

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 30(1/1995)



Din SUMAR:

- Marea care nu iartă greșelile noastre.....pag. 6
- Cu distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" în Mediterana.....pag. 8-9
- Prima expediție zoologică românească în Brazilia.....pag. 10-11
- Ultimul voiaj cu primul bric "MIRCEA"pag. 16-17
- Noaptea celor 35 de mucenici.....pag. 20-21
- Note de lector: "Sângeroasa destrămare - Iugoslavia".....pag. 22
- MAGAZIN.....pag. 25-27

Revista MARINA ROMÂNĂ este difuzată în Bucureşti, porturile Constanţa, Mangalia, Galaţi, Tulcea, Brăila, Călăraşi, Giurgiu, Drobeta Turnu Severin și orașul Iași.

Cititorii se pot abona prin RODIPET S.A., Piaţa Presei Libere nr. 1, Bucureşti.

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

COLEGIUL DE REDACȚIE:

Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef,
maiор Costin CONSTANDACHE, secretar general
de redacție, Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC, Cpt.
Lt. Marian MOȘNEAGU, redactori.

Corector: Floare BRÂNZĂ;
Dactilografie: Rodica CÂRCEANU
Fotoreporter: Valentina CIUCU

Culegere text: Ana RUSU
Execuție coperte: Ghe. GRIGORE

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
Cpt. Rg. III Ananie GAGNIUC

Culegere text realizată la Centrul de calcul al MARINEI MILITARE

Procesare computerizată



PUBLISHING

Tel/Fax: 041-618305 Tel: 041-619222
Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția:

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

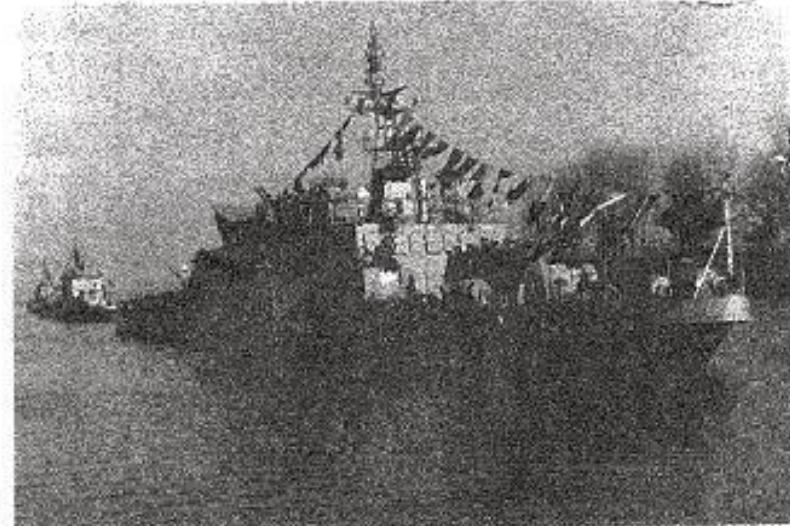
Tiparul executat la
POLIGRAF S.A. Constanța

**UN AN NOU - O NAVĂ MODERNĂ
ÎN ÎNZESTRAREA MARINEI MILITARE
MONITORUL "I.C. BRĂTIANU"**

Cu aproximativ un an în urmă, mai exact la 19 decembrie 1993, în Marina Militară se petreceau un eveniment important. Monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU" intră în compunerea Brigăzii Fluviale, reînnodând tradiția monitoarelor de Dunăre, adevărate "cuirosate fluviale" care s-au acoperit de glorie în luptă, în cele două mari conflagrații mondiale.

După numai un an, la 28 decembrie 1994, al doilea monitor, purtând numele unui alt ilustru om politic român, I.C. Brătianu, primea botezul valurilor Dunării, consolidându-se astfel flota fluvială.

Acest moment a fost onorat de prezența ministrului apărării naționale, domnul Gheorghe Tinca, șefului Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, locțiitorilor șefului Statului Major, domnilor contraamirați Constantin Iordache, Petre Ivancu, Virgil Stoica, Gheorghe Beches, general major Traian Ceteras, comandanților de unități de



Monitorul "Mihail Kogălniceanu", "fratele" mai mare al noului monitor "I.C. Brătianu"

a, general locotenent Nicolae Păstinică, comandanțul de corp de armată, general maior Eugen Bădălan, comandanțul Brigăzii Fluviale, căpitan de rangul I Stefan Bența, comandanților de unități de

nave, unui numeros grup de ofițeri.

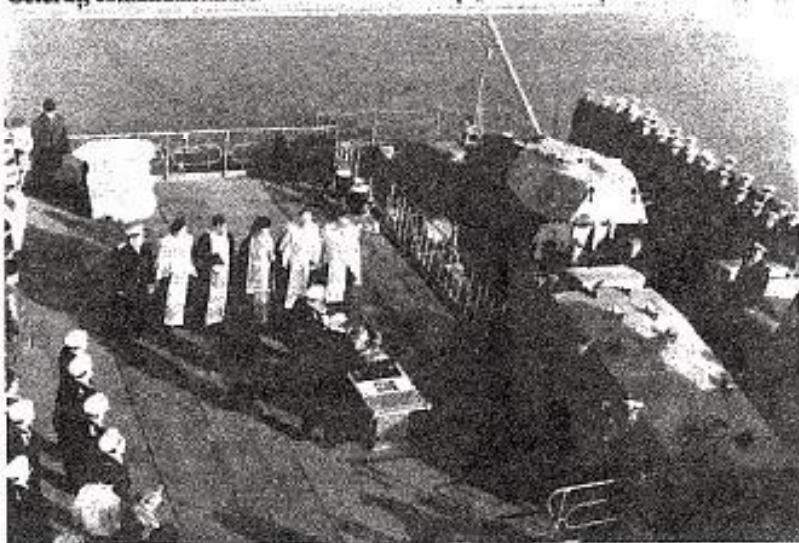
În spiritul transparentei sistemului militar, promovat după Decembrie 1989 și, totodată, a aprecierii și stimel de care se bucură armata, au fost de față oficialitățile locale - prefectul județului Brăila, căpitanii de port din Brăila, Constanța, Galați, alte oficialități.

Navele fluviale, aliniate în apropierea malului opus, cu echipajele la front și mărele pavoaz arborat, au dat onorul.

S-a dat citire ordinului de zi al ministrului apărării, emis cu această ocazie.

În acordurile solemnale ale Imnului Național, ministrul apărării naționale, domnul Gheorghe Tinca a înmânat comandanțul navei, domnul căpitan de rangul III Alexandru Iordan, pavilionul de luptă:

- Domnule comandanț al monitorului "I.C. BRĂTIANU" vă



Slujba religioasă de sfântire a navei

(continuare în pag. 4)

ORDINUL MINISTRULUI APĂRĂRII NATIONALE

privind intrarea în compunerea
Marinei Militare a monitorului
"I.C. BRĂTIANU".

La 25.12.1994, Santierul Naval Turnu Severin a finalizat și predat Marinei Militare o nouă navă fluvială din clasa monitoarelor, rod al activității proiectanților și constructorilor navali din țara noastră, ai capacitații industriale de apărare din România.

Această navă modernă, cu mare putere de foc, va contribui la creșterea capacitații de luptă a forțelor fluviale și a puterii combative a Marinei Militare, continuând tradiția românească privind ducerea acțiunilor militare la fluviu.

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

În marile confruntări militare din prima jumătate a secolului nostru, aceste nave și-au dovedit utilitatea, echipajele lor dând dovede unor adeverărate pilde de eroism în acțiunile deosebite de îndărjite împotriva forțelor navale și terestre ale inamicului.

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

ORDON:

1. Începând cu data prezentului ordin intră în compunerea Brigăzii 24 Fluviale monitorul proiect 1310 căruia îl se acordă numele de "I.C. BRĂTIANU" și numărul de bordaj 46.

2. La 28.12.1994, în portul militar Brăila se înmânează și se ridică pentru prima oară pavilionul de luptă al monitorului "I.C. BRĂTIANU".

3. Se stabilește data de 26.12.1994 zi de aniversare a monitorului "I.C. BRĂTIANU".

4. Cu această ocazie, aduc multumiri navalistilor și salariașilor celorlalte instituții care și-au adus contribuția la realizarea și dotarea navelor, iar echipajului transmitem tradiționala urare marinărească "Vînt larg din pupă".

Ministrul Apărării Naționale
Gheorghe TINCA

(urmare din pag.3)

înmânează pavilionul de luptă al navei și vă felicit!

- Pentru patria noastră ROMÂNIA! - a fost răspunsul ostașesc al comandanțului, care a ridicat în fața echipajului, pentru prima dată, pavilionul navei.

După cuvântul de salut al ministrului apărării naționale, un sobor de preoți, în frunte cu I.P.S. Lucian Florea, arhiepiscop al Tomisului și P.S. Casian Gălățeanul arhieru vicar al Galațiilor a oficiat slujba religioasă de botez, sfintind această clipă solemnă.

Toate marile construcții ale românilor s-au făcut sub semnul

trupele de uscat în sprijinul cărora acționează. Combate, cu succes, în luptă, orice navă de fluviu, mijloacele de luptă și forța vie, de la uscat, a inamicului.

Nava, cu un depășire de 550 tone și un pescaj de 1,67 m are un aparat de propulsie format din două motoare principale 24 H, concepute și realizate de Societatea "MASTER" S.A. din București, care, la o turatie de 1650 rot/min. dezvoltă o viteza optimă ceea ce, pe fluviu, pentru o astfel de navă înseamnă foarte mult.

Testele de navigație efectuate între Santierul Naval Drobeta Turnu-Severin și Brăila au dat rezultate foarte bune ceea ce le-a dat satisfacție



*Alături de pavilionul navei, căpitan de rangul III
Alexandru Iordan, comandanțul monitorului*

binecuvântării lui Dumnezeu. Ca simbol al Credinței și respect al Duratei.

X
X X

Monitorul "I.C. BRĂTIANU", proiectat de specialiștii navali români și construit la Santierul Naval din Drobeta Turnu-Severin, este o navă de luptă fluvială modernă, purtătoare de artilerie și rachete cu destinație complexă. Poate duce acțiuni de luptă independent și în cooperare cu nave de aceeași clasă în cadrul grupărilor fluviale sau cu

atât constructorilor navali (prezenți la botezul navei) cât și beneficiarilor.

Nava posedă aparatul de navigație și guvernare modernă și prezintă calități nautice deosebite.

Așadar, să-i urăm bun venit în Flotila de Dunăre celui de-al doilea monitor "I.C. BRĂTIANU", "Vînt bun de pupă", iar echipajului navei și tânărului ei comandanț, căpitanul de rangul III Alexandru Iordan, "La mulți ani" și mult succes în pregătirea de luptă.

Așteptăm "proba de foc" ... în raioanele de tragere.

**CUVÂNTUL DE SALUT
AL MINISTRULUI APĂRĂRII NAȚIONALE,
GHEORGHE TINCA**

Domenii viceamiral, domnilor contraamirali, domnilor ofițeri, domnilor marinari, domnilor și domnilor.

Astăzi înmânam pavilionul unui nou monitor ce intră în dotarea Marinei Militare după Revoluția română din decembrie 1989.

Nu întâmplător, monitorul va purta numele ilustrului om politic al României, I.C. Brătianu.

Am făut cu tot dinadineșul să fiu alci cu dumneavoastră, în această zi, printre ultimele ale anului, pentru a sublinia încă odată importanța pe care o acord înzestrării armatei noastre, deci și Marinei Militare, cu mijloace de luptă moderne.

Bucuria noastră de astăzi nu este depășită decât de sentimentul de responsabilitate și grija pentru ce va trebui să facem mâine pentru întărirea capacitatilor noastre de apărare. Să fim încrezători și să nu avem nici un fel de îndoială că națiunea română va găsi resursele materiale și umane pentru a avea armata pe care o merită.

În simbioza dintre tradiție și modernitate, atât de specificul marinelor noastre militare s-a înstituit obiceiul bun ca, atunci când o navă intră în dotare să fie amintite predecesorile stabilindu-se astfel un raport de continuitate în timp.

Respectând această cutumă, voi reaminti chiar și succint faptul că în anii 1906-1907 România și-a marcat cu fermitate prezența pe fluviul Dunăre înzestrând Marina Militară cu o flotă de monitoare care au purtat numele unor ilustre personalități ale poporului român, așa cum au fost amintite Brătianu, Kogălniceanu, Catargiu, Lahovary.

Aceste nave și-au dovedit pe deplin utilitatea în răurile confruntării militare din prima jumătate a secolului nostru, când echipajele lor s-au acoperit de neapăratirea glorie dând dovada unor remarcabile piloți de eroism în acțiunile deosebite de îndărjile împotriva forțelor navale și terestre ale inamicilor. Sunt tăpte de arme și de tărie urmări în care dumneavoastră și generațiile ce vor veni veți găsi mereu piloți ale dragostei pentru țară și națiunii căreia le aparținăți, izvoalăndu-mă că faceți parte dintr-un popor viitor și dărzi.

E bine să ne amintim toate acestea, acum, când lumea se reașeză, când va păsi în mileniu al treilea, pe un drum ce nu se va desfășura în mod idilic.

După cum este cunoscut, monitoarele noastre au constituit principala forță pe Dunăre, motiv pentru care am reluat tradiția acestei clase de nave, capabile să cucă acțiuni de luptă eficace, în cooperare și cu sprijinul forțelor de uscat.

Întrarea în înzestrare a unei asemenea nave moderne, cu mare putere de foc, va contribui, țără îndoielă, la creșterea capacitatii de luptă a forțelor fluviale și a puterii combative a Marinei Militare.

Monitorul "I.C. BRĂTIANU" care ridică astăzi, aici și acum, pavilionul de luptă se



Ministrul apărării naționale, domnul Gheorghe Tinca, înmânează comandanțului monitorului pavilionul naveli

distinge nu numai prin puterea de foc, ci și prin puterea minții care l-a conceput și trebuie să spunem cu mândrie că aceasta este românească. El este o mărturie plinătoare a profesionalismului specialiștilor navalilor români, a profesionilor și construcților, a tuturor celor care și desfășoară activitatea în industria de apărare a țării. Să recunoaștem că vor fi necesare astfel de certitudini, mai ales acum, când în procesul de restructurare și modernizare a armatei române este extrem de important să avem un rezem trainic în capacitatea și vocația creațoare a industriei românești.

Onorață asistență.

După cum se cunoscăte, armata română este în plin proces de reorganizare și modernizare pe temelii unor noi standarde. Acest proces va oferi instituției militare o nouă configurație structurală și, implicit, funcțională, apropiindu-se de ceea ce specifică armatelor membre ale Alianței Nordatlantice și Uniunii Europene Occidentale.

Procesul de restructurare și reorganizare a armatei române se desfășoară sub semnul ideilor de performanță și eficacitate ce direcționează întregul grup de transformări. Din această perspectivă, conducerea Ministerului Apărării Naționale are convingerea că beneficiind de sprijinul întregului corp de cadre va reuși să realizeze ceea ce și-a propus. Aceasta este, dacă doriti, și nivelul de așteptare și de încredere a echipei de

conducere a Ministerului Apărării Naționale față de Flota de Dunăre, față de echipajul monitorului "I.C. BRĂTIANU".

Domnule comandanț al monitorului "I.C. BRĂTIANU",

Vă reamintesc că, de-a lungul secolelor, popoarele și-au făcut și apărut cu sfîntenie simbolurile fundamentale care au întruchipat esența vieții și luptei lor pentru idealurile naționale. Poporul român a purtat cu sine, prin vicissitudinile istoriei, simbolul care îl-a întărit întrreaga existență, unul dintr-acestea este drapelul țării și, ca parte organică a lui, drapelul de luptă al dumneavoastră.

Încredințându-vă acest pavilion, vă cer să-l purtați cu dominitate și cinste spre gloria țării și onoarea nașului românesc, și când va suna ceasul sacrificiului suprem să-l apărați pentru a rămâne mereu fluturând în vânt, ocrotit de alt român.

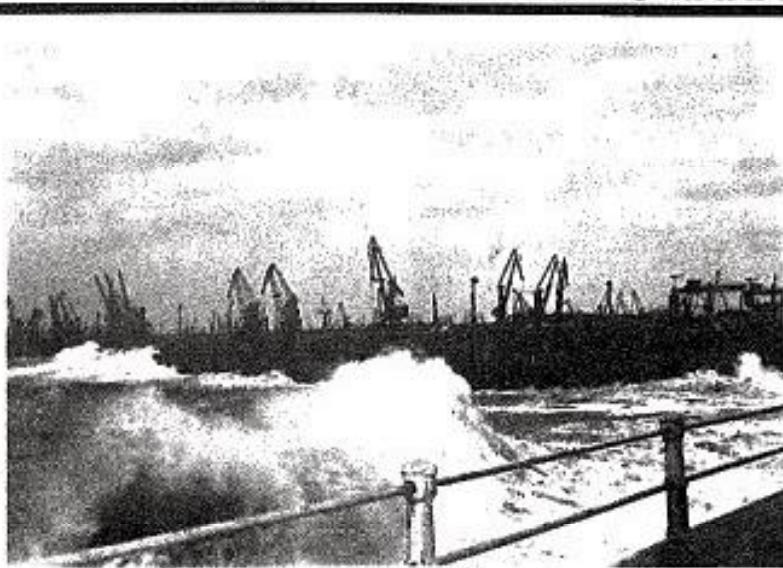
Adresându-vă tuturor urarea strămoșească de "LA MULȚIANI" și un an mai bun, vă doresc să obțineți numai și numai succes în misiunea deosebită de importanță pe care o aveți. Vă felicit cu ocazia înălțării pavilionului la bordul navei militare, monitorul "I.C. BRĂTIANU"!

MAREA

CARE NU IARTĂ GREŞELILE NOASTRE...

ERRARE HUMANUM EST - este omenesc să greșești... Există, însă, profesioni, meserii, în care greșeala, clipa de sovâlă, de silbiciu, sunt posibile o singură dată și se plătește cu prețul suprem - cu viața lor. Marinăria se află printre primele profesioni de acest fel. Și, totuși, cu prometeică înfrângere, el și alți generații de oameni sfidoază cu temeritate acest sambur pariu cu destinul, răspunzând chemărilor sufletelor lor spre nemărginirea albastră ale mării, îmbrățișând, ca pe o profesie de credință, meseria de marină. Fără ei, fără același cameni, ce mică ar fi fost lumea noastră de azi; fără ei, fără aceeași cameni din spatele lui Columb și Magellan, care au împins, generație după generație, împreună cunoașterea celor de crizorii, până când pe hârțile lumii n-au mai fost pote albe, până când toate tărurile au fost legate între ele cu temelnică drumuri fără pulbere, pe care omenirea să-a avansat spre cunoașterea de sine, spre propriul progres.

În tunul existenței noastre cotidiene poate prea adeseori ultimul de cameni universului albastru, de cameni mării. Actual lor temeră de înfruntare a stihilor naturii se extempează, nivelul până la banal, de mereu supradimensionalele noastre probleme "pământene" sau "marea-drame" existențiale. Până când, până când, cu brutalitate, realitatea ne reamintește de destinul deosebit al marinarii, relevând, înrăgi, echipul cumpărat al repetabilei tragedii a confruntării omului cu marea, cu stihia. Confruntare în care, de abia unii, știu că nu este învingătorul, ci victimă. Sub impactul dramei, ale cărei ecou ne parvin - val, atât de rapid - prin glosul "capitolul teribil" al secolului XX -



Se dezălnuje stiha ...

mass-media - vedem, poate abia atunci, sub chipul cunoscut, blând și admirator al mării vacanțelor noastre încrete și celălalt chip al său - chipul mării crude, al mării ce nu iartă, al mării astăzi îndinând cu monștru violență greșele temerilor săi înfruntători, apre a-o sancționează impunabil, cu forțe de cruzime.

La începutul acestui an o asemenea

casă noastră, prețul confruntării cu marea, comandanții lor ignorându-i o clipă - ce s-a dovedit FATALĂ - forță și neîndupăcară. Repetabila tragedie... Un nou naufragiu gen "Sedu", ridicat, de această dată, la părat, dar de pe urma căruia n-a mai existat nici un supraviețuitor.

Faptele sunt, deja, cunoscute: în ziua de 3 ianuarie 1995 Căpitania portului Constanța avizează cele 16 nave aflate în radă că o puternică furtună este iminentă. Până în data de 4 ianuarie, 10 dintre nave urmează

recomandările și, cum împun legile de bază ale profesiei, le înleg spre a întări furtuna "la capăt", iar patru intră în rade interioare. Singurele "PARIS" și "YOU XIU" rămân pe loc spre a-și întări tragicul destin. Este momentul FATAL al hotărârii comandanților care, din multiple motive, ignoră avertizamentele și refuză variantele oferite de Căpitanie. Cumpărată, furtuna ce se dezălnuje, cu vînt de 31 m/s și valuri de 7-10 m, le împinge, în seara zilei de 4 ianuarie, în digul din larg și le scufundă. Aceeași furtună, ce rupe digul de larg pe 100 m, face imposibile toate încercările de intervenție ale salvatorului "VITEAZUL", scafandrilor navali de salvare englez "SMITH LLOYD", ale Marinei Militare. Operațiunile de căutare desfășurate cu ample forțe în zilele ce urmează nu descoperă decât cedevre. După cum precizează prestigioasa publicație de specialitate "LLOYD'S LIST" cauza naufragiului e faptul că "ambii comandanți au ignorat avizele de furtună".

În spatele acestor lecțonice concluzii profesionale - vicime, drame, expertize și chiar sterile controverse și comentarii ale profesionistilor și, mai ales, ale... neprofesioniștilor.

Marea, marea crudă, n-a iertat greșala și 54 de oameni au plătit cu viață...

*Maior
Costin CONSTANDACHE*



Slujba de pomemire pentru cel dispărut

*... Si eu am fost
locotenent !*

Despre personalitatea și activitatea domnului contraamiral NICULAE POSTOLI, șeful de stat major al Flotei Maritime, am intenționat să scriu de la începuturile apariției revistei, prin anul 1991, pe vremea când era căpitan de rangul I și șef de stat major al Diviziei de Mare. Erau multe de spus. Și de bine. Când mi-am exprimat această intenție mi-a răspuns simplu: "Nu cred că este cazul, în primul rând pentru că Divizia de Mare este reprezentată de comandanțul ei, domnul contraamiral Niculae Ereminciu. Și în al doilea rând pentru că nu-mi fac decât datoria și intenționez să mi-o fac aşa până la pensie, fără să fie nevoie să se discute prea mult despre acesta".

Dacă gazetarului i-a fost mai greu să înțeleagă acest raționament, omul care-l cunoșteau cu peste douăzeci și cinci de ani în urmă (o, temporal) pe vremea aceea fiind elev al Școlii Superioare de Ofițeri de Marină (azi Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN") a înțeles mai ușor, cunoscând filindu-i modestia, bucuria de a ști că lucru este bine făcut.

În activitatea sa, anul 1994 a constituit un număr un an față că și unul de vară de carieră.

Conform organizării Flotei Maritime, șef de stat major al acesta a fost numit căpitanul de rangul I Niculae Postoli.

Se stie, vizual fiecărui locotenent de marină este gradul de ... amiral. La data de 1 decembrie 1994 prin Decret Prezidențial, ca o incununare a capacitatii organizatorice, experienței și meritelor dobândite la comandă sau ca ofițer de stat major în cei peste douăzeci și patru de ani de carieră, căpitanul de rangul I Niculae Postoli a fost avansat la gradul de contraamiral.

Surpriză! Nici pe departe pentru cel care-l cunoaște sau lucrează cu domnia sa. Totuși că este ofițerul al cărui vector profesional, mai bine de un sfert de veac, a fost constituit din conștinciozitate, seriozitate, modestie, reale calități de comandanț și ofițer de stat major, toate acestea permisându-l să urce treaptă cu treaptă, și nu ușor, ierarhia militară.

Înă și un succint curriculum vitae socio-profesional al domnului contraamiral Niculae Postoli.

S-a născut la 19 martie 1946 în comuna Peșineaga, județul Constanța, unde parcurge și primele trepte ale învățământului. Urmează apoi Liceul Militar "DIMITRIE CANTEMIR" din Breaza pe care l-a absolvit în 1964. Concursul de admitere la Școala Superioră de Ofițeri de Marină nu-i ridică nici un fel de probleme și o absolvă, printre primii în promoție, în anul 1968. Din

acest moment începe să dea adevăratul examen profesional ca ofițer ambascat în flotă, pe navele militare. Evident, prima funcție este cea de comandanță unitate de luptă navigație, pe o navă dragoare, apoi specialist cu navigația în Statul Major al unității de nave. În scurt timp i se încredințează comanda unei nave de salvare și apoi a unui grup de nave auxiliare. Urmează cursurile Academiei de Înalte Studii Militare, facultatea de comandanță și stat major, în perioada 1977 - 1979, la absolvire fiind numit șef de stat major la aceeași unitate de nave la care a debutat ca ofițer - dragoarele de bază. Treapta următoare - comandanță de unitate.

A avut ocazia în totă această perioadă să probeze calitățile atât de ofițer de stat major căt și cele de comandanță de navă sau unitate.

Obținerea, an de an, a calificatiilor de (numai) FOARTE BINE, erau un corolar al capacitații sale de analiză și sinteză, organizator și conducător, de ofițer care să se facă stimat de subordonății și de sedii ierarhici, ai rezultatelor foarte bune obținute la exercițiile tactice și aplicații pe mare.

Același elemente și calități l-au recomandat și pentru funcția de șef de stat major de mare unitate pe care a deținut-o din 1989 până în 1994. O carte de vizită onorată.

Purtând o discuție cu șeful de stat major al Flotei Maritime, domnul contraamiral Niculae Postoli, gazetarul nu s-a putut abține să pună două întrebări:

- Ce v-a determinat să alegeti cariera de ofițer de marină și, legat de acesta, dacă v-ați gândit vreodată că veți ajunge la gradul de amiral?

- Să nu uităm că m-am născut și am crescut la căjuive kilometri de mare, practic, chiar la malul mării.

Oarecum familiarizat cu apa nu a fost greu să optez pentru cariera de ofițer de marină. Nu m-am gândit că voi face "misiuni de viață" pe mare, dar a-mi face conștincios datoria intră în structura spirituală intimă pe care mi-am format-o de-a lungul anilor. Cât privește partea a doua a întrebării, parafrasându-l pe Napoleon, orice locotenent de marină poartă în ranită



bastonul de ... amiral.

Nu m-am gândit că voi ajunge vreodată amiral, dar, să nu uităm că și eu am fost... locotenent.

- Domnule contraamiral, că vă doripi și ce vă propuneți pentru noul an, 1995, și pe mai departe?

- Greu de răspuns în cîteva cuvinte, dar consider prioritar în perioada imediat următoare pentru statul major, al Flotei Maritime, proaspăt înființată, întocmirea în foarte scurt timp a documentelor operative și de conducere care să permită "rodarea" comandanținelor de mari unități și de unități în scurt timp. Sunt convins că anul 1995 va fi hotărător în acest sens, iar exercițiile și aplicațiile vor fi preghitite minuțios în acest scop. Sper să avem rezultate pozitive deoarece cunoște foarte bine capacitatea organizatorică și de conducere a comandanținelor din subordine.

În alt plan, îmi dorești să fiu sănătos, în fizica care este studiu la Universitate, facultatea de istorie, să meargă în continuare bine cu studenția până la finalitatea ei.

- Domnule contraamiral NICULAE POSTOLI subscrism la aceste gânduri și proiecte socio-profesionale, ale dumneavoastră și vă urăm, așa cum se obisnuiește, în astfel de situații, întră-militarii de carieră, "LA MAI MARE!".

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

Cu distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" în Mediterana

"UN ROUMAIN Á TOULON"

- Ecouri din presa franceză -

Încă de la sosirea și acostarea sa la cheul de onoare al portului Toulon (în ziua de 14 septembrie 1994) distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" și echipajul său au constituit un obiectiv de interes deosebit pentru publicul și ziaristii francezi. Încercând o "revistă a preselor" franceze, vis-a-vis de vizita navei noastre, am selectat, pentru cititorii revistei "MARINA ROMÂNĂ", unul din articolele ce ni s-a părut revelatoriu, apărut a doua zi (însotit de fotografia distrugătorului "MĂRĂŞEŞTI") într-unul dintre cele mai mari cotidiene din sudul Franței - "VAR MÂTIN".

Articolul este semnat de domnul Gabriel Jaufert, prezent, alături de alții reprezentanți ai mass-mediei, la conferința de presă organizată la bord, la câteva ore de la sosirea navei noastre și în cadrul căreia ziaristii francezi s-au întâlnit cu domnul contraamiral Petre Ivancu, comandantul marsșalui și domnul Alexandru Tiron, comandanțul navelor.

Iată, aşadar, cum au privit francezii, prin intermediul unui prestigios reprezentant al mass-mediei, vizita marinilor români.

Sub titlul "Un Rômain à Toulon" - a cărui traducere e facilă oricărui dintre cititorii noștri ("Un român la Toulon") autorul articoului subtitrează: "Venit pe distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI", contraamiralul Ivancu a subliniat că România reîntâlnește marile națiuni occidentale", continuând apoi:

"Este a doua oară de când, după căderea regimului Ceausescu, o navă românească atinge portul Toulon. Escala sa urmează celei făcute de "Premier Maître l'Hers" la Constanța. Distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" este în întregime o realizare marinărească. El este încadrat cu 270 de oameni din care 86 ofițeri. El face onoare conceptiei sale naționale și atât ținuta sa căt și a echipajului său sunt remarcabile.

Ieri, contraamiralul Ivancu și comandanțul Tiron au ținut o conferință de presă, în cursul căreia ei au exprimat cu claritate voînta țării lor de a participa la pace și echilibru în Mediterana și de a relătălni marile națiuni occidentale.

Contraamiralul Ivancu a reamintit principalele misiuni ale marinei române, în esență misiuni defensive, faptul că în prezent marina se află într-o perioadă de perfecționare a organizației sale. Au fost relevate contactele cu marina franceză și dezvoltarea schimburilor bilaterale și s-a subliniat că România este primul stat din rândul fostelor țări comuniste, semnatar al pactului de Parteneriat pentru pace.

Întrebat despre marina rusă, contraamiralul Ivancu a declarat: "O considerăm ca pe aceea a unui stat riveran al Mării Negre și nimic altceva în plus"; el a declarat, de asemenea, intenția flotei române de a fi mai prezente în Mediterana pentru a-și efectua antrenamentele.

Este aceasta o manieră, fără îndoială, de afirmare a latinității României și afisare a dorinței sale de a reîntra în campul occidental.

Întrebat despre conflictul din Iugoslavia și urmările asupra țării sale, contraamiralul Ivancu a răspuns că țara sa este împotriva oricărora intervenții militare, că ea suferă datorită consecințelor economice ale embargoului, care sunt foarte grele pentru România.

Astăzi și mâine, distrugătorul românesc va fi deschis vizitei publicului".

Le journal du Var - Carnet

Un Roumain à Toulon

Vizite sur le destroyer "Mărăşti" le contre-amiral roumain a signalé que la Roumanie renouvelait ses rapports avec les grandes nations occidentales.

C'



UN DESTROYER ROMAN EN VISITE À TOLON

Marsilia, 30.09.1994

**Domnului Contraamiral
Petre IVANCU**

Stimate domnule Amiral,

Am intenționat, imediat după plecarea Dvs., să vă exprim din nou satisfacția și mulțumirile noastre pentru modul exemplar în care s-a desfășurat vizita de curtoazie a distrugătorului "Mărăști" în Toulon, care a lăsat o deosebită impresie autorităților militare și civile franceze.

A fost o vizită de prestigiu care a contribuit notabil la o mai corectă prezentare a imaginii țării noastre în Franță.

Zilele trecute, participând la receptia organizată de amiralul Petry de Morecourt din Marsilia cu prilejul plecării sale definitivă, am întâlnit și pe amiralul Meheut din Toulon care, în fața personalităților prezente a comentat în termeni foarte elogioși vizita Dvs. apreciind "inalta clasa a marinii militare române, prestația și competența amiralilor Ivancu și Eremin". Am ascultat apoi cu plăcere reluarea de către amiral a unor idei din istoria României pe care le-a reținut din excelenta prezentare pe care ați făcut-o cu prilejul dejunului oferit de Admiralițatea franceză în 15 septembrie a.c.

Discuția care a urmat apoi s-a axat pe importanța geopolitică a României pentru Europa și Franța dovedindu-mi din nou - dacă mai era nevoie - utilitatea vizitelor Dvs. în Franță care a depășit cadrul militar și protocolar.

Personal, vă mulțumesc mult pentru amabilitatea Dvs. desăvârșită care a transformat o vizită oficială într-o întâlnire de suflet românesc.

Cu deosebită stima,

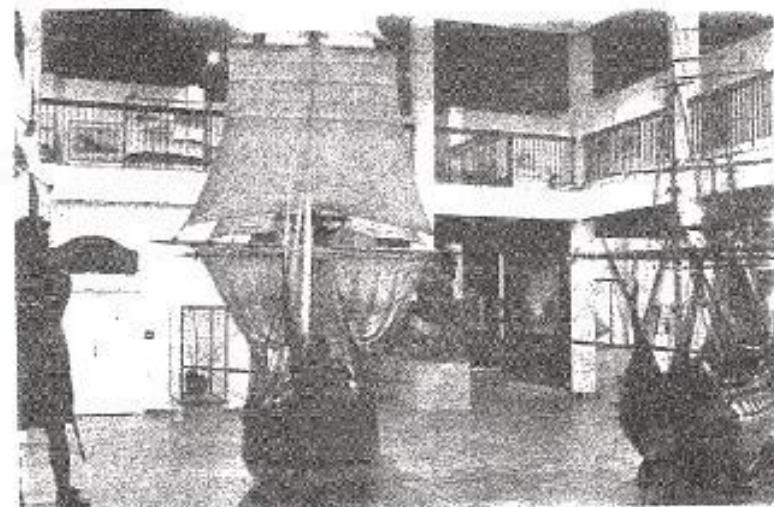
George BALDAC
Consul General

*Cu distrugătorul "Mărășești" în Mediterana***MUZEUL
MARINEI
DIN TOULON**

Pentru modul în care își cinstește eroii, istoria și tradițiile, națiunile franceză este un exemplu demn de urmat pentru toate națiunile lumii. În rândul acestor tradiții, cele ale Marinei Naționale Franceze ocupă un loc aparte, ce relevă respectul deosebit erătat fililor marinari ai Franței. Cu prilejul escalei distrugătorului "MĂRĂȘEȘTI" la Toulon, marinari români au avut prilejul să viziteze unul dintre cele unsprezece Muzeu ale marinei, existente în Franța (în afara porturilor-muzeu despre care am scris în numerole trecute, în revista "MARINA ROMÂNĂ").

În rândurile de mai jos prezentăm, pe scurt, câteva reperuri ce schițează "fizionomia" aparte a Muzeului marinei din Toulon. De fapt este vorba despre un complex, incluzând două clădiri distincte. Prima clădire este, în sine, un obiectiv istoric - "La Tour Royale" (Turnul Regal), așezat simetric, față de turnul Balaguier, la intrarea în portul militar. Turnul regal este parte integrantă a construcțiilor de apărare a portului Toulon, ridicate la ordinul regelui Ludovic al XII-lea, în 1513, construcție ce a durat zece ani. Tot aici este expusă o piesă deosebită a cărei existență este cunoscută de marinari, ca și de toți iubitorii marii din lume - batiscaful F.N.R.S. III ce a atins, în 1954, un record de scufundare, la adâncimea de 4050 metri. Muzeul din Turnul Regal este, în prezent, supus unui laborios proces de renovare.

Cea de-a doua construcție, găzduind Muzeul marinei din Toulon, se află chiar la intrarea principală în Arsenalul naval, în plin centrul orașului, fiind săcădită din 1981. Interesant este faptul că fațada actualului Muzeu este o



poartă triunfală a Arsenalului regal, executată în 1738, după planurile arhitectului Longe, poartă ce a fost adusă de la 100 metri distanță și asamblată clădirii moderne, la începutul construcției acesteia, în 1976.

Pieselete cele mai valoroase ale Muzeului marinei din Toulon sunt componente ale colecției de sculpturi și navomodeloare realizate în 1796 de sculptorul Félix Brun, precum și colecții de navomodele din secolul al XVII-lea. Două din navomodelele de mari dimensiuni ocupă centrul muzeului, înălțându-și arboradele pe două nivele. Aceste două splendide piese reproducând, la scară,

perfect, originalele, au servit de-a lungul timpului și ca material didactic în instruirea viitorilor marinari. Sute de machete și exponate, prezentate pe cele două nivele ale clădirii relevă momente importante din dezvoltarea Marinei franceze din Mediterana, din Evul Mediu până astăzi. Totodată, spații special amenajate, permit vizitatorului să vizioneze filme documentare ce completează imaginea asupra trecutului glorios al portului Toulon.

*Pagini realizate de
Maior
Costin Constandache*

Prima expediție zoologică românească în Brazilia

Așa cum am anunțat cititorii noștri, în numărul 29 al revistei, continuăm să publicăm și în acest număr noi amănunte din "cronica" primei expediții zoologice românești desfășurată în Brazilia, eveniment științific notabil, prezentat de unul dintre membrii expediției - domnul Modest Guțu, cercetător științific principal II, șeful Secției de nevertebrate a Muzeului de Istorie Naturală "Grigore Antipa" din București, căruia îl mulțumim, și pe această cale, pentru colaborare.

ÎN INSULA MARACA

Primul punct de colectări marine ale celor șase zoologi români de la Muzeul de Istorie Naturală "Grigore Antipa" și ale celor patru brazilieni, care i-au însoțit, a fost insula Maraca, situată la nord de gurile de vărsare ale Amazonului, în zona de amestec a apelor sale dulci, încărcate cu suspensii, cu cele împiezii și sărăte ale Atlanticului. Declarată rezervație naturală, insula nu este locuită, adăpostind doar un laborator de cercetări ecologice, dotat cu cele trebuințioase specialiștilor ce se deplasează aici temporar în vederea unor studii, singurii angajați permanenti fiind administratorul și cățiva marinari pentru ambarcațiunile din dotare.

Întorcându-mă în timp cu gândul la cele câteva zile trăite aici cu colegii, alături de specialiștii brazilieni - care călcau și ei pentru prima dată în acest lănit izolat și neospitalier - amintirile încep să se deruleze, de fapt, odată cu călătoria anevocășă de la Macapa la Amapa, pe o șosea în cea mai mare parte neasfaltată, cu pământ roșu de laterit, bogat în oxizi de fier, și plină de ochiuri de apă adunată în urma ploilor abundente ce se revarsă aproape zilnic în zona amazoniană. Deși obosită, cele aproximativ nouă ore de drum - peste șapte parcurse noaptea - au avut farmecul lor nu numai pe șoseaua pustie, când într-un întuneric desăvârșit deslușeam încolo, printre nori, doar stelele pe cer și miile de luminile mișcătoare produse de licurici ce zburau printre ierburile umede din jur, dar și atunci când, mult după miezul nopții am orbecât timp de aproape două ore, conduși de ghidul

noustru, în căutarea unui loc de dormit într-o așezare în care toată suflarea dormea cufundată în bezna nopții, uitării, parcă, și de Dumnezeu. În cele din urmă am fost cantonați în niște camere oficiale în care păianjenii și viespile deveniseră stăpâni absoluchi de când nu mai trecuse nimeni prin ele. După numai vreo două ore de somn, când încă nu se luminase de ziua, ieșine din nou băjbâind, în grabă, cu lanternele aprinse și încărcând lucurile în mașini pentru a ajunge cât mai repede la debarcader, unde ne aștepta, în apele fluxului, ambarcațiunea laboratorului din insulă, denumită sugestiv "Flora și Fauna". Aici, altă descărcare, altă încărcare! Nimic din toate acestea, însă, nu au avut darul de a ne micsora entuziasmul nostru atunci când urcați, în cele din urmă, cu toate bagajele pe mica ambarcațiune ce trebuia să ne transporte, la început din nou să plouă. Picături din ce în ce mai mari, mai dese și mai reci - ca și cum n-am fi fost în imediata apropiere a Ecuatorului - ne biciuiau fețele obosite, apa

strecându-se, încet-încet, până la piele, prin cusăturile mantalelor, ca în final să se adune în cizmele noastre de cauciuc. Cu toate acestea, nici unul dintre noi nu ne-am dezlipit de pe puncte. În dorința de a vedea că mai multe și, totodată, a înțelege căte ceva din sensul vieții într-o natură aparte, în care oamenii sunt mai puțin legați de cămuirea legislativă - stabilită de conducători pe care nici nu-i cunoșc - decât de orănduirea ce pare statnică deja genetic, datorată trăiri de-o vesnicie într-o lume mai aproape de cer și apă, în care viața și moartea nu sunt numai perpetue, ci și egale.

Din cauza aluvialilor cărate de apele învolburate ale Amazonului, chiar și la această mare distanță, de circa 200 de kilometri față de gurile sale de vărsare, oceanul este, în această parte, tot timpul tulbure, cu nuanțe de culoare foarte net delimitate pe diverse porțiuni, ce să schimbă de la un moment la altul datorită curentilor marini sau direcției mareaselor, alternând, când dinspre larg spre uscat, când invers. Privim la apa mociroasă din jur - care parcă și-a schimbat și consistența, devenind mai vâscoasă - și, din când în când, zărim, prin negura ploii, bârci înguste cu pescari posomorâți, pe fetele căror viață aspiră de zi cu zi a brăzdat cute adânci.

Ieșit în larg, valuri din ce în ce mai mari ne saltă de pe o coamă pe alta, în timp ce spuma din slaj se pierde în apa maronie. La un moment dat, agitația de la bord și colacul de salvare aruncat în apă, ne fac să ne concentrăm atenția către Tânărul care se luptă cu valurile murdare, încercând să se apropie de



objectul dătător de speranță. După ce a urcat pe punte, contrariat, parcă, de cele întâmpilate, începe cu migală să-si scoată din buzunare actele, banii, tigările și tot ce mai avea. Cei doi marinari care au făcut efortul de a-l reduce căt mai repede și în deplină siguranță, după ce l-au văzut alături, lipsit de primejdie, s-au pus pe un râs în hohote, ca și cum n-ar fi fost în joc viața unui om, ci numai neîndemnarea sau neatenția lui copilărească. Abia acum ne dăm seama că este chiar ghidul nostru, angajat din orașul Macapa, pentru a ne dirija până la Amapa și înapoi, având în vedere că mașinile închiriate urmău să fie conduse de colegii brazilieni, care nu cunoșteau nici ei drumul; ar fi fost o aventură prea riscantă să ne incumetăm noaptea în locuri necunoscute, cu numeroase ramificații și întretăieri de șosele lipsite de plăci indicatoare și cu localități situate la distanțe extrem de mari.

În cele din urmă intrăm pe canalul ce desparte insula în două (numit aici Canalul Infernului), deslușind malurile înalte, cu parte liniște sau abrupte, încărcate de aluvioni dezgolite de refluxul ce a avut loc în timpul celor peste două ore căt a durat drumul nostru de pe continent până la insulă și în care stau afundate trunchiuri de copaci dezrădăcinați de viiturile marelor și rostogolii la întâmpinare. Deasupra, țărmul etalează o vegetație luxuriantă, compusă cu precădere din desisuri de bambus, dar și arbori cu înfățișare mai aproape de ceea ce, în copilăria noastră europeană, am fost deprinși să vedem, alături de care palmieri răzleti își flutură cu eleganță frunzele mari, conștienți, parcă, de frumusețea cu care au fost înzestrăți. Nu departe, la babord, câteva construcții din lemn, între care tronează o antenă parabolică, se detasează net pe verdele crud, cea mai mare adăpostind casa-laborator. Chiar în dreptul ei, curenti puternici din canal, determinați de marea ce măsoară 6-7 metri înălțime, ajungând la 8-9 în timpul celor maxime, au erodat neîntrerupt malul. Pentru a proteja să a construit un dig apărător, din scânduri groase, bătute pe verticală și strâns lipite una de alta, oprind astfel unduirea veșnică a valurilor ce muscau din insulă. Un debarcader în



trepte, pentru diverse nivele ale apei, este dezmembrat în partea sa inferioară, iar printre pilonii nerânduți pescăre, sărind ajurea, mici pești ce se îndepărtează cu viteză, fără a se afunda în apă, ori de căte ori li se par amenințătoare miscările noastre. Reușim să le zărim doar ochii mari ce ne urmăresc, animații nu numai de curiozitate, dar și de frică. Sunt din neamul celebrii pești cățărători, care trăiesc în zonele de mangrove din regiunile calde, unde scădereea nivelului apei, până la secare, nu-i deranjează. Își găsesc refugiu fie în mocirla rămasă, fie pe rădăcinile și trunchiurile dezgolite, pe care se cățără cu o agilitate remarcabilă, agățându-se cu înotătoarele lor pectorale, transformate în adevarate labute cu ghiare. Ceva mai sus, printre scândurile digului, crabi mari sau mai mici își agită amenințător crești, cățărându-și grăbișii ascunzători căt mai sigure, în timp ce câteva păsări-holțari, de mărimea unor găini, tronează nepăsătoare printre ramurile copacilor din apropiere, neacordându-ne, aparent, nici o atenție.

Coborâm direct în apă, apoi străbătem partea înaltă și alunecoasă, cărând, totodată, mulțimea de bagaje, din care unele trebuie protejate cu multă grijă. În timp ce facem efortul de a scoate un picior din noroul vâscos, celălalt se afundă tot mai mult. Din când în când, căte o înjurătură scăpată fără voie are darul de a mai "indulci" primirea nu prea ospitalieră cu care suntem întâmpinați în această parte a lumii. Cei mai avantajați par a fi colegii noștri braziliană, cu cele, puțin peste 40 de kilograme ale sale și băieți de la laborator, care par a pluti

pe lângă noi. Iar dacă acestia din urmă urcă pe o scară ce-i duce la partea superioară a digului, ca apoi să meargă cu dezinvoltură pe muchia lui îngustă cu bagaje grele pe cap și în mâini, noi, mai puțin obișnuiți cu echilibristica, ne cățărăm pe o pantă înclinată, din scânduri, trăgându-ne mai mult în măini de parăma aruncată de un marină, din cauza alunecusului provocat de nămolul fin. Când să respirăm ușurați că, în sfârșit, am trecut și de acest hop, îndreptându-ne către clădirea principală, din ierburile înalte s-au desprins, năpustindu-se asupra noastră, ca o hoardă, "cete-cete" de tânără mici și negri, hămesiți de foame. Abia în cerdacul casei-laborator, și numai după ce ne-am eliberat de bagaje, am reușit să scăpăm de ei - deși era prea tarziu - în timp ce cărăiala stridentă, declansată de prezența noastră, a zecilor de păsări ce și-aveau culburile atârnate într-unul din copacii din preajmă, ne răsună în urechi ca un râs batjocoritor, plin de satisfacție.

În cele din urmă, după câteva asemenea incursiuni, bagajele au fost cărate și depozitate în încăperea principală, după care a urmat o sumară curățenie, verificarea plaselor de tânără de la geamuri, despachetarea echipamentului și amenajarea laboratorului, montarea unor paturi suprapuse în dormitor și multe altele, ca și repararea unei conducte din podul casei, din cauza căreia, pe unele din paturile noastre începuse să curgă apa.

(Va urma)

Modest GUTU
Cercetător științific principal II
Seful Secției de Nevertebrate

**NUME DE EROI
ÎNSCRISE PE BORDAJ**



**LOCOTENENT
VĂRTOSU CONSTANTIN**

S-a născut la 19 ianuarie 1893 la Galați. Ultimul domiciliu: Galați, str. Brailei nr.133.

După absolvirea scoli de artillerie, geniu și marină cu gradul de sublocotenent. În 1913 este trimis la Școala navală din Kiel, pentru perfecționarea pregătirii de specialitate în erma marinei.

În preajma intrării României în primul război mondial, la 1 iulie 1916 este avansat la gradul de locotenent. Odată cu începerea războiului își desfășoară activitatea la Grupul port-mine din cadrul Comandamentului Apărărilor sub Apă.

La 29 decembrie 1916 se află pe o salupă tip "Smârdan", care venea de la Chilia. Ajungând în dreptul Isaccei, unde erau instalate bateriile minice, nava a fost scufundată în timpul bombardamentului dezlanțuit de aceste baterii. În această imprejurare s-a înecat locotenent Vărtosu Constantin, împreună cu locotenentul Alexandrescu Ion și plutonierul major Marinescu Nedea.

*Căpitan locotenent
Marian MOSNEAGU*

Colocviu

**ARMATA ȘI BISERICA
ÎN SOCIETATEA ROMÂNEASCĂ
- TRADITIE ȘI CONTINUITATE -**



Este un fapt binecunoscut că prezența și lucrarea Bisericii are o lungă și bogată tradiție în armata română, încă de la constituirea acesteia ca armată modernă. Prezența preotului militar a fost, de-a lungul timpului, constant indispensabilă în activitățile de instruire și educare a oștirii și a marcat memorabile fapte de arme, în perioada celor două conflagrații mondale.

Preotul militar a constituit întotdeauna un suport moral pentru toți cei aflați sub arme care, într-o strânsă comunione, și-au înnobilit sufletele cu credința strâmoșească și dragostea de țară.

Problema asistenței religioase în rândul militarii, pusă cu acuitate după Decembrie '89, a constituit tema Colocviului "ARMATA ȘI BISERICA ÎN SOCIETATEA ROMÂNEASCĂ - TRADITIE ȘI CONTINUITATE", desfășurat la data de 17 ianuarie a.c., la Cercul Militar din Constanța, sub egida Statului Major al Marinei Militare. Colocviul a abordat tematici de mare importanță ce pledează pentru ideea că cele două instituții ale societății românești să reia tradiția de conlucrare și de existență în simbioză. Acestea s-au referit la: activitatea religioasă oglindită în legislația și normele militare (conferențiar - consilier juridic militar Stefan Oruna), rolul armatei și a bisericii ca instituții fundamentale ale societății românești (căpitan de rangul I dr. Jipa Rotaru), rolul religiei în formarea la militari a calităților morale volitive (preot Nicolae Stoleru), prezența preotului în structurile militare (preot Stefan Buchiu).

Au rostit cuvinte de salut, în numele ministrului apărării naționale, domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare și IPS Lucian Florea.

La lucrările Colocviului au participat prefectul județului, domnul Anghel Constantinescu, dr. Doina Păuleanu, consilier șef al Inspectoratului pentru Cultură al județului Constanța, colonel dr. Jipa Rotaru, directorul Muzeului Militar Național, amirați, generali, ofițeri din garnizoana Constanța, din Ministerul Apărării Naționale și Ministerul de Interne.

Inaugurat la 22 noiembrie 1994, colocviul cu tema amintită s-a constituit ulterior în colocviu itinerant în garnizoanele militare.

În numerele viitoare ale revistei noastre vom reveni cu dezbaterea pe larg a unor teme referitoare la instituția Bisericii în armată.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**



UN MARŞ SPRE ÎNCEPUTUL LUMII**- JURNAL DE CĂLĂTORIE -**

(urmare din numărul trecut)

Orasul cuceritorului lumii

Citind așa - numitul jurnal de bord al unui gazetar de la începutul veacului, Mihali Negru, în fapt note de călătorie reunite în 1927 sub titlu "Spre Africa", nu-mi venea să cred că Alexandria se va ascunde privirilor cercetătoare din larg. Dar era întocmai descrierea de atunci, când jârmul, la nivelul mării, nu oferă acea imagine de amfiteatru specifică majorității orașelor-porturi, iar farul, aproape scund, era departe de acea minune a lumii antice înaltă de 200 m care a fost, zice-se, Farul lui Ptolomeu Filadelful. O idee despre el ne-o oferea unul din cadourile simbolice primite de comandantul marșului pe timpul întâlnirilor protocolare cu oficialitate și comandanții militari ai zonei. Însă pe măsură ce înaintăm, clădirile moderne se disting tot mai clar, încât te întrebă dacă au existat, într-adevăr, pe aici vechile splendori despre care generalul arab Amr ibn al-As a raportat califului Omar: 4.000 de palate, 1.200 de grădini, 400 de circuri și numeroase locuri de distracție.

Orașul, fondat cu 300 de ani î.H., de către Alexandru Macedon, îngropat tot aici, dar fără să-l fi descoperit cineva până azi mormântul, orașul călcat mai apoi de romani care și-au legat numele de incendierea celebrei biblioteci prin gestul necugetat al lui Iulius Cezar, dar și al Cleopatrei care l-a cunoscut pe el precum și pe Antoniu și Octavian, spre încântarea artiștilor ce l-au nemurit mai târziu prin operele lor, orașul cucerit de arabi, de francezii lui Napoleon Bonaparte, de englezi mai târziu, nu pare să ne ofere mărturii ale trecutului. Să totuși, ele erau prezente, dar ascunse ochiului, cum aveam să ne convingem mai târziu.

Ajunsî la jârm unde ne așteptau ambasadorul nostru la Cairo, atașatul militar și membrii ai Consulatului din Alexandria, mergem să depunem o coroană de flori la monumentul eroilor, ridicat în 1966. Asistat de reprezentanții marinei militare egiptene, contraamiralul Iordache va semna într-o carte de onoare în acordurile solemne ale fanfarei militare. Cățiva curioși autohtoni, opriți lângă semicercul monumentalului, ne-au dat prima idee de amestec al raselor umane pe care istoria le-a adus în acest oraș, te îniri de unde. Greci, sirieni, libanezi, armeni, evrei, turci, alături de arabi majoritari se văd pe marea bulevard ce împodobește cu imobile moderne conturul jârmului, ori pe străzile mai mult sau mai puțin sordide, pline de dughene, buticuri și tarabe ale negustorilor de nimicuri utile.

Vechea capitală a ptolomeilor răspunde, însă, prin ofensiva construcțiilor moderne împotriva magherinilor de pe străzile unde gunoul zace la fel de malestuos ca în cartierele mărginașe ale Bucureștiului și Constanței. Noua arhitectură este concursată numai de Moscheea Abu El Abbas, cea mai mare din Alexandria și de Catedrala Ortodoxă în perimetru căreia se află și sediul Patriarhiei întregii Africi.

Dacă orașul avea în secolul al V-lea fortul Oait Bey construit după modele medievale, acum muzeu al mării menit să păstreze în amintire fasturile trecutului maritim, Alexandria are astăzi apărători vajniți în marinarii militari ale căror fortărețe plutitoare veghează jârmurile și intrarea portului Alexandria.

Reprezentanții lor din conducerea flotei de luptă a Egiptului și șeful zonei militare aveau să ne fie oaspeți în seara zilei de 24 august la recepția oferită de contraamiralul Iordache,

priilej de a dovedi că știm să le respectăm religia oferindu-le numai preparate din carne de oaie și vită gătită în vase de inox noi, luate din timp din țară de șeful logistică căpitan Vladu și ajutoarele sale, platonierii Rică Toncea și Ion Manolache. Sprij disperarea noastră a trebuit să extindem acest respect și la capitolul băuturi, Coranul interzicând consumul alcoolului.

Îți mulțumim, Doamne, că nu te numești Alah!

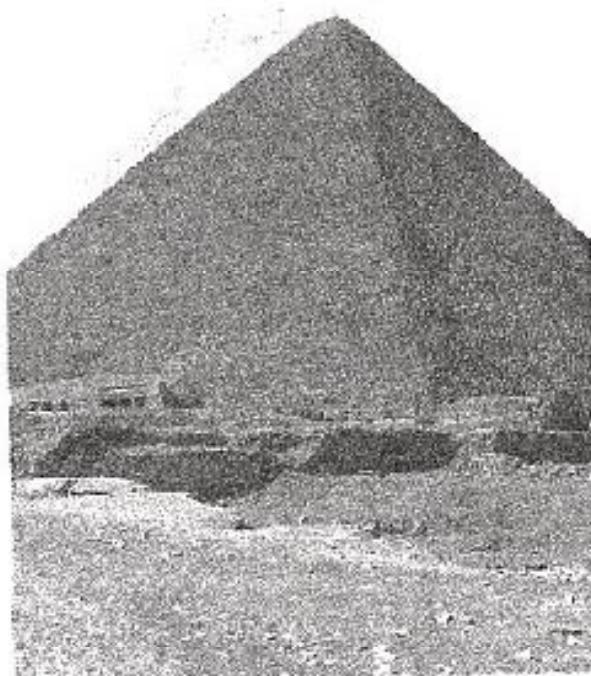
Uriașii Nilului și blestemul faraonilor

Drumul de la Alexandria la Cairo pe care noi îl plătim cu 17 \$ inclusivă aici și prețul biletului de intrare în Muzeul de Egiptologie, este plăcut doar într-o mașină cu aer condiționat, de care beneficiem și noi în autocarul închiriat de agentul naval. Altfel, cel 250 de km ar fi un supliciu pe soseaua ce să deserteze în două.

Un plan îndrăzneț de fertilizare a nisipurilor se conturează vizibil, statul stimulându-i prin diverse mijloace pe cei hotărâți să transforme pustiul în pământ rodit. Arboreti pitici, în genul jnepenilor noștri, ori palmieri nepăsători la arșiță sunt răspândiți pe spinarea deșertului pentru a fixa nisipul, păsat tot mai des de parcele cu porumb sau bumbac, irigate. Câtă muncă să aduci aici pământ pentru cultură... Câtă îndărjire în lupta cu pustiul!

Herodot afirmă că Egiptul este darul Nilului, da și bătălia aceasta înversată cu deșertul ne duce cu gândul la acel

(continuare în pag. 14)



(urmare din pag. 13)

țărani de pe vremea faraonilor care, atunci când fluviul inunda pământul, în perioada iulie-septembrie, ei înălțau Piramidele ce aveau să umilească pustiul. Nu, bătrâne Herodot, nu Nilul a creat Egiptul, ci țărani iul. Si totuși, cu toate oazele de verdeță, peisajul rămâne dezolant, iarul cerului se simte - cu tot aerul condiționat al autocarului și drumul pare nesfârșit. Doamne, ce dar neprețuit ne-ai făcut nouă, românilor, cu o țară ale cărei frumuseți și bogății nu le are nimeni în lume! Dar cosmopoliti cum suntem, cu ochii la străinătatea pe care o considerăm mai ceva decât merită, abia călcând alte tărâmuri ne dăm seama că al nostru este fără egal și numai absența unei publicitați ingenioase îl ține în conul de umbră al turismului mondial.

În sfârșit, după aproape 3 ore de mers prin pustiul de nisip, se iveste perla Nilului - Cairo. Fostul "Heliopolis", "orașul soarelui" cum l-au numit grecii și românii după obiceiul închinării la astrul zilei al locuitorilor urbei înălțată pe aceste locuri în urmă cu 3.000 de ani î.d. Ch., orașul, aşadar, este menționat și în Biblie cu nume le On.

De fapt, cel mai mare oraș african de astăzi este sinteza catorva asezări urbane ridicate aici de-a lungul mileniilor. Acum 5.000 de ani se născuse, alături de On, capitala politică a Egiptului, orașul Memphis din voința unificatorului țării, faraonul Menes. Împăratul Cambyses construl Babylonul ce va deveni mai târziu o garnizoană puternică a bizantinilor. El vor fi izgoniți de generalul Amr ibn El Ass, care va înălța în vecinătate capitala islamică a Egiptului, El Fostat. Peste veacuri apar alte fundații: Al Askar - reședința guvernatorilor arabi și Al Katal al primului rege musulman al Egiptului, Ahmed ibn-Tulun. În fine, în 969 e.n. răsare Al Qahira sau Cairo din ordinul comandantului șef al trupelor invadatoare fatimide, Jawhar Al-Saqally. Din 1168 când Fostatul a fost incendiat de localnici pentru a-i împiedica pe cruciații franci să-și afle adăpostul în el, Cairo preia rolul de centru oficial. Legendarul Salah El-Din sau Saladin, nepotul generalului Sirkuh, organizatorul luptei contra cruciaților și-a legat numele de ridicarea nouului Cairo. Cetatea lui este vizibilă și azi ca și o parte a zidului de apărare ce înconjura orașele ce vor purta de-acum un singur nume.

Desigur, nu putem vedea prea multe vestigii din orașul cu cea mai veche universitate din lume, Al Azhar, dar Muzeul de Egiptologie ne permite o călătorie în timp chiar cu o cameră video, dacă suntem dispuși să plătim 30 \$, în afara celor 3 căt costă biletul de intrare. Cartea internațională de ziarișt care îți dă dreptul la intrare gratuită este valabilă poate în alte părți ale lumii, nicidecum aici. Pentru o plimbare, însă, prin treizeci de veacuri de memorie a timpului nici un sacrificiu nu-i prea mare și pătrundem în templul celor peste 100.000 de capodopere.

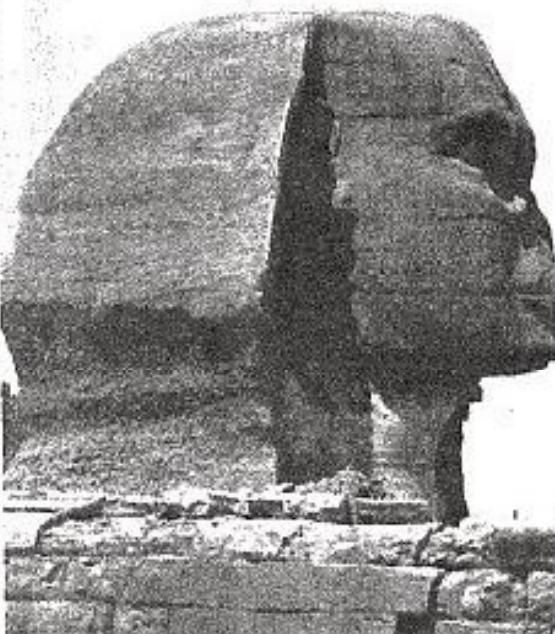
Intrarea în uriașul depozitar al mărturilor faraonice este dominată de patru colosi statuari din care trei îl surprind în ipostaze diferite pe Ramses al II-lea, iar al patrulea îl reprezintă pe faraonul arhitect Amenhotep al III-lea cu soția sa.

De proporții mici, însă impecabil executat, grupul statuar al faraonului Mikerinos, încadrat de zeița Hator și zeul protector al uneia din cele 42 de zone administrative ale Egiptului, atrage, cu deosebire, privirea în holul unde alte ansambluri miniaturale povestesc despre diversele ocupări ale acelor vremuri: frâmântatul păinii, olăritul, fabricarea berii...

Găsită în apropiere de Saqqara, sculptura în lemn dintr-un singur trunchi de sicamor a "Primarului" cum a fost numită, datează din perioada vechiului regat, dinastia a V-a. Expresivitatea lui este sporită de ochii de cuart și genele din cupru. Artiștii recurgeau la cuart, cupru sau bronz cum au folosit și pentru genele unui scrib din calcar pictat, o adevărată, tentativă de spargere a canoanelor creației; se observă usoara întoarcere a capului spre dreapta ca și când scribul ar gândi înainte de a scrie. Sunt multe statui de scribi în muzeu, semn că erau prețuți de regii Egiptului pentru cunoștințele și arta scrierii lor. Tot aici se află și statula cioplită în diolt a faraonului Kefren, însă ceea ce îl fură atenția dintr-odată este cuplul Rahotep, înalt preot al Heliopolisului și soția sa Nofret. Formele grăioase Nofret, adică "Frumoasa", pielea albă, mâna dusă la înimă, asemenea poziției soțului a cărui culoare a pielii subliniază idealul de frumusețe masculină, precum albul definește pe cea feminină, rețin privirile minute în sir. Din stânga sălii

îl admiră piticul Senab, oficialitate importantă a dinastiei a VI-a, împreună cu soția și cel doi copii înfățișați cu degetul în gură, tocmai pentru a le pune în evidență vârsta.

Dar strălucirea muzeului este conferită cu adevărat de comoara nefericitului rege-adolescent Tutankhamon ucis, la 19 ani, în al 9-lea an al domniei. Descoperit în 1922 de lordul Carnavon și arheologul Howard Carter, tezaurul de acum 3.500 de ani, numărând 1.703 piese, a alimentat numeroase speculații din zona paranormalului despre așa-zisul "blestem al faraonilor", bazate, ce-i drept, pe realitatea morții, aproape imediat după descoperire, a 13 din cei 20 de oameni care au tulburat somnul veșnic al faraonului. Primul a fost lordul Carnavon. Până în 1924 au murit toti. Ultarea, însă, se asternă peste destinul oamenilor mărunti, dar nu și peste al frumosului rege care și după moarte își etalează măreția. Trei sarcophage din lemn aurit și unul din aur masiv închideau trupul fără viață într-un



← mormânt din Valea Regilor. Patru sarcophage miniaturale din lemn aurit, identice cu cel mare, ascund ficatul, stomacul, plămânii și intestinile faraonului scoase în ritualul mumificării. Numeroase inele, brătări, coliere și diamante împodobesc lumea de dincolo, dar masca mortuară și sarcogaful din aur masiv, lung de un metru și jumătate și căntărind 200 de kg rămân cele mai frumoase obiecte de orfeyerie din toate timpurile.

Alături de cavourile, și ele din lemn aurit, cu scene din viața ilustrului dispărut, strălucesc 4 statuete de alabastru reprezentând cele patru puncte cardinale menite să-i ajute pe rege să se orienteze în luna sa călătorie. O umbrelă uriașă urmă să-l protejeze de intemperiile când va fi purtat pe paturile tractate de creaturi zoomorfe sculptate în lemn aurit; leii îl transportau pe pământ, hipopotamii pe ape, iar vacile - vezi zeita Hator - prin imperiul cireșec.

Dar și patul de odihnă din timpul vieții și vasele de parfum din alabastru și cele 365 de statuete de aur, reprezentând chipul zilnic al faraonului pe durata unui an, scaunul său de odihnă și tot felul de zeități din aur sau lemn aurit, ori tronul pe-al cărui spătar o gravură de maestru relevă dragostea tinerelui său pentru faraonul Tutankhamon, toate aveau să-l însoțească pe drumul fără întoarcere.

Una din trămbițele de luptă ale Tânărului rege a fost folosită de două ori în veacul nostru. Un curios a suflat în ea în 1939 și a două zile a izbucnit războiul mondial. A doua oară a răsunat în 1967 și a început războiul arabo-israelian. Poate pentru a nu mai fi folosită străjuiește acum la capătul sălii statuila lui Tutankhamon în mărime naturală sculptată în lemn negru iar Anubis, câinele-zeu păzitor al necropolelor este gata să-i îndepărteze pe alii imprudenți.

Cu acest gând optimist părăsim Muzeul de Egiptologie admirând, din autocar, metropola înălțată pe ambele maluri ale legendarului Nil. Vom parcurge apoi Bulevardul Piramidelor pentru a întâlni ciclopicele minuni ale lumii antice.

Si iată-le!

Muți de uimire ne simțim strivii de grandoarea și vechimea lor. Abia aici trăiesc adevarul că timpul se teme de Piramide și, precum în largul mării, alături lor sentimentul nimicniciei omenesti. Si totuși, ele au fost înălțate de oameni în urmă cu 4.700 de ani, pentru încoronarea Keops, Kefren, Mikerinos. Legenda spune că forma construcției acestor morminte regale ar fi fost sugerată de însuși fluviul care, la retragerea apelor, lăsa în urmă, prin uscarea pământului, forme geometrice piramidale. Cert este că Piramida cea Mare a lui Keops a fost proiectată de vîrul său, arhitectul Hemiuunu, cum ne asigură Eugen Popa în cartea sa de călătorii prin Egiptul antic. Înălță de 148,208 m, cu latura de 232,805 m, construită din peste 2 milioane de blocuri de piatră a către 2,5 t fiecare, uriașul munte al desertului a fost zidit cu sudeoarea a peste 100.000 de oameni pe parcursul a 20 de ani, cum ne asigură Herodot. Marii Piramide își spuneau "Locul strălucirii" sau "Akali cea plină de lumină" pentru că era acoperită cu dale de calcar, frumos șlefuite care, în soarele desertului, trebuie să fi strălucit ca un far, cum este încă vârful Piramidei lui Kefren înălță de 143 m. Uriașul lui Iäcas este singurul deschis vizitatorilor care și în mileniul nostru trebuie să-și încovoieze trupul înainte de a ajunge la locul de veci, prin galerii strivitoare, pentru a-i aminti omului de rând că este un nimic în fața faraonului.

Înălță doar de 108 m și cu latura de 143, Piramida lui Mikerinos nu pierde din măretețe, integrându-se



armonios în ansamblul riguros proporționat al perimetrelui Piramidelor, cum riguroasă era întreaga artă a egiptenilor. Misterul care planează în jurul lor, tesut tot mai des de fanii credinței în energia biocosmică ce să concentrează în aceste construcții - și trebuie să recunoaștem că efectul de piramidă a fost dovedit științific gratuită doamnei cercetător Marioara Godeanu, colonelului Theodor Pandur și maistrului militar Ninel Năftănăili, constructorii unei piramide după reguli faraonice într-o unitate militară bucureșteană - misterul, deci, te copleșește când afli că Marea Piramidă era perfect orientată spre cele 4 puncte cardinale și că împarte exact în două atât de la nord la sud cât și de la est la vest mărimea uscatului și apelor globului.

Apoi o serie de date astronomice și matematice, întrinseci construcțiilor, conduc la afilarea numărului π , adică 3,14 și la redarea distanței dintre Pământ și Soare, de 149.400.000 km, adică aproximând, multiplicarea cu un milion a înălțimii Marii Piramide.

Doar cămilele și stăpâni lor în căutare de misterii pentru plimbări insolite pe cocașa animalului, uneori agresivi prin oferă lor, nu realizează cătă emoție și uimire se adună în sufletul turistului, mai ales când pornește către Sfinxul cu privirea misterioasă îndreptată spre soarele Nilului. Oare, întâmplător să se fi ridicat lângă el Templul Mumificării unde, într-un gest disperat, faraonii își lăsau trupul inert pregătirilor pentru o nouă întoarcere la viață?

Enigmatica lui figură ne va urmări, poate, întreaga viață, cum tot așa, Piramidele ne-au contaminat de speranță în nemurire.

**Locotenent-colonel
Lică PAVEL**

JURNAL DE BORD INEDIT

ULTIMUL VOIAJ CU PRIMUL BRIC "MIRCEA"

(15 iunie - 17 septembrie 1926)

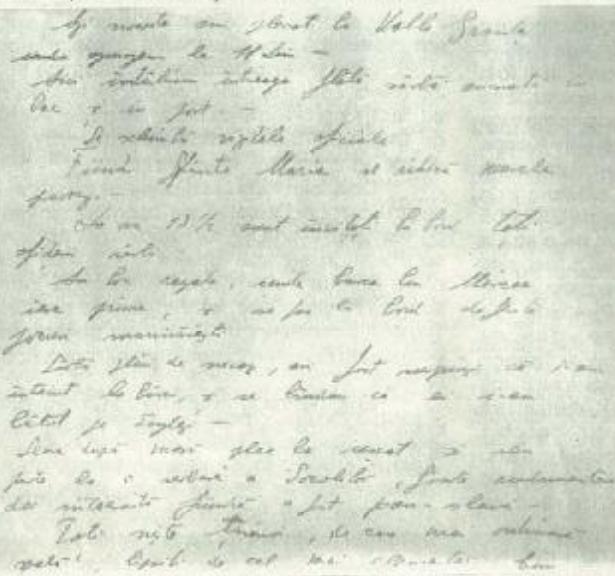
În ultima călătorie de instrucție efectuată de primul bric "Mircea", în vara anului 1926, s-au întocmit cel puțin două jurnale de bord: cel oficial, considerat ca act juridic și document istoric, alcătuit de către ofițerul din cart și un altul, personal, de aceeași valoare documentară, scris de tânărul sublocotenent, de atunci, Constantin D. Borș, de existența căruia am aflat de curând. Un gând inspirat l-a îndemnat pe autor să consimneze, zilnic, evenimentele petrecute la bord și impresiile culese în porturile și orașele vizitate. O întâmplare felicită - întâlnirea cu un coleg de promoție și de voiaj, comandorul în rezervă Petre Căldărasu - mi-a oferit prilejul să-l cunoasc pe Constantin Borș care, cu o lăudabilă bunăvoie, mi-a dat spre lectură, între alte scrieri de același fel, și Jurnalul de bord "Bricul Mircea - campania 1926 - Italia".

Marinarul profesionist, ca și omul îndrăgostit de mare, istoricul, ca și obișnuitul cititor, atât în paginile jurnalului amintit date instructive și lucruri captivante. Faptele petrecute în zilele de plutire pe ape ne transmit poezia severă, dar înăltătoare, a marinării. Lapidar, limpede și plăcut sunt descrise eforturile echipașului să folosă forța vântului, din orice direcție

ar fi venit, pentru propulsia navei, de a ieși cu bine din situații dificile, când marea pune la încercare forța fizică, profesională și morală a marinarii. Chiar în primele ore după plecarea din Constanța se menționează: "Marea frâmăntată de vânt ne primește cu brațele deschise, legănându-ne cam cu prea multă dragoste, la pieptul ei. Avem benzi de 15 - 20 și chiar 25 de grade, într-un bord sau în altul. Doctorul și operatorul cinematografic, care la început se laudau, stădând râul de mare, după 15 minute de mers au dispărut de pe puncte, în cabine, sub motiv că sunt obosiți". A doua zi, pe 16 iunie 1926, Constantin Borș notează: "Mergem tot cu vânt de nord iar la velatura adăugăm și mașinile, lucru care face ca navă să ia chiar 10 mile pe oră. Serios! Ar trebui să se inscrie această viteză în analele bricului "Mircea".

Boston, Constantinopol, Marea Marmara... "nu ne oprim deloc în orașul languroaselor odalisse ci trecem cu toată viteza mai departe".

Dincolo de strâmtoarea Dardanele, în Marea Egee, "vântul ne-a lăsat în părăsire iar noi, după ce am făcut o biată voltă-n vânt, am rămas sub paza insulei Skyros... În



Spunete am obosit la Volo Beata
sunt găzdui la Hotel -
Am întâlnit ologi flori săptămână
deci și nu pot -
În seara următoare
Fond flori Maria și iubor moale
fiori -
O să am 10.16 săptămână la Hotel
oficiu nici
Să lucrez, căci buna la Mircea
încă prima, și nu pot să fiu de la
fiori marinduți
Dacă sănătatea mea, să pot săptămână să nu
intăiat să fie, și să fiu la Hotel să nu
călător la Inglată -
Sănătatea mea să fie să nu
pot să iubor și sănătatea
de întărită sănătate - să pot sănătate -
Volo sănătate, să nu sănătate
pot, căci nu pot sănătate

Pagina de Jurnal, 1926

patru ore am mers o milă marină... din mila Domnului. Cu alte cuvinte, 1852 metri în 240 de minute sau 7,8 m pe minut. Tocmai ca meciul. Îmi venea să suflu în pânze..."

După o oprire la Pireu, bricul "Mircea" a trecut prin canalul de Corint pentru a scurtă drumul spre porturile italiene și Iugoslave. "O trecere îngustă, cu maluri înalte, că de-abia poate "Mircea" să treacă. Vîne și pilotul la bord mai mult ca să asiste fiindcă e Antonio la cărmă. După 40 de minute scăpăm de canal, intrând în golful Corinth. Un vânt bun ne duce cu sase mile pe oră. Seară se schimbă vântul din provă și se întărește, din ce în ce mai mult, marea devine furioasă, valurile ajung până la comandă, unde eu sănătate de quart și mă face leoarcă. Am stat patru ore ud la comandă. Vânt de forță 8 și valuri mari, tangaj groaznic. Deodată, drept în provă, apare un velier. Semnale, manevră, toate se fac cu înfrigurare. Incrementem cu totii pe puncte. Abordajul pare inevitabil. Am o clipă vizlunea clochirii. Pe marea asta, e imposibilă scăpare. Naufragiu... Frică! Nu! Nu să fi crezut că am atâtă sânge rece. Velierul trece la cătiva metri de noi. Am scăpat grație unei manevre agili, a noastră și a lui. Tangaj, ruliu de 45 de grade, lucrurile verticale devin orizontale. De abia ne mai tinem pe puncte".

Pentru intrarea navei într-un port sau altul, echipajul facea pregătiri deosebite. Deși "Mircea" a plecat de la Bari, la ora 4 dimineață, cu noaptea în cap cum se spune, deși activitatea în arboradă a fost intensă, pentru a intra în portul Ancona "Echipajul își spăla singurele haine albe de oraș care sunt detestabile. Italianii au haine foarte elegante" consimnează, cu amărăciune și invidie, Tânărul sublocotenent, Constantin Borș.

Porturile sunt așteptate cu înfrigurare de Tânărul ofițer cel puțin din două motive: posibilitatea de a găsi scrisori trimise din țară, ceea ce-l determină, de fiecare dată, să facă primul drum la poștă, și setea de a vizita și cunoaște vestigile istorice. Îl atrag, cu deosebire, antichitățile greco-romane. La Atena, urcă pe Acropole, deși a mai fost odată, cu ocazia altui voiaj, întreprins în 1925, cu canoniera "Dumitrescu". A vedea și o copie cu trecutul. Locul emoțiilor e luat de efortul de înțelegere, de aprofundare. La Atena, intră și în pinacoteca de la Belle Arte unde vede și admiră "O sumedenie de tablouri ale celor mai celebri pictori" ➔



greici". La Ancona vizitează fosta "catedrală bizantină zidită pe ruinele templului lui Venus", între altele și "arcul lui Traian, un frumos monument cu scene din timpul războiului dacic". Tânărul sublocotenent de marină este avid de cultură, de cunoaștere a trecutului. Ajuns în "orașul lagunelor", consemnează: "Mi-am văzut visul cu ochii, de a vedea Venetia... Debarc imediat, ca ofițer popotar. Fac provizii necesare și mă reped la poșta unde am 6 (sase) scrisori. Chiar la atâtă fericire nu mă așteptam. ... După masă... fiind liber, chem, cu un gest majestuos, o luxoasă gondolă și mă plimb prin canalele Veneției. Am prea puțini ochi să pot vedea totul și mereu mă stăpânește regretul de a fi singur prin aceste locuri splendide". Într-o altă zi, scăpat de grile impuse de deseile vizite oficiale la bord, de recepțiile date în onoarea oficialităților, vizitează "sală cu sală, tablou cu tablou, tot palatul Dogilor, de la sala consiliului până la cea din urmă carceră, dincolo de punctea suspinelor, peste care treceau cei condamnați spre celulele cu plumb ale închisorii. Ceea ce am văzut nu voi uită niciodată" adăugă cu o exaltare romantică. "Fiecare piatră își spune trecutul, numai să ai timp să vezi și iar să vezi" concluzionează Tânărul sublocotenent. Ce forță oare ne atrage pe cei mai mulți dintre noi spre trecutul îndepărtat? În față unor

vestigii ne dăm seama că întregul trecut este depozitat în noi...

În Veneția, orașul aventurelor romantice, echipajul bricului "MIRCEA" a avut vizitatori neașteptați, dar bineveniți.

În ultimul voiaj al bricului "Mircea" echipajul navei a îmbogățit o veche și scumpă tradiție cu ocazia unei întreceri de bărdi cu rame. În ziua de 15 august, de Sfânta Maria, ziua Marinel Române, la Split, în Iugoslavia, "au loc regate unde barca lui "Mircea" lese prima și se fac la bord diferite jocuri marinărești. Sârbi, plini de necaz au fost surprinși că l-am întrebat la bărdi și se lăudau că ei i-au bătut pe englezi". A doua zi, însă, s-a organizat o nouă

întrecere. "După masă, revansă zilei de ieri. Sârbi iau premiul în însă cu barca noastră, iar români noștri cu barca lor, la o distanță de cinci metri. Sârbi se despart greu de vinul și de tuica noastră" adăugă autorul jurnalului. Poate și barca românească l-a ajutat pe sârbi. Mai cred că românii s-au lăsat întrebat fiind ospății în portul iugoslav. De la Split echipajul bricului "Mircea" a vizitat Răzuza cu celebrele cetăți fortificate.

Ofițer de punte, Constantin Bors acordă importanță ce i se ouvine și sectorului mecanic care e salvator în lipsa vântului. "Noroc că mașina rășnită a lui "Mircea" n-a dat greș și a mers minunat" scrie sublocotenentul, pe 18 iunie, la numai trei zile de la începutul călătoriei. Pe parcurs, însă, defecțiunile la sistemul de propulsie mecanic apar tot mai des. La Triest, "Mircea" nu poate "Intra în port cu mașina cam avariată" și este trimisă o barcă pentru a chema un remorcher. "Ce o fi având mașina?" se întrebă Constantin Bors. La plecarea din Triest "cu toată repararea făcută" mașina larșii nu ascultă. "O iau cu barca prin ploaie și prin apă spre căpitania portului și cer ajutorare și scafandru" adăugă sublocotenentul de astunci. "Scafandru chemat de mine... confirmă bănuinile noastre că elicea e strămbată". Bricul "Mircea" e remorcăt, a doua oară, și dus în port, e urcat pe doc pentru reparări. La Triest "Mircea" a dat primele semne

acute de avansată oboseală. După 64 de ani de navigație, veteranul "Mircea" cu greu mai poate face față cerințelor unei călătorii mai lungi.

La 13 septembrie, în condiții deosebit de potrivnice: "Ne-am pus pe un banc de nisip. Cu mașina și cu velele ieşim după o oră dechin". Rezolvarea unei asemenea situații dovedește existența unui echipaj experimental, încrezător în forțele sale. Pe Marea Marmara, "bricul "Mircea"" navigă mereu în volte, cu mașina, randa și focurile".

În Marea Neagră, echipajul bricului "Mircea" are surpriza să fie întâmpinat de canoniera "Ghiculescu". "Bucuria la bord e de nedescris. Uriete și tipete de sălbatici. Ni se oferă o remorcă, dar o refuzăm". Un refuz explicabil. O tradiție eroică obligă echipajul la un ultim efort pentru a ajunge la Constanța cu propriile mijloace. "Mircea" era obosit, dar și marea părea îndurătoare. Vântul însă se schimbă, din NV, marea devine neprietenioasă. Sunt răsturnate toate calculele, prevederile, dorințele. "Velele părăse și randa și sfârâmă în două. Dezastru. Tocmai când ajungem în țară! Velele gabiere sunt și ele rupte la verga. Un foc e sfârâmă". Tabloul e într-adevăr îngrijorător. Cu un motor obosit, cu velatura parțial distrusă, echipajul bricului "Mircea" e obligat să accepte remorcarea la distrugătorul "Mărăști" venit și el în întâmpinare. "Degeaba argumentăm noi că nu avem nevoie de remorcă. Ordinul e superior. Si după ce "Mircea" a mers 4.200 de mile (aproximativ 8.400 km) cu propriile mijloace, fiindcă așa vor unii, pentru 40 de mile trebuie să luăm la remorcă. Cum de nu-și dau seama de așa sacrilegiu". De înțeles sentimentul alimentat de un romanticism propriu tinereții; salvator poate fi apreciat ordinul de remorcare pentru că lată ce consemnează mai apoi același ofițer: "Mergem cu 10 mile pe oră, apa intră în pachete pe la proa și se scurge la pupa. În fine ajungem în port unde lăsăm remorca și intrăm cu velele întinse. Ni se face o primire frumoasă". Era într-o vineri, în ziua de 17 septembrie 1926. Obosit, rănit, dar nu înfrânt bricul "Mircea" s-a întors acasă din ultima sa călătorie. Se încheia istoria unei nave la punctul căreia s-au format multe generații de încercări ofițerilor de marină. Se continua acel spirit "Mircea" aprins în celebră furtună din 1888, spirit care a luminat și va lumina călăuzitor drumul și activitatea marinilor români.

Horia Titus VASILONI

**(URMARE DIN NUMĂRUL 29)**

Eram la sfârșitul circuitului nostru făcut prin partea estică a Cretei. Ne întreptam spre Knossos, ultimul loc arheologic pe care urma să-l vizităm.

Vestigii minoice

Am intrat în palat prin propileea sudică, pe jumătate dărămată de ultimul cutremur, ceea ce era monumentală din cele patru intrări în Knossos. Pe un perete al ei, rămas parțial întreg, resturile unei picturi murale au permis reconstituirea a două fresce suprapuse, situate la un capăt al zidului. Frescele, viu colorate, reprezentau câte doi oameni în mărime naturală, mergând unul după altul și ducând în mâini vase de diferite forme. Din fresca inferioară, în care se vedea puțin din spațe, ca și din partea posterioară a capului unui al treilea om, rezulta că, la origine, fresca ocupase și întregul perete și, în ansamblul lor, ele au reprezentat două săruri lungi de oameni. După înmormântarea lor sumară - o simplă fâșie de pânză albă, lată de circa patru palme

Periplu prin

CRETA ANTICĂ

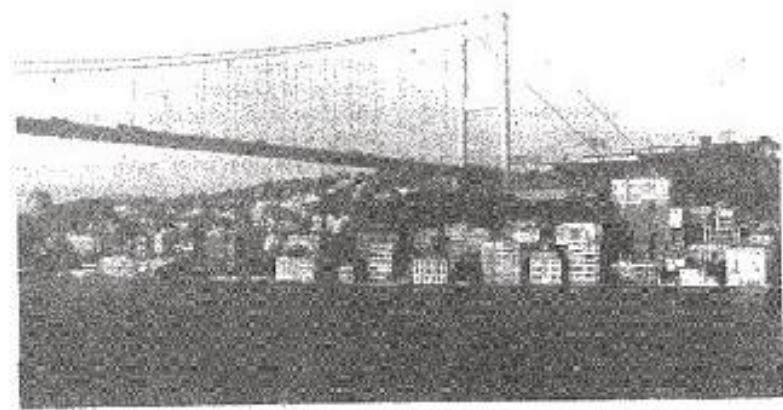
- ei erau în mod sigur sclavi că aduceau, pentru regale Knossos, birurile impuse supușilor săi.

Continuându-ne drumul printre lebori și ruine, am ajuns la capătul unei scări largi, de pe care se coborâa într-un coridor cu trei lături. Zidurile coridorului erau acoperite cu fresce în care domneau, în mod repetat, pe o bandă centrală, picturile unor topoare duble, cu forma cifrei opt, de unde și denumirea coridorului de "Sala Securitor Duble".

Din coridor am intrat în apartamentul reginei format dintr-o sală vastă încunjurată de mai multe camere, ale căror rămășițe de picturi murale au permis reconstituirea lor. Ușile lipseau, iar tocurile erau mărginito cu chenare pictate cu flori în rozetă ce se tangenteau între ele. Deasupra lor, până în tavan, pe o bandă lată ce înconjură întreaga sală, o înfățișă un imens banc de delini care înțotau în apă marii. Am rămas uimiri văzând o cameră de baie, chiuvetă și toaleță. Francoudi mi-a explicat că toate apartamentele din Knossos au dispus de instalații sanitare și calorifere ce au funcționat cu apă adusă prin tubulații de ceramică, de la izvoarele din munte, și că instalații asemănătoare au existat în toate orașele epocii minoice, cretanii acordând o deosebită atenție igienei corporale. Asculțând explicațiile despre înfloritoarea civilizație minoică, mi-am întrerupt pentru câteva zeci de secunde peripul meu prin Creta antică și, făcând un sal peste o perioadă de 2.500 de ani, am ajuns cu gândul în Europa medievală, amintindu-mi

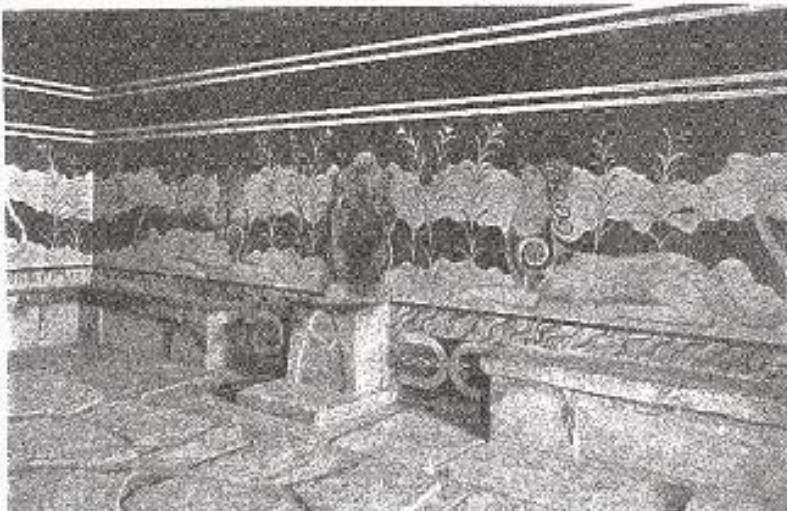
de castelele insulare ale nobililor din Evul Mediu, de lipsa igienei corporale a contilor și duclor din respectiva perioadă, de regelui Carol Quintul care se lăuda că nu mai făcuse baie de când venise pe lume, ca și de "slânta" închizitie catolică ce închise băile publice - urmărele termelor romane, cu existența destul de recentă.

Părăsind apartamentul reginei, am traversat o vastă curte dreptunghiulară, acoperită cu date de piatră și, intrând în aria vestică a palatului, am pătruns în sala tronului regilor minoici. Scăpate de ravagile cutremurelor, zidurile s-au păstrat intacte; iar frescele mult deteriorate în cele trei mileni cît au zăcut acoperite de pămînt umed, au putut fi reconstituite. Pe fondul roșiatic al peretilor, fresca începea cu un sir neîntrerupt de dealuri, de pe culmile căror se înălțau ijerii unor crini înfloritoși. În spatele dealurilor, redând bine aspectul de perspectivă, se înșira un lanț de munți cu piscurile acoperite de aburi zăpezilor. La poalele dealurilor, pe fiecare perete, erau pictați cățări grifoni - animale fabuloase cu corperi de leu și capete de păuni. În jurul peretilor, având la mijloc tronul regal, se înșirau bânci de piatră pe care trebuie să fi luat loc stenilei regelui. Tronul regal era însă o imitație făcută din ghips. Originalul tron monolic al regelui Minos, socotit a fi cel mai vechi tron regal din lume, se află depus în păstrare, la muzeul din Heraclion, împreună cu alte lucrări de mare valoare artistică. Terminând

BOSFORUL ȘI STRATEGIA ECONOMICĂ A ȚĂRILOR RIVERANE MĂRII NEGRE

Imperatul roman Constantine cel Mare a întărit cu fortificații regiunea Bosforului pentru a apăra Bizanțul de migrațiile tot mai amenințătoare dinspre est. Aidomai lui, guvernul turc al doamnei Tansu Ciller, alertat de creșterea fără precedent a numărului de supertancuri care tranzitează Bosforul și Dardanele și existența tot mai pregnantă a pericolului producerii unui disastru ecologic (vezi ultimul caz - coliziunea dintre tancul petrolier "NASSYA" și remorcherul "SHIPBROCKER", din 13 martie 1994), caută să contracareze, prin măsuri administrative, acest pericol. El este întreținut, în special, de transportarea petrolului Rusiei, Azerbaidjanului și Kazahstanului în vestul Europei, trafic ce a crescut considerabil după destrămarea U.R.S.S. prin pierderea de către cele trei state a facilităților de transport din porturile baltice.

Bosforul, unul dintre cele mai



Vizitarea camerei trenului minoic am încheiat astfel primul meu contact cu civilizația cretană. Pomind la drum, l-am rugat pe Francoudi să mă lasă la intrarea în port deoarece dormam să fac pe jos o scurtă plimbare până la navă.

De acolo și până la dana unde era acostată nava noastră, am recapitulat tot ceea ce am văzut în cursul acestei zile amintindu-mi că Francoudi mi-a promis că le următoarea mea escală în Heraklion îmi va povestii multe legende cretane, bănuite ca având o vechime de peste zece mii de ani. Cifra mi se părea cunoscută. Era foarte apropiată de o cifră pe care o cunoissem de-a lungul anilor în numărările cărti care trătau întâmplări posibile - cel mai adesea fantoziste - , pe care autorii le plasează fie într-un trecut îndepărtat, fie într-un viitor de același gen, pentru a le face credibile. Una din

aceste cărti trata problema Atlantidei. Alături de diferențele ipotezei atlante erau și scurte fragmente despre Creta și cretani, legate bineînțeles de ipoteza Atlantidei. Să cum mă aflam în Crete, mi-am îndreptat atenția asupra lor dorind să le scoț din negura ultărilor. Nu am căutat să fac un efort pentru a-mi pună ideile în ordinea lor cronologică multimilenară, ci le-am lăsat să alegă în imaginația mea, la voia întâmplării, dar totuși, în jurul unei întrebări:

Cine au fost anticii cretani?

Din studiile făcute, nu se știe ce limbă au vorbit anticii cretani, iar originea lor este încă mult disputată. Ipoteza unor atlantologi afirmă că legendara Atlantidă, insula scufundată datorită cutremurelor și marilor erupții vulcanice, prin anul 9.570 î.C., nu s-ar fi aflat în Atlantic ci în Mediterana. Există

ipoteza că ea ar fi existat în zona actualei mări Egae, iar din puizeria de insule ce împânzesc aici spațiul egorean, Crete, cea mai mare și cea mai sudică insulă a scăpat din acel dezastru cu cele mai mici pierderi de teren și cu cei mai mulți din locuitorii săi. Deci, conform acestei ipoteze, cretani ar fi urmașii atlantilor.

Informații certe, culse din dilerite țari, afirmă că cretani au fost mari navigatori. El au dispus de o flotă uriașă, pri care deveniseră stăpâni Mediiterranei. S-au ocupat în mod intensiv de comerț, făcând schimburile de mărfuri cu foarte multe țari, iar uneori dedându-se la acțiuni de piraterie conduse chiar de unii regi minoici. El au trecut și de colanetele lui Hercule și au navigat prin Atlantic în zona cuprinsă între coastele Angliei și regiunea Senegalului. Există și concluzii convingătoare că insulele Canare și Madeira au fost descoperite de cretani. Aceleasi concluzii asigură că cretani au fost nu numai navigatori îndrăznitori, ci și buni geografi, și că primele hărți maritime și oceanice le aparțin lor. Sosirea pilotului la bord mi-a întrerupt gândurile. Am molat parămetele și am plecat din port, reintrând în atribuțiile mele de comandanță. Problema cretană - foarte vastă - am lăsat-o pentru mai târziu, hotărât ca în viitoarele mele călătorii maritime să iau cu mine toate cărțile cu subiecte despre Atlantida.

În Crete nu m-am mai întors niciodată. Ajuns în țară, mi s-a dat comanda unui mare mineralier cu care am început seria călătoriilor de cursă lungă; și deseori, în călătoriile mele nu l-am uitat pe cretani când navigam pe porțiuni de drumuri atlantice parcurse de ei cu mai bine de 5.000 de ani în urmă.

**Căpitan de cursă lungă
Petre MUREȘANU**

Circulate drumuri maritime ale lumii, este transitat de aproximativ 50.000 de nave anual, din punct de vedere economic, Marea Neagră și Marea Mediterană. Acest flux este considerabil amplificat de traficul local de transport zilnic de pe un mal pe altul a circa 1,5 milioane persoane. Intensitatea traficului se potrivă cu instabilitatea condițiilor hidrometeorologice, schimbările relativ mari de drum pe care le efectuează navele aflate în tranzit și absența pilotului de la bord face ca probabilitatea producerii unor dezastre maritime să crească.

În aceste condiții, guvernul turc consideră nesatisfăcătoare prevederile Convenției de la Montreux, din 1936, și ca urmare a introdus o serie de reglementări suplimentare. În principiu, acestea vizează reducerea pericolului de coliziune dintre supertancurile petroliere sau navele finărcate cu mărfuri periculoase și alte nave și creșterea siguranței navigației în cele două strâmatori.

În paralel cu condițiile specifice din această zonă, guvernul turc își justifică acțiunile restrictive și prin similitudinile care

există între strâmtoarea Bosfor și canalele Suez și Panama. Prințul, inaugurat în 1869, asigură legătura dintre Oceanul Atlantic și Oceanul Indian, prin unirea Mării Mediterane cu Marea Roșie, evitându-se, pentru petroliul exportat din Orientul Mijlociu, indelungatul ocol prin sudul Africii.

Tratatul asupra canalului Panama din anul 1977 reglementează calea maritimă deschisă în 1914 care asigură legături mult scurte între Oceania, Asia estică și America de Sud, cu America Nord-Atlantică și Europa. Astfel, Turcia susține că trebuie să existe similarități și în organizarea traficului. Concomitent, soluționarea problemelor de securitate în zonă comportă cel puțin încă două aspecte semnificative. Primul, deosebit de interesant și pentru România, ar fi începerea derulării acestui trafic sau a unei părți din volumul acestuia spre vestul Europei, prin portul Constanța Sud și Canalul Dunăre - Marea Neagră. Degeaba, zonele libere Constanța Sud-Agigea și revigorirea activităților pe acest tronson al canalului Rin-Main-Dunăre sunt

principalele atuuri ale țării noastre. În al doilea rând, din punct de vedere economic, pentru Turcia ar fi mai avantajoasă construirea unui conducte care să unească terminalurile petroliere ale țărilor exportatoare de petrol vizate mai sus cu un port turcesc din Mării Mediterane. Una dintre motivele sale o constituie stabilitatea politică a acestui stat în raport cu Iranul sau Irakul.

Până la adoptarea unei poziții internaționale comune, Turcia impune separarea traficului în Bosfor pe două benzi, tranzitarea strâmtorii de către navele mai lungi de 200 metri numai în timpul zilei, pilotajul obligatoriu, traversarea unilaterală pentru navele cu mărfuri periculoase, controlul traficului pe toată durata tranzitării și.

Toate aceste măsuri sunt menite să conducă la o bună fluidizare a traficului și la creșterea siguranței navigației, argumente care elimină din start orice alt comentariu.

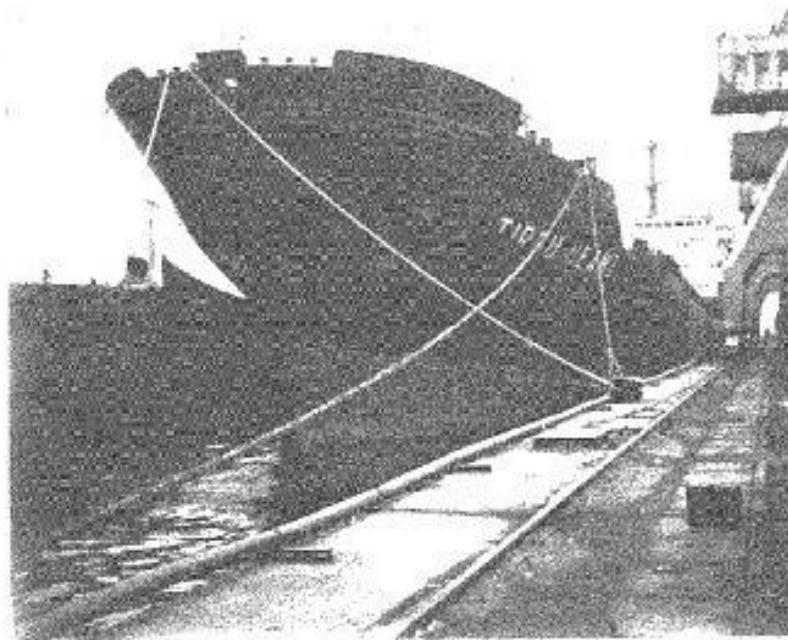
**Căpitan de rangul III
Stefan GEORGESCU**

NOAPTEA CELOR 35 DE MUCENICI...

Sâmbătă, 28 mai 1994. La orele amiezii, vrachierul "TÂRGU NEAMT", aparținând Companiei de navigație "ALEXANDROS DYRON" S.A. ridică ancora din portul Constanța pentru un voiaj care avea inițial ca punct terminus portul Keelung, din nordul Insulei Taiwan, situată la limita dintre Marea Chinei Orientale și Marea Chinei de Sud. Nava, cu un deplasament de 18.000 tdw a fost construită în anul 1978 de Șantierul Naval Galați. Deși proiectată pentru fluviu, la solicitarea unei companii indiene, aceste "Târguri" cu numai 3.700 tone de balast și un pescaj de circa 10 metri au înfruntat cu bine marea, dovedindu-se, nu o dată, guvernabile și rezistente. Cu cel 35 de membri ai echipajului, printre care și 5 stagiați, studenți în anul V al Academiei Navale "MIRCEA CEL BATRÂN", c.l.c. Gheorghe Georgescu, unul dintre cei 17 punctiști care au absolvit în 1987 Scoala Superioară de Marină, nava trebuia să transporte 16.900 tone de tablă navală pentru a fi descărcate în trei porturi diferite: Singapore, Hong-Kong și Keelung. Așadar, pentru comandant, o călătorie reiterativă, după ce mai fusese în zonă în vara anului 1987, ca stagiar pe "CRAIOVA" și nouă ani mai târziu, ca Tânăr comandant pe "SINAIA". De această dată, răspunderile avea să le împartă cu căpitanul-secund Ion Mircea, un ofițer pe căt de ferm pe atât de maleabil în coordonarea bunului mers al activităților curente la bord.

După ce a străbătut Mediterana și a tranzitat Canalul Suez, Marea Roșie și Golful Aden, nava a ajuns în zona Capului Guardafui, a lăsat la tribord Insula Socotra și a pătruns în apele Mărilor Arabiei, în tonul sezonului de formare a monsunului de sud-vest.

Navigația în Oceanul Indian a debutat cu 3-4 zile critice, datorate furtunilor tropicale, frecvente în luna iunie. Cu toate că s-a recurs la drumuri de S-SE, în condițiile unor vânturi de travers de forță 8-10, timp de 2 zile s-a mers cu 5-6 Nd. Ziua solstițiului de vară s-a derulat simultan cu intensificarea vechei



antipirăți, odată cu angajarea în tranzitarea Strâmtoarei Malacca.

După numai două zile (23-25 iunie), cât a durat escala la Singapore, a urmat o săptămână de navigație prin Marea Chinei de Sud, apoi controlul vamal și formalitățile efectuate de "Immigration and Free pratique" pentru staționarea la Hong-Kong (1-7 iulie). Au trecut Tropicul Racului, apoi Strâmtoarea Taiwan, astfel încât sămbătă, 9 iulie, nava a ancorat în rada portului Keelung. "Era o seară tropicală senină, cu marea calmă și vânt de forță 2-3 - își amintește căpitanul-secund. Port-Control-ul ne anunțase că vom avea intrarea abia luni. Eram cu toții în așteptare...". Calm, într-o zonă în care taifunurile se înșiră ca mărgelele? Ziua de duminică, 10 iulie, a 44-a de la plecarea din țară, era însemnată în calendarul din cabină comandanțului, cu cruce roșie: Sfintii 45 de mucenici din Nicopolea Armeniei...

La orele 09.07 local, ofițerul radiotelegrafist Dumitru Ciornei a recepționat primul aviz meteo transmis de stația de coastă Tai Pei, repetat ulterior și de Shanghai, Guangzhou, Hainan, Manila și Hong-Kong Radio. După ce a studiat și avizele receptionate prin NAVTEX,

căpitanul-secund Ion Mircea I-a convocat pe șeful mecanic Emilian Manta și împreună s-au grăbit să-l informeze pe comandant. "Am ajuns la concluzia că ne aflăm în dreapta traectoriei, în semicercul periculos, în care vântul tinde să împingă nava spre ochiul ciclonului și, mai mult, în cadranul periculos".

Taifunul "Tim" se formase undeva în estul Arhipelagului Filipine, crescuse în intensitate, atingând viteze ale vântului la epicentru de 35 m/s, cu rafale de 45 m/s și urma să traverseze Insula Luzon spre nord-vest, năpustindu-se spre Marea Chinei de Sud. Hotărârea consiliului de bord are represensiuni imediate: capacetele gurilor de magazii, bârcile de salvare, închiderile etanse sunt reverificate și asigurate. Iată observațiile și ordinele comandanțului, corespunzătoare acestui înjerent caz de forță majoră: "Stațiile meteo transmit din 6 în 6 ore avertismente de furtună referitoare la poziția și direcția evoluției taifunului "Tim" care traversează Insula Taiwan și se deplasează spre nord-vest. Nava se află la 80 Km față de centrul său. Ancorajul nefiind sigur, am ordonat pregătirea mașinii și a

navei cu toate măsurile de siguranță pentru întâmpinarea situației".

În jurul orelor 15.30 marea era deja montată și zona începea să fie acaparată de tempestă. Uscatul devine tot mai primejdios. La orele 17.20, nava "TÂRGU NEAMȚ" vinează ancora și se îndreaptă spre larg, în drum de capă 90°. Marea să a dezălnuit instantaneu. Vântul a devenit violent, cu răbufniri de 35-40 m/s. Cu centrul de greutate coborât, datorită încărcăturii de tablă, nava rulează extrem de dur; când valul loveste la travers, navigația devine de-a dreptul inumană. Cerul a dispărut sub negura norilor. Valurile uriașe trec peste covoră și capacetele magaziilor de marfă. Vizibilitatea este zero. Prova aproape că a dispărut. Aversele torrentiale concurează agonia valurilor. Clocotind printre hâurile desincronizate, marea atinge gradul de 9-10. Fiecăruia suier de vânt, fiecăruia muget de val i se asociază strigătul lăuntric, sugrumat de crăpăre și de nepuțință, al celor din jur.

Comandanțul, secundul, timonierul Vasile Balu, marinarii de veghe Petre Martinescu și Vasile Viădilă alături în cabina de comandă fac eforturi desperate să străpungă pâcăla tenebroasă de dinaintea ochilor.

Deși motorul principal are turata la limita parametrilor admisi (13Nd), nava este derivată spre

înapoi cu 2,5 Nd. Toate manevrele posibile par desarte. Marea este de gradul 11-12. Vântul suflă cu 40 m/s. Barometrele indică 993 mbar. Stâncile de la coastă vivesc apocaliptice. Trombele de ventilație sunt date peste cap. Balustrada din prova babord este pe alocuri fragmentată. În cabine și compartimentele de sub punți coșmarul ajunge la paroxism. Oamenii își fac cruce. Unii au îngrenunchiat și se roagă. Dintr-un ungher, căinele comandanțului freamătă a primejdie. Cu toți stau incremenți și așteaptă parcă o minune. Ce se mai poate întâmpla? Căpitânul-secund are întipărită pe față masca radarului. Jur-imprejur, pe alte nave, hărțuite de furtună, căte zece de suflete cuprinse de deznădejde mai au tăria să se incredă în providență?

Între credință și resemnare, destinul își poartă captivii spre zorii zilei de luni. Sansa acestei nave să numit cele 7.500 tone de tablă hărâzite Taiwan-ului, în pofta tuturor tentaculelor întunericului, nava a reușit să guverneze, echipajul meninând-o departe de pericol. Treptat, vântul a scăzut în intensitate. Năucită de turboanele eoliene, marea a antrenat navele răvăsite de calvarul noptii într-o hulă săcătoare. În jurul amiezii, Pilotajul i-a anunțat prin VHF să se îndrepte

spre intrarea în port. Prin schimbări succese de drum pentru a evita rulii pronunțat, M/N "TÂRGU NEAMȚ" s-a angajat pe pasa de intrare.

La orele 14.15 nava era în sfârșit acostată cu babordul la dana de descărcare...

X
X

De la Keelung, nava s-a deplasat la Shanghai (29 iulie - 12 august). Cu 13.000 tone de orez pentru Conakry (Guinea), M/N "TÂRGU NEAMȚ" a evitat taifunul "DOUG" în Marea Galbenă și a străbătut 2.207 Mm până la Singapore unde a oprit 24 de ore pentru refacerea plinurilor. După alte 5.678 Mm până la Cape Town, a ocolit Sudul Africii pe la Capul Bunei Speranțe. Pe 28 august, 13 marinari, printre care și secundul, au primit botezul Ecuatorului, fiind "trecuți legal în tagma lupilor de mare". La Conakry - Guinea (26 septembrie - 14 octombrie), încărcătura de orez a fost descoarcată.

Au urmat escalele de la Takoradi (Ghana), în Golful Guineei (27 - 31 octombrie), unde s-au încărcat 13.400 tone minereu de mangan pentru Constanța, Las Palmas - Insula Gran Canaria (9 noiembrie) și Pireu (21 - 26 noiembrie).

În ziua de 26 noiembrie 1994, M/N "TÂRGU NEAMȚ" a revenit în portul Constanța, la capătul unui voaj de 183 de zile în care a parcurs peste 26.000 Mm.

Probabil, niciodată hazardul nu-l va mai aduna pe toți cei 35 de norocoși marinari români pe această navă; în următoarea lună, doar comandanțul, căinele său Lord și bucătarul Stefan Drăgan s-au încumetat să rămână în continuare la bord pentru un nou voaj cu destinația Aden-Yemen. Însă, indiferent sub pavilionul cărei nave vor mai naviga și pe orice meridian să-ar afla, noaptea cea mai lungă a carierei lor va rămâne, fără îndoaială, cea de 10/11 iulie 1994, noaptea celui mai năprasnic taifun din ultimii 20 de ani. Era noaptea celor 45 de mucenici din Nicopolea Armeniei...



Căpitânul și secundul navei "TÂRGU NEAMȚ"

*Text și foto
Căpitân-locotenent
Marian MOȘNEAGU*

Note de lector

O carte care se recomandă pentru înțelegerea fenomenului iugoslav

SÂNGEROASA DESTRÂMARE - IUGOSLAVIA

Orice scriitor, atunci când se hotărăște să-și aștearnă pe hârtie gândurile sau informațiile pe care le deține pentru a le încredința tiparului și difuza apoi cititorilor se ghidează după regula: "cât mai senzational și cât mai bine redat".

Normal. Atenția cititorului trebuie captată că mai mult timp și, dacă se poate, să nu lase carteau din mână până nu o sfârșește.

Rar mi-a fost dat să întâlnesc până acum o carte cu o densitate de informații atât de mare în care senzationalul există nu pentru că vrea autorul ci pur și simplu pentru că el există.

O carte care te determină să reiești, de mai multe ori, lectura, paragraf cu paragraf, pentru a le reține și a găsi explicații la un fenomen ce zguduie Balcanii, Europa, Lumea - "IUGOSLAVIA - S Â N G E R O A S A D E S T R Â M A R E".

Așa se intitulează cartea scrisă de C.I. CHRISTIAN, apărută recent la editura SYLVI.

O carte document, o carte care face pe cititorul român, suprasaturat de avalanșa de informații ce inundă cotidian mediile în masă, să înțeleagă, dacă totuși ceva poate fi înțeles, de ce "arde" cu atâta încrețire casa vecinilor noștri. Și nu e puțin.

Recursul pe care autorul îl face la istoria popoarelor dintr-o Dunăre și Adriatica încearcă să explică cum de să-a putut ajunge azi în acest hăț de interese, justificate sau nejustificate, limpezi sau obsecne, interne sau externe care au creat "Iugoslavizarea". "Iugoslavizarea" ca fenomen contemporan, adică justificarea intimă a fiecărei crime într-un război civil ce pare fără început și fără sfârșit.

Citind această carte ai fi tentat să crezi, la prima vedere, că

autorul părtinește într-o oarecare măsură pe sârbi. E posibil.

Să cităm însă câteva documente.

"Răzănd, Ante Pavelic (n.n. unul din cel mai mari crimișorii ce au existat vreodată, egalat, poate, doar de Stalin și Hitler, dar neegalat în cruțime) a ridicat capacul de pe vas și mi-a arătat fructele de mare, o masă gelatinosa, sticioasă, spunându-mi în stilul său direct: Aceasta reprezintă un dar de la ușașii mei credincioși - douăzeci de kilograme de ochi de sârb".

"Cel mai mare genocid din perioada celui de-al doilea război mondial, în raport cu populația unei națiuni, a avut loc nu în Germania nazistă, ci în statul marionetă-croat, creat de naziști. Aici, între anii 1941 - 1945 au pierit, într-un gigantic holocaust, aproximativ 750.000 de sârbi, 60.000 de evrei și 26.000 de tigani (bărbați, femei și copii)".

"Frați croați, porniți și măcelăriți pe toți sârbii. În primul rând, ucideți-mi sora, pentru că s-a măritat cu un sârb și, apoi, faceți cu ceilalți sârbi la fel. După ce ați terminat treaba, veniți la mine, în biserică mea, unde vă voi asculta confesione și, apoi, vă voi absolvi de toate păcatele voastre" (călugărul franciscan dr. Srecko Perić).

Toate aceste documente (căci autorul se delimitenă clar, arătând unde face o interpretare personală a datelor și evenimentelor și unde publică pur și simplu documente) sunt cuprinse în capitolul intitulat "HOLOCAUST" redat în sinteză la început. "Doar într-un an, mai 1941 - august 1942, măcelul populației sârbe s-a soldat cu 744.000 de victime. Germanii au ucis 78.000 de sârbi. Italianii au ucis 20.000 de sârbi. Ungurii au ucis 20.000 de sârbi. Ustașii lui Pavelic au ucis 600.000 de sârbi. Albanezii au ucis 10.000 de sârbi. Bulgarii au ucis



6.000 de sârbi. Datele au fost publicate de croatul Sergio Krizman, la Washington, în 1943. Ele se referă doar la bătrâni, femeile și copiii exterminați. Nu cuprind numărul soldaților sau al partizanilor uciși în acțiuni militare. Nu cuprind numărul victimelor care au pierit în urma bombardamentelor aeriene. Un bilanț provizoriu". Genocidul a luat sfârșit în mai 1945, doar cu trei zile înainte de căderea Berlinului!

Atenție, toate acestea sunt scrise de un croat.

Realitatea s-ar putea să fi fost chiar mai crudă.

Dacă autorul poate fi acuzat prin aceasta că face pledoarie prosârbească, atunci mă răliez, fără rezerve acestei pledoarii.

Prefață de poetul și senatorul Adrian Păunescu, carte scriitorului militar, colonel inginer CRISTIAN CRÎMPITĂ - numele real al autorului - așteaptă să fie citită, studiată, apoi înșusită și ... judecată.

Merită.

N.R. Pentru cei interesați, redacția poate intermedia procurarea cărții. Prețul de cumpărare - 3.000 lei, plus 500 lei, taxe poștale.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ, LA ORA BILANȚULUI

În cursul anului 1994, Liga Maștrilor Militari de Marină a desfășurat o bogată activitate atât în plan profesional cât și social. Prezentăm, pe scurt, câteva din acțiunile mai importante întreprinse cu și pentru membrii ligii:

- mai - Concursul profesional "Aparate electrice de navigație" al căruia finalist a fost maștrul clasa a III-a Antoche Nelu, de la nava 284. I s-a acordat premiul profesional "MAISTRU PRINCIPAL CLASA I DRĂGUȘANU ȘTEFAN" (cel care a fost primul președinte al Cercului Maștrilor Militari, la 01.03.1928).

- Simpozionul dedicat Zilei Maștrului Militar de Marină - 85 de ani de la înființarea Corpului maștrilor militari de marină, prin Înalțul Decret Regal 1620 din 06.05.1909.

- iunie - Acțiunea "De la militar la militar" în cadrul Parteneriatului pentru pace. Întâlnirea cu șefii unor școli militare tehnice, componenti ai delegației S.U.A.

- iulie - Acordarea premiului "MAISTRU PRINCIPAL STAN DUMITRU" șefului promovat '94 a Școlii Maștrilor Militari de Marină, maștrul clasa a IV-a Simionov Romică.

- octombrie - Întâlnirea protocolară între reprezentanții Ligii Maștrilor Militari de Marină și reprezentanții Ligii Maștrilor Militari italieni, pe nava "AUDACE".

- decembrie - Donarea a căte 100.000 lei Casel de copii școlari fete din Constanța și Fondului UNICEF pentru ajutorarea copiilor din Iugoslavia.

Înmânarea mesajului de recunoștință (reprezentând 100.000 lei) și a însemnelor ligii, familiei celor ce a fost maștru principal STAN DUMITRU, Erou

al Revoluției din Decembrie '89.

Acordarea premiului profesional "MAISTRU PRINCIPAL CLASA I DRĂGUȘANU ȘTEFAN", maștrul clasa I Lupuleac Ștefan, profesionist de excepție, membru al echipajului naval "SBORUL".



LIGA
MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINA

Sărbătorirea Pomului de Crăciun la bordul navei 281, pentru copiii membrilor ligii.

Pentru începutul anului 1995 se prevad:

- februarie - Intrarea în operativitate a fondului de întrajutorare "Ajutorul Social", a căruia bază a fost pusă la data de 01.08.1994.

- martie - Adunarea generală a Ligii Maștrilor Militari de Marină.

Sesiune de comunicări tehnice, cu elevii Școlii Militare Maștri de Marină "Amiral MURGESCU".

**PRESEDINTE L.M.M.
Ion DOMNARU**

Note de lector

DOCUMENTE INEDITE

Muzeul Militar Național a tezaurizat, de-a lungul existenței sale octogenare, obiecte tridimensionale unice, documente inedite, în mare parte expuse vizionării publicului larg. Este meritul cercetătorilor acestor prestigioase instituții de a scoate la iveală și a face publice piese inedite. Restituirea lor generalei contemporane, având de informație de primă mână, este o dorință de onoare, mai ales când luptele și judecările istorice sunt realizate fără măris și părtinire.

Documente incizate în lut sau în piatră, scrise pe papirus, pergament sau hârtie, rămân mărturii incontestabile ale unor vremuri care au fost. Lăudat fie cel care cu migală, competență și neră prejudecății se aplăcă asupra lor și le redă istoricul modern. Pominind de la aceste comandanțe, prestigioșii noștri colegi Neculai Moghior, Ion Dânilă și Leonida Moisil, cercetători cunoscuți ai Muzeului Militar, au reunit într-un volum intitulat "FERDINAND I - CUVÂNT PENTRU ÎNTREGIREA NEAMULUI ROMÂNESC", 115 documente: ordine de zi, scrisori și discursuri, proclamații, urări și felicitări. Aceste inscripții, redactate în limbi română, germană ori franceză, se află într-un calet manuscris cărăut, de mai bine de 70 de ani, de acția regelui, Muzeul Militar Național.

Structură pe capitol de adicatoare: "Ferdinand I - note biografice", "Ferdinand I - în memoria istoriei", "Cuvânturi, discursuri, ordine de zi și scrisori", "Genealogia familiei Hohenzollern", precum și un util indice de nume, bibliografie selectivă, cartea se vrea să reușească să fie un instrument de lucru prețios pentru specialiști, dar și un volum accesibil tuturor celor iubitori de istorie a neamului românesc. Încotro de o serie de fotografii, în parte inedite, lucrarea contribuie cu succes la reconstruirea imaginii regelui Ferdinand I.

Prezentarea unui rezumat al volumului în limbi franceză, engleză și germană îl permite o audiență europeană.

Mariana PĂVĂLOIU



VÂLÂSTARE PE CÂRÂRÎ DE MUNTE... ... CATARGE PE DRUMURI DE APE

Dacă, metaforic vorbind, am spune că nava noastră - România, atunci, de pe înaltele catarge-munți, tinere vâlăstare tot coboară pe punți, de dragul meseriei de marină. Este vorba de absolvenții ai liceelor militare din Câmpulung Moldovenesc și Breaza, care au ales ... lungul drum al vietii către mare. Să pentru că "veteran" în valurile vremii este Liceul Militar "Ștefan cel Mare" din Câmpulung Moldovenesc, vom începe cu acesta, mai ales că, nu demult, a împlinit 70 de ani de existență.

Venind la Câmpulung dinspre Podul Bucătarului, sau dinspre Transilvania, pe drumul descălecării, la poalele Rârău se zărește, într-o arhitectură de castel medieval, clădirea Liceului Militar "Ștefan cel Mare".

Cel ce-a urmat acest liceu, nu se poate să nu săbă o trezărire nostalgie, trecând pe lângă el, cu dezastrul accelerat 5,35, să nu-și aranjeze linuta, să "deas onorul" și să-și caute cu măini în poziția de "drept" vîpușca uniformei blukumarin, de "năsture"...

Nu demult, clopoțele lui Stefan au băut de 70 de ori, amintind peste vreme că liceul împlineste săptă decenii. Au fost bătăi la geamul ușării. S-au adunat reprezentanți ai multor generații și promovări, veterani, pensionari, comandanți și profesori, generali și elevi, deopotrivă, pentru a sărbători pe "Stefan", acest liceu care a dat armatei și tării nenumărate personalități, vitori ofițeri, oameni de știință, profesori eminenți și, generic vorbind, cadre de nădejde ale armatei noastre. Au fost clipe unice, încărcate de emoție, de aduceci-aminte, întâlniri, reconstituiri și evocații.

De la început am spus că, din promovările acestui liceu, mici vâlăstare ale minunători munți bucovineni au pogorât spre marea cea mare. Despre ei am doar să scriu, despre fostii "năsture" și actualii ofițeri de marină. I-am căutat pe mariile panouri cu promovările de absolvenți, am întrebat profesorii și comandanții despre ei, le-am "auzit" ecoul pasilor cedentării în incinta liceului. Cu riscul, asumat, de-a nu putea să-i cuprind pe toți, funcție și de cele relatate de interlocutori și, nu în ultimul rând, cu permisiunea celor în cauză, prezentăm câteva din relatăriile celor intervievați.

Lecotenerent-colonel DORU GUŞU, autor - Împreună cu profesor MIHAI BEJINARU - a "Monografiei Liceului Militar "Ștefan cel Mare", relatează: "Scrisind această monografie, organizând - ulterior - sistemul de invitare a "fostilor" la aniversare, mi-am amintit sau am întâlnit nenumărate nume de ofițeri ai Marinei Militare. Numai din promovări mea, 1966, de pe bâncile acestui liceu au plecat la marină Constantin Moștofiei, de care nu mai știu nimic, Viorel Maier de care am auzit că este deza rector la Academia Navală, Jianu Moldovan, de la Muzeul Marinei Române, Ioan Damașchin, redactor șef la revista "Marina Română", Nicolae Moisuc, C-tin Rusu,

Gheorghe Francovici, Costică Ștefănescu, Nicolae Teicu, Gheorghe Judeu, ofițeri superiori în Marina Militară. Este promovația care se mândrește cu domnul profesor dr. Antonie Iorgovan, judecător la Curtea Constituțională, absolvent al acestui liceu. Dar și din alte promovații avem personalități marcante cum ar fi domnul Aurel Constantin Ilie, ministru Medialul, Apelor și Pădurilor, Paul Jerbas, secretarul general al Guvernului (1990 - 1992), alte nume sonore, ca Viorel Oancea, Gică Dărău, Cornel Pumnea, Mircea Hamza etc., de asemenea absolvenți ai Liceului Militar "Ștefan cel Mare". Din promovația 1959 este domnul Rotaru Jipa, actualmente directorul Muzeului Militar Central. Să regretem Pop Teofili... Ești un liceu care a dat multe valorii!"

Domnul MIHAI BEJINARU, fost director adjunct al liceului și profesor de chimie și științele naturii, își amintește de elevi din promovații mai tinere, care au excelat la învățătură, au participat la olimpiade și au obținut premii, iar acum sunt ofițeri de marină. "Pentru că tot am scris această monografie, am fost plăcut impresionat de elevi ca Lupu Tudorel, căz cu valoare de unicat, care a participat la un concurs de propunători de probleme de matematică, și-a obținut premiul I, înaintea specialiștilor! Acum știu că e la dvs., la marină. Ca de altfel și Pata Dănuț, cu mențiune specială la faza națională a olimpiadei de chimie. Dar căi ofițeri actuali, de la marină, n-ar trebui amintiți. N-ăs vrea să fiu nedrept..."

Domnul profesor doctor ISTRATE GEORGE, unul din cei trei corifei, străjuind la porțile cunoașterii peste 33 de ani (alături de Căpitan Teodor și regrețul Deben Otele) ne-a declarat: "Înțelesună am fost impresionat

plăcut de elevi care au ales, la cumpăna dintre scoli, cumpăna apelor. A fi marină înseamnă în același timp și curaj și competență. Să nu uităm că toți și-au ales acest domeniu la vremea când ... mai purtau pantaloni scurți. Am dragi amintiri de elevi care azi sunt în Marina Militară. Când am venit în liceu, au plecat "la mare" Teodor Ivanov, Aurel Moloci, Gheorghe Păräteanu. Mi-amintesc de Florin Sucată, Ioan Ciubucă, Pavel Corut, care au fost - sau mai sunt - ai Marinei Militare. Să multi alții!"

... Departe de-a spera să-i cuprind în acest articol pe toți cei care acum sunt "de-al noștri", am întâlnit în lista cupromovării absolvenți care au devenit ofițeri de marină și astăzi îl fac cinstire: domnii Traian Atanasiu, Vasile Hașovschi, Corneliu Rudenco, Ion Ivanascicu, Eugen Moștofiei (Laurian), Constantin Nasula, Mircea Jeftea, Corneliu Costiniciu, Nicolae Cotop, Adrian Brighidău, Mircea Rusmănică, Dumitru Plesca, Ionel Mancas și... mulți, mulți alții.

Pentru toți, ca un remembere, liceul militar ne-a fost poarta spre întinderile marine. Poate că, citind acest articol, veți retrăi o clipă anii de studiu, bucurile și necazurile, succesele și eșecurile acelui timp adolescentin încheiat cu ultimele ore de curs cu fiecare profesor, în sălă impodobite cu râmnurile de brad, ultimul "clopoțel" de intrare în clasă, ultima oră de diriginte, confesiuni, promisiuni, Gaudeamus igitur... ultima defilare... bacalaureatul..., banchetul și... despărțirea. "La revedere, drag liceu..."

**Căpitan de rangul III
Ananie GAGNIUC**

DIN PERFORMANȚELE ROMÂNIILOR ÎN DOMENIUL MARINEI

In domeniul marinei, capacitatea creativă perenă a românilor s-a manifestat, ca și pe alte tărămuri, la nivelul cunoașterii și recunoașterii internaționale.

În însemnarea de față vom face referire la un elev marină aflat în practică la Santierele Navale din LINZ (Austria). Este vorba despre sergentul de marină GEORGE CHIROVICI, absolvent în anul 1876 al Academiei de Comerț și Nautică din Trieste. În "Monitorul ostel", 1876, pag.730, este reprodusă o știre apărută în ziarul "VOLKSFEST ZEITUNG" din LINZ care se referea la "cele două remarcabile invenții ale sergentului de marină român GEORGE

GHIROVICI, care facea practică la Uzina Navală din Linz: un aparat pentru măsurarea vitezelor curentului apel și un aparat pentru răcirea lichidelor".

Să astăzi numeroși ofițeri ingineri de marină și elevi din Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", Scoala Militara Maistri de Marină "AMIRAL MURGIESCU" și Liceul Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA" sunt "cuplați" la focul viu al creației tehnice marinărești, făcând ca firul vigoros al tradiției românesti în domeniu să-și mențină continuitatea.

**Contraamiral
George PETRE**

MAGAZIN • MAGAZIN

SPIONAJ IN OCEANUL PLANETAR

In 1968, prin capturarea navei de cercetare U.S.S. "PUEBLO" de către navele de patrulare nord-coreene la limita apelor teritoriale ale acestora, codurile secrete americane cădeau în mâinile rușilor.

Aflată în alertă de gradul 0, U.S. Navy descoperă, peste câteva luni, că un submarin sovietic s-a scufundat în Oceanul Pacific. Pentru recuperarea lui se conturează, în cel mai mare secret, unul dintre cele mai diabolice proiecte din istoria spionajului militar contemporan. Timp de 7 ani, specialiști în tehnologia submarină, responsabili ai C.I.A. și ai Agenției Naționale de Securitate susțin să lucezează construirea navei "HUGHES GLOMAR EXPLORER", o realizare științifică de referință în domeniul. În derularea acestei misiuni ultrasecrete sunt implicați, cu sau fără știință, președinții și administrație americană, directorul C.I.A., Comitetul celor 40, un miliardar, ingineri specialiști în exploatarea zăcămintelor subacvatice, firme americane și străine, agenți securiști, nave, aeronave și echipaje ale U.S.Navy.

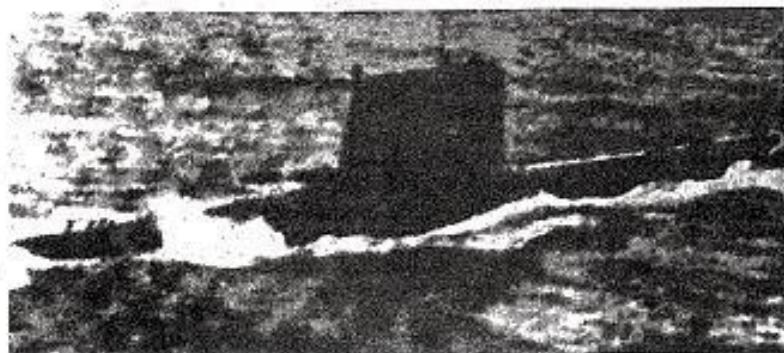
După două decenii de la desconspirarea de către presa americană a scandaloului afacerii de spionaj care a înglobat circa 550 milioane de dolari, vă propunem să urmăriți, în serial, angrenajul, evoluția și implicațiile tehnico-militare și politice pe care le-au avut proiectele "AZORIAN" și "MATADOR", prezentate în sinteză de colaboratorul nostru, căpitan de rangul III Gheorghe Dukă după lectura cărții "O afacere riscantă" de Roy Varner și Wayne Collier.

OPERATIUNEA "AZORIAN"

Ianuarie 1968. În timp ce patrula în largul coastelor Coreei de Nord, aproape de limita celor 12 Km teritoriale, U.S.S. "PUEBLO", aflată în misiune de cercetare, a fost capturată de către navele de patrulare nord-coreene. După o luptă scurtă în care un american a fost ucis, iar 92 de membri ai echipejului au fost luati prizonieri, una din cele mai perfectionate unități de informații ale U.S. Navy a fost studiată de către serviciile specializate sovietice. Codurile și mașina de dactilografiat sunt investigate cu minuțiozitate. În timp ce americanii erau capabili să decripteze codurile utilizate de alii și, mai puțin cele sovietice și chinezesci, rușii reușesc performanța de a decodifica majoritatea mesajelor interceptate, cu săcă, timp de 10 ani.

În aceste condiții, responsabilul Agenției Naționale de Securitate (N.S.A.) se dă în vînt pentru a descopti un mijloc de a restabili echilibrul cu U.R.S.S. în domeniul informațiilor.

11 aprilie 1968. Un submarin sovietic ce patrula în imersiunea Oceanului Pacific, la circa 750 Km NW de Hawaii explodează instantaneu. Cei 60 de submariniști, 3 rachete cu focoase nucleare, precum și codurile secrete ale Marinei Militare sovietice tulbută în cadrul fundului oceanului. Dispariția acestui submarin de tip "GOLF II" nu a sporit numărul catastrofelor maritime înscrise în World Almanach. U.R.S.S. nu a recunoscut niciodată oficial catastrofa. În schimb, evenimentul a prilejuit serviciilor de informații americane declanșarea uneia dintre cele mai incredibile și mai oneroase misiuni din istoria serviciilor secrete...



X X

La baza maritimă americană din Pearl Harbor, Centrul de supraveghere antisubmarin funcționează non-stop cu ajutorul sistemelor de detecție, cu legătura la mal. La postul Comandamentului pentru Pacific, ecranele hidrolocațoarelor vizualizează teritoriile submarine supravegheate electronic. Prin repeașa de stații hidroacustice ale sistemului "KOLLOS", submarinile descoperite sunt reprezentate pe aceste ecrane prin puncte verzi. În plus, aviația de cercetare și navele de suprafață americane lansează periodic numeroase geamănuri radiohidroacustice menite să obțină informații asupra activității submarină din zonele exterioare rețelei aferente insulei Hawaii.

Este 11 aprilie 1968 și submarinul sovietic cu propulsie clasică, având la bord armament nuclear patrulează singher în imersiune. Mic pentru un submarin militar strategic, această navă de numai 96 de metri lungime se îndreaptă cu viteza sa de croazieră de 8 Nod spre un raion de rezervă. Acolo, conform graficului, comandantul urmă să ia legătura radio cu

baza din Vladivostok, cel mai mare port sovietic din Pacific. Odată ieșit la suprafață, submarinul va profită, desigur, să-și încarcă bateriile și să-și aerisească, din nou, compartimentele. Gazele produse, dintre care hidrogenul și vaporii de acid sulfuzic, degajate de baterii, viațăză aerul și pot deveni cu ușurință sufocante. Înarmat cu noi instrucțiuni, submarinul va pleca din nou în adâncuri pentru a-și continua misiunea.

Lângă postul de comandă din chiosc "dormitează" în tuburile de lansare cele 3 rachete SS-N-5, echipate cu focoase nucleare. Fineță, obiectivele lor sunt orașe și zone industriale din insulele Hawaii.

Tuburile lansatorilor au fost mărite pentru a primi torpile moderne, dotate cu încărcături nucleare de putere mică, dar suficientă pentru a distruge orice tip de navă.

Echipamentul secret al submarinului se află într-o cabină foarte bună protejată, aflată lângă chiosc. Aici sunt depozitate codurile marinei și o mașină de decodificat ultrasecretă, ambele vizate și răvăsite de spionajul militar american.

Două etaje mai jos, în cabină se (continuare în pag. 26)

MAGAZIN • MAGAZIN

personală, un tânăr ofițer al serviciilor de informații sovietice consultă notele privitoare la acest cod. Rușii cunoscători deja amplasamentul rachetelor americane de-a lungul coastelor Pacificului precum și datele încercărilor și coordonatele exacte unde focurile rachetelor înamică căduse în ocean.

Prin interfon, ordinul de seșire la suprafață se răspândește în toate compartimentele submarinului.

Ciudat, la postul central al serviciilor de informații din Pearl Harbor, imaginea pe ecranul hidrolocatorului începe să clipească. În difuzoare se audă un scârțâț, apoi trei bolboroseli surde se succed înăbușite ca rezonanța unui interior de cavernă. Ofițerul nu se însăză: sunt explozii submarine. Punctul de pe ecran, care până nu demult simboliza un submarin sovietic ce naviga în imensitate urmăză o traекторie necontrolată. Treptat se mișcăreză și în câteva secunde dispără cu desăvârșire.

Intr-adevăr, la bordul submarinului, nimeni nu seszase creșterea concentrației de hidrogen peste limita admisă. O scânteie a fost de ajuns pentru a produce explozia hidrogenului. Baterile grele au devenit proiectile care în câteva clipe au stâpîns peretii rezervoarelor de combustibil. O enormă explozie a detonat pupa navei. Prin hâul deschis spre abisuri, un torrent de apă nașaiește în incintele etanșe. Vietile oamenilor pălesc ca niște lumânări în bătăia vântului. Dezechilibrat, submarinul se scufundă cu repeziciune. La 400 de metri, coca acestuia se deformează înrosind. Sub presiunea apel, porțile etanșe cedează una către una. La 5.000 de metri, iadul se înfățișează ca o vale submarină. Epava se potindește și se izbăstește violent cu prova de fund.

Sub soc, aceasta se rupe și o mare parte din interior se comprimă instantaneu.

Proiectate prin deschizătura ocotii, elemente disparate, ca niște schije, se intepenesc în mrejile halucinante ale câmpului subacvatic.

Un ultim loșnet de giugiu și calmul revine atotcoupnăzitor. Pe podiumul jertfei nimic nu se clintestă. Cu un ultim ofțat, oceanul, răvășit ardinimuri, se domolește cu rugăciuni cucernică a nouului apus.

Toate cele relatate mai sus aveau să fie aflate sau deduse după cercetările lăcute, ulterior, de americani.

Dar toate acestea, în următorul secol,

(va urma)

**Căpitan de rangul III
Gheorghe DULĂ**

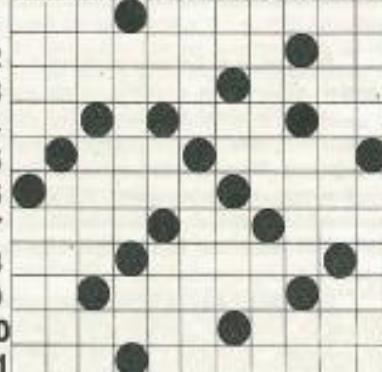
VALURI,

VALURI... 1

ORIZONTAL: 1) "... valuri", poezie din creația lui Dimitrie Anghel (neart.) - "... fără teră", volum de versuri, în care Octavian Goga a inclus și "Hora valurilor"; 2) Mereu noastră poet, autorul cunoscutelor versuri "Diritti sunte de cărge / Cine lasă malurile / Căte ore le vor sparge / Vânturile, valurile" - Emili Gălățeanu; 3. "Valuri...", nemuritorul vals al compozitorului român Isidor Ivanovici (nom) - "Furtuna pe... poeze de Victor Eftimiu, în care "se-nășă-n tembre negre prelăcute / Frunza și misipul de pe dună ..."; 4) În largul mării - Poet român (Ansel) care printre un volum de versuri ne arată "Unde apără vorbeas cu pălmătul"; 5) Semiseric! 5) Navă - "Avizam cum bate în cochile-valuri" scrierii ascunse scrise în poezia "Ințir" (Ilorena); 6) Scriitor de volum pentru copii, cum ar fi "Comoranul plesăci pe mare" sau "Întoarcerea pescărușului" (Vladimir) - Voronic bătut de valuri; 7) Semizericul plesăci de teatru "Apără și jug" (Ion, 1884-1972) - Olga Filimon - Torent, val (fig.); 8) Plasa pentru prima petrecere (p); - Lumina dintr-un trunchi de copac moartă, cu o singură viață (reg); 9) Două într-o coraliște - Insula din Marea Mediterană - Atel 10) Ighișul de valuri - "... fetele" volum de versuri al Marii Bălășeu ("De altori, de mult, traci și val și val prin mine", (P.L., 11) A se opri - îi aparține volumul de proza "Furtuna strângătoare valuri" (Șerban).

VERTICAL: 1) Personă mitologică, al cărei nume, loc, în temă cu ea zbură cu aripi de osuri, să se prăbușește în valurile mari - Autorul poeziei "Merman" (Nicolae, 1935 - 1956); 2) "Valuri...", cărtice populară rusă (nom) - "Un bătrătan...", poezie în care Eugen Furtuna scrie "Să între ceruri estunăte / Mă poartă valul după val"; 3) Fluviu în estul Europei - "... și val" este titlu unui roman scris de Veronica Porumbacu - Dăruie; 4) Primitor la navele (nom) - Corina Chiriac; 5) "Sub... umbrelă mele", volum de Vasile Băran, din care cămă-

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11



"Căzând sub val, de val să te apăză; numai pe spinarea lui ajungi la mal" (neart.); 6) Sicilia - Crăciun în China; 6) Pictor și grădinar, creatorul parcului "Palajul la Dunăre" (Isot, 1881-1898) - "O... turhanosil" plesă a lui I.L. Careagile; 7) Nine Cassian - Asia! - "... de tort", volum de George Coșbuc, din care cămă "Turcoame învățăbile se ruje de călăță / Si cade-n morții, val după val" ("Papa Hauser", sg.); 8) Tătăruș de apa - Faldut; 9) Val de mări ca urcă cădată cu lăzul de la gura unui fluviu spre amonte - 2-3... valuri! 10) "... valuri", roman de Béla György (neart.); 11) Morea despre care se presupune că și trage numele de la grecescul "Aigas", care însemnă "val agită"; Poetul care a scris pentru copii volumul de versuri "Val zglobu" (Adrian).

Dictionar: AVE, BAICĂ, SIAN.

Ananie GAGNIUC

Corespondență din Larisa

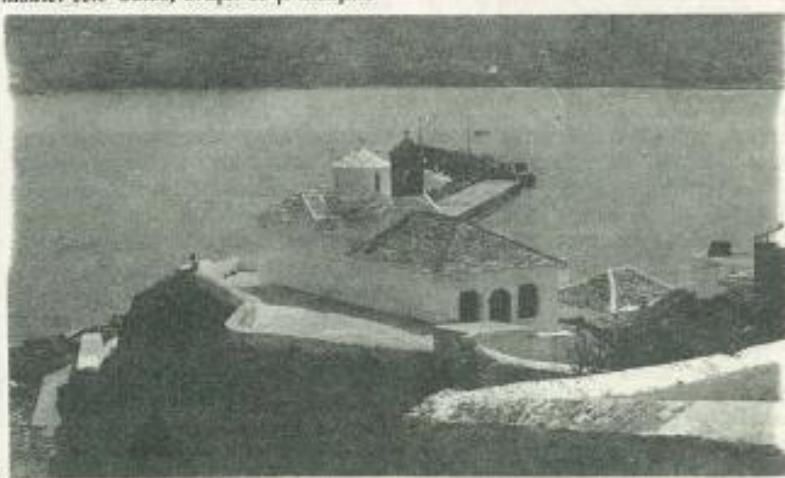
PAXI

Insula Paxi, prin frumusețea sa, este ceva deosebit. Gofurile mici sunt înconjurate de un lanț de măslini și chiparoși înalți, ce coboară până la fjord, care se continuă cu coline tăărănuite verzi, lucru rar întâlnit în Grecia. "Capitala" insulei este Gaios, orașul ce și menține

culoarea tradițională în cîndă turismului exagerat. Șansa a surdă insulei prin cele două sate Lakka și Longos, aflate în partea de nord a insulei, care atrag o bună parte din numărul turistilor. Doritorilor li se poate oferi o fantastice călătorie cu caiacul până la insula vecină Sivota, excursie care dă o notă aparte timpului liber petrecut pe această insulă.

Din Paxi un călduros "LA MULTĂ ANU!"

**Doctor
Vatalis Kostas Lydias**



MAGAZIN • MAGAZIN

UN SECRET "ÎNGROPAT" SUB STRÂZILE LIVERPOOLULUI

LOCUL DE UNDE A FOST CONDUSĂ BĂTĂLIA ATLANTICULUI

Unul dintre cele mai bine păstrate secrete ale celui de-al doilea război mondial, care a așteptat "îngropat" sub străzile Liverpoolului zeci de ani, a fost dezvăluită publicului englez.

Este vorba despre un bunker secret de unde amirali englezi au condus celebra și înverșunată "Bătălie a Atlanticului" de către a depins, în mare măsură, acum jumătate de veac, destinul Angliei. Aflat sub un bloc de birouri, chiar în centrul orașului, bunkerul adăpostea, în timpul războiului, Comandamentul Vestului Apropiat. Era sub forma unui labirint subteran de caloare și încăperi, având în centru camera de control. În anii mari incertăți, în această cameră se concentrău informațiile de pe teatrele de operații din Atlantic, se luan hotărâri și se emiteau ordine menite să protejeze convoaiile cu materiale vitale pentru Anglia, împotriva acțiunilor submarinelor germane. Conform ordinelor emise de aici, nave de suprafață și avioane engleze ducău luptă cu "rochii" germani ce incercau să intercepteze convoaiile supraviețuirii.

Arhitectul James Fox, căruia i-a revenit onoarea să conducă proiectul de reconstituire a sediului secret al Comandamentului Vestului Apropiat, aflat în subsolul blocului Derby, și să-l transforme, în 1993, în muzeu, declară: "Spațiul respectiv a fost salvat în ultimul moment de tristeal destin de a deveni un banal garaj auto; de altfel ei se transformase aproape complet într-un teren de squash". Actualul proprietar al clădirii, directorul unui grup comercial, domnul Wolton, adăuga, la rândul său: "Noi nu am avut nici o idee despre ceea ce zicea sub străzile Liverpoolului, atunci când am cumpărat clădirea. Acum, această operă de reconstrucție va reprezenta omagiu nostru față de cel ce s-a jertfit în crâncena bătăliei la Atlanticul".

Comandanțele de bătălie engleze s-au mutat din sud-vestul portului Plymouth, în Liverpool, la începutul anului 1941, într-un bunker, cunoscut ca "Citadela", a devenit "creierul" în organizarea convoaielor și a protecției lor, inclusiv de la plecare din port.

Existența acestui centru de comandă ce controla un spațiu de peste 12 milioane de mile pătrate de ocean, era cunoscută doar unui cerc restrâns de persoane de încredere. Din acest loc a fost plinăuită distrugerea navelor de bătălie germane - "BISMARCK", "SCHARNHORST" și "TIRPITZ".

Muzeul a fost deschis pe durata celor cinci zile festive ce au marcat a 50-a aniversare a ceea ce istoriești navală au considerat ca fiind cea mai lungă și intensă

bătălie navală: septembrie 1939 - 23 mai 1943, ultima zi fiind ziua când submarinele germane au fost retrase în jurul bazelor lor.

De-a lungul coridoarelor înguste, vopsite în alb, ale bunkersului reconstruit se află avize care menționează: "Strict secret", "Toate pasurile vor trebui prezentate la control". Încăperile din jurul "Camerei de comandă" conțin mașini de decodat, receptoare radio, telefoane secrete și teleimprimatoare. Peretii marii camere a hărților sunt acoperiți cu hărți uriașe ale Atlanticului, ceea ce ne face să gândim că marinari foloseau scări și platforme pentru a se putea urca să marcheze deplasarea navelor. De asemenea, ei manevrau machetele convoaielor și ale submarinelor pe mesele de urmărire. Peste o mie de militari - bărbați și femei - au muncit în acest bunker protejat împotriva bombelor, ai cărui pereti erau construși din beton armat cu tungsten. "În momentul culminant al bătăliei a fost, probabil, cea mai sigură clădire de pe pământul englez", a spus Fox.

Tot acolo se află și o cabină sigilată, cu un telefon roșu, care constituia linia directă utilizată de către ofițerii de comandă pentru a transmite conducătorului britanic din timpul războiului, Winston Churchill, nouătatele cele mai importante din timpul bătăliei. Un proiectoare voluminos ce poartă denumirea "Kalee Dragon" a fost folosit pentru a-i prezenta lui Churchill materialele filmate. Amiralul Sir Mark Herton, care își petrecea după-amiezile pe terenul de golf de la Haylake, în apropiere, lucra apoi toată noaptea, dând ordine de la locul unde se planificau, pe cele mai importante hărți cunoscute, toate mișcările pentru Vestul

Apropiat. Din acest loc, într-un secret total, el a supravegheat și condus bătălia. Naomi Whithal a lucrat la "Vestul Apropiat". Atunci când era întrebăta de prietenii despre activitatea sa, ea spunea doar astăzi: "Noul păstram tăcerea căciștiam că nu știau nimănui viață omenească". Avea doar 18 ani când l-a întâlnit prima oară pe Churchill care, zâmbind, i-a arătat semnul victoriei. Își mai amintește de tristețea și suferința pe care o îndurau ei din bunker știind că "omeneii erau la apă" atunci când o navă engleză era scufundată de un "U-boot" german. "Înălțai sămăt existența lor în pereti, încă le mai așd vociile" completează ea.

Edith Parteger își amintește că au fost momente atât de tensionante că nici chiar părinții naști era permisi să cunoască ceva despre munca lor secretă.

Amiralul Sir Hugo White, care consanță echivalență modernă ale "Vestului Apropiat" apreciază că muzeul este o construcție realizată ca tribut pentru cei peste 60.000 de marinari care au murit în eroica bătălie.

Adolf Hitler, dictatorul german, în dorința sa să a distruge comandanțele, a transformat părți de Liverpool în ruine prin raiduri necruțitoare de bombardament. Dar nu a reușit să găsească Comandanțul "Vestul Apropiat". Singurul accident ce s-a produs în bunker a fost atunci când o femeie marină a leșinat și a căzut de pe platformă pe care se afla în timp ce așa pe perete numele celor căzuți în bătălie. Numele pe care abia îl așezase era și soțul ei...

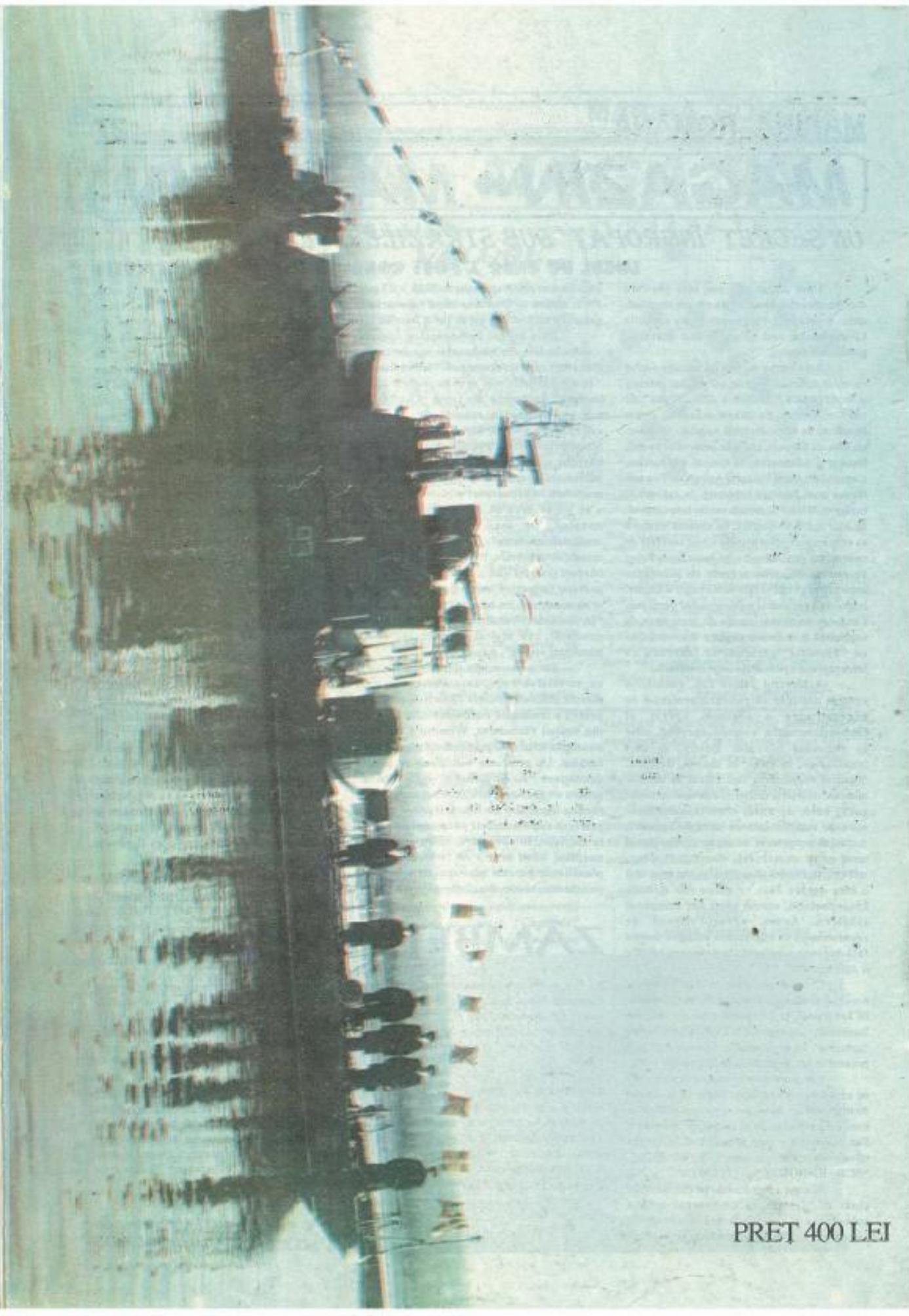
**Haralamb MUSCELEANU
(După "Djakarta Times")**

ZÂMBETE LA BORD

• Află pentru prima dată într-o cruceză pe mare, doi pasageri dormeau în aceeași cabină, în cama supusă. Cel de deasupra avea râu de mare, din cauza furuncii și tot spunea "Vai ce râu mi-e! Vai ce râu mi-e!". Cel de dedesubt se chinuță să adoarmă, dar nu putea din cauza vâlăilor colosali. La un moment dat s-a scutat nervos și i-a pieșat un "cocktail" cu multă lămăie. I-a dat să bea și iute să se cubărească în cizeta și adoarmă, moment în care cel de deasupra a-nospat: "Vai, ce râu mi-a fost!... Vai, ce râu mi-a fost!"

• În cabină de comandă a unui pașăboot, comandanțul îi ordonă masivului secund: "Fugi azi și anunță pasagerii că s-ar putea să ne scufundăm! Ai grijă cum îi spui, să nu crezi panical! Nu spăiem de un iceberg și nu cred că pot evita ciocnirea!". Secundul se duce în sală de protocol, unde se află totuș un berchet, și strigă: "Atenție! Atenție! Poasem un partu! Dau la masa apasă din mijloc doar două karati și... se rupe vaporul în două!". Râsetă, parțea, după care secundul dă o karată în masă și, într-adăvăr, crapă vase în două. Prințul de o scindusă, în apă, comandanțul citește secund: "Neconsciat! Thomai am răusit să evit icebergul!!"

*Culese și prelucrate de
Ananie GAGNIUC*



PRET 400 LEI