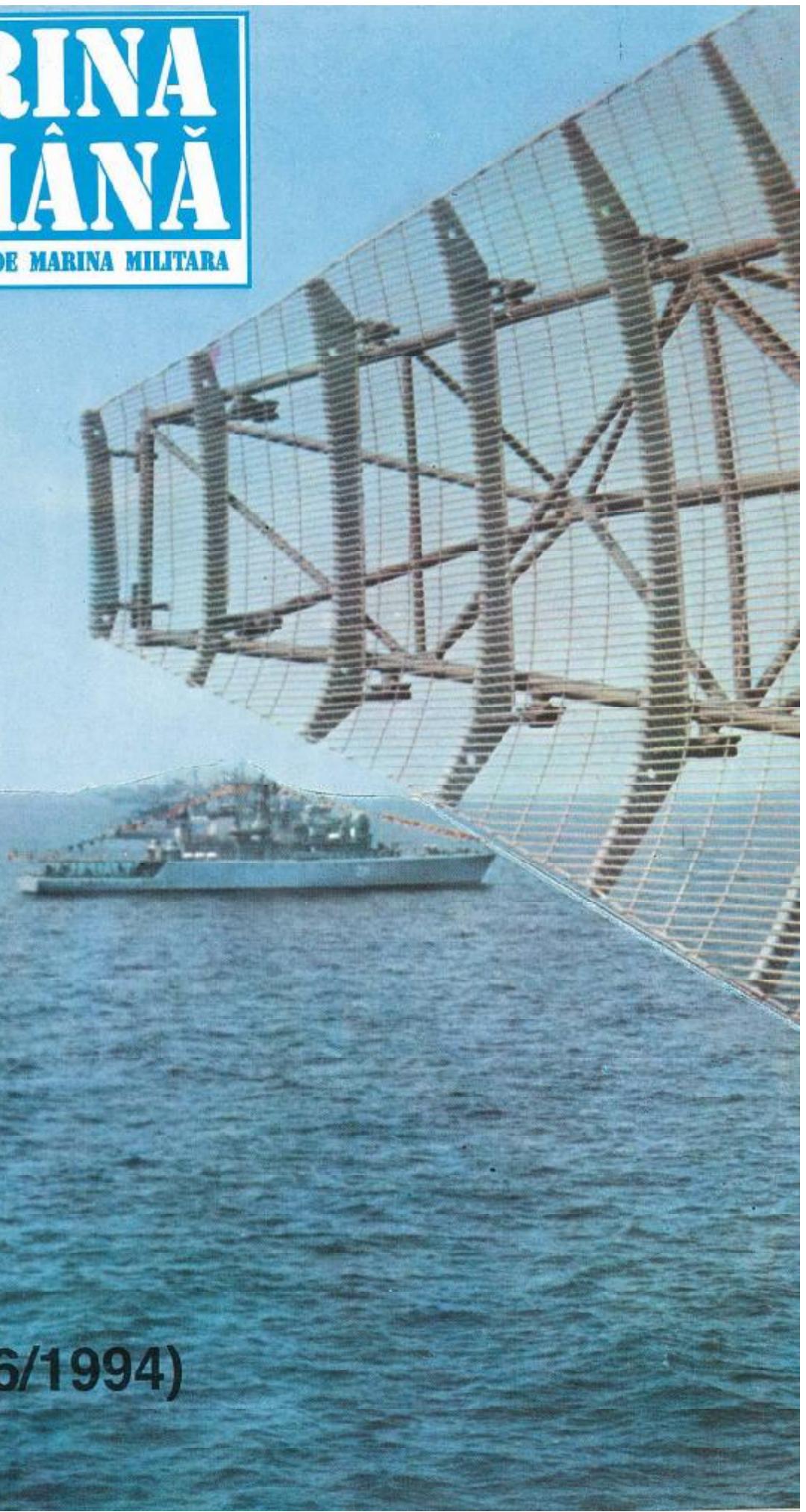


# MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



Nr. 28 (6/1994)



## Din SUMAR :

- 135 de ani de presă militară  
... și 97 de ani de presă de marină..pag. 4
- Jean Bart - 120 de ani de la naștere .pag. 12
- MAREA CRUDĂ .....pag. 16
- Puterea Maritimă .....pag. 18
- Respirația spirituală a mării .....pag. 22
- MAGAZIN .....pag. 25

*Călători în marea legendelor.....pag. 8 - 11*



*Revista "MARINA ROMÂNĂ" este difuzată în București, porturile Constanța, Mangalia, Galați, Tulcea, Brăila, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin și orașul Iași.*

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

*Revista "MARINA ROMÂNĂ" se află la poziția 5043 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.*

*Tiparul executat la Tipografia "GOLIAT" Constanța*



"FOTO:  
... pag.  
... pag. 5

**COLEGIUL DE REDACTIE:** 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  
Culegere text: Ana RUSU  
Execuție coperte: Ghe. GRIGORE  
**Tehnoredactare:** Floare BRÂNZĂ  
**Responsabil de număr.**  
Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC

**Procesare computerizată**



Tel./Fax.: 041-618305 Tel.: 041- 619222

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

**Redacția:** CERCUL MILITAR  
CONSTANȚA  
strada Traian nr. 29

Telefon: 618127, 615700/238



## ZIDIT ÎN TEMELIA ȚĂRII -

## EROUL, OȘTEANUL

**E VREMEA ...**

E vremea luminii  
Ce se-aprind  
În stejarii și pălării  
Bârărilor codri  
Din neștiuta Posada,  
Din Putna și Cozmin,  
Din Valea lui Mihai,  
Din Orba și Carei;  
E vremea drumurilor  
Ancestrale,  
Sub spuza de stele,  
Ale ocerilor și turmelor  
Tulind la vale

Spre lunci și câmpii;  
E vremea în care  
Dangăni solemn  
Râsună sub cupola  
Eternei catedrale  
A Patriei;  
E vremea întoarcerii  
Gândului curat  
Spre rosturile noastre,  
Spre temelii și izvoare;  
E vremea și ceasul  
Cinstirii  
Ostașului român!

Toamna; frunze cern galben peste morminte necunoscute, ducând în alte tărâmuri ecouri de durere și bucurii contemporane. Undeva, în miez de țară, la poala munților ce poartă numele strămoșilor noștri Carpi, cruci cu nume românești, sterse de ploile unei jumătăți de veac, au fost smulse și arse, într-o absurdă și atât de inutilă încercare de a deturna împlacabilaurgere a istoriei. Imnuri și drapele străine au jignit liniștea locurilor și memoria celor morți acum cinci decenii în luptă cu un inamic aflat sub culorile același drapele. Morminte știute până astă-vară și neștiute de azi înainte, se topesc în ghe, alăturându-se altora, mai vechi, mult mai vechi; ale tăranilor-oșteni ai lui Basarab, Ștefan, Iancu, Mihai. În bunătatea lui nemăsurată, de creștin născut și nu săcăt cu sabia, poporul român întoarce, iar, gândului întunecat, și celălat obraj.

Ca un involuntar răspuns, în alt colț de țară, la hotarul de apus - la Oradea - se înălță, parcă din pământ, întăpându-se încă odată, din plămadă de nepieritor adevară istoric, legendă și bronz, spiritul tutelar al voievodului Mihai Viteazul, Unificatorul. Spiritul său se-ntrupează, ogoind - încă odată - susținută astă vară - încă odată - al fiilor legitimi, vii și morți, ai acestui pământ românesc. Din înălțimea soclului său, ochiul bărbat al Viteazului scrutează zarea străjuind implinirea dreptății celui din veac.

Alte zări de pământ românesc, la răsărit și mișănoapte, așteaptă tăcute ale intrupări ale spiritului tutelar, ce negreșit vor veni...

La Oradea, oștenii locului, unii în flourei vârstei, alii purtând pe trapuri cicatricele bătăliilor de la Prut, de la Nistru și Tisa, autori monumentului, dau frumoasă și muștrătoare pildă multora prea de tot plecați, astăzi, vițelului de aur. Căci din atât de modestele lor soldă și pensii și din atât de înaltă lor iubire de țară s-a

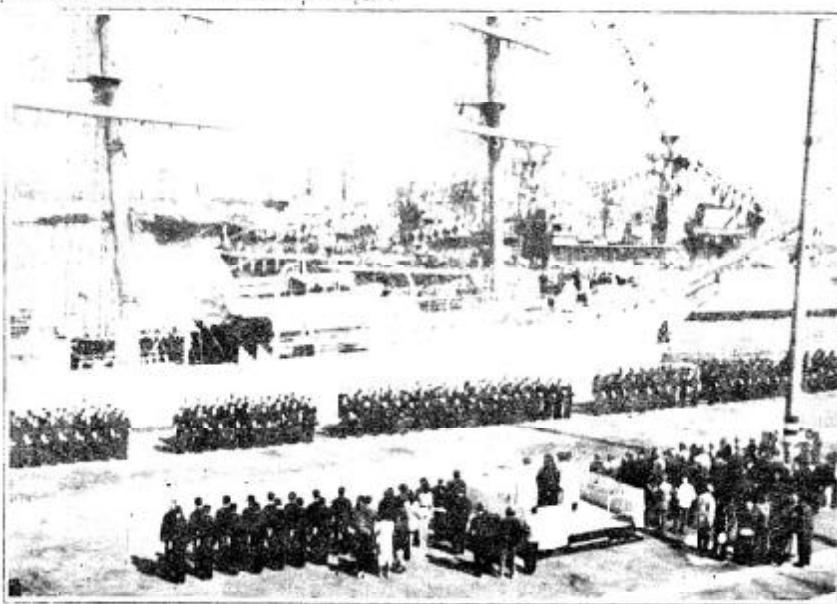
întrupat noul chip al Viteazului. S-a întrupat ca un tăcut, electrizant îndemn de a ne deschide înlima și a primi, în capela susținutului nostru, spiritul eroic al marilor voievozi, străjeri ai existenței neamului, prin vremi. De a primi spiritul tuturor eroilor necunoscuți sau uitati, invăluit în sacru aureolă. Al oștenilor ce-și dorm somnul de veciștinți doar de codrii bâtrâni ce le aduc, toamnă de toamnă, blânda măngâiere a frunzelor aurii, troienind mormintele... Știuți doar de izvoarele de-o vârstă cu eternitatea Patriei, ce le susură, din fluierul fermecat al undei, duios și trist, mioritice cântări... Pe-un picior de plai/ Pe-o gură de rai... Știuți doar de vântul șoptind alene vestea că suntem aici, încă țeseri, aşa cum vom fi...

E plin pământul românesc de oasele și mormintele acestor oșteni, cunoscuți, iar cei mai mulți, necunoscuți. Eroi ce s-au zidit, prin jertfa supremă, în chiar temelia țării. Ei sunt TEMELIA satelor și orașelor

și caselor noastre, luminate de zâmbetul pruncilor.

Acum, în miez de generoasă toamnă, de Ziua Oștirii Române, să cinstim memoria celor ce-s temelii de țară, să cinstim memoria Ostașului Român. Să aprindem lumină la troița singuratică de lângă drum, căci susținutul LUI, nemuritor va afla, de dincolo de zări, va fremăta și se va bucura. Să ne rugăm să-i fie țărâna patriei cald înveliș, să-i mulțumim plecați, căci trecând în jertfelnică nefință, a făcut să sim NOI, acasă la noi. De Ziua Oștirii să ne înclinăm în fața Eroului necunoscut, a urmașului său, oșteanul de azi, ce poartă sfântul simbol al devenirii noastre prin vremi - drapelul tricolor.

Maior  
*Costin CONSTANDACHE*



# 135 de ani de presă militară

*... și 97 de ani de presă de marină*

La 23 iulie 1859 a apărut primul număr al săptămânalului "Observatorul Militar", prima publicație din armata română. Ziarul a fost conceput, pregătit și editat de doi ambicioși ofițeri: locotenent-colonelul ION VOINESCU, ofițer cu experiență, venind din vechea gardă a lui Bălcescu, nume cunoscut și respectat în știre și cercuri; intelectuale ale vremii și locotenentul GRIGORE LIPOIANU, un Tânăr talentat, cu reale aptitudini literare.

Apariția primului "ziaru politic și științic" - așa cum scria pe frontispiciu - dir. armată a constituit, de fapt, actul de naștere al unei instituții - presa militară, iar cei 135 de ani se constituie într-o frumoasă tradiție a RESPECTULUI FAȚĂ DE CUVÂNTUL SCRIS. Respect în relație biunivocă: ziarist militar - ostaș pe de o parte și armată - public pe de altă parte. De fapt, acesta a fost chiar de la început mesajul pe care acest adevarat purtător de cuvânt al armatei și l-a propus să-l transmită nației. El exprima nivelul intelectual deosebit al cadrelor armatei din acel timp, disponibilitatea acestora spre cultură, spire informație publică, spre dialog social și profesional.

Acest fapt a fost cu atât mai meritoriu cu cât apariția ziarului a coincis cu crearea, sub domnia lui Cuza, a armatei române moderne.

Cu ocazia aniversării a 135 de ani de presă militară a fost emis un Ordin de zi semnat de domnul dl IOAN MIRCEA PASCU, secretar de stat pentru politica de apărare și relații internaționale, în care, printre altele, se specifică: "Presa militară și numeroasele publicații profesionale care au apărut în acest interval de timp au contribuit efectiv la educarea patriotică a militariilor, la înțelegerea marilor deziderate ale poporului român - independența națională, constituirea statului național unitar român - la creșterea moralului trupelor, atât de necesar în numeroasele și grelele confruntări de pe câmpurile de bătălie ale Plevnei, Smârdanului, Mărăștilor, Mărășteștilor și Oituzului, ale războiului pentru păstrarea ființei naționale din 1941 - 1945".

Cercul Militar Național a găzduit în sala coloanelor, la 22 iulie 1994, o frumoasă festivitate la care au participat domnii: Gheorghe Tinca, ministru apărării naționale, general locotenent Dumitru Cioclină, secretar de stat, șef al Statului Major General, general coloneal Vasile Ione, consilier președintelui, generali și ofițeri superiori din toate armele, ziaristi militari și civili, scriitori, poeti, oameni de cultură.

Domnul Gheorghe Tinca, elogiuind pe cel care sunt angajați în presa militară așa: "Ziaristi militari - și doresc să subliniez că, la noi, există această profesie de ziarist militar - sunt prezenti în poligoane, la aplicări, la trageri, la toate activitățile din armată. Cei mai mulți dintre ei sunt ofițeri foarte bine pregătiți din punct de vedere militar, jurnalistic și în știință comunicării, iar efortul lor în planul dialogului profesional și social al armatei este remarcabil. Aș putea spune că, fără ei, armata română ar fi lipsită de forță

cuvântului și a imaginii, iar această forță nu poate fi substituită cu nimic.

Dacă n-ar exista presa ea ar trebui inventată. Dacă n-ar exista presa militară ea ar trebui creată".

Este indiscutabil faptul că un popor cu conștiință apartenenței multiseculare la mare își căuta și mijloacele adecvate de comunicare - presa de marină. Animati de dorința de a avea o publicație proprie, ofițerii de marină simțeau nevoie de a se populariza cultura marinărească, de a se informa reciproc, de a-și transmite cunoștințele acumulate în domeniul specialității, de a transmite celor din jur simțăminte lor.

La 3 august 1897, după 37 de ani de la semnarea de către avelași domitor, Alexandru Ioan Cuza, a actului de naștere al Marinei Române moderne, la Constanța a apărut "MARINA" - ziar al Marinei Militare, comerciale și de plăcere", cum se menționa pe frontispiciu.

Este prima publicație cu specific marinăresc apărută la circa un an de zile de la promulgarea "Legii pentru organizarea Flotilei Regale" (26 februarie 1896). După câteva luni, începând cu 15 noiembrie 1897, "MARINA" devine "ziar ilustrat" și apare lunar, de data aceasta la București, iar de la 1 ianuarie 1898, devine "revistă ilustrată". Își închetează apariția la 17 august 1898 (după 17 numere), ultimul număr având denumirea de "REVISTA MARINET".

In martie 1900 este reluată editarea, lunar, sub denumirea de "REVISTA MARITIMĂ" - destinată "completării instrucțiunii tehnice a ofițerilor". Până în februarie 1901 au apărut 12 numere.

Incepând cu ianuarie 1904 apare, lunar, la București "BULETINUL ARMATEI ȘI MARINEI" - redactat de un comitet de ofițeri din toate armele.

Publicația avea o contribuție însemnată în schimbul de informații profesionale și de cultură de care aveau atâtă nevoie



**Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN**  
**Căpitan de rangul II  
Jianu MOLDOVAN**  
**(continuare în pagina 24)**

In complexul activităților de pregătire operativă și de luptă a forțelor, anul acesta Marina Militară a inseris și o premieră absolută, participarea la o aplicație operativ-tactică organizată de Forțele Maritime Militare bulgare la care au fost angrenate 18 nave reprezentând șapte țări, riverane Mării Negre și din imediata vecinătate: Ucraina, Rusia, Turcia, Grecia, Flota a 6-a a S.U.A., România, Bulgaria. De menționat că Bulgaria a participat și cu aviația.

"BRIZA '94", după numele de cod al aplicației, s-a desfășurat în două etape, la prima (25-26 iulie) participând și Marina Militară cu nava purtătoare de rachete "LĂSTUNUL" comandată de căpitanul de rangul III Iosif Gulin.

In conducerea aplicației s-a aflat și domnul contraamiral Petre Ivancu, locțiitor al Șefului Statului Major al Marinei Militare, ajutat de un grup de 3 ofițeri: căpitan de rangul II Aurel Tănase, căpitan de rangul III Viorel Batista, căpitan de rangul III Sandu Dumitru.

Tema generală a acestei importante activități a constituit-o cooperarea în operații pacificatoare ale O.N.U. pentru acordarea de ajutor umanitar.

Scopul principal al aplicației, după cum a declarat domnul contraamiral Petre Ivancu a fost acela de întărire a încrederei între statele riverane Mării Negre sau din imediata vecinătate a acestei mări, în contextul aplicării principiilor Parteneriatului pentru pace.

O astfel de activitate, desfășurată în premieră și-a propus și alte scopuri cum ar



fi: pregătirea factorilor de conducere și schimbul de experiență în planificarea și ducerea unor acțiuni în comun, realizarea unor activități practice pe mare în condițiile existenței unor forțe eterogene etc.

In conformitate cu datele stabilite anterior "LĂSTUNUL" avea ca misiune să execute, în cadrul unei grupări navale împreună cu alte două vedete purtătoare de rachete bulgare, supravegherea

## "BRIZA '94"

navală și acoperirea unui convoi umanitar la sosirea într-un raion. Convoiul aflat sub egida O.N.U., marcat de două nave auxiliare bulgare, executa traversarea Mării Negre dintr-un port din est spre portul Burgas. Ca în orice joc de război "inamicul" naval format din nave de luptă, submarine și aviație urma să atace convoiul într-un raion aflat pe ultima parte a traversării.

Un jurnal de bord ar putea consemna:

"Ziua Z", orele 10.20 - gruparea navală din care făcea parte "LĂSTUNUL" a ocupat raionul de supraveghere navală.

Orele 11.05 - "inamicul"

naval ce intenționa să atace convoiul a fost descoperit. Se ordonă "alarmă de luptă". În scurt timp i se determină apartenența "amic-inamic", compunerea, elementele de mișcare, intențiile.

### Orele 11.10

Informațiile obținute prin mijloace radioelectrone confirmă existența "inamicului". Se declanșează pregătirea complexului reactiv în vederea executării atacului cu racheta. Navele grupării se înscriu pe drumul de atac.

11.15 - salvele de rachete pornesc simultan și distrug "inamicul".

Misiunea a fost îndeplinită, convoiul umanitar a ajuns intact la destinație".

Chiar dacă la prima vedere ar părea un exercițiu simplu, cel puțin în această etapă el a demonstrat compatibilitatea acțiunilor militare în comun, disponibilitățile țărilor din bazinul Mării Negre de a se cunoaște reciproc mai bine, inclusiv sub aspect militar, dorința acestora ca Marea Neagră să devină un teatru al cooperării și bunei înțelegeri și nu al confruntărilor navale.

*Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN*

**DOCUMENȚA - "ZIUA MARINEI '94"**

**ORDIN  
PRIVIND SĂRBĂTORIREA  
ZILEI MARINEI ROMÂNE**

Ziua Marinei Române constituie un minunat prilej pentru poporul nostru de prețuire și sărbătorire a celor care, sub faldurile Tricolorului, străbat înținsul albastru al apelor. Navigația pe râuri, pe apele bătrânlui fluviu Dunărea și pe Mare a fost, din totdeauna, punct de legătură spre inimă Europei, dar și spre celelalte continente, a înlesnit ieșirea în lume a românilor, apropierea de alte popoare, cunoașterea reciprocă, cu consecințe benefice pe plan material și spiritual.

Ziua de 15 august ne readuce în memorie spiritul cutezător al înaintașilor, care, aici, la târmul Mării Negre și de-a lungul Dunării, și-au făurit propriul destin, înțărând numeroase vitregii ale soartei, și-au construit o identitate pe care au consolidat-o și apărat-o, adesea, cu sacrificiu suprem.

Din zorii existenței noastre pe aceste meleaguri, preocupările pentru navigația pe ape s-au împlinit cu cele pentru constituirea mijloacelor necesare acestei îndeletniciri. De la străvechea monoxilă și până la navele moderne cu care săntierile navale românești dotează flota civilă și militară, arcul peste timp dă strălucire făurilor de corabii, care să străduiți să fie în pas cu nevoile navigatorilor.

Marina Română este, astăzi, beneficiara unor tradiții, a unei școli de marină de renume, care de 122 de ani, asigură cadre competente la bordul navelor civile și militare, dispune de o bogată înzestrare materială și culturală marinărească lăsată moștenire și îmbogățite din generație în generație. Aceasta este o motivație deosebită, pentru că, odată cu prețuirea înaintașilor, să lăsăm generațiilor care vin cele necesare continuării și ridicării, la cotele înalte ale viitorului, a tuturor activităților navale.

Sărbătoarea de astăzi constituie și un bun prilej pentru a ne reaminti de faptele de viteză și abnegație ale navigatorilor militari și civili, care, de-a lungul anilor, și-au

făcut cu cinste datoria, iar când nevoile patriei au impus, au dat suprema jertfă pentru apărarea fruntarilor pe apă ale țării.

Revine și generației de azi a marinilor misiunea de a veghează și apăra cu strănicie hotarele maritime și fluviale românești și, prin ele, independența și suveranitatea patriei noastre.

Domnilor marinari!

Societatea românească s-a înscris pe un drum nou, deschis de Revoluția din decembrie 1989.

Inaintăm către o democrație autentică, ne îndreptăm speranțele spre o viață demnă și liberă. În acest context, vă revine datoria de a vă dări intelligentă și capacitatea de muncă situații marinelor române la înălțimea etapei pe care o străbateți. Faceți ca în orice împrejurare, în porturi sau în larg, pe mare bună sau pe furtună, să asigurați bunul mers al activităților la bordul navelor.

Domnilor comandanți!

Este o cinste pentru dumneavoastră că ați îmbrățișat nobila meserie de navigator.

Conduceți echipajele pentru îndeplinirea cu cinste a atribuțiilor ce le revin, dovediți răspundere, pasiune și dragoste în muncă. În orice împrejurare, fiți exemplu în fața subordonaților, învățați-i să depășească greutățile interne ale vieții aspre de pe Mare, să-și lubească țara și să îngrijească cu drag nava.

Domnilor constructori navalii!

Iscusința dumneavoastră este cunoscută în țară și peste hotare. Navele construite de dumneavoastră se situează la cote înalte de performanță.

Faceți ca numele săntierelor navale românești să se transforme în renume.

Dovediți înaltul profesionalism pentru asigurarea navigatorilor cu nave care să le dea liniste și siguranță deplasării pe apele planetei.

Cu prilejul tradiționalei sărbători a Zilei Marinei Române, astăzi, de Sfânta Maria - protectoarea și patroana marinilor români - vă felicităm că vă urăm multă sănătate, un vînt prietic pe mare, multe succese în muncă și viață.

Bună cart, înainte!

**Ministrul Apărării Naționale  
Gheorghe TINCA**

**Ministrul Transporturilor  
Aurel NOVAC**

**SCRIȘOAREA  
GUVERNULUI  
ROMÂNIEI  
adresată  
cu prilejul  
ZILEI MARINEI**

Astăzi, 15 august, de Sf. Maria Mare - protectoarea și patroana marinilor români - îi sărbătorim pe toți aceia care, sub faldurile tricolorului, pe valurile neostioite ale mării și Dunării, stau neclintiți de străjă la fruntările țării, pe toți aceia care, prin lumina minții, sudoarea frunții și priceperea brațelor cărăușesc pe fluviu, mări și oceane, sau construiesc nave pentru întreaga noastră flotă.

Domnilor marinari, domnilor comandanți,

Domnilor constructori de nave,

Pe aceste minunate meleaguri ale României, râvnite mereu de alții, dar apărate de noi fără pregeu, cu prețul a numeroase jertfe, preocuparea de a naviga pe ape s-a împlinit permanent cu aceea a făuririi mijloacelor de navigație adecvate. De la monoxila ce se odihnește astăzi prin muzee și până la puternicile nave comerciale, de pasageri, de mărfuri și de luptă este un drum lung de trudă și speranță, de înțindere a punților spre alte popoare, de conlucrare spre binele reciproc.

După cum spunea geniul spiritualității românești, Mihail Eminescu, a cărui statuie străjuiește "liniștea mării", "noi români nu am fost niciodată un popor cuceritor... Întotdeauna ne-am apărat, căci ce este al nostru, cu drept este". Sunt cuvinte esențiale ce guvernează și astăzi legăturile noastre cu lumea, speranțele noastre de mai bine într-o societate cu adevărat democratică și prosperă, liberă și



## DOCUMENȚA 7 - "ZIUA MARINEI '94"

independentă.

← În bogatul tezaur de cultură și civilizație pe care l-am durat de peste două milenii pe aceste meleaguri de legendă, tradițiile școlii românești de marină constituie, de mai bine de 120 de ani, un permanent izvor de formare și pregătire de cadre competente pentru marina noastră civilă și militară, o veritabilă școală a muncii și bărbăției.

Suntem datori, față de acest popor ai căruia suntem și în slujba căruia ne aflăm, să facem în aşa fel, încât să lăsăm urmășilor nostri tradiția mereu îmbogățită a ridicării continue a profesionalismului și competenței, a curajului și a abnegației la cote superioare, indiferent dacă apele lumii sunt învolburate de furtuni, sau sunt liniștite și limpezi, așa cum ne dorim.

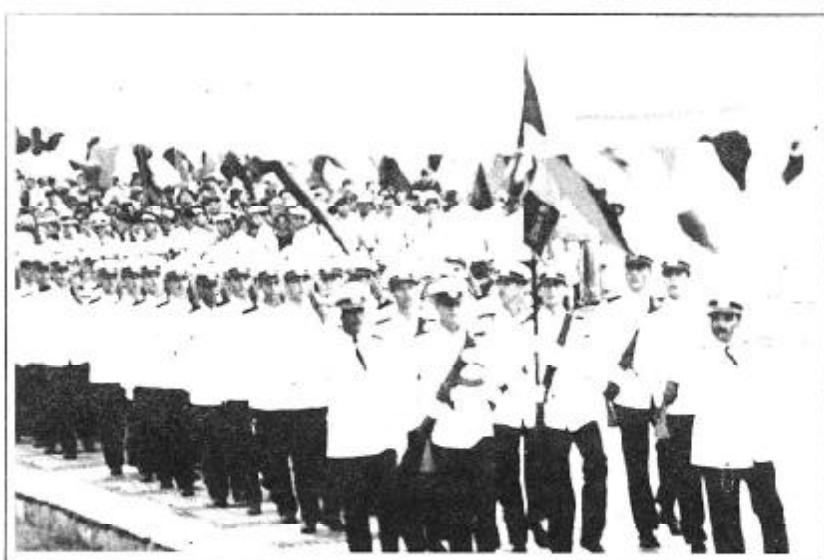
Având permanent în minte pilda înaintașilor, dragostea lor nețârmarită față de țară și popor, să nu uităm niciodată că suntem români, că avem o patrie, un popor pe care trebuie să le slujim cu toată flința noastră, că avem un mândru tricolor pe care trebuie să-l cinstim și să-l apărăm, chiar cu prețul vieții noastre de va fi nevoie.

Domnilor marinari, domnilor comandanți,

Domnilor constructori de nave,

Ingăduiți-mi ca astăzi, cu ocazia celei de-a patra sărbători în libertate a Zilei Marinei Române, să adresez tuturor marinariilor din Flota Militară și Comercială, comandanților lor, proiectanților și constructorilor de nave, personalului de exploatare din porturile fluviale și maritime cele mai calde felicitări, multă sănătate, putere de muncă și noi succese în toate activitățile, în creșterea prestigiolui țărilor noastre, apărarea independenței și suveranității României.

PRIM - MINISTRU  
NICOLAE VĂCĂROIU



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

1990-1993

**CU NAVA "AMIRAL BÂRBUNEANU",  
CÂLĂTORI ÎN MAREA LEGENDELOR**

Nava antisubmarină "AMIRAL BÂRBUNEANU" comandantă de căpitanul de rangul III Ion Gagiu este "vedeta" mai multor premiere. Ca navă cap de serie, a trecut cu brio examenul probelor de omologare, consolidând, astfel, reputația constructorilor militari ai Șantierului Naval Mangalia.

In 1990, a participat timp de trei săptămâni în rada comună din Marea Neagră, alături de nave de luptă ale ex-U.R.S.S. și Bulgariei.

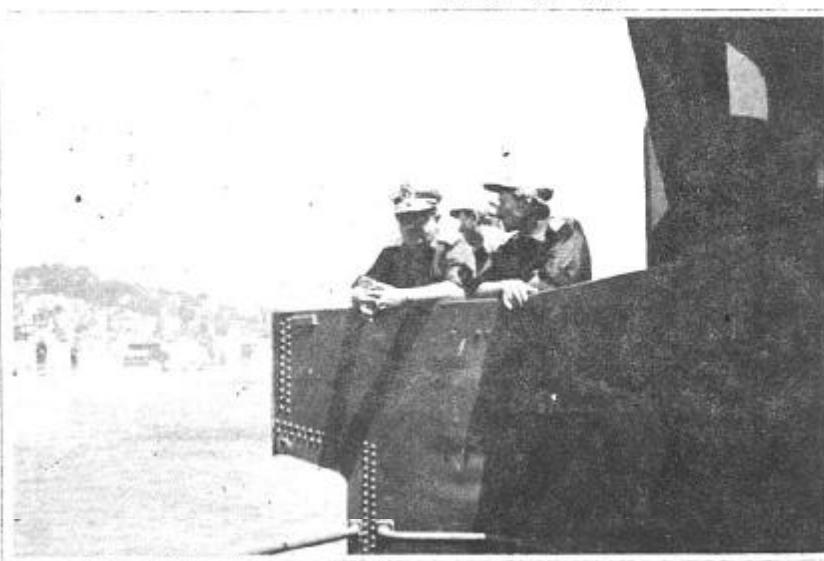
De-a lungul celor 1580 Mm parcuse, nava "260" a contribuit la desfășurarea unor exerciții tactice deosebit de complexe și a făcut escale în 4 porturi străine. În 1993, în premieră pentru Marina Militară Română, nava a executat un exercițiu de transfer containere împreună cu fregata britanică "AVENGER". În acest an, nava botezată cu numele amiralului Petre Bârbuneanu, primul marină care a deținut acest grad în flota militară românească, dar al cărei patron este Sf. Ilie, după ziua lansării la apă, a înregistrat o altă reușită prin finalizarea cu succes a unui exercițiu complex de căutare și salvare pe mare, în compania fregatei olandeze "BLOVS VAN TRESLONG". După o recentă tranzitare a strâmtoanelor Bosfor și Dardanele, aceasta este și prima navă de luptă românească partenieră la executarea unui exercițiu tactic în afara bazinului Mării Negre. Această ultimă performanță s-a înregistrat cu pîrilejul marșului de instrucție efectuat sub comanda domnului contraamiral Virgil Stoica, locitorul al sefului Statului Major al Marinei Militare, în perioada 16-24 iulie a.c., pe ruta Constanța-Pireu.

Constanța. Navigăm vreme de o jumătate de oră în drum adevărat 130°, apoi maistrul militar clasa I Eugen Vintilă, timonierul o aduce la cel de 177°. Ajunși în apele internaționale, semnalizatorii - observatori raportează primele nave comerciale, identificate oportun și pe ecranul radarului de către maistrul militar clasa a III-a Mihai Frosin, pe care comandanțul le evită cu măsurile de precauție necesare. După miezul nopții nava se îndreaptă spre sud. Căpitanul-locotenent Mihai Surugiu coboară în "infernul" de la mașini, cu o sticla de apă minerală rece pentru subordonații din carturile "fierbinți". Temperatura în compartiment a depășit deja 50°C.

Duminică, 17 iulie, orele 03.26. Suntem în apele teritoriale ale Turciei. Frunțașul Adrian Lazăr a înălțat la vergă din tribord pavilionul cu stea și semilună. După două ore de mars distingeam malurile strâmtoarei, dar abia la orele 11.35 primim avizul pentru tranzitarea Bosforului, cu pilotul turc la bord. Pentru majoritatea dintre noi, derularea panoramei tărmurilor european și asiatic, cu istoria, monumentele și peisajele lor superbe, reprezentă un spectacol inedit. Marea Marmara, cea mai restrânsă mare ca suprafață, ne acceptă calmă, cu transparență azurului picurat din înălțuri. Cele două poduri care îmbrățișează strâmtarea sporesc splendoarea peisajului mirific conferit de cadrul natural al Golfului Cornul de Aur.

**Periplu peste  
trei mari și țări**

Constanța, sămbătă, 16 iulie, orele 12.00. Echipajul este aliniat la front, pe punți, în borduri, la posturile de luptă. Manevra de plecare s-a derulat sub privirile reprezentanților Statului Major al Marinei Militare, a unor comandanți de unități și echipajelor celorlalte nave. Mâinile celor dragi încă mai freamătă în aer a bun rămas, în ritmurile vioale ale fanfarei militare. După circa un sfert de oră dublăm farul de ieșire din portul



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

Celebra Sf. Sofia, etalonul apogeului artei bizantine, Moscheea Albastră, înălțată de orgoliosul

Ahmet I și cele patru minarete care străjuesc Moscheea Suleymanye, construită de Soliman Magnificul, întrerup contemplarea amatorilor de senzational, care risipesc fără măcar să se temă săruile fotografice.

Marea Egee se anunță agitată, cu vânt din sectorul nordic de forță 6. Șeful de echipaj, maistrul militar clasa I Valentin Pascu verifică din nou compartimentele. La orele 19.20 intrăm în strâmtoarea Dardanele. Peste o oră dublă farul Akbas, peste două, fortul Hamidie și capul Helas. Căpitano-l locotenent Cătălin Picnetz, comandanțul unității de luptă navigație pregătește harta pentru marsul în Marea Egee.

**Luni, 18 iulie, orele 05.12.** Locotenent major Iulian Zamfirescu nu uită să ordone să se ridică la catarg în bordul tribord, pavilionul Greciei. Suntem în Marea lui Egeu, regele legendar al Atenei, tatăl lui Teseu. Potrivit mitului, la întorcerea din Creta, după uciderea Minotaurelui, Teseu a uitat să înlocuiască pânzele negre cu cele albe pentru a-și anunța victoria și atunci deznașdăjduit, Egeu s-a aruncat în marea care îl poartă numele.

Navigăm printre Insulele Egee, râmășiile ale punții continentale scufundate, Egeida.

La orele 20.00, străbatem arhipelagul Ciclade, navigând printre insula Eubcea, cea mai mare din ansamblul insular al Egee, și insula Andros.

**Oaspeți la Pireu**

**Martî, 19 iulie, la orele 10.15,** nava "AMIRAL BARBUNEANU" încheie, o dată cu terminarea manevrei de acostare, prima etapă a marsșului său. Peste circa o oră, comandanțul navei este primit de primarul orașului Pireu, de contraamiralul A. Koromantzos, șeful Căpitaniei Portului Central Pireu și comandorul M. Ismailakos, șeful comandanțului Comandamentului Naval al Flotei Marii Egee. Concomitent, domnul contraamiral Virgil Stoica, însoțit de căpitano-l de rangul II Dan Leahu, comandanțul unității de nave, sunt oaspeți viccamiralului Ioannis Stangas, șeful Statului Major al Marinei Militare elene, la Atena. În cursul după-amiezii, nava primește vizita de răspuns a gazdelor, iar seara, pe cea a personalului ambasadei României din Atena. Primul grup de marinari români vizitează Acropole.

**In dimineața zilei de miercuri,** domnii contraamiral Virgil Stoica, căpitan de rangul II Dan Leahu, comandanțul divizionului de nave și căpitan de rangul III Ion Gagiu au



vizitat Centrul de Instruire Palaskas și au depus o coroană de flori la Monumentul Eroilor marini greci căzuți în bătălia de la Salamina. Cu același prilej au fost vizitate un submarin aflat în modernizare și fregata "ADRIAS". După-amiază, comandanțul navei a primit reprezentanții revistelor "MARINASI AVIATIA MODERNĂ" și "ARMATA MODERNĂ". Seară, a urmat recepția oferită în onoarea gazdelor.

**Spectatori pe Acropole**

**Joi, în cea de-a 21-a zi a lui hecatombaion, doamna Elisabeta Stavridis,**

călăuză noastră pentru excursii, ne invită la autocar. Părăsim nerăbdători dana Xavierou, trecem pe lângă bricul ucrainean "TAVARISCI" și pacheboturile care mișună înspre și dinspre insulele arhipelagurilor Ciclade și Sporade, născute din drama Egeidoi scufundate, și ne înscrivem pe una din arterele porturi maritime a Atenei. Pireul, cu Portul central, Zea (Pashaliman) și Munichia (Microlimano), valorificate încă de pe vremea lui Temistocles, este un oraș dens populat, cu numeroase centre comerciale, instituții bancare, turistice și întreprinderi portuare, unite între ele prin străzi înguste și aglomerate, dar deosebit de curate, întotdeauna drepte,

(continuare în pagina 10)



## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

*(urmăre din pagina 9)*

perpendiculare între ele și deschise către mare pentru a-i capătă orice undă de adiere a brizelor. După o incursiune de-a lungul danelor suprasolicitate de yachturi, cutere, catamarane, hidrobuze și alte ambarcațiuni de croazieră din acvatorul fermecător al băii Phaleron, cu imponțantul stadion al păcii și prieteniei din apropiere, străbatem în liniește cel 5 km care despart capitala de țărmlul Mării Egee. Situată în partea centrală a regiunii litorale estice a țării, în perinșula Attica, Atena, cea mai strălucitoare cetate a lumii elene, datând din mileniu 3 i.d.Ch. este astăzi un oraș cu circa 3,5 milioane de locuitori și unul dintre cele mai asaliate centre ale turismului european. Obiectiv priorității, complexul antic de pe colina Acropole, rezonant prin vestigiiile sale cu epoca legendarului rege Cecrops, conservă strălucirea unui trecut glorios. Integrați mii de turiști de pe toate meridianele lumii, urcăm versantul vestic pentru a putea admira, de la înălțimea celor 75-90 de metri ai masivei stânci abrupte ruinele edificiilor înălțate pe terasă în vremea tiranicului Pisistrate și, mai apoi, a strategului Pericle. Dupa distrugerea castrului (480 i.d.Ch.) de către

floata persană condusă de Xerxes I invinsă ulterior la Salamina, (480 i.d.Ch.), Plateea și Mycale (479 i.d.Ch.) grație conducerii înțelepcitoare și spiritului reformator dovedit de Pericle, pe Acropole, loc de refugiu pentru atenieni, s-a conturat și materializat, timp de aproape patru decenii, cel mai splendid complex arhitectural al antichității grecești. Urcând scările săpate în stâncă, șlefuite de pașii atâtcor generali, ca și când ne-am număra printre spectatorii Panateneelor de altădată, pătrundem prin monumentală intrare a Propileelor în marea incintă sacră. Această avanpoartă, cu aspect de fronton al unui templu, flancată de două corpuși de clădiri cu coloane dorice, cu un complex de cinci porți de acces și porticuri, a fost realizată din marmură de Pentelic, între 437 și 432 i.d.Ch. după planurile arhitectului Mnesicles. Lăsăm în stânga noastră Pinacoteca, depozitarul operelor dăruiute zeiței de marii artiști ai epocii, pentru a stăru pe latura opusă asupra grajiosului templu al Athenei Victorioase. Acesta a fost ridicat pe un promontoriu, între anii 450 și 421 i.d.Ch. în

stil antico-ionic, de arhitectul Callicrates, în onoarea zeiței Nike Apteros. Revelația tuturor vizitatorilor rămâne însă Partenonul ("Casa Fecioarei"), supranumit "marele templu" al antichității clasică, în naosul căruia Fidias, cel mai ilustru dintre sculptorii greci, a zâmbit, în tehnica hriselefantină, statuia înaltă de 15 metri a zeiței Athena Partenos. Lucrată în plăci de fildeș și aur aplicate pe un suport de lemn, ornate cu incrustații de pietre semiprețioase, aceasta întruchipa venerația pentru patroana cetății, zeița înțelepcioniștilor, protectora artelelor, științei și a meșteșugurilor. Lung de 69,50 metri și larg de 31 metri, Partenonul a fost construit între anii 447 și 432 i.d.Ch. și are 8 coloane pe latura scurtă (în loc de 6 căte aveau celelalte temple) și 17 pe latura lungă. Jur-imprejurul naosului, o friză decorativă continuă, în stil Ionic, desfășurată pe o bandă

primă regi ai Atenei. Aici creștea măslinul sădit și dăruit atenienilor de zeița protectoare, soarele se oglindea în izvorul cu apă sărată pe care îl îscase Poseidon în timpul disputei sale cu Athena și tot aici își doarme somnul eternității primul rege al cetății, bunul și pașnicul Cecrops. Spre sud, deasupra mormântului său ne captează privirile faimosul portic al Cariatidelor, cu cele 6 coloane înalte de 2,60 metri, redând siluetele fecioarelor așezate, servitoarele zeiței Athena, prin cea mai bogată și rafinată ornamentație arhitectonică din arta greacă. Într-un scurt popas de învăluire a împrejurimilor dozeștit de pitorești, dominate de silueta conică a colinei Lykabette, ne fotografiem sub falduri unui uriaș drapel albastru cu patru dungi albe și crucea alăoară în colțul din stânga, sus. Este simbolul curajospei tentative prin care tânărul

Manolis Glezos a sfidat prezența ocupanților nazisti pe Acropole, înlocuind, cu riscul vieții, la 31 mai 1941, zwastica germană cu drapelul național.

Salonul Muzeului Acropole inaugurat în anul 1878, străjuit la intrare de bufnița înțelepcioniștilor, și panorama teatrului lui Dionisios (construit între anii 400 și 326 i.d.Ch.) sunt ultimele obiective ale celei mai spectaculoase vizite de care au beneficiat, în cele trei zile, toți membrii echipejului românesc.



lungă de 160 de metri și înaltă de un metru, reuneste aproape 400 de figuri omenești și 200 de animale. În exterior, laturile edificiului sunt decorate de o friză dorică reprezentând lupta zeilor contra Gigantilor, a atenienilor contra Amazonelor, a Lapitilor contra Centaurilor, și a cuceririi Troiei, punându-se, astfel, în opozиie ororile războiului cu binefacerile păcii oglindite de procesiunea Panateneelor. Văduvit (în secolul Vd.Ch.) de statuia lui Fidias, care a fost dusă la Constantinopol, templul a devenit biserică creștină (sec.VI) și apoi moschee (sec.XV), fiind distrus, parțial, în 1687 de un bombardament al venetienilor condusă de amiralul Francesco Morosini, care a ocupat Moreea și Atena.

Erechtheionul, lăcașul de cult propriu-zis închinat Athenei și lui Poseidon, zeul apelor și al mării, a fost ridicat pe Acropole între anii 421-406 i.d.Ch., pe locul cel mai venerat de atenieni. În acel punct s-a aflat stârca pe care s-au păstrat urmele fulgerului cu care Zeus l-a lovit pe Erechtheus, unul din

Pireu, vineri 22 iulie, orele 04.00.

La finele primului cart al zilei de adio, maistrul militar clasa a II-a Eugen Crăciun a pornit girocompasul, iar colegul său, maistrul bucătar Traian Nanu, pilotele pentru prepararea micului dejun. La orele 09.20, militarii cu rol la cele două manevre au molat legăturile naveli. Colonelul Alexandru Videu, atașatul militar aero și naval la Atena, împreună cu soția sunt încântați de prezența și succesul misiunii noastre. La 10 Mm de Pireu, în vecinătatea insulei Sf. Gheorghe, se stabilesc legăturile și începe exercițiul de cooperare cu fregata H.S."ADRIAS"(F-459) din clasa Kortenaer, de fabricație olandeză - fostă H.N.L.M.S. "CALLENBURG".

La orele 11.03, "GOLF" comunică faptul că elicopterul 314, decolat de pe puntea sa, urmează să transfere la bordul nostru primul ofițer grec. Conform

### Gala fregatelor



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

←

"scenariului", căpitanul-locotenent Eugen Ciordaș și căpitanul de rangul II Lucian Boteiu sunt înlocuți cu locotenenții Xifaras și Knupatsiars. Odată încheiat spectacolul aerian, cele două fregate își sincronizează evoluția prin întoarceri simultane la drumuri și în formații specifice acțiunilor pe mare.

Maistrul militar clasa a II-a Teodor Buliga recepționează și transmite semnalele pentru și de pe "ROMEO". Următorul moment - transferul de încărcături ușoare între cele două nave aflate în marș pe drumuri paralele, la distanța de 40 metri între ele, cu viteză de 10 Nd, prin metoda funicularului, se dovedește o adeverată probă de măiestrie marinărească.

La orele 14.35, după încheierea exercițiului și recuperarea ofițerilor cele două fregate se despart în sunetul sirenelor. Domnul contraamiral Virgil Stoica a transmis comandanțului navei elene o scrisoare de felicitare și invitație de a vizita România.

Marșul spre țară decurge fără probleme deosebite. Mecanicii sunt solicitați să remedieze tubulatura de răcire la auxiliarul 2 și instalația frigorifică. Funcționarea inversoarelor, regulatorilor și a motoarelor principale contrabalansează oboseala care să acumulează la limita maximă a rezistenței fizice. "Orizontul liber" - raportează observatorii. Latitudinea crește cu fiecare milă parcursă și o dată cu aceasta și dorul de cei dragi. Ofițerul secund căpitanul de rangul III Florin Stoica ordonă amararea materialelor în

compartimente. Până la ieșirea din Bosfor neau urmat vedetele purtătoare de rachete grecești "DEYANNIS" (P-26) și "XENOS" (P-27) care s-au îndreptat spre litoralul bulgăresc pentru a participa la Aplicația 'Briza '94'.

Duminică, 24 iulie, la orele amiezii, nava "AMIRAL BARBUNEANU" a revenit la dana militară a portului Constanța, după ce a parcurs peste 1200 Mm. Felicitat de domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare, comandanțul navei a trăit, împreună cu întregul echipaj din subordine, bucuria întoarcerii acasă cu satisfacția unei misiuni de oncare îndeplinite ireproșabil.

## *BRICUL "MIRCEA" DIN NOU LA ISTANBUL*

In perioada 2-5 august a.c., nava-școală "Mircea", comandanță de căpitanul de rangul III Dinu Sorin Pamparău, a executat un nou marș de instrucție în Marea Neagră, efectuând, pentru a opta oară, în cei 55 de ani de serviciu, o escală în portul Istanbul. Conducerea marșului a fost îndeplinită de domnul contraamiral inginer GHEORGHE

BECHES, locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare și șeful Direcției Tehnice și de Inzestrare a acesta.

Între cei 154 membri ai echipajului s-au aflat și 84 de studenți, absolvenți ai anului II din Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Pe timpul vizitei, delegația militară română a avut întâlniri protocolare cu amiralul Salim Dervisoglu, comandanțul Zonei de Nord a Forțelor Maritime Militare ale Turciei, contraamiralul Nejat Guldiken, comandanțul Șantierului Naval Taskizac și cu reprezentanții administrației locale din Istanbul.

Pe durata celor trei zile petrecute în cel mai mare centru industrial, comercial, financiar și cultural al Turciei, marinarii români au fost oaspeți Academiei Navale din Tuzla și au avut ocazia să viziteze Palatul Dolmabahce, reședința ultimilor sultani otomani, celebra Sfânta Sofia, monument reprezentativ pentru apogeul artei bizantine. Muzeul Topkapi - Sarai.



palatul reședință, timp de patru secole, al sultanilor, Moscheea Albastră, capodopere în arta proporțiilor și a decorațiunilor interioare, Bazarul și.a.

La invitația domnului Nicolae Irimescu, consulul general al României la Istanbul, nava-școală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" a fost vizitată de către domnul Hispetin Sindoruk, președintele Camerei Deputaților din Parlamentul Turciei, însotit de omologul său român, domnul Adrian Năstase.



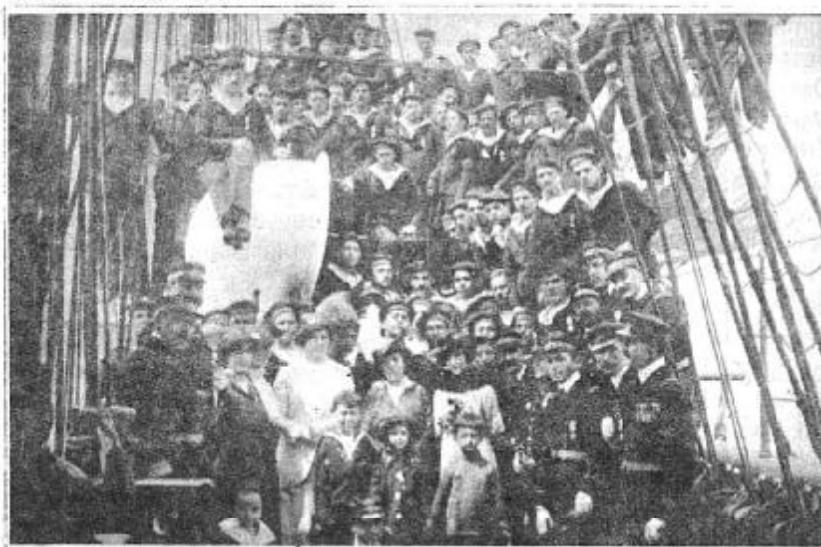


# *Jean Bart - 120 de ani de la naștere*

(28 nov. 1874 - 12 mai 1933)



Promotia a IV-a a Scolii de marină, maștri și submecanici, Constanța 1900 - 1903. Locotenentul Eugeniu Botez, comandantul școlii și director de studii (sus, al doilea din dreapta).



1915 - Echipajul bricului "Mircea" și vizitatori la bord

## DATORII UITATE

-Fragmente dîntr-un  
*JURNAL DE BORD*  
*SENȚIMENTAL* -

S-a născut în ziua H, într-o dimineață cu lună. A pătruns cu "proba" în literatura română și a rămas acolo. O sută de ani de legende nu au reușit să-l clintească. El, locotenentul francez, amiralul literaturii române, JEAN BART, mai scrie un *JURNAL DE BORD* pe care, cu mirare și groază îl mai citim uneori. Cu mirare că el este prea mare și cu groază că noi suntem prea mici.

O carte este o relație între cititor și scriitor, o declaratie de dragoste. Vrei să dormi liniștit și nu pot. Pentru că există dragostea lui pentru mare, pentru matelotă, pentru un pământ al tău și pentru sufletul tău, care mai descoperă la proba pământuri.

Jean Bart este o "datorie uitată". A-l redescoperi (cu mihiabilul risc al mirării și groazei) este o recuperare îndrăzneață. Pentru că a-l redescoperi înseamnă a redescoperi sentimentul prietenesc al mării; a-l redescoperi înseamnă a naviga, prieten, spre termul tău uitat; a-l redescoperi înseamnă a ancora, o vreme, în împărăția sirenelor.

Aceste fotografii sunt DATORII UITATE.

Subiectul nostru, însuși, este o datorie vitală în aşteptarea sifleii lui metinale.

Să poți să pleci, într-o dimineață, când soarele va răsări la fel, să poți să pleci împăcat spre pământul care te așteaptă, acolo, "acolo unde bătrânelul Danubiu își pierde și apa și numele îu mare..."

Să poți să pleci ...

*Locotenent  
Dorin POPESCU*

*Pagini realizate de:  
Căpitan-locotenent  
Marian MOȘNEAGU*

*Opera literară a lui Eugeniu P. Botez  
(Jean Bart)*

**JURNAL DE BORD,**  
Schițe marine și militare,  
Editura "EMINESCU", 1901  
(premiul "Adamachi", al  
Academiei Române, ediția a  
II-a, 1916, ed. III 1921).

**DATORII UITATE,**  
Documente omenești,  
București, 1916 (ediția a II-a,  
Editura "Viața Românească",  
1921, premiul  
"Constantinide" al Academiei  
Române).

**ÎN CUȘCA LEULUI,**  
Colecția "Scriitori români",  
nr.14, București, 1921.

**PRINȚESA BIBIȚA,**  
Editura "Viața Românească",  
București, 1923.

**ÎN GIBRALTAR,**  
București, 1923.

**ÎN DELTĂ,** Tipografia  
"Răsăritul", București, 1925.

**PESTE OCEAN,** Note  
dintr-o călătorie în America de  
Nord, Editura "Bănișteanu",  
București, 1926.

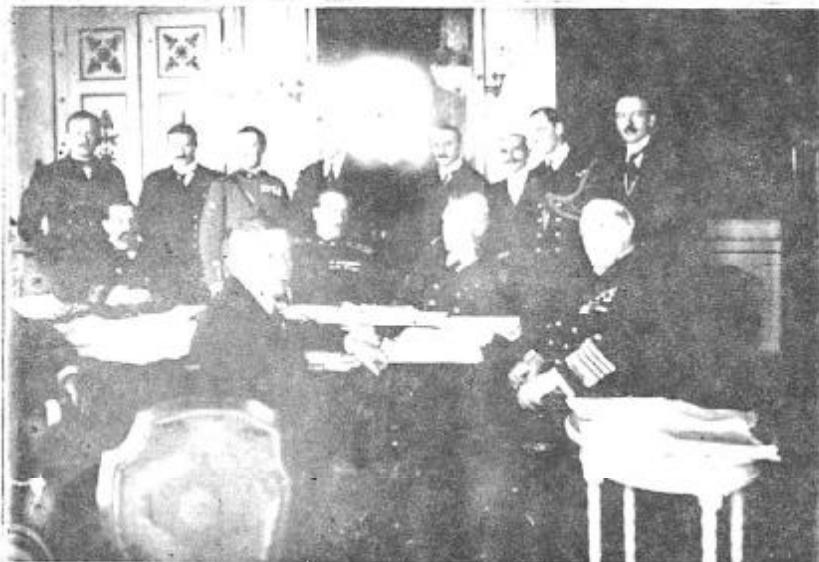
**ÎNSEMNĂRI ȘI  
AMINTIRI,** Editura "Casa  
Scoalelor", 1928.

**SCHIȚE MARINE,**  
Editura "Cartea  
Românească", 1928.

**PE DRUMURI DE  
APĂ,** Editura Universală  
Alcalay, București, 1931,  
Colecția "Biblioteca pentru  
toți", nr. 1266.

**EUROPOLIS,** Editura  
"Adevărul", 1933 (ediția a II-a,  
cu o prefată de G.  
Călinescu, Editura  
"Adevărul", 1933, postum).

**CARTEA DUNĂRII,**  
Editura "Adevărul", 1933.



1920-Jean Bart (al patrulea din stânga,sus), reprezentantul  
României la Comisia Europeană a Dunării



1915 - Jean Bart (mijloc, stânga) împreună cu Comandorul  
Al. Cătuneanu și soția (mijloc)



Egipt - Jean Bart la Piramide (primul din stânga, rândul 2)

## Pentru prima dată

### Un marină român la cursurile de management pentru resurse de marină organizate de U.S. Navy

In numărul anterior al revistei noastre am relatat aspecte de la cursul de management pentru resurse de marină organizat de U.S. Navy pentru ofițeri superiori și amirați din flotele străine, la care a participat și căpitanul de rangul III DUMITRU SANDU din Statul Major al Marinei Militare. Redăm, în continuare, relatarea ofițerului despre modul în care s-a desfășurat etapa a doua a cursului.

"După primirea diplomelor, la sfârșitul primei etape de curs (relatătă în numărul anterior al revistei), un avion F 414 ne-a purtat spre Centrul de antrenament și pregătire de luptă al aviației maritime din Orlando (Florida) centru ce se remarcă prin existența ei și a celor mai moderne simulatoare pentru antrenamente de luptă. Am fost martori ai unor antrenamente interesante, concepute pentru navele de suprafață, submarine, aviație și trupe de uscat. Etapa "Orlando" îmi va rămâne în minte și pentru vizitele de neutră pe care le-am făcut la Centrul

Centrului de control pentru pieze de schimb și nave al U.S. Navy al Secției de sprijin material pentru Flotă și Departamentul Marinei Militare pentru Control Logistic International. Aici, într-un program de clasă, apicale sufocant, am primit informații de ultimă oră despre preocupările fiecărui departament.

Îmi amintesc două momente deosebit de frumoase și semnificative. Primul îl constituie primirea noastră la primarul Harrisburgului - capitala Pensylvaniei - domnul Reed, care ne-a prezentat realizările sale în cei doisprezece ani de când deține funcția de primar și care la sfârșitul întrevederii ne-a întîlniat, în cadrul oficial, fiecărula, certificatele prin care am fost desemnați cetăteni de onoare ai orașului. Al doilea moment, cu valoare de simbol, a fost prezența noastră, pe data de 2 iunie, la Simpozionul Internațional pentru logistică, organizat de Ministerul Apărării al S.U.A., la Washington. Aici, am fost prezenți tuturor oficialităților ce onorau cu prezență lor înaltul forum

AEGIS - cu care sunt echipate cele mai moderne nave militare, din New York. Prețuitindeni același profesionalism și organizare deosebită a activităților.

Incheind etapa S.U.A., grupa noastră a plecat spre Ottawa, capitala Canadei, la Cartierul General al Armatei. M-a surprins aici atmosfera aproape europeană a orașului, comportamentul deosebit de frumos al găzdelor noastre și al populației. În numai trei zile am audiat expuneri interesante privind preocupările Ministerului Apărării al Canadei pentru rezolvarea problemelor de asigurare în condițiile când și aici se reduc cheltuielile și efectivile militare.

Etapa finală în Canada a constituit-o vizita la baza Marinei Militare din Halifax-Noua Scoție. În ciuda serului mai răcoroasă, căldure cu care ne-au primit găzdele noastre și prietenia cu care am fost întâmpinată la bază și pe navele vizitate ne-au impresionat. Ca orice țară, și Canada face mari eforturi pentru asimilarea unor mijloace moderne de conducere.

In acest zburău săptămânal al impachetărilor și despachetărilor, al expunerilor și seminarilor, al vizitelor la obiective importante, al invitațiilor oficiale, nici nu am reușit să venit și vremea ultimele etape, de revenire în Washington. Aici am intrat în atmosfera de școală pentru a finaliza programul de învățământ. O surpriză și placută a constituit-o vizita la Centrul de coordonare a datelor și informațiilor, o companie civilă dotată cu tot ce este mai nou în materie de computere pentru proiectare, arhivare, modificare de programe și tehnologii.

Momentul final al cursului l-a însemnat seara de adio când ne-au fost întâmpinat, în cadrul unei receptii, diplomele de absolvire. În cuvântul rostit de fiecare dintre noi se simtea bucuria unui fapt implinit, a unei realizări deosebite, dar și satisfacția de a pleca de acolo mai bogat spiritual și având prieteni pe toate mărimile și paralele globozului. Apoi... din nou acasă".



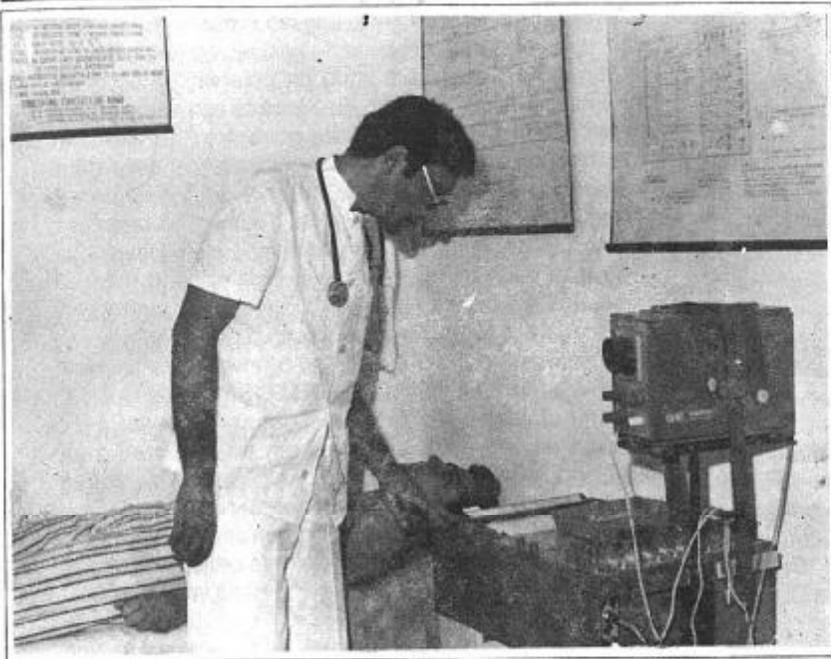
spațial NASA "Kennedy" (Cap. Canaveral) unde am fost și noi, câteva ore, în mijlocul celor care au trimis pe primii pământeni pe lună. O zi mai târziu (era într-o duminică) ne-a fost oferită o vizită la EPCOT, un mare centru științific, dar organizat ca un parc de distracții, și la Magic Kingdom, lumea lui Walt Disney. Pentru câteva ore am uitat cu toții că suntem oameni matuși și am gustat din plin plăcerea copilăriei.

Periplu nostru continuă, după trei zile, către Mechanicsburg (Pennsylvania), o bază complexă în care am fost ospății

internațional.

Plecând din Mechanicsburg, etapa următoare a constituit-o Philadelphia - un mare port la Oceanul Atlantic, unde am fost oaspeți Departamentului Marinei Militare pentru Control Logistic Internațional și Secției de asigurare pentru aviația navală. La fel ca la etapa anterioră, programul a constat în cursuri intensive și de prezentare a unor demonstrații deosebite privind programele întocmite de specialiștii militari. Ca în toate etapele au fost și câteva vizite deosebite printre care amintesc pe cea de la uzina de elicoptere Boeing și la Centrul sistemelor de luptă

**A consimnat**  
**Căpitan de rangul II**  
**Ioan DAMASCHIN**



## CE SE-NTÂMPLĂ, DOCTORE?

*Aflată la ora bilanțului, activitatea medicală din Marina Militară a fost amplu dezbatută în cadrul convocării organizate de medicul șef, locotenent-colonel dr. Constantin Mihalache, bun prijej reportericesc de adresa participanților, în majoritatea medicii militari, cunoscută întrebare: Ce se-ntâmplă, doctore?*

*Un prim interlocutor, personalitate a medicinii militare, a fost domnul general maior dr. AUGUSTIN MIHAI, comandantul Spitalului Militar Central:*

*- Domnule general, participați ca invitat la această importantă activitate. Aveți dese întâlniri cu medicii din Marina Militară, manifestări desfășurate în comun, și-a exemplifică aici Consiliul Internațional pe linie stomatologică, organizată pe 20-24 septembrie a.c. la Constanța. V-am solicită căteva opinii privind activitatea medicală din unitățile marinei.*

*- Medicina militară este, prin definiție, o medicină de urgență. O activitate eficientă, mai ales la specificul armei dvs. implică punerea accentului pe medicina de unitate care este piatra de temelie a asistenței medicale. Printr-o activitate intensă în domeniu, preventivă și oportună, 90% din cazurile de îmbolnăvire nu mai ajung la spitale, rezolvându-se la nivelul unităților. Din cîte cunosc, în unitățile Marinei Militare există cadre medcale competente, care desfășoară o activitate intensă, mai ales în depistarea unor focare de posibile infecții, depistarea și tratarea diferitelor boli din timp. Există preocupări în cercetarea medicală, aveți un Centru de medicină navală, scrieri și preocupări publicistice și-a exemplifică aici chiar pe doctorul C-tin Mihalache cu nouă apariție editorială, cartea intitulată*

*"Acordarea primului ajutor și respectarea normelor igienice la bordul navelor".*

*- Pentru că ați abordat acest subiect, despre publicistica medicală, care trece, cred, printr-o perioadă de sincope, ce ne puteți spune?*

*- Publicistica medicală este, în actuala situație, destul de subțire la noi. Ea este de mare importanță în cunoașterea aspectelor medicale de noutate, a cercetărilor și rezultatelor ce due la dezvoltarea medicinei.*

*O revistă bine pusă la punct face că un congres de medicină. Demn de reînținut este și faptul că în multe țări occidentale aparițiile editoriale sunt tot mai canalizate pe specialități stricte. Există reviste de tratarea diabetului, reviste de implantologie, ca să dau doar două exemple.*

*- În activitatea medicală din armată și, implicit, din marină, sunt și unele neajunsuri. În acest sens, permiteți-mi o întrebare în stilul dvs. medical. Ce vă doare?*

*- Baza medicală și asistența în armată, mai ales la nivelul unităților, a infirmerilor încă nu sunt la nivelul corespunzător, din punct de vedere al dotării. Trebuie instrumente și aparate moderne, precum și o mai bună provizionare cu medicamente.*

*Mă mai doare faptul că nu există o coeziune, aș cum ar fi trebuit, între toți slujitorii lui Hipocrate. Consider că medicina militară nu trebuie să aibă zid, iar halatul alb este unic, indiferent de uniformă.*

*Și pentru că această convorbire o consemnată în revista dvs. care se adresează în spate marinarilor, vă rog să inserați aprecierea mea, în ceea ce-i privește. Sunt fermi în tot ce fac și își respectă principiile.*

*Ori e albă, ori e neagră, ei nu aplică și nu admit curcubeuri.*

*La aceeași întrebare, "Ce se-ntâmplă, doctore?", a răspuns cu amabilitate domnul colonel dr. DAN MĂNĂSTIREANU, locuitorul comandanțului pe probleme de urgență, cel care în cadrul convocării a condus un exercițiu complex de acordare a primului ajutor, organizat în cadrul programului "AMBULANȚA".*

*- Cum acționați domnule colonel în cazul nedotorului refren "Doctore, sunt ceva mortal"?*

*- Pentru noi, medicina de urgență este război 24 de ore din 24 de ore. Activitatea practică la care a participat personalul medical din marină, de acordare a primului ajutor este, într-un fel, o premieră, ca mod de desfășurare și ca mijloace folosite în cadrul exercițiului.*

*Este vorba de mijloace de comunicare prin radio, truse de urgență și de reanimare, defibrilatoare, EKG-uri, surse de oxigen etc.*

*- Ce ne puteți spune privind rolul medicalului într-o unitate militară?*

*As putea spune că, mai ales la vreme de inclemătare armată, o trupă sau echipaj poate sta 24 de ore fără mâncare, dar fără medie nici jumătate de oră. As exemplifică că o grupă de 10 militari aflați în luptă trebuie să albă medicul în spate, protejat și gata oricând a-i salva pe cei răniți. Dacă vreți, adevăratul prim-ajutor e cel psihic, dat de prezența medicului.*

*Convocarea personalului medical din Marina Militară a constituit o reușită, prin programul bogat și activitățile desfășurate, în care trebuie menționată excelenta prelegere a doctorului în filosofie, colonel (r) GHEORGHE CREANGĂ, pe tema interrelației serviciilor medicale din unități cu formațiuni existente în cadrul Apărării Civile. Despre toate acestea, domnul locotenent-colonel dr. C-tin Mihalache, medicul șef al Statului Major al Marinei Militare a concluzionat în câteva cuvinte.*

*- Raportul pe care l-am prezentat, privind activitatea medicală din marină a relevat salturile calitative dar și unele "traumatisme", ce-i drept, ușoare, în prevenirea, diagnosticarea și tratamentul unor boli. Pentru că în perioada imediat următoare mai avem câteva acțiuni importante la nivelul Marinei Militare, pentru viitorul număr al revistei dvs. voi reveni cu un articol mai amplu.*

*Așadar, la întrebarea "Ce se-ntâmplă, doctore?" medicii militari din marină au dat diagnosticul: starea de sănătate-bună, starea de veghe-permanență.*

*Să le urăm și noi, virtualii pacienți, succese în activitate și... multă sănătate!*

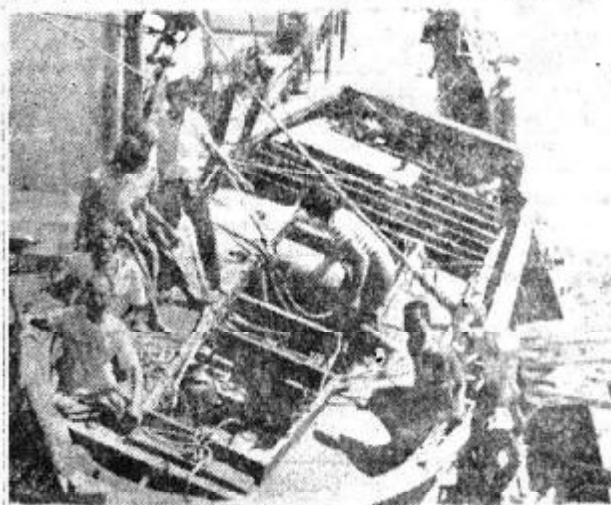
**Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

# MAREA CRUDĂ

Când a ajuns la umbra castelului navei omul așovăit, întinzând brațele înainte ca un orb ce-și dibuie drumul. Fără să scoată un sunet a dus apoi mâinile la ochi și s-a cătinat. Oamenii de pe "DRĂGĂȘANI" au sărit să-l sprijine realizând, în aceeași secundă, cu inimile strâns, dramatică situație pe care o traversase și la limita căreia se afla noul sosit, adus de mare și de împrejurări, la bordul navei lor. Doi marinari l-au ajutat să urce pe comandă. În camera hărtilor comandanțul "DRĂGĂȘANI"-ului, Sorin Jinga, ceilalți ofițeri de la punte, încearcă un dialog cu necunoscutul. "De unde veniți?", îl întrebă. Degetul osos al mâinii arse de soare arăta cu greutate, pe harta Indianului, un punct la vărsarea fluviului Irrawady în Golful Bengal, undeva pe coasta Birmaniei. Ofițerii români au scos hărțile la scară ale zonei și străinul arăta din nou o insulă în zona litorală - Naing Gyi - și un sat pe țărmul său. Un sat de pescari, desigur.

"In ce zi suntem?", a întrebat cu glas stins în engleză să aproape indescifrabil, nou venit. L-a spus - 6 februarie 1988 - ne povesteste comandanțul Jinga. Omul părea că nu înțelege, cătinând mereu din cap a negație. "No possible! No possible!"... L-a arătat calendarul. A rămas împietrit. Apoi, cu greu a explicat, pe același calendar, mișcându-și mâna cu încetineală, de parcă ar fi purtat cu ea o imensă greutate, invizibilă pentru noi și atât de bine știută pentru el: "4 decembrie 1987!"

In liniste ce se lăsă brusc, privirile celor de față au fixat figura suptă, trecută prin toate chinurile flăcărilor soarelui tropical ce-l părjoliseră 62 de zile și nopti în



Cei 7 navigatori și barca lor, la bordul navei "Drăgășani"

derivă, pe un ocean învăluit în huia groasă. 62 de zile în care mica ambarcațiune de pescuit, ce abia atingea 15 metri, străbătuse purtată de puternicul muson de Nord-Est, peste 1000 de mile, după ce corpul motorului se spărsese, 62 de zile în care speranțele au încolțit de câteva ori, zămbind la un orizont traversat de silueta unei nave, ca să fie alungate apoi de consternarea mută, de disperarea pe care cei 7 oameni de la bordul bărcii și-o citeau, reciproc, în priviri, când navele se topeau ca niște năluci, dincolo de orizont. Privirile scrătau apoi oceanul pustiu, reverberând strălucirea de foc a soarelui... "Treptat - avea să povestescă mai târziu comandanțul Moun The Shawe, după ce mica navă a fost luată la bordul "DRĂGĂȘANI"-ului și cei 7 oameni s-au mai intremat - sănsele noastre de supraviețuire scădeau. Coboram tot mai spre sud, lăsând în urmă căile maritime circulate. Ultima șansă era ruta Singapore-Colombo pe care, încă de ieri, începeam să o depăşim. Îmi dădeam seama că în scurt timp rată noastră de supraviețuire (o ceașcă de apă și una de orez fierb în apă de mare pe zi) nu va mai exista. Mai aveam exact 4 kg de orez și 10 litri de apă. Eram aproape de sfârșit! Dar șansa, șansa noastră a fost

nava românească "Drăgășani". Sansa noastră, avea să spună comandanțul micii ambarcațiuni (prin intermediul secretarului ambasadei țării sale sosit la bord, în portul Colombo, în care au fost debarcați naufragiații), ați fost voi, dragi prieteni români, pe care nu vă vom uita în veci. Să acum îngăduiți-ne să vă mulțumim pentru ajutor, pentru felul cum v-ați purtat cu noi cât am rămas la bordul navei dumneavoastră așa cum este obiceiul strămoșilor noștri, marinarii din țara mea".

"Atunci - își amintește Sorin Jinga - s-a petrecut la bordul "DRĂGĂȘANI"-ului o scenă ce ne-a fulgerat, literalmente, cu forță să emotională. Cei 7 naufragiați salvați de noi s-au întins pe punte, în fața echipajului ce venise să-i conducă, rămânând nemăscăți și șoptind, în cor, o incantație stranie, ale cărei cuvinte nu le înțelegeam, dar al căruia sens era limpede pentru noi și i receptionasem, profund mișcati. Îl înțelegeam așa cum pricopusem - cu o admirație sinceră - unul din secretele supraviețuirii acestor oameni, singuri, în mijlocul oceanului, timp de 62 de zile, practic fără resurse și speranțe. Un secret ce ni se dezvăluise atunci, în ziua salvării lor, pe 6 februarie, la puțin timp după ora 12<sup>00</sup>, când barca lor fusese reperată și nava noastră stopase, începând manevra de salvare. Fuseseră aduși în careu. Se înșiraseră de-a lungul peretelui, stând jos. Stăteau și așteptau, cu aerul lor spectral, cu obrajii și membrele descărnate. Doar ochii li s-au aprins parcă, atunci când vasul cu orez a fost adus și pus în fața comandanțului lor, pe masă. Nimeni nu s-a clințit. Nu s-a auzit o vorbă. Apoi pe rând comandanțul i-a strigat, distribuindu-le cu mâna lui hrana. Hrana pe care n-o mai avuseseră în deajuns de 2 luni. Am înțeles atunci, din aceste puține, dar grăitoare gesturi, că ordinea de fier și încrederea totală în comandanțul lor fusese forță ce-i ajutase să supraviețuiască pe acești oameni".

**Maior  
Costin COSTANDACHE**



**UN MODERN COMPLEX DE CAZARE ȘI TURISM  
PENTRU ARMATĂ:**

## *Căminul militar din Constanța*

Dincolo de toate precizările, orientările sau bunele intenții exprimate în teoria despre protecția socială a cadrelor, avem uneori și bucuria unor împliniri concrete, chiar dacă acest lucru se întâmplă destul de rar. Exprimarea pe căt de plastică, pe atât de realistă a ministrului apărării naționale, domnul GHEORGHE TINCA, relevă tocmai acest lucru: "Noul cămin militar din garnizoana Constanța este ca un balon de aer pentru cadrele militare".

Inaugurat la începutul lunii august a.c., căminul militar "salvează", într-o oarecare măsură, o parte din cadrele militare fără locuințe și înclesnește cazarea celor aflați în delegații, misiuni sau concedii.

Iată și câteva date care justifică necesitatea construirii acestui edificiu: Impunătoarea clădire - după cum se vede și în imagine - este o bijuterie arhitecturală, situată în partea de sud a cartierului Faleză Nord, acest "Beverly Hills" al Constanței. Are o capacitate de 254 de locuri, repartizate în 21 de apartamente și 106 garsoniere. Proiectat în 1989 de către arhitectul Radu Cornescu, căminul, ridicat pe opt nivele, poartă aproape în întregime "semnătura" constructorului: locotenent-colonel ing. Dumitru Beșcucă, ale cărui opinii le consemnăm aici: "Căminul mi-a fost un copil care s-a "născut" greu și, poate de aceea, cu atât mai mare este satisfacția. Consider această construcție ca fiind prima, ca modernizare, design și confort, în rețeaua de cămine de garnizoană din țară.

Aș vrea să-mi exprim un punct de vedere, dacă nu diferit, cel puțin discutabil. În ceea ce privește folosirea spațiilor de cazare, în viitor, nu neg necesitatea repartizării unor garsoniere familiilor cu copii, cu probleme mari și fără posibilitatea de a cumpăra locuințe (aproximativ 60 de cadre urmând să locuască aici ca "permanenți"), dar în această situație 4-5.000 de cadre militare nu vor putea beneficia de aceste locuri de cazare pe timpul delegațiilor, misiunilor, ca să nu mai vorbesc de concedii..."

Predarea "la cheie" a căminului de către constructor a prilejuit, la inaugurare, felicitarea și adresarea de mulțumiri echipelor conduse de domnul lt.col.ing. Dumitru Beșcucă, respectiv colectivului de maistri, civili și militari, care, dincolo de greutățile legate de fonduri, materiale, aprovizionare etc. au dus la capăt o lucrare de asemenea anvergură.

Unitatea de construcții comandată de colonel Mihai Rodideal și-a mai îndeplinit, în felul acesta, un obiectiv

important pentru armată. Fără a categorisi la căte stele s-ar ridica hotelul, inginerul șef al unității sus amintite, colonel Dumitru Radu, a remarcat modernismul în care a fost conceput și realizat acest cămin: exteriorul impunător al clădirii plăcut vederii, interiorul ambiental, cu numeroase lucrări de intimizare, (majoritatea camerelor au vedere spre mare, nostalgică și romantică priveliște pentru turiștil veniți pe litoral), materialele folosite sunt de calitate și durabile: marmură, mobilier solid, mochete din lână naturală, tapet de calitate superioară, echipamente moderne de protecție, rețea de telefoni corespunzătoare actualilor parametri.

În strânsă conlucrare cu secția cazare a Statului Major al Marinei Militare, căminul a "suferit", în ultima "linie dreaptă", câteva modificări prin care se asigură spații pentru personalul administrativ-gospodăresc nou încadrat, bucătăriile, popota și sala polivalentă fiind echipate conform actualelor cerințe.

Intrarea în folosință a noului cămin este bine-venită pentru armată și, implicit, marină, și din punctul de vedere al relațiilor stabile, acordurilor cu armatele țărilor străine, pentru primirea și cazarea delegațiilor care sosesc în țara noastră și vizitează litoralul, efectuarea de concedii pe bază de reciprocitate, desfășurarea de activități comune în incinta căminului - conferințe de presă, activități de protocol, recepții etc.

Şeful căminului, plutonier adjutant Ioan Drexler, cadru venit "de peste Jii", de la căminul de garnizoană din Craiova, a intrat deja în vîrtejul problemelor legate de cazare, care - trebuie să o recunoaștem - e amețitor mai ales în sezonul estival. Oricum, ca absolvent al unui curs de șef complexe hoteliere și viitor absolvent al Facultății de științe economice din Craiova, are competența necesară organizării administrative, pregătirii personalului de la recepție, desfășurării activităților programate în incinta căminului.

Așadar, la Constanța, la malul mării, într-o ambianță ca de vacanță, la dispoziția cadrelor militare și familiilor acestora, se află în dotarea garnizoanei noul cămin militar.

Pentru toți cei sosiți și interesați, urarea de "Bun venit" sperăm să se transforme în realitate. Fiți... bine-veniți!

**Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

# **PUTEREA MARITIMĂ**

*GÂNDITĂ DE ALFRED MAHAN  
SÎ JOAN BĂLĂNESCU*

*"Puterea este produsul bogăției provenite din comerț, iar flotele militare protejează comerțul"*

Alfred Thayer Mahan este exemplul semnificativ al unui ofițer de marină care a căpătat o recunoaștere internațională, dar nu prin luptă. El a ocupat o poziție înaltă în Marina Militară a S.U.A., ca scriitor.

S-a născut la West Point, în 1840, a urmat cursurile Universității Columbia apoi pe cele ale Academiei Navale din Anapolis. Până la Războiul Civil și-a desfășurat serviciul pe mare. În 1885 a fost solicitat ca lector la noul Colegiu Naval de Război din Newport. Aici a înțeles că ofițerii din colegiu nu trebuiau pregătiți mecanicist, strict profesional, că mai multe și mai rare calități li s-ar putea dezvolta prin studii istorice.

Mahan însuși a studiat cu entuziasm și a predat istoria marinei universale. El a urmărit să demonstreze influența mării asupra desfășurării istoriei. A început cu cretanii - primii posesori creditați ai unei marine militare și comerciale din istorie - care, cu peste 4000 de ani în urmă, dominaseră populațiile ce locuau pe țărămurile Mării Egee. Au urmat fenicienii, grecii, perșii, romani și aşa mai departe. A analizat, de asemenea, Know-how-ul (îmbinarea cunoștințelor de specialitate cu îndemnarea practică) pe mare a unor națiuni, personificat în unele nume ilustre: Drake, Nelson, Villeneuve, Gracce - pentru a da doar câteva exemple.

Comandorul Mahan a publicat aceste studii în 1890, sub titlul "Influența puterii maritime asupra istoriei în perioada 1660-1763". Astfel, el elaborează și folosește, pentru prima oară în lume, conceptul de "putere maritimă" ("sea power").

Conform teoriei sale, "puterea maritimă" a unei națiuni este interdependența a 6 factori (poziția geografică, resursele naturale și clima, întinderea teritoriului, numărul populației, trăsăturile specifice ale acestuia și forma de guvernare cu instituțiile sale); factorul cel mai important fiind cel geografic.

Nu avem spațiu necesar unei analize a acestor factori, însă remarcăm două dintre concluziile cărții: "victoria unei națiuni depinde de controlul mării" și "cel mai bun moment să oprești un atac este înainte ca acesta să se declareze".

Cartea a fost una dintre cele mai influente lucrări care a fost publicată vreodată,



fiind primită cu un mare entuziasm în întreaga lume.

De exemplu, în Germania anului 1894 Kaiserul mărturisea: "...nu numai că o citesc, o devorez,... încerc să o învăț pe de rost...", carteau este la bordul tuturor navelor mele, ...ofițerii fac mereu referire la Mahan".

În 1897, cartea a fost tradusă în Japonia și se spunea că ofițerii - elevi o

citeau în original pentru a învăța limba engleză.

În S.U.A., cartea a fost studiată de secretarii Marinei Militare, de membrii Congresului și de însuși președintele Roosevelt.

Conceptua cărții lui Mahan devenise o forță intelectuală care putea dezvolta marina militară americană. Fusese luat în seamă averisimentul lui Mahan că în viitor U.S. NAVY, având doar atribuții în apărarea coastelor, nu va mai putea asigura apărarea țării.

În consecință, a început construcția unei noi marine militare, sub președinția Cleveland, a făcând continuată de Roosevelt, iar în anul 1898, această marină era în măsură să asigure G.U.A. un rol de putere mondială. Mai mult, în 1907, Roosevelt a ordonat ca cea mai mare parte a flotei din Pacific (16 nave de linie desemnate să impresioneze, în special, pe japonezi) să navigheze în jurul lumii.

Astfel, la acel moment, flota militară a S.U.A. devenea a doua în lume, după cea a Marii Britanii.

După Războiul Civil, națiunea americană pornea expansiunea către vest, de fapt către interiorul țării; acum începe să privească și către exterior (deci expansiunea maritimă), rupând izolare de comerțul și civilizația Europei.

Deductia simplă a lui Mahan că "puterea este produsul bogăției provenite din comerț, iar flotele militare protejează comerțul" a avut adepti în guvern și în marina militară. Aceștia doreau ca S.U.A. să fie printre puterile maritime importante considerând că argumentele "istorice" ale lui Mahan dădeau indicii că aceasta se va realiza.

Mahan a avut și critici, însă timpul a decelat.

Dacă acum s-ar pune problema actualității sau perspectivei puterii maritime,

inclinăm să credem că teoria lui Mahan va rezista. Nici o națiune nu a fost și nu va avea suficientă economică pentru a nu depinde de resursele și bunurile produse de alte națiuni. Aducerea acestora înseamnă transport, iar cel mai practicat și economic transport se efectuează pe apă. În timp de pace sau război acesta având aceeași pondere de 80-90% din transporturile mondiale.

Cartea lui Mahan având succes imediat, expresia și teoria "puterii maritime" (continând flota comercială - bazele și posesiunile - flota militară) s-a răspândit în lume fiind preluată și analizată în diferite "școli" naționale. În timp, a apărut o pleiadă de teoreticieni în acopere toate țările cu flote militare și civile. Opinile lor diferă, dar domeniul investigației rămâne același: "puterea maritimă".

Dar nu toate națiunile cu ieșire la mare au înțeles importanța puterii maritime însemnând fie că neglijeză exemplele istoriei, fie că nu s-au familiarizat cu condițiile marii, fie că le lipsesc interesul și cunoștințele despre mediu marin sau medializarea acestui aspect este insuficientă.

În anii '30 - '40 se sconta că sunt condițiile favorabile schimbării stării de spirit în politica maritimă și navală a României, sub influența teoriei lui Mahan, dar cu specificul românesc. O personalitate a cărei lucrare poate fi studiată este comandorul IOAN BALĂNESCU.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ  
GRUPELE NAȚIONALE

## **PUTEREA MARITIMĂ**

CA FACTOR DE CIVILIZAȚIE  
SI DE APĂRARE NAȚIONALĂ

CONFERINȚĂ INSTITUȚIE DE  
Comandor IOAN BĂLĂNESCU

INTERNAȚIONAL, CONFERINȚĂ DE ȘTIINȚE NAȚIONALE  
București, 1990, 10 iunie - 12 iunie

**Căpitan de rangul III  
Jan PICINGINA**

**EI, MARINARI, MEREU AI NOSTRI**

**VÂ DORIM SUCCES,  
DOMNULE COMANDANT!**

Recent, Școala Militară Maistri de Marină "AMIRAL MURGEȘCU" a trecut un moment emoționant, nouă comandanță al scoli - căpitan de rangul II inginer ION BORȘAN a preluat stafeta conducerii instituției de învățământ de la predecesorul său leșin la pensie, contrașeful inginer MARCEL DRAGU.

Născut în 12 septembrie 1947, în comuna Lăstău, județul Galați, domnul căpitan de rangul II inginer ION BORȘAN se dedică de întregul curier militar. În anul 1965 a absolvit Liceul Militar "Ştefan cel Mare", din Cămpulung Moldovenesc, urmând apoi Școala Militară Superioră de Ofițeri de Marină, în specialitatea eliteri mecanică. La absolvirea acestora este declarat eficient de promovare. Preocupat de perfecționarea pregătirii în domeniul construcților de nave, urmărește Institutul Naval Galați.

În cadrul Marinei Militare a ocupat, succesiv, funcții de șef mecanic pe un dragor de bază, inginer șef la un atelier de reparări nave, șef atelier școală, lector șef în Școala Militară Maistri de Marină, inginer șef la Bază de Reparații a Marinei Militare.

La festivitatea organizată cu ocazia preluării funcției căpitanului de rangul II inginer ION BORȘAN ne-a declarat: "Se știe în Marina Militară că domnul contraamiral Marcel Dragu, predecesorul meu, a imprimat o personalitate deosebită acestei școli având o contribuție importantă la perfecționarea sistemului de învățământ. Vreau să continuu toate acestea și nu peste mult



timp doresc să se vadă și contribuția mea în formarea acestor importante categorii din Marina Militară".

Vă doresc succes domnului căpitan de rangul II inginer ION BORȘAN!

**MARINA ROMÂNĂ**

*După 20 de ani...*

Frumoasă este clipa în care, după 20 ani și ani de rătăciiri pe cărările destinului fiecăruia, o promoție de ofițeri de marină să se reîntâlnășă pentru o clipă de viață, pe bâncile școlii care le-a deschis ochii spre tainele apelor

acestea i-au unit într-o prietenie trainică, nobilă și de neuitat.

Promoția anului 1974 a răspuns "Prezent" la apelul făcut în aula Academiei navale "Miresea cel Bătrân", emoționantă reunire la care au participat comandanții de-atunci și de-acum, fusi profesori, cadre militare care în urmă cu două decenii au îndrumat pașii viitorilor absolvenți acum ajunși în grade superioare, cadre

când absolvenții de-atunci au rostit cuvinte care nasc bucuri sau care dor: "Nu te-am mai văzut de-atâta an!", "Ce mulți te-ai schimbat!", "Am mai întâlnit cu 20 de ani" ... Amintirile sunt eloante ce bat la ghemul uitării, iar reîntâlnirea acestor promoții a prilejuit nostalgice aducerimi amintire pentru fiecare din cei prezenti, care au dezvelit împreună trecutul, au rememorat cei patru ani de zile petrecuți sub aceeași cupolă de munte, înință și învățătură.

A fost generația care mai mult de jumătate din primul an de institut a trăit și învățat pe bricul "Miresea", și poate de aceea, întâlnirea organizată pe această navă standard în ale marinariei a trezit și răscosit stătice sentimente, emoții și amintiri. Roua ochilor a trădat încrețătura de bucurie amestecată cu regretul timpului care, implacabil, trăiește peste tot.

După 20 de ani...

Intr-o succină trecere reperologică a acestei reîntâlniri, fără nominaliză neapărat pe cineva, ci doar promoția "74 în ansamblu, an consensul: zeci de imbrățișări și străngeri de mâna la Academia navală, prezentări și cunoștințe între soții cadrelor, unele mai emodionate chiar de către soții lor, copii cu ochii mari spre lumea-nouă pentru ei-a Marinei Militare, recunoșință și mulțumiri pentru comandanți și profesori, fotografii, multe-multe fotografii, pentru alte plăcute aducerii amintire, la vremea sonocuții, apoi seurte "rapoarte de activitate" despre ce a făcut fiecare, în cei 20 de ani, cu conținuturi spirituale, pline de viață și veselie, iar în final, binecunoscută masă festivă, cu muzică, dans, tomboală și nelipsită cupă de sămpână ridicată întru amintire.

A fost, ușădar, "La revedere 1974", "La revedere 1994" și... "Să ne revedem cu hine în prag de an 2000, în un sfert de secol de la terminarea școlii!"

**Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

și ale meseriei de marină...

Nemiloșă, dar exactă, clepsidra timpului ne arată că de astăzi au trecut peste ei-Domne, când? - douăzeci de ani... Au fost vîcă eldită împreună, au fost speranțe și năzuiri, necazuri sau neîmpliniri, dar toate

competențe ale Marinei Militare, comandanți, șefi de birouri, diplomați, doctori în științe sau, la rândul lor, profesori.

Organizată la vreme de toamnă, întâlnirea promoției 1974 a fost, cum s-ar spune, în ton cu vremea. Vremea aducerilor amintire,



## OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

După vizitarea portului bulgăresc Varna, USS "GRAPPLE" (A.R.S. - 53) a efectuat o escală în portul Constanța, în perioada 29 iulie - 4 august a.c.

USS "GRAPPLE" este a doua navă de salvare din U.S. Navy care poartă acest nume (în traducere - "Gheară de abordaj"). Primul "GRAPPLE" (A.R.S.-7) a făcut parte din clasa "Diver" și a intrat în serviciu la 16 decembrie 1943. În perioada celui de-al doilea război mondial au fost construite 12 nave de acest tip care s-au distruși în operațiile ultimei conflagrații mondiale, ca și războaiele din Coreea și din Vietnam. În această ultimă etapă, nava a fost scoasă din serviciu și vândută ulterior Taiwanului.

Actuala navă a fost construită în „Santierile Navale „Peterson Builders Inc.” din Sturgeon Bay - Wisconsin și a intrat în serviciu la 15 noiembrie 1986, ca una din navele clasei "Auxiliary Rescue Ship - 50".

Nava are următoarele caracteristici: deplasament - 3282 tone, lungimea - 76,5 metri, lățimea - 15,3 metri, pescujul 4,3 metri, viteza maximă 15 Nd, autonomie - 8.000Mm/8 Nd.

Nava este comandanță, din 18 aprilie 1994, de către cel de-al patrulea comandant pe care l-a avut de la intrarea în folosință,

### **POSEIDON '94 - O PREMIERĂ ROMÂNO-AMERICANĂ**

locotenent-comandorul Porter W. Levis jr., în vîrstă de 36 de ani, originar din Fayetteville - Virginia de Vest, fost ofițer secund pe USS "EDENTON". Echipajul este format din 6 ofițeri și 85 subofițeri și marinari.

Deviza navei este "READY FOR SALVAGE" ("Gata pentru salvare"). În acest scop, nava poate să îndeplinească misiuni de căutare, descoperire și salvare a navelor de suprafață aflate în dificultate sau a diferitelor structuri scufundate în mare, de stingere a incendiilor la bordul navelor și de remoreaj.

În cei 7 ani de serviciu, nava a remoret 3 puțăre de mine din S.U.A. în Golful Persic, a efectuat operații de căutare cu vehicule telerobotică submarine pe coasta Sardiniei, la circa 300 de metri adâncime, a remoret submarinele USS "TULLIBEE", "ANDREW JACKSON" și "RAY". În ieșirea acestuia din serviciu precum și crucișatorul "IOWA", a recuperat 3 avioane F-14 și a.

Pe timpul escalei în portul Constanța, concomitent cu vizitele efectuate la Centrul de Scafandri al Marinii Militare, Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și la obiective istorice și turistice de pe litoral,



echipajul american a desfășurat, împreună cu nava de intervenție cu scafandri de mare adâncime "EMIL RACOVITĂ" și o echipă de scafandri de pe nava "GRIGORE ANTIPĂ", un exercițiu complex de scufundare, "POSEIDON '94". În prima etapă, desfășurată în portul Constanța au fost cercetate epavele existente în acvatoriu, s-au întocmit planuri de scoatere a acestora la suprafață și a fost prezentată documentația de salvare și remoreaj existentă la bordul navei "GRAPPLE". S-au efectuat scufundări cu sistemul de scufundare american MK-21 și au fost executate tăieri subacvatice oxarc, cu instalațiile navei americane și au fost prezentate documentațiile aferente. În a doua etapă, cele două nave au executat navigație în comun în portul Constanța, în raionul epavei "MARIA BAKOLITZA", unde au căutat epava independent și au executat scufundări comune cu aer autonom, la adâncime de 45 de metri.

Schimbul de experiență, realizat cu acest prilej a evidențiat competența profesională a scafandrilor români, capacitatea lor de a asimila tehnici de lucru sub apă și tehnologii de scufundare într-un timp record, compatibilitatea procedeelor și tehnicilor de lucru proprii cât și existența unor premise pentru o cooperare viitoare fructuoasă.

**Text și foto**  
**Căpitan de rangul III**  
**Stefan GEORGESCU**



# OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

## U.S.S. "TORTUGA", la CONSTANȚA

Siluetele zvelte, întesate de antene parabolice și rampe de lansare, uneori, sau masive și impunătoare, alteori, purtând emblema "U.S.S." au devenit în ultimi patru ani o prezență obișnuită la dana "0" a portului Constanța.

U.S.S. "TORTUGA" (L.S.D. 46) navă de transport desant din Flota a 6-a din Marea Mediterană a fost a treia navă americană din acest an care, în perioada 14-18 august a.c. a fost oaspete a Marinei Militare Române.

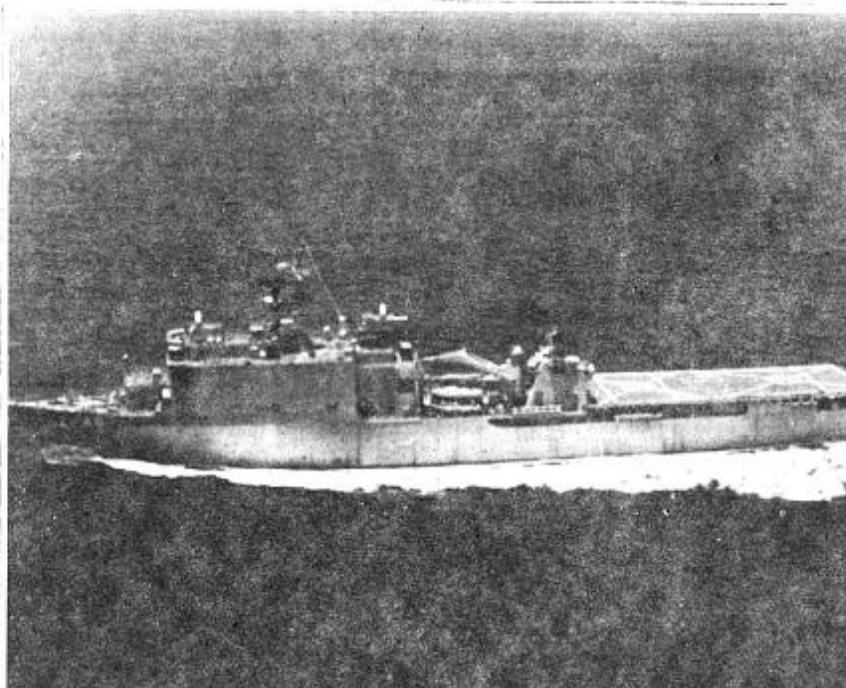
Jovial, mobil în miscări și volubil în vorbire, în stilul caracteristic americanilor comandorul William S. Daniels, ne întâmpină la schela pentru ca apoi la conferință de presă din cabina de comandă să ne prezinte, nu fără mândrie, nava sa, intrată în înzestrarea flotei în noiembrie 1990.

Din capul locului ne declară că se numără printre ofițerii "bătrâni" la bord, având deja 39 de ani împliniți, media de vârstă la bord fiind ce 30-32 de ani.

U.S.S. "TORTUGA" este una din cele opt nave moderne de acest tip din U.S. Navy și participă atât la operațiuni militare în cadrul grupărilor navale pentru transportul infanteriei marine cu mijloacele amfibii și echipamentul adecvat, cât și la misiuni umanitare. Cele două săli de operări, cucișipamentul sanitar ultramodern, pot oricând să asigure asistență medicală necesară pe timpul luptei sau, cum a fost cazul pe timpul crizei din Haiti, din anul 1991, ajutor medical, adăpost și hrana refugiaților pescuși din apele mării.

În Constanța, comandanțul navei, însoțit de un grup de ofițeri a participat, pe 15 august, la manifestările prilejuite de Ziua Marinei Române, marinarii americani fiind impresionați de amploarea și modul de desfășurare a festivităților.

Ceea ce cu câțiva ani în urmă parea o utopie - acțiunile în comun ale militarii români și



americanii - astăzi a devenit fapt obișnuit, cu prilejul vizitelor în portul Constanța. Exercițiilor comune, navale sau aeronavale de până acum, chiar dacă nu au fost din cele mai complexe, li s-au adăugat, cu ocazia acestor vizite, exercițiile infanteriștilor marini. Exerciții cu efect benefici ambelor "tabere", cândva "opozante", nu numai sub aspectul instrucției, dar mai ales sub aspectul cunoașterii reciproce, a modului de acțiune în diferite situații și a echipamentului folosit. Nu este lipsit de interes a se menționa compatibilitatea acțiunilor și cooperării dintre infanteriștii marini români și americani.

Caracteristicile tehnico-tactice ale U.S.S. "TORTUGA":

- Deplasament: 15.165 tone; dimensiuni: lungime 187m, lățime 25,6m, pescău 5,9m; echipaj: 24 de ofițeri, 19 subofițeri, 372 militari angajați. Transportă un dezașament de pușcași marini, compus din: 25 ofițeri, 13 subofițeri, 362 militari angajați cu mijloacele amfibii și echipamentul aferent. Poate lăua 2 elicoptere; viteza - 20 noduri.

**Căpitan de rangul II  
Ioan DAMASCHIN**

1979 în cadrul Direcției de Construcții și Arme Navale. Lansată la apă la data de 28 iunie 1980, ea și-a început activitatea la 1 octombrie 1981, fiind incorporată în Divizia a III-a Maritimă din Toulon.

Din ianuarie 1994, la comanda navei se află căpitanul de rangul II Dominique Balmigère, cavaler al Ordinului de merit național și deținătorul mai multor medalii, printre care și cea a Apărării Naționale.

Echipajul fregatei este format din 8 ofițeri și 92 de marinari.

Încadrat la Baza aeronavală de la Berck, maistrul clasa I Jean-François L'Her (1904-1940) a participat în noaptea de 22/23 mai 1940 la apărarea P.C. Tour d'Garde din Boulogne. În toful luptei, apărând eroic drapelul tricolor, acesta a fost lovit de o rafală de mitralieră care i-a cauzat moartea la 25 mai.

Cu ocazia vizitei în Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", comandanțul navei a făcut gazdelor o donație de carte.

În ziua plecării, fregata franceză a efectuat un exercițiu comun tip PASSEX cu nava antisubmarin "AMIRAL BĂRBUNEANU" comandată de căpitanul de rangul III Ion Gagiu.

**Căpitan-locotenent  
Marian MOSNEAGU**



## Fregata "PREMIER-MAITRE L'HER"

În perioada 6-9 septembrie a.c., fregata franceză "PREMIER-MAITRE L'HER" (F-792) a efectuat o escală în portul Constanța. Nava are următoarele dimensiuni: lungimea - 87,52 metri, lățimea - 10,32 metri, pescăul - 5,25 metri și este specializată în

lupta antisubmarin și executarea unor misiuni de supraveghere și apărare a litoralului.

"PREMIER-MAITRE L'HER" este cea de-a 12-a navă din seria celor 17 fregate tip A-69 aflate în dotarea Marinei Naționale franceze. Construcția navei a debutat în iulie

## RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII



Eu nu-mi doresc palate sunte  
și nici bijuterii sau nestemate.  
Eu am conori de suflet fericite  
în stropi de curcubeie înflorite.

Mi le-am sădit cu doranile-o găsire  
și le-am întors cu suflare spre soare.  
Să-mi crească versu-n fiecare floare  
sub statuarea ploilor albastre.

Va înă, dar, voină, bogății deserte,  
Eu trec în memorie după-o noapte  
Când florile îmi dăruiesc în soptire  
Cununa poeziei pentru-o carte.

**Lică PAVEL**

### MĂIASTRA SI PRINTUL



#### O sărbătoare a cărții

De curând, iubitorii literaturii au trăit un adevarat eveniment: la Cercul Militar Constanța au fost lansate două cărți semnate de lăc. col. Lică Pavel - "Hai, să colorăm povestii" și "Măiastra și printul" - ambele

apărute la editura SYLVE din București.

Continuând o mai veche preocupare, dovedind o nedisimulată dragoste pentru cei mai tineri ciliitori - copiii - domnul Lică Pavel abordează, din nou,

### NOTE DE LECTOR

acest gen de literatură - extrem de pretențios, după volumele "Olume minunată" (1984) și "Numai zâmbet, numai soare" (1986), în care eroul principal al demersului artistic este copilul, cu lumea lui fascinantă, cu mediu-lui de basm, cu satul natal, cu întrebările, nedumeririle și căutările copilăriei.

Dacă prima carte se adresează exclusiv celor mici, "Măiastra și printul" este un frumos volum de poeme care se citește cu pasiune și de adulți, mai ales pentru tematica abordată: lumea satului românesc, faptele înaintașilor neamului, lumea mirifică a mării, arderea perpetuă a creatorului de frumos.

"Căci în cuvânt de arde ne-nocet  
Poetul un ecou de vis se știe,  
De-accea el se trece-n poezie  
Cu bucuria că a-nveșmântat  
Ogoru-n cântec pentru noi... și scrie..." (POETUL)

Vă mai aşteptăm, Domnule poet, cu alte motive de bucurie, cu alte împliniri artistice!

Geo VLAD

### ALERGÂND DE-A LUNGUL MĂRII

Titlul acestei însemnări mi-a fost inspirat de creația unui pictor intitulată așa. Este vorba de ION SĂLIȘTEANU, de 65 de ani, profesor la Institutul de Arte Plastice din București, unul dintre cei mai mari pictori români contemporani.

Cunoscutul critic de artă Ion Frunzetti consimnează despre el: "Sălișteanu are darul de a crea ornamente din orice. Acest dar propriu artei populare i-a venit dintr-o ereditate de tărani români deprinși cu ornamentația argilei și a firelor de lână urzite și bătătorite la războulul de țesut, alese cu spata, ori cusute pe punct cu niște albe. Dacă astăzi sensibilitatea lui brodează pe zestră aceasta nativă, arhitecturi inteligențial concepute, de închinător cerebral al unei culturi majore spre care tinde neconștient, este clar că ea îl alimentează cu seve, oricare scheme sistematic construite i-ar inventa mintea. Sălișteanu are retină și nervi tărănenului român care nu răbdă vulgaritatea

nici în cromatică, nici în arabesc și care protecță abstract concretul, în forme conveniente simetrice și evocator ritmice, fără să îl despasească de parfumuri și seve, ci doar conferindu-i demnitate în plus".

Recent, la Constanța a fost vernisată o expoziție de pictură a celuil ce semnează SALION. Este a cincea expoziție personală a sa în orașul nostru. Pictorul are, până în prezent, 250 participări la expoziții în țară, peste 115 în străinătate (Paris, Roma, Veneția, Petersburg, Washington, Beijing, Moscova, Atena, Buenos Aires, Berlin, Napoli, Geneva, New York, Viena, etc) și 45 de expoziții personale. A realizat peste 2.200 de lucrări, multe intrate în patrimoniul muzeelor de artă și în numeroase colecții particulare.

Ca marină am fost plăcut impresionat să constată că Ion Sălișteanu a avut ca sură de inspirație, pentru unele din creațiile sale, universul apelor. Consultând catalogul prezentat la evenimentul cultural care a avut

### CARNET PLASTIC

În la Constanța am sesizat următoarele titluri de pânze marine: MAREA, ȚARM SINGURATEC, BOARE MARINĂ, GHEAȚĂ MARINĂ, LUMINĂ CU ULTRAMARIN, ALERGÂND DE-A LUNGUL MĂRII, PLAJA ALBĂ, ODIHNIITOR COLȚ DE MARE, PLAJA - TIPTĂ ALB.

Dar și cealaltă dimensiune a apelor navigabile ale jării noastre - Dunărea - l-a preocupat pe autor, intitulându-și pânzele astfel: FLUVIUL, DELTA, TRANSPARENȚA DELTEI, BARCA, MALUL APEI.

Nu doar în pânze ci și pe cele peste 130 de lucrări acrilice pe hârtie, tema apelor este prezentă. De fapt aceste lucrări se înscriu în două cicluri mari: unul este intitulat FLORI iar celălalt MELEAGUL APELOR.

Contraamiral  
**GEORGE PETRE**

## **RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII**

### **NOTE DE LECTOR**

#### **"HIDROAVIAȚIA ROMÂNEI"**

Apreciat autor și editor de carte și de publicații tehnico-scientifice, publicist consecvent și, mai nou, realizator de emisiuni T.V., dr. ing. CRISTIAN CRĂCIUNOIU propune marinilor, și nu numai lor, un nou titlu: "HIDROAVIAȚIA ROMÂNEI".

Redactată sintetic, lucrarea, completată cu un bogat material ilustrativ și documente de arhivă inedite, redă cronologic evoluția acestei categorii de forțe aero-navale care s-a impus și afirmat în țara noastră, în perioada 1920-1958. În deschidere este evocată personalitatea inventatorului Ion Paulat, ofiter al Serviciului Maritim Român, realizatorul prototipului primului hidroavion românesc. Construit și prezentat publicului la Galați, în anii 1910-1911, hidrogliscul său nu a beneficiat de sprijinul material necesar perfecționării, ratându-se astfel posibilitatea de a fi consacrat drept premieră mondială în domeniu. Ca urmare, au rămas pentru posteritate doar povestea primului tunel aerodinamic din sud-estul Europei, construit la bordul cargoului S.M.R. "TURNU SEVERIN" și hidroavionul său, reconstituit și expus vizitatorilor de către Muzeul Militar Național.

In schimb, hidroaviația a cunoscut în România o evoluție ascendentă. Astfel, în 1917, nava S.M.R. "ROMÂNIA" devinea una din primele nave purtătoare de hidroavioane din lume. Decolate de pe punctea superioară a acestuia, cele 8 hidroavioane rusești de tip "GRIGORIEVICI" au survolat Marea Neagră, oferind flotei mari posibilități operative.

La 21 iulie 1920, în portul Constanța s-a înregistrat primul zbor efectuat de unul dintre cele 12 hidroavioane cu cocarde românești aflate în compunerea Grupului de Aviație Maritimă.

### **CARNET PLASTIC**

In fiecare an, când albul verii se inclină spre aurul toamneli, sub

înaltul unui cer albastru, mulți constanțeni și mulți turiști se opresc în sălile Muzeului Marinei Române, în fața unor lucrări de artă insolite, ce degajă forță și culoare. De fapt, cunoscută și apreciată instituție de cultură și-a obișnuit, în acest sfert de veac de existență, vizitatorii, nu numai cu inedita-i expoziție de bază, dar și cu expoziții personale și colective, cu lucrări realizate de învățății în ale artelor, dar și maeștri. Expoziția, a cărei prezentare ne-o propunem, aparține artistei Teodosia Avram și cuprinde uleiuri, desene, sticlă lucrată în metoda galle. De la început ne atrag atenția acuarelele prin spontaneitatea linilor sugestive, prin grație, realizate în culori calde, ele ne aduc un colț de parc, un arc de pod, copaci singuratici fremătând, o navă ce spintecă lin apele fluviului la vale etc. In contrast cu linștea degajată de acuarele, uleiurile sunt colțuroase,



Intre 1 iunie - 15 august 1925, George I. Georgescu a finalizat în Atelierul Societății de Transporturi din Constanța primul hidroavion de construcție românească, botezat "R.A.S. GETTA", după inițialele inginerului proiectant Radu A. Stoika și numele fiicei constructorului.

Volumul, redactat de colonelul de aviație AUREL PENTELESCU, dr. ing. CRISTIAN CRĂCIUNOIU și comandorul JIPA ROTARU, directorul Muzeului Militar Național, prezintă detalii privind istoricul Grupului de Aviație Maritimă, dotarea și personalul acestuia, hidroescala de pe Sfutghiol Comandamentul Aero Marină precum și principalele misiuni de război executate de hidroaviație în cel de-al doilea război mondial.

Lucrarea este editată în condiții grafice deosebite și poate fi achiziționată la prețul de 3.200 lei prin intermediul revistei noastre sau direct de la sediul redacției revistei "MODELISM NAȚIONAL", Piața Presei Libere, sector 1, București.

*Căpitän-locotenent  
Marian MOSNEAGU*

### **CONTRASTE DE LINII SI CULOARE**

au o duritate a contururilor, total tușat prin linii negre. Portretele și mai ales, autoportretele - este vorba de o autoare! - nu se vor a fi frumoase, impodobite, ele exprimă o stare de spirit, chiar până la obsesie - melancolia. Natura statică, un alt subiect abordat de Tânără pictoriță, este rezolvat cu căldură, gingăsie, chiar fermitate. "Este aici un strop din candoarea sufletului ei de copil", gândim admirând un buchet de flori, un vas din lut smălțuit în culori vii, ori fructe ce au adunat toată căldura unei veri. Prospețimea culorilor și delicatețea formelor, în cazul naturii statice, dau un ton vesel, optimist expoziției. Dorim Teodosiei Avram succes și să-și afle drumul adevărat, cum spun marinarii, în ale artei.

Mariana PĂVĂLOIU

## ...și 97 de ani de presă de marină

(urmare din pagina 4)

ulterior periodic, începând cu 20 decembrie 1912 la Galați, apoi la Brăila (noiembrie 1913 - aprilie 1914) cu numele "REVISTA MARINA". Trata probleme de "navigație, literatură și jurisprudență marină, viața de port, pescuire, navlu, trafic maritim și construcții navale, marina militară, marina de comerț, navigația de plăcere".

A avut și un supliment editat în limba franceză: "La Revue Marine".

Aceeași publicație va apărea lunar, tot la Brăila, începând cu ianuarie 1920, sub denumirea de "REVISTĂ MARITIMĂ", iar din 1921 "REVISTA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ" - editată de un grup de ofițeri ai Marinei Militare și comerciale, avocați, căpitanii de port, ingineri și arhitecți navali.

Este interesant de amintit programul acestei publicații menționat chiar în primul număr: "răspândirea cunoștințelor navale printre toți cel care au vreo legătură cu această ramură; discutarea tuturor cunoștințelor navale pentru stabilirea unei doctrine în tot ce privește aceste chestiuni la noi; înființarea unei biblioteci navale la Brăila, unde abonații revistei vor avea oricând la indemâna orice tratat și revistă navală; înființarea unei școli navale în Brăila unde tinerii cu câteva clase secundare vor putea căpăta cunoștințele necesare în diferite ramuri marinăriști ca pilotaj, navigație, construcții etc.; publicarea tuturor informațiunilor navale care interesează pe toți cei ce se ocupă cu asemenea chestiuni".

In perioada 1923 (01 iunie) - 1931 apare, lunar, la București "BULETINUL MARINEI MILITARE" care, din ianuarie 1925 se va chama "BULETINUL MARINEI", iar începând cu 1926 va deveni "REVISTA MARINEI", publicație trimestrială "pentru cultura ofițerilor".

Un moment important în publicistica de marină este marcat în noiembrie 1931 când apare la București, lunar, "ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ", "revista Ligii Navale Române, pentru propaganda, orientarea și apărarea intereselor pe apă" care, în mai 1934 își schimbă denumirea în "MAREA NOASTRĂ", iar în 1949 - "MARINA". Fondatorul revistei a fost cunoscutul scriitor și ofițer de marină Jean Barț (Eugeniu Botez). Până în 1949, când este desființată, au apărut 136 de numere.

Pentru tinerii membrii al Ligii Navale Române, în perioada aprilie 1938 - august 1943 a fost editată și revista "MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET".



In perioada iunie 1934 - noiembrie 1936 apare la Constanța revista lunară "ORIZONTUL MARITIM" editată de Asociația Maritimă.

Prima publicație școlară cu tematică marină s-a intitulat "SPRE LARG" - "revista elevilor Școalelor Marinei" editată în doar două numere, martie - aprilie 1943. Apariția acestora va fi reluată cu titlurile: "ORIZONTURI MARINE" - revista elevilor Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", în anul 1969 și "CATARGE LA ORIZONT" - revista elevilor din Liceul Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA", începând cu 09 iunie 1980.

La data de 23 noiembrie 1945 apare la Constanța "MARINA NOUĂ" - gazetă săptămânală de educație ostăsească editată de Comandamentul Marinei Militare, care la 1 mai 1954 își schimbă numele în "FLOTA PATRIE!". Iși întrerupe apariția la 29 decembrie 1982 "din motive economice".

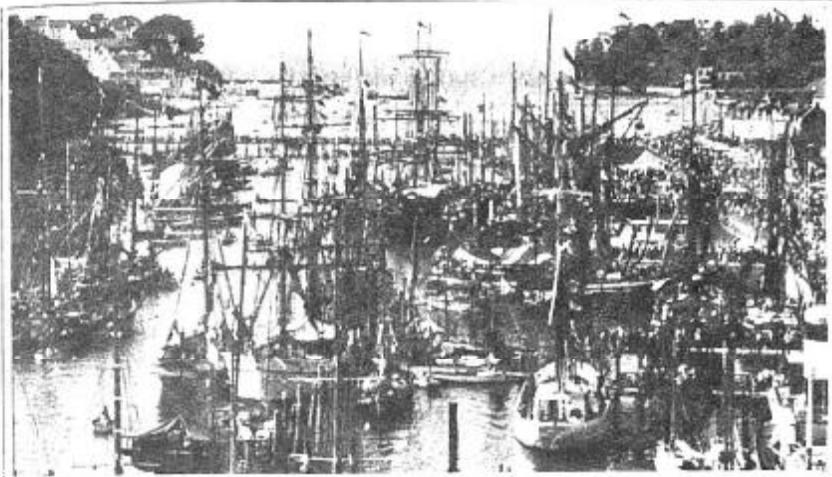
Alte publicații din perioada postbelică: "TRIBUNA MARINARILOR" - organ democratic de luptă și propagandă a Sindicatului Marinarilor Civilii din Constanța (2 numere - iunie 1945), "REVISTA MARINEI COMERCIALE" - organ de propagandă și de apărare a intereselor Marinei Comerciale (3 numere, martie - iunie 1946), "NAVIGATORUL" începând cu noiembrie 1984 - publicație de propagandă marinărească.

In septembrie 1946 apare periodic "BULETINUL MARINEI REGALE" care și va întrerupe apariția după un an. Va fi reluată începând cu anul 1958 cu titlul "BULETINUL MARINEI MILITARE".

Anul 1990 va marca un revîrtemînt în domeniul. Astfel, în februarie 1990 apare la Constanța "MAREA NOASTRĂ" - periodic al Ligii căpitanilor de cursă lungă din România (17 numere, până în noiembrie 1990), același titlu fiind reluat de Filiala Constanța al Ligii Navale Române, începând cu 1992.

La data de 20 decembrie 1990 apare primul număr al revistei "MARINA ROMÂNĂ" - revistă editată de Marina Militară.

Reînnodând firul tradiției publicistică de marină, "MARINA ROMÂNĂ" așa cum și-a exprimat crezul spiritual chiar de la debut, își propune să relevă, prin mijloace profesionale adecvate, vocația de navigator al poporului nostru, puternicul sentiment al mării nutrit de cel mai vechi dintre popoarele riverane Dunării și Mării Negre, făcându-si o datorie de onoare din evocarea faptelor glorioase și jertfe de sine pe altarul nemuririi PATRIEI de care au dat dovadă oștenii marinari ai țării.

**MAGAZIN MAGAZIN MAGAZIN****Un unicat în Europa****PORTUL - MUZEU DIN DOUARNENEZ**

Născut din voințele conjugate ale Asociației marinilor, Mișcării culturale "Chasse - Maree" și Municipalității din Douarnenez, actualul port-muzeu reunește toate fațetele unui patrimoniu maritim într-un perimetru de excepție.

Situat chiar în plin centrul orașului, acest foarte vechi port de cabotaj, abandonat de mai multe decenii, a redevinut plin de animație, și drept nu cea creată de marinari, ci de toți acei ce doresc să se "adventureze" într-un voiaj imaginar pe "marea" timpului trecut, la bordul vechilor ambarcațiuni.

Proiectul inițial de amenajare a acestui port-muzeu sau muzeu-port, datează încă din secolul trecut, mai exact din 1871, dar i-au trebuit acestei generoase idei 115 ani ca să devină realitate. Astfel, în 1986 s-au terminat lucrările de amenajare ce au constat, între altele, în construirea unui dig la mare, lung de doi kilometri, care apără bazinele portului-muzeu, amenajarea ca spațiu muzeal a unor vechi depozite portuare etc. În urma acestor eforturi Douarnenez este astăzi, prin vechiul său port devenit muzeu prin colecția sa de peste 200 de unități reprezentative, de mare tradiție maritimă, ce-au navigat în apele litorale europene, cea mai importantă instituție de acest fel din Europa. Colecția cuprinde nave reprezentative pentru navigația litorală, din diverse țări și epoci, de la "coracle" galeze și "curagh" irlandeze până la "moliceiro" portugheze sau "oselvar" norvegiene.

Muzeul dispune de raiioane în care numeroase tipuri de nave sunt prezentate pe cale, aici fiind amenajate diorame și expusă velatura într-o sală de 12 metri înălțime.

În acvatoriu, în cele două porturi distincte, sunt prezentate publicului 40 de nave care, sfidându-și vârsta, se află la linia

de plutire.

Portul pescăresc regroupează nave specifice acestei profesii - sălupe, nave de pescuit ton, (thoniers), languste (langoustier) - cum ar fi nava "ROCAMEDOM", sălupe pentru pescuit sardine (reprezentativ fiind nava numită "TELENN MOR") și multe alte tipuri.

În portul de caboraj sunt ancorate cele mai mari nave aflate în celebra colecție a portului-muzeu Douarnenez. Aici vizitatorul poate urca la bord și poate "descoperi" sala mașini a remorcherului cu aburi "SAINT DENYS", sau cabinile și punctele navei "SCARWEARTHER", poate vizita nava "SF. LEONARD" (o fostă vedetă rapidă germană transformată în navă-pompă) sau nava "L'ONDEE", un vapor-cisternă, ultima navă cu aburi a Marinii franceze.

De-a lungul bazinei, aproape un kilometru de cheu, plin de animație, invită oaspeții la noi descoperiri în acest univers al navigatorilor. Expoziții, demonstrații ce refac aspecte din meseria marinilor, pe nave din diverse epoci, fac obiectul deliciului vizitatorilor de toate vîrstele. Toți artizanii construcților navale pot găsi în portul-muzeu excelente modele, în mărime naturală, ale muncii, pasiunii și creației lor.

Unic în Franță, portul-muzeu Douarnenez este o invitație la descoperirea fascinantului univers maritim, la visare și la o romantnică întoarcere în timpul corăbiilor lungi și navelor cu aburi. Așadar, un adevarat voiaj în inima patrimoniului maritim.

**Maior  
Costin CONSTANDACHE**  
(Traducere din "Clos Bleus")

**Corespondență din  
Larisa - Grecia**

**ARHEOLOGIE  
SUBACVATICĂ**

În urma recentelor cercetări arheologice întreprinse în largul insulei FAROU, în apropierea insulei KIRA PANAGIA, din grupul insulelor Sporadică de Nord, de către Ministerul Culturii din Grecia, pe data de 4 iulie 1994 s-au descoperit patru epave, la o adâncime de 28-30 metri. Trei din aceste nave aparțin perioadei bizantine, iar cea de-a patra nava a dovedit a fi datată în al treilea sfert al secolului al V-lea, fiind, în prezent, cea mai veche navă descoperită în stare bună din Grecia.

Corbata transporta 300 - 800 amfore (bune conservate) cu vin de Mèrida, localitate din Peninsula Casandrei, vestită în antichitate pentru regiunea Halkisiki, central consemnat cu vin. Cea mai mare parte a pieselor arheologice se găsesc îngropate în nisip, pe fundul mării, existând speranțe de recuperare în stare bună a resturilor navei.

**LITORALUL NECUNOSCUT**

Frumusețea Greciei nu se limitează la patrimoniul său cultural, arheologic, ci Insula Grecia este o frumusețe, având în vedere aspectul geografic. Încorâtă ce mare, Grecia a dezvoltat un turism unic în lume, căsături scăpăzite zone al căror farmec depășește



pe cel al majorității insulelor. Prezent la filmările unei échipe de cineastă de la postul de televiziune RTL, am descoperit interesul germanilor, pentru o plajă Larisei. Unica prin frumusețea sa aparte, plaja Larisei este marcată printre o armorie între munte, pădure și mare, zonă de un izsilastic, lăpt ce nu se regăsește nicăieri în Grecia. Surpriza cea mare a fost acesta că litoralul Larisei este necunoscut cordonatorilor de turism, care au fost surprinși de interesul deosebit al germanilor.

**Corespondență pentru revista  
"MARINA ROMÂNĂ"**  
**Dr. Vatalis KOSTAS LYDIAS**

**GMB Computers****- MICROSOFT OFFICIAL PARTNER -*****Introducere în familia sistemelor de operare Windows.***

Initial Windows-ul a fost gândit ca o extensie a sistemului de operare MS-DOS ce pune la dispoziție o interfață grafică atractivă comună tuturor aplicațiilor ce rulează sub el.

Funcțiile de bază au fost un management îmbunătățit al memoriei și asigurarea accesului unitar al înșuși sistemului: imprimante, CD-ROM, plăci video, etc.

Gândit inițial ca un sistem desktop, MS a extins Windows-ul până la sistem de operare pe 32 biți, multiprocesor, multitasking; capabile a gestiona resursele unei mari retele de tip WAN (Wide Area Network).

Windows 3.1, cu mai mult de 25 milioane de copii vândute, a reprezentat un succes în domeniul aplicațiilor desktop, el rulând pe mai mult de 70% din mașinile Intel existente pe piata. Windows 3.1 poate gestiona mult mai multă memorie decât MS-DOS și dispune de facilități multitasking ce permit rularea simultană a mai multor aplicații.

Windows for Workgroups (WFW) adaugă facilități de rețea la Windows 3.1. El permite crearea unor rețele peer-to-peer de până la 20 de utilizatori, fără a fi necesar un server dedicat. El permite punerea în comun a resurselor (fișiere, imprimante, plăci fax-modem, etc) în cadrul unui workgroup. Este îmbunătățit substanțial accesul la fișiere.

WFW se poate conecta la rețele tip UNIX, NOVELL, NETWARE și MS WINDOWS NT. Un fapt deosebit de important este că WFW deschide calea către sistemele client-server și prelucrarea distribuită a datelor.

Windows NT este un sistem de operare pe 32 de biți, independent de MS DOS, care poate rula pe diferite platforme hardware (Intel, Alpha, Mips) poate rula pe mașini multiprocesor. Windows NT se asemănă foarte mult cu sistemele tip Unix (mulți specialiști afirmă chiar că este un Unix mascat). Printre caracteristicile de bază se evidențiază: 32 de biți, posibilitatea de prelucrare simetrică multiprocesor (NT poate gestiona 2 procesoare, iar NT AS până la 8 procesoare), securitatea bazată pe obiecte, posibilitatea de a rula pe mai multe platforme hard, multitasking preemptive, tolerantă ridicată la erori, administrare facilă.

Windows NT este disponibil în 2 variante. Versiunea NT se adresează utilizatorilor stațiilor de lucru high-end ce rulează aplicații de calcul intensiv sau elaborează soft și care au nevoie de o platformă stabilă pe care să poată rula aplicații pe 32 de biți Windows și aplicații pe 16 biți Dos și Windows. Versiunea Windows NT Advanced Server este destinată celor ce au nevoie de un server de rețea puternic (ce cuprinde Advanced Fault Tolerance și Remote Acces Service) pentru rularea unor aplicații server puternice. NT și NTAS oferă puternice facilități de lucru client - server și prelucrare distribuită.

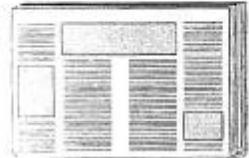
**Director GMB SERVICE  
Paul PARASCHIVESCU**



Tel./Fax.: 041-618305

Tel.: 041-619222

Datorită  
solicitărilor în  
domeniu a fost  
creată firma



**GMB Publishing**  
specializată în grafică PC,  
machetări reclame, ambalaje,

executarea de  
panouri publicitare  
sau de prezentare  
cu folie autocolantă  
tăiată automat pe



plotter-cutter pe  
baza programului grafic  
realizat de beneficiar sau de

**GMB Publishing,**  
tehnoredactare

c o m p l e x ă  
pentru ziare,  
reviste, sigle,  
relizarea de foi  
cu antet,  
ecusoane și  
legitimății (alb-negru și/sau  
color) simple sau plasticate,  
cărți de vizită, prezentări ani-  
mate în Power-Point sau



**Haward Graph-  
ics, spoturi  
publicitare ani-  
mate 3DS.**



## STÂPÂNIII MÂRILOR (II)

Moartea lui Martin van Tromp a însemnat o mare pierdere pentru forța militară a Olandei, care s-a văzut nevoită să recunoască supremăția și să plătească despăgubiri Leului Britanic. Cel care a preluat comanda flotei flamande în această perioadă critică a fost celebrul amiral De Ruyter. Născut la 24 martie 1607, în localitatea Flessingen, De Ruyter și-a început cariera de matelot la 11 ani, ca îngrijitor de cabină, ca la vîrsta de 29 de ani să comande prima navă de război. În 1640 este avansat la gradul de contraamiral, calitate ce i-a adus comanda unei escadre, care, pe 3 noiembrie 1641, învinge flota spaniolă în bătălia de la Capul San Vicențiu. Motive financiare l-au determinat să părăsească, după bătălie, flota militară și să intre în rândurile flotei comerciale, până în 1652.

Izbucnirea conflictului anglo-olandez a făcut ca experiența sa să fie necesară flotei condusă de van Tromp, care l-a numit pe De Ruyter comandant de escală. Prima sa mare bătălie, alături de van Tromp a fost cea de la Portland (Bătălia celor 3 zile), în cursul căreia De Ruyter a încercat o manevră surpriză ce putea schimba soarta primului război anglo-olandez.

Anul 1665 a marcat declanșarea celui de-al doilea război anglo-olandez, război care l-a găsit pe proaspătul amiral De Ruyter în fruntea unei flote de aproximativ 100 nave, care în acea perioadă constituiau un triumf tehnologic. Prima mare bătălie s-a dat pe 3 iunie 1665 la Lowestoft, unde flota olandeză înălța flota engleză condusă cu abilitate de Monk și de ducele de York, care au știut să profite de indecizia unor comandanți flamani și să-și adjudece victoria. Înfrângerea suferită i-a provocat lui De Ruyter un acces de furie, în cursul căruia a dat ordin să fie scoși din flotă comandanții vinovați, iar pe unii chiar i-a împușcat. Revanșa și-a luat-o în 1666, între 1 și 4 iunie, când a avut loc celebra Bătălie de 4 zile, bătălie în care De Ruyter l-a înfruntat pe Monk într-o remarcabilă

bătălie navală. Având de partea sa avantajul numeric și tehnic, De Ruyter aduce supremăția maritimă a Olandei, flota sa pătrunzând pe Tamisa și numai marea și vântul puternic au salvat Londra de la distrugere. Pe 21 iulie 1667 Anglia capitula în fața Olandei.

Situată nu a durat decât un an de zile, pentru că Anglia și-a găsit în Franța un aliat valoros ce s-a angajat să atace Olanda, atât pe mare cât și pe uscat. Înfrângi în luptele terestre, flamanzii au ieșit victorioși pe mare la Solebay, Schooneveldt, Texel cu totă superioritatea adversarilor, totul datorându-se geniului militar numit De Ruyter. Anglia va cere pace, pe 11 februarie 1674 semnându-se tratatul de la Westminster, prin care se recunoaște poziția de mare putere maritimă a Olandei. Scăpat de presiunea flotei engleze De Ruyter își concentreză forțele împotriva Franței, reușind ca până la sfârșitul anului 1674 să țină blocate în porturile de la Atlantic escadrele franceze.

Campania franceză în Italia, unde spaniolii aveau interese majore, a implicat și Olanda căreia Coroana Spaniolă i-a cerut sprijinul flotei sale. Astfel, pe 8 ianuarie 1676, De Ruyter, la cei 68 de ani, înfruntă flota franceză condusă de amiralul Duquesne, în largul insulelor Lipari. Terminată nedecis, bătălia a adus pagube mari flotei olandeze ce s-a retras în portul Palermo pentru reparări. Confruntarea decisivă s-a dat în ziua de 22 aprilie 1676 la Agosta, ghinionul făcându-si apariția de la început; nesincronizarea navelor aliate spaniole cu cele olandeze a slăbit puterea de foc a lui De Ruyter. Grav rănit de o ghiulea ce i-a sfârșimat picioarele, De Ruyter că ordinul de retragere a flotei în portul Siracusa, unde, pe 29 aprilie 1676 moare. Corpul său neînsuflețit a fost înmormântat la Delft cu onoruri funerare regale, acordate chiar de Ludovic al XIV-lea, memoria sa fiind păstrată de conaționalii săi prin ridicarea unui impunător monument.

**Alin CRISTESCU**

## CONCURSURI MARINAREȘTI

Duminică, 7 august, a.c., în portul Midia s-a dat startul concursurilor de conducere a ambulanțelor cu rame pe distanță lungă, la care au participat 11 bărci de 10+1 și 7 bărci de 6+1.

La capitolul celor 10 Mai, parcursă în condiții de hîrtă accentuată, primele au dublat farul de intrare în portul turistic Tomis enigmele comandante de maistri militari Gheorghe Sărdaru (U.M.02017 Mangalia), Gheorghe Strat (U.M.02086 Midia), Valerica Gavrilescu (U.M.02153 Mangalia), respectiv Adrian Duțu (U.M.02063 Mangalia), Robert Dîma (U.M.02922 Mangalia) și Ionel Ciutacu (U.M.02019 Mangalia) care s-au clasat pe primele trei locuri la cele două categorii de concurs.

Câștigătorii, recompensați și cu diplome, cupe de cristal, sume bănești și permisiuni, au fost citați prin ordin de zile pe Marina Militară.

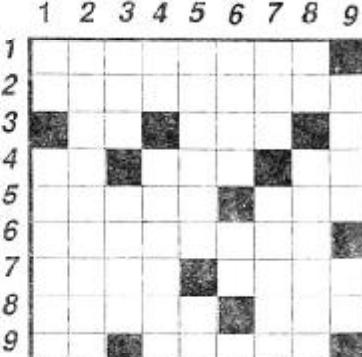
(M.M.)

### JEAN BART -

120 de ani de la naștere

**ORIZONTAL** - 1. Numele căpitaneului de vas al lui Ladov cat XIV-lea prin care comandă lumea Eugen P. Botez și-a făcut cunoscent în lumea literară (2 cuv.) 2. Localitate dină Sucreava unde, la 28 noiembrie 1874 s-a născut viitorul scriitor militar, în al generalului Panait Botez. 3. Carti - State care se manifestă în futură pe mare, motiv pentru care Jean Bart a preferat porturile fluviatile. 4. Locul la provă! - La intrarea în fluviul - Mola provă! 5. Întreaga creație literară a scriitorului, din care reprezentativ este romanul "Europolis" - Petrecere. 6. Gradul la care a ajuns Jean Bart în marină, tocmonște a activității destulă. 7. În Sulina! - În domeniul literaturii, acest mod de a scrie, când literic, cărău poporanist (Peste ocean, Datorită uitării) sau într-o volătură de poezie și patosism (Dupa 20 de ani) a consacrat pe Jean Bart lea plin de originalitate. 8. A se hazarda - În sensul 9. Sfîrșitul românilor "Europolis"! - Protecțile.

**VERTICAL** - 1. Jean Bart - Zone specifice, lumeni porturiști, atât de plastică descrise de scriitor în opera sa. 2. Roman de referință a comandanților Jean Bart! - Trimis pe calea uinelor. 4. Ned - "Porto - ...", ea și regimul comercial al orașului Sulina, locul întâmplărilor din romanul comandanțului scriitor. 5. Conductă de apă (de ploaie) - Jumătate de crab! 6. Localitate în Rumania - Desel. 7. Greu la sfîrșit! - Mumele de familiile săi în Jean Bart! 8. Catene! - "Schite...", volum scris de autor în 1928. 9. Cel mai iubit dintre pământeni... - , la finul de grila



**ANANIE GAGNIUC**



Prețul 300 lei