perioada mai—iunie 1993, în garnizoanele Constanța și Mangalia s-a desfășurat campionatul de fotbal între Marile unități și unitățile armatei, dislocate în cele două orașe, turneu sistem „open”. Pe primul loc s-a situat echipa de jucători ai unității militare 02003, având cele mai multe puncte acumulate.

Au oficiat arbitri din cele două localități, pe bază de reciprocitate. De Ziua Marinei va fi programat un meci de fotbal între cele două câștigătoare, la care sunt invitați toți iubitorii sportului cu balonul rotund.

### ȘAH

In urma finalelor pe Ministerul Apărării Naționale, lotul Marinei Militare, reprezentat prin căpitan locotenent Tudorel Lupu, căpitan locotenent Gheorghe Tăntă și caporal Cristian Teodorescu au obținut locurile II, VII și VIII, primul concurrent întrând în posesia medaliei de argint.

### SPARTACHIADA

Liceul Militar de Marina „Alexandru Ioan Cuza” a participat cu un lot de sportivi la Craiova, unde s-a desfășurat spartachiada de vară a liceelor militare. Cu o comportare destul de modestă, elevii marinari s-au situat, în final, pe locul cinci.

### NAVOMODELISM

Sportivii marinari de la Academia Navală se pregătesc intens pentru participarea la concursurile internaționale de navomodelism, care vor avea loc în vara și toamna acestui an. Ofițerii căpitan de rangul III Cornelius Costinie și căpitan locotenent Cristian Mircea au mari șanse de-a obține medalii. Le urăm succes deplin!

### CROSS

Cu o barecare întârziere, dar binevenită, este stirea că la „Crossul litoralului”, au participat și câțiva veterani de război, între care și domnul Anestie Gagăroș, de 70 de ani. Felicitări!



magazin • magazin • magazin

## Catastrofe navale

• Anul 1866 consemnează în evenimentele catastrofelor navale scufundarea, în timpul bătăliei de lângă insula Lissa (Marea Adriatică), a navei cirasat italiană „RED-ITALIA” în urma coliziunii acestieia cu pînzelul submarin al unei alte nave combatante, „KAI-SER”, furiareajă plutită pe apă, aparținând flotei austriecă. În numai câteva secunde nava italiană este înghîtită de ape sără ca ureunul din cei 381 de oameni aflați la bord să se salveze.

• În anul 1869, în luna martie, este lansată la apă nava britanică de 8.300 tone „CAPTAIN”. Concepția constructivă originală făjă de navele lansate la apă anterior, cu un franc-bord de numai 2,44 m, aparține căpitanului Coopera Coles. În noaptea de 6/7 septembrie 1870, în timpul unei furtuni, „CAPTAIN” se scufundă, din echipajul său de 600 de oameni reușind să supraviețuiască doar 18. Expertizile efectuate au demonstrat o serie de erori de calcul ale proiectantului, necesitate în timpul execuției navei.

• 600 dintre cei 1000 de pasageri aflați la bordul navei britanice „ATLANTIC” dispar odată cu aceasta în apropiere de Halifax, în anul 1873, în urma izbirii de stâncă Meaghers-Head. Pescari localni descooperă dimineață un tablou dezolant, cu apa plină de cadavre, bucați din navă, lucruri personale aparținând personalului navigant, toate amestecate, plutind care încetro, izbindu-se în continuare de stâncă. Sumbrel tabloul este completat de o imagine de cosmar: catargele navei erau pline, ca niște ciocâlni, cu oameni, fiecare împigând pe semenul său, pentru a avea o mai sigură stabilitate, prelungindu și speranțele de salvare. Si, într-adevăr, pescarii salvează circa 400 de oameni din acest infern.

• Pachebotul britanic „DUNEDIN CASTLE” plecase, în anul 1896, din Capul Bunei Speranțe, traversând Atlanticul în bune condiții, iar în noaptea de 17 iunie se afla spre finalul călătoriei sale, apropiindu-se de intrarea în Marea Mânecii. Era o ceață foarte densă, care îngreuna guvernarea navei. La bordul pachebotului avea loc o serbare organizată spre a marca terminarea cu bine a unei plăcute călătorii. Căpitanul navei, aflat la post într-o asemenea situație dificilă, distinge prin ecuață o lumină, aprociind că este farul de la Queenstown. Eroarea de navigație a

mandantului navei a avut consecințe grave pentru pachebot, echipaj și călători: la orele 23,00, când petrecerea era în toi, nava se izbește în plină viteză de marș de una din stâncile insulei Balanec. Echipajul nu are timp să lanseze bârcile de salvare la apă, scufundarea având loc foarte brusc. Scufundarea navei contabilizează: din 254 de oameni aflați la bord se salvează doar 3 marinari. Dintre călători, nici unul.

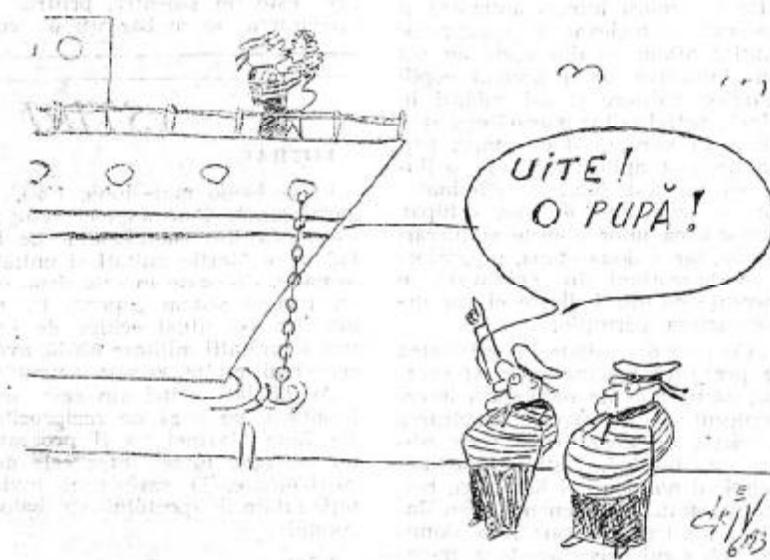
• La 15 februarie 1898, orele 21,15, la Havana se produce o puternică explozie la bordul curasătului american „MAINE”, cu un deplasament de 6682 tone. Din cei 353 marinari au fost salvați 87. Comisia stabilește că nava a fost minărată, în ciuda unor ipoteze anterioare care conduceau la ideea că ar fi avut loc o explozie interioară cauzată de neatenția echipajului. Din echipaj făcea parte și marinul Constantin Teodoriso, născut la Brăila și emigrat cu familia în S.U.A. După scufundarea curasătului, S.U.A. declară război Spaniei.

• Anul 1912 este anul intrării în legendă a pachebotului englez

„TITANIC”. Despre „TITANIC” s-au scris zeci de mii de pagini, alternând între legendă și realitate. Cu o lungime de 264 metri și un deplasament de 45.000 tone, „TITANIC” era cea mai mare navă de acest tip, în serviciu, la data lansării, 11 mai 1911. Datele tragediei legate de contextul nostru teoretic sunt cunoscute, noi consemnându-le aici foarte sumar.

Pachebotul se afla la 14 aprilie 1912 în prima sa călătorie. În timp ce se afla travers de Terra Nova, la orele 23,45, are loc o coliziune cu un ghețar care provoacă o gaură în prora tribord, urmată de scufundarea gigantului la orele 02,20. Victime: 1503 persoane. Nava „CARPATHIA”, sosită prima la locul tragediei, ia la bord 705 supraviețuitori. O săptămână de la naufragiu nava americană „MACKAY-BENNETT” întâlnește și consemnează în jurnalul său de bord un tablou înfricoșător: peste 800 de cadavre plateau în derivă, duse de curent. A fost ultima imagine a acestei sumbre realități: scufundarea, datorită incompetenței, a unei nave considerată insufinabilită, cu consecințe incalculabile. Si cu consemnarea celei mai mari catastrofe navale de până atunci. Dar numai de până atunci, pentru că vor urma altele. Si mai mari!

Emilian ANDREI



### Zâmbete estivale

Pentru cei ce fac nudism pe plajă, pentru a nu risca să vi se fure hainele, lăsați-le acasă!



Da că vă întoarceți de la bere și găsiți pe cearșaf, lângă soție, un

corp străin, nu-l îndepărtați cu un borbămac. Poate fi un corp atletic.



Apropiindu-se de naufragiat, cei din barca de salvare i-au aruncat un colac. „Mai bine, mi-ai fi aruncat un covrig, dacă tot vrei să mă salvați!”

# magazin • magazin • magazin

## Aventurile celebrului TRICĂ MARINARUL

(Peripeții povestite în memoria lui... „I” din „I”)

*Nu știu alii cum sint, dar ca Trică, mai rar pe pămînt! Plecat din nou cu nava într-o croazieră, marinarii noștri s-au urcat pe catarg și, scrutând orizontul cu binocul, strigă la comandanț: „Capitan, pămînt!” „Pămînt? Ce fel de pămînt?” Trică se uită din nou, mai atent, și răspunde: „Cernoziom!”*

*„Zăpăciturile, unde te uiți? Nu vezi că ai binocul îndreptat spre jârmul de unde abia am plecat?”*

*Peripețiiile în porturile unde nava a făcut escale, au continuat, demonstrând că eroul nostru e... unicat!*

### A LA TURCA BRE!

*Fosta poartă Otomană este, de trei ani, mult mai populată decit Poarta unu, din Constanța... Astăzi avea de unde să stie Trică, poruncit să facă acolo cuceriri de ordin sentimental. Auzise el citeva ceea ce spune cădine și, avind cîteva mil de lei la el, gîndi că nu se poate să nu-i cadă... cu asternut. Poposî la un hotel, unde se întîlni cu un compatriot, care se oferi să-l învețe cîteva cuvinte turcești, prin care să poată negocia „la sentiment”. Apoi se apropiie de un grup de fete, cărora le adresă cîteva cuvinte turcești, care sugerau dorințele de nestăvilit ale lui Trică.*

*„Ai parai?” întrebă una din fete și Trică flutură pe sub nas trei „volume” eminesciene și-un poster cu Avram Iancu. Văzindu-le, fetele au izbucnit în hohote de ris: „Mă, paragladină, noi românce suntem și-am plecat de-acolo ca să nadai tu bani de-a noștri pentru căre nici paltoanele nu te dâm jos de pe noi? Hai, să paști!”*

*Puternic șocat de întorsătura pe care au luat-o lucrurile, Trică se întoarce la navă, nu înainte de-a fi acostat de un mustațios, care l-a astemnit cu dolari, zicindu-i „Vinești cu mine! Turcu plătește! Așează-te! Trică își făcu cruce și rostă în sinea sa: „Oî și eu nîjel timpit. da-i plină lumea!”*

### CORIDA SPANIOLĂ

*Ajuns în Spania, Trică încearcă din nou mareea cu degetul, mai ales că auzise despre fetele spaniole că sunt foarte frumoase și focoase.*

*Un coleg îl invită la o coridă, iar eroul nostru crezut că o coridă e faza care cîntă într-un cor. Merge și cînd văzu că lumea e adunată, ea la stadion, iar pe gazon aștepta un bărbat cu un cearșaf roșu în mână, se gîndi că degrabă n-o să vină rîndul...*

*trei ture de stadion, Trică avea deja o tură avans. Să de vîte ori îl depăsește pe taur, humea striga „Ole!” iar Trică „Oleleu!” Cu greu scăpă de urmăritor și, întorcindu-se la navă cu pantalonii fersenită renunță să mai facă pe... taurul communal.*

### ATAC LA BANCA ANGLIEI



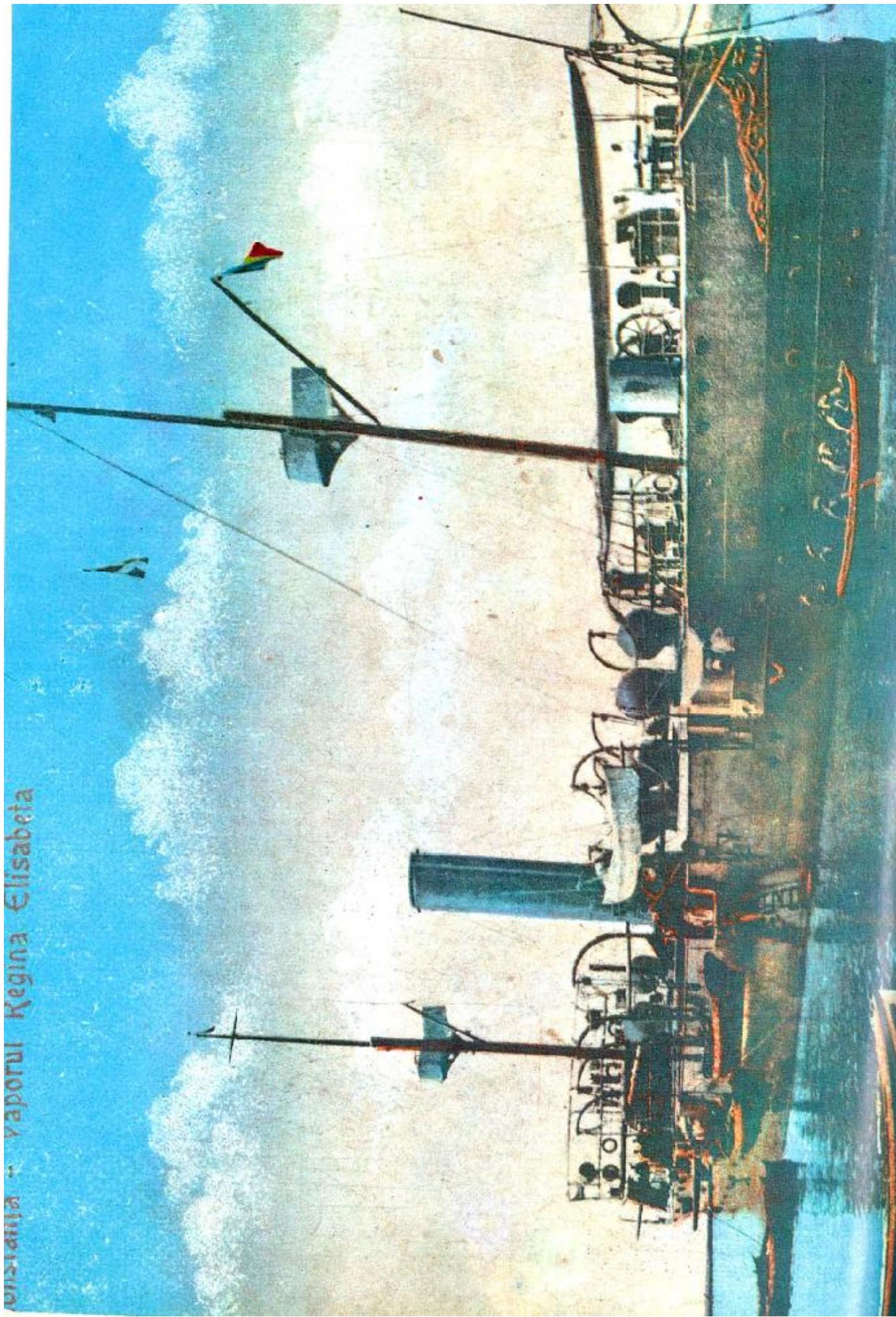
*Se inghesui, pînă ajunse în față, să, ca să ia înaintea tuturor, sări în teren, tocmai cînd de la una din porți ieșî, scoșind flăcări pe nări un...taur. A fost o cursă de nimănă, contra cronometru și contra coarnelor taurului. După primele*

*în portul Liverpool, Trică și încă alți trei membri ai echipejului au hotărît să se întilnească în fața Băncii Naționale, pentru a schimba ceva bani. Cum eroul nostru era de felul lui împrăștiat, se rătăci pe străzile orașului și nu stia cum să mai ajungă la Banchă. Oprea trecătorii și-i întreba: „Do you speak english?” „Yes!”, răspundeau, în mod firesc, aceștia. Dar cînd să întrebă unde este Banca Națională, lui Trică își se epuiză cunoștințele în materie de engleză.*

*Așa că, ajungind într-un tirgu în fața Băncii, colegii lui deja dăduiseră de bănuit și erau înconjurați de poliție, cum că ar plănuî un jaf în toată regula. Cum-necum, tot Trică l-a scăpat, pentru că avea la el o fotografie de cînd lucra la o mină din Valea Jiului. Polițistii îi eliberară, zicind că minerii români nu jură, dar bat de sting! În episodul următor, Trică învață... marinăria!*

Ananie GAGNIUC





„Regina Elisabeta” - vaporul