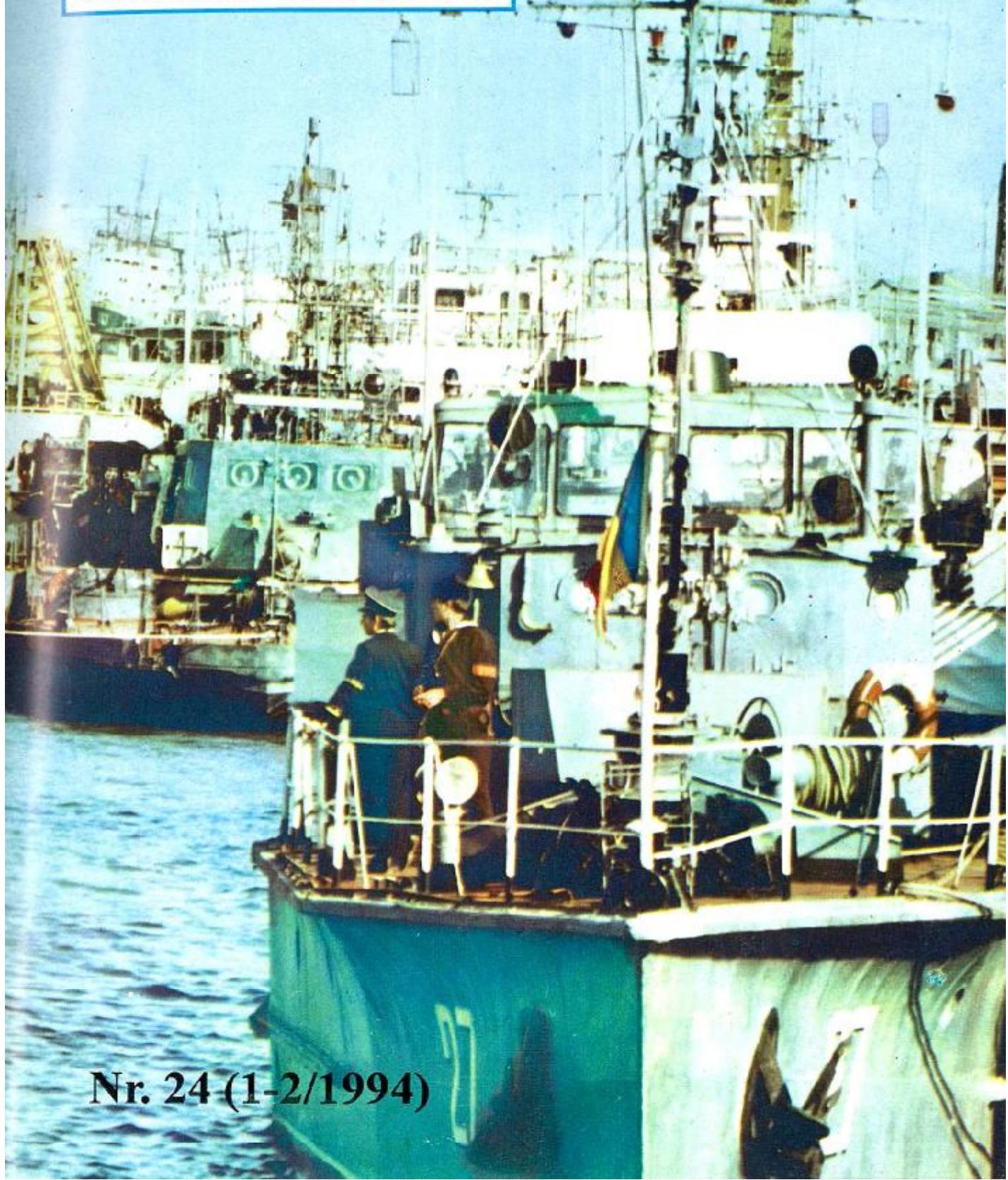


MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



Nr. 24 (1-2/1994)



Din SUMAR:

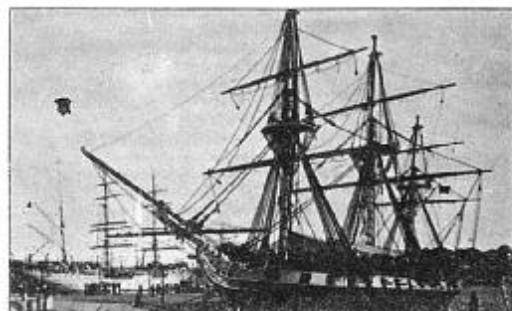


**PROMOTIA 1994
a Facultății de comandă și stat major
a Academiei Navale "Mircea cel Bătrân"**

Cpt.Rg.III Niculae Vâlsan - șeful promoției, Cpt.Rg.III Mihai Coșeraru
Cpt.Lt. Corneliu Bocai, Cpt.Rg.III Titi Bobonea, Cpt.Lt. Adrian Iordache,
Cpt.Lt. Radu Tache, Lt.maj. Gabi Abăluțu, Cpt.Lt. Vicențiu Cătăneanu
Cpt.Lt. Gheorghe Filip, Cpt.Lt. Viorel Costache, Cpt.Lt. Gheorghe Stan,
Cpt.Rg.III Ion Vasile.

- Vedetele mării - 3 decenii de activitate pag. 9 - 11
- Marea crudă pag.16 -17
- MAGAZIN pag. 25- 26

Marile veliere..... pag. 18



COLEGIUL DE REDACȚIE: Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef, maior 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: Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
Cpt. Lt. Marian MOȘNEAGU

**RESPIRATIA
SPIRITUALĂ
A MĂRII**

- Geo Bogza - marină
pag. 23



- Note de lector
pag.24

Coperta: I Dragorul de radă "Căpitan Constantin Istrate"
IV Imagine de epocă: Constanța, serbări nautice

Tiparul executat la Tipografia "GOLIAT" Constanța



GMB COMPUTERS
& SERVICES

Constanța 8700 Str. Ion Lahovari Nr. 158
Tel. /Fax. (040)091/665291 618305 644850

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

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

Pentru patria noastră - România

19 decembrie 1993. Moment solemn la bordul monitorului. În prezența ministrului apărării, dl. general-locotenent Niculae Spiroiu și a șefului statului major al Marinei Militare, dl. viceamiral Gheorghe Anghelescu, comandantul navei înaltă pavilionul de luptă.



SIMBIOZĂ ÎNTRE TRADIȚIE ȘI MODERNITATE: MONITORUL

"MIHAIL KOGĂLNICEANU"

Festivitatea este prilejuită de înmânarea pavilionului primului monitor ce intră în dotarea Marinei Militare după Revoluția română din Decembrie 1989, monitor ce poartă numele intamplător numele ilustrului om politic și de cultură al României, MIHAIL KOGĂLNICEANU.

În simbioză dintre tradiție și modernitate, în practica vieții marinarăști s-a instituit obiceiul bun ca atunci când o navă nouă intră în dotare, să fie amintită predecesoarea, stabilindu-se astfel un raport de continuitate în timp, ca-ntr-o filiație sinceră.

De aceea, în spiritul acestei bune tradiții, trebuie să reîlătemă îaptul că monitorul pe care îl privim astăzi cu mândrie, aici, în străvechiul port românesc Brăila, poate fi ecoul continuatorului înaintășului său care, în 1907, era lansat în valurile Dunării în portul vecin, Galați.

Traversând timpul, o dată cu numele înaintășului său, fie ca spiritul, meritele și vitalitatea fostului monitor "MIHAIL KOGĂLNICEANU", care a slujit marina împre de peste 50 de ani, fiind prezent în trei confruntări militare și care a fost scos din serviciu în 1960, purtându-și cu demnitate cicatricele de la Turtucaia, Rosova, Topalu, Tulcea și Cernavodă să aurenzeze această navă.

După cum vă este cunoscut, monitoarele noastre au constituit principala forță navală pe Dunăre, motiv pentru care relația tradiției acestei clase de nave, capabile să ducă acțiuni de luptă specifice în sprijinul forțelor de uzcat.

Intrarea în înzestrare a unei asemenea nave moderne, cu mare putere de foc, va contribui fără îndoială la creșterea capacitații

de luptă a forțelor fluviale și puteri combative a Marinei Militare.

Monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU" este expresia gândirii specialiștilor navali români, proiectanți și constructori, fapt ce atestă profesionalismul confirmat deja al celor care își desfășoară activitatea în industria de apărare și națională și ne dă atât de necesara certitudine că restul curățeniei armatei române are un fundament tracic în capacitatea creatoare a poporului

CUVÂNT DE SALUT al ministrului Apărării Naționale, general-locotenent NICULAE SPIROIU

român.

Salut pe reprezentanții acestor proiectanți și construcțori care se află aici cu noi, la această sărbătoare.

Folosesc acest prilej, pentru a mișa adresa echipajului monitorului cu încrederea că va depune eforturi susținute pentru ca într-un timp scurt să-și însușească tehnica și armamentul de la bord, să cunoască folosirea lor și să fie în măsură să acioneze în cadrul grupărilor de nave fluviale și în cooperare cu celelalte categorii de forțe armate. Vă cer să puneti totă inteligența voastră, totă pricinerea pentru ca pavilionul să flutură cu demnitate la bordul navei în orice imprejurare.

Nu uitați, dragi marinari, că numele

acestei nave este al celui care în urmă cu 116 ani declara în Parlamentul Român: "Suntem independenți, suntem națiune de sine stătătoare", iar mai târziu atrăgea atenția țării spunând: "Cheia măntuirii noastre este drumul Dunării spre mareă largă".

Onoarează asistență,

După cum se cunoscă, restrukturarea, reorganizarea și modernizarea armatei române implică transformarea unor structuri existente conform noii configurații a instituției militare.

Ceea ce vă informăm despre eficacitate, va direcționa întregul ciclu de schimbări ce se vehiculează și care a debutat la 1 noiembrie.

În acest sens, conducerea Ministerului Apărării Naționale are convingerea că, beneficiind de sprijinul întregului corp de cadre, va reuși ceea ce și-a propus.

Acesta este, dacă dorii, și orizontul de așteptare și de încredere al M.Ap.N. față de flotila de Dunăre, față de echipajul monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

În numele conducerii Ministerului Apărării Naționale doresc să exprim multumiri și să adresez calde felicitări proiectanților și realizatorilor acestei minunate nave.

Dominile comandanți ai monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU", vă reamintesc că de-a lungul secolelor popoarele și-au făurit și au păstrat cu stîngărie simbolurile fundamentale care au întruchipat esența vieții și luptei lor pentru idealurile naționale.

Poporul român a purtat cu sine prin viață studințe istorice simbolurile care i-au vitalizat întreaga existență.

Unul dintre acestea este drapelul țării și ca parte organică a acestuia - drapelul de luptă. El reprezintă o stâncă sinteză a spațiului și sulțelutului românesc, patria română, onoarea, gloria și vitejia filor ei de pretutindeni, în primul rând a ostașilor ei.

Incredințându-vă acest pavilion, vă cer să-l duceți cu demnitate și cinste spre gloria țării și a naumeului românesc și când va suna ceasul sacrificiului suprem să-l apărați până la ultima picătură de sânge.

Adresându-vă tuturor sănătate și dorindu-vă să obțineți numai succese în misiunea deosebită de importanță pe care o aveți, vă felicit cu ocazia înălțării pavilionului la bordul navei militare - monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

X X X X X X

- Domnilor ofițeri, maieri militari, ostași marinari, echipaj ai monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

Aș dori să vă spun că este o cinste și, totodată, o mare răspundere pentru dumneavoastră, că sunteți echipajul primului monitor care reia tradiția monitorilor românești pe Dunăre.

Nu ne-a fost ușor să-l construim în condițiile actuale dar cu acea încăpătănare benefică și specifică românilor, prin care am supraviețuit aici mii de ani, am vrut să avem această navă, să continuăm programul de dotare a Flotilei de Dunăre cu aceste nave moderne și de mare eficiență.

Este o răspundere față de mii de marinari militari români care și-au dat viața să apere aceste meleaguri, pentru că noi să existăm, să fim aici la gurile Dunării, fluviu european care și încheie cursul pe teritoriul țării noastre.

Sunteți onorați să vă faceți datoria pe apele acestui fluviu cu bărbătie, onoare, demnitate așa cum au făcut-o înaintașii noștri.

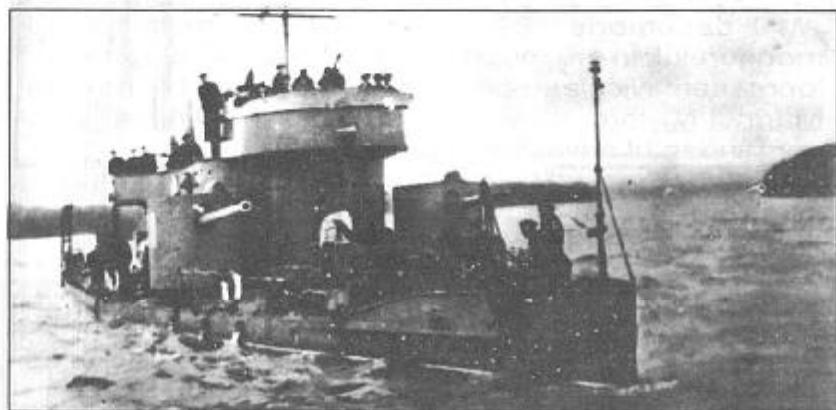
Vă dorim din toată inimă succes în această activitate foarte importantă, multă sănătate și, pentru că se apropie Anul Nou, LA MULTI ANI!

Pentru patria noastră - România

1906. Ministerul de război, în urma demersurilor comandantului Petre Demetriade, a comandat la Santiierul Naval din Triest construirea a patru monitoare cuirasate de fluviu. Au fost aduse în pieșe demontate la Galați, apoi montate și lansate la apă de Arsenalul Marinei.

17 septembrie 1907. Are loc la Galați botezul și, totodată, intrarea oficială în înzestrarea Marinei Militare, formând "Escadra de Dunăre", și celor 4 monitoare purtând numele unor mari personalități româneni: "Lascăr Catargiu", "Ion Brătianu", "Alexandru Lahovary", "Mihail Kogălniceanu". Caracteristici tehnico-tactice: deplasament 680 tone, viteză 13 noduri dată de masini alternative cu păcură, 3 tunuri de 120 mm, 4 tunuri de 47 mm, două mitraliere de 6,5 mm, blindaj de otel de 50-75mm.

1913. Pe timpul celui de-al doilea război balcanic, monitoarele s-au aflat în zona de operații militare efectuând paza porturilor, a



Monitorul "Mihail Kogălniceanu" lansat la apă în 1907

monitoarele dispuse într-un sistem strict defensiv între Galați și Tulcea. S-au executat câteva trăgeri de noapte. "Catargiu" a fost bombardat de aviație, la 29 iunie 1941.

fiind mitraliați și cei ce se aruncaseră în apă să se salveze.

Celelalte monitoare au fost angajate în diverse puncte de pe Dunăre în luptă cu unități navale germane.

În primele zile ale lunii septembrie au fost preluate de sovietici echipajele debarcate, o parte din marinari luati prizonieri. Navele au fost rebotezate cu nume sovietice ("Azov", "Kiev", "Marlupol", etc.).

1951. Monitoarele preluate de ruși au fost retrocedate.

1960. Toate cele sapte monitoare sunt casate și date la topit.

1973. În cadrul planului de modernizare a navelor Marinei Militare în Santiierul Naval Mangalia începe construcția unei noi generații de vedete blindate. Astăzi ele au devenit o prezentă obișnuită pe Dunăre.

1993. După 33 de ani se reia tradiția monitoarelor prin intrarea în înzestrarea Marinei Militare a monitorului "Mihail Kogălniceanu".

BLINDATELE DUNĂRII

TRADITIE SI ACTUALITATE

podurilor Fetesti și Cernavodă, sprijinul debarcărilor de trupe.

1916 - 1918. Pe toată durata războului pentru înfăptuirea unității naționale, Escadra de monitoare condusă de comandorul Nicolae Negru a dus acțiuni de luptă pe Dunăre, cu precădere în sprijinul trupelor de uscat. Principalele acțiuni au fost: sprijinul capului de pod de la Turtucaia (20-24 septembrie), sprijinirea flancului drept al armatei de uscat din Dobrogea, lupte mai importante ducându-se la Turtucaia, Rasova, Cernavodă, Topalu, Hârsova, Turcoaia (Canalul Măcin), Tulcea, Vălcov. La Turtucaia, printre cei căzuți la datorie s-a aflat și locotenent-comandorul Eugen Stîhi, directorul de tir de pe monitorul "Mihail Kogălniceanu".

27 mai 1931. Monitoarele "Kogălniceanu" și "Brătianu", care fusese liovite în acțiuni de luptă, au fost decorate cu ordinul "Steaua României" - cavaler, cu panglică de "Virtute Militară".

Intre cele două război mondiale. Flotila de Dunăre a mai primit trei monitoare provenite din flota austro-ungară: "Ardealul", "Basarabia", "Bucovina".

22 iunie 1941. Începerea ostilităților pe Dunăre a găsit

de aviație și de vedete sovietice nu reacționează, conformându-se ordinului de încecare unilaterală a focului (în urma evenimentelor de la 23 august), și este scufundat în jurul orei 10.30. Aceeași soartă o va împărtăși "Kogălniceanu", în jurul orei 11.30, la Chilia Nouă. Se înregistrează mulți morți și dispăruți,



Monitorul "Mihail Kogălniceanu" intrat în serviciu în decembrie 1993.

Pentru patria noastră - România

ORDIN DE ZI AL MINISTRULUI APĂRĂRII NATIONALE PRIVIND INMÂNAREA PAVILIONULUI DE LUPTĂ MONITORULUI "MIHAIL KOGĂLNICEANU"

În conformitate cu Planul de Inzestrare a Marinei Militare la 25 noiembrie 1993 Santierul Naval Drobeta-Turnu Severin a finalizat și predat prima navă fluvială din clasa monitoroarelor.

Întrat în compunerea Brigăzii 24 Fluviale, monitorul este expresia activității proiectanților și constructorilor naveli români, atestând înaltul lor profesionalism și capacitatea industriei de apărare a României.

Acessia nouă modernă, cu mare capacitate de foc, va contribui la creșterea capacitatii de luptă și forțelor fluviale și a puterii combative a Marinei Militare, actualizând tradiția românească privind ducerea acțiunilor militare pe fluviu.

În anii 1906 - 1907, ca o necesitate a prezenței ferme a României pe fluviul Dunărea, Marina Militară a fost înzestrată cu o flotă de monitoare care au purtat numele unor personalități ilustre ale istoriei poporului român: Kogălniceanu, Brătianu, Catargiu și Lahovary.

În marile confruntări militare din prima jumătate a secolului nostru, aceste nave și-au dovedit utilitatea, echipajele lor dând dovada unor adevărate pilde de eroism în acțiunile deosebit de îndrăgite impotriva forțelor navale și terestre ale inamicului.

În spiritul tradiției navale românești, prin intrarea în serviciu a noului monitor,

ORDON:

1. Se acordă monitorului numele "MIHAIL KOGĂLNICEANU" și numărul de bordaj 45.

2. La 19 decembrie 1993, în portul militar Brăila se înmânează și se ridică pentru prima oară pavilionul de luptă la monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

3. Se stabilește data de 19 decembrie ca zi de aniversare a monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU".

Felicitați cu această ocazie întregul echipaj și aduc mulțumiri navalistilor și sărișorilor celorlalte instituții care au contribuit la realizarea și dotarea navei.

MINISTRUL APĂRĂRII NATIONALE

General-locotenent
Niculae SPIROIU

BUN SOSIT NOULUI MONITOR "Mihail Kogălniceanu"!

Curgerea molozomă a apelor bătrânlui Dunăriu, ușor vă uită că brîza, sub un soare strălucitor, dar "cu dinți", reflectându-și razale în ghirlandele ce gheare săstoase ca acoperău bordul și puntea navelor, avea să aducă în acasă dimineață de sărbător de noiembrie multă bucurie și emoție în sufletele marinilor brâileni.

Plutind maiestuoș, monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU", mesager din săptămâna istorie, cohors din amonie, venind de la Santierul Naval Drobeta - Turnu Severin pentru a acosta la nava-bază "CRISUL". Era în dimineața de 25 noiembrie 1993. După 33 de ani se relua glorioasele tradiții, ecumele marinilor de la fluviu. Tradițile acelor "bindjaci ale Dunării" - monitoroare care s-au acoperit de glorie în trei confruntări militare pe Dunăre.

Un moment istoric pentru Marina Militară a României, moment solemn pentru echipajele navelor militare din portul Brăila care, aliniate pe ponte, iau dat onorul cuvenit.

- Domnule contraamiral, monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU" a efectuat marșul de la Santierul Naval Drobeta - Turnu Severin la Brăila, pentru a intra în compunerea Brigăzii Fluviale. Are onoarea să mă prezint, sunt comandanțul naveli, căpitan de rangul II Jelcea Mircea.

A fost raportul scurt, extăgășat al comandanțului naveli, dat domnului contraamiral Constantin Iordache care, împreună cu un grup de ofițeri și oficialități ale orașului, i-a făcut o primitie pe masură.

19 decembrie 1993. Are loc festivitatea oficială de înmânare a pavilionului de luptă.

Orele 11,00. Pe dana militară din portul Brăila sesație ministru Apărării Naționale, domnul general-locotenent Niculae Spiroiu însoțit de generalul-locotenent Dumitru Cioldină - secretar de stat și sef al Marelui Stat Major, general-maior Florentin Popa - secretar de stat și sef al Departamentului Învestigații Armatei, doctor Ioan Mircea Pascu - secretar de stat pentru politica de apărare și relații internaționale, alți generali.

Este întâmpinat, conform ceremonialului militar, de seful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Olegheag Anghelușcu, emisi și ofițeri superiori din conducerea Marinei.

Orele 11,15. Ministrul Apărării Naționale,

domnul general-locotenent Niculae Spiroiu, arcă la bordul monitorului și, în mod solemn, înmânează pavilionul de luptă comandanțului naveli, căpitan de rangul II Jelcea Mircea.

- Domnule comandanț,

Am cunoaște să vă predau pavilionul de luptă al naveli, care reprezintă drapelul de Stat al României, drapelul național român.

Să-i slujă cu credință, să-l purta spre glorie în pregătirea de luptă și atunci când patria ne va cere, să facem sacrificiul suprem!

- Pentru patria noastră, ROMÂNIA !

La pupa navei, în fața ministrului Apărării Naționale, a sefului Statului Major al Marinei Militare, a echipajului alături la front, în acordurile solemnă ale Înnului Național, comandanțul nevei ridică pavilioanel.

Domnul contraamiral Constantin Iordache, prim locuitor al Sefului Statului Major al Marinei Militare, dă citire Ordinului de zi al ministrului Apărării Naționale, emis cu această ocazie.

În asistență se aflau generali și amirați, ofițeri superiori din Statul Major al Marinei Militare și marii unități fluviale, reprezentanți ai organelor ocale ale administrației de stat și "năstăvile bisericești, construcțiori și profetanii ai monitorului".

Navele militare aveau arborat marea pavoază, echipajele, la front.

Un sobor de preoți având în frunte pe I.P.S. Lucian Florea, arhiepiscop al Tomisului și P.S. Casian Gălățeanul, aghiereu vicar al Galatiilor a oficiat o slujbă religioasă.

Domnul ministru al Apărării Naționale, general-locotenent Niculae Spiroiu, susținând înzestrarea Marinei Militare a monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU", a rostit o solemnă allocuție.

În finalul festivității comandanțul naveli, căpitanul de rangul II Jelcea Mircea, a prezentat conducerii Ministerului Apărării Naționale, cehiștilor ospății, nave și caracteristicile ei tehnico-tactice.

Pagini realizate de căpitan de rangul II Ioan DAMASCHIN



Primul echipaj al noului monitor "Mihail Kogălniceanu"

UN MONUMENT PENTRU CEI "FĂRĂ DE MORMINTE"***Ei, MARINARUL,
are dreptul la
neuitare !***

Cu o existență de peste două milenii, orasul port Constanța - Tomis, cum se numea în antichitate, își etalează nu fără mândrie, vestigiiile istorice, martore ale unei străvechi civilizații pe acestă pământ românesc de la târmul Pontului Euxin.

Dacă dictonul care spune că: "un popor trăiește prin memorie și moare prin uitare" se poate aplica și pe aceste meleaguri, fără îndoială. Cetatea tomitană și al ei cetătenii au motive serioase de satisfacție pentru modul în care și-au conservat istoria, pentru modul în care se menține treză memoria, mărturii în acest sens fiind nu numai săntierile arheologice deschise, dar și monumentele eroilor și statuile celor mai de seamă filii ai săi, ai nației române.

Să amintim câteva dintre acestea: monumentul eroilor din războiul de Independență, statuile lui Ovidiu, Eminescu, Saligny.

Din păcate, acum când ne apropiem vertiginos de intrarea în mileniul trei, Constanța se află într-o situație de a nu avea un monument închinat celui mai reprezentativ cetățean al său - MARINARUL.

Ei, MARINARUL, a fost cel care, din antichitate, chiar cu mijloace improvizate, înfruntând aprigile stihii ale naturii, punându-si viața în primejdie, a piecat să descopere alte târmuri, să facă comerț și schimburi de valori materiale și, de ce nu, de civilizație.

Si nu rare au fost ocaziile când el nu s-a mai întors, înghि�tit fiind de apele înversunate ale mării.

În Constanța a luat ființă "FUNDATIA PENTRU REALIZAREA MONUMENTULUI MARINARILOR ROMANI" care, începând cu 4 februarie, are statut de personalitate juridică și sediul în str. Traian nr. 29. Fundația este o organizație independentă, neguvernamentală și nelucrativă.

Obiectiv: realizarea "Monumentului Marinarilor" închinat celor "fără de morminte", celor al căror pururea loc de odihnă se află pe fundul mărilor și oceanelor.

Persoanele fizice și juridice care doresc să contribuie financiar la acest generos act de simțire românească și de conștiință a apartenenței la mare au la dispozitie următoarele conturi:

BANCA "DACIA FELIX": - 40.01.09.60.17.93.6 cont în lei
- 41.51.05.20.17.93.6 cont în valută

Relații suplimentare se pot obține la adresa amintită,
telefon: 61.60.53, 61.81.27, 61.66.85.

Astăzi, contribuția lui majoră la înflorirea orașului nostru, la creșterea standardului de viață al cetățenilor, la ieșirea din această criză pe care o traversăm la sfârșit de secol și mileniu, este de necontestat.

Tot el, MARINARUL, a fost cel care în vremuri de restrînte, de mare cumpăna pentru neamul românesc - războiul de Independență, războiul de Întregire și războiul de Reîntregire - nu a pregetat să-si dea viață în încreștarea cu înamicul. Panteonul eroilor neamului include pe mulți din cei "fără morminte", cum plastic se exprima scriitorul marină Jean Bart.

Ei, MARINARUL, aici la târmul Mării Negre, la poarta spre lume a țării, el, MARINARUL care a plecat, dar nu s-a mai întors, având doar marea ca mormânt, are dreptul la neuitare.

Are dreptul la un MONUMENT - loc de reculegere și pioasă aducere aminte pentru familiile celor ce nu s-au mai întors de pe ape, loc pentru a se da onorul cuvenit eroilor.

Stim că este greu de realizat un astfel de monument, dar nu este imposibil dacă vom uni eforturile celor aproape o jumătate de milion de suflete ale orașului.

Si totuși orașul Constanța nu poate fi conceput fără MONUMENTUL MARINARILOR!

Aceasta a fost și motivația majoră pentru care s-a înființat "FUNDATIA PENTRU MONUMENTUL MARINARILOR ROMANI", care și propune să promoveze această idee, să sensibilizeze pe cetățenii Constanței să adune fondurile necesare pentru realizarea, în final, a unui astfel de monument.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

*Nume de eroi
înscrise pe bordaj*



**SUBLLOCOTENENT
ALEXANDRU AXENTE**

S-a născut la 25 ianuarie 1897 la Ploiești, unde a locuit pe strada Târgușor nr.40. Absolvent al Scolii de marină, este ambarcat pe 20 noiembrie 1916 ca sublocotenent pe vedeta fluvială nr. 8 ("Capitan VALTER MĂRĂCINEANU").

In prima sa zi de activitate primește ordin să se deplaseze în ostrovul Balabani cu misiunea de a recupera telefoanele observatorilor. La orele 11.15, în aval de privalul Ciangăru, pe malul stâng al canalului Alionte, vedeta este lovită în pupă de o mină de curent. Explodează instantaneu careul comandanțului, iar mitraliera și instalațiile atlate pe puncte sunt pulverizate pe o rază de 500 de metri.

Echipajul vedetei a fost salvat, cu excepția sublocotenentului Alexandru Axente a cărui carieră a început și s-a sfârșit o dată cu ziua jertrei supreme. Corpul său a fost înghițit de ape împreună cu nava care s-a scufundat.

Dragorul maritim comandanț în prezent de căpitanul de rangul III Dumitru Făină a primit, în anul 1991, numele bravului sublocotenent, erou al primului război mondial.

*Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN*

UN MONUMENT PENTRU CEI "FĂRĂ DE MORMINTE"**AU RĂMAS PENTRU TOTDEAUNA
OAMENI AI MĂRII**

Fiind un pătimăș iubitor al mării am încercat, în ani mulți de muncă , de căutări și renunțări , să pătrund în tainele colorilor ei , dăruind consumatorului de artă acea clipă de încântare și înălțare.

Preocupat până la obsesie de permanenta înfrumusețare a cetății , act de credință pe care l-am trăit cu intensitate și dăruire din respect pentru temerarii întinderilor albastre , propun înălțarea unui monument destinat Eroilor Mării, ce trimite în timp eternizarea memoriei acestor oameni , fii ai României dintotdeauna care au contribuit cu jertfa ființei lor la zidirea acestui încercat popor.

Semnul ANCOREI este simbolul mării ce domină compoziția. Celo patru elemente ale ei sugerează punctele cardinale , totodată marcând și ciclul anual , anotimpurile fiind în același timp și simbol al creștinătății neamului românesc. Ea poate sugera simbolul navigatorului ce leagă pământul cu locurile de unde pleacă și vine , purtând în depărtări prometeicul foc- simbol al genezei frământărilor noastre .

Ridicarea pe verticală a obeliscului - circa 60 - 70 m - imprimă monumentalitatea raportul de echilibru în compoziția

arhitecturală a litoralului nostru .

În alcătuirea liniei de curbură - ce pleacă de la bază - am inclus la jumătatea compoziției acea inconfundabilă încrustație românească ce vine din cele mai vechi timpuri (vezi



colierul de la Hinova), trecută prin cioplitura des întâlnită la casa românească și în nobilată pentru totdeauna de genul sculpturii universale, românul Constantin Brâncuși.

Propun ca obeliscul să fie executat din elemente de beton armat placat cu marmură albă. Canalele verticale din elemente din

sticlă groasă, având și rol de luminatoare, iar la colțuri vitralii cu elemente marine. Interiorul placat cu marmură albă pe care sunt gravate numele navelor, ale dispărutilor și anii respectivi (de la începuturi). În centrul încăperii o flacără veșnică arde în memoria celor dispăruti și al celor ce au adus mari contribuții la înălțarea acestui spațiu dobrogean.

O carte de mari dimensiuni (legată în piele), aflată la îndemâna vizitatorilor, demnitarilor, a ceremoniilor organizate în zilele sărbătorilor naționale sau marinărești, va trimite mesaje, marcând în timp milenar prezența noastră aici. Pe platoul din jurul monumentului se pot desfășura cele mai felurite festivități destinate marcării diverselor momente din viața marinei române sau a oamenilor mării.

Propun cetății înălțarea acestui monument al LIBERTĂȚII OMULUI aici la poarta țării , lăsând deschisă calea dialogului cu cei interesați în realizarea acestui proiect absolut necesar cinstirii memoriei celor ce nu ne-au părăsit niciodată, rămânând pentru totdeauna aici, împreună cu noi.

Traian MARINESCU

CU SENTIMENTUL DATORIEI ÎMPLINITE

Nu puțini sunt oamenii cărora competența le conferă personalitate, calitățile - prestantă, iar munca pasionată și respectul pentru semeni - lauri învingătorului. Pentru a-și împlini destinul, acești împătimiți de profesie nu crăta nimic din ceea ce este omenesc și merită sacrificat ca să se achite onorabil de toate datoriiile vietii. Dar oare câtă trudă și câte sacrificii nu sunt demne de altarul datoriei față de patrie? Câte neîmpliniri și câtă fericire îi sunt predilecționate Ostașului de-o viață?

Pentru doi asemenea devotați slujitori ai Marinei Militare clipa pietății a fost marcată decent și solemn de momentul pensionării.

Admirație, mulțumiri, evocări, destindere, suveniruri.

"Cel care-și face datoria nu nedreptățește pe nimeni". Ne-o facem și noi, cronicaril datoriei, destolnicielui și ai virtuților marinărești, urându-le celor doi distinși domni amirali mulți ani viguroși, bucuria odihnei netulburate de griji cotidiene și liniștea din adâncuri a mărilor prevăzute de pace și speranțe de mal bine.

"MARINA ROMÂNĂ"



**CONTRAAMIRAL
DUMITRACHE OPREA**

S-a născut pe 9 septembrie 1933 în comuna Tulucesti din județul Galați.

A absolvit Școala Militară de Marină (1955) și Academia Militară Generală - facultatea Arme și Spălate (1966). A petrecut primii cinci ani ai carierei sale la bordul distrugătoarelor, ulterior devenind comandant de dragor de radă și respectiv de vânător de submarine.

După absolvirea Academiei Militare ocupă diferite funcții în domeniul tactic-operativ, pregătire de luptă, sef de stat major și comandant de unitate de nave. Activează o perioadă ca lector în Institutul de Marină.

Din 1985 îndeplinește funcții de răspundere în Comandamentul Marinei Militare.

Pe 25 octombrie 1990 a fost avansat la gradul de contraamiral.



**CONTRAAMIRAL
EUGENIU DUMITRESCU**

S-a născut la 23 august 1933 în Botoșani. Este absolvent al Scolii Militare de Marină (1955) și al Academiei Militare de Marină - facultatea Arme sub apă din U.R.S.S. (1961).

A îndeplinit diferite funcții în această specialitate la bordul navelor, în state majore de unitate și mare unitate, precum și în Comandamentul Marinei Militare. A fost sef de stat major al Institutului de Marină (1980-1987), comandant al acestuia (1990) și primul comandant al Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța (1990-1993).

Pe 25 octombrie 1990 a fost avansat la gradul de contraamiral.

30 de ani de la înființarea marii unități de vedete



**INTERVIU
cu căpitan de rangul I
VALENTIN GHEORGHIU -
comandantul marii
unități de vedete**

- Domnule căpitan de rangul I, la 15 ianuarie 1994 ați aniversat 30 de ani de la înființarea marii unități pe care o comandați. Puteți face câteva referiri privind motivația înființării acestiei?

- După cum se știe, după al doilea război mondial cvasitotalitatea navelor noastre de luptă a fost luată de sovietici și considerată captură de război. Ulterior, cea mai mare parte a fost retrocedată. Prin anii '60 tot din aceeași direcție a venit "indicatia" de a se casa o mare parte din nave, inclusiv distrugătoarele, principala forță de lovire a Marinei Militare. Ceea ce mai rămăsese din flota noastră, cândva o forță de temut în Marea Neagră, inclusiv pe timpul celui de-al doilea război mondial nu satisfăcea nici pe departe nevoile de apărare a țării la mare.

După 1961, când se mai limpeziseră atât intențiile "prietenilor", cât și mișinile celor din conducerea țării privind interesele naționale de apărare, a început derularea programului de dotare a Marinei Militare.

Apăruse deja o nouă armă modernă de lovire - racheta navală.

În contextul celor menționate mai sus, în 1963, cu sacrificii materiale mari, Marina Militară a fost dotată cu prima unitate de vedete purtătoare de rachete care, împreună cu unitatea de vedete torpiloare existentă din 1952, au

PROFESIA DE "VEDETIST"

constituit la 15 ianuarie 1964 marea unitate de vedete maritime.

Deci, pot spune că am aniversat 30 de ani de când armata română, prin Marina Militară, este în măsură să asigure, credibil, deplasarea liberă a navelor comerciale românești pe Marea Neagră și, în caz de necesitate, să riposteze - împreună cu celelalte categorii de forțe armate - asupra unui eventual atac dinspre mare. De asemenea, i-am aniversat pe acei ofițeri, maștrii militari și marinari care în acest interval de timp și-au înșușit, cu multe sacrificii, meseria de vedetist - torpilori și rachetisti - care nu este la îndemâna oricui. Aceasta datorită aspirației vieții, complexității cunoștințelor și deprinderilor ce se cer înșușite și, nu în ultimul rând, formării unor trăsături de caracter cum ar fi curajul, promptitudinea, autoritatea, tenacitatea și rezistența la vicisitudinile mării.

- În ce constă specificul pregătirii în cadrul marii unități?

- Există în Marina Militară o profesie aparte pe care eu aş numi-o profesia de "vedetist".

Specificul pregătirii vedetistilor derivă din multitudinea de cunoștințe și priceri pe care trebuie să le posede și să le capete pe linie tehnică, tactică și de cultură marinăescă. Dar, fără nicio calitate native obligatorii, ca simț de orientare, capacitate rapidă de reacție și așa numitul "miros marinăresc", nu pot fi formate pricerile și deprinderile de vedetist și nici acele trăsături caracteristice menționate mai înainte. Neplăcut este astăzi că la unitățile de vedete o bună parte din tineri vin nemotivați și după un an-doi, datorită aspirației instruirii, caută locuri mai călduroase în alte mari unități. Aceasta se datorează faptului că nici azi, după patru ani de la revoluție, nu avem o larierarizarea trebuințelor care stau la baza motivației individului, pe o anumită funcție. Mă refer la "vedetistii". Altfel spus, ar trebui creat un sistem de selectare a cadrelor, regândite trebuințele vedetistului pentru a le consolida și transforma în interese spre care să aspire toate cadrele. Nu este cazul să teoretizăm prea mult pentru a scoate în evidență că, în special în noua societate ce se încercă să fie creată, eludarea interesului creează

mari probleme.

Azi, datorită unui mănușchi de cadre cu experiență încă mai putem pregăti și executa misiunile impuse, dar mâine...?

- Cu ce rezultate ați îndeplinit misiunile în anul care a trecut?

- Anul 1993 a fost un an greu pentru noi, ca și pentru întreaga Marină Militară. Majoritatea misiunilor de foc le-am îndeplinit cu calificative superioare, din marș, fără pregătirile impuse de reglementările în vigoare datorită lipsei, în anumite perioade de timp, a combustibililor. Aceasta este meritul corpului de cadre cu stale vechi din marea unitate. Totodată, multumită controlului de îndrumare al eșalonului superior, executat "la sângere" în primăvara anului 1993, spre satisfacția noastră, posibil și a altor marinari, la inspecția ministrului din vară am obținut calificativul maxim posibil.

- Cu ce probleme vă confruntați și cum vedeti rezolvarea lor?

- De confruntat ne confruntăm cu multe probleme, în general cu aceleași probleme cu care se confruntă toată Marina Militară. Dar din toate măș opri la problemele sociale. Fără a greși cătușii de puțin, afirm că brigada este o mare unitate de cadre, în mare majoritate tineri, care și-au întemeiat un cămin ori sunt în pragul întemeierii acestuia. Lipsa, deja cronică, a posibilităților de cazare corelată cu aplativarea unor avantaje care erau cândva proprii unităților de vedete, fapt cunoscut și în instituțiile de învățământ, a dus în ultimii ani la "fuga" absolvenților și a unei bune părți din cadre, bine pregătite, către unități de nave din clase superioare, mai confortabile și cu mai puține cerințe și servuți militare. Cu alte cuvinte, problemele sociale influențează direct capacitatea de luptă.

Rezolvarea, consider că rezultă din cele enunțate mai sus.

- Vă mulțumesc în numele cititorilor revistei "MARINA ROMÂNĂ".

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

***30 de ani
de la înființarea marii unități de vedete***



***SPIRITUL VEDEȚIȘTILOR
S-A NĂSCUT ÎN
ZODIA LUCEAFĂRULUI***

Spiritul vedetăștilor mării a renăscut de-a lungul anilor cu fiecare generație de nave, contingent sau promoție, perpetuându-se ca un cult al armoniei dintre competență și acțiune, comandanți și subordonați, dintr-o nave și echipaje, omniprezent în mareia unitate de vedete care și-a serbat recent 30 de ani de activitate.

La vedete se învăță de la avansare până la pensionare

Dornul căpitan de rangul I Ion Postică a fost al doilea în promovația 1966 a Școlii Superioare de Marină. Între prima sa funcție de comandant al vedetei nr. 89 și cea actuală, de șef de stat major al marilor unități, s-a derulat cariera unui torpiloare cu o duzlnă de lansări reale reușite. Sinteză experienței sale este un trinom al eficienței: colectiv mic, pregătire multilaterală, verificare din ochi.

Prima vedetă torpiloare cu aripi portante, construită în 1973 de Șantierul Naval Mangalia, l-a avut comandant pe locotenentul major Ion Postică. Entuziasmat de performanțele sale, la acea vreme, declară: "Nimic nu este mai frumos decât să-ți pui în valoare cunoștințele, puterea de muncă și dragostea pentru profesie la timonul unei vedete torpiloare. Ca președinte

al comisiei de recepție am trăit momente pline de neprevăzut la probele de mare ale navei. Cu toate greutățile întâmpinate, în final vedeta torpiloare 51 a devenit una din navele care au dat multe satisfacții conducerii marilor unități. Datorită dărurilor echipajului, sub conducerea mea, nava a fost citată în anul 1974 prin ordin de zi de comandantul Marinei Militare ca fiind cea mai întreținută navă din flotă, cu misiunile îndeplinite integral și la nivelul calificativelor maxime".

În 1979 intră în dotare prima vedetă torpiloare cu 4 tuburi lansatorpiloare proiectată de ICEPRONAV Galați și finalizată de navalistii Mangaliai. Primul ei comandant a fost căpitanul-locotenent Ion Postică, proaspăt absolvent al Academiei Militare care, negreșit, a făcut din echipajul și din vedeta sa o navă model, ca și altădată.

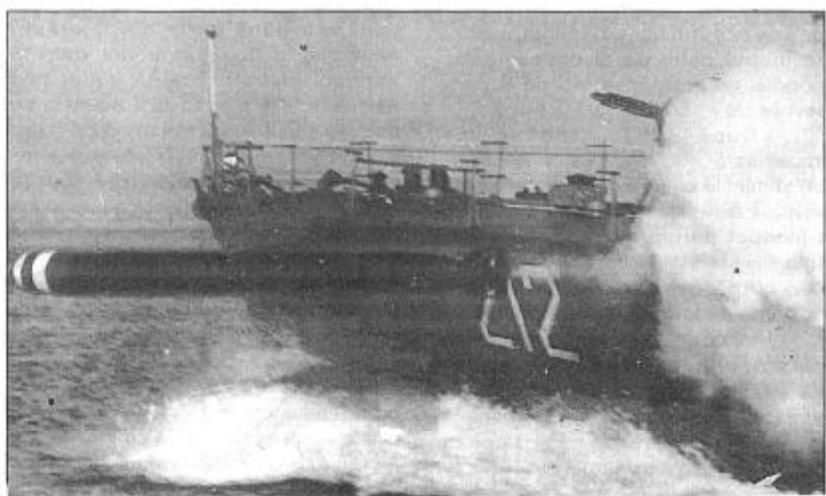
În prezent urmează cursul postacadamic, statornic în convingerile sale de acum aproape trei decenii în urmă: "Ca să ieși la pensie de la vedete, trebuie să înveți totă viața".

Lupta cu secundele

În 1968, după absolvirea Școlii Superioare de Marină, domnul căpitan de rangul I Alexandru Cioroiu a fost numit comandant unitate de luptă la bordul unei vedete purtătoare de rachete. A urcat "pas cu pas" treptele ierarhiei militare, devenind ofițer secund, comandant de navă, șef de stat major, iar din 1986 comandantul acestei unități în care s-a format și afirmat profesional.

Rememorând anii petrecuți la bordul acestor nave, domnul căpitan de rangul I Alexandru Cioroiu se mândrește cu faptul că de fiecare dată a câștigat "lupta cu secundele". În 1990 a efectuat o lansare de rachete de excepție, într-un raion nou, cu trei nave în formăție. Pe o mare de gradul 4-5 misiunea părea imposibil de îndeplinit. Experiența ca și intuiția comandantului de unitate au condus la obținerea calificativului maxim.

Ca o recompensă, anul trecut



30 de ani de la înființarea marii unități de vedete



mezinul familiei i-a prilejuit o altă mulțumire sufletească: a devenit student al Academiei Navale și a îmbrățișat specialitatea tatălui său - artilerie și rachete navale.

Sampanie cu gust de migdale amare

Domnul căpitan de rangul II Ion Ivanesciu este dezamăgit de faptul că în anul 1993 navele din subordine nu au avut posibilitatea să lanseze nici măcar o torpilă. Echipajele evocă nostalgic anul 1991 când navele au executat, în medie, circa 75 de ore de marș. Specificitatea instrucției torpilorului înseamnă prezență activă pe mare, înseamnă atacul pe întări și ore de marș pentru antrenament. După 1988 cabinetul de antrenament al comandanților de vedete nu a mai funcționat. Primele reparații capitale, imperios necesare, s-au amânat din lipsă de fonduri.

Încadrarea deficitară suprasolicitată, fizic și intelectual, subordonatii care nu concep să umble cu jumătăți de măsură când e vorba să-și facă datoria.

"Încercăm să supraviețuim. Deși sunt tineri, ofițerii au dobândit experiența necesară, iar maistrii militari, adevarali profesioniști, sunt devotați meseriei. Oricând le cer, fără excepție, toți sunt gata de orice sacrificiu. Poate uneori îi judec prea aspru în raport cu numărul lor, cu atribuțiile pe care le au, ori cu exigența pe care le-o pretind. Caracteristica acestei unități, care a constituit nucleul marii unități, este faptul că noi am rămas necliniți în fața "valurilor" care au năvălit după 1990. Ne-am păstrat sobrietatea de militar, buna cuviință, respectul gradelor și al funcțiilor.

Ne-au preocupat doar meseria și îndeplinirea misiunilor. Nimeni nu a contestat nici privațiiunile de la bord și nici măsurile disciplinare când a fost cazul.

Este o aniversare mai tristă decât ne-am fi așteptat. Proiectele și speranțele pe care le-am avut în 1990, așteptăm să se contureze de aici înainte."

Viabilitatea unei teorii originale

Domnul căpitan de rangul II Constantin Nasula este un interlocutor deosebit de concis și transțant.

"Unității noastre îi sunt specifice tinerețea și contactul nemijlocit cu ceea ce în fond înseamnă marea. Nu ne copleșește tehnica ultramodernă. În schimb, colegii cu care lucrăm trăiesc mai intens și înțeleg profund semnificațiile și principiile de bază care definesc statutul de cadru militar configurat pe timpul școlii. Toate leisurile pe mare contin misiuni cu caracter activ. Vedeta nu este eficientă dacă tehnica nu funcționează la parametrii normali. În concepția noastră, nu este vedetă nava care nu ieșe și nu intră pe aripi din (în) port. Dificultăți? În situația noastră, marea rea, intemperii, vizibilitatea redusă pe timp de noapte etc. își pun amprenta mai mult decât oriunde în flotă, amplificând ceea ce obișnuim să numim "uzura navelor". Un comandant de vedetă își evaluatează propriul nivel de performanță abia atunci când, lipsit de posibilitatea de a se ghida după hartă sau după aparatura de navigație, se înțelege din priviri cu echipajul."

*Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU*

*Foto: Plutonier-adjunat
Tudor CAMEN*

Cu prilejul aniversării a 30 de ani de la înființarea primei mari unități de vede maritime, redactia revistei "MARINA ROMÂNĂ" adresează sincere felicitări veteranilor și actualului personal din unitățile subordonate. Succes deplin în carturile datoriei ostăsești, în marsurile înaripale pe drumurile neînținute ale mărilor și în cununarea tuturor eforturilor de apărare cu bărbătie și credință a fruntașilor de ape ale fării.
LA MULȚI ANI, VEDEȚIȘTI!



- marea noastră cea de toate zilele -

LUMEA VĂZUTĂ DE MARINARI

În cadrul rubricii noastre prezentăm cititorilor, prin amabilitatea domnului comandant de cursă lungă Marius Apostol, cărțea secențe din voiajul navei "TISMANA". Întoarsă la începutul acestui an dintr-un periplu de peste cinci luni, în cursul căruia au fost străbătute apele Mării Negre, Azov, Marmara, Egee și Mării și porturilor, flind elinse 15 porturi. Așadar, secențe din lumea mării și porturilor, zile și nopți din viața oamenilor mării, imagini diferite de cele ale unor călătorii de plăcere, diferite de culorile idilice ale reclamelor turistice, relevând celalătă "față a medaliei" vietii pe mare, ceea cea reală - mai aspirațională, mai tensionată, mai bărbătească.

Un taxi... pentru Tobruk și o "întâlnire" româno-galeză

"Angajată în cont străin, nava noastră "TISMANA" a efectuat, la începutul voiajului, mai multe călătorii în cursul cărora am atinse și trei porturi de pe coasta nord-africană, din Libia - Tobruk, Missurata, Mars al Brega.

Dincolo de rezonanța exotică a denumirilor, realitatea a înfățișat ochiului marinarului un peisaj mai puțin colorat și vivant, mai degrabă sobru.

În fața țărămurilor joase, mai collinare la Tobruk, se resimte, încă de pe mare, respirația fierbință a desertului. Apropiindu-te dinspre larg, ai sentimentul că marea se prelungescă cu o mare de nisip ce se întinde până la orizont. La Tobruk, majoritatea oamenilor din echipaj, sub influența excelentului film prezentat cu ani în urmă și pe ecranele noastre - "Un taxi pentru Tobruk" - volau să viziteze monumentele și vestigiiile marii inclexări militare din desert, desfășurate în al doilea războli mondial. Dar intenția noastră de a reedita, în manieră desigur pașnică, povestea cu taxiul pentru Tobruk n-a avut nici un succes. Ni s-a spus că nu se pot vizita monumentele, că sunt ... departe. Ne-am convins repede că atmosfera din localitate nu era propice pentru asemenea ... excursii, așa că a trebuit să ne limităm la scurte ieșiri în oraș, ce ni s-au permis. Un oraș mic, cu un port de 7-8 dane, cu aspect tipic oriental. Missurata, în schimb, oferă imaginea unui oraș mare, cu un port frumos, de fapt 2-3 porturi specializate. Dar și aici o atmosferă apăsațoare și restricții (în ora 16,00 scara navelor trebuia ridicată) ne-au jinut mai mult la bord. Așadar, șansa marinarului de a vedea lumea ... prin ușă întredeschisă. De altfel, după plecarea noastră posturile de radio italiene receptionate în larg vorbeau de revoltă militară și am răsuflat ușurați că "poarta" s-a trântit în urma noastră.

Un episod amuzant la Mars al Brega unde, de altfel, atmosfera a fost tot așa de sobră, mai ales că e o zonă strategică, cu numeroase combinații și instalații strănic păzite. Seară, urmărisem la radio, în radă, meciul România - Jara Galilor și, bineînteles, băieții erau entuziasmați de victoria tricolorilor. Dimineață, la intrarea în port, ne întâmpină un pilot ... galez. Când a auzit că suntem români, mai să facă o criză. "Ah, românilor! Am pierdut 1000 de lire sterline din cauza voastră! Flul meu își și aconțise bilete pentru campionatele din America, fiind sigur, ca noi toți, de victoria galeză!" Am făcut hâz împreună de această întâlnire româno-galeză în ape africane și unanim, am recunoscut, încă o dată, că ... balonul e rotund."

Premieră în Marea Azov

Orice ne-am fi închipuit, până și că voiajul nostru, anunțat inițial de 20-30 de zile să se prelungescă la cinci luni, dar ca noi să fim autori, conjuncturali desigur, ai unei premiere în domeniul navigației, asta nu. Și totuși, așa s-a întâmplat. "TISMANA" a fost prima navă maritimă care, străbătând o mare Azov plină de gheteuri, a ancorat (chiar de Crăciun) în portul fluvial Yesc. Aveam o incarcătură de portocale, dar după cum am văzut prețurile din magazine, probabil că puțini localnici să fie bucurat de marfa adusă de noi. Și alte prețuri păreau insurmontabile pentru buzunarul omului obișnuit - în țara icrelor negre, 200 grame costau cam 40 de dolari (sute de mii de cupoane locale); altimenteri nu se cumpărau brazi ci căte o crenguță, dar icre negre? În sfârșit, greu. De altfel, un peisaj destul de asemănător cu cel de la noi de acasă.

Furtuna

Așa cum e în meseria noastră, în care știi sigur doar când pleci, dar când sau dacă vei ajunge, astă numai bunul Dumnezeu o știe, marea ne-a încercat și pe noi, cel de pe "TISMANA", în acest voiaj. Am trecut prin multe în viața mea la bordul navelor, dar parcă niciiodată n-am simțit în coafă suful înghețat al morții, ca în acest voiaj. Pe scurt, am plecat din Mars al Brega pe 24 octombrie, spre Nauplion - Grecia. La 5-6 ore de la plecare, o avarie la motorul principal ne-a obligat să reducem viteza la jumătate. Au survenit probleme și la auxiliare. Am staționat în derivă cam 12 ore. Forța vântului a crescut a doua zi, de la 5 la 8-9. De-abia ne tăram, cu vântul în provă. Au fost cinci zile complete. Ajunsese să mergem la 24 de ore, 30 de mile. Punctul culminant a fost ziua de 28 noiembrie, care ni s-a fixat tuturor în memorie. Nava a devenit aproape de neguvernărat. În preajmă, nave de 30.000 tdw aveau probleme; am interceptat și mesaje S.O.S. În rază de 40 de mile, iar noi, un cargou relativ mic, cu probleme la mașină, la limita asigurării energie, eram la dispoziția talazurilor și a destinului. Colac peste pupăză, a început să intre apă pe la etambou, datorită unei blestemate de garnituri. Nava în balast, lăsa benzi serioase, făcând ca intervențiile mecanicilor să fie adevărate ... acte de eroism. Vântul, inițial din S-E s-a rotit la N-E. Vaporul nu mai putea, practic, să înfrinste forța coroborată a valurilor și vântului, căci șeful mecanic

Adrian Firu a urcat pe comandă și a spus un singur cuvânt: "Gata!". Toti am amuțit. M-am gândit rapid că dacă pe navă părea să nu mai fie sănse, în bărcuțele noastre de salvare n-am fi avut chiar nici una. Am continuat să rămânem la bord să luptăm, cu gheța în suflet, pentru supraviețuire. Șansa noastră a fost mică insulă Alchitira. Am luptat cu marea și vântul ce ne împingeau vertiginos, până am ajuns în zona insulei. Drumul nostru ar fi trebuit să treacă prin dreptul insulei. Însă, în mod sigur, vântul ne-ar fi impins pe uscat. Am avut inspirația să vrâm la stânga și-am reușit să intrăm la adâpostul insulei. Aici am remediat, căt de căt, defecturile și, după potolirea mării, am ajuns la Nauplion. Am avut noroc! Am avut și oameni în echipaj care nu și-au pierdut firea, ca orice marină adevărat care știe să lupte până la capăt. Între aceștia amintesc doar cățiva - secundul Laurențiu Mina, șeful mecanic Adrian Firu, motoriștii Aurel Zeca, Dumitru Marin, Marcel Predoin, nostromul Traian Mocanu. Oameni de nădejde, cu care laolaltă am înfruntat primejdii, moartea. Și ce n-aș da ca cel ce se ultă la marinari doar căntăriindu-le cu privirea buzunarele, socotind, așezăți comod în fotoliu, căți crăițari au, părându-și mereu cam mulți, să fi trăit măcar un minut, la bordul naveli, în furtună..."

Maior Costin CONSTANDACHE



- marea noastră cea de toate zilele -

REMORCHERUL MARITIM SALVATOR "GROZAVU"

La data de 29 iunie 1993 a intrat în dotarea Marinei Militare remorcherul maritim salvator "GROZAVU 500" realizat în premieră de Șantierul Naval "NAVOL" Oltenia.

Nava a fost proiectată de ICEPRONAV Galati și are următoarele caracteristici: desplasament - 2780 tone; lungimea - 64,65 metri; lățimea - 14,7 metri; pescăru - 5,8 metri; viteza - 12 Nd; 2 motoare principale tip ALCO 12 R 251 F.N.A. cu o putere instalată de 2500 CP; tracțiune: la punct fix - 70 tone forță; la o viteză de 6 Nd - 37 tone forță; raza de acțiune - 4000 Mm; autonomie - 30 de zile.

Nava are posibilitatea să preia personalul ambarcat de pe eventualele nave avariate, utilizând un sistem gen teleferic. La bord există spații amenajate de cazare pentru circa 40 de persoane salvate. Pentru acordarea primului ajutor, nava dispune de cabinet medical, salon staționar și sală de operații. Compartimentul scafandri este dotat cu barocameră și accesoriile necesare lucrului sub apă.

Remorcherul poate recupera și depozita la bord materiale de pe diferite nave aflate în dificultate.

Pentru intervenții la stingerea incendiilor R.M.S. "GROZAVU" este echipat cu 4 tunuri de apă și o cantitate de 80 tone de spumogen.

Evacuarea apei din compartimentele navelor avariate se face cu ajutorul celor mai puternice pompe fabricate în țară și a furtunilor de drenaj manevrate de o bigă cu capacitatea de 10 tone.

Nava comandată de căpitanul-locotenent Dumitru Marcu este capabilă să acioneze și ca spărător de gheăță.

Dominul căpitan de rangul II inginer Gheorghe Franovici, șeful comisiei de recepție a celui mai modern remorcher din Marina Militară și al doilea ca performanțe din țară, ne-a precizat că R.M.S. "GROZAVU" poate executa oricând misiuni din gama celor prezentate mai sus, atât pentru navele militare cât și la cererea companiilor de navigație românești și străine.

**Căpitan-locotenent
Marian MOSNEAGU**

CASABLANCA - Un port sub soarele paradoxurilor

Nerăbdări mele de a pune piciorul pentru prima oară pe pământul african îs-au opus, într-un mod imparțial, cuvintele: "Port authorities will send you their pilot". Și am așteptat 24 de ore sub un soare nemilos ca, într-un lârziu, să-și 'acă' apariția "celebră" salupă ce ne-a adus pilotul. Surpriza la acostare a fost mare: dana de fosfat ne aștepta cu multă de la pilot și foarte fin căzut de pe banda de încărcare, munji ce zădeau de ani de zile pe cheu, chinuindu-i pe cei care debarcă aici și încearcă să ajungă în oraș. Cam acesta a fost filmul primei întâlniri cu orașul-port Casablanca, cea mai mare ciudățe din Marocul.

Portul Casablanca, situat pe coasta de nord-vest a continentului african, are o lungime în jur de 20 km și concentrează peste 60 % din economia Marocului, fiind unul dintre cele mai importante orașe ale Africii. Înfrângând munjii și ploua de fosfat, am pășit pe străzile orașului radical pe vechile fundații ale colinei Arfa, fundații ce datează cu mult înaintea islamicării regiunii. Ieșind din port trecem pe străzi cu clădiri mai vechi, care ne însoțesc până aproape de centrul orașului, și care reprezintă un amestec arhitectonic ciudat, nici arab, dar nici european. Ceea ce înfrapăzează este împărțirea orașului printre linii imaginare ce trece prin Palatul Națiunilor Unite, Consulatul francez și supermarketul "Alpha 33": într-o parte se află orașul "arab", iar în cealaltă parte orașul "european". Până și vegetația reprezentată prin tot felul de palmieri și flori multicolore pare a respecta linia imaginară, fiind mult mai proaspătă și mai veselă în partea "europeneană".

Centrul de atracție al orașului îl reprezintă bazarul, cosmopolit și comercial popular de sute de mici negustori ce și expun marfa în vacarmul muzicii arabe și al vociferărilor clienților. Aici găsești tot ce vrei: de la tradiționalele articoare arabe la aparatura electronică cea mai sofisticată (în mare

Jurnal de bord

parte subtiliză din containerele sosite din Extremul Orient). Strădujela înguste și înțesate de o lume pestriță îi creează o stare de teamă la vederea hotelurilor sordide și a indivizilor dubloși ce căută cu orice prej să-și vindă sau să-și fură ceea ce. Pitorescul vieții de aici este completat de vinzătorii ambulanți de ziare și reviste, de dughenele cu tot felul de nimicuri, de taximetriile de culoare roșie numite "Petit Taxi" și, nu în ultimul rând, de celebrii garabi (sacagii).

Cu căt mergi mai departe încep să apară magazinele luxoase, hotelurile ultramoderne, dar mai ales masivele clădiri ce adăpostesc bâncile. Când ai ajuns în Plata Națiunilor Unite situația se schimbă radical: spațiu verde începe să domine împrejurimile clădirilor, iar palmieri, porțocalii, leandri și ledini dau o umbră beneficătoare vîilor luxoase. În această parte a orașului totul este atfel. Magazinele de lux înlocuiesc dughenele, restaurantele curate iau locul ceainicilor supraaglomerate de bărbați marocani ce nu găsesc altceva mai bun de făcut decât să soarbă ore întregi din paharul de ceai și să numere mărgenele măstănilor. Clădirile de aici îmbină bunul gust al arhitectonicii maure cu cel european și sunt înconjurate de mici grădini delimitate prin garduri de fier forjat, iar cei care locuiesc aici folosesc cu predilecție limba franceză în conversație. O notă aparte o au consulația S.U.A. și Republicii Franceze, primul caracterizat print-o eleganță deosebită, iar cel de-al doilea "păzit" de sute de cetățeni marocani ce și așteaptă viză de intrare în Franță.

Casablanca, orașul situat în centrul importanțelor rețele rutiere, feroviare, aeriene și maritime din această zonă a Africii, constituie o mare surpriză pentru cei care-l vizitează prima dată. Fiind un oraș al paradoxurilor, Bogăția și mizeria, tradiționalul și modernul, islamismul și creștinismul se îmbină perfect, dând portului marocan o notă aparte.

Alin CRISTESCU



- marea noastră cea de toate zilele -



Tentativa aventurilor cu vele este "ereditată" și pentru români. Astfel, în vara anului 1938, yachtul "DRIS" construit la Constanța de locotenentii Drimba Gheorghe, Isbășescu Gheorghe și Turcanu Nicolae, a efectuat o croazieră în Mărițiana. În anul 1978, inginerii proiectanți Victor Molocea și Gerő Szekeres, lăcătușul mecanic Emil Braharu, tehnicianul Emeric Suhanek, Ladislau Aratidis, reporter radio - TV, Ion Preda, redactor la revista "România pitorească" au făcut parte din echipajul plutei "Dacia 2050" care - cu peste 400 Mm parcuse în bazinul Mării Negre - a doborât recordul european al străbaterii unei mări. Aceasta fusese stabilit în 1957 în Marea Baltică de plută "NORD" condusă de Andrzej Urbanczyk cu 250 Mm.

Într-o perioadă de 10 ani, scriitorul Radu Theodoru s-a aventurat cu yachturele "HAI-HUI 2", "DECEBAL" și "DECEBAL 2" atingând Las Palmas de Gran Canaria, la finalul a trei croaziere care au prezentat surse de inspirație pentru o serie de jurnale de călătorie.

În anul 1990, cutterul de croazieră "COZIA", construit la Râmnicu Vâlcea, a cucerit să înfrunte marea avându-i la bord pe căpitanul de rangul II Ion Buta, medicul stomatolog Gheorghe Anuță și inginerul de bord Dragoș Constantinescu, dar s-a "împotmolit" la Istanbul de unde a făcut calea întoarsă.

În ziua de 19 noiembrie 1993, orele 12.00, reprezentanții locali ai mass-media asistau la plecarea din portul turistic Tomis a cutterului "PHOENIX" într-o nouă tentativă românească de a face înconjurul lumii.

Va accede echipajul său în cartea recordurilor naționale?

În aşteptarea răspunsului, să facem cunoștință cu membrii acestuia.

3 + 1 circumnavigatori

Mihaela Musat, comandantul ambarcațiunii - prima femeie skipper din România - este o Vârșătoare în vîrstă de

CUTERUL "PHOENIX" - CANDIDAT LA CELEBRITATE

26 ani, din Bacău. Este absolventă a Liceului electrotehnic din localitate. A practicat baschetul timp de 12 ani. Vorbește curent limbiile franceză, engleză, grecă și italiană. Prima sa ieșire pe mare a avut loc în 1990. Este brevetată "yachtwoman" în Grecia. Mâncarea sa preferată - spaghetti.

Marius Albu, concordanțin și soțul căpitanului, are 39 ani. De profesie strugăr, acest împătmînit velist este un aventurier înăscut: speolog (5 ani) legitimat la Cercul "Carșii", alpinist (10 ani) la Alpin Club Bacău și timonier brevetat de Căpitania portului Constanța. Tatonează marea din 1987. Doi ani mai târziu a reușit o "evadare" cu un catamaran la turci de unde a ajuns în Atene. Cu banii agonizanții muncind "la negru" a revenit în țară. Contra 2500 de dolari a achiziționat cutterul cu care a efectuat două croaziere în Grecia (în 1990 și 1992). Pregătirile pentru această croazieră circumterestră au debutat în august 1992. La bord va fi timonier, cameraman și fotoreporter.

Fiul său, Adrian, și-a serbat majorul anul trecut, dar a primit botezul mării încă de la vîrstă de 14 ani. Este timonier și, totodată, scafandru de bord. Ovidiu - Miron Morar, motoristul ambarcațiunii, are 25 de ani, este mecanic auto și hârghitean la origine. În anul 1991 a navigat cu cutterul "BETY" până în Israel. A absolvit recent cursul de ofițeri maritim portuari.

Bun cart înainte, "PHOENIX"!

Cuterul "PHOENIX" a fost reamenajat și modernizat în vîderea călătoriei timp de un an și jumătate la Clubul de agrement de pe lacul Mamaia. Are osatura realizată din lemn de stejar. Bordajul, gros de 35 mm, este căptusit cu brad etansat cu răsină și fibră de stică. Ambarcațiunea are 3,2 metri lățime, pescajul 1,5 metri, deplasamentul 5 tone și poate atinge 8-10 Nd. Chila cântărește

1,5 tone, asigurând o bună stabilitate și manevra în volte cu benzi de maxim 30°. Pentru propulsie, este echipată cu un motor Volvo-Penta Diesel de 19 CP și un catarg principal cotat pentru o suprafată velică de 100 metri pătrati. Provizii alimentare, plinurile de apă și de motorină de 300 litri fiecare asigură o autonomie de circa 60 de zile.

Datoră cu instalatii de bord, aparatură de navigație și tehnică de transmisii ultramoderne, sondă NASA, loch BMW, radiotelefond MIDLAND, pilot automat AUTOHELM, vinci 4000 ESTE, mijloace de salvare LEWMAR, echipamente de protecție SLAM s.a. situează cutterul pe primul loc în topul ambarcațiunilor portuare înmatriculate în țara noastră. Între seturile de hărți, documentele nautice, lucrările de specialitate și belletristice cu tematică marină și S.F., albumele foto, benzile magnetice și casetele video, skipperul a asezat cu placere colecția completă a revistei "MARINA ROMÂNĂ" a cărei lectură sperăm că îi va delecta pe durata celor 2-3 ani la care este estimată traversada.

Deși nu a solicitat sprijinul sponsorilor, domnul Albu, secundul navei, care a abandonat tentativa de a escalada Everestul ca alpinist, speră să domine întinderile albastre în calitate de cap al primei familii de români care face înconjurul lumii pe cont propriu.

Cei 4 marinari sunt membri ai Ligii Navale Române.

După 7 zile nu lipsite de peripeții, "PHOENIX" a acostat la Pireu unde a și iernat. În ultimul mesaj telefonic primit la redacție pe 3 martie a.c., doarnea Mihaela Musat ne-a informat că echipajul își va relua călătoria cel mai probabil în luna august, după încheierea reparațiilor și a pregătirilor pentru confruntarea cu Atlanticul.

Vom reveni cu file din jurnalul de bord al expediției.

Căpitan - locotenent Marian MOSNEAGU



VETERANII ÎȘI AMINTESC**ÎN SFÂRSIT,****COMANDORUL DRIMBA, CAVALER AL ORDINULUI
"MIHAI VITEAZUL", SE DESTĂINUIE**

Comandorul în rezervă Gheorghe Gustav Drimba, cavaler al ordinului "Mihai Viteazul" refuză în continuare să fie înregistrat pe casete audio și video; s-a hotărât însă să vorbească, după aproape 50 de ani de tăcere, de zoldare. Decizia a luat-o după ce l-am convins să vadă primele două episoade dintr-un serial intitulat "Din calvarul prizonierilor români". A înțeles că-mi poate încredea faptele și părurile fără teama de fi prezentate denaturat.

Gheorghe Gustav Drimba a fost și a rămas pentru mulți un amestec de realitate și legendă. Și-a câștigat admirarea colegilor dovedind că este un navigator îndrăzneț. Împreună cu alți doi colegi, a plecat cu un velier din Marea Neagră până în Marea Mediterană. "Era în anul 1939, în lunile august, septembrie, octombrie, își aminteste d-l Drimba. Am mers numai cu pânzele, fără motor, cu sextantul, compasul și hărțile. Ca și Columb. Pentru construcția velerului nostru am strâns patru ani bani din soldă. Mâncam numai o dată pe zi. Gicuță Isbășescu nu știa că a vândut ca să procure sumă necesară. Nicolae Turcanu s-a împrumutat, pare-mi-se, nu mai știu exact. Așa s-a născut lahtul "DRIS" - denumire formată din inițialele numelor noastre. Am călătorit până în Malta și în Napoli. Am făcut multe deosebite dar a început războiul și a trebuit să ne întoarcem. Mai fărziu, în absența noastră, "DRIS" a fost pus pe uscat, la Agigea. Tot atunci s-au pierdut actele și jurnalul de bord. A fost cel mai frumos volaj din viața mea, volajul cu lahtul "DRIS" - cu bârcuța mea". Amintim că d-l Gheorghe Drimba a făcut parte din echipajul care a adus în țară nava-școală "Mircea", de la Hamburg, în anul 1939, în calitate de ofițer cu navigație. O călătorie istorică, încărcată de răspundere. "DRIS" era însă velerul pe care l-a construit din proprie inițiativă, cu renunțări și sacrificii. Și asemenea împliniri aduc satisfacții mai trainice.

La comanda navei-școală "Mircea" după plecarea comandanțului August Roman a urmat Gheorghe Gustav Drimba, o funcție, cred, dorilă de multă, olerită celor mai capabili. Ofițerul de marină (r) Teodor Andronescu, ca elev practicant. L-a avut comandant pe Gheorghe Drimba pe care-l apreciază ca "un om excepțional. Un pedagog desăvârșit, cu metode foarte aspre, sistem englezesc. Striga, mal înjură uneori, dar nu pedepsese și nu era ranchiosus. Era un marin perfect. În marină sunt vreo 5600 de termeni. Trebuia să-l stim pe toți. El îi visa. Trebuia să cunoaștem fiecare parămă și sunt foarte multe, un păienjeniș. El le știa. Drimba venea cu "Mircea" la acostare, cu vele, fără motor, și-l punea la cheu ca pe o jucărie. Am tot respectul, toată considerația, pentru d-l Drimba. În timpul războiului, "Mircea" a fost retras pe canalul Măcin, lângă Brăila".

În 1941, Gheorghe Drimba a dus navă-școală "Mircea" pe canalul Măcin, la adăpost. Începuse războiul la care a trebuit să participe. După evacuarea din Crimeea s-a întors la "Mircea".

"Pe "Mircea" era doar un echipaj de

întreținere, mărturiseste fostul comandant. Mel veneau elevi în practică și îl urcam în arboreadă. Era o practică fără croazieră. După 23 august, a doua sau a treia zi (memoria mea a cămăslăbit), a venit un salup rusească, s-a urcat un nespălat și mi-a adus un polițruc... Vom pleca la Brăila și Ismail, mi s-a ordonat. La Brăila am adunat elevii și le-am spus: Băieți, voi nu ați depus jurământul, iulați-o din loc. Îmbrăcati civil, toți au plecat în afară de unul Galu, parcă Constantin, care mi-a spus că nu mai are pe nimăn și mi-a înecat în prizonierat până la Elabuga, la Kazan, pe râul Kama, undeva, aproape de Urall. El s-a întors mai repede, prin anul 1945, fiind considerat ca trupă. El a adus vestea în țară că trăiesc. El a comunicat acasă unde mă aflu. De la Brăila am plecat la Ismail. Aici, au urcat la bord un căpitan cu doi soldați care mi-au luat verigheta de pe noptiera. Aici, la Ismail, m-am întâlnit cu Sandu Stoenovici, comandanțul Hotel Fluviale de Dunăre și alti ofițeri reținuți și ei de către sovietici. Nici el nu știau ce să facă. "Suntem la dispoziția lor", mi-a spus. Ce au făcut rușii cu moitoarele, nu mai știu. La Ismail ne-au dus în curtea unei școli unde eram adunați mulți prizonieri români și nemți. Eu nu am ajuns la stadiul de "daval ceas". Să vezii noroc. Mai mare era un ucrainean invalid, unul Răbaclo. S-a purtat cu mine foarte frumos. Și eu l-am oferit un blinoiu și lenjerie din care aveam destulă. L-am făcut fericit. Așa am scăpat cu lada mea, cu lucrurile mele pe care le-am păstrat tot timpul prizonieratului. Mai înainte de îmbarcarea într-un tren care ne-a dus în Rusia, acest Răbaclo, om cumsescade, mi-a dat în mâna o "sprafka" - un fel de adeverință de la NKVD (o fi fost un șef de-al lor, nu știu) și nimănii nu s-a atins de lucrurile mele. Și am colindat locul prizonieratului cu lădoiul după mine. Tot Răbaclo, la plecare, mi-a dat o rostă mare de căsătorie spunându-mi: "ulte, să aveți pe drum, călătorie lungă și grea". Parcă ne-a adus și pâline. Apoi am plecat cu trenul, într-un bouvagon. În gări trenul nu oprea, doar în câmp pentru necesități. Așa, hal și hal, până la Kazan. Aici ne-au embarcat pe un vapor cu zbaturi și halda, halda pe râul Kama până la Elabuga. Pe vapor, nouă, marinarilor români, ne-au dat cabine. Nemții au fost ținuți pe puncte. Ne-au servit cu "casă" - mel fierb în apă. Rușii mai adăugau și unt. Elabuga era o mănăstire transformată în lagăr de prizonieri. Nici, românil, am stat în chilii mânăstirii. Prizonierii erau vreo 5000 din care 300 români. Clasovii ruși ne păzeau, administrația era totă în mâinile nemților. El la bucătărie, el la spălătorie, el au înflănit și o orchestră simfonică. De condițiiile din lagăr nu aș putea să mă plâng. Aveam acoperiș, aveam ferestre, aveam căldură. Lemnul le aduceau prizonierilor, în fiecare zi, dintr-o pădure care se afla la 5-5 kilometri depărtare, larna în sănii trase de oameni, vara în căruje la care tot oamenii se înămătau. Am fost o singură dată și pot spune că a fost deosebit de greu. Am ajuns epulzat în lagăr.

Larna eram îmbrăcat în pufoalce și păslari. Eu

aveam cu mine, în lădoul meu, și uniforma de ofițer de marină, o halnă de piele, șapcă. În căpușeala halnei de piele am păstrat un pistol de 6 mm.

Într-o zi a venit la mine un rus și mi-a cerut ceasul. L-am arătat "spravka" și s-a speriat și s-a retras zicând: "Niet, niet!". De lădoul meu nu s-a alins nimănii. Am avut și un aparat de fotografie dar nu aveam film și chiar dacă aveam nu mi se dădea voie să fotografiez. Ca să-mi treacă vremea am cloșit din os de ren mărtișoare - miei medalioane în care sculptam veliere sau litera "C" - inițiala numelui soției mele. Dalcă, era un cutit dintr-un oțel foarte bun pe care mi l-a dăruit un prizonier finlandez. Toate mărtișoarele le-am adus acasă. Mai am vreo 11. Mulți le-am oferit prietenilor după întoarcerea în țară. De la Elabuga nimănii nu a încercat să fugă. Era o nebunie să pleci prin pusilețele ală. Am fost băgat și la "zarcă". Ne-au luat pe cei patru marinarî români, ne-au dus la o fermă, la 4 kilometri și ne-au inculcat într-un colet de gălni. Nu mai știa care a fost motivul. Am declarat greva foamei și ne-au dus în pol. În ultima zi, la Elabuga, mai înainte de a pleca spre țară, când am deschis un dulap, a căzut un morman de cărți poștale. Erau scrisori scrise de prizonieri și neexpediate în România. Și eu am scris dar soția mea nu a primit nici o scrisoare. A aflat că trăiesc, cum am spus, de la elevul Galu."

"Eu l-am adus acasă, a intervenit d-na Cecilia Drimba. Ampăsat Comisia Aliată de Control. Le-am spus că după amisițiu nu aveau dreptul să la prizonieri."

"Soția și mama m-au adus acasă, completează d-l Gh. Drimba. Au făcut memorii după memorii. Astfel, în decembrie 1945, după ce a fost restituit "Mircea", m-am întors și eu acasă."

Întors de la Elabuga, comandanțul Drimba a trăit în țară al doilea calvar. A fost arestat și închis la Jilava fiind învinut pe nedrept de participarea la mișcarea de rezistență organizată, între alii, de amiralul Horia Macelleru. "Unde e Macelleru? 2, mă întrebau. Nu am spus nimic deși m-au cotonoiglit. M-au băut la tăpli. O fi fost și vina mea că am tăcut. Unde-i Macelleru? Nu cunoșteam adresa exactă dar știam că stă în București. Chiar dacă știam, de ce să le spun? Nu am vrut să le spun. Cum să trădez pe fostul meu comandanț? M-a întărit atitudinea lui Brâncoveanu, moartea lui și a fililor săi, la Istanbul".

O viață pilditoare dăruită până la sublim profesie de marină, o rezistență și o seninătate dacică în fața destinului, moștenite, poate, de la părinții săi, țărani români de la Rupea, județul Brașov, o existență călăuzită de solide valori morale l-au ajutat pe Gheorghe Gustav Drimba să-și mențină verticalitatea prin căte furtuni și neguri a trebuit să înfrunte. Întotdeauna, să fiin încrezători în steaua dimineții!

Horia Titus VASILONI

NAUFRAGIATI ÎN VOIA VALURILOR

Trei fapte petrecute la scurt interval de timp - în prima parte a anului 1988 - în trei puncte diferite ale oceanului planetar - în Oceanul Indian, în Marea Caraibilor și în Mediterana de Vest - certifică o mare virtute a poporului nostru, relevată de mesagerii săi, marinarii flotei comerciale. Această virtute, o componentă esențială a "blazonului" spiritual, de aleasă noblete, a poporului nostru, este omenia nedezmințită pînă ani și secole.

Iată aceste fapte umanitare petrecute în plină mare, al căror autori, marinarii de pe navele "Roman", "Fântânele" și "Târgu Trotuș", au onorat, prin comportamentul lor, pavilionul tricolor și bunele tradiții ale marinei române.

Datoria de a îl om

În ziua de 27 aprilie 1988, nava "Roman" se afla în Marea Caraibilor, navigând între porturile cubaneze Santiago și Jucaro. Sărăbătea apele liniștite, calme, presărate cu sargase. La punte, în cartul dintre orele 16 și 20, se aflau Tânărul ofițer Tiberiu Miclea și timonierul Ion Răducanu, cu ceva mai vechi state de serviciu.

"Scurt timp după schimbarea cartului, la ora 16,05 - relatează comandanțul navei, Dorel Iordache - mi se raportează semnale în provă-tribord, emise de o barcă pescărească. Fiște, ne surprinde, pe această mare liniștă și relativ aproape de țărmul cubanez, disperarea cu care cei doi oameni aflați în barcă și pe care-l vedeam bine cu binoclu ne faceau semne cu o vâslă aprinsă la un capăt. Sensul semnalului este, fără dubiu, o cerere de ajutor. Ordin manevră de apropiere. "Roman" vine ușor lângă barcă, pe care o luăm apoi la bord, cu cei doi oameni aflați în ea. Marinarii noștri, așa cum e firea românului, om de treabă, săritor la nouă, îi ajută pe cei doi oameni pe care întâmplarea ni i-a adus la bord. După treizeci și cinci de minute reluăm marșul. Băieții îl îngrijesc pe oaspeți cu foată soliciunitatea. Sună doi pescari din Jamaica, unul mai în vîrstă, de vreo cincizeci de ani, iar celălalt mult mai Tânăr, un adolescent, ambii de culoare. Sună foarte slabîți, mai ales Tânărul, mai puțin obisnuit, probabil, cu asprimile mărlă. Sună puternic marcată de primejdia din care abia au scăpat. După ce li se acordă primul ajutor, sunt hrăniți și se odihnesc puțin.

Ne povestesc apoi că plutesc de săpte zile în derivă, cu rezerva de alimente și de apă epuizată, într-o barcă de trei metri, al cărui motor s-a stricat. O barcă pentru care își fac griji, căci nu este și lor, ci a proprietarului, cu care nu-i de glumă... Complet restabiliri, întremăți, îmbrăcați cu haine oferite de băieții din echipaj, îl debarcăm, conform instrucțiunilor Navrom, la Jucaro. Aveam totuș sentimentul că ne-am făcut datoria de oameni".

24 de nume și ... tot atâtea vieți salvate

Undeva sub soarele fierbinte al Golfului Aden, în ziua de 12 iunie 1988, o mică ambarcațiune plutește în derivă. Oamenii de la bord se află în dificultate. Din apele nefișec de albastre ale oceanului, o primejdie gravă, nevăzută, dar a cărei respirație grea și rezistență de fiecare marină, amenință nava, amenință viața oamenilor. Căci imposibil de guvernăt, mică ambarcațiune este acum la discreția valurilor și curentilor și orice schimbare a condițiilor meteorologice îl poate fi fatală... Așa cum fatală poate fi și această pluteire la nesfârșit, în voia valurilor ce poartă

MAREA

oamenii și nava, cu fiecare minut, cu fiecare ceas, mai aproape de piele; spre o piele încă, tot atât de sigură ca și un naufragiu, dar măsurată chinuitor de ratîile de apă ce se vor micsora - au și început să se măsoareze - de speranțele care și ele se vor stinge, scânteie cu scânteie, în susținutul oamenilor...

Arhiva I.E.F.M. Navrom. Raportul nr. 39288 din 15 august 1988, semnat de comandanțul de cursă lungă Dumitru Dima, de pe nava "Fântânele", întoarsă din al cincizeci și doilea voiaj, Bangkok - Algeria - Constanța: "Subsemnatul Dumitru Dima, comandanțul pe nava <<Fântânele>>, raportează următoarele: În ziua de 12 iunie 1988, în jurul orei 9,30, ora locală, s-a observat, în poziția lat. 12° 12' N, long. 48° 47' E - Golful Aden, o ambarcațiune în derivă, făcând semne de atenționare cu fel de fel de obiecte. M-am îndreptat cu nava spre ambarcațiune, măsurând viteza, și am anunțat echipajul să fie pregătit pentru o eventuală intervenție.

Apropiindu-mă la distanță mică, de siguranță, am stopat și am căutat să iau legătura prin portavoce cu ambarcațiunea, care era mult aprobată, cu havalea de seci pe covoră și cu multe persoane la bord. Concomitent, ambarcațiunea a lăsat la apă o mică barcă, cu două persoane, venind lângă nava noastră. Astfel am aflat că ambarcațiunea era sub pavilion somalez, cu marfă generală și 24 de persoane la bord, plecată din portul Bandar Casim, pe data de 3 iunie 1988, cu destinația Djibouti. Au avut o avarie la preseptupa axului portelană, pe unde se infiltra apă în interior, și abila puteau face față la scoaterea apei cu o mică pompă. Cereau să-i ajutăm, îlându-i la remorcă sau oricum altfel, numai să nu-i lăsăm în această situație.

Conform uzanțelor internaționale, am hotărât remorcarea ambarcațiunii și îndreptarea spre portul Djibouti, fiind și în drumul nostru, fără abaterere mare.

Imediat am anunțat întreprinderea Navrom, prin radiogramele nr. 110 și 111, cerând instrucțiuni de procedură în continuare. Într timp, remorcajul decurgea normal și în siguranță, cu viteză adecvată de circa 6 noduri, timpul fiind favorabil.

La orele 14 am primit



CRUDĂ



instrucțiuni din partea întreprinderii, cu radio nr. 5329/12.06.1988, pentru continuarea remorcajului spre Djibouti, unde urma să predau ambarcațiunea autorităților portuare pe bază de proces verbal sau minută.

La orele 16,20 s-a stopat mașina și am dat rol de abandon, prin lansarea bărcii din tribord la apă și depășirea la ambarcațiune, pentru ajutor cu apă potabilă, alimente, gaz pentru felinare. S-a luat legătura directă cu căpitanul ambarcațiunii, s-au cules noi date despre starea acesteia.

Timpul a fost frumos până în dimineața zilei de 13 iunie când, în jurul orei 6, vântul s-a intensificat rapid, până la forța 6-7, bătând din sectorul sud-vest. Situația ambarcațiunii remorcate devinea din ce în ce mai precară, deoarece fanga și rula puternic și ambarca valuri pe covoră. S-a redus masina la minim, la 2-3 noduri, pentru a se putea guverna. Am alertat echipajul pentru a lua măsuri rapide de siguranță a ambarcațiunii remoroale. S-a dublat remorca cu o altă remorcă dată de la provă navei noastre, au fost egalează, după care s-au virat concomitent până am adus ambarcațiunea în bordul tribord, la adăpost de vânt și val (bordul de sub vânt). Apoi am procedat la ușurarea ambarcațiunii prin transbordarea mărfii de pe covoră acesteia pe puntea noastră și transferarea a 15 persoane, după care ambarcațiunea, ușurată, având 9 persoane la bord (pentru asigurarea conducerii și menținerea flotabilității), a fost reluată la remorcă dublă.

Într-o timp starea meteo s-a ameliorat și remorcajul a devenit acceptabil.

Persoanelor transferate pe navă li s-au asigurat hrana, apă potabilă și asistență medicală celor ce reclamau acest lucru.

În ziua de 14 iunie 1988, la orele 12,20, tandemul a ancorat în rada portului Djibouti. S-a enunțat prin radio la Djibouti Port Control scopul sosirii noastre în radă, cu rugămintea să fie anunțate auto tăjile portuare.

La orele 14 au sosit la bord Immigration și controlul sanitar, iar la 14,20 am câpătat liberă practică. La orele 14,30 au sosit la bord doi reporteri de la cotidienele somaleze, solicitând date și amănunte despre salvare. Într-o timp am

permis să se transbordeze ceva din mărfă din nou pe ambarcațiune, pentru a reduce timpul de staționare.

Raportului li este anexat următorul document redactat în limba engleză: Name of ship: "Beder", somalian flag, date 14-th june, 1988, port of Djibouti. În continuare, documentul cuprinde lista echipajului de pe ambarcațiunea salvată.

O listă cuprinzând douăzeci și patru de nume, douăzeci și patru de vieți salvate în largul oceanului de intervenția echipajului navei românești "Fântânele".

Un vis de-o zi

Patru zile mai târziu, pe data de 18 iunie, la ora 6,55, pe alt meridian - 44°40'10"N, 02°26'50"E - în Mărițana, nava "Târgu Trotuș" se îndrepta spre portul spaniol Tarragona. Între Insulele Baleare și coastă survine neprevăzutul. Căpitanul secund Gabriel Ungureanu, aliat în cart la acea oră, observă trei rachete roșii trase dintr-o barcă pneumatică.

Nava este alertată. Comandantul Ștefan Măndoiu vine pe comandă, șeful mecanic Vasile Anica este în sala mașini. "Târgu Trotuș" se apropie și stopează în vecinătatea bărcii. Marinari români văd acum clar că omul din barcă a suferit o arsură puternică, brațul drept e o imensă rană deschisă și el vâlăște doar cu stângul. Este rapid lansată barca de salvare și la ora 7,30 omul și barca sa (în care, printre spătură, a intrat apă) sunt la

bord.

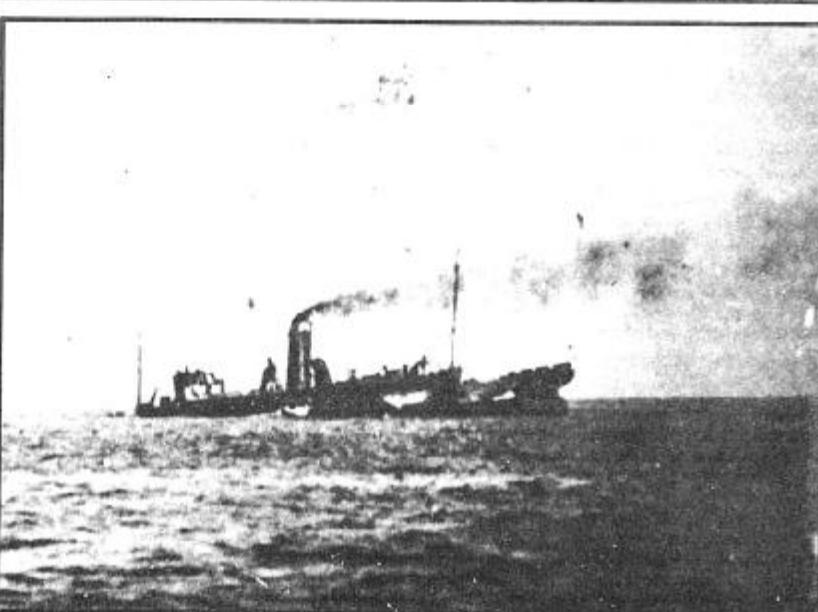
Naufragiatul se numește Peschkes Kurt Joseph, născut în Köln, Republica Federală Germania. Are cincizeci și șase de ani. A fost proprietarul unui mic iaht de 22 picioare, care a luat foc de la motor și s-a scufundat, ducând în adâncuri un vis ce pare realizat. Căci omul, după cum avea să povestească, strânsese timp de treizeci de ani banii necesari pentru a cumpăra iahtul, bani agonisiți ca marină și sofer.

În dimineața zilei de 15 iunie a lansat iahtul, adus pe trailer, pe coasta Spaniei, dar nu a avut șansa să navigheze decât până după amiază, când a survenit naufragiul. Seară și în cursul nopții, trei nave treouaseră pe lângă el și, deși trăseseră rachete, ele nu au oprit.

La debarcare, după ce a primit primul ajutor, omul acesta de o tărzie deosebită, care a înfruntat durerea arsurii și lovitura destinului fără să se vaite, avea lacrimi în ochi. La Tarragona, după trei zile de spitalizare, a revenit la bord, mulțumind echipajului și întrebând ce sumă de bani datorăză. În numele echipajului, comandantul Măndoiu i-a răspuns: "Suntem marinari români și românii nu iau bani de la oamenii căror le intind o mână de ajutor la nevoie".

Omul a tăcut, realizând, desigur, pentru întâia dată în viață, ce înseamnă omenia.

*Maior
Costin CONSTANDACHE*



Un tribut plătit mării: scufundarea crucișătorului auxiliar "REGELE CAROL I" în fața portului Varna, la 10 oct. 1941.

MARILE VELIERE

Sub acest titlu, revista noastră își propune să înagineze un serial în cadrul căruia vor fi prezentate cele mai prestigioase veliere din istoria universală a marinei.

FREGATA "CONSTELLATION"

- cea mai mare și mai frumoasă navă a Marinei Militare a S.U.A.

"Constellation" a fost construită de către DAVID STRODDER la Baltimore, statul Maryland și lansată la apă la 7 septembrie 1797. La data lansării nava avea următoarele caracteristici : deplasamentul 1278 tone, lungime 164 picioare, lățime 40 picioare și 6 inci, pescăz 13 picioare și 6 inci. Echipaj 360 persoane. Avea 36 de tunuri.

Prima legire în mare a avut loc la 26 iunie 1798. Este prima navă din seria primelor trei fregate construite pentru Marina Militară a Statelor Unite, cu scopul de a combate acțiunile corsarilor arabi din Nordul Africii, care atacau navele comerciale americane.

Sub comanda căpitanului Thomas Truxton fregata "Constellation" primește, începând cu ianuarie 1799, misiunea de a se întrepta spre Marea Caraibilor, pentru a combate corsari francozi din zonă.

La 9 februarie 1799, în largul insulei Nevis, este observată fregata franceză "L'Insurgente", una dintre cele mai frumoase și rapide nave ale flotei franceze. După executarea primei salve, cu întreg bordul și alte loviturile puternice și repetate, nava franceză este silită să se predea. Acest eveniment constituie prima victorie importantă a Marinei Militare a Statelor Unite împotriva unei nave de război, în marea liberă. În urma acestei victorii căpitanul Truxton și "Constellation" au fost sărbătoriți de la un capăt la celălalt al țării.

După un an, în februarie 1800, "Constellation" și căpitanul Truxton obțin o a doua mare victorie împotriva navei franceze "La Vengeante", după o luptă de aproximativ cinci ore. Fiind grav avariată și meninându-se cu greu în stare de plutire, nava franceză s-a retras din luptă la adăpostul nopții.

Victoriile fregatei "Constellation" au arătat lumii că Statele Unite sunt hotărâte să-și apere onoarea și libertatea cu orice preț.

Din 1800, comanda fregatei "Constellation" a fost preluată de Alexander Murray, originar din Chestertown, statul Maryland. În primăvara anului 1802 nava traversează Atlanticul și intră în Marea Mediterană pentru a participa la protejarea navelor comerciale americane. Nava a participat și la blocarea portului Tripoli, unde a scufundat două canoniere.

În noiembrie 1805 "Constellation" se întoarce în Statele Unite. La declansarea războiului din 1812 a fost dislocată în rada Hampton, statul Virginia, unde a apără fortul de pe insula Craney.

Focul combinat al artileriei de la bordul navei și al bateriei fortului a scufundat, la 22 iunie 1813, trei ambarcajuni de desant ale flotei engleze. După încheierea, în 1814, a ostilității cu S.U.A., aceasta a fost din nou angrenată în operații militare împotriva țărilor arabe în Marea Mediterană. În iunie 1815 "Constellation" a capturat fregata algeriană "Mashuda", cu 58 de tunuri.

Între 1819 și 1821 "Constellation" a servit drept unitatea marinierilor americanii în trecu-

toarei Americii de Sud, contribuind la stabilirea unor relații comerciale favorabile în această parte a lumii. Apoi fregata intră în Pacific pentru a proteja marinarii americanii împotriva beirigeranților, pe timpul revoltei din Peru, contra slăpărărilor spaniole. Între 1825 - 1826 participă la alungarea ultimilor pirati din Marea Caraibilor, după care revine în Marea Mediterană, împărat de patru ani. În octombrie 1835 "Constellation" a traversat din nou Atlanticul spre Golful Mexic pentru a sprijini înăbușirea revoltei indienilor seminol din Florida. În majoritatea timpului servind comandorul Alexander Y. Dallas ca navă amiral.

Între 1840 și 1844 "Constellation" a făcut înconjurul lumii. Plecând din Boston, la 9 decembrie 1840, nava se întreaptă spre Rio de Janeiro, unde staționează până la 8 martie 1841, pentru ca apoi să plece spre Marea Chinei.

De-a lungul coastei Malaeziei și Chinei până în Filipine supraveghează cu vigilență comunicațiile maritime împiedicând contrabanda cu opium efectuată de către navele sub pavilion maritim al Statelor Unite. "Constellation" a fost prima navă militară a Statelor Unite care a intrat în apele interioare ale Chinei, la 13 aprilie 1842, când a ancorat la Whampoa, pe râul Canton. Părăsind China, la 22 mai 1843, a ajuns la Oahu - insulele Hawaii - la 6 iulie 1843. Luând la bord pe comandorul T. Catesby Jones, din portul Valparaiso, nava s-a întrepat, prin strâmtarea Magellan, spre Rio de Janeiro având ca port de destinație finală Norfolk unde la 3 aprilie 1844 și-a încheiat croaziera în jurul lumii. Croaziera a durat 3 ani, 4 luni și 22 zile, timp în care a parcurs 58.000 Mm în 492 zile de marș.

Între anii 1845-1852 "Constellation" își execuțiază serviciul normal la Norfolk - statul Virginia. Ulterior, până în 1855, a fost modernizată. În au-

gust 1855 nava părăsește portul Norfolk pentru a face parte din grupările navale din Marea Mediterană, unde rămâne până la reîntoarcerea în America în iunie 1858.

După ce a executat apărarea navelor comerciale americane împotriva inspectării și perchezițiilor nelegale în largul coastelor cubaneze "Constellation" a fost scoasă din serviciu pentru a participa la acțiunea de desfășurare a comerțului cu sclavi. În următorii 3 ani nava capturează trei nave eliberând aproape 1000 de sclavi, care au fost transportați și debarcăți în libertate la Monrovia. Războiul civil a redus nava, în septembrie 1861, în S.U.A. pentru ca apoi să fie dislocată în Marea Mediterană pentru a supraveghea traficul comercial maritim american.

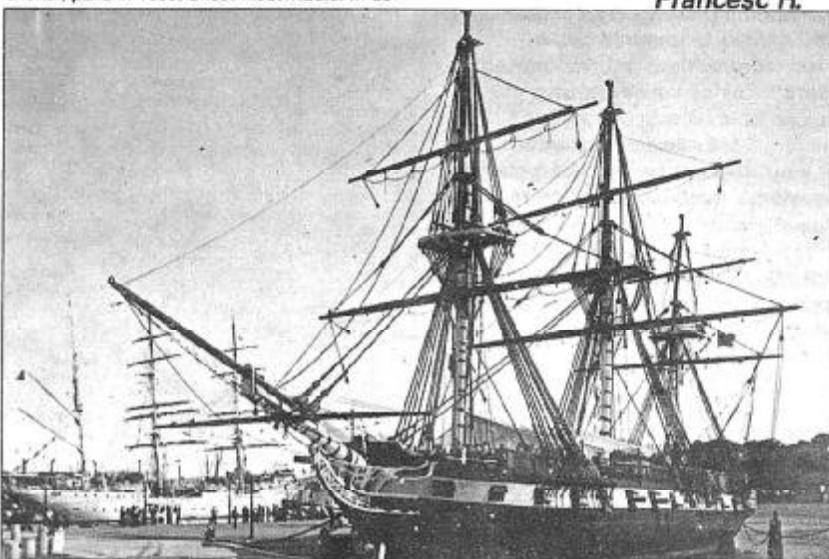
Războiul civil pune capăt epocii navelor de lemn și a velerelor umilate de vânt. Navelle cu aburi căstigă teren din ce în ce mai mult.

În 1871 Marina Militară dispune reîntoarcerea navei veterane în serviciul activ, ca navă-școală a Academiei Navale din Annapolis, mulți dintrii viitorii amirați ai Americii pregătindu-se la bordul ei. În 1894 "Constellation" a intrat în portul Newport, statul Rhode Island, angrenată în procesul de învățământ și instrucție de marină.

În prezent nava se află la Baltimore, fiind restaurată, transformată în navă-muzeu și considerată ca un adevarat veteran al Marinei Militare a S.U.A.

În ziua de 14.07.1976, pe timpul escalei navei-școală "Mircea" în portul Baltimore (invitată la bicentenarul S.U.A.), echipajul navei a vizitat istorica fregată "Constellation".

**Comandor (r)
Francesc H.**



Istoricul, pe scurt,***al CAPELEI MILITARE din Constanța***

Pentru mai vechii locuitori ai orașului Constanța, CAPELA MILITARĂ este o noțiune aproape familiară, ea desemnând biserică ce s-a construit în perioada interbelică cu contribuția armatei, pe bulevardul Tomis, în partea de nord (pe atunci) a orașului, într-o zonă cu multe unități militare.

Ideea construirii unei Capole Militare era mai veche, dar abia în a doua jumătate a deceniului V a devenit realizabilă, când la comanda Diviziei 9 "Mărăști" și a garnizoanei Constanța se afla un general energetic, plin de inițiativă și pus pe lăpti mari, respectat nu numai de militari ci și de autoritățile civile și întreaga urbe - generalul Nicolae Macici.

S-a format, astfel, un comitet de inițiativă al căruia președinte a fost ales chiar el, generalul Macici, având ca secretar și mâna lui dreaptă pe maiorul Ionescu Ion, care s-a dedicat atât de mult acestei construcții încât a fost supranumit "maiorul Bisericii".

Și a început să se urnească treaba. Spațiul destinației nu se putea să fie mal bine ales. Pe o stradă principală și chiar în mijlocul unităților militare, așa cum erau ele amplasate în acea vreme.

Proiectarea întregii clădiri și a amvonului, adevărată operă de artă, a fost încredințată lui Ionescu-Berechet, care era pe atunci arhitectul Patriarhiei Române. S-a ales soluția unei construcții, așa cum se poate vedea, în stil bizantin, cu excepția fațadelor - privitor cu coloane - care este stilul național brâncovenesc.

Piatra de temelie s-a pus în anul 1938. Executarea lucrărilor de construcție s-a făcut de către elevii Liceului Industrial, sub conducerea a doi Ingineri: Ivanovici și Cioc Mihail. Cu această ocazie s-a văzut ce bună meserie se învăță în acest liceu, ce oameni pricepuși și talentați, ce artiști erau unii din profesorii-maistri și elevi, fapt ce l-a încântat mult pe ambicioșul general.

În timp ce zidurile se înălțau, generalul Macici și maiorul "Biserică" (am vrut să spun Ionescu), au început să se îngrijească de toate către trebilui, atât în interiorul bisericii cât și în exterior.

Și din aceste vânzoale și lupte de creație (nu este spus exagerat) s-au născut multe lucrări de artă cu care s-a împodobit biserică: cele două polycandre (candelabre) octogonale (unul mare, central și unul ceva mai mic, spre intrare), cu motive florale, frunze de viță și struguri, spice de grâu și alte ornamente stilizate.

În fața bisericii se poate vedea (circa 30 metri liniali) un frumos gărduri din fier forjat cu ornamente.

Aceste lucrări au fost conduse de profesorii-maistri Sandor Petre, Perea Stefan și Sălăceanu Nicola, iar echipele de elevi formate din 3-4 clase au fost mereu îndrumate de unul din cei mai buni meseriași, elevul Butuc Dumitru din ultimul an (clasa a VIII-a).

Am participat și eu, ca elev, la construcția bisericii și alături de mine, printre alții, mai erau Stănescu Mircea și Ferendino Gheorghe, care au devenit, mai târziu, ofițeri de marină.

Ferendino Gheorghe a fost unul din cei mai talentați oameni

proveniți din Liceul Industrial Constanța, care, ca veritabil profesionist, realiza tot ce dorea: desen, pictură, gravură, sculptură, chiar și muzică. El a fost și solist tenor când s-a format primul cor la această biserică. Aș dori să menționez și aportul deosebit al elevului Badea Ovidiu, un foarte talentat sculptor în lemn, care era atunci în ultimul an. Setul al atelierului de sculptură era profesorul - maistrul Burlușanu Ion.

La 23 octombrie 1940, cu mare fast s-a făcut inaugurarea și sfintirea Capellei Militare, în rang de Episcopat Militar, slujba cu un întreg sobor de preoți fiind jințuită de episcopul armatei, generalul Partenie Ciopran.

Generalul Macici Nicolae a jințuit o emoționantă cuvântare și o dare de seamă, arătând și cine au fost cel care au ajutat la înălțuirea acestei opere - CAPELA MILITARĂ. Atunci s-a aflat că fondurile necesare lucrărilor au fost puse la dispozitie de către autoritățile de stat, județ și municipiu și cu o apreciabilă contribuție benevolă a credinciosilor și armatei. Tinutul "Marea" a donat candelabru mare, iar asociația subofițierilor a donat candelabru mic.

Donații frumoase și valoroase - adevărate opere de artă - constând din icoane de argint au mai făcut: inginerul Cicic Mihail, colonelul Ivan, căpitan doctor Blidescu, Ioan Podrom - Mihăilescu, Maria Stoian, iar Președintele Sfatului negustoresc, Stătescu, a donat cele două uși laterale sculptate.

Până în septembrie 1948, această biserică a funcționat sub denumirea de "CAPELA MILITARĂ", în ea slujind trei preoți: maiorii Soroceanu, Deleanu și Radu.

În perioada septembrie 1948 - septembrie 1949 CAPELA MILITARĂ a devenit Catedrală Episcopală, având ca episcop pe Chesarie Păunescu, după care s-a transformat în Biserică Parohială, având ca prim paroh pe preotul Mihai Verban, care oficiază și azi.

De atunci CAPELA MILITARĂ a suportat mai multe îmbunătățiri, fiind pictată de două ori, în 1959 și 1979, de către ilustrul profesor Costin Ioanid, rectorul Academiei de Arte Plastice.

În anul 1992, Comandamentul Marinei Militare - prin grija domnilor viceamiral Gheorghe Angheluș și căpitan de rangul I inginer Augustin Niculescu - a donat o hotă exterieră, unde credinciosii aprind cu plăsare o lumânare pentru odihna sulțetelor celor dragi.

Acum când toate sunt bune și frumoase, îngrijita și la locul lor, cred că n-ar fi rău și nimenei nu s-ar impotrivi ca această biserică să redevină "CAPELA MILITARĂ". Cu aceasta i s-ar reda destinatia pentru care a fost construită și am cinsti astfel vremurile, munca oamenilor și strădaniile generalului Macici Nicolae și a oamenilor de bine care-l înconjurau pe atunci. Ar fi mulțumiți și s-ar odihni înăștiți, în pace, pentru că marea majoritate sunt plecați deja dintre noi.



**Căpitan Ing. (r.)
Constantin NOREA
- veteran de război -**

GHID DE ORIENTARE ȘCOLARĂ

LICEUL MILITAR DE MARINĂ "ALEXANDRU IOAN CUZA"

- Școala viitorilor marinari



Fascinația universului albastru, marea chemare a lungilor călătorii, a luptei bărbătești cu valurile și furtuna, întrezărind lumina și căldura promise de țărmurile aflate dincolo de orizont, dorința de a naviga la bordul unei nave puternice și rapide, de a străjuи hotarul de ape al patriei - îată tentația ce se regăsește, ca o constantă, în sentimentele fiecărei noi generații, din rândul căreia tineri cu inimă curată și fierbinți doresc să îmbrățișeze nobila profesie de marină.

Cu ajutorul domnului contraamiral Petre George, comandanțul Liceului militar de marină "ALEXANDRU IOAN CUZA" din Constanța, încercăm să răspundem numeroșilor tineri care ne scriu la redactie, întrebându-ne "Cum pot să devină marinari?"

X X X X X X X X X X

Primul pas firesc spre înșurirea acestei atât de complexe profesuni este, bineînteleas, admiterea la Liceul de marină. Venind în sprijinul tinerilor noștri corespondenți vom prezenta, sintetic, această școală.

Liceul militar de marină "ALEXANDRU IOAN CUZA" este un liceu teoretic, de matematică-fizică, cu pregătire tehnico-științifică în domeniile informatică și marină.

Citând din obiectivele generale ale planului de învățământ, relevăm faptul că liceul își propune asigurarea înșuririi

existentă în liceu se urmărește, aşadar, instruirea elevilor și formarea calităților necesare acestora pentru continuarea studiilor militare, în primul rând în școlile Marinei Militare - Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și Școala Militară Maștrii de Marină "AMIRAL MURGESCU".

UN BUN EXEMPLU - PROMOȚIA 1993

Un bun exemplu pentru viitorii candidați la examenul de admitere la Liceul "ALEXANDRU IOAN CUZA" îl constituie colegii mai mari care au absolvit în acest an cursurile școlii. Din cel 155 de absolvenți ai promoției 1993, 117 au reușit admiterea la instituție de învățământ ce pregătesc ofițeri (din care 78 sunt astăzi studenți ai Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN"), iar 15 urmează școli militare de maștri (din care 11 școală de maștri militari de marină). Asadar, majoritatea absolvenților promoției 1993 au reușit să se apropie de idealul propus - să devină marinari militari.

Câteva date relevă, de asemenea, calitatea procesului de învățământ desfășurat în Liceul "ALEXANDRU IOAN CUZA". Astfel, în plan județean, după rezultatele obținute la examenul de bacalaureat, Liceul "ALEXANDRU IOAN CUZA" se situează pe locul doi, după Liceul "MIRCEA CEL BĂTRÂN", iar la examenul de admitere, promoția 1992-1993, ocupă tot locul doi în județ, ca medii maxime și minime (7,41), fapt ce dovedește că elevii bine pregătiți aspiră la admiterea în școală viitorilor marinari. O școală cu frumoase tradiții, care, în cei 43 de ani de existență, a dat numeroase generații de talentați ofițeri de marină, între care mulți au astăzi înalte grade și funcții în Marina

țemeinice de către elevi a unor cunoștințe științifice, de cultură umanistă, tehnice și militare de specialitate necesare continuării studiilor în celelalte forme de învățământ militar.

Prin regimul de viață militar și marinăresc, propriu acestui instituții scolare, se urmărește educarea patriotică a elevilor, dezvoltarea lor intelectuală, fizică, psihică, cultivarea spiritului de ordine și disciplină, a dragostei pentru profesia militară, pentru cariera militară, ca ofițer de marină și maștru militar de marină.

Prin structura sa, prin regimul de viață





Militară, sunt apreciați specialiști militari (ingineri constructori navali, cercetători științifici) și chiar scriitori.

**CABINETE SI LABORATOARE,
MODERN UTILATE, VĂ AȘTEAPĂ**

Câteva cuvinte despre baza materială a liceului unde urmează să învețe și să trăiască tinerii ce vor reuși la examenul de admitere!

@ 8 cabine de informatică; @ 2 cabine de limbi străine; @ laboratoare de fizică, chimie; @ cabine de limba română, geografie, matematică, biologie, navigație, marinărie.

Liceul are o frumoasă bază sportivă, sală de sport, acces la stațiunea de pregătire marinărească și sporturi nautice, la piscină. Acestea li se adaugă o spațioasă aulă, discotecă, studio T.V. și video cu circuit închis, biblioteci și săli de lectură. Fiecare clasă are dormitorul său, sală de meditație și mini-club.

Se fac eforturi notabile pentru ca masa elevilor să fie cât mai bună. Pe perioada celor trei vacanțe elevii primesc foi de drum gratuit și li se creează condiții, în funcție de rezultatele obținute, să meargă în tabere la munte și în tabere specializate, pe cercuri științifice.

Poate că nu e lipsit de interes să notăm sistemul învoiriilor: învoiri obișnuite se dă sămbăta și duminica, iar elevii cu rezultate bune primesc și învoiri miercuri după-amiază sau de vineri după-amiază până duminică seara.

Un eminent corp profesoral, între care numerosi profesori cu gradul I asigură, la înalte cote valorice, procesul de învățământ.

CONDIȚIILE DE ÎNSCRIERE

@ Pentru constantenii, candidații se pot înscrie direct la liceu, în perioada 1 mai - 10 iunie;

@ Candidații din țară se vor adresa Comandamentelor Militare Județene.

Documentele necesare înscrierii sunt:

- Copie legalizată a certificatului de naștere;
- Copie legalizată a actului de studii;
- Foale matricole de la școala respectivă;
- Fișă tip de înscriere (ce se procură de la școala absolvită);
- Fișă de control medical (pentru constantenii ea se obține de la Liceul "ALEXANDRU IOAN CUZA" iar pentru ceilalți candidați, de la Comandamentele Militare Județene);
- Copie după cazierul părintilor;
- Recomandare privind activitatea și comportarea candidatului în școală absolvită (întocmită de diriginte și contrasemnată și de directorul școlii).

**Major
Costin CONSTANDACHE**

BURSA MARITIMĂ SI DE MĂRFURI CONSTANȚA CU TOATE PÂNZELE SUS SPRE EUROPA

La sfârșitul anului trecut, pe data de 20 decembrie, un eveniment de o deosebită importanță a avut loc la Constanța, orașul cu cel mai mare potential comercial și de navigație din România: inaugurarea Bursei Maritime și de Mărfuri, instituție care își deschide porțile spre economia de piață și spre o colaborare fructuoasă în întreaga zonă a Mării Negre.

Răspunzând invitației adresate redacției revistei "Marina Română", am participat la acest memorabil moment în care BMMC a pornit "cu toate pânzele sus" spre Europa. Dimensiunea acestui eveniment poate fi relevată de faptul că peste 140 de companii, societăți, firme, etc. au contribuit, cu un capital social de 383.850.000 lei, la deschiderea Bursei Maritime și de Mărfuri, într-o clădire nouă, situată pe strada 1 Decembrie 1918, la numărul 2, edificiu ce se întinde pe o suprafață de 800 m² și care dispune de dotările cele mai moderne necesare tranzacționării.

Numeiroase personalități ale vieții politico-economice centrale și locale au participat la inaugurare sau au trimis mesaje de felicitare.

În cuvântul său de deschidere domnul VIOREL MARIAN PANĂ, președintele complexului, a relevat faptul că BMMC constituie o premieră nu doar pentru orașul Constanța, ci și pentru economia românească, în general.

"Bursa noastră reprezintă o entitate cu personalitate bine conturată în peisajul economic românesc, având două componente principale: Maritimă și de Mărfuri".

Este și motivul pentru care revista noastră, prin poftul ei, abordează acest eveniment, prin prisma intereselor pe mare ale companiilor de navigație, a comertului pe calea apelor. În acest sens, l-am avut ca interlocutor pe domnul DAN MINERVA, șeful serviciului contracte maritime, din aprecierile căruia spiculm următoarele:

"Deși ideea de Bursă Maritimă poate părea pretențioasă, având în vedere plasarea portului Constanța în Marea Neagră, deci în afara unui trafic naval intens, instituționalizarea profesionalismului în activitatea de tranzacții navale asigură un

cadru adecvat și bine organizat, constituind totodată o garanție pentru părțile contractante. Dorim să constituim nucleul unei asociații de brokeri și curieri specializați în transporturi navale, așa cum există și în alte țări europene, cu tradiție în materie".

Prin intermediul revistei noastre, domnul Dan Minerva se adreseză armatorilor, navlitorilor sau prestatorilor de servicii portuare pentru a apela cu încredere la Bursa Maritimă, care asigură tranzacții ferme și avantajoase, prin agentiile bursiere care le stau la dispoziție.

Intervievând pe unul din directorii Consiliului Administrativ al BMMC, domnul CEZAR ARMEANU, nici nu a pus la dispoziție câteva date privind Regulamentul de Organizare și Funcționare al Bursei Maritime și de Mărfuri Constanța, din care vă redăm pe cele mai importante.

Activitatea agentiilor bursiere se desfășoară prin brokeri. Clientii pot fi persoane fizice sau juridice, care în baza contractului de reprezentare devin oferanți. Tranzacțiile bursiere se desfășoară pe patru piețe, în funcție de natura mărfurilor și serviciilor: Piața I, pentru mărfuri fungibile, cotate în sistem de tranzacții libere; Piața II, pentru alte categorii de mărfuri, necotate în sistem de licitație; Piața III, pentru servicii maritime și fluviale, în sistem de negocieri și Piața IV, pentru alte servicii în sistemul de licitație și pentru tranzacții tip barter.

Din cele relatate la momentul inaugural de domnul GHEORGHE MURARIU, director al BMMC am reținut că "...pentru a desfășura o activitate cât mai performantă și pentru a-și realiza în totalitate obiectivele și funcțiile pentru care a luat ființă, bursa trebuie să posedă un mecanism de tranzacționare simplu, coerent, transparent și continuu, adaptabil situațiilor nou apărute într-o economie în plină transformare, cum este la ora actuală cea românească".

Ne alăturăm celor care le-au urat, la început de drum, mult succes și cât mai multe realizări, împreună cu urarea tradițională de "Vânt bun din pupă".

**Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC**

ZIUA INTENDENȚEI

Tradiție și continuitate în serviciul de intendență al Marinei Militare Române

La 1 februarie 1994 s-au împlinit 133 ani de când prin Înaltul Ordin de zi nr. 29 / 1861 s-a înființat intendența ca armă de sine stătătoare în cadrul armatei române.

Documentele vremii atestă faptul că unele reglementări privind activitatea administrativă la bordul navelor de război au apărut o dată cu înființarea flotelor militare din Muntenia și Moldova. Caicele din Muntenia, navele înarmate cu misiunea, după anul 1830, de a asigura deplasarea în siguranță a navelor pe Dunăre, aveau o administrație proprie, fiind asigurate material pe bază de alocare.

O dată cu reorganizarea marinel de război din Muntenia, începând cu anul 1843 intră în vigoare noi reglementări complete pe linia administrației navelor care stabileau uniformele marinilor și modul de aprovizionare a lor, tarifele de hrană, diferențiată pe categorii de militari.

Schimbări esențiale în administrația și intendența marinel de război se produc după intrarea în vigoare a Legii administrative din 29 februarie 1900 și a Regulamentului de aplicare a acesteia.

Potrivit noilor reglementări, navele de luptă de orice categorie se administrau independent, aprovizionarea efectuându-se prin intermediul unităților de uscat ale marinei. În soluționarea problemelor administrative care erau în sarcina exclusiv a comandanțului acesta era ajutat de șeful serviciului sau însărcinatul administrativ, organ specializat în domeniul. Funcția de însărcinat administrativ la navele comandate de un ofițer superior era îndeplinită de către un ofițer de administrație, iar în lipsa acestuia, de ofițerul inferior cu cea mai mare vechime la bord.

Potrivit organizării, în anul 1900, în cadrul efectivelor sale Marina Militară avea 20 ofițeri de intendență și 10 subofițeri de administrație, multe din funcții fiind îndeplinite prin cumul.

Ulterior, serviciul intendență al Marinei Militare capătă noi dimensiuni și forme de organizare cu atribuții din ce în ce mai complexe, de la intendență militară,

administrația armatei, servicii, spate, până la aceea de componentă principală a sistemului logistic actual în curs de perfecționare.

După anul 1990, în cadrul amplului proces de organizare a armatei, în general, și a Marinei Militare, intendența constituie un subsistem al logisticii sistemului național de apărare, acesta reprezentând totalitatea activităților ce se desfășoară în scopul asigurării marilor unități, unităților, subunităților și formațiunilor cu tot ceea ce este necesar pentru a duce acțiuni de luptă în orice condiții de teren, anotimp și stare a vremii.

Perioada postdecembristă a adus modificări nu numai conceptuale și organizatorice ale logisticii, dar și mutări de esență în

ritmice și de calitate a produselor, cu punerea în valoare a profesionalismului personalului cu atribuții în domeniu, au condus la asigurarea unei hrăniri bune și în condiții civilizate la bordul navelor.

Preocupări similare au avut și au în continuare organele logistice din Marina Militară și în ceea ce privește modernizarea echipării. În acest sens s-a avut și se are în vedere asigurarea unor ținute funcționale, cu aspect corespunzător, care să țină seama de tradițiile ținutelor din marina română și de uniformele altor flote.

În acest context au fost înlocuite bluzele de vară închise la gât, nefuncționale, incomode la purtat și cu aspect necorespunzător; au fost completate uniformele cadrelor de marină, studenților și elevilor din instituțiile militare de învățământ cu costumele de vară din tercot bej și respectiv bleumarin; ținutele de clasă tip militar în termen ale studenților și elevilor au fost înlocuite cu cămași-bluză cu mânecă lungă sau scurtă, care sunt mai comode la purtat și adecvate vârstei; pentru cadrele militare s-a introdus ținuta de tercot cu mesadă și guler, ghetele îmblânite de iarnă, precum și alte articole strict necesare; pentru militarii în termen s-a realizat și în bună măsură s-a asigurat ținuta unică de oraș, confectionată din stofă de calitate superioară.

Propuneri importante din partea organelor de intendență ale Marinei Militare au fost materializate în actele normative ce au fost aprobate. Acestea au vizat: croiala uniformelor pentru militarii de toate gradele, modernizarea și îmbunătățirea echipamentului, normele de echipare.

Concluzionând cele relatate, este demn de remarcat aportul cadrelor - ofițeri, subofițeri, salariați civili - din cadrul serviciului intendență la asigurarea trafului de zi cu zi al militarilor din unități și la bordul navelor, la îmbunătățirea echipării acestora, la buna desfășurare a întregului proces al pregătirii de luptă.

REMEMBER

pregătirea și afirmarea profesionalismului cadrelor care lucrează în acest domeniu. S-au creat astfel condițiile favorabile materializării unor idei valoroase care să conducă la îmbunătățirea condițiilor de viață ale militarilor, la o hrănire normală și la modernizarea echipării lor, domenii în care specialiștii de logistică din cadrul Marinei Militare și-au adus o contribuție însemnată prin studiile și propunerile prezentate. Ca urmare, s-a realizat înălțarea discriminărilor create artificial în ceea ce privește drepturile de hrană ce se acordă efectivelor ambarcate pe diferite tipuri de nave, acordându-se o normă unică pentru toate navele de suprafață; a fost revăzută norma de hrană pentru submariniști, care era departe de a fi în concordanță cu eforturile ce le depun și condițiile în care lucrează; a fost mai bine reglementat modul de acordare a drepturilor personalului ambarcat; s-au adus unele modificări în structura normelor de hrană de care beneficiază efectivele ambarcate.

Toate aceste măsuri coroborate cu o aprovizionare

Colonel Traian CETERAS

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

GEO BOGZA - MARINAR (III)

In memoria marelui om de cultură GEO BOGZA, dispărut într-o zi de toamnă, prezentăm cititorilor momente mai puțin cunoscute, poate, din adolescența celui înzestrat și cu harul "Iupilor de mare".

În anul 1921 academicianul Geo Bogza a început cursurile Școlii copiilor de marină de la Tiglina - Galați. Acoastă școală, cu caracter liceal (gimnazial), era prima trăpată a Institutului Maritim (instituție militară de învățământ care forma maistri militari de marină).

Continuăm comentarea "Jurnalului de copilărie și adolescentă" al ilustrului scriitor. În numerele trecute ne-am referit la perioada 21 mai-18 iunie 1923 din etapa de instrucție marinăroasă pe Dunăre, la bordul navei militare "Grivita".

Marți, 19 iunie 1923, stationau în portul Corabia. Conducătorul practicii intenționea să soare o cană cu apă postă un elev care dormea în hamac după ora desșoptării. Îmi amintesc că la "Mircea". În 1954, un ofiter a ordonat folosirea luptunului de incendiu într-o situație similară când căliva colegii ai moi continuau să folosească hamacul după semnalul "Desșoptăroa!". Reproducem din jurnal: "După ce am băut ceaiul, pe la ora 8 începe curățenia pe "Grivita". Trago-i frcături cu nisip de parcă am fi vrut să se rupă puncte. Noroc că cu am fost la ghiorzel, acolo fiind puțin mai ușor ca la fricaț. Pe la ora 11,00 am terminat curățenia". Deci, curățenia intr-o zi de marti a durat trei ore. Noi, la "Mircea", la curățenia generală briuciam cam cinci ore până ce genunchii pe care stăteam pe punctea plină de nisip îmbibat cu apă săngerau duroros.

Aflăm că repetenții erau eliminați din școală și plecau definitiv de la bord. Ca și astăzi în liceul militar când nu se acceptă repetarea anului pierdut.

Pe 24 iunie elevii au fost în oraș la

circ. Marinarii au făcut scandal în port (desoari marinarii se bătau prin porturi cu tot felul de nomar-mari - n.r.). "Acum doi ani un măcolar fusos tăiat de marinari".

25 iunie, marș de la Corabia la Bochet; la viratul ancorii același canon cu friptul picloarelor. Acum însă le-am mai ameliorat durerea aruncând apă pe puncte. De când am plecat și până la sosirea am fost numai de serviciu". Așadar și în acea vreme, uneori, carturile erau mai mari de patru ore.

Vineri, 28 iunie 1923, "s-a făcut inspectie la hamace și cei ce au avut pătuță mototolită au fost pedepsiti cu instrucție". Și noi, elevi marinari de 14-18 ani din perioada 1950 - 1954, am făcut multă instrucție pentru abatorii, atât în cazarma de la Tiglina cât și la Casa Vapor de la Mamaia sau la "Mircea". Adesea aveam parte de ore în sir de ruperi de rânduri, mcrstărăș, salturi, tururi de salturi sau pas de front.

Încă două zile de mars (Calaflat-Gruia și Gruia-Turnu-Sovrin). Noaptea nu se naviga.

În dreptul zilei de 4 iulie găsim adnotat: "Observația ofiterului: Tot rascl și în ultimul zile. Îți recomand să ai mai doar inspirații ferice care altădată te-au făcut să scrii pagini frumoase și lipsite de banalități. Nota 15 (notele se acordau atunci de la 1 la 20 - n.r.). S-l. Gh. Lăzărescu.

Adaosul elevului: Merci!"

Apoi jurnalul se întrerupe până la 7 septembrie. În această perioadă elevul a fost un timp acasă (probabil în concediu medical - n.r.). Altă perioadă nu a putut ființa la zi în somnările deoarece și-a uitat caietul la plecarea de acasă. A întrerupt concediul cu



două săptămâni înainte de termen "numai din dorință do a vedea și eu regiunea Sevărin - Bazias pe care nici anul trecut nu o văzusem".

Pentru că a fost uituc (și-a uitat caietul acasă - n.r.) și măncat bătaie cu salamastra. Salamastra este un fel de cravătoș împlinită din mai multe saule și cu partea terminală formată din sfilăte neîmplite. Înmuiată în apă putea fi folosită spre a-l biciui pe spinare, poste fată sau mâini pe marinul "râu". La "Mircea" mulți elevi au fost însemnați cu salamastra pe spinarea goală, atât la manevra vergilor și velelor cât și la nosfărsitale ore de șmotru. Mi-l amintesc pe șeful de echipaj (lăcuse și el Școala copiilor de marină de la Galați, fiind coleg cu Geo Bogza - n.r.), care ne îndemna cu vorba și cu salamastra să trudim cu spor; ne zicea că are mână bună deoarece de sub biciul său au ieșit mulți comandanți și amirați - precepți "umbilători pe mare" (se întâmpla asta în veră lui 1953).

La 7 septembrie, la Giurgiu, elevii vizitează sănătorul naval "care semăna mai mult a fierărie".

*Contraamiral
George PETRE
- VA URMA -*

ASOCIAȚIA DE MEDICINĂ NAVALĂ

În luna august 1993, din inițiativa unui grup de medici de la Centrul de Medicină Navală, s-a înființat ca persoană juridică ASOCIAȚIA DE MEDICINĂ NAVALĂ CONSTANȚA.

Dete despre această asociație am aflat de la președintele ei, comun locotenent colonel Octavian Opincaru.

ASOCIAȚIA DE MEDICINĂ NAVALĂ este o organizație profesională și științifică atât a medicilor cât și a altor specialiști cu pregătire superioară (psihologi, biologi, chimici, fizicieni etc.), care își desfășoară activitatea specifică de asigurare medicală în Centrul de Medicină Navală, unitățile și formațiunile de marină militară și civilă și industria navală sau alte instituții de profil.

Scopul principal al acestei asociații, cu

sediu la Centrul de Medicină Navală din bulevardul 1 Mai nr. 19, este de a asigura, din punct de vedere medical, securitatea navigației și scufundărilor personalului navigator și scafandrilor atât din Marina Militară cât și din Flota Civilă,

Asociația și-a propus ca obiective, printre altele, ridicarea gradului de profesionalism al medicilor și specialiștilor care participă la activitățile de expertiză și asistență medicală, promovarea și dezvoltarea cercetării științifice în domeniul medicinii navale.

Membrii titulari pot fi cadre cu studii superioare care își desfășoară activitatea specifică de asigurare medicală în marină (medici, psihologi, chimici, biologi), alți specialiști din aceleasi domenii

pulând fi membri asociați sau membri de onoare.

Printre membri fondatori se numără personalități ale lumii medicale din Constanța - militară sau civilă - care au efectuat cercetări în domeniu și lucrează în domeniul medicinelor navale: dr. Octavian Opincaru - directorul Cenitului de Medicină Navală - medic primar, dr. Nicolae Chiriac - medic primar chirurg, dr. Ioan Jurja - medic primar radiolog, dr. Constantin Pastuch - medic primar ATI., dr. Victor Loghin - medic primar O.R.L., psiholog Marcel Mihăilă.

*Căpitan de rang II
Ioan DAMASCHIN*

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Asociația Culturală "Constantin Brâtescu"
Dobrogeană "România de la Mare"




**Colegiul Pedagogic
"Constantin Brâtescu" Valori ale
civilizației românești în Dobrogea**

Volum dedicat Centenarului Școlii Normale
"Constantin Brâtescu" din Constanța și aniversării a
115 ani de la reîntregirea Dobrogei în Stăriile Române

Coordonatori:
S. LASCU
C. VITANOS

CONSTANTA
1993

**"VALORI ALE CIVILIZAȚIEI
ROMÂNEȘTI ÎN DOBROGEA"**

Timp de 115 ani școala normală (actualmente Colegiul Pedagogic) "CONSTANTIN BRÂTESCU" din Constanța a format, după legile imuabile ale misionariatului, nenumărate generații de dascăli, căror energie se regăsește în altitudinea spirituală a locuitorilor acestui spațiu încărcat de istorie, pe care Dunărea și Marea Neagră și l-au ales spre-a-l mărgini.

Aniversarea vulnerabilității, de peste un secol, s-a concretizat, pe lângă alte multe manifestări, și prin editarea în 1993, în colaborare cu Asociația cultural-istorică dobrogăeană "România de la Mare", a unui substanțial volum a căruia lege directoare, riguros respectată de cei doi coordonatori, S. Lascu și C. Vilanatos, a fost aceea a dialogului.

Dupa un preambul, in care sunt rostite cuvinte din inimă, acele cuvinte în consonanță cu starea de sărbătoare (Liviu Maior, C. Novac, Leonida Lari, Mihaela Mocanu și Zola Bozu), sunt inserate studii care au ca subiect școala dobrogăeană. Sunt prezentate aspecte "Din istoria învățământului românesc în Dobrogea până la 1878" (Gheorghe Dumitrescu), "Roleul școlii normale și al corpului învățătoresc dobrogăean în sistemul instrucțiunii scolare din provincia transdanubiană 1878 - 1944" (Filoftele Rotaru), "Școli confesionale și ale comunităților din Dobrogea până la 1878" (Ibrahim Nuredin). Este prezentat, de asemenea, învățământul profesional interbelic (Nistor Bardu), publicistică didactică și școlară dobrogăeană (Ion Falter), folclorul dobrogăean ca formă de manifestare a spiritualității locului (E. Văjiac). Un studiu profund, despre psihologistică aici, este semnat de Olga Duțu.

A doua secțiune, cu personalitate usor dăpătabilă, este cea a abordării din perspectivă istorică a peisajului culturilor materiale și spirituale dobrogăene. Această secțiune se construiește pe linile energetice ale studiilor semnante de Constanta Călinescu, Mihai Irimie, Adrian Rădulescu, Tahsin Gemil, Constantin Clereciu, Gh. D. Petrescu și Marin Stanciu. Acestea li se adaugă priviri asupra unor "Aspecte din cultura și viața bisericească dobrogăeană" (Arhiepiscopul Teodosiu Lucian) și "Aspecte din viața creștină dobrogăeană de la începuturi până în zilele noastre" (Nechita Runcan).

dintre valorile attate în profunzimea istorică a acestui tărâm și esențele spirituale ale unui prezent, pentru figurația cărui au fost alese vezi autorizate ale unor variante domeniul semnificativ în peisajul culturii actuale.

Find istorici prin formăție, dar și prin vocație, cei doi ingineri ai volumului "Valori ale civilizației românești în Dobrogea" îl-au organizat ca pe un substanțial și alert dialog între straturile temporale, aparente prolixitate, pe care recenzentul ar fi fost tentat să o pună pe seamă festivității, fiind anumită printre-o extraordinară acumulare de informații, printre-un riguros apărare bio-bibliografic care fac din opera un adeverit manual de istorie spirituală a Dobrogei.

După un preambul, în care sunt rostite cuvinte din inimă, acele cuvinte în consonanță cu starea de sărbătoare (Liviu Maior, C. Novac, Leonida Lari, Mihaela Mocanu și Zola Bozu), sunt inserate studii care au ca subiect școala dobrogăeană. Sunt prezentate aspecte "Din istoria învățământului românesc în Dobrogea până la 1878" (Gheorghe Dumitrescu), "Roleul școlii normale și al corpului învățătoresc dobrogăean în sistemul instrucțiunii scolare din provincia transdanubiană 1878 - 1944" (Filoftele Rotaru), "Școli confesionale și ale comunităților din Dobrogea până la 1878" (Ibrahim Nuredin). Este prezentat, de asemenea, învățământul profesional interbelic (Nistor Bardu), publicistică didactică și școlară dobrogăeană (Ion Falter), folclorul dobrogăean ca formă de manifestare a spiritualității locului (E. Văjiac). Un studiu profund, despre psihologistică aici, este semnat de Olga Duțu.

A doua secțiune, cu personalitate usor dăpătabilă, este cea a abordării din perspectivă istorică a peisajului culturilor materiale și spirituale dobrogăene. Această secțiune se construiește pe linile energetice ale studiilor semnante de Constanta Călinescu, Mihai Irimie, Adrian Rădulescu, Tahsin Gemil, Constantin Clereciu, Gh. D. Petrescu și Marin Stanciu. Acestea li se adaugă priviri asupra unor "Aspecte din cultura și viața bisericească dobrogăeană" (Arhiepiscopul Teodosiu Lucian) și "Aspecte din viața creștină dobrogăeană de la începuturi până în zilele noastre" (Nechita Runcan).

Câteva studii sunt, însă, de natură să stabilească cu pregnanță valoarea reală a volumului, prin rigoare și profundime științifică.

Nă-a interesaț în primul rând "Puterea maritimă a României", o sinteză analitică a potențialității maritime românești, scrisă profesional de contraamiralul Constantin Iordache și, spre a nu părăsi spațiul tematic, contribuția semnată de Carmen Atanasiu "Dobrogea, marina și spiritualitatea românească".

Cum nu se părea și firesc, participarea cea mai pregnantă la bugetul de idei al volumului este a coordonatorilor. Astfel Stelica Lascu și Constantin Vilanatos comnează împreună studiul, de valoare ordonatoare, "Dimensiuni naționale în activitatea publică și științifică a dobrogenilor Ion Bănescu și Constantin Brâtescu" și separat studii referitoare la "Specificul vieții politice dobrogene după 1878" (S. Lascu) și "Manifestări ale omenei dobrogenilor de-a lungul secolelor. Mărturi străine" (C. Vilanatos). În același corpuscul ordonator se include și studiul profesorului Ion Bitoleanu referitor la demografia istorică a Dobrogei. Ultimul, dar nu cel de urmă, celor necăsare peisajului de idei pe care îl semnifică volumul recenzat sunt aduse de intervențiile unui reputat analist al arhitecturii tradiționale constănțene, profesorul Constantin Vecerdes care, împreună cu Veronica Pribăagu, se referă la influența arhitecturii franceze asupra primei etape de dezvoltare în modernitate a orașului Constanța și criticul de artă Dolină Păuleanu, care înaintează un model de management cultural bazat pe câteva obiecte de integrare culturală, formulate din perspectivă antropologică.

În loc de concluzie, pe lângă a vă invita să intrați într-o relație directă cu acest valoros depozit de idei și informații, asupra căruia ne-am oprit doar o clipă, nutrim speranța că el va naște și inițiativa unor ulterioare dezbateri publice, necesare spre a difuza mai pregnant rolul unei munci de o splendidă valoare spirituală, dar și socială.

Costin ANTONESCU

Note de lector • Note de lector

CONTRIBUTII LA FUNDAMENTAREA MEDICINEI NAVALE ROMÂNEȘTI

Începând din 1981, Centrul de perfecționare a personalului din marina comercială din Constanța a inclus în programele sale și cursul postuniversitar de acordare a primului ajutor medical de urgență la bord. Decizia este intermediată de prevederile Legii 3/1978 și reglementările Organizației Maritime Internaționale stipulate prin Convenția pentru ocrotirea vieții pe mare "SOLAS/74" și "Convenția pentru pregătirea, atestarea și efectuarea serviciului de cart pentru navigatori STCW/78".

Din dorința de a contribui la dezvoltarea fondului didactic-documentar necesar personalului navigant brevetat, domnul locotenent-colonel doctor Constantin Mihalache, medicul senior al Marinei Militare și-a materializat cunoștințele de specialitate și experiența celor peste 18 ani petrecuți printre marinarii ambarcați intr-un prim ghid tematic deosebit de coerent și util.

Volumul "ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR MEDICAL ȘI RESPECTAREA NORMELOR DE IGIENĂ LA BORDUL NAVELOR

NORMELOR DE IGIENĂ LA BORDUL NAVELOR", apărut la finele anului trecut la Editura "EUROPOLIS" Constanța, căștigă în valoare și prin unice contribuții remarcabile spărtinând domnilor Nicolae Văjiac, Haralambie Beizadea, Doru Popa și Ion Toacă.

Cele zece capitulo ale acestui mini-tratat de medicină navală abordează succint patologia răului de mare, accidentele tipice bordului, modalitățile de acordare eficientă a primului ajutor, salvarea și supraviețuirea pe mare, bolile conagiogene, principalele afecțiuni specifice mediului, noțiuni generale de anatomie topografică și fiziologică a organismului și.a.. Normele de igienă industrială și măsurile igienico-sanitare prezentate, ca de altfel întreaga lucrare, evidențiază preocupările personalului medical-sanitar precum și ale altor specialiști militari și civili în vederea asigurării climatului adecvat și a unei stări optime de sănătate fizică, psihică și mentală membrilor echipajelor românești.

**Căptian - locotenent
Marian MOŞNEAGU**

Dr. CONSTANTIN MIHALACHE



ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR MEDICAL
ȘI RESPECTAREA NORMELOR DE IGIENĂ
LA BORDUL NAVELOR



EDITURA EUROPOLIS

MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

PIRAȚI ÎN SECOLUL XX ? TEROARE PE MÂRILE LUMII

- * În ultimii zece ani - 400 de atacuri piraterești ;
- * Asia de Sud - Est - un "pol al pirateriei" ;
- * În 1992 daune de 200 milioane dolari .

De la un an la altul , asigurarea securității navelor comerciale este încă mai problematică . Actele de piraterie cunosc o recrudescență alarmantă . Este surprizătoare incisivitatea și dexteritatea de nenumărat cu care o nouă generație de pirati abordază navele și terorizează echipajele .

Statisticile Organizației Maritime Internaționale (I.M.O.) arată că în ultimii 10 ani pe mărtării și oceanele lumii s-au înregistrat peste 400 de atacuri piraterești , de la simple jofuri a echipajului și navei până la furful întregului navu și chiar al navii propriu-zise .

În același considerăm necesar să revenim cu noi aspecte privind răciorul și măsurile de contracare a acestui flagel medieval .

Zone fierbinți cu ape tulburi

Atacurile armate și fururile de la bordul unor nave atâtca la ancore în rade sunt specifice coastei vest - africane , din Senegal până în Angolă .

Evenimente similare s-au produs , deopotrivă , în apele Columbiilor și Venezuellor . În urmă incidente înregistrate anul trecut în porturile braziliene . Începând la Rio de Janeiro și Santos , hoții înarmați au utilizat arme de foc , provocând moarteala a doi marinari .

Împotriva unui tanăr petrolier s-a folosit inclusiv bombă incendiare !

Asia de Sud - Est (strâmtoarea Malaccă , Singapore , canalul Philip , Marca Chinei de Sud) s-a constituit multă anii într-un adevarat " pol al pirateriei " . Tatica devine tradițională : la adâpostul întunericului , de regulă între orele 01,00 - 06,00 , ambarcajuni mici , de rapide , se alătură navei atestate în mări . Accesul pe navă se face prin pupa sau prin borduri (când bordul

liber este jos) prin cătararea pe scări improvizate sau pe un ancorăt de oțel egala de buieșteodă . În general este înălțat un loc căd mai aproape de comanda navii și cără mai dificil de supraveghetă de personalul de cartă . Exploatația efectelor surprize realizate și prin violență , ei pur și simplu pe navă . În această manieră au fost acostate nave cu bordul liber înalt și care se deplasau cu 17 Nod .

I.M.O. Intră în acțiune

După uciderea , în strâmtoarea Sunda , la aproximativ 17 Km nord de Jakarta , capitala Indoneziei , a comandanțului navei britanică " BALTIMORE ZEPHYR " (decembrie 1992) , Uniunile ofițerilor din marina comercială (NUMAST) a declarat că campanie de sensibilizare a autorităților în vederea adoptării unor măsuri eficiente de combatere a pirateriei .

Astfel , în martie 1993 , un grup de expiri I.M.O. a vizitat Malaezia , Singapore și Indonezia pentru a se edifica asupra situației în strâmtoarea Malaccă . Datorită acțiunilor comune de patrularu și intervenție întreprinsă de cele trei state , numărul incidentelor raportate în 1993 au atins cel mai scăzut nivel din ultimii 10 ani (1990 - 35 cazuri ; 1991 - 200 cazuri ; 1992 - 90 cazuri) , în anul 1992 , pierderile au atins cifra record de 200 milioane de dolari . În 1993 în lume s-au petrecut 103 acte de piraterie asupra navilor maritime . Mai mult de jumătate au avut loc în Asia de Est , în principal în apele din triunghiul cuprinză Hong Kong , insula chineză Hainan și insula filipinoză Luzon (33 de cazuri) .

Cu toate că surse rusești , japoene și nord - coreene au raportat că au fost victimele unor nave chinezesti , autoritățile nu au confirmat niciodată acest lucru . În paralel cu eforturile diplomatiche întreprinse de diferite țări americană de " teroarea galbenă " pentru a sensibiliza guvernul chinez pe linia descurajării piratilor autohtoni , în iulie 1993 flota militară rusă din Pacific a primit ordin să asigure protecția navilor de transport și pasagerilor care tranzițează arealul amintit .

Veghea antipirați sau carturile groazei

Organismele maritime internaționale înregistrează zilnic cel puțin un caz de incursiune sau atac piraterești . În scop preventiv , Federația Internațională a navigatorilor a editat lucrarea " Ghidul comandanților , Pirateria și atacurile armate " , împotriva acestor acte . I.M.O. recomandă o veghe permanentă înălțată a echipajelor statisabile evidențind că în cazul incarcării se realizează surprinderea , atacul piratesc estează .

Tinând seama că o mare parte a atacurilor vizează bunurile de valoare ale echipajului și rezervele financiare ale bordului , se recomandă ca acestea să fie reduse la minimul necesar .

În zonele de risc se recomandă să se mărească numărul personalului care execută supravegherea , iar pe nave să se instaleze mijloace de observare și de averigură eficiente . De asemenea , conform planului propriu de oprire împotriva atacurilor , se recomandă veghe răcio și raportarea urgentă a evenimentelor la cea mai apropiată și sigură stație pentru zonă , în conformitate cu M.M.S. Circulara 597 emisă în august 1992 . Instrucțiunile privind forma de redactare și conținutul raportărilor sunt incluse în RADIOSIGNAL vol . I 1993/1994 .

Pentru combaterea pirateriei , Politehnica și Asociația armatorilor din Hong Kong au perfectat un sistem de comunicații care utilizează un program radio computerizat prin care navele sunt în măsură să emită un semnal de alarmă sonor și luminos de mare intensitate împreună cu care este recepționat automat și punctul navei atestate în dificultate .

Centrul regional de luptă împotriva pirateriei din Kuala - Lumpur - Malaezia este una dintre instituțiile specializate atașate pe recepție continuă .

Riposta armată a echipajelor navelor comerciale , chiar și pentru autoapărare , nu se regăsește printre contramăsurile recomandate de I.M.O .

Regimul juridic internațional și acțiunile formale întreprinse pe plan local de statele vizate par singurelor bătrâni care pot salva viața navigației pasnice în Oceanul Planeta .

**Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU
Ofițer R.T.G.**

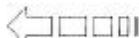
Haralamb MUSCELEANU

PIRAȚI DE ALTA'DACĂ

Sir Francis Drake (circa 1540-1596) , poreclit "Piratul de fier" , unul dintre cei mai mari amirali englezi .



Rene Buguay-Trouin (1673-1736) , celebru corsar francez , înălțat la rangul de amiral de către regele Ludovic al XIV-lea .



MAGAZIN • MAGAZIN • MAGAZIN

"RAMPA DE LANSARE ? TEATRUL MARINEI!"

- *Interviu cu binecunoscutul
actor constanțean JEAN CONSTANTIN*

- Maestre Jean Constantin, de când
navigați cu ... toate pânzele sus? Mă refer
la navigația pe marea ... scenă a umorului
românesc.

- Rampa de lansare a fost Teatrul
Marinel. Eram pe atunci tânăr și frumos, cum
mă vezi și cum te văd! Au fost brigăzile
artistice, miciile roluri în piese, monoloage la
față de cortină, etc.

Apoi, încet-încet, m-am urcat la
catarg de unde și acum mă uit prin binoclu în
Capitălă, unde-l zăresc pe Bibanul făcându-
mi semn să vin la București. Parcă-l aud: "Mă
aripioară, de-o viață te speli acolo, cu toată
marea și tot negru ești! Vino la București și
să vezi cum te-năbești!" I-am spus că mă-
năbesc și-aici la fel, că sunt același prețuri,
când trece prin magazine...

- Ce datorăți teatrului "Fantasio" și
ce vă datorază el dumneavoastră?

- Pe scena lui m-am născut, ca
profesionist. Mi-am trăit bucuriile și i-am lăsat
pe spectatori să mai uite neacuzurile! Au fost
vremuri de adesea consacrare în actorie! Rămăنم datori unui altuia. Și nu pot să
vorbosească de acele clipe de încântare și
destindere la scenă deschisă fără să-i
menționez pe partenerul și prietenul meu drag,
GELU MANOLACHE. Merci, colegal!

- Un capitol capital, dacă-mi
permiteți această aliterație ...

- Poftim mătale?

- Un capitol important pentru viața
dumneavoastră de artist este lumea de
celuloid. La peste 70 de filme în care ați
jucat, aveți cu ce vă lăudați?

- Eu sunt modest. Să mă laude alții
Rolurile din filme, chiar dacă n-au fost de
referință, mi-au creat o imagine, un nume. Tot
și-acum această dulce povară, pentru că unde
apar, apar și zâmbetele pe chipurile celor
prezenți și aceasta e marea bucurie unui
actor! Am dorit întotdeauna un rol principal
și încă nu-l săzvă să aperă. Rămân, totuși,
același Jean, constanțean, Janică din
Constanța, cum m-am prezentat în sute și
sute de cuplete, monoloage, cântece, comedii
muzicale, etc.

- Si nu-i putin lucru! Trăind astăzi...

marginea de mare, interpretând roluri de
marinar, de pescar, de pilot sau de corablier,
care este impresia dumneavoastră despre
acest misterios și totodată tentant
domeniu marin?

- Mi-a plăcut întotdeauna apă Mai
ales a doua zi, dimineață!

Și când am fost la recrutare, Io-am
spus că-mi place apa. Mi-au zis "Da? Bine,
treci la pompieri!"

Și înțotul mi-a plăcut! De căte ori n-
am înțot în datorii ...

Altfel nu mă atrage avehitura pe mări
și pe oceane. Acestea mi-au fost rolurile. Dar
admir foarte mult oamenii mărilor. Dincolo de
glumă, a fi marină este o meserie grea, plină
de pericole, dar mai ales de privăjuni, cum le
spuneti voi le armătă. A navigat luni de zile,
fără bucuria unei plimbări pe stradă, a unei
întâlniri cu prietenii sau, mă rog, a-ți vedea
soția și copiii, mi se pare chiar nedrept. Toamă
pentru aceste sacrificii îl admir și-l stimez!

- Mă încântă că spuneți toate
acestea pentru cititorii revistei "Marina
Română", iar pentru adevărații marinari, va
ni poate - o măngâiere. Revenind la actorul
Jean Constantin, care sunt cele mai
recente preocupări?

- Am terminat înregistrările pentru
televiziune. Paralel am un rol într-un film care
se toarnă acum și pe care îl țin secret, că și
voi aveți secrete pe care nu mi le spuneți!

Particip la spectacole de ampioare,
cum a fost acela cu "Nebunii marilor turnee"
și pentru 1994 se profilează un turneu peste
granițele ... Constanța, dar nu vă gândiți la
Lazu sau Lumina...

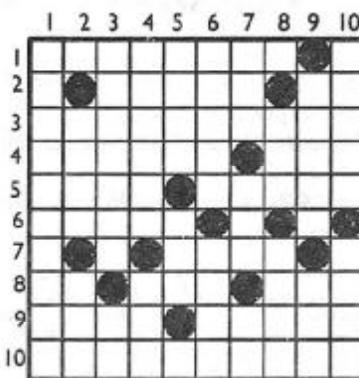
- Vă doresc mult succes și-aș vrea
să închidem interviul revenind la ce-ai
declarat la început, sens în care vă fac și o
invitație: Dacă rampa de lansare a fost
Teatrul Marinel, aveți plăcerea de-a reveni,
după ... 45 de ani, în Marina Militară, să ne
prezentați un show "Jean Constantin"?

- Răspund militarește: Ordonați data,
ora și locul!

- În numele colegilor marinari vă
mulțumim!

**Interviu realizat de
Căpitan de rangul III**

NODURI MARINAREȘTI



ORIZONTAL: 1. Oraji la drumul mare; 2. Termen de scoatere a unei nave din elicii; 3. Elă curent cu legătură la navei (verbe...); 4. Gura mare - Execuță comanda "Pe loc repaus!" 5. Adunar vapor lângă vapor (poetic) - Obiectiv în întă; 6. Vin cu apă; 7. Plan de bătaie; 8. Soldat în caleul - Ușor.. de prisă la cărăg în mare - Belana cu bărcuță; 9. Se află în zona unui port marin; 10. Asigură transmisiiile radio.

VERTICAL: 1. Funcționează la mersul în pol (Trase pe stări...); 2. Fabulist antic - Extremitatea arborelui; 3. Sistem de autoapărare - Dispuns în provă; 4. Exprimă numeric lipurile volilor - Nod marinăresc; 5. La mare... distanță - Vârful trunchietului; 6. Strângători - Un fel de-a bate apa; 7. Se vede finta prin telemetru - La izvoarele Dunării - Da capo al felii; 8. Matiseala la central - Limitătoare de jocă; 9. Milier cu termen radius - Jocul puștilor; 10. Privitor la locul de unde se trage - A anunță caroul, la marină.

Ananie GAGNIUC

MAREA SI STIINTA

• În cadrul centrului Lawrence Livermore National Laboratory of California un grup de cercetători au realizat o substanță gelatinăsoasă, derivată dintr-o algă roșie, a cărei densitate variază funcție de proprietățile fizice și chimice dorite. Această preudus denumit SEAGEL, biodegradabil 100 %, poate fi folosit la fabricarea ambalajelor comestibile și a casetelor dizolvabile în medicina și industria alimentară, la izolare termică și sonică a clădirilor, la confecționarea amortizoarelor și plăcilor "capcană" pentru micrometeorizi în spațiul cosmic. În agricultură s-a dovedit a fi un bun agent de menținere a umidității și fertilizantelor în sol.

• Ministerul Apărării din Franța prin specialiști săi a descoperit antidorul răului de mare. Cum? Nimic mai "simplu". Grăție unui supercomputer rulul și tangajul navelor pot fi controlate și reduse aproape complet simultan sau numai unul din ele.

Culese de



GMB

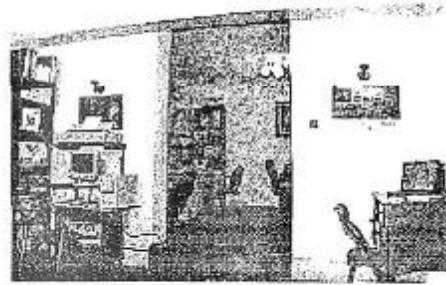
COMPUTERS
& SERVICES

Nici o activitate fără ajutorul calculatoarelor!

O concluzie la care au ajuns tot mai multe companii și instituții

programelor de aplicatie.

Plecind de la aceasta, în anul 1990 a luat ființa firma **GMB Computers**, bazată pe un grup de specialisti în domeniul tehnicii de calcul și electronicii industriale, care avea ca obiectiv principal comercializarea de echipamente de calcul, periferice, accesorii și consumabile bazata pe o



relație de parteneriat cu o companie din Singapore.

Datorita volumului mare de vinzari din primul an de activitate (peste 800 de sisteme vândute) și datorita cerintelor mereu crescînd ale beneficiarilor, atîn în domeniul hardware, comunicatii, cît și software, au fost contactate o serie de companii interne și straine, în vederea satisfacerii acestor cerinte.

În acest sens au fost semnate contracte de reprezentare și reseler pentru echipamentele firmelor **ELONEX, COMPAQ, HEWLETT PACKARD, EPSON, APC (SURSE DE ALIMENTARE DE AVARIE), HAYES (modem-uri), US ROBOTICS, HUSTON INSTRUMENTS, WESTERN DIGITAL (HDD)** și de curînd **ZEOS USA**.

Cresterea volumului de informații necesare a dus la cresterea necesarului de resurse hardware, a vitezei de lucru, a capacitatii de stocare cît și a interconectarii echipamentelor în sisteme integrate - retele de calculatoare locale sau prin intermediul liniilor telefonice (pentru distante mari).

Acest lucru a însemnat un nou pas în activitatea noastră, impunînd specializarea personalului în domeniul retelelor de calculatoare bazate pe sistemele de operare **NOVELL, UNIX și WINDOWS NT** (devenind distribuitor autorizat Novell, SCO - Unix și MICROSOFT), și dezvoltarea programelor de aplicatii de retea (contabilitate, financiar, urmarirea productiei, aplicatii dedicate).

Cresterea volumului de echipamente vândute, menținerea lor în garanție cît și preluarea în service a unor echipamente care au fost vândute de alte firme și care nu au avut posibilitatea de a asigura suportul tehnic au condus la înființarea unei noi firme, **GMB Services**, ce are ca obiect principal de activitate asigurarea service-ului în garanție și post garantie, realizarea de retele de calculatoare și a

Au fost preluate în service peste 550 de echipamente de calcul și au fost realizate contracte de software cu specific economico-financiar și dedicat.

Iată, pe scurt, ce este astazi **GMB Computers & Services**:

- dealer autorizat a peste 10 producatori mondiali de echipamente, accesorii și software;
- peste 1500 de beneficiari;
- peste 4000 de echipamente vândute;
- peste 20 de retele instalate;
- peste 550 de echipamente în service postgarantie.

Citiva dintre beneficiarii companiei **GMB Computers & Services**:



CAPITANIA P O R T CONSTANTA, INTREPRINDerea PISCICOLA JURILOVCA, FREEDOM STAR ELECTRONICS, C . N . M ROMLINE, OFICIUL FORTELOR DE MUNICA, CENTRALA NUCLEARĂ CERNAVODA, CONSILIUL JUDETEAN, INTREPRINDerea DE NUTRETURI COMBINEATE LUMINA, ADMINISTRATIA ZONEI LIBERE CONSTNITA-SUD.

