

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

NR. 22(6/1993)





Din SUMAR :



Ostași
dobrogeni
pe
câmpul
de
onoare

pag. 15

- Din gândirea militară a înaintașilor noștri pag. 5
- Din tainele universului albastru pag. 10

Un nume și o deschidere spre lume :
„Pilot Service” pag. 9



Oamenii bătrânelui fluviu pag. 17

Revista „MARINA ROMÂNĂ” este difuzată în București, porturile Constanța, Mangalia, Galați, Brăila, Tulcea, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin și orașele Iași, Bacău și Cluj-Napoca.

Cititorii se pot abona prin RODIPET S.A., Piața Presei Libere nr. 1, București.

Revista „MARINA ROMÂNĂ” se află la poziția 4158 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.

Tiparul executat la Tipografia „GOLIAT” - Constanța

COLEGIUL DE REDACȚIE : Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, major Costin CONSTANDACHE, secretar general de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC, cpt lt. Marian MOȘNEAGU, redactori. Corector: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: CÂRCEANU Rodica; Fotoreporter: Valentina CIUCU Tehnoredactare: George SÂRBU Responsabil de număr: Cpt. lt. Marian MOȘNEAGU

Procesare computerizată : TOTALDATA S.A. Constanța Tehnoredactori : Eugen DRĂGHICIU și Gloria PRECUP

Redacția: CERCUL MILITAR
CONSTANȚA
Strada Traian nr. 29
Telefon: 618127; 615700/238

Coperta : I Misiune în larg
IV Portul fluvial Tulcea

ROMÂNIA ȘI STRATEGIA SECURITĂȚII NAȚIONALE ÎN BAZINUL MĂRII NEGRE

Sfârșitul războiului rece, determinat de prăbușirea regimurilor totalitare comuniste din Europa de est, dezmembrarea imperiului sovietic și desființarea Tratatului de la Varșovia, a creat condiții propice afirmării individualității țărilor în cauză, bine conturată, mai mult sau mai puțin, și în ceea ce privește securitatea națională.

Sub umbrela tratatului, aparent, nu exista individualitate dar ca a putut fi confectionată. Dacă România și-a putut afirma individualitatea securității naționale, individualitatea altor țări membre aflate la linia de contact cu NATO au creat-o poziția geografică, dotarea mai modernă și mai consistentă cu tehnică și echipamente militare de către tratat. Această dotare, rămasă după desființarea tratatului, a creat o superioritate pe plan militar pentru țările în cauză, ea fiind totodată un handicap pentru România.

Cum eliminăm acest handicap? Către cine sau către ce trebuie să ne orientăm? Este evident că trebuie să abordăm calea europeană, integrarea în structurile europene existente.

Abordarea trebuie făcută treptat: mai întâi încheierea tratatelor cu țările vecine, participarea la grupările zonale și conectarea la instituțiile europene existente, NATO.

Detaliind situația României în zona de cooperare a Mării Negre intuiu că țara noastră are de ales între Marea Neagră „lac turcesc”, „nașc more” și „mare nostrum”.

Primele două parcă le-am mai auzit noi, iar a treia trebuie înțeleasă ca marca noastră a tuturor, adică o securitate de cooperare. Este posibil așa ceva? Protagonistii sunt Rusia, Ucraina, Turcia, Bulgaria și România. Dintre toate, România are cea mai scurtă fație de litoral: numai 254 km. Cea mai lungă: Turcia - 1695 km.

Este evident că țările mai sus enumerate au interese naționale comune în zona de cooperare a Mării Negre.

Acestea ar fi: păstrarea integrității teritoriale, deci păstrarea ieșirii la mare;

apărarea coastelor; libertatea comerțului pe mare și protejarea mijloacelor specifice lui; prevenirea catastrofelor ecologice; reglementarea reciprocă a mării teritoriale (delimitarea granițelor mării teritoriale); cooperarea politică, diplomatică, economică, culturală prin crearea unei zone de echilibru politic și economic.

Desigur, mai sunt și altele. Important este să cercetăm interesele pur naționale ale țărilor riverane funcție de care își stabilesc strategia de securitate proprie în zonă și care nu o dată se intersectează și vin în contradicție cu interesele naționale ale României.

TURCIA - manifestă tendințe de neootomanism (refacerea fostului imperiu). Tendințele imperiale se concretizează în: zonele cu populație musulmană din Bosnia-Hertegovina față de care conducătorii turci recunosc că au obligații; Bulgaria prin partidul minorității turce (mișcarea pentru Drepturi și Libertăți), care joacă un rol special pe scena politică internă a acesteia; încheierea unor tratate, atât politice cât și militare (vezi Albania cu statele vecine Greciei); manifestarea unui interes deosebit față de fostele republici sovietice islamică din vecinătatea Mării Negre, cu rezultate notabile; menținerea controlului asupra strămtorilor Bosfor și Dardanele; penetrarea economică și financiară în România (în special în Dobrogea) și Bulgaria; interes față de minoritatea

găgăuză din Moldova de peste Prut; menținerea unei flote militare numeroase și modernizarea ei în Marea Neagră sub umbrela NATO.

În general, strategia de securitate respectă securitatea de tratat inclusiv noua doctrină a NATO de conservare a percepției zonei de securitate a Moscovei în Europa de est (sfera de competență) cu tendințele nostalgice imperiale arătate mai sus.

Cel puțin în aparență interesele Turciei în zona Mării Negre nu vin în contradicție cu interesele Români. Ne putem incadra într-un sistem de securitate de cooperare cu condiția să reducem decalajul cantitativ și calitativ față de flota militară turcă bazată la Marea Neagră.

BULGARIA - manifestă interese speciale față de Macedonia.

Prezintă: relativă stabilitate politică internă cu sprijinul partidului minorității turce; interes față de minoritatea bulgară din Moldova de peste Prut; reînire în relațiile cu România pe tema Cadrilaterului; diferențe cu România pe seama delimitării mării teritoriale; tendințe de reducere a decalajului de timp și al celui tehnologic în exploatarea cămpurilor petrolifere de la Marea Neagră prin concesionarea acestora către firma „Shell”; import de gaze naturale din fosta URSS printr-o conductă ce traversează teritoriul României; pericolul unei catastrofe nucleare potențiale la centrala Kozlodui (în primul rând pentru România); menținerea unei flote maritime militare superioară calitativ și cantitativ României; interes mascat și neoficial față de teritoriul românesci.

Nu are o strategie de securitate conturată; dorește ca și noi intrarea în NATO și integrarea într-un sistem

Căpitán de rangul I

Corneliu RUDENCU

(continuare în pag. 4)



ROMÂNIA ȘI STRATEGIA SECURITĂȚII NAȚIONALE ÎN BAZINUL MĂRII NEGRE

(urmăre din pag. 3)

european de securitate colectivă. Interesele Bulgariei se intersectează în mai multe domenii cu ale României și nu rareori vin în contradicție. Diferendele se pot rezolva pe cale politico-diplomatică pentru mărirea încrederii reciproce. Pe plan militar trebuie să micșorăm decalajul între flotele militare care la ora actuală ne este defavorabil. Până la intrarea în NATO sau integrarea într-un sistem de securitate europeană se poate realiza securitatea de cooperare cu Bulgaria, cu condiția rezolvării diferendelor pe cale politico-diplomatică și a realizării unui echilibru militar.

UCRAINA - exercită control asupra flotei maritime militare din Marea Neagră, deocamdată împreună cu Rusia. Interesele ei vizează: menținerea în posesie a unor teritorii la Marea Neagră care nu i-au aparținut și recuperarea altora care i-au aparținut (vezi zona CHILIA NOUĂ, ODESSA - cele trei județe românești și peninsula CRIMEEA în al doilea caz); controlul gurilor Dunării - OCEAKOVO; clarificarea relațiilor cu Rusia pornind de la moștenirile militare ale fostei URSS; retinere în relațiile cu România determinate de detinerea unor teritorii românești atestate istoric.

Strategia de securitate a Ucrainei este deocamdată inseparabilă de strategia Federației Ruse. Interesele sale naționale se interferează și vin în contradicție în unele privințe cu interesele naționale ale României. Faptul că face parte din zona de securitate a Moscovei și că este beneficiara unor rapturi teritoriale care nu s-au făcut în numele ei, nu constituie o piedică în încercarea de a realiza o securitate de cooperare în zona Mării Negre prin măsuri politico-diplomate de creștere a încrederii reciproce, cooperare economică și culturală, reducere a decalajului cantitativ și calitativ dintre flotele maritime militare până la limite acceptabile.

GEORGIA - manifestă instabilitate

internă generată de problema abhză (vezi declarația de independență a ABHAZIEI).

Presă conservatoare de la Moscova o consideră o bază potentială a SUA și NATO în Caucaz, fapt ce duce la relații tensionate cu Federația Rusă care s-a implicat în conflictul abhză.

Republia a căutat sprijin din partea NATO, ONU și în ultimul timp UCRAINEI și dorește ca RUSIA să nu-i mențină sau să-și întărească poziția militară în zonă (vezi porturile militare, în special POTI, și trupele de uscat dotate cu tancuri T-80).

Nu are nici un sistem de securitate și nici aliați, ONU și NATO exprimându-și preocuparea, dar numai atât. Deocamdată este evidentă implicarea Rusiei care nu dorește să-și piardă vechile privilegii și facilități, precum și a confederației popoarelor de munte în frunte cu Cecenia. Face parte din zona de securitate a Federației Ruse care are interes în zonă. Interesele și aspirațiile GEORGIEI nu contravin intereselor României care poate constitui un partener de cooperare.

RUSIA (Federația Rusă) dorește statu-quo-ul în zonă. Acționează pentru: realizarea controlului asupra flotei militare a Mării Negre a fostei URSS; asigurarea accesului la Marea Mediterană; exercitarea controlului peninsulei CRIMEEA (în dispută cu UCRAINA) și a insulei Ţerpilor (teritoriu aparținând ROMÂNIEI) precum și asupra bazelor militare din zonă care au aparținut fostei URSS; menținerea trupelor și tehnicii militare pe teritoriile fostelor republici sovietice de la Marea Neagră; contracararea intereseelor SUA și ale NATO în zonă și stoparea tendintelor TURCIEI în zona Mării Caspice; perceperea de către NATO a zonei de securitate a Moscovei în zonă; controlul gurilor Dunării și a strâmtorilor de acces către Marea Mediterană; implicarea în conflictele din TRANSNISTRIA și ABHAZIA; nostalgia imperială, tendință de refacere

a fostei URSS.

Contra tuturor aparențelor își menține statutul de mare putere militară, chiar dacă este în pierdere de vitează și unii o consideră la remorca SUA.

ROMÂNIA manifestă interes pentru recuperarea unor teritorii pierdute prin rapturi teritoriale. Acționează pentru: păstrarea controlului gurilor și brațelor Dunării; cercetarea și exploatarea în deplină siguranță a câmpurilor petrolieri din zona economică proprie; protecția câmpurilor petrolieri; controlul și exploatarea lucrativă a canalului Dunăre-Marea Neagră; stabilirea precisă și corectă a granițelor mării teritoriale cu vecinii; construirea unei flote militare moderne sensibil egală calitativ cu a celorlalte țări riverane și cantitativ cu flotele vecinilor.

Securitatea în zona Mării Negre nu poate fi tratată decât în contextul securității generale europene. De altfel nici nu am urmărit să cantonez relatarea în afara dorinței fostelor țări ale Europei de est, membre ale defunctului tratat, de a se integra rapid în structurile europene, de a intra sub umbrela unui sistem de securitate colectivă european, care este și dorința României. Dar până se va întâmpla acest lucru ce fel de strategie de securitate adoptăm?

România trebuie să-și îndeplinească interesele în zonă prin cooperare. Bazele zonei de cooperare economică s-au pus. Este un început. Cooperarea presupune echilibru; trebuie să oferi ca să primești, trebuie să dovedești că ești un partener avantajos. Crearea unui sistem de securitate de cooperare poate constitui o soluție până la integrarea europeană deplină economică, politică, diplomatică și militară.

Pledez pentru realizarea unei cooperări pe toate planurile și, nu în ultimul rând, pentru cooperare militară, în mod special pentru construirea unei flote militare maritime și fluviale modernă comparativ calitativ cu celelalte din zonă, constituirea aviației maritime militare; înființarea unor unități de pază costieră (coastă) după sistemul țărilor occidentale, dotate cu nave militare moderne, specializate; restructurarea și reorganizarea dispozitivului de apărare antiaeriană și constituirea unor unități de intervenție rapidă ținând cont de specificul geografic al Dobrogei care în cea mai mare parte a ei a devenit o insulă.

DIN GÂNDIREA MILITARĂ A ÎNAINTAȘILOR NOSTRI

- Comandor IOAN BĂLĂNESCU -**PUTEREA MARITIMĂ CA FACTOR DE CIVILIZAȚIE ȘI APĂRARE NAȚIONALĂ**

„Țara noastră, grăție poziției geografice ce o ocupă pe cea mai importantă arteră de comunicație a Europei - Dunărea - prin litoralul întins maritim și interesele sale economice covârșitoare la gurile Dunării, în Marea Neagră și la strămoșii, este menită să joace un rol de prim ordin și să tiindă la o expansiune din ce în ce mai plină de avant în Orientul apropiat”, spunea comandorul Ioan Bălănescu (viceamiral și comandant al Marinei în perioada 1934-1937) la prima sedință de constituire a Ligii Navale Române, în anul 1928.

Comandorul Bălănescu a fost un luptător care a acționat și a scris pentru dezvoltarea Marinei Române, cu cele două componente, comercială și militară. În lucrarea „Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională” adresată marelui public, dar în special factorilor de decizie politico-militară ai țării, la vremea respectivă, comandorul face una din cele mai interesante și pertinente prezentări a conceptului de putere maritimă a statului, însemnată astăzi pentru România. Fiind una dintre cele mai bune serieri despre doctrina puterii maritime, lucrarea dă cititorului neavizat noțiuni și idei clare despre mare și însemnatatea folosirii ei pentru țara noastră.

Marca este prezentată sub trei aspecte fundamentale :

- Ca izvor nesecat de bogății naturale ascunse în adâncurile ei.

- Ca rețea infinită de drumuri maritime, care legă țările peste oceane și permit transportul produselor și răspândirea lor pe piețele mondiale.

- Ca teatru de operații maritime în conflictele dintre popoare.

Iată cum este prezentat conceptul de Putere Maritimă : „Totalitatea mijloacelor prin care o țară își exercită drepturile sale în exploatarea domeniului maritim, pentru a obține toate folosurile economice, politice și militare, se cheamă : putere maritimă”, iar elementele sale fundamentale sunt :

- „Marina Comercială cu navele și porturile comerciale”;

- „Marina de Război cu flota de război și porturile militare.”

Analizând modul cum variază valoarea puterii maritime la diferite state în raport de poziția lor geografică, resursele financiare și interesele lor maritime, autorul arată că nu numai țările oceanice și cu tradiții istorice trebuie să dezvolte puterea maritimă, ci și „popoarele cu litoral maritim limitat, dormice de progres, trebuie să fie conștiente de marea lor chemare la vizita mării”. Printre aceste popoare ne-am putea număra și noi, dacă am fi mai conștienți de rolul superior ce-l avem în mișcarea universală a lumii maritime și ne-am hotărî să privim cu atenție și seriozitatea cuvenită folosului puterii maritime în progresul omenirii.

Prezentarea evoluției istorice a puterii maritime autorul o începe cu fenicienii și grecii care, gonip de pe pământ sărac, se avântă pe căile mării să colonizeze Marea Mediterană și Marea Neagră. „Dar el este preocupat de trecutul nostru maritim, afirmând că „o flotă

moldovenească a existat, că relațiile noastre maritime sunt consimilate de tratatele și convențiunile comerciale între Domnia Moldovei cu alte țări departe ca Genova, Venetia și chiar cu Anglia sub domnia reginei Elisabeta în anul 1588.” „Marea Neagră era lac moldovenesc, iar navele Moldovei navigau până la mările cele mai îndepărtate. Porturile Cetatea Albă și Chișinău deviniseră centrele cele mai importante având sancțiuni de construcții din cele mai renomate.”

Este tratată pe larg însemnatatea realipirii la trupul țării a Dobrogei, în anul 1878, creându-se astfel posibilitatea construirii de porturi maritime.



Printre multele exemple privind însemnatatea stăpânirii mării este prezentat și cel care a urmat după ce în 1916 am pierdut ieșirea la mare prin cucerirea Dobrogei de către Bulgaria și aliații ei.

„Tara noastră pierzând comunicația cu Strămoșii, toate transporturile de materii prime, armament și muniții s-au făcut prin căile maritime ale Mării Nordului, prin porturile nordice ale Rusiei.”

Comandorul Bălănescu este printre primii care tratează, pe larg, aspectele esențiale ale politicii navale ale țării.

„Orice țar trebuie să aibă o politică navală precisă, bazată pe situația politică, forțele adversarilor și teatrele probabile de operații. Politica navală examinează chestiunea alianțelor militare. Din politică navală își naștere programul naval al creării Flotei de Război, potrivit misiunilor pe care această flotă este chemată să le îndeplinească în timp de război.”

Flotei de Război li sunt stabilite trei misiuni principale.

O prima misiune : „Asigurarea cailor de comunicații maritime pentru traficul propriu.” Autorul evidențiază că în anul 1913 ne-am găsit în situația inferioară de a nu putea proteja flota comercială. „Nu dispunem de nave la Mare și ivindu-se conflictul cu Bulgaria toate navele noastre de pasageri au fost retrase pe Dunăre pentru a nu fi expuse atacului celor 3 torpiloare ale Marinei Bulgare.”

„A doua misiune este de a interzice inamicului căile maritime.” Pe baza experienței primului război mondial se arată că „submarinul este navă care interceptează cu cel mai desăvârșit succes comerțul maritim, minează coastele și blochează bazele navale, contribuind în cea mai mare măsură la interzicerea uzului mării.”

„A treia misiune a unei flote este apărarea litoralului maritim sau apărarea coastelor”, realizată cu „mijloace mobile, adică nave de patrule, nave antisubmarine și dragoare de mine, hidroavioane de recunoaștere și luptă, dar și cu mijloace fixe adică : baterii de coastă, câmpuri de mine, obstrucții litorale, aparate fotoelectrice, stații radio-goniometrice și hidrofonice.”

Trăind principiile generale care stau la baza constituirii unei flote de război, autorul întrebă : „care trebuie să fie compunerea flotei noastre de mare ?”. „Flota noastră (se arată în răspuns), pentru a îndeplini misiunile impuse de apărarea națională trebuie să aibă în compunerea ei trei elemente :

1. Nave de suprafață : crucișătoare, distrugătoare, nave antisubmarine, nave dragoare și nave purtătoare de mine.

2. Nave submarine : submarine torpiloare și submarine puțoare de mine.

3. Unități acrene compuse din hidroavioane de recunoaștere, hidroavioane torpiloare și de luptă.

Comandorul Bălănescu își încheie lucrarea arătând care este datoria fiecărui român față de puterea maritimă a țării :

„Să lucreze din răsputeri pentru a vedea înăpărată Flota noastră de Mare, să modernizez și să mărim flota noastră comercială, să ameliorez porturile noastre, să formăm populația maritimă națională și personalul național al Marinei Comerciale, să sprijinim întreprinderile de navigație, să creăm instituții de credit maritim, să dezvoltăm sănătatea navale, să luptăm pentru răspândirea și înălțarea pavilionului național al Marinei pe toate mările globului.”

*Contraamiral
Constantin IORDACHE*

- marea noastră cea de toate zilele -

PETROLIȘTII MĂRII

„Dacă mi se cere să stau 12 ore într-un picior, stau.”

Datorită mediului izolat pe care îl reprezintă, platforma de foraj marin seamănă cu o navă, numai că altele sunt motivele izolarei, altele solicitările, altfel se resimte agresivitatea mediului asupra comportamentului omului, asupra organismului și a relațiilor interumane.

Studii ale unor specialiști străini arată că la 35 de ani, un om care lucrează pe platformă este uzat fizic precum unul de 50 de ani care a lucrat la uscat. Spune mult acestuia, nu-i aşa?

Viața pe mare a impus și un model de comunicare extrem de specializată și economicoasă. Ruperea de familie și mutarea, chiar dacă pentru două săptămâni, într-un spațiu artificial, cu o teritorialitate redusă, cu tempi impărați riguroși, aproape militarești, între muncă și odihnă este, totusi, un sacrificiu asumat conștient, fără, însă, nici un dram de eroism. Este o față a unei existențe nemărturisită, încă, de petroliștii marini, decât între prietenii sau acasă.

A-i face să-și povestească un asemenea segment de viață și am că este greu, dar nu imposibil.

Privirea mea nu răzbata dincolo de soare-răsare, dar mi-e de ajuns măreția ce mi se oferă pentru că singur, în bătaia vântului prometele al dimineții pot sta privind marea, neîntrerupt de cântecul ei, convins că albastrul cerului există dinaintea noastră și va exista după noi.

Peste puțin timp, la prova navei aveau să se iovească „GLORIA” și „FORTUNA”.

De îndată ce coșul de plută a atins puncta platformei, salutul meu li urmează întrebarea: „Cum mai este pe la uscat?”

„Azi dimineață și ieri era bine”, răspund, în dorință creșării, deza, a unei punți comunicacionales.

Pe maistrul mecanic Nicolae Păduraru îl cunosc de mai mult timp. Are 40 de ani și lucrează în forajul marin de 10 ani.

Îl găseșc la postul lui de lucru, un fel de cabană metalică situată pe punctele bârcilor.

Suntem pe platforma de foraj marin „GLORIA”. Din 1987 a fost trecută, temporar, pe extracția hidrocarburilor.

- Cum merge treaba?

- Este O.K., doar de astă suntem aici, altfel degeaba spunem că am muncit atâtă ană, dacă dintr-o nevoie am contribuit la producerea unei catastrofe.

- Când ați intrat în tură?

- Acum 10 zile.

- Normal ar fi să lucrați în schimbul de noapte, dacă nu mă înșel...

- Așa este, însă de data astă am făcut rocadă. Abia m-am întors dintr-un rond pe la oamenii din subordine. Mie nu-mi este de-a juns să mi se spună la stație, de exemplu, că totul e bine. Trec să văd eu. Am trei posturi fixe, motoristul, mecanicul de la pompele de injecție apă de mare tratată și pompele de noroi.

- Căti oameni aveți în echipă?

- Opt pe 12 ore.

- Aveți încredere în ei? Vă întreb deoarece spuneați că ați venit într-o „inspecție”.

- Eu nu prea am.

- De ce?

- Vă referiți la viața de zi cu zi?

- Da, mai ales că nelincrederea vă poate face să păreți un om dur, și deci relațiile de muncă pot suferi.

- Așa este. Dacă trebuie să merge bine oamenii mei pot spune că sunt un tip de gașcă. Am venit la „PETROMAR” să scap de noroiale și mizeria de la

Schela, așa se numea fostul meu loc de muncă, din Arad. Aici, dacă mi se cere să stau 12 ore într-un picior, apăsă stau. Am spus, indiferent unde mă duc, dacă vine unul și-mi spune „te duci și-mi cureți buda, ăștia aici îți dau 50 de mili, eu îți dau 55”, mă duc și fac treaba asta, că sunt mai bine plătit.

- Tineți la acel gen de comunicare, informală, care sudează echipa?

- Cum dracu să nu în? Când am venit pe platformă eram mai Tânăr cu zece ani. Uneori, cătul mai imi zice: „mai tii minte, mă, cum spuneai tu sute de bancuri?” și altul sunt acum. Și-i văd și pe cei din jurul meu. Se schimbă oamenii... Stres, zgromot, izolare, schimbare de bioritm, necomunicare cu cei de-acasă. Zice că 15 zile acasă! De unde? După două săptămâni de lucru mai pierd aproape două zile până ajung la Mediaș. Așa că când nu ai un mijloc rapid de a face schimbările. Poate că și pleca. Oriunde m-ă duce trebuie însă să o iau de la început, și până arăt că sunt bun, nu sunt ultimul om?

- V-a fost, vă este frică sau ați încercat vreodată acest sentiment?

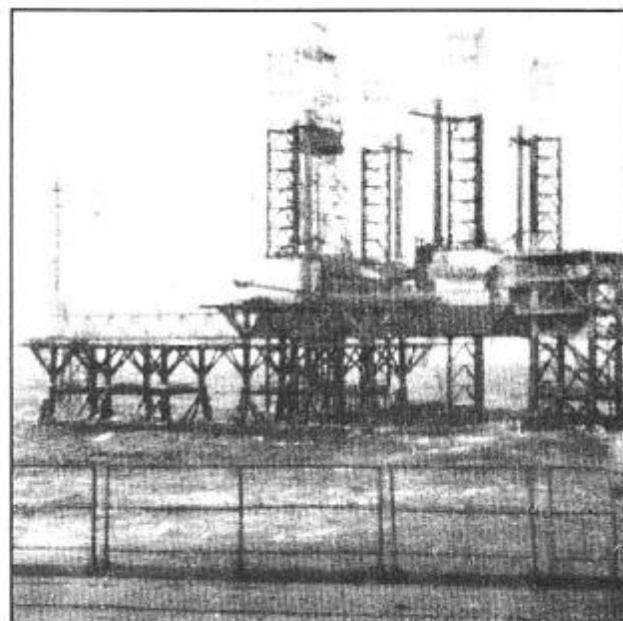
- Cum să nu! Păi ar trebui să fiu prost să nu-mi fie frică. Ca să nu mai amintesc de angoasă, neliniște. De aceea, în timpul de odihnă la o cafea și o țigără ne povestim toate cele. Colegul meu de cameră, maistrul Țăranu, zâmbește cănd îl opresc: „Mi-ai mai povestit-o pe astă acum câteva luni.” Ce mai, uităm și noi! Îndeosebi toamna și iarna zilele, nu că ar fi monotone, dar parcă sunt lipsite de vlagă. Vântul bate să te zboare. Dacă ai de lucru la o pompă submersibilă trebuie să demontezi mai multe tronsoane de țevi atașate pe unul dintre picioarele platformei. Pentru asta este nevoie de cel puțin trei - patru oameni. Noroc că nu se întâmplă asta în fiecare zi...

- Treceți cu ușurință peste necomunicarea cu cei de acasă?

- Să-i spun ceva, domnule: peste astă nu se trece ușor. Cu câțiva ani în urmă se putea, prin intermediul bazei de uscat, să se vorbească acasă. S-au găsit însă niște deștepti care să spună că nu avem nevoie de asta. De ce? Cu colegii vorbești, în primele zile, ai ce să spui, apoi oboselă, problemele ce se ivesc te trimit repede la somn după douăsprezece ore de muncă. E un mare sacrificiu să te rupi de familie. Eu, când vin pe platformă, două-trei zile nu mă-țeleg cu nimeni. Cred că încep să mă închid în mine. Rezervele de afectivitate se mai diminuează, treptat.

O sărenă sună prelung. Programul pentru „GLORIA” s-a terminat. Mă sui în coș salutându-i, încă o dată, pe oamenii de pe puncte. Adevărații OAMENI!

Mircea LUNGU



- marea noastră cea de toate zilele -

PETROLIȘTII MĂRII

„Dacă mi se cere să stau 12 ore într-un picior, stau.”

Datorită mediului izolat pe care îl reprezintă, platforma de foraj marin seamănă cu o navă, numai că altele sunt motivele izolarei, altele solicitările, altfel se resimte agresivitatea mediului asupra comportamentului omului, asupra organismului și a relațiilor interumane.

Studii ale unor specialiști străini arată că la 35 de ani, un om care lucrează pe platformă este uzat fizic precum unul de 50 de ani care a lucrat la uscat. Spune mult acestuia, nu-i aşa?

Viața pe mare a impus și un model de comunicare extrem de specializată și economicoasă. Ruperea de familie și mutarea, chiar dacă pentru două săptămâni, într-un spațiu artificial, cu o teritorialitate redusă, cu tempi impărați riguroși, aproape militarești, între muncă și odihnă este, totusi, un sacrificiu asumat conștient, fără, însă, nici un dram de eroism. Este o față a unei existențe nemărturisită, încă, de petroliștii marini, decât între prietenii sau acasă.

A-i face să-și povestească un asemenea segment de viață și am că este greu, dar nu imposibil.

Privirea mea nu răzbata dincolo de soare-răsare, dar mi-e de ajuns măreția ce mi se oferă pentru că singur, în bătaia vântului prometele al dimineții pot sta privind marea, neîntrerupt de cântecul ei, convins că albastrul cerului există dinaintea noastră și va exista după noi.

Peste puțin timp, la prova navei aveau să se iovească „GLORIA” și „FORTUNA”.

De îndată ce coșul de plută a atins puncta platformei, salutul meu li urmează întrebarea: „Cum mai este pe la uscat?”

„Azi dimineață și ieri era bine”, răspund, în dorință creșării, deza, a unei punți comunicacionales.

Pe maistrul mecanic Nicolae Păduraru îl cunosc de mai mult timp. Are 40 de ani și lucrează în forajul marin de 10 ani.

Îl găseșc la postul lui de lucru, un fel de cabană metalică situată pe puncte bârcilor.

Suntem pe platforma de foraj marin „GLORIA”. Din 1987 a fost trecută, temporar, pe extracția hidrocarburilor.

- Cum merge treaba?

- Este O.K., doar de astă suntem aici, altfel degeaba spunem că am muncit atâtă ană, dacă dintr-o nevoie am contribuit la producerea unei catastrofe.

- Când ați intrat în tură?

- Acum 10 zile.

- Normal ar fi să lucrați în schimbul de noapte, dacă nu mă înșel...

- Așa este, însă de data astă am făcut rocadă. Abia m-am întors dintr-un rond pe la oamenii din subordine. Mie nu-mi este de-a juns să mi se spună la stație, de exemplu, că totul e bine. Trec să văd eu. Am trei posturi fixe, motoristul, mecanicul de la pompele de injecție apă de mare tratată și pompele de noroi.

- Căti oameni aveți în echipă?

- Opt pe 12 ore.

- Aveți încredere în ei? Vă întreb deoarece spuneați că ați venit într-o „inspecție”.

- Eu nu prea am.

- De ce?

- Vă referiți la viața de zi cu zi?

- Da, mai ales că nelincrederea vă poate face să păreți un om dur, și deci relațiile de muncă pot suferi.

- Așa este. Dacă trebuie să merge bine oamenii mei pot spune că sunt un tip de gașcă. Am venit la „PETROMAR” să scap de noroiale și mizeria de la

Schela, așa se numea fostul meu loc de muncă, din Arad. Aici, dacă mi se cere să stau 12 ore într-un picior, apăsă stau. Am spus, indiferent unde mă duc, dacă vine unul și-mi spune „te duci și-mi cureți buda, ăștia aici îți dau 50 de mili, eu îți dau 55”, mă duc și fac treaba asta, că sunt mai bine plătit.

- Tineți la acel gen de comunicare, informală, care sudează echipa?

- Cum dracu să nu în? Când am venit pe platformă eram mai Tânăr cu zece ani. Uneori, cătul mai imi zice: „mai tii minte, mă, cum spuneai tu sute de bancuri?” și altul sunt acum. Și-i văd și pe cei din jurul meu. Se schimbă oamenii... Stres, zgromot, izolare, schimbare de bioritm, necomunicare cu cei de-acasă. Zice că 15 zile acasă! De unde? După două săptămâni de lucru mai pierd aproape două zile până ajung la Mediaș. Așa că când nu ai un mijloc rapid de a face schimbările. Poate că și pleca. Oriunde m-ă duce trebuie însă să o iau de la început, și până arăt că sunt bun, nu sunt ultimul om?

- V-a fost, vă este frică sau ați încercat vreodată acest sentiment?

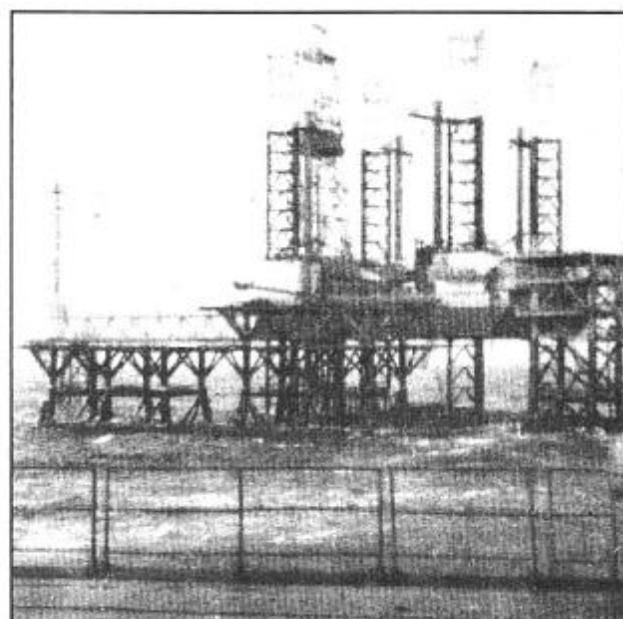
- Cum să nu! Păi ar trebui să fiu prost să nu-mi fie frică. Ca să nu mai amintesc de angoasă, neliniște. De aceea, în timpul de odihnă la o cafea și o țigără ne povestim toate cele. Colegul meu de cameră, maistrul Țăranu, zâmbește cănd îl opresc: „Mi-ai mai povestit-o pe astă acum câteva luni.” Ce mai, uităm și noi! Îndeosebi toamna și iarna zilele, nu că ar fi monotone, dar parcă sunt lipsite de vlagă. Vântul bate să te zboare. Dacă ai de lucru la o pompă submersibilă trebuie să demontezi mai multe tronsoane de țevi atașate pe unul dintre picioarele platformei. Pentru asta este nevoie de cel puțin trei - patru oameni. Noroc că nu se întâmplă asta în fiecare zi...

- Treceți cu ușurință peste necomunicarea cu cei de acasă?

- Să-i spun ceva, domnule: peste astă nu se trece ușor. Cu câțiva ani în urmă se putea, prin intermediul bazei de uscat, să se vorbească acasă. S-au găsit însă niște deștepti care să spună că nu avem nevoie de asta. De ce? Cu colegii vorbești, în primele zile, ai ce să spui, apoi oboselă, problemele ce se ivesc te trimit repede la somn după douăsprezece ore de muncă. E un mare sacrificiu să te rupi de familie. Eu, când vin pe platformă, două-trei zile nu mă-țeleg cu nimeni. Cred că încep să mă închid în mine. Rezervele de afectivitate se mai diminuează, treptat.

O sărenă sună prelung. Programul pentru „GLORIA” s-a terminat. Mă sui în coș salutându-i, încă o dată, pe oamenii de pe puncte. Adevărații OAMENI!

Mircea LUNGU



- marea noastră cea de toate zilele -

DACĂ N-AI TRECUT ECUATORUL, S-O FACI!

„Plecasem cu petrolierul „CRIŞANA” din portul thailandez Erawan, situat cam la 20 de mile în larg și ne întrepram spre Puerto Rico, în Caraibe. Războiul din Golf impunea un ocol. „Așa am trecut eu”, povestește Traian Ichim, șef de echipaj pe una din navele flotei noastre, pentru prima dată Ecuatorul. Se știa de-acum și care sunt și „nebotizați”, iar pregătirile, chiar dacă aveau o oarecare transparentă, continuaseră până în ziua de trecere. Oceanul Indian simula liniștea. Odată mașina oprită a început „debarcarea”, ceea ce însemna că ritualul botezului începea. Cu barca de salvare din babord am coborât noi, mai tinerii, în timp ce tribordul a fost rezervat „lupilor de mare”. Despre surprize? S-au ținut lanț. N-aveam benzină în rezervor și nici furchete pentru vâsle. Currentul ne purta în larg. Cu bucăți de saulă am legat vâslele de copasie și am început să vâslim. Parcă era un joc. Unul trăgea într-o parte, altul striga, altul rădea. Valuri usoare de 4-5 metri ne îngreunau înaintarea. Colegii noștri din celaltă barcă urcaseră, deja, pe vapor. Ne făceau semne de încurajare. Obiectivul unei camere de luat vederi strălucea din când în când. La final aveam să revedem pe video micul spectacol.

După -amiaza pendula deasupra orizontului. Cu chiu cu vai am ajuns lângă vapor. Zeul Neptun, într-o robă albă, cu hanger strălucitor la brâu, suț pe o baba, precum un orator la tribună, și-a început tirada amintindu-ne că numai trecând

Ecuatorul ne puteam numi adeverați marinari, demni de a fi primiți în rândul bătrânilor lupi de mare.

Ceremonia avea ceva solemn dar și ceva de haz, pentru că suita lui, îmbrăcată excentric, se tot strâmba la noi, ne făcea semne.

Frizerul ne aștepta, garderobierul, la fel.

Dar câte nu rabdă un marină când este vorba de Neptun! Căldura acaparatoare ne îneca, de parcă ne aflăm într-o topitorie de in.

Cu certificatul de trecere a Ecuatorului semnat de zeul mărilor și de comandanțul navei, domnul Mircea Băcescu, eram în ordine. Simteam din nou pulsul mării, zvâcnetul ei. Viața intra în normal.

Plecasem spre Puerto Rico, cea de-a patra și cea mai dinspre est dintre insulele Antilele Mari. Ce mai știam despre această insulă? Foarte puține. A fost descoperită de



„Botezul” la Ecuator

Trebuia să trecem pe la fiecare înainte de a ajunge în fața lui Neptun pentru a primi certificatul de trecere a Ecuatorului. Eram emoționat, de ce n-ăs spune-o. De acolo, puteam saluta întreaga lume. Viața pe mare nu este ușoară. Uneori bucuriile sunt puține. Aceasta era una dintre ele. Botezul a fost un sir de surprize. Să bei apă de mare în loc de vodcă, să fii „scăldat” cu un amestec de ulei de motor, motorină, emulsie de vaselină și apă, să te stergi apoi pe față cu un prosop tăvălit prin făină, etc., etc. și toate acolo, pe punte, sub strălucirea de marmură a soarelui.

Columb în anul 1493. Conchistadorul Juan Ponce de Leon, trimis ca guvernator în 1508, ar fi exclamat, uitat de tot ceea ce vedea în jur: „Qué puerto rico!” - „Ce port bogat!”.

Dar minele de aur de aninci au secat de mult”.

Așcultașându-l pe Relu, cum îi spun prietenii, povestind, urmărind și caseta video, mi-am spus, cu o arzătoare dorință de a călători: Dacă n-ai trecut Ecuatorul, s-o faci!

Mircea LUNGU

- marea noastră cea de toate zilele -

„Pilot Service” Constanța

„SĂ MENTINEM LARG DESCHISĂ SPRE LUME PRINCIPALA POARTĂ MARITIMĂ A ȚĂRII”

„Eu consider că rățiunea noastră de a fi este ca, împreună cu celelalte organisme portuare specializate, să menținem larg deschisă spre lume principala poartă maritimă a țării” – ne spunea directorul Companiei „PILOT SERVICE” S.A. Constanța, domnul Adrian Meiloaica. Încercând - cu ajutorul domniei sale - să schițăm un scurt istoric al actualei Companii „Pilot Service” relevăm faptul că această companie continuă, în linie directă, activitatea de pilotaj - element vital în viața unui port - care s-a desfășurat, practic fără întrerupere, încă de la sfârșitul secolului trecut, odată cu întemeierea portului modern Constanța și crearea corpului de elită al pilotilor maritimi.

În contemporaneitate, Compania „Pilot Service” S.A. Constanța derivă din fosta secție de pilotaj a Intreprinderii de Exploatare Portuară care, după 1989, urmând faze succesive de adaptare la noile realități social-economice românești, s-a partajat în mai multe servicii specializate.

În forma actuală „Pilot Service” funcționează din mai 1993 asigurând, împreună cu compania particulară pe acțiuni „Atlas”, serviciul de pilotaj în portul Constanța (în urma unui contract prin care „Pilot Service”, deținătorul utilajelor specifice - salupe și pilotine - asigură deplasarea tuturor pilotilor).

În mai 1993 noua conducere a companiei și-a propusca „Pilot Service” „să fie ceea ce spune”, adică să facă PILOTAJ; să fie nu numai un for administrativ cum, paradoxal, devenise până atunci (având doar personalul administrativ și cel de pe utilaje). În prezent compania are 135 de oameni, dintre care „vârful de lance” îl constituie un corp de elită alcătuit din piloti de clasă. Aceștor piloti „seniori” li se adaugă zece piloti stagiaři în urma unui riguros examen, parte din rândul ofițerilor de marină, parte din cel al comandanților de remorchere. Așadar,

vizând viitorul, „Pilot Service” își pregătește, cu deosebită grijă, viitorii specialiști.

Cât privește „seniorii”, aceștia au în frunte - ca pilot șef - pe domnul Marin Arsenie, recunoscut unanim de specialiștii în domeniul ca unul dintre cei mai buni profesioniști pe care-i are portul Constanța. Alături de domnia sa se află colegi cu mare experiență în profesie, cum ar fi domnii Ion Cristea, Gheorghe Bădilă, Constantin Neamțu, Stelian Boboc, Mihai Ciote.

Revelator pentru calitatea profesională a acestor oameni este o „probă de foc” la care imprejurările i-au supus în acest an când, între 28 iulie și 4 august, trei dintre ei au asigurat, printr-un efort deosebit, întreaga activitate de pilotaj din portul Constanța - 127 de manevre (ieșiri, intrări, manevre la dane) care s-au desfășurat, cum consemnează documentele Căpităniei portuare, fără nici-un incident, în deplină siguranță. Este un fapt fără precedent ce onorează, desigur, „cartea de vizită” a Companiei „Pilot Service”.

PILOTAJUL - CA ARTĂ ȘI ȘTIINȚĂ

Domnul Marin Arsenie, pilotul șef al Companiei „Pilot Service” este unul dintre acei oameni fericiți care și-au ales „din dragoste” meseria și au știut, prin timp, să facă din ea o profesie de credință. Iar calitățile umane necesare pentru acest fapt sunt, mai ales când e vorba de pilotajul maritim - ce presupune înaltă specializare și numeroase servituri - deosebite. Calm, experiență, cunoștințe științifice redutabile și, nu în ultimul rând, acea inspirație, acel simț deosebit de coordonare a mișcării navelor și oamenilor, ce definește pilotul de înaltă clasă și face din pilotaj nu numai o știință ci și o artă. Absolvent al Scolii Superioare de Marină, în 1965, d-l Arsenie a fost ambarcat până în 1970



când s-a dedicat, cu tot sufletul, pilotajului. Așadar, de 23 de ani. După cum ne spunea, în acești ani a făcut mii de manevre, între care numeroase „premiere” și deschideri de dană cu navele „TOMIS”, „MUNTENIA” sau „INDEPENDENȚA”.

Rugându-l să ne spună care ar fi, după opinia sa, aptitudinile prioritare la un pilot, ne relatează :

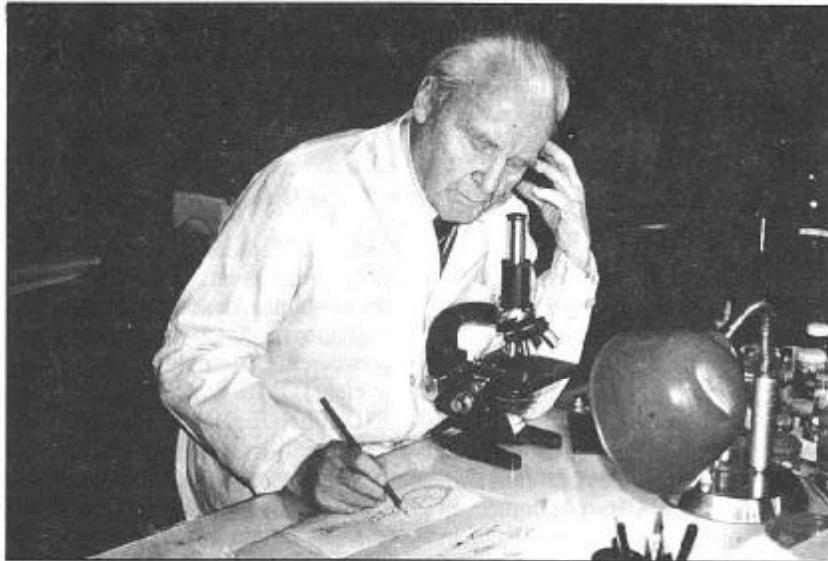
„O stabilitate psihică perfectă, căci pilotul imprimă prin comportament, chiar și prin ton, acel grad de siguranță indispensabil unei bune manevre; perfecta cunoaștere a portului și fundurilor sale, spiritul de anticipație prevăzând, ca să zic așa, și ... „neprevăzutul” și, poate o să vă mire, înclinația către matematică; nu poate exista un pilot de clasă care să nu gândească științific, matematic.”

O MANEVĂ „ÎN PREMIERĂ”

Vorbind despre calitatea pilotilor de la Compania „Pilot Service”, prin amabilitatea domnului George Unciuleanu, căpitan șef de port de la Căpitănie portului Constanța-Sud-Agigea, relevăm încă una dintre numeroasele dovezi de profesionalism pe care acești oameni le dău cotidian. Este vorba despre o premieră în materie de pilotaj. Astfel, pilotul Gheorghe Dănilă, din partea Companiei „Pilot Service” a realizat (secondat de pilotul N.Istrate, de la „Canal Pilot”) prima manevră în portul Constanța-Sud-Agigea. Nava - cargoul chinezesc „Fu-Yang-Shang” (162 m lungime, 32 lățime, deplasament 17.139) - încărcată cu 10.173 tone tablă, a fost pilotată în noaptea de 30 spre 31 august, din dana 115 spre ieșire, manevra decurgând în deplină siguranță. Acum, aceste manevre se fac în mod curent, dar meritul de a „deschide linia” este, pe drept, al pilotilor Companiei „Pilot Service” Constanța.

*Maior
Costin CONSTANDACHE*

DIN TAINELE UNIVERSULUI ALBASTRU



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 împlinit de curând venerabila vîrstă de 85 de ani.

MIHAI BĂCESCU s-a născut la Broșteni - Suceava. Își face studiile la Universitatea din Iași, unde și trece și doctoratul. Și-a adâncit cunoștințele marine în Franța, la stațiunile de la Roscoff și Banyuls sur Mer, apoi la Monaco. Este specialist pe plan mondial în miside și crustacee, descriind numeroase genuri și specii noi în ecologia bentală marină (cercetarea asociațiilor de fund), formând o adevarată școală de oceanologi români.

În numărul 20/1993 al revistei noastre domnia sa a avut amabilitatea să relateze câteva date despre personalitatea savantului Grigore Antipa.

- Domnule academician, vă rog să relatați acum câteva aspecte legate de activitatea omului de știință MIHAI BĂCESCU, cu precădere cea legată de „Universul Albastru”.

- Da, aveți dreptate, este vorba de un adevarat univers. Oricât de mult ar fi cercetat, și știința a găsit mijloacele de cercetare necesare pentru a ajunge chiar și în spațiile abisale, tot are și va mai avea încă destule enigme.

- Ați afirmat că teza dumneavoastră de doctorat avea tematică marină.

- Da. Eram asistentul profesorului Paul Bujor - un mare anatomist care a studiat fauna lacurilor sărate. Printre asistenții săi mai era un biolog, pe nume Chirică, care studia crevetele marin. Din referirea acesta s-a săns de timpuriu. Colecția lui a căzut sub ochii mei. „Am să continuu eu”, mi-am zis, ceea ce am și facut. A apărut atunci profesorul Borcea care lucra la Stațiunea de la Agigea și care m-a rugat să-l ajut. Deși nu l-am părăsit pe profesorul Bujor, am lucrat și cu profesorul Borcea, dându-mi astfel doctoratul cu

INTERVIU cu academicianul **MIHAI BĂCESCU**

o temă din lumea marină.

- Sunteți considerat creatorul și organizatorul Școlii Oceanologice Românești. Ne puteți relata câteva aspecte legate de cercetările oceanice?

- Cum am mai spus, teza mea de doctorat cu tematică marină a fost bine apreciată atât în țară cât și în străinătate. Grăție ei am fost invitat de Institutul Oceanografic din S.U.A. - mai exact de către profesorul Menzies să își participe la o expediție oceanică pe care ei o faceau cu nava „ANTON BRUUN”. Era în anul 1965. Se cerceta jgheabul adânc ce se întinde de-a lungul Americii de Sud, având ca obiectiv principal găsirea și studierea unui mele - Neopilina - cunoscut ca o fosilă de acum 300.000 de ani și care se găsea în fauna abisală. Am stat 2 luni pe această navă și am explorat adâncurile până la 6.000 de metri, lucrând cot la cot cu americanii, zi și noapte, căutând să scoț că mai multe exemplare. Am găsit și primele Neopiline - mai multe deodată. Unul dintre exemplare părea că diferă de celelalte. „Eu cred că este o altă specie” i-am zis profesorului Menzies. Am studiat-o împreună și a fost de acord că este ceva nou. Mai mult, în semn de prețuire pentru munca mea, mi-a dedicat mie această specie pe care a botezat-o și catalogat-o ca fiind „Neopilina-Băcescui”.

Intă și motivația profesorului Menzies: „Această specie este numita Neopilina (Vema) -

Băcescui” în onoarea colegului meu de știință, doctor Mihai Băcescu, directorul Muzeului „Grigore Antipa” - România și membru corespondent al Academiei Române. Domnia sa a fost ospitele Fundației Naționale de Științe la cea de-a XI-a expediție a navei „ANTON BRUUN” și primul care a arătat diferențele între această specie și N. (V.) ewingi Clatke și Menzies. Eforturile sale neobosite în sprijinirea misiunii științifice și prietenescă sa cooperare printr-o activitate susținută în vederea indeplinirii scopurilor stabilite au fost un indemn și pentru cercetătorii mai vîrstnici și pentru tinerii absolvenți!“.

Când am terminat cercetările mi-a dat voie să iau în țară tot ceea ce am vrut din exemplarele culese. Materialul mi-l-a expediat în cinci butioaie și astfel am reușit să organizez la Muzeul „Grigore Antipa” și prima expoziție de faună abisală, cuprinzând peste 100 de animale marine noi.

- Ați mai participat și la alte expediții oceanice?

- Da, în total am participat la patru expediții. Am fost invitat de profesorul Claude Maurin pentru a participa la o expediție cu nava „THALLASA”. S-au efectuat cercetări în partea de NV a Africii, din Mauritania până la Dakar. S-a dragat până la adâncimea de 3500 metri. Eu lucram fișele de crustacee, iar francezii lucrau la fișele de pești. Se estimau rezervele de pești din cea mai bogată zonă din Atlantic. Acolo, în zona de pescuit erau sute și sute de astfel de nave încă noaptea aveai impresia că te află într-un oraș plutitor. Eu nefiind marinăram rămas impresionat de acest aspect și am amintiri de neuitat din acea perioadă.

Am adus și de această dată în muzeu o mulțime de animale marine necunoscute. Specii noi.

Cele două expediții oceanice la care am participat au constituit prima colaborare românoasă la descoperirea și clasificarea faunei abisale și ultraabisale.

Cea de-a treia expediție la care am participat a fost în anul 1974, tot cu nava franceză „THALLASA”, de această dată în Oceanul Indian. Aici am făcut cunoștință cu lumea serpilor oceanici, veninoși. Și de aici am adus osu medenie de specii noi pe care le-am adăugat la zestrea muzeului.

A patra expediție oceanică a Muzeului „Grigore Antipa” am organizat-o pentru explorarea litoralului Tanzaniei, unde am făcut cunoștință cu altă lume - cea a coralului. Am adus în țară o „recoltă” foarte bogată, iar expoziția pe care am organizat-o am transformat-o în două diorame de o rară frumusețe.

- Ne puteți relata câteva lucruri despre cercetările marine din „Uzina Aquă” (ca să citez titlul uneia din cărările dvs.) din zona de interes mai apropiată - Marea Neagră?

- Desigur că cea mai mare parte a cercetărilor marine pe care le-am efectuat au vizat Marea



Neagră, zonă de interes național, pe multiple planuri pe care n-aș vrea să le enumăr sau să le argumentez.

Am efectuat studiu ecologic al platformei continentale a Mării Negre.

În anul 1954 am organizat la Constanța sub suscipțile Academiei Române un colectiv de cercetare în domeniul ecologiei marine care în 1965 s-a transformat în Stațiunea de Cercetări Marine a Academiei pentru ca, în 1970, să devină actualul Institut Român de Cercetări Marine.

Cercetările efectuate pe trei direcții - Sulina - Constanța - Mangalia - spre larg până la limita existenței vietii s-au soldat cu multe publicații, însumând 5 volume pe care le-am intitulat „Ecologie Marină” și care au fost editate de Academia Română.

Marea Neagră posedă cel mai complet studiu de hidrobiologie atât cantitativ cât și calitativ. Mai complet chiar și decât cel privind Marea Mediterană.

În Marea Neagră am întâlnit animalele relieve de vîrstă cuaternară. Eu am continuat studiile incepute de cei doi savanți, Antipa și Borcea.

- Ați colaborat în cercetările dumneavoastră și cu Jacques Yves Cousteau?

- Desigur, doar avem același mediu și domeniu de cercetare. Colaborarea am inceput-o încă din 1966 la Comisia Mediteraneană, unde el era președinte, iar eu reprezentam Academia Română în respectiva Comisie. De atunci ne întâlneam la fiecare doi ani și discutam diferite probleme legate de munca noastră.

- La școala dumneavoastră s-au format mai mulți oameni de știință. Puteți să numiți câțiva dintre ei?



1977. Doi savanți de renume mondial și colaboratori apropiati :
acad. Mihai Băcescu și Jacques Yves Cousteau

- Recunosc, este reconfortant pentru mine să constată că mulți dintre cei mai tineri care au colaborat de-a lungul anilor continuă cercetările mele. Mă gândesc la doctorul Marian Gomoiu, acum guvernator al rezervației BIOSFERA - Delta Dunării, membru corespondent al Academiei Române, profesor universitar doctor docent Iuliu Gheza Müller, doctorul Adriana Petran, doctorul Nicolae Bordeanu, Nicolae Papadopol, doctorul Dumitru Murariu, directorul Muzeului „Grigore Antipa”.

- O ultimă întrebare. Ați lucrat mult timp cu marinari. Cum v-ați impăcat cu ei?

- Excelenți, excelent. Sunt niște oameni

minunăți și sproape că-i consider niște sacrificiați pentru pasiunea lor. L-aș aminti aici pe comandorul Scarlat. Apropo, ce mai face doamna Angela Lefterescu, vajnicul căpitan de cursă lungă cu care am lucrat? Te rog să-i transmiți salutările mele. Acum cred că privește cu nostalgie marea...

- Întâmplător o cunoșc și li voi transmite salutările dumneavoastră. Domnule academician, în numele cititorilor revistei „MARINA ROMÂNĂ” vă mulțumesc pentru interviul acordat.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

ÎN LARGUL OCEANULUI, ÎN CĂUTAREA UNOR MUNȚI SUBMARINI

În căutările și drumurile mele, pe apele Atlanticului de Sud-Est, regiune care de câțiva ani buni se constituie în cîmpul geografic de practică a profesiunii mele, șansa s-a numit întâlnirea cu largul oceanului, cu intinderile nesfășuite de dincolo de îngusta și intens explotată bandă a apelor de platformă continentală, cu lumea cu totul diferită a vietuitoarelor ce populează vîrfurile ridicate din adâncuri a unor lanțuri muntoase, slab cunoscute și azi, în plin sfîrșit de secol 20.

Total a inceput într-o dimineață insorită de decembrie, a anului 1981, în plină vară australă. La bordul traulerului „SEmenic”, în apele Namibiei, cu bagajele făcute, aşteptam ordinul de repatriere, la finele unei expediții de cercetare și după patru luni de stat pe mare. O radiogramă de serviciu, concisă și ermetică, ca oricare altă radiogramă, mi-a adus surpriza și biletul de intrare într-o nouă aventură: în scurt timp trebuia să iresc la bordul unei nave de cercetare operativă rusești și, căutând drumuri de sud, să participe la o expediție mixtă, rusă-română, în spațiul subantactic african.

Nava rusească RTMS „PATRIOT”, un supertraler de construcție specială, lansat la apă la începutul anului 1981 și dotat cu aparatură modernă, cu laboratoare bine utilate, urmă să depășească latitudinea de 40°S și, sub comanda căpitanului de cursă lungă Evgheni V. Sviridov, să se inscrie pe rutele expediției românești realizate în vara

australă a anilor 1979-1980, cu nava „TÂRNAVA”, coborând spre Antarctica, atât cât îi permiteau condițiile sezonului, clasa de regiștru. Lucrările științifice aveau să fie asigurate de o echipă de 9 cercetători ai prestigiosului Institut Atlant-NIRO din Kaliningrad, condusă de doctorul Ghenadi P. Zaharov, un bun cunoscător al mărilor subpolare și polare. Cercetătorului român, dincolo de participarea sa la programul științific, în calitate de specialist în ihtiologie, i se rezervase misiunea de a-l dubla pe doctorul Zaharov în conducederea expediției, în calitate de reprezentant al țării sale. Nava românească „SEmenic”, prin stația sa de radio, a primit însărcinarea de a asigura legătura periodică cu țara, cu formația de nave românești din apele Namibiei, înlesnind contactele necesare cu nava rusească de cercetări.

Pregătirile plecării, vîi și astăzi în memorie, au mobilizat într-un entuziasm rar întâlnit întregul echipaj al navei românești și dincolo de el, în solidaritate, întreaga formăție de nave a flotei de sud. În scurt timp rezervele personale de cafea și țigări au fost reinnoite, s-a asigurat un stoc astronomic de sticle de vodcă și vin, pentru nevoi de protocol și protecție contra frigului antarctic, s-au procurat echipamente călduroase, rechizite și tot ceea ce îi este de trebuință unui om la capătul unui voiaj și în pragul altuia, mai dificil, pe o navă străină.

Dincolo de toate, multe și greu de cuprins în câteva rânduri, cel mai frumos dar de drum, de înimă, a fost un pavilion tricolor, din rezerva navei, dăruit de comandanțul Virgil Manole și ofițerii săi de punte,

*Nicolae C. PAPADOPOL
cercetător științific principal
I.R.C.M. Constanța*

(continuare în pag. 12)

(urmăre din pag. 11)

care avea să ne însoțească pe lungi drumuri de ape, simbolul pământului românesc căruia eu și ei îl aparțineam.

La un prim contact stabilit cu nava rusească, în zilele de 25-27 decembrie, după ce am sărbătorit împreună Crăciunul, în ciuda restricțiilor de atunci, la inițiativa părții române s-a hotărât schimbarea programului expediției, cerându-se prin radio aprobările necesare. Într-o primă etapă nava urma să execute un pescuit de sondaj, lucrări de hidrografie și hidrologie-meteorologie, în spațiul 40° - 95° S / 6° - 20° E, pentru investigarea unor „peste albe”, cunoașterea potențialului speciilor epi și mezopelagice, urmând ca într-o etapă finală să incerce o acțiune de cercetare-prospectare productivă deasupra bancurilor de larg, vârfurile ale muntilor submarini Creasta Balenelor, complex situat pe un aliniament sinuos între $20^{\circ}46'$ S / $8^{\circ}40'$ E și $33^{\circ}19'$ S / $2^{\circ}27'$ E,



O captură de beryx pe Creasta Balenelor

frontieră între marca depresiune Buchanan, a Angolei și depresiunea Capului. Programul propus de români, având un scop practic precis, în cea de-a doua parte a misiunii, a primit aprobările așteptate.

În seara de 3 ianuarie eram deja la bordul lui „PATRIOT”, unde voi rămâne zile și nopți de veghe și de muncă, de bucurii și necazuri, până la 11 martie, când voi reveni la bordul navei românești „MOLDOVEANU”, ospete al comandanțului coordonator Paul Tănărescu, pentru un regim intensiv de refacere cu delicioasa mâncare românească. După câteva transbordări de pe o navă pe altă, transportul „POLAR X” mă va aduce în țară, la început de mai 1982, după multe luni de mare, cu bagaj imens de probe congelate sau formolizate, însemnări și hărți, cărți și aparatură, care aveau să sperie autoritățile vamale ale portului Galați. O parte din colecțiile științifice au fost expediate spre Muzeul de Istorie Naturală „Grigore Antipa” - București.

În sud, cu surfurile acoperite de gheață, sau tăguindu-se în vânt de furtună, mereu cu provo în val, pe vreme cețoasă sau senină, umbrătă de un plafon greu și jos de nori, venit în fuiocare cînepii dinspre Antarctica, depășind ghetari solitari purtați de curent, nava și oamenii săi au realizat un program pretențios și încărcat de observații complexe, de traiulări de sondaj, în apele de deasupra unor bancuri de larg cu nume sonore, Admiral Zenker, Diskover, Meteor, Spies și, între ele, până în proximitatea singuraticei insule Bouvet ($54^{\circ}26'$ S / $3^{\circ}25'$ E).

Lângă țărurile acestei insule, pe 1 februarie, tricolorul românesc a fluturat, pentru câteva ore, la catargul principal, unduit în bătaia vântului austral, în vecinătatea sinistă, albă și rece, a pereților abrupti ai ghetarilor Pasadowskybreen și Cristiensenbreen ce acoperă insula. A fost un gest simbol, o atenție acordată de prietenii ruși și colegului român și, prin

el, un omagiu școlii românești de oceanologie căreia îi aparțineam.

Cercetările realizate, cu trudă, au scos în evidență o aric săracă de resurse, cu slabe aglomerări pelagice de hamsii luminoase și kril, cu un amalgam de faună ihtiologică, constituită din specii sud-estatlantice, indo-pacifice sau antarctice, câteva endemisme. Au fost realizate, în schimb, numeroase corective hărtiilor existente, cartări de precizie pentru bancurile cercetate.

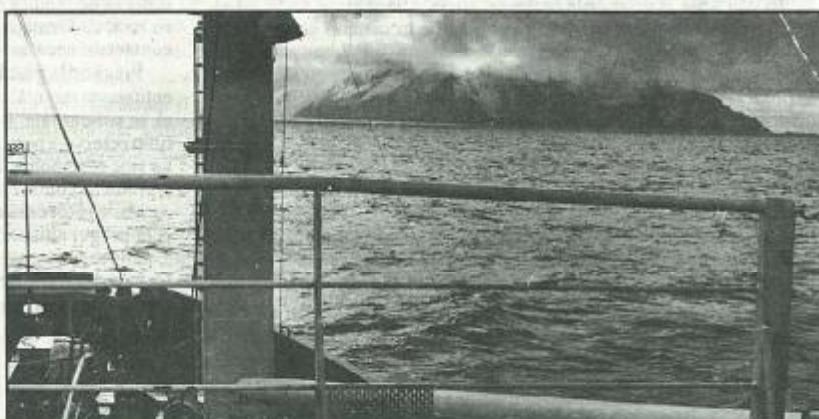
În cea de-a doua parte a expediției, pe o mare calmă sau unduită de valuri lungi de hală, sub razele nemiloase ale soarelui tropical, sau în nopțile pline de stelele sudului, s-au căutat și pozitionat vârfurile - bancurile de larg din sudul complexului Creasta Balenelor, sector situat la peste 300 Km de coasta peninsulei Capului. Au fost regăsite bancurile Beta, Alfa și Alfa-2, Sintabreskaia, s-au adus corective poziției vârfurilor lor, situate la adâncimi de 450-780 metri și s-a întocmit o hartă de precizie pentru bancul Alfa-2. În cele 19 nopți de pescuit, cu manevre grele, deasupra colților stâncosi submarini, cu numeroase întoarceri la panouri, cu grija utilizării intensive a orelor de noapte, de concentrare a speciilor de pești habitante în preajma acestor vârfuri, nava a realizat o captură de 445 tone. Imaginile neuitat au compensat truda acestor nopți: traule pline, cascade de rosu aprins căzând în bunărele navei, după culoarea beryxului, specia de bază în capturi și multe, multe specii curioase, cu ochi minuscule sau talgere sclipind verzuie, în stîrș și rece, în lumina puternică a reflectoarelor. Din cînd în cînd, la scuturarea sacului, o bufnitură anunță capturarea unui urias, un pește de un sau o hiporoglie, bătrâni uități în adâncuri de trecerea timpului. Noapte de noapte, aproape toate traiurile au fost executate de comandanță, Evgheni V. Sviridov, asistat de cercetătorul român, spră necazul secundului Iuri P. Noskov, care adeseori prindea un loc pe lîngă aparatul de detectare.

Ziua, legăndu-se lin în borduri, „PATRIOT” se odihnea în derivă, protejându-se rezerva de carburant și odihindu-siechipajul muncit pe noapte.

Rezultatele acestei a doua etape a expediției au fost de excepție: s-au adunat numeroase date științifice, dar înainte de toate s-a pus în valoare un nou sector, de perspectivă în pescuitul de larg, cu specii valoroase, schimbându-se conceptul privind resursele largului oceanic. S-a căpătat experiență, pricere privind tactica de pescuit cea mai adecvată lucrului pe acasă bancuri, s-au pus la punct detaliu privind tehnica de pescuit, tehnologile de prelucrare a speciilor întâlnite.

Pentru o perioadă scurtă, la întoarcerea în apele Namibiei, am reușit să aducem la bord pe comandanții Paul Tănărescu și Virgil Manole, pentru familiarizarea cu secretele pescuitului de larg. La finele expediției, conducerea navei și a expediției au înmînat cercetătorului român o diplomă de onoare, în semn de prețuire a activității și pricerii sale profesionale.

(Va urma)

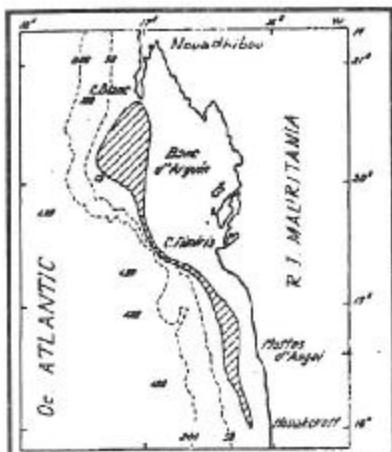


În largul oceanului, Insula Bouvet

LA MARGINEA SAHAREI

Trăind pe malul Mării Negre am avut deseori prilejul de a simți pe propria-mi piele efectele vântului din nord, nord-vest și est atât în timpul verii dar în special iarna. Cine nu îi cunoaște importanța? Si cine nu a încercat în diferite ocazii să folosească forta sa în scop benefici?

Vântul, factor decisiv în climatologia planetei este totodată și un mare făuritor, un sculptor al uscatului și rezultatul activității sale permanente este parcă și mai vizibil și te marchează atunci când te apropi ai de țărmul Africii de nord-est, dăltuit de milenii de acțiunea alizelor și a harmatanului, vântul pustiului, ce se alătură acestora în perioada de iarnă



a anului.

În drumul lor spre Sahara, aceste vânturi spulberă nisipul dăltuind zonele stâncoase și dând naștere unor formațiuni (muchi, creste, chipuri) ce depășesc prin frumusețe orice imaginea a mintii omului, sau împing dunele de nisip într-un mers lent și monoton.

Prima imagine a deșertului mi-a apărut mai evidentă atunci când ne apropiam de Cap Blanc, un cap stâncos de un alb imaculat, strălucitor sub soarele tropical, pe care l-am ocolit ca să putem intra în portul Nouadhibou din R.I. Mauritania.

Ambarcați pe navă de pescuit oceanic „CARAIMAN” urma să contactăm oficialitățile mauritane și specialiștii centrului de cercetări în vederea definitivării planului de cercetare al expediției noastre.

Investigațiile erau destinate cunoașterii mărimii potentialului resurselor demersale (pești și cefalopode) din zona litoralului mauritanian, a posibilităților de

exploatare și valorificare a acestora și aveau ca sector de cercetare cel cuprins de portul Nouadhibou în nord și gura fluviului Senegal, portul St. Louis, în sud.

R.I. Mauritania este situată în nord-vestul Africii, între $14^{\circ}03'$ - $27^{\circ}23'$ latitudine N și $4^{\circ}45'$ - $17^{\circ}04'$ longitudine V. Este limitată la nord de Sahara Occidentală, la vest de Algeria și Mali, la sud de Senegal, iar la est de Oceanul Atlantic. Mauritania este numită deseori și Sahara atlantică, aici deșertul (aproximativ 60 la sută din suprafața țării) se întâlnesc cu oceanul, fiecare dintre aceste două ecosisteme încercând să se domine unul pe altul. Relieful este o imensă cămpie pe care întâlnesci o serie de podișuri de gresie: El Hank și Adrar, Adafra și El Merele, acestea din urmă în zona centrală a țării. Imaginea generală a naturii este dominată de prezența dunelor de nisip, fierbinți, mai mult sau mai puțin fixate, orientate de vânturile dominante. Vegetația, verdele cu care suntem obișnuiți în frumoasa noastră țară, lipsește în întregime. Căteva tufe de oleandri și ficuși, deseori înfloriți, colorează imaginea deșertului și acestea doar adăpostite în apropierea caselor din port.

La sud de linia ce unește Nouakchott (capitala țării) cu Néma se întinde Sahelul, o stepă cu tufișuri mărunte, un domeniu al păstoritului.

Am intrat în portul Nouadhibou, ocolind Capul Blanc și pătrunzând spre nordul Băii Lévrier, singurul sector accesibil navelor de mare tonaj. Mai la

sud, coasta este mărginită de bancul D'Arquin, cuprins între Cap Blanc și Cap Timiris, format dintr-o serie de bancuri de nisip acoperite de o vegetație bogată de phanerogame.

Adâncimea bancului rareori ajunge la 4 metri, iar în imediata vecinătate a țărmului există un canal natural a căruia adâncime poate atinge 14 metri. Aceasta reprezintă un loc deosebit de favorabil reproducării și creșterii puietului de pești pelagici și nevertebrate care în stare matură părăsesc zona îndreptându-se spre larg. Zona nu este în întregime cartografiată cu precizie, navigația fiind anevoieasă și periculoasă chiar pentru ambarcațiunile mici și mijlocii. Partea de sud a bancului este ocupată de numeroase insule pe care trăiesc importante populații de păsări marine. Întreaga zonă a bancului D'Arquin se constituie într-o rezervație naturală, de protecție a fondului pescăresc și a avifaunei, pescuitul și vânătul efectuându-se după o legislație corespunzătoare.

Existența mangrovelor, aparținând speciei *Avicennia africana* și a cătorva specii de pești caracteristici mediului salmastru (*Ethmalosa fimbriata*, *Mugil cephalus*) ne duc cu imaginația către o vastă deltă a unui fluviu de mult secat.

În sudul Capului Timiris, țărmul este la fel de nivelat și jos, acoperit de dunele de nisip udate periodic de maree.

*Doctor inger
Cornelia MAXIM
Institutul Român de Cercetări
Marine, Constanța*

(continuare în pag. 14)



(urmare din pag. 13)

Pe uscat, nisipul este peste tot stăpân, imprimând o lege dură vieții, numai de el și înțintă. Portul Nouadhibou, cel mai mare port din Mauritania face excepție de la aspectul desertic doar prin prezența unui număr mare de nave pescărești sub toate pavilioanele lumii, de diferite dimensiuni: de la pirogile clasice ale localnicilor până la traulele de mare tonaj precum și prin construcțiile portuare și a frigoriferelor ce dău micului port imaginea unui port industrial mereu în mișcare. Peste tot miroase a pește proaspăt, deși vântul din nord se întâlnește în orice punct și în oricare perioadă a anului.

Am acostat în apropierea târmului de unde, împreună cu câțiva colegi, am ajuns la debarcader. Aici am fost asaltăți de localnici imbrăcați în costumele lor tradiționale, așa-numitele „bubu”, dormici de a vinde cochilii sau alte produse proprii, bucuroși de a vorbi cu noi, de a ne cunoaște. Ne-am înțeles foarte bine în limba franceză, limba oficială a țării, alături de arabă. Scăpați de acest prim asalt, am trecut printre numeroasele coșuri cu pește, creveți, sepii, îndreptându-ne către ieșirea din port spre șoseaua ce duce spre oraș. Casele sunt mici, vopsite în alb, unele cu obloane ce stau mereu închise. Orașul are aproximativ 30.000 locuitori (1982).

Părăsind portul am contactat oficialitățile firmei SIMAR, care, primitoare, după ce ne-au servit cu o mică ceașcă de ceai tradițional, foarte concentrat, ne-au condus, la bordul unei mașini luxoase, către Centrul Național de Cercetări Oceanografice și de Pescuit. Am parcurs cei aproximativ 10 km pe un drum pavat cu cochilii ce șerpuiu pe întinsul desertului fără ca altă imagine, decât a unor case răzlețe, să se impună ochilor. Odată ajunsă am fost plăcut impresionați de frumoasa clădire a centrului, cu o arhitectură modernă și cu ornamentații specifice stilului arab. Situat pe un promontoriu calcaros, foarte aproape de țărm, centrul a fost înființat în noiembrie 1978, având la bază un laborator de pescuit care funcționa încă din 1952. În prezent, centrul cuprinde patru laboratoare de cercetare, trei servicii auxiliare și două subcentre ce lucrează direct în colaborare cu compartimentele de tehnologie și statistică și cel de amenajare. Acestea dispune, de asemenea, de două nave de cercetări oceanografice.

Discuțiile purtate cu conducerea institutului și un grup de specialiști mauritani au fost deosebit de utile,

înnoind, încă o dată, lunga și frumoasa colaborare științifică între instituțiile noastre.

Zona Oceanului Atlantic est-central, inclusiv zona de platformă continentală mauritaniană, grație unor condiții hidrometeorologice favorabile formării și menținerii unei productivități primare ridicate, s-a constituit de-a lungul anilor în una dintre cele mai mari pescării ale lumii. Ea a oferit producții ce au oscilat între 3,8 milioane tone în 1977 și 2,9 milioane tone în 1985-1986. În ultimii doi ani producția a cunoscut un nivel constant, situat în jurul a 3,6 milioane tone, obținută pe seama unor populații ihtiologice ce aparțin speciilor temperate, mediteraneene și tropicale.

Sectorului mauritanian îi revine aproximativ 18-20% la sută din producția realizată de zona Oceanului Atlantic est-centrală, România participând activ la exploatarea acestuia din 1965 și până în 1993.

Asigurarea caracterului de continuitate al investigațiilor, suprapusă peste acumularea unui tot mai bogat volum de date statistice, biologice, climatice și hidrologice de natură și topografie a fundului a dat posibilitatea specialiștilor români de a fi în măsură să ofere un program de exploatare și gestionare rațională a resurselor biologice oceanice din acest mare areal care este Atlanticul est-central și cu precădere din zona de platformă continentală mauritaniană.

Prin cercetările pe care le-am efectuat se poate spune că România a devenit o continuatoare a cercetărilor începute, după primul război mondial, de oamenii de știință francezi, amplificate în deceniușe de fosta Uniune Sovietică și desfășurate cu forțe proprii de fiecare țară interesată - după 1980, o dată cu trecerea generalizată la condițiile impuse prin noul Drept al Mării la care țara noastră a aderat.

A apărut astfel ca obligatoriu efectuarea cercetărilor halieutice de către fiecare națiune doritoare a activa pe platformele continentale ale statelor riverane.

Colaborarea fructuoasă și de lungă durată cu Departamentul Pescuitului din cadrul FAO, cu Organizația de pescuit pentru Atlanticul est-central (CECAF), cu sediul în Ghana (Accra), cu institutele de cercetare dintr-o serie de state limitrofe cum ar fi cele din Casablanca, Santa Cruz de Tenerife, Dakar sau Praia au impus atenției volumul și calitatea cercetărilor românești, țara noastră câștigându-și un prețios și binemeritat prestigiu.

VIVAT ACADEMIA!

În anul universitar 1993-1994 cinci serie de ofițeri de marină continuă să se situeze în cadrul anfiteatrelor unor prestigioase instituții cu o bogată tradiție în domeniul învățământului de marină.

Așa cum și în anul precedent, căpitanul - locotenent Eugen Ciordăz urmează Cursul de luptă amfibie la Baza de instrucție a Infanteriei Marine din Quantico - S.U.A.

Căpitanul de rang III Doru Stroe, locutor șief la catedra Electromecanică Navală din Cadrul Școlii Militare Mărișal de Marinar „Amiral MURGESCU” este al doilea ofițer din Marina Militară care va absolvii, la finele acestei luni, cursurile de metodica instruirii de specialitate în cadrul Școlii Navale Regele de Tehnologie și Educației din Portsmouth - Anglia.

Proaspăt absolvent al Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN” locotenentul inginer Cristinel Matei a reușit, la concurență cu alți 14 candidați, să obțină bursa de admitere la Școala Navală din Brest - Franța. În cadrul de activități, alături de pregătire teoretică, naivul ofițer se va specializa prin practică la bordul navelor militare franceze și cursuri de scufundări, parafuzare și zbor pe avion monomotor.

REMEMBER

„Maistri militari de marină și școlile care îi au pregătit” este genuriul sub care a fost aniversată în primăvara anului 1997, la înființarea, la 08 octombrie 1897, a Școlii de marină și respectiv Școlii de submechanici și submaistri de marină, secții care au funcționat la Tiglina - Galați. Manifestarea găzduință de Cercul Militar Constanta a fost urmată la sediul actual al instituției de un ceremonial militar și religios. Au fost prezenti reprezentanți ai promovătorilor 1943, membrii Ligii maistrilor militari de marină, ofițerii civili și militari și, în general, vîrstnicii maistri de marină, beneficiarii acestei eminențante evocări.

M.M.

Ostași dobrogeni pe campul de onoare

CAREI - OCTOMBRIE 1944

• File din jurnalul de front al Diviziei 9 „Mărășești”.

„Ostași eroi ai Diviziei 9 Infanterie! Zile grele și însângerătoare au venit prea repede și tributul vostru de sânge a fost prea mare în timpul scurt ce s-a scurs de la 19 la 28 septembrie 1944... Avântul cu care voi ați înfruntat moarte ce păndeau de pe coastele dealului și de pe vârfurile lui cu cotele 495, 463, 409 și 435 intrece orice închipuire și orice așteptare. Sună cotele blestemate, este creașta însângerată...”

Am avut momente de mândrie pentru ostașii mei și momente de strângere de inimă când am văzut cum se macinăcea mai frumoasă divizia și jării”.

Astfel glăsua Ordinul de zi nr. 11 al comandantului Diviziei 9 Infanterie, generalul Costin Ionașcu prin care se elogiau faptele de arme ale militariilor, din luna septembrie 1944, în aprigile incleșării de la Sângorciu.

Pierderile suferite în aceste lupte s-au cifrat la : ofițeri - 19 morți, 75 răniți, 2 bolnavi evacuati; subofițeri - 7 morți, 46 răniți, 1 bolnav evacuat; soldați - 515 morți, 3068 răniți și 74 bolnavi evacuati.

• File din jurnal - luna octombrie 1944

• 1 octombrie : Divizia 9 Infanterie primește ordin de a trece în rezerva armatei în vederea refacerii și reorganizării.

• 4 octombrie : Se primește ordin de la Armata a 4-a pentru deplasarea pe itinerariul Târnăveni - Cornești - Ocna - Mureșului.

• 7 octombrie : După un marș forțat de 120 km, pe o ploaie torrentială, unitățile diviziei ajung în zona Turda - Opreșan - Poiana și înlocuiesc Divizia 206 sovietică. Se execută recunoașteri și cercetări; se respinge incursiunile și încercările de atac ale inamicului; se pregătesc forțele pentru reluarea ofensivă.

• 9 octombrie : Se declanșează ofensiva împotriva inamicului - Divizia 25 ungăru; frontal este sirăpuns, se capturează prizonieri și material de război. La orele 12,30 inamicul contraatacă cu un batalion de infanterie și 6-7 care de luptă. Este respins cu un puternic baraj de foc.

• 10 octombrie : Înaintarea continuă pe direcția Cojocna - Apahida. La ora 14,00 satul Cojocna a fost eliberat. Grupul de cercetare ajunge la 1,3 km de gara Apahida și este oprit de focul inamic.

• 11 octombrie : La ora 19,40 primele elemente din Regimentul 34 intră în Apahida. La ora 11,00 Regimentul 40 respinge un contraatac : o mașină blindată este distrusă, alta avariată; se capturează 40 de prizonieri și două care de luptă. Se trece

la urmărirea inamicului care, după ce se retrage dincolo de Someș, aruncă în aer podul metalic în speranța opririi ofensivei românești. Ajunsă pe malul râului compania căpitanului Pană Ion forțează cursul de apă sub focul inamicului cu ajutorul unor plute improvizate.

Eșuat dealul Tarcea Mică și se realizează un cap de pod consolidat până la căderea serii cu subunități din Regimentul 34 și 40. Sunt capturați 165 prizonieri și un bogat material de război.

• 13 octombrie : Inamicul lansează mai multe contraatacuri pentru a opri ofensiva Diviziei 9 Infanterie. Sunt respinse cu sprijinul artileriei; se capturează 4 tunuri de 75 mm, 1 obuzier, 30 de căruțe cu materiale și 215 prizonieri.

• 14-20 octombrie : Presat de unitățile diviziei, inamicul rupe luptă; se trece la urmărirea și hărțuirea adversarului pe direcția Borsa - Voievodeni - Gâlpaia - Chieșd. Rezistențele inamice care frânează înaintarea diviziei, angajată în luptă pe poalele de nord-vest ale Munților Mezeșului, sunt înfrânte. Regimentul 40 eliberează satele Chendrea, Racoși, Creaca și capturează peste 150 prizonieri.

Defileul Creaca, de o mare importanță strategică, este redeschis circulației și deminit. Regimentul 34 alungă inamicul din satul Bâlan și interzice comunicația de pe valea Agrișului. Regimentul 36 ocupă satele Gâlpaia și Joc, luând 105 prizonieri. Acțiunile directe și cele de invăluire se succed ziua și noaptea, defluirile sunt manevrate prin păduri și văi obligând inamicul să rupă luptă și să se retragă.

• 21 octombrie : La ora 10,00 sosește un ordin din partea Armatei a 4-a care schimbă direcția de atac a diviziei : Supurul de Jos - Unimăt - Carei Mari. Mișcarea regimenterelor se face foarte greu din cauza drumurilor desfundate. La 22 octombrie Armata a 4-a ordonă reluarea ofensivă pentru a străpunge ultimul aliniament organizat de comandanțul german pe teritoriul românesc între Carei și Satu Mare. În ciuda vremii nefavorabile, până în seara aceleiași zile sunt eliberate satele Sânmiclăuș, Ghenci și Căuasi.

• 23 octombrie : Punctul de comandă al Diviziei 9 Infanterie este instalat în satul Ghenci, la 5 km sud de Carei.

Sunt ocupate fermele de la nord-est și nord-vest de satele Ghenci și Sânmiclăuș, cât și cele de la sud de Carei.

• 24 octombrie : La ora 1,00, Regimentul



36 Infanterie împreună cu elementele de recunoaștere din Regimentul 34 Infanterie atacă prin surprindere și cucerește până în zori mai multe case ale fermei de la 3 km nord-vest Sânmiclăuș. Regimentul 40 atacă cu un batalion de-a lungul șoselei Ghenci - Carei, ocupă fermele Bergher și Zilber și cota 128. Unitățile diviziei sunt opriate la marginea orașului.

În cursul luptelor din această zi unitățile diviziei au capturat 132 de prizonieri germani și maghiari. Pierderile proprii s-au ridicat la 7 ofițeri, 4 subofițeri și 70 soldați răniți și 45 soldați morți.

• 25 octombrie : La ora 3,00 se dezvoltă atacul general : misiunea de a pătrunde în Carei a fost încredințată Regimentului 34, sprijinit de Regimentul 36 la dreapta și de Regimentul 40 la stânga. Inamicul este silnit să se retragă și la 5,30 primele unități pătrund în oraș anunțând aceasta prin semnalul convenit : una rachetă roșie și una rachetă verde. Cel care a înălțat primul tricolorul românesc în orașul încă ocupat pe jumătate de inamic a fost sublocotenentul Nicolae Ionescu. În fruntea plutonului său a ajuns în zona centrală a orașului, lângă biserică romano-catolică. Aici a fost întâmpinat de un grup de locuitori care i-au înmânat drapelul ce fusese ascuns vreme de patru ani. În parc din față bisericii el a înălțat tricolorul în uralele soldaților ce impingeau inamicul către periferia orașului. În timp ce militarii din „34” curătau orașul de ultimele elemente inamice, câte un batalion din „36” și „40” au ocupat satele Cămin și Urziceni, în imediata apropiere a frontierei.

Prin ordin de zi, comandantul Armatei a 4-a citează marea unitate dobrogeneană :

„... Pentru faptele de arme și pentru modul eroic cum s-a comportat pe câmpul de luptă citez prin ordin de zi pe armată Divizia 9 Infanterie, comandată de generalul de brigadă Ionașcu Costin și bravele Regimenter 34 Infanterie și 18 Artillerie care s-au acoperit de glorie, luptând pentru deschiderea Transilvaniei”.

*Locotenent colonel
Leonida MOISE
Muzeograf
Eugen BOLA
Muzeul Militar Național
-Filiala Constanța*

ZIUA MARINEI '93 - ZIUA MARINEI '93

ORDIN PRIVIND SĂRBĂTORIREA ZILEI MARINEI



Stimate domnule comandant,

Sunt momente în viață ce rămân întipărite pentru totdeauna în minte și înină.

Pentru mine, două astfel de momente le reprezintă spectacolele susținute cu minunatul prilej al Zilei Marinei Române, din vara anilor 1992 și 1993, când mi-ati acordat înaltă favoare de a le realiza.

Un adevarat artist este o coardă de vioară sensibilă la orice vibrație umană.

Scrierea Dumneavoastră a făcut să se umple de bucurie întreaga-mi ființă. Vă mulțumesc din tot sufletul.

Fie ca năzuința noastră arzătoare de a avea la Constanța o Operă Română să se împlinească și ca la acel moment solemn să vă avem printre noi, ca oaspeți drag, de seamă.

Colectivele noastre artistice și tehnice care s-au implicat plenar în realizarea Zilei Marinei Române alături de alte colective din Constanța prețuiesc, o dată în plus, înaltul profesionalism al marinierului român reprezentat cu cîinste de ofițeri de excepție precum căpitanii de rangul I Constantin Cheșcă și Ion Ciurcă alături de căpitanul locotenent Emil Tomescu și de atâtia alții.

Domnule comandant, suntem mândri și liniștiți că o astfel de armată și un astfel de comandant al său ne apără frunțariile.

Cu înaltă admirare și stimă,

Cristian MIHĂILESCU

Director general al Teatrului Liric
Constanța

A intrat în tradiția poporului nostru ca în fiecare an, la 15 August, de Sfânta Maria, să fie sărbătorita Ziua Marinei Române.

Este un prilej deosebit de cîinste a trecutului înaltător al celor care și-au legat viața de înțineul nemărginit al apelor, ducând soia demnității și onoarei unui popor al carui destin a fost dincidecum în consonanță cu civilizația lumii, iar legăturile pe apă i-au ilesnit o înțeleaptă și benefică deschidere.

Dumărea și marea au constituit puncte de legătură cu mapamondul pe care români au stabilit și consolidat relații și interese, punându-le în slujba Neamului. „Calea măntuirii noastre, spunea Mihail Kogălniceanu, este drumul Dunării spre Marea Neagră”. Astfel, de-a lungul timpului, pavilioanele geto-dacilor, moldovenilor și muntenilor, apoi tricolorul, au fluturat la catargul vechilor corăbiu și și navelor moderne care au străbănt măriile și oceanele lumii, purtând cu ele valori materiale și spirituale, dar și voia de pace și colaborare cu celelalte popoare.

Sărbătoarea marinilor români constituie un minunat prilej de a răsfoi filele istoriei, pentru a ne reaminti de cei care, la bordul navelor militare și comerciale, și-au făcut cu devotament datorios, să rănd nevoie patriei și impus, au dat supremă jertfă pentru apărarea frunțarilor pe apă lăsate moștenire de moșii și strămoșii noștri generațiilor de ieri, de azi și de mâine. Si dacă intinderea albastră își contopește lumina cu tărâuri românești este că înințării noastri au stiut să ne lase o zestre pe care trebuie să o păstrăm, să o prețuim și să o apărăm pentru că face parte din independența și suveranitatea patriei noastre.

Marinari!

Sunteți moștenitorii unor bogate tradiții mariștrești.

Este un mod de mândrie pentru a le continua și dezvolta într-o societate liberă, democratică și cenușă. Faceți ca tricolorul românesc să flutură la catarg cu onoare, demnitate și glorie.

Comandanți!

Dăruiți-vă într-o cagă activitate îndeplinirii atribuțiilor la bordul navelor, fii pildă pentru subordonati și pentru tinerii care au înărtigat nobila meserie a mării, ajutați-i să depășească greutățile inerente aspirației vieții pe mare.

Instruiți cu grijă echipașele din subordine pentru a fi oricând gata să-și îndeplinească misiunea primă, ajutați-le să înțeleagă că navă este o parte din teritoriul fără rostire care trebuie să fie reprezentată cu cîinste în orice imprejurare, pe orice meridian.

Constructori navalni!

Continuați tradiția înainfașilor, îscușați flătorii de coribii, asigurând navigatorilor nave cu care să străbată măriile și oceanele lumii în deplină siguranță și eficiență.

La sărbătoarea marinierilor adresăm felicitări întregului personal al Marinei Române și le urăm tuturor „Bună cart înainte”.

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

*General-locotenent
Niculae Spiru*

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

Paul Teodoru



OAMENII BĂTRÂNUILUI FLUVIU

PROFIL DE COMANDANT

Când se vorbește despre un comandant că este un om dur, dar exigent și corect la conducederea unei unități, aprecierile conturează deja un anume tip de personalitate.

Așa l-am caracterizat de la început pe domnul căpitan de rangul I ANDREI MELNIC, comandantul unui divizion de vedete fluviale.

Convoierea cu domnia sa s-a desfășurat concomitent cu rezolvarea unor lucruri obișnuite - sau neașteptate - apărute firesc în dinamica vietii la bordul navelor.

Așadar deschid reportofonul și... bătăi în ușă.

„Domnule comandant, am fetiță bolnavă, arc temperatură de 40°C. Permiteți să o duc de acasă la spital.“ Cel alertat, tatăl fetei, este plutonierul major Gică Dragomir. I se dă imediat aprobare. Pomenesc, din nou, memoria tehnică a bandei de înregistrare...

„Valurile vietii m-au purtat spre valurile Dunării“

„Am terminat în 1957 liceul de marină, aflat atunci în Galați. După absolvirea școlii militare am destășurat activitatea ca ofițer de marină timp de 15 ani la mare, la mai multe tipuri de nave - dragoare de bază, dragoare de rădă, vânătoare de submarine. Apoi, Academia Militară absolvită în anul 1976, ca sef de promoție, și repartiția la fluviu - schimbând astfel zona de activitate - pentru alți 15 ani de zile. Așadar, valurile vietii m-au purtat spre

spre valurile Dunării.“

Suntem interrupți din nou, de data aceasta de țărăitul telefonului. Deduc din convoierea că se solicită o mașină pentru transportat materiale de la o întreprindere către unitate. Ordine scurte și momentul este rezolvat...

„Navigația pe mare este mai mult o știință și la fluviu mai mult artă“.

„Devenit comandant de Tânăr, când aveam gradul de căpitan de rangul III, am ambiciozat să-mi fructific cunoștințele, să conduc o unitate de nave de elită și cred că am reușit la vremea aceea acest lucru.

Consider că spred deosebire de navigația la mare care este mai mult o știință, la fluviu navigația este mai mult o artă. Am avut satisfacții și insatisfacții. În primele se înscrise buna pregătire a generațiilor de tineri ofițeri de care m-am ocupat permanent și pot spune că acum ei sunt realizati în plan profesional. Aș exemplifica pe cățiva - de cărare sunt mândru și care au devenit cu adevărat ofițeri de carieră, având mari perspective: căpitanii de rangul III Nicolae Cotop, Iordan Alexandru, Sorin Badea, Gicu Zaharcu, Băluță Ștefan. Și ca ei mulți alții.“

Din nou comandantul este solicitat. Ofițerii de gardă, căpitanul de rangul III Alexandru Dobrescu și căpitan-locotenent Dumitru Ștefan se prezintă pentru schimbare...

„În activitatea de instruire, în ieșirile pe fluviu și antrenamentele efectuate, nu mi-au plăcut sabioanele!“

„Poate n-ar fi tocmai potrivit să mă laud cu tot ce am realizat până acum, dar de-a lungul anilor faptele frumoase,

implinirile și satisfacțiile muncii poate îmi dau dreptul. Au fost aplicații de mare anvergură la care echipajele navelor din unitatea ce-o comandă au primit felicitări de la ministrul apărării naționale, de la oficialitățile și personalitățile participante.

Iar dacă ceva apreciez în mod deosebit la subordonări, dincolo de cunoștințe și competență, apreciez originalitatea rezolvării unor situații, misiuni, probleme deosebite. În activitatea de instruire, în ieșirile pe fluviu și antrenamentele efectuate, nu mi-au plăcut sabioanele“.

Cu mâna pe telefon, comandantul pune o întrebare transmisă aluziv sergentului angajat Bănaru - bucătarul unității: „Domnule sergent, ce zici de căldura asta?“ „Am înțeles, domnule comandant“.

După un pahar cu apă minerală și o revistă „MARINA ROMÂNĂ“ dată pentru lectură, continuă...

„Am făcut tot ce trebuie, dar mai ales când trebuie!“

„Am avut în unitate militari care au solicitat, spre finalul stagiului în armată, susținerea examenului de admitere la facultate. În unul din anii trecuți 10 din 12 ostași au reușit. Vă dați seamă ce a însemnat asta pentru ei, și cu câtă bucurie ne revedem!...

Armata implică și privații. Uneori este greu pentru subordonări și o știu. Dar vine vremea când eforturile depuse dau roade și aduc mulțumiri.

Aș vrea să veniți odată, la trecerea în rezervă a unui contingent. Se uită toate necazurile, militarii mulțumesc pentru tot și unii chiar nu-și pot stăpâni lacrimile, oricără de bărbătească este despărțirea...

Uneori sunt întrebat de unde „urge“ acestivor al implinirilor. Răspunsul meu este scurt și sec: Am făcut tot ce trebuie, dar mai ales când trebuie.“

„Eu îi prezint, iarei mă reprezintă!“

„N-aș vrea în convoierea noastră să fiu „vioara întâi“. Să scrieți numele unor cadre militare ce pot constitui exemple. Eu îi prezint, iar ei mă reprezintă...“

Căpitanii de rangul III Dorel Chiricoiu, Vasile Mihai, Alexandru Dobrescu, căpitan-locotenent Dumitru Ștefan, maștrii clasa I Titi Mancaș, Costel Petrișor și... știu că-i nedreptățesc pe mulți alții oprindu-mă aici.“

Așadar, un profil de comandant, în persoana domnului CR I Andrei Melnic, căruia, dintr-un tic verbal, cei apropiati îi spun, la modul unei șarje amicale - „Boierule“.

Și ne bucură că acum nu trebuie să ne abținem a publica acest apelativ, fără nici un fel de nuanță peiorativă.

**Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC**



La datorie, pe Dunărea albastră

Sunt un supraviețuitor de pe „INDEPENDENȚA”



Sorin Mihăilescu, unul dintre cei trei supraviețuitori de pe „INDEPENDENȚA”, fostul șef mecanic al navei, socotește că trebuie să știm adevărul. Că acest lucru este un omagiu adus membrilor echipajului fostei nave amiral a flotei noastre maritime comerciale, care au pierit făcându-și datoria de marinari.

„În noiembrie 1979 era una dintre acele dimineați care încep să vestească apropierea iernii. O simșă instalându-se mai întâi în aer, în ploaia mărunță ce se cerne pătrunzând cu umezeala până la oase. Am ridicat cu un gest de rutină anora, cu destinația Libia. Plecam oarecum indispuș. Îl așteptasem până în ultima clipă pe unul din motoriștii mei și acesta nu binevoise incă să seosească la vapor. „Putem pleca fără el, Sorin?” mă întrebase Dorinel Mihai, comandanțul nostru, fostul meu coleg de promovare de la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” și actualul meu vecin de bloc și de... cabină. „Putem”, am zis, adăugând în gând câteva sfinte cuvintele marinărești la adresa moșmonditului ăluia de motorist.

Am plecat. Drumul a decurs în modul cel mai firesc: Bosfor, Dardanele, Egee, Mediterana. La dimensiunile noastre, nici un uragan n-ar fi putut să ne impresioneze. „INDEPENDENȚA” brâzda maiestuos marea, despărțind-o cu bulbul ei uriaș ce facea loc corpului enorm, de 240 de metri lungime.

Pe 5 noiembrie, comandanțul a ordonat „Funda ancora!”. Ne-am oprit în lungul coastei libiene, în fața monoboyoului. O platformă cu o conductă în largul mării - iată „portul” unui mare petrolier. În timp ce prin conductă se revârsa în tancurile navei un fluviu negru de țitei, o mulțime de băieți priveau țârmul prin binoclu. Mai ales stagiarii.

Aveam pe „INDEPENDENȚA” câțiva

tineri care încă nu puseseră piciorul dincolo de hotarul țării, dacă considerăm, așa cum o facem noi, marinarii, nava drept o insulă plutitoare românească. Nu pășiseră încă pe pământ străin. Și nici n-aveau să pășească vreodată.

După cîteva zile am plecat înapoi, ducând spre tară 94.000 tone țitei. O „garnitură” de 9.400 vagoane convenționale cesări fi întins cam de la Constanța la Ciulnița. Dar ne obișnuisem cu performanța. Ne făceam doar, corect, meseria.

Am străbătut fără probleme Mediterana, ca de obicei. Pe 13 noiembrie, seara, pe la ora 20, am ajuns la Dardanele. Iarăși nici o problemă. După o oră ne-am întărit la mine în cabină: Dorinel Mihai, comandanțul nostru, Tache, mecanicul I, Leo, șeful electrician, Brăduț, ofițerul electrician stagiar. Erăm toți liberi de ocupație. Jucam, ca să ne treacă timpul, „Ferește-te de cupă”, un joc franțuzesc de cărți. Dar jocul nu mergea. Nu prea avea chef nimeni. Am mai vorbit de una, de alta. În sfârșit, pe la ora 23 au plecat la cabine, iar Tache intra în cart. Dorinel a rămas ultimul, și mai stat o clipă în ușă și apoi a ieșit și el, după ce ne-am strâns mâinile. M-am culcat. Am încercat să adorm și am reușit până la urmă.

M-am sculat după cîteva ore lac de transpirație, în starea aceea între vis și realitate. M-am uitat la ceas. Era ora 4.00. M-am mai zvârcolit în pat un minut sau două și m-am trezit complet. Îmi zburase somnul. În curând o să intrăm în Bosfor, m-am gândit. Ia să dau o tură pe la mașini.

M-am îmbrăcat gândindu-mă cu ciudă că insomniile astăzi au sosit cam devreme. De fapt nu-mi făceam probleme. Pe mare, programul marinilor este altul decât cel de-acasă. În sfârșit am ieșit, zicându-mi să-i fac o bucurie lui Dragoș. Dragoș Voicescu, un piteștean, ofițer III la mașini. „Scoală, bătrâne, că am ajuns acasă, am glumit întrând la el în cabină. Nu cumva dormi?”. „Acum nu mai dorm” a zis și a mai adăugat ceva. Apoi s-a sculat și s-a îmbrăcat tot mormâind. Habar n-avea că s-a trezit ca să se salveze peste o jumătate de ceas. Nici eu...

Am pornit amândoi. Am făcut un rond complet. De la cămăra sala mașini total era O.K. În schimb se aflau ofițerul mecanic II Vasile Fer, un ardelen bun ca painea caldă, și băieții din cartul lui - un ofițer, doi motoriști, un fochist. Le-am spus: „Băieți, peste o jumătate de oră o să avem manevră. Vom intra în Bosfor”.

Am urcat apoi, însoțit de Dragoș, pe puntea de comandanță. Nava staționa, așteptând

MAREA

pilotul pentru a intra în strămoare. Pe comandanță era mai multă lume decât de obicei. În afară de Tache, de comandanță și căpitan, mai erau doi timonieri, între care Ion Gombosanu, care tocmai intrase de cart, și colegul său ce se elibera din serviciu.

Era încă noapte. Ne aflam în apropierea țârmului asiatic. Așa cum cere regula „circulației” prin locuri ca acelea, țineam „dreapta”. Vizibilitatea era bună, luminile de poziții ale navelor se vedea de la mare depărtare.

Și atunci a apărut El. Venea din direcția opusă, dar nu pe „dreapta” ca să ne arate bordul babord, așa cum e regula. Venea direct spre noi. Mai întâi a observat comandanțul. I-a sesizat direcția incorectă urmărindu-l în radar. Apoi noi, ceilalți. Dar nu ne alarmam. Era departe și credeam că deviașe puțin și își va corecta poziția din clipă în clipă. Totuși comandanțul a luat radiotelefonul și a început să-i transmită. Îmi răsună și acum în urechi vocea clară, calmă a lui Dorinel: „Cine ești? Mă auzi? Vino bord în bord!”. Adică să treacă paralel cu noi, să ne arate lumina din bordul lui stâng, așa cum putea să o repereze pe-a noastră. E o regulă a ABC-ului navigației pe mare în timp de noapte. După cum am aflat mai târziu, pe comanda lui nu erau nici pilotul - pe care nu-l ambarcașeră - nici comandanțul, care era jos la cabină și dormea. Alecsis Adamoculus Aristidis, aşa-l chama pe comandanță. Era doar cartul obișnuit - un ofițer, un timonier și un marinar -, deși trecea prin strămoare. Dar, probabil au misat pe rutină și pe faptul că știau drumul. Poate răsuflau ușurați că tocmai ieșeau din strămoare. Cine știe ce-o fi fost în capul lor... Eu nu pot să jur, nici să pun mâna în foc pentru asta, dar privind și eu în radar mi s-a părut că au lipit de bord încă o ambarcațiune, mai mică. Poate făcea „bisnis” cu vreun localnic, după cum au obiceiul. Sau poate mi s-a părut numai. Am însă clară și acum, după atâția ani, imaginea de la noi din comandanță. M-am și uitat la ceas când începuse comandanțul să li cheme. Era 4.25. „Vino bord în bord! Arată-mi lumina de poziție, mă auzi?” chemea Dorinel clar, dar din ce în ce mai apăsat. Vasul venea însă drept spre noi. Era un cargou cam de tipul celor de 8.000 tdw, proprietatea particulară, sub numele de „EVRALIS”, pavilion grecesc, cum am aflat mai târziu.

După cinci minute, apelurile comandanțului nostru au început să aibă în ele o undă de îngrijorare. L-am privit. Era încordat tot, ca o strună de otel. Știa că în

CRUDA

poziția noastră nu poate manevra, că la dimensiunile acestui colos n-aveam altceva de făcut decât să-l determinăm pe vecinul nostru de cărare să respecte regulile.

În sfârșit, parcă la un moment dat a înțeles și a schimbat de drum. Am răsuflat ușurăți. Dar numai o clipă. Apoi am rămas consternat. Schimbarea de drum, încercând să ne ocolească nu prin dreapta lui, ci prin stânga. Sirenele „INDEPENDENȚEI” au început să sună răgușit, avertizându-l. Dar vasul necunoscut a continuat să vireze spre stânga, intrând între noi și uscatul care era destul de apropiat.

Acum vedeam foarte bine. Îi vedeam lumina din tribord. Apoi, deodată, ca și cum ar fi realizat apropierea periculoasă de târm, cargostrul strâin a virat brusc spre larg. Era însă, deja, între noi și uscat.

Tot ce vă povestesc a durat de la 4,25 când m-am uitat la casă, în jur de un sfert de oră. Apoi s-au învălmășit toate. L-am văzut cum vine pieziș spre noi și, deodată, s-a auzit un trosnet metalic, ca și cum s-ar fi ciocnit zece mii de mașini deodată. „Coliziune!” a strigat cineva cu glas plin de spaimă. Vuiețul acela de fierarie zdrobită care mă trezește și acum din somn, din când în când, deși au trecut ani buni de atunci, vuiețul acela cumplit s-a reverberat parcă peste lume și până în fundul creierului. S-a

mai auzit un vacarm de tăblărie sfâșiată și răsluită, ca și cum se incerca o ultimă schimbare de drum.

Apoi a urmat explozia. Un tunet cumplit s-a ridicat spre cer, izbindu-se de boltă și prăbușindu-se apoi peste noi, îngropându-ne parcă sub unda sa de soc. O coloană de flăcări roșii, negre, portocalii a țăsnit din bordul tribord, sfâșind noaptea.

Sunt șef mecanic, mașinist vechi, și știu ce înseamnă o explozie pe un petrolier. Știu că după prima va urma negreșit și a doua și va urma, inevitabil, sfârșitul într-o mare de flăcări din care nimeni nu mai scăpă. Este obsesia oricui să-ă ambarcat pe petroliere. Știi că nimic nu se mai poate face după lanțul de explozii.

„Afară!” am strigat. Și, în învălmășeala și întunericul de pe comandă, străpuns de coloana de foc ce se vălătucea către cer, m-am repezit spre usă. În drum am împins pe cineva. Cineva care rămăsese împietrit de soc. Era Dragoș Voicescu. S-a dezmeticit și a apucat-o în direcția usii. Ca și ceilalți. Apoi ne-am răspândit pe scări.

O clipă mi-a fulgerat prin minte gândul că un fluviu de țieți ieșe acum prin bordul sfâșiat și se împrăștie arzând între petrolier și uscat. Am urlat: „Sărbi în babord! Spre larg, fraților, spre larg!” În acel vacarm, glasul mi s-a topit. Răsunau alte explozii. Săreau în aer alte tancuri încărcate cu petrol. Lanțul de explozii zguduia nava din încheieturi, desprinzând piese metalice ce se prăbușeau în caleanoastră, lovind oamenii care ieșeau buimaci din cabine, fugeau pe scări, ieșeau pe uși într-o învălmășeală cumplită.

Totul a durat un minut. Apoi am răzbit pe puntea babord. Mai știu doar că în urma mea, imediat lângă mine, venea Dragoș. Am ieșit pe punte și m-am oprit la balustradă. I-am strigat lui Dragoș „Sări!”, am incălcat balustrada și am sărit de la 12 metri în marea care începea să se vadă sub mine. Am plonjat în gol, cu capul înainte. Am zburat prin întuneric o clipă cât un veac de lungă. Căteva minute bune nu mai știu ce-a fost. Îmi amintesc că am urlat că am putut de tare când am atins apa. Parcă mă lovisem de un planșeu de beton. M-am scufundat, apoi am ieșit. Era cumplit de rece. M-am zbătut să scap de pantofii din picioare. Parcă se lipiseră de talpi. I-am dezlipit cu greu, apoi am începus să înotregăndu-mi treptat mișcările. Sunt un înotător bun și astă m-a salvat. Apă rece m-a dezmeticit puțin, dar eram socat. Totuși, partea aceea din mine care rămăsese lucidă îmi poruncea să-mi revin. M-am întors brusc pe spate, privind spre vasul nostru. Eram încă în umbra bordului său imens. Din spatele acestuia munte întunecat se ridicau spre cer flăcările exploziei și incendiului. Iadul este o jucărie pentru copii față de ceea ce am văzut eu atunci. M-am răscut din nou și în totând m-am depărtat de vas căt am putut de repede, orientându-mă apoi în ce parte să apuc. M-am îndepărtat spre larg și spre stânga, gândind să mă distanțez că mai mult de vasul nostru care se va transforma repede într-un rug. În larg. Pe urmă, mă găndeam, văd eu. Mai bine inecat decât ars”.

(VA URMA)

*Maior
Costin CONSTANDACHE*

PIRAȚI ÎN SECOLUL XX?

În conformitate cu analizele Organizației Maritime Internaționale (I.M.O), documentele Comitetului pentru securitatea maritimă și concluziile reieșite din raportul guvernului brazilian cu privire la măsurile ce se impun pentru stăvilirea actelor de piraterie rezultă că începând cu deceniul al șaptelea aceste acte - cu toate că nu mai au aspectul pirateriei tradiționale - îmbracă toate caracteristicile acestei infracțiuni pedepsite de legislația tuturor țărilor lumii.

Din studiul cazurilor de piraterie rezultă că față de 1991, în 1992 ele au crescut considerabil, astfel:

- în Asia de Sud-Est (mările Chinei Meridionale) de la 13 la 18 cazuri;
- în Asia de Sud-Est (peninsula Malaca - regiunea dintre Malaezia și Singapore) de la 33 la 42 cazuri;
- în Africa Occidentală (coastele Angoleze și Senegaleze) de la 1 la 7 cazuri;
- în America de Sud (coastele Braziliei) de la 1 la 3.

Locul de predilecție în care au loc astfel de atentate este emisfera sudică pe drumul navlurilor dinspre nord spre sud,

în special în zonele mai sus menționate.

În aceste areale maritime, navurile nordului industrializat dispar fără urmă, cu ajutorul unor ramificate rețele de contrabandiști, pe pietele în curs de dezvoltare.

Actele comise nu au preferințe pentru vreun navlu anumit, cererea fiind atât de mare la bursa neagră, încât totul se poate vinde profitabil.

Zonele în care se practică atacurile sunt situate în fața marilor porturi ale Braziliei, Senegalului și Asiei de Sud-Est.

Formele furtului îmbracă diferite aspecte, de la furtul intelectual până la acte săvârșite cu o violență greu de imaginat.

Spre deosebire de acestea, actele de piraterie care au avut loc în emisfera nordică au avut un caracter terorist, urmărind scopuri politice imediate.

Navele românești „FELIX”, „IAȘI”, „BÂRLAD” se numără printre victimele de dată relativ recentă ale acestui fenomen care se pare că tinde să se amplifice în detrimentul tuturor eforturilor pe care IMO le face pentru derularea în condiții de securitate a traficului maritim internațional.

*Căpitán de rangul III
Ştefan GEORGESCU*

PORTURILE MĂRII NEGRE

După dizolvarea U.R.S.S. și a C.S.I., Federația Rusă posedă pe coasta cauzaciană a Mării Negre, pe o lungime de aproximativ 177 Mm, porturile Novorossiisk, Tuapse și Soci.

Orașul port NOVOROSSIISK este situat pe pantele line ale coastei din vârful băii Novorossiisk (Tsemes) și este despărțit într-o parte turistică și una industrială de părăul Tsemes. Cu toate că este un oraș Tânăr, ce a împlinit abia 155 de ani, istoria sa este bogată în evenimente.

Fondat în 1838, a fost distrus, numai într-un secol, de două ori până în temelii, o dată după războiul Crimeei (1855), de către flota franco-engleză, iar a doua oară după asediul din 1942, de către trupele germane. În 1905 se desprinde din imperiul țarist formând pentru scurtă vreme Republica Novorossiisk.

În timpul revoluției din 1917 și a războiului civil (1918 - 1920) a fost un centru al administrației sovietice pentru regiunea Kuban și litoralul Mării Negre.

Novorossiisk este, în același timp, și oraș balnear și unul industrial, cu o arhitectură modernă și cu clădiri celebre, dintre care se remarcă Palatul marinilor și Palatul culturii. În același timp, prin Școala navală este o citadelă de bază a învățământului de marină rusesc.

Resursele de calcar din apropierea orașului sunt valorificate în cadrul a două fabrici de ciment de importanță republicană. Orașul și-a câștigat celebritatea și datorită vinurilor și șampaniei de la podgorile Abrau Durso, recompensate cu peste 51 de medalii în cadrul a diferite concursuri interne și internaționale.

Legătura cu stațiunea Soci este efectuată cu un automotor.

Baia Novorossiisk pătrunde în coastă la 2,5 Mm E-NE de capul Măshako fiind, după așezare și adâncime, una din cele mai favorabile băi din Marea Neagră. Vântul puternic

care bate dinspre nord-est - cunoscut sub numele local de bora-atinge pe timpul toamnei și al iernii forță unui uragan, rezințindu-se în interior la 20 - 30 Mm. În aceste perioade intrarea în port este imposibilă.

Portul este bine mecanizat și poate asigura în timp optim toate categoriile de plinuri, putându-se efectua în același timp și reparări complexe.

Intrarea și ieșirea navelor în/din port se face obligatoriu cu ajutorul pilotului.

După principalele produse de trafic



portul este sectorizat astfel : ciment, import, cereale, petrol și cabotaj.

Sectorul petrolier și cel de cabotaj se află în două anexe ale portului Novorossiisk și anume Sesharis, pentru portul petrolier și Ghelendjik, pentru portul de cabotaj.

Portul Ghelendjik se află în baia omonimă lângă orașul Ghelendjik, în același timp o stațiune balneară renomată prin grădinile sale. Un alt punct portuar al Novorossiisk-ului este portul Anapa, pe coasta de nord a capului cu același nume, folosit în special pentru cabotaj.

La 7 Mm SE de capul Uci-Dere se află portul și stațiunea balneo-climatică Soci împreună cu punctul portuar Alder ($43^{\circ}26'$ latitudine nordică - $39^{\circ}55'$ longitudine estică).

Datorită condițiilor hidrometeorologice, este utilizat pentru traficul local, asigurând condiții de intrare în special pentru navele mici. Portul este dotat și cu un terminal pentru navele cu aripi portante.

SOCI este una dintre cele mai renomate stațiuni din Rusia și de la Marea Neagră. Prin facilitățile sale ea

poate asigura condiții de tratament pentru 200.000 de turiști anual. Pe timp de furtună intrarea în port este dificilă mai ales datorită hulei. În caz de resacă intrarea în port este imposibilă; de asemenea intrarea nu este permisă la o mare care depășește gradul 4 și vânt mai mare de forță 6, precum și pe timp de ceață. Pe timpul toamnei și al iernii, portul nu poate fi folosit ca port de adăpost deoarece staționarea în rada interioară este îngreunată mult de vânturile predominante de sud-est și nord-vest.

În vârful băii TUAPSE, între gurile râurilor Pauk și Tuapse se găsește portul cu același nume, al doilea ca mărime din regiune.

Portul este format din două bazină despărțite de un dig, cunoscut sub numele de digul Siroki, și anume portul vechi, destinat navelor pescărești și portul nou, destinat navelor mari.

Staționarea în port nu este intotdeauna linăsită deoarece valurile, în special când bat vânturile de sud, formează resacă.

În timpul când bat vânturile puternice de la sud-vest în port apare temporar un curent puternic cu hulă, denumit de locnici tiogun, pe durata căruia staționarea navelor la cheu când și intrarea acestora în port este periculoasă.

Portul poate să asigure toate categoriile de plinuri, este dotat cu mijloace moderne de încărcare-descărcare și poate asigura reparări de urgență.

În port cartul de la mașini nu se ridică decât cu aprobarea Căpitănicii, situație în care se asigură remorcher de veghe.

Tuapse dispune de legături feroviare conectate la magistrala transcauzaciană și aeriene prin aeroportul Soci aflat la 120 kilometri.

*Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU*

În perioada 7-11 septembrie a.c., o delegație de scafandri americani a efectuat o vizită în Marina Militară. Circumscriș Programului de colaborare militară MIL-TO-MIL pe 1993, schimbul de experiență a inclus și o serie de exerciții desfășurate în comun.

Împreună cu specialiștii români, oaspeții americani au executat, în premieră absolută, scufundări simulate în Laboratorul hiperbar al Centrului de Scafandri din Constanța în gama de adâncimi până la 60 de metri. Cu prilejul ieșirilor pe mare a navelor de intervenții cu scafandri „EMIL RACOVITĂ” și „GRIGORE ANTIPĂ”, comandate de căpitanii de rangul III Ștefan Georgescu și Emil Tigănuș, s-au efectuat scufundări autonome și în sistem în gama 40-60 de metri în zona de litoral a Mării Negre.

La coločiu cu tema „Rolul, misiunile, organizarea și acțiunile subunității de

AMERICANI ÎN ADÂNCURILE MĂRII NEGRE



amfibii”, comandanții Bob Honey și J.M. Mullican, supravizori ai acțiunilor operaționale de scufundare și salvare din U.S. NAVY și, respectiv, pentru forțele NATO din Europa cu sediul la Londra și Rick Nagle, comandanțul unității mobile nr.8 de luptă antimină și distrugeri subacvatice din cadrul Flotei a VI-a din Mediterana (Sigonella - Italia), au apreciat dotarea tehnologică, experiența și nivelul performant al activităților subacvatice desfășurate de scafandri români, pregătirea comună putând deveni în perspectivă o variantă de colaborare benefică pentru ambele părți.

Cu acest prilej au fost prezentate concepția, programul de pregătire, durata și specialitățile în care sunt instruiți

specialiștii americanii la Centrul de instruire a scafandrilor și de salvare navală din Panama City - Florida, reprezentat de comandanțul J.P. Rolow, comandanțul instituției. Anual, aici sunt brevetăți circa 1000 de cursanți din 40 de țări de pe toate continentele, apti să execute misiuni speciale în cadrul unităților amfibi, comandanților de intervenție rapidă și al unităților pentru operațiuni de luptă antimină, demolări subacvatice, scufundări la mare adâncime și salvare.

Pentru servicii specializate de salvare a navelor, depoluare și luptă împotriva incendiilor pe mare, U.S. NAVY dispune în prezent de baze operative la Anchorage, Stockton, Pearl-Harbor, Williamsburg, Aberdeen, Livorno, Bahrain, Singapore și Sasebo.

*Căpitan-locotenent
Marian MOŞNEAGU*

• Primul far de aterizare din SULINA a fost construit în 1856 de Comisia Europeană a Dunării. Vechiul far Sulina era amplasat la marginea estică a orașului, pe malul drept al canalului. A fost modernizat în 1911. În prezent este deservit de A.F.D.J. Farul nou a intrat în funcțiune în ianuarie 1986 și este amplasat pe malul drept, la gura canalului Sulina.

• Farul de aterizare SFÂNTU GHEORGHE a fost înălțat în 1865 de C.E.D. pe Insula Olinka (Sahalin), la gura acestui braț. Modernizat în 1913, farul din lemn a funcționat până în 1968. Astăzi, turnul farului fără cupolă constituie monument istoric. Noul far de aterizare Sfântu Gheorghe este opera arhitectilor Polizu și Băltoiu și a fost dat în exploatare în 1968.

• Farul de aterizare GURA PORTIȚEI datează din 1944. A fost modernizat în 1952 și 1958. Datorită inundațiilor, în 1966 a fost reinstalat pe malul sudic al canalului omogen, iar în 1977 strămutat în interior, spre sud, cu circa 400 metri.

• Farul de aterizare MIDIA a intrat în exploatare în 1942 și a fost modernizat în 1958.

• Primul far de aterizare din CONSTANȚA a fost construit în 1860 de

FARURI ROMÂNEȘTI



Constanța - Farul de aterizare

compania engleză Danube and Black Sea Railway Co.Ltd. care a amenajat portul și a construit calea ferată Constanța - Cernavodă. Aceasta, cunoscut sub denumirea „Farul genovez”, împreună cu farul de semnalizare a portului „CAROL” constituie în prezent monumente istorice. Actualul far de aterizare Constanța, situat pe bulevardul 1 Mai, este realizat de arhitectii Vasilescu și Tîțaru.

• Farul de aterizare TUZLA a fost construit în 1900 de firma franceză B.B.T. „SARRIER - PERNAD - TURME”. Până în 1956 sursa luminoasă a fost o lampă cu petrol care consuma 80 ml pe oră.

• Farul de aterizare MANGALIA, situat în partea de vest a orașului, a fost construit în 1954 după planurile arhitectilor Cocardel și Pirea.

• Farul vechi din INSULA ȘERPILOR a fost distrus aproape complet de bombardamentul efectuat la 25 iunie 1917 de crucișatorul german „BRESLAU”, trecut de circumstanță, în august 1914, sub pavilion turcesc. Paguba a fost estimată la 491.000 franci aur. În 1918 rușii au instalat un far provizoriu pe un turn de lemn. Actualul far a intrat oficial în funcțiune la 1 decembrie 1922.

I.T.

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE



Nava „SAN GIORGIO”

● GRECIA ●

Între oficialitățile participante la sărbătorirea Zilei Marinei Române s-au aflat și căpitanii de rangul I Thaflianis Kostas și Gousis Dimitrios, comandanții fregatei „LEMNOS” și distrugătorului „FERMION” care s-au aflat la Constanța între 13-16 august 1993.



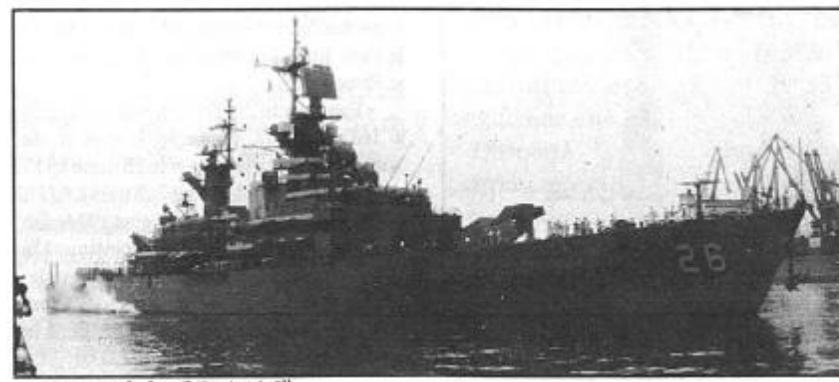
Nava „LEMNOS”

● S.U.A. ●

La invitația comandantului Marinei Militare, crucișatorul purtător de rachete „BELKNAP” (CG-26), nava-comandant a Flotei a 6-a a SUA din Mediterana s-a aflat pentru a doua oară la Constanța, în perioada 23-25 iunie a.c.

USS "BELKNAP" și puiitorul de mine „Viceamiral ION MURGESCU” au efectuat în comun un exercițiu de căutare, salvare și ancoraj la punct fix.

Nava comandată de comandorul Robert T. Moeller are un echipaj format din 60 de ofițeri și 544 marinari și următoarele caracteristici: 8200 tone, 167x16,7x8,8 metri, 32,5 Nd, 2 turbine x 85.000 CP. La bordul său sunt amplasate 2 instalații x 4 rachete navă-navă tip Harpoon, o instalație rachete antisubmarin tip ASROC, două instalații lans-torpile triple tip MK-32, un tun calibră 127 mm, 2 instalații artilerie AA calibră 20mm tip PHALANX și 2 elicoptere antisubmarin tip LAMPS. Cu echipajul s-a aflat la Constanța și viceamiralul Thomas Joseph Lopez, comandantul Flotei a 6-a, împreună cu soția, care a avut întâlniri protocolare cu comandantul Marinei Militare și oficialitățile locale.



Nava U.S.S. „BELKNAP”

● ITALIA ●

Nava-școală „SANGIORGIO” (L9892) comandată de căpitanul de rangul I Fabio Ghia a făcut o escală în portul Constanța în perioada 21-25 iulie a.c., având la bord cursanți ai Academiei Navale.

Nava este specializată în efectuarea de operații amfibii în cooperare cu forțe din batalionul „San Marco”, fiind capabilă să transporte 36 de ambarcajuni amfibii sau 30 șleuri tanc mediu, 3 mijloace de desant și alte 3 pentru transportul vehiculelor și al trupelor.

Caracteristici: deplasament - 8400 tone, dimensiuni: 133,3 x 20,5 x 6,5 metri, 2 motoare de 16.800 CP, viteză 20 Nd, echipaj - 250 membri.

● TURCIA ●

Prezența la târmul tomitan a navei „SOKULLU MEHMET PASHA” (6-8 august a.c.) comandată de căpitanul de stat major de marină Tekin Kiyar a fost ocazionată de marșul de instrucție efectuat în Marea Neagră pentru pregătirea marinărească aplicativă a cadetilor de la Colegiul Naval de Război.

Caracteristici: deplasament - 2950 tone, dimensiuni: 98,7 x 11,8 x 4,2 metri, echipaj - 436 membri (232 cadeti).



Nava „SOKULLU MEHMET PASHA”

Pagina realizată de Căpitan-Jocotenent Marian MOȘNEAGU

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

MUZEUL MARINEI ROMÂNE - ÎNGEMĂNARE DE TRADIȚII ȘI REFLECTII

Se implinesc zece ani de când, într-o zi de august, în prag de sărbătoare a Zilei Marinei, Muzeul Marinei Române își deschidea oștialier portile, după șase ani de muncă asiduă, de îndelungate cercetări în arhive, biblioteci, porturi, dezbateri cu veterani de război și oameni ai mării în măsură să furnizeze informații utile pentru o prezentare modernă a evoluției Marinei Române.

La rândul lor, artiști plastici, arhitectii, decoratorii, constructorii și-au dat mâna sub

expoziție a istoriei marinei militare și comerciale românești. Imaginația constructorilor a permis organizarea a douăzeci și șase de săli, generos amenajate, care să respire spațialitate, într-un design, am putea spune, pitoresc. Vizita se prelungește în curte, unde expoziția în aer liber se profilează fericit pe o panoramă globală a portului Constanța, dând senzația că din muzeu se poate ajunge direct în port și de aici la marea cea mare.

De la modernizarea sa și până în prezent,

similitudinea oricărui cm.

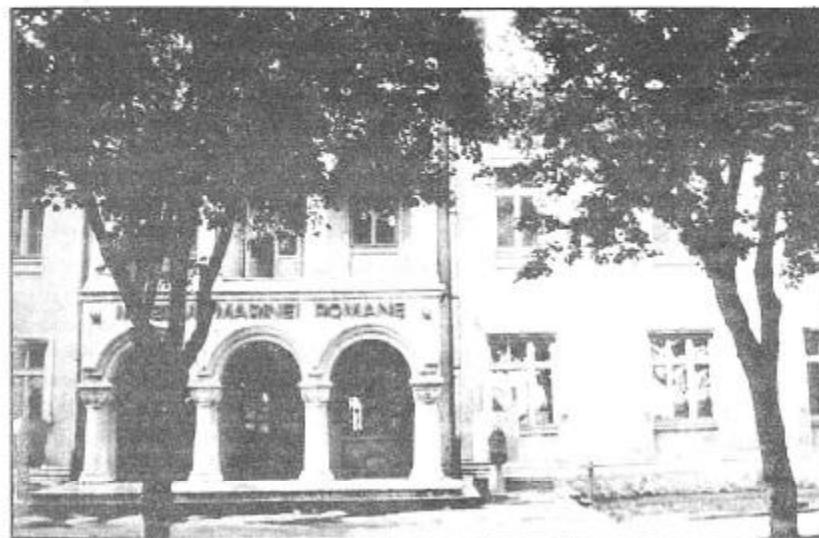
Nu este în intenția noastră de a prezenta muzeul, dar am dorî să semnificăm momentele importante, unde publicul vizitator se oprește îndelung, neconținând cu întrebările. Se citește în privirea lui interesul și admirarea pentru cetezătorii navigatori, printre care români sunt la loc de cinste. Și aceasta pentru că numai aici, în muzeu, se pot întâlni cu Darius, regele persilor, care a trecut Dunărea pe un pod de vase, cu Alexandru Macedon, căruia i-au trezit admirarea monoxilele băstinașilor, pe care le-a folosit trecându-și numai într-o singură noapte armata numeroasă, cu împăratul Traian, care l-a înfruntat pe Decebal, nu numai pe uscat dar și pe bătrânu fluviu, cu pânzarele lui Ștefan cel Mare și Sfânt și cu cogga genoveză, cu cele două nave-școală, numai aici își pot imagina intrarea în adâncuri cu submarinul „Delfinul”, lansarea unei torpile de pe crucisatorul „Elisabeta”, sprinderea farurilor care luminează calca marinarilor, explozia unei mine. Aici pot fi ascultate poveștile adevărate ale marinarilor despre întâlnirile pe care le-au avut cu sultanul Abdul Hamid, cu regele Italiei, Umberto, cu cel al Danemarcei, cu Oscar al Suediei, cu împăratul Germaniei.

Să povestesc se pot lungi până seara târziu, când se pot identifica pe sferele cercasă stelele și constelațiile ce călăuzesc navele în drumul lor pe apă. Tot în acest muzeu vizitatorul înțelege evoluția comerțului pe râuri, pe fluviu și pe mare, începând cu drumul sării și terminând cu drumurile de astăzi ce duc navele noastre pe toate continentele.

Acum, la a zecea să aniversare de la modernizare, Muzeul Marinei Române este un muzeu nepereche în țară, motiv pentru care este căutat cu interes de tot mai multă lume. El va fi oricând o fereastră deschisă spre cunoașterea „secretelor” infinitului albastru și meșteșugului viitorilor lupi de mare. Muzeul Marinei Române rămâne un prieten al tuturor, cu farmecul și poezia pe care întotdeauna marea le-a născut și întreținut.

Așadar, un univers al mării și al oamenilor ei într-un muzeu al mării.

*Căpitan de rangul I
Gheorghe CIOENARU
Muzeograf principal
Mariana PĂVĂLOIU*



îndrumarea Comandamentului Marinei Militare pentru a reda, într-o formă îndrăzneață, cele mai semnificative momente ale existenței și preocupărilor pe meleaguri românești a celor care au îndrăgit marea.

Altădată abundând în fotografii și prea puține obiecte tridimensionale, muzeul s-a înnoibilat cu exponate originale și documente de mare valoare istorică, fapt ce-i conferă o existență și afirmare prestigioasă în peisajul muzeistic al țării. Renovări de substanță a suferit și clădirea care adăpostește exponatele, ea însăși având propria încărcătură istorică. La început de secol, reședința Școlii navale, apoi Sediul Comandamentului Marinii Militare, ca din vara anului 1969 să constituie prima

muzeul a fost vizitat de peste un milion de oameni, de sute de delegații străine, iar „Cartea de impresii” redă cu sinceritate și entuziasm cele văzute de persoane din toate colțurile țării, din Europa, America și Australia, din Africa și Asia. Personalul muzeului a fost adeseori emoționat să primească vizita copiilor de vârstă preșcolară sau în prag de absolvire a liceului, care nu de puține ori au aflat în muzeu chemarea de a naviga pe mări și oceanele lumii. Și, poate, mai presus de toate, au impresionat vizitatorii celor cărora scăra nule-apernis să perceapă lumea înconjurătoare cu toate simțurile.

Să urăști momentul când micuții ating obiectele cu mânuștele, când întrebă și se entuziasmează de ceea ce simt numai prin atingere, impresionează cugetul și copleșește

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

RESTITUIRI CARE NE ONOREAZĂ

Marina și aviația trezesc întotdeauna interes prin specificul lor, spectaculosul cotidian și întâmplările, uneori pline de senzионаș. Poate de aceea și preocupația pressei scrise de a prezenta cât mai multe aspecte din aceste mirifice și feericice domenii...

Recent, editorul Cristian Crăciunoiu, un împătmînat al istoricului marinelor și aviației, precum și al laturilor tehnice - structuri, componente, modele - a publicat în seria „Restituirii” trei suplimente ale revistelor „Tehnică și tehnologie militară” și „Modelism”. Este vorba, în primul rând, de „BLINDATELE DUNĂRII”, o scurtă istorie scrisă și ilustrată a monitoarelor românești, lucrare complexă și bine documentată, datorată coautorilor Niculae Koslinski, Mihai Georgescu și Jipa Rotaru, precum și colaboratorilor: Alice Gheorghiu, Petru Tacu, Dinu C. Sturza, Ioan Damaschin, Eustațiu Nicolae etc.

După „RĂZBOIUL SUBMARIN ÎN MAREA NEAGRĂ” editura prezintă căutătorilor subiecte cu caracter inedit, date istorice oficiale, mărturii ale veteranilor, numeroase fotografii și schițe tehnice.

Vă recomandăm această lucrare tipărită în condiții excelente, informându-vă totodată că editura „Tehnopro” va edita în curând și alte lucrări de domeniul maritim: „VEDETELE POWER” și „DISTRUGĂTOARELE R”.

În domeniul aeronautilicii, vă semnalăm almanahul „PRIORITĂȚI SI RECORDURI DE

AVIAȚIE”, de Gheorghe Rado, editat tot ca supliment de popularizare al celor două reviste precum și „1 AUGUST 1943 - DOCUMENTE INEDITE”, o adevărată trecere enciclopedică prin acel an de grăcie, cu prezentarea de eroi, personalități, secrete, avioane, documente redescoperite, fotografii, decorații, statistici,

mărturii, memorii, opinii etc.

Așadar, trei apariții care vă așteaptă. Cumpărându-le, o dată cu revista „MARINA ROMÂNĂ” (le găsiți și la sediul acesta), nu veți regreta! Noi vă urăm „LECTURĂ PLĂCUTĂ”.

*Căpitan de rangul III
Ascanie GAGNIUC*



MAREA DE ACASĂ, MAREA DIN SIMȚIRI

Reporter: - Cum receptați la întoarcerea de pe mare impactul cu țărmul românesc?

Un marin (ca mulți atâtia alții): Trebuie să știi că întoarcerea mea se face cu întreaga ființă: cu simțuri, cu gândire, cu conștient și inconștient, cu amintiri și planuri de viitor. De foarte departe, înainte de a ajunge aleg dintr-o sensuri cetățile Callatis, Tomis, Istria. Cu mâna stângă le prefac în țărăna și trecut. Si ochii îmi plâng. Iau după asta farurile Constanța, Mangalia, Midia,

Sfântu Gheorghe, Sulina. În jurul lor așez orașele: la piciorul farului Constanța așez orașul Constanța, la cel al farului Mangalia așez orașul Mangalia și așa mai departe. Apoi iau Delta Dunării și o pun la locul sfânt, trag de stepele dobrogene și scot Capul Aurora până în valuri; din loc în loc pun niște lacuri cu apă dulce și suful pe suprafața lor. În cele din urmă îmi trag sufletul la umbra catargului mare al corăbiei mele. Toate acestea nu durează decât șase-săptă secunde. O viață de om. Cine mai știe? Ce mai contează? Ajung obosit la țărm. Abia dacă mai apuc să mă minunez de luminile intermitente, puternice ale farurilor, de tumultul străzilor orașelor, de frumusețea peștilor din lacuri, de plânsul munților Pădurea Neagră în Marea Neagră (nici nu se putea altfel), mai apuc să îmbrățișez aceste pământuri, dar sunt atât de obosit...

*Locotenent
Ionel ALEXE*

SĂ FIU MAREA...

MARE! Suspin și iubire ascunsă, frumusețe și dorință... Azi, te vreau a mea, a gândului meu, a trupului meu Tânăr... Limpezește-mi ochii cu azurul nemărginit, cuprindem-ni suflul cu adâncul tău. Aurul încins al nisipului să-mi usucre lacrima iubirii. Mă fac atunci pasăre, să-ti ating cu penele obrazul, mă fac țărm, să-ti primești sărutul și stea, să oglindesc în chipu-mi chipul tău.

Te privesc, zeiță și demon, pe-albastrul tău primind ofranda lumii și ferecând și viață, și intuneric, și comcară...

Te simt! În sângele meu și-n freamătu de buze și-n adumbriri de pleoape. Te simt!

Și te doresc în noapte, când luna-ți măngâie pletele! Te vreau când stelele îți sorb din strălucire, iubindu-te când cobcară în tine luceferii.

Ascultă-mă, mare, ascultă-mi ruga fierbințe și ia-mă cu tine! Dă-mi, mare, unduirea, și zbumul, și liniștea ta, și lasă-mă să strig: Sunt MAREA!

Floare BRÂNZĂ

RESPIRATIA SPIRITALA A MARII

GEO BOGZA - MARINAR (I)

În memoria marelui om de cultură **GEOBOGZA**, dispărut într-o zi de toamnă, prezentăm cititorilor momente mai puțin cunoscute, poate, din adolescența celui înzestrat și cu harul „lupilor de mare”.

Academicianul Geo Bogza, promotor al suprarealismului în literatura română, ilustru eseist și poate cel mai proeminent scriitor al nostru pe tărâmul reportajului a pășit la vîrstă de 14 ani în „templul” marinei de la Tiglina - Galați (cazarma flotei) ca elev al Școlii copiilor de marină. Această școală înființată în 1920, în special pentru copiii orfani de război - ai celor căzuți pe câmpul de onoare în războiul de reînregire a neamului - era similară cursului inferior al liceului, adică gimnaziului. Pe lângă materiile de cultură generală se parcurgeau și discipline de pregătire și educație marinărească, iar vară elevii erau ambarcați pentru practică la bordul navelor marinei militare.

Ca unul care am îmbrăcat uniforma de marină (elev al Liceului militar de marină) în aceeași cazarmă, la aceeași vîrstă cu Geo Bogza, dar cu 29 de ani mai târziu, am resimțit o puternică emoție descoperind că ilustrul scriitor a fost elev - marină. De aceea mi-am propus să comentez, pentru cei ce au în răspundere pregătirea și educarea elevilor marinari de 15-18 ani, unele pasaje ale filelor „jurnalului de bord” al lui Geo Bogza din anii uceniciei marinărești.

În anul 1923 scriitorul a inceput cursurile anului II și la 21 mai ambarcarea la bordul navei „GRIVITA”. Era o zi de luni când au plecat („la ora 5 1/4”) în marș de la Galați spre Brăila. „Aproape de Brăila am făcut rondou pentru a prinde o barcă ce ne scăpase”. Auintrat pe canalul Vălcu, „foarte frumos prin coturile lui. Pe la 7 1/2 seara am acostat la capul acestui canal”.

Întâmplător și promotia noastră a făcut primul marș pe Dunăre (în 1951), tot de la Galați la Brăila, cu nava (cu aburi și zbaturi)

„REPUBLICA” (construită la Lintz, în Austria, în anul 1904).

A doua zi (22 mai, marți) pe la ora 6 „GRIVITA” a plecat „la deal”, la ora 8 a trecut prin fața portului Hârsova, iar „la 5 seara a ajuns aproape de Cernavodă. Mărețul pod Regele Carol se vede din depărtare”. În glumă cei din anul II au trimis un elev de anul I la comandanțul lor să raporteze să se ia măsura de a se da catargul jos pentru a se putea trece pe sub pod (înăltimea catargului era mult mai mică decât cea a podului). Au răs și elevii și ofițerul, mai puțin cel păcălit. Și noi îi trimitem pe cei de anul I să pună caposteale pe elici sau să aducă un ghiordel de noduri marinărești.

Pe la ora 10 din 23 mai (miercuri) nava a plecat „de la pontonul din Cernavodă având drept mare pavoaz - ca la 10 mai, când de ziua regelui la bordul navelor se ridică marea pavoaz - ruful elevelor spălate și întinse la mandar. Pe la 12 au trecut de Rasova (locul erocilor lupte ale marinărilor de pe monitoare românești - nave cuirasate purtătoare de artilerie de 120 mm. - cu artleria terestră a inamicului) și seara (pe la ora 7) a acostat la km. 353“. Curios este faptul că se naviga cu mandarul întins; când eram noi elevi era permis să se întindă rufula mandar doar când navasea afăla în staționare.

La 24 mai plecarea spre Silistra (prin canalul Plosca), baie în dreptul uzinei și învoire în oraș; a doua zi elevii anului II au plecat cu un pasager al N.F.R. (Societatea „Navigația Fluvială Română”) să viziteze orașul Călărași.

Pe 27 mai (duminică) „staționări la Oltenia”; Geo Bogza cu patru soldați pleacă cu barcă la Turtucaia unde, după spusele sale, „am furat cireșe de ne-am rupt”.



Luni au plecat din Oltenia și, după 4 ore și jumătate de marș, au acostat la gura lacului Greaca (cam la mijlocul distanței dintre Oltenia și Giurgiu).

Pe 29 mai ofițerii „au sondat pe lacul Greaca”. De remarcat că activitatea de sondare a fluviului și lacurilor adiacente era o activitate permanentă a ofițerilor de la bordul navelor marinei militare; astfel se actualizau hărțile și rutierele cu schimbările survenite în adâncimea apelor.

Pe 30 mai 1923 au ajuns la Giurgiu, „unde erau și monitoarele cu care am semnalat”. Probabil este vorba despre salutul prin „front la tribord” și semnalizări cu pavilioanele de brațe sau și de saulă. În război luptaseră patru monitoare - „KOGĂLNICEANU”, „BRĂTIANU”, „LAHOVARI” și „CATARGIU”, iar acum se aflau în dotare încă trei (făcuseră parte din flota austro-ungară) „ARDEALUL”, „BUCOVINA” și „BASARABIA” (provinciile istorice care prin Marea Unire din 1918 au reînregătit țara săcând ca aceasta să ia în vorbirea curentă denumirea de România Mare).

Pe 07 iunie la Ostrovul Lungu elevii au „umplut toată Grivita cu lemne”, iar pe 12 iunie nava a ajuns la Zimnicea. „După masă bacul a plecat să sondeze lacul Suhaiu”.

Într-o din zile elevul-marinări notează în jurnal: „apoi am intrat la închisoare și nu mai ștui nimic”. Oare închisoarea era la puțul lanțului, ca la majoritatea navelor militare din acea vreme?

(VA URMA)
Contraamiral
George PETRE



magazin • magazin • magazin

INSIGNE

În perioada interbelică ofițerii și maistrii militari de marină au purtat insigne ce desemnau apartenența lor la o anumită clasă de nave.

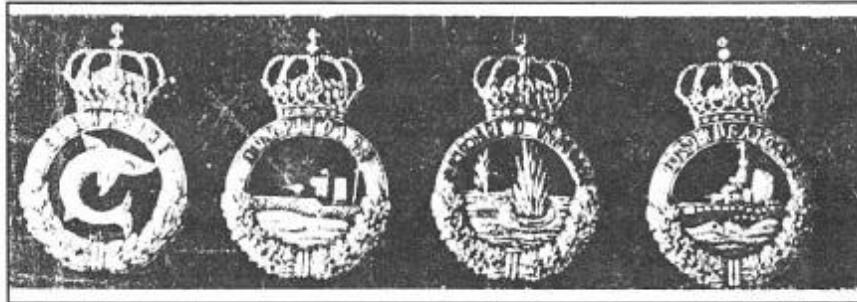
Insignele, cu desenul prezentat în fotografie, confectionate din argint, aveau încrucișate, destul de vizibil, denumirile categoriilor de nave existente atunci.

Până în prezent am intrat în posesia a patru dintre modelele existente (SUBMARINE,

embleme, dintre care, cele vechi, ar putea servi ca inspirație.

Consider deosebit de important pentru muzeele noastre, pentru cultura noastră să avem satisfacția alăturării tuturor celor sase modele. Așa că, adresez rugămintea pentru toți cei care iubesc Marina Română, cu mic, cu mare, să investește în sortările cu trofee și amintiri ale buniciilor, părinților, prietenilor ...

Cine știe, așa cum s-a ajuns de la una la două, și de la două la patru, vom ajunge și la sase !



TORPOLOARE, CANONIERE și DRAGOARE, DISTRUGĂTOARE).

Se spune că, în total, ar fi fost sase modele. Reducerea în prim plan a unor tradiții frumoase fiind astăzi o preocupare deosebită pentru marinari, s-au înaintat propuneri pentru reconfecționarea unor noi insigne, ecusoane,

Adresez rugămintea chiar revistei „MARINA ROMÂNĂ” și Ligii Navale să promită un premiu, o recompensă care să măreasă „turația la elicea” căutărilor.

*Căpitan de rangul I
Inginer
Marcel DRAGU*

CUM AM AJUNS MARINAR

Ca să vă relatez, trebuie să incep... cu începutul.

Încă de când m-am născut, vă dați seama că de mototol am fost dacă și acum o recunoști! Când am înălțat un an, mama a vrut să mă înțarce, dar am făcut un scandal monstruos, așa că a trebuit să mă alăpteze până la șase ani, când m-a trecut direct pe vin fier!

La școală generală tata mă trimitea de cu seară, să fie sigur că până dimineață sunt în clasă. Profesorii renunțau să mă asculte, că până ajungeam eu la tablă, trecea ora! La orele de sport, o singură dată am sărit pe teren, că văzusem un șarpe. Colegii mi-au scos și o strigătură: „Gagă când se opintește! Sare-n sus de două dește!”

La liceu, toți colegii erau rockeri, că Rep nu apăruse, dar eu dansam numai tangouri și

romanțe. Așa mototol cum eram, începusem să alerg după fete, dar faceam doi-trei pași și renunțam...

Iată de ce, când i-am spus mamei mele că vreau să imbrățișez cariera militară s-a uitat la mine ca la o răzătoare Wöerner. Mi-a spus: „Tu nu ești în stare să imbrățișezi o fată, d-apoi o carieră militară! și unde vrei să mergi?”

I-am spus că la marină și, nu pentru că era religioasă, și-a făcut câteva cruci. „Păi așa mototol cum ești, dacă pică de pe o navă în apă, nici n-ai să stii încotro să iezi către mal!”

I-am răspuns că nici nu va fi cazul, că și-așa nu știi să înnot... Când a venit tata acasă, după ce trecuse pe la o bodegă, așa, mai prelung, mama l-a întușințat că vreau să mă fac marină. Brusc trezit, tata mi-a spus: „Băieție, eu întotdeauna m-am ferit de apă!”

„Si acum se vede”, îl înțepă mama.

M-am ambiciozat și m-am dus direct la secretariatul Institutului de marină. Acolo, un domn plutonier (s-o spunem pe aia dreaptă, atunci era tovarăș!) m-a măsurat de sus până jos și m-a întrebat dacă am buletin, că nu arăt nici de 14 ani. Îl-am prezentat, m-a înscris și m-a sfătuit ca până la examen să mănânc cartea și orice altceva, să mă mai pun pe picioare că așa slab n-am leș și la balansările navei în furtună s-ar putea să rămână prea mult timp în aer...

Acasă, tata a mai încercat o metodă spre a mă face să renunț. Când făceam baie în cădă mă băgat cu capul în apă. După cinci minute (atât nu s-a părut mie) m-a scos și m-a întrebat: „E, cum e?”

I-am răspuns că într-adevăr, la început e greu. Și el, ca și mama, a fost un pic religios, dar nu cu cruci, ci cu vorbe...

Așa am ajuns la marină. Ei, și-n primul trimestru s-a produs miracolul. N-am mai fost mototol, ci mototolit. La orele de instrucție, dacă nu țineam cadența în pluton, mă călcau cei din urmă, fără dorință lor de-a fi cei dintăi. La poligon, după aruncarea primei grenade, până să mă așez jos, mi-au fluierat schiile pe la urechi, așa încât la aruncarea celei de-a doua, până să explodeze, deja eram în companie, dezechipat și sub pat!

Cum pe atunci bunurile erau ale întregului popor, lenjeria de corp se arunca în mijlocul dormitorului și nu de puține ori am purtat hamlești, bermude sau egări, în loc de pijamale, până să devin și eu iute din fire!

Așa că vă dați seama ce șoc au avut cei de acasă, când am venit în prima vacanță!

Cum am sosit, „Salut mama, hello papa, am plecat la iubi, pa! Ba nu, dă-mi să mănânc ceva!”

Uluitor, mama s-a lăsat pe scaun. Tata s-a lăsat de băut și de fumat! „Hai, le-am zis, ce vă uitați așa, ca la tabletă de sămbătă scara?” Până să-mi pună mama mâncarea, am dat cinci telefoane, am închis și deschis de trei ori televizorul, am executat două-trei dezechipări și-am ieșit de șase ori în cerdac, de unde l-am auzit pe tată: „Măi femeie, poate n-o fi băiatul nostru!”

În primele trei zile m-am certat cu primele trei prietene, am tăiat în grădină doi pruni și-am spart un bazin de inot, exact unde avea mama răsadurile. Poate exagerez la câte am făcut, dar asta se datorează tot schimbării în felul de-a fi!

Din ce mototol erau, că nu scoteam o vorbă în 60 de minute, acum scot 60 de vorbe într-un minut...

Cert este că de atunci mama i-a sfătuit pe toți părinții din sat să-și facă filii marinari. Vapoare ne mai trebuie, că apă avem!


magazin • magazin • magazin

PE PUNȚI DE CORĂBII ȘI VAPOARE (IV)

(călători și exploratori români pe mările, oceanele și fluviile lumii)

- Ion Ghica, inginer, om politic și scriitor s-a remarcat printr-o multitudine de activități: a studiat în Franța literale, matematică, apoi la Școala de arte și manufacuri și la Școala de mine, a participat la revoluția pașoptistă, a fost bej de Samos (pe insula respectivă nu putea ajunge decât cu o navă), prim-ministru în timpul lui Alexandru Ioan Cuza, ministru și prim-ministru sub Carol I, profesor, președinte al Academiei Române, director general al teatrelor, ambasador la Londra. În vara lui 1840, după primirea atestatului de absolvire a Școlii de mine, a călătorit în Anglia (traversare cu vaporul), într-o vizită de documentare la minele de aici. În 1854 a acceptat să guverneze insula Samos. L-a invitat aici pe Dimitrie Bolintineanu și, împreună, pe un bric de război otoman, au străbătut strămoarea dintre Samos și muntele Micale, au coborât pe coasta Asiei Mici, au vizitat ruinele de la Milet, Halicarnasul (azi Bodrum) și insula Kos. În Anglia a călătorit de multe ori: spre a-l vizita pe fiul său Dimitrie care studia acolo; în 1876 trimis în misiune politică de guvernul Cutargi; între 1881 și 1890 ca ministru al României la Londra. În această calitate a asistat (și a botezat nava) la lansarea la apă a bricului „MIRCEA”, navă-școală intrată în serviciul Marinei Militare Române în 1882.

- Dumitru Brătianu, om politic (liberal radical), participant la revoluția din 1848, prim-ministru (1881) și ministru de externe (1859 și 1881), primar al capitalei (1866-1867) a călătorit foarte mult. În vara anului 1848 călătorea împreună cu Bălcescu la Constantinopol pentru a obține aprobarea Constituției revoluționare de către sultan. După reprimarea revoluției, traversat în servitor i-a însoțit pe exilati de-a lungul Dunării călătorind cu același vapor. În decembrie 1848 se afla la Londra pentru a prezenta autorităților guvernamentale de acolo situația din Țările Române după ocuparea lor de către forțele otomane și țăriste. În 1851 revine la Londra ca reprezentant al românilor în Comitetul Democratic European. În scopuri diplomatice a mai călătorit după cum urmează: Londra (1857, 1878), Viena

(1858), Belgrad (1866), Istanbul (1876, 1878), Paris (1866). În iulie 1867 a călătorit la gurile Dunării, deplasându-se 14 ore cu postațional până la Brăila, iar de acolo, pe Dunăre, cu vaporul până la Galați și mai departe, la Sulina.

- Mihail Kogălniceanu, marele istoric, literat și om politic român a călătorit în mai multe rânduri cu vaporul. În vara lui 1837, a navigat până la insula Usedom din Marea Baltică, de unde și-a prelungit excursia în Danemarca, Suedia și Pomerania. În 1843 a călătorit în Crimeea, în 1844 la Viena, cu sora sa Elena, bolnavă de ochi, de unde s-a

întors cu vaporul pe Dunăre. În 1846 vizitează Spania iar în 1847 din nou Franța și Italia de unde se întoarce cu vaporul pe ruta Palermo-Istanbul-Galați. În 1849 se întâlnește la Viena și Paris, 1850 la Istanbul și Londra (traversarea mării cu vaporul), 1856 la Istanbul, 1867 la Paris, 1868 și 1869 în Austria și Germania.

- Teodor Codrescu, scriitor și profesor la Academia Mihăileană a călătorit la Istanbul cu elevul său, beizadeaua Nicolae Vogoride. S-au ambarcat pe un vapor al unei companii austriace la Galați (5/17 august 1844) și, pe Dunăre, s-au întrebat spre Marea Neagră. Ajuns în strămoarea Bosfor, a văzut „Constantinopole încălat în negură”. La întoarcere a navigat din nou pe Marea Neagră, apoi pe Dunăre, până la Galați. Au intrat în capitala Moldovei după 52 de zile de la plecarea spre „Roma orientală”, cum numea el capitala Imperiului Otoman, pe care o părăsise, la bordul unui alt vapor austriac, în ziua de 12 septembrie 1844.

Teodor Codrescu descrie cu talent un răsărit de soare pe mare - unul dintre primele tablouri de acest fel din literatura română.

- Ion Ionescu de la Brad, agronom, economist și statistician renomă a fost chemat de la Iași la București în vara anului 1848 de Nicolae Bălcescu, I. Heliade Rădulescu și Cristian Tell și numit vicepreședinte al Comisiei Proprietății din cadrul Guvernului provizoriu. În perioada 1838-1841 și în anul 1846 a călătorit în Franța (studii la Sorbona), Elveția, Belgia, Olanda, Anglia, Germania, Italia. În 1862

se afla la Londra, în 1867 la Paris, în 1869 la Haga. Unele segmente din drumurile sale europene le-a parcurs cu vaporul. Administrând în Turcia moșile marelui vizir a contribuit, prin vânzarea lemnului din pădurile acestuia, la construirea Canalului de Suez, deschis navegației în 1869.

*(Va urma)
Petre GEORGESCU*

IN CARTUL LIBER

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|
| | | | | | | * | | | | |
| | | * | | | | | | | | |
| * | | | | * | | | | | | |
| | | | * | | | | | | | |
| | | | | * | | | * | | | |
| * | | | | | | | | | | * |
| | * | | | | | | * | | | |
| | | * | | | | | | | | |
| * | | | * | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | * |

ORIZONTAL: - 1. Casă de comenzi pentru marinari - Caz de înc. 2. Tras în piept - Cazuri de îndisciplina sau... ieșiri din drumul navei. 3. Bătuț la fix - Mijloc derespingere. 4. Început de amnezie! - Călcat în picioare, la sport. 5. Vas de capacitate, în bătaia focului - Postament la pupal - Atac frontal! 6. Un fel de registru cu... ordine de zi. 7. Apă tare - Drum de treiere - Prins în gheare, din nou(mai vechi)! 8. Insulă franceză - Cu arma la umăr - Nu despre ei este vorba. 9. Unitate de marină - Din „Secretul lui Marco Polo”! 10. Semnal de alarmă, de atenționare. 11. Guri de foc, cu bătaie verticală - Stă ca un ghimpe în coastă.

VERTICAL: - Partea superioară a vaselor cu aburi - Aproape de uscat. 2. Astă el - Bătaie cruntă - Vuial! 3. Ajuns ca... tiganul la mal - Prova velierului! 4. Adevaratii marinari! (sing) - Compartimentul mașinilor. 5. Nicolae cel mic - Soția marinarului. 6. Intră în aberdaj! - Astupă găurile în bordaj - În mijlocul marinilor! 7. Bun de plătă - Ultimii și totusi, cel mai buni dintre fruntași! 8. Pusă în gardă - Armă, comandată în prezență pentru onor. 9. Rămăși fără apă - Formă de uscat. 10. Lada cu scule - Frumoasa elenă a grecilor. 11. Seafla în lumea „Dreptilor”... - cu termen redus!

Ananie GAGNIUC

