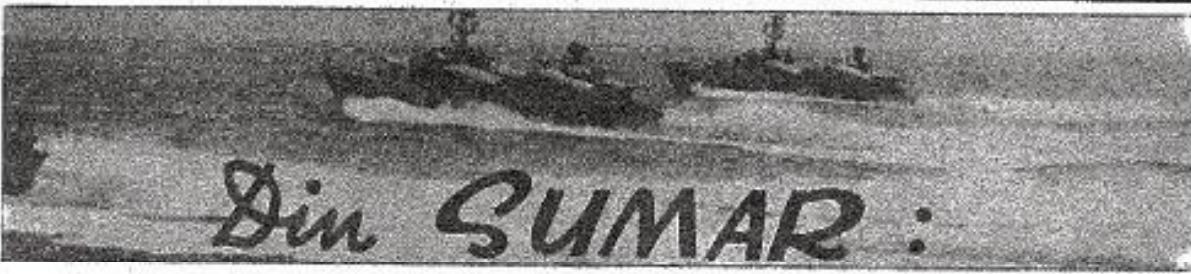


Nr. 31 (2 | 1995)

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA





# Din SUMAR :

- ... UNDEVA, ÎNTRE VUIETUL MĂRII  
ȘI ȚĂRMUL IUBIRII ..... pag. 5
- MONUMENTUL MARINARILOR  
ROMÂNI ..... pag. 8
- CU DISTRUGĂTORUL "MĂRĂŞEŞTI"  
ÎN MEDITERANĂ ..... pag. 11
- PRIMA EXPEDIȚIE ZOOLOGICĂ  
ROMÂNEASCĂ ÎN BRAZILIA ..... pag. 14
- UN MARŞ SPRE ÎNCEPUTUL  
LUMII ..... pag. 16
- LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE  
MARINĂ CONTINUĂ TRADIȚIA ...pag.21
- MAGAZIN • MAGAZIN ..... pag.22-27

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

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

Execuție coperte: Ghe. GRIGORE

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ

Culegere text realizată la Centrul  
de calcul al Marinei Militare

Operator calcul: Ana RUSU

Procesare computerizată

**GMB**  
**PUBLISHING**

str. DACIA nr.41 Constanța  
Tel: 041-618478 Tel/Fax: 041-618305  
Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția:

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

Tiparul executat la  
**POLIGRAF S.A. Constanța**

## A FI PENTRU A EXISTA, A EXISTA PENTRU A ÎNVINGE

România este o țară cu ieșire la mare, însă acest lucru nu este eficient conștientizat la nivelul fiecărui cetățean ceea ce se reflectă negativ asupra flotei, asupra comerțului pe mare și chiar asupra dezvoltării. Comerțul pe mare, vital pentru orice țară cu ieșire la mare, depinde de capacitatea flotei de a-l proteja, iar incapacitatea flotei duce, mai devreme sau mai târziu, la perturbarea comerțului maritim și la mari probleme pentru economia țării.

Necesitatea și existența flotei nu sunt puse la îndoielă de nimeni. Problema care se pune este construirea acelei flote de care România are nevoie în secolul următor, pentru puterea navală a țării, cu implicații majore asupra locului și rolului României în Balcani, în Europa și în lume. Această necesitate are influențe certe, atât în stimularea economică, prin atribuirea de comenzi și crearea posibilităților de export, cât și în conștientizarea ieșirii la mare, beneficiă dezvoltării unor mentalități și atitudini mai deschise, mai cunoscătoare, capabile să inducă accelerarea progresului. O flotă este un atu strategic de prim rang al unei națiuni, precum și o instituție fundamentală purtătoare a valorilor civilizației.

Apreciez că, pentru viitor, în ceea ce privește destinul flotei, se

impune un concept bazat pe două principii: "A fi pentru a existeră", "A existeră pentru a învinge".

Ambele principii au fost folosite în decursul istoriei, însă numai cel de-al doilea a dat rezultate semnificative. Alegerea unaia sau altuia și aplicarea lor presupune adoptarea unor serii de măsuri pe termen scurt și pe termen lung, capabile să ducă la creaarea unui organism care să-și îndeplinească misiunea pentru care a fost creat.

În general se consideră că acela care nu își propune să câștige și propune să piardă. Eventual, limitând pierderile la un nivel acceptabil. Trebuie, însă, subliniat că, indiferent de concepția adoptată, în timp, cheltuiala este în general aceeași, menținerea unei flote învechite și cu o slabă forță combativă costând la fel ca una puternică, redutabilă, fără a calcula prețul pierderilor, considerate ca acceptabile și consecințele pe termen lung a acestor pierderi.

În conflictele postbelice aceste două principii au evoluat în paralel, pe de o parte construindu-se forțe navale ieftine, compuse din nave mici, care să fie capabile să descurajeze forțele navale puternice, costisitoare, prin producerea de pagube de nesupratot. În realitate, cheltuielile totale, în timp, au fost aproximativ aceleași datorită perfectionării continuă a navelor

mari și costisitoare, care au condus la construirea mai multor nave mici pentru combaterea aceleiași unități. Dacă, spre exemplu, inițial s-a considerat că sunt suficiente două vedete pentru a combate un distrugător sau o fregată, datorită imbunătățirii sistemelor de armament au fost necesare 4 vedete, apoi 6 vedete, pentru a combate cu succes aceeași navă. Dacă, inițial, cele două vedete au costat o treime din prețul acestui distrugător, cele 6 vedete de astăzi, perfectionate și ele, deci mai scumpe, costă la fel ca distrugătorul, având, în principiu, aceleași șanse de succes.

Vedetele însă nu pot constitui o amenințare strategică din multiple considerente:

- nu pot obține și menține supremacia navală pentru că nu pot acționa timp îndelungat în raioane îndepărtate;
- nu pot fi folosite pe mare rea;
- au raza de acțiune limitată;
- nu pot lua obiective de la coasta adversarului;
- au durata de serviciu limitată și nu se pretează unor modificări majore cu cheltuieli mici;
- nu pot purta, cu mici excepții, decât armament antinavă și pentru autoapărare;
- pot fi "răunate" cu ușurință de aviație;
- au posibilitatea de descoperire și cercetare mai mici decât navele pe care trebuie să le combată și sunt, deci, dependente de alte forțe;

· coordonarea acțiunilor grupurilor de nave mici, numeroase, este dificilă;

· asigurarea logistică a unor forțe heterogene, în mai multe puncte de bază este greoasă;

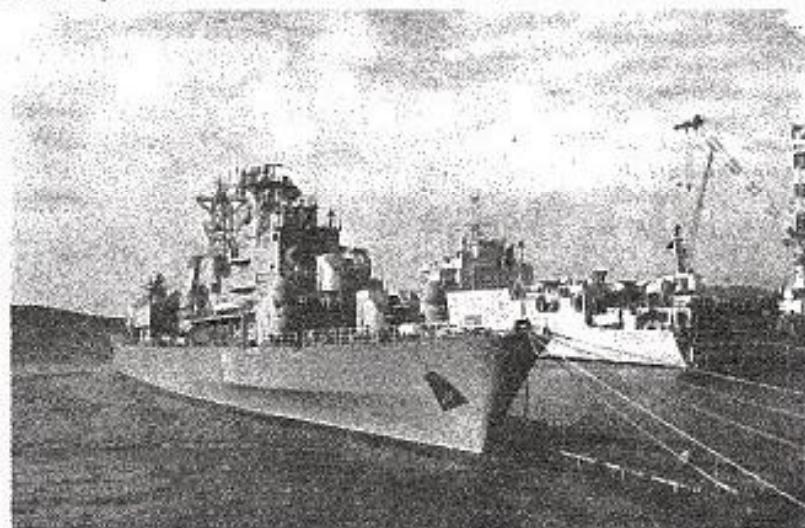
· faptul că vedetele sunt considerate "ieftine" face ca la anumite nivele să fie neglijate, considerându-se că se pot descurca singure, fără sprijinul altor flote;

considerându-se că echipajele lor, puțin numeroase, merită să fie sacrificiate se poate ajunge la pierderi de neînlocuit; în realitate,

**Căpitan de rangul III**

**Dorin MARA**

(continuare în pag.4)



*Distrugătorul "MĂRĂȘTI"*

(urmăre din pag.3)

cele 6 vedete luate în calcul inițial, contra unui distrugător (fregată) au, în total, echipaje comparabile, cel de la vedete având însă mai puține șanze

"flotilelor" de vedete rapide, fie purtătoare de rachete, fie de torpile. Vedetele au fost folosite în acțiuni de apărare iar în conflictele cu forțele pentru a căror combatere au fost construite au fost mereu bătute. (În

Golful Sirta, în Golful Persic). Uneori nici nu au putut lua parte la acțiunile de luptă, deci nu au căutărit în dicizia finală (Malvine, Golful Persic, Coreea).

Asta nu înseamnă că ele nu sunt necesare. În conflictele arabo-israeliene vedetele au avut un rol important. Însă, prin comparație, acolo ele constituiau forță navală majoră, lor opunându-și se nave mai mici sau nimic.

De asemenea, vedetele pot fi

forțe navale echilibrate (submarine, de suprafață, aeriene) în concordanță cu scopurile propuse. Chiar în cadrul alianțelor actuale importantă este compatibilitatea între forțe similare, cel puțin ca alcătuire dacă nu ca forță, iar în cadrul parteneriatului pentru pace accentul cade pe nave mai mari, capabile să acioneze împreună deosebit de bune. Întotdeauna în istorie, cine a dorit să fie partener egal a trebuit să facă eforturi proprii pentru a se ridica la nivelul partenerilor și pentru a fi luat în considerație.

În condițiile în care Marina Militară a României trebuie oricum reconstruită, opinie că alegerea principiului "A exista pentru a învinge" ar avea, în cazul adoptării, o mai mare greutate în ceea ce privește progresul general, cheltuielile, în final, fiind aceleași ca în cazul alegerii principiului "A fi pentru a exista".

Un raport de forțe mai favorabil în Marea Neagră ar fi un factor de descurajare semnificativ și ar contribui substanțial la întărirea securității naționale.



Monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU"

de supraviețuire;

- armamentul creat pentru combaterea vedetelor are, în general, o bătălie mai mare decât al acestora; în plus, vedetele au o capacitate mai mică de a "încasa" lovitură;

- capacitatea vedetelor de a duce acțiuni ofensive este redusă, misiunea lor principală fiind de a împiedica acțiunile adversarului, cedându-i, deci, acestula, inițiative de a-și alege cum și unde să lovească, ceea ce încalcă o lege de bază a luptei armate;

- datorită perfeccionării navelor mari trebuie să construite mereu alte vedete, mai scumpe, între-un ritm susținut, eforturile fiind mereu luate de la capăt.

Din experiența conflictelor postbelice a rezultat că nimic nu s-a lăsat descurajat de existența

întrebuiintă cu succes în acțiuni de hărțuire, în luptă cu navele de transport precum și pentru execuțarea unor "lovituri de grătie" exploataând succesul altor forțe, precum și pe Dunăre.

Chiar statele mai mici nu se bazează exclusiv pe vedete (Belgia, Olanda, Norvegia, Suedia, Danemarca, Grecia, Iugoslavia, Israel), tendința modernă fiind spre construirea unor



Putorul de mine "VAM. CONSTANTIN BĂLESCU"

**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE****... UNDEVA, ÎNTRU VUIETUL  
MĂRII ȘI TĂRMUL IUBIRII...**

"Piesă" care urmează, în mai multe acte, a fost "jucată" într-un singur teatru: teatrul maritim, de apărare a țării, de-a lungul litoralului românesc. Eroii sunt marinarii militari-ofițeri, maiștri și ostași, din echipajele unor nave de luptă antisubmarină.

Conform planului și "scenariilor" prestatibile, urmău să se execute activități de pregătire, antrenamente și exerciții în cadrul ședințelor pe mare cu vânătoarele submarine, în mai multe războaie. Prezent, ca reporter, și unic "spectator" al acestei piese, voi relata acțiunea de pe o singură "scenă" - nava "Am. PETRE BĂRBUNEANU"...

**"LIVE", CUM ZICE ENGLEZUL...**

Rătăciuri pierdute în negura timpului au făcut ca partea de sub linia de plufire a unei nave să fie denumită "opera vie", iar partea de deasupra, "opera moartă". Numai că, atunci când navă este în mars, totul este viu, de la sensibila vibrare a corpului de oțel, în timpul virării ancorei, până la temeinica zguduire dată de puternicele motoare ce propulsează nava, iar peste toate, freamântul și zbuclumul valurilor care dăruiește și tangajul, ieagănul de-o viață al marinilor, demonstrând, odată în plus, că totul este viu. "Live", cum zice englezul...

Plecarea de la cheu creaază primele capcane, de altfel necesare nouului comandant, căpitanul de rangul III VASILE GIOSAN, aliat la primele manevre cu acest tip de navă. Din cauza vântului puternic lanțul de ancoră s-a suprapus cu cel al navei surori din babord, pe timpul manevrei de acostare. Aveam să assist la prima "îmblânzire" a colosului de oțel, prin acțiunea rapidă și pricinuită a oamenilor de la manevra proverba, condusă de maistrul militar clasa a II-a Marian Radu, care au executat boțarea lanțului rebel. Apoi, la ordinele comandantului, prin mâinile sigure ale timonierului, maistrul militar clasa I Eugen Vintilă, și transmisibilele electrice la cîrmă,

colosul de oțel își îndreaptă "ascultător" provo sprea ieșirea din port.

**"SCLAVA VÂNTURILOR"**

Așa a denumit cîndva, marea, eruditul bizantin Eustathie, în comentariile sale despre "Iliada" lui Homer. Marea, această mamă a Afroditei, a fost întotdeauna generatoare de forme și proiecte extraordinare, a fost sufletul atâtăor aventuri, dar și nedorit cimitir - uneori - la vreme de nefastă dezlănțuire. Făceam cu totii această remarcă, în cabina de comandă, în momentul în care, la travers, în babord, la nici un cablu distanță, se vedea spărtura făcută în dig de către cele două nave scufundate la începutul anului, pe timpul unei furtuni. Cu groază ne găndeam că acolo, înghițite de ape, încă se mai află trupurile unor marinari dispăruși. Doar găndul închioară, dar să te mai și afli într-o asemenea primejdie de scufundat? Marea, această sclavă a vînturilor, atât de căntărată de poeti, poate deveni mai mult decât crudă, la momentele de furie. Nesocotința celor doi comandanți de-a nu hotărî la timp întoarcerea în port i-a dus la izbirea de dig și, inevitabil, la moarte. Acest tragic eveniment îl face pe mai toți membrii echipajului, afflați pe puncte, să comenteze. Rețin o înțeleaptă zicală, spusă de comandantul brigăzii, căpitanul de rangul II VALENTIN BOTEZATU: "Ferește-mă de uscat, și te voi feri de apă" și "cere" nava, comandantului. și tot dânsul comentează mai departe: "marea nu-i iartă pe imprudență..."

**PLÂNGE CERUL!**

Navigăm continuu, în largul mării. Se execută tot felul de exerciții cu echipajul. Alarme de vitalitate, alarme aeriene, antrenamente de căutare submarină, formații și evoluții cu celelalte nave aflate în dispozitiv. Seara, tărziu, se ordonă staționarea la ancore. Cu trei chei lăiate în apă, nava ia "legătura" cu pământul. Sub noi se află 30 de metri de apă, cît este adâncimea mării. Iar deasupra, norii sting stelele și ne acoperă cu o ploaie înceată. Picăturile răpăie pe punțile navelor.

Plâng cerul!

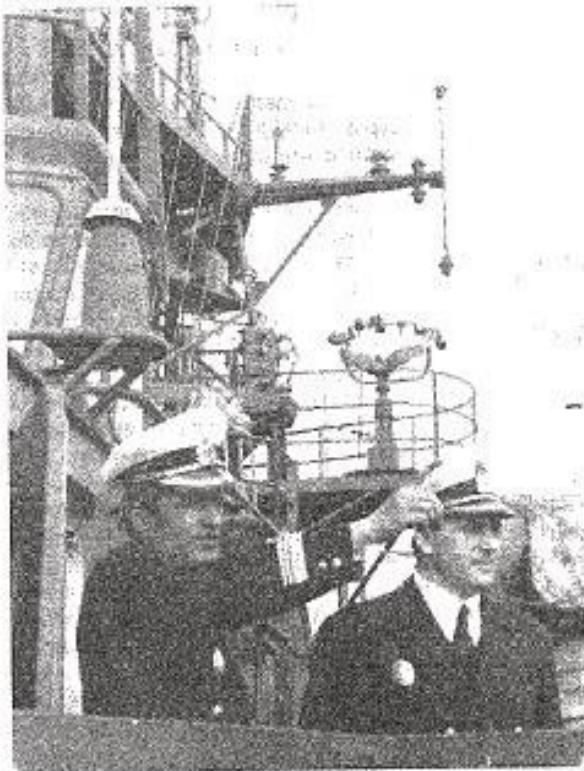
**NAVA, MAREA, CERUL...  
ȘI MILITARUL, STRĂJERUL!**

Într vuie de mare și tărmul iubirii se află, acum și întotdeauna, ostașul marină, de veghe la frunțară. Vară, iarnă, vînt sau furtună, străjerul există și rezistă! Cu masca și vesta de salvare pe el, la tunuri sau mitraliere, la rampele de lansare a bombelor sau în sala masini, la motoare, ostașul marină este la post! Fie că este șef de cart, veghe proverba sau pupă, observator-semnalizator, soldatul își face datoria, așa cum a jurat. Iar la comanda "Alarmă de luptă" și "Pregătiți armamentul pentru tragere!", militarul este pregătit și el. Până la sacrificiul

(continuare în pag. 6)

## MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

(urmare din pag.5)



suprem. Îmi vine în minte un superb haiku al poetel meleagurilor dobrogene - Ana Ruse: "Prin ţeava tunului / Soldatul îşi vede / Mormântul săpat..."

Toți acești soldați au nume. Dar merită relevat țelul, în numele căruia se pregătesc în armată: apărarea patriei!

### "ASCULTAȚI COMANDA LA MINE!"

*"Cîte-aș fi vrut să-l spun și nu îl-am spus  
Trecute-s toate pe un fjord, în mare...  
Pe îndrăgita corabie, pe care  
Sunt iar provincialul mus."*

Vreme de șapte ani, căpitanul de rangul II ION GAGIU a fost comandanțul navei pe care ne aflăm. Si, după șapte ani, pentru prima dată ieșe cu nava, fără să fie la comandanță. Îl privesc și-mi pare parcă trist, zbuciumat, ca și cum ar fi pierdut ceva drag. Acum este șeful de stat major al unității și are pe navă un rol de ... "eminență cenușie". Pare a fi omul din umbra care, mai șoptit, mai răstătit, predă ștafeta de comandanț căpitanului de rangul III Vasile Giosan.

Pendulând, în tandem, când intr-un bord, când în celălalt, îl explică, îl învăță, îl divulgă mici "secrete", privind manevra navel, modul cum aceasta răspunde la comenzi, ce și cum e de făcut. În strălucirea ochilor îl citesc regretul despărțiri - Intr-un fel spus - de navă, de echipaj. Avea să fie "logodna" nouului comandanț cu nava, la porunca:

"Ascultați comanda la mine!"

În seara celei de-a doua zi de ieșire pe mare allu cu

surprindere că... a fost ziua de naștere a căpitanului de rangul II Ion Gagiu

Ne-a relatat că este pentru a șasea oară, în cariera de ofițer, când aniversarea zilei de naștere îl prinde pe mare. Ascultăm întâmplări triste sau vesele, din timpul cât a fost la comanda navei. E grea despărțirea... Își trece degetele prin părul deja cărunt și adaugă lângă un "pahar de vorbă", o lacrimă.

**ALARMĂ DE EXERCIȚIU!...**

**VIRA ANCORA! ...**

### **EXECUȚIA CĂUTARE ANTISUBMARIN!...**

Sunt doar câteva din ordinele ce răsună pe navă.

Dacă în "actul I" erou al piesei a fost vânătorul (de submarine), al doilea personaj este... tot un vânător. Împătimitor în ale vânătorului (în timpul liber, atât cât îl are) căpitanul de rangul II Valentin Botezatu caută, de data aceasta, ţintă navale. Instalat la calculator, urmărește pe ecran apariția submarinului și ordonă datele.

Programul este alcătuit sub denumirea de "Diana". Este binecunoscută înclinația marinilor, în singurătatea lor, de a da denumiri feminine la tot ce-i înconjoară pe mări și oceane: nave, furtuni, instrumente, obiecte etc.

La fiecare exercițiu reușit, pe ecran apare formula ce dă satisfacție: "Successfull"

Fiecare, la postul lui, își îndeplinește atribuțiile. Încerc să prind căte ceva din tot ce se execută. Condeul luncă spre nuanțele reportericești, ocolind esența activităților ce se desfășoară. Spre exemplu, la începerea antrenamentelor,



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

comandanțul navei rostește în fața hărții de navigație și-a planului cu acțiunile de luptă: "Să pornească balul și scandalul!" Intru la stația radio, unde sunt maștrii militari clasa a IV-a Cătălin Stănică (de la care aflu un "secret" și anume că pentru domnul Gagiu echipajul a pregătit cadoul constituit dintr-o cămașă și o ... veloză chinezească), Eremia Gabriel (care-mi arată doar o placardă, pe care scria 'Atenție! Adversarul ascultă!') și Martinescu Daniel (de la care aflu că... și necăsătorit și stă, cu 50.000 de lei, în găză la o văduvă!).

Mă conformată indemnului scris în cabină, deasupra unui hublou: "Nici un minut, nici un cuvânt în plus, pe emisie!"

În finalul periplului reporteresc ajung la... infirmerie. Acolo dau de o... doamnă! Asistentă plutonier Lucia Giorogar. Nu a avut probleme deosebite pe linie medicală, în afară de... propria persoană.

Cu câteva zile înaintea ieșirii pe mare, a fost surprinsă pe stradă de o mașină și aruncată căt colo! S-a ales cu leziuni usoare la picioare, de care acum chiar își permite să facă haz. La sfârșitul exercițiilor vine la comandanț și ne-lăsă amândoi tensiunea. Evident nu de tot... și firesc, după eforturi și concentrare, tensiunea lui Vasile Giosan e mult mai mare. O întreb pe asistentă dacă este adevărat că tuica scade tensiunea. Dă din cap că da...

**TOTUȘI, IUBIREA DINTĂL...**

Arma marină, prima noastră dragoste, mă îndeamnă să punctez cu seriozitate principalele activități desfășurate de acești oameni ai mării și navele lor de luptă: organizarea apărării navelor în mare și staționare, antrenarea ofițerilor pentru susținerea examenului la comanda navei, instrucție tactică și de specialitate, culegerea, prelucrarea și transmiterea datelor pentru indicarea fișelor, în raport cu situația de navigație, pregătirea cu nava izolată pentru indeplinirea misiunilor specifice, verificarea datelor evolutive ale navei în bază de viteze, formații și evoluții etc.

**OM LA APĂ!**

Este vorba, de fapt, de unul dintre maștrii mecanici, care datorită condițiilor grele, a căldurii excesive, în care lucrează au dreptul la... apă minerală! Mai multă decât ceilalți.

Comandanțul grup motobare pupa, maștrul militar clasa a II-a VERONIU STELIAN-IORDACHE este un cadru competenți, priceput, corect, într-un cuvânt, der în de a-i se face un profil de maștrul militar. Șeful de stat major, vorbind despre el, s-a exprimat într-un mod plastic: "Dacă îl-ai rupe o mâna și-ar fi făcută din mecanisme, suruburi și piulițe, imediat îl-ai pune-o la loc!"

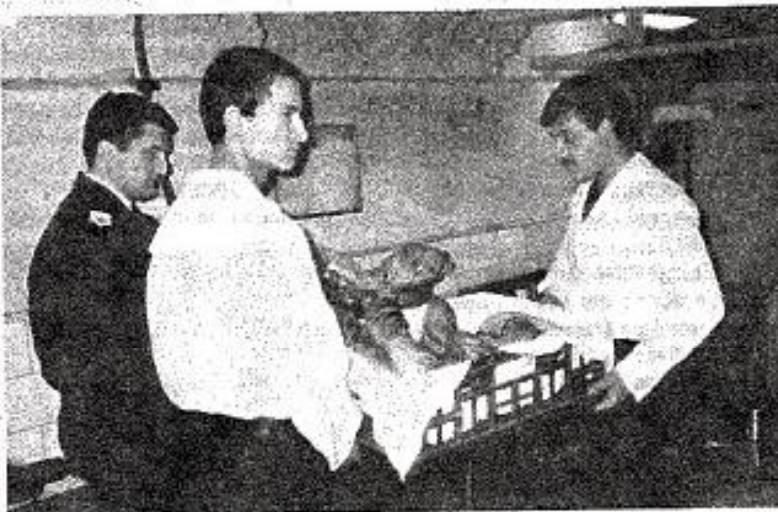
Din discuția cu "Vero" aflu că este pasionat de literatură și sport, este din Medgidia, căsătorit și are un copil, Andrei Cătălin, de trei ani și jumătate. "Vero", cum îl spun colegii, consideră că munca în interiorul de la sala mașini este grea, dar... muncește cu drag. Si "când omul muncește, locul îl

slinjește!"

**ADIO, DOMNULE PROFESOR!**

Mă consideram singurul "străiner" la bord, dar am avut surpriza, întrând în caleul ofițeri, să aud pe cineva care s-a adresat spre bucătărie cu apeleativul "Domnul profesor!" Aveam să aflu, cu surprindere, că "profesorul" este... soldatul Călin Dorin, care înainte de armătă fusese câțiva timp profesor suplinitor la scoala din comună Raști, județul Ialomița. Cum și serviciul mesei este o activitate din pregătire de luptă (hrana contribuie la creșterea capacitatii de luptă a militarii, nu-i aşa?), acel neoficial semnal dat cu soneria de bord: "Ti, ti, ti, taaa!" de trei ori, nu poate fi decât plăcut urechilor. (Marinarii îl traduc prin formula "Veselarii pregătesc masă")

La întreaga activitate de pregătire a hranei, omul cu "joben" alb este maștrul militar clasa a II-a bucătar Traian Nanu, secundat de simpateticul "Bilă", respectiv fruntașul Marinel Anghel, specialist în ciorbe



Pe toată perioada ieșirii pe mare, acești gastronomi au fost căutați de cel puțin trei ori pe zi. Pe "profesor" chiar și simpatizam. Tăcut, ciudat, enigmatic, prompt în servire. După acostarea la cheu, ultimul "act al piesei" (poate v-a plăcut?) l-am rostit un hamletian "Adio, domnule profesor!"

**ÎN LOC DE EPILOG**

Cu o parte din oamenii cu care am cînvîlătuit vreme de o săptămână acolo, între vîlătul mării și tărâmul lubirii, m-am mai întărit.

De mulți n-am amintit în cele relatate, cu îngăduința dumneelor, îmi fac "mea culpa". Important este că am trăit împreună cu ei o frântură din epopeea întregirii instrucției și pregătirii de luptă și marinărești, o slovă întru slava ostașului marin român.

**Căpitan de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

# MONUMENTUL MARINARILOR ROMÂNI

## A FOST CÂȘTIGATĂ DOAR... PRIMA BĂTĂLIE

Momentul a fost marcat, marți 7 martie 1995, la Cercul Militar, când s-a întrunit consiliul director al Fundației pentru Realizarea Monumentului Marinarii Români având ca scop analiza activității consiliului, etapei și bugetului pentru realizarea acestui important obiectiv comemorativ și spiritual al urbei noastre, Constanța.

Suntem un popor de navigatori, fapt incontestabil atestat de existența noastră multimilenară la fjord de mare și a flăcărilor unor adesea cetăți porturi - Histria, Tomis, Callatis - în acest areal cu câteva secole înainte de Hristos. Iar dacă vicisitudinile istoriei nu ne-ar fi fost potrivnice este cert că marinarii români s-ar fi numărat printre marii descoperitorii ai lumii. Cu sacrificii, jertfe și... merite deopotrivă.

Suntem un popor cu o profundă conștiință a apartenenței sale la mare. La această cale de ape, universală, de deschidere spre noi popoare, spre noi orizonturi ale cunoașterii. Iar cel care a realizat acest lucru a fost, EL, MARINARUL.

EL, MARINARUL a fost cel care, din antichitate cu mijloace improvizate, înfruntând aprigile stihii ale naturii, punându-și viața în primejdile, a plecat să descoreze alte fjorduri, să facă schimburi de valori și civilizație. Nu rareori au fost cazurile când aceste stihii l-au învins și nu s-a mai întors la cel călătorit. Iar mormântul i-a fost marea.

Alteori, EL, MARINARUL, la vremuri de restricție și-a pus viața în primejdile, nu rareori dând-o drept obol pentru apărarea gheii strămoșesci. Si tot marea i-a fost mormânt.

Numitorul comun al jertfei acestor oameni a fost patriotismul.

Și tot din acest spirit, ca un omagiu adus celor fără de morminte să-născut, cu peste un an în urmă, mai exact la 4 februarie 1994, "FUNDATIA PENTRU REALIZAREA MONUMENTULUI MARINARILOR ROMÂNI" (prin sentință civilă nr. 42 a obținut personalitatea juridică).

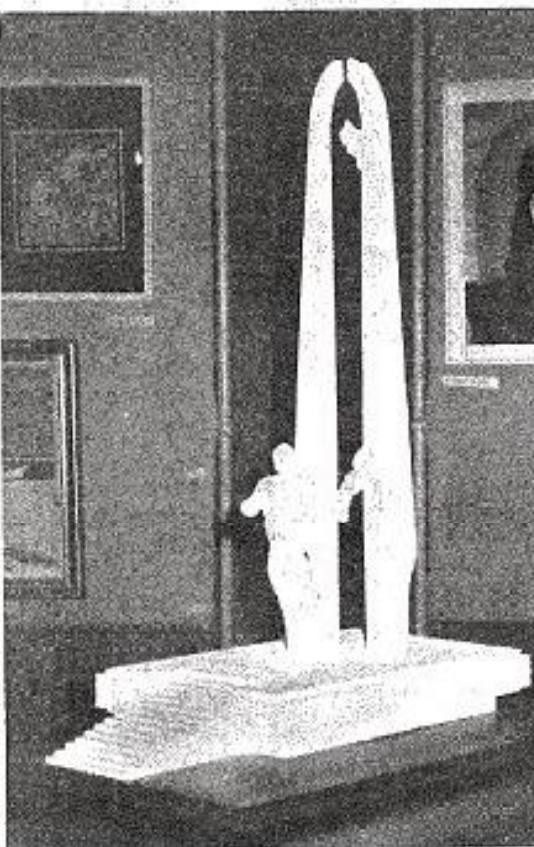
Este inutil să argumentăm scopul acestei fundații. Revenind

însă la elementele ab initio ale acestui demers, putem spune că, într-adevăr, a fost câștigată o bătălie: MONUMENTUL MARINARILOR ROMÂNI a prins contur. A prins contur, deocamdată în concepția artiștilor plastici SANDU SURCEL și RĂZVAN MIHĂESCU. Concepție care, după două concursuri, cu mai multe etape, suportând concurența a peste treizeci de sculptori, din țară și de pe plan local, două juriu, exigentele unor personalități abilitate din Ministerul Culturii (alte "comitete și comisii" la nivel U.A.P. și local) și, nu în ultimul rând, exigentele membrilor fundației și a mării sale... publicul constănțean, s-a impus ca model de realizare a monumentului celuia mai reprezentativ personaj al urbei tomiteane, MARINARUL.

Așadar, fiind depășite "furcile caudine", în curând (sperăm) Constanța va avea o nouă și reprezentativă emblemă spirituală: MONUMENTUL MARINARULUI ROMÂN.

### SASE DECENII DE EFORT

Ideeia înălțării unui monument al



marinarii în Constanța nu poate fi localizată, în timp, ca fiind "postdecembriștă". Încă din anii '30, mai exact în 1936, (datele sunt preluate din amintirile unor veterani de război) un grup de marinari, militari și civili, au întreprins măsuri pentru realizarea unui astfel de monument. Până în anul 1939 dețea se strănsese rădăcinile și materialele de bază necesare, inclusiv prin chetă publică, circa șase milioane de franci și cinci tone de bronz. Printre cei care au pus mult suljet pentru realizarea monumentului a fost și căpitanul de marină Filip, cel care în primele zile ale războiului de reîntregire, va cădea glorios la datorie.

Concepția plastică a monumentului la acea dată a fost încredințată cunoștințului sculptor, Veteran al primului război mondial Zoanel Gheorghiu. Este vorba de același sculptor, veteran a două războaie mondiale, alături astăzi la venerabila vîrstă de 95 de ani, autor al mai multor monumente ale eroilor printre care cel de pe strada

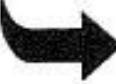
Traian din Constanța (al Regimentului 34 Infanterie), Tropaeum, Mihai Kogălniceanu, Cogălaș, care și-a arătat disponibilitatea de a-l construi.

Declansarea celuia de-al doilea război mondial a dus la abandonarea construcției monumentului, fondurile fiind folosite în scopuri caritabile.

În perioada postbelică ideea a fost reluată, printre adeptii cei mai înfoiați și tenaci, numindu-se un veteran de război, căpitanul de port Octavian Sved, care nu numai că a întreprins demersuri concrete dar, prin anii '80, a realizat și o concepție plastică proprie.

Revista "MARINA ROMÂNĂ" a publicat, de altfel, până în prezent, concepția plastică a monumentului marinarii în vizul unei căpitanului de port Octavian Sved (Nr. 9/1991) și a pictorului mărtur Traian Marinescu (Nr. 24/1994).

Chiar dacă cele două concepții mai vechi nu se vor



**←** regăsi în peisajul constanțean, merită evidențiat efortul autorilor, atașați în continuare trup și suflet ideii ca acest monument unic să ne înobleze urbea.

Demersurile Fundației pentru Realizarea Monumentului Marinarii Români au fost evidențiate, pe larg, la Forumul din 7 martie a.c., de domnii Constantin Teodorescu, căpitan șef al portului Constanța, președintele fundației, contraamiral (r) Petru Anghel, secretarul fundației și Petrică Munteanu, președintele sindicatului marinarii. Le vom relata mai pe larg cu un alt prilej.

Merită însă reținut faptul că pentru prima etapă, aceea a realizării și acceptării de către forurile abilitate a concepției finale a Monumentului Marinarii, s-au depus eforturi foarte mari, nu numai pentru a face față exigențelor profesionale, absolut necesare realizării unui astfel de obiectiv, dar și pentru a învinge racile mai vechi sau mai noi, birocratismul, patimile părtitoare, veleitarismul.

A fost ca o adeverărată bătălie. Nu a fost câștigată încă... războul. Un războu cu un final fericit pentru bătrânu Tomis, care la sfârșitul mileniului doi va fi și trebule să fie înnoblat de MONUMENTUL MARINARILOR.

Pentru marinari, anul 1995 are o semnificație aparte. Se împlinesc 135 de ani de la semnarea de către domnitorul Alexandru Ioan Cuza a actului de naștere al Marinei Române Moderne (22 octombrie 1860) și 100 de ani de la înființarea primelor companii de navigație. Un prilej fericit de aniversare a celor două evenimente i-ar constitui ZIUA MARINEI '95, sărbătorită după cum se stie la 15 august, de Ziua Sfintei Marii. Este data la care fundația și toți marinarii români și-ar dori dezvelirea acestui monument simbol. Așa să fie !

\*

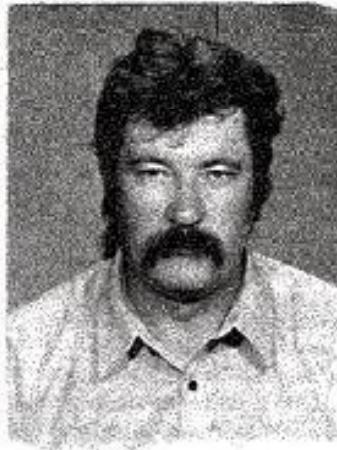
A fost stabilită amplasarea monumentului pe faleza de nord a portului Constanța, în zona Poarta II port, în fața clădirii vîtoarei Băncii Agricole.

Monumentul, de fapt un complex sculptural, prezintă trei elemente distinctive:

În fundal, 3 coloane verticale în triunghi cu o înălțime de 26 - 30 metri reprezentând 3 catarge, reunite la vîrf în arc de cerc, în punctul de unire fiind reprezentată steaua polară, steaua de

## **AUTORII MONUMENTULUI**

### *Scurt curriculum vitae*



**SANDU SURCEL**

Născut la 2 iunie 1953 în București, a absolvit Institutul de Arte Plastice "Nicolae Grigorescu" în anul 1980, clasa profesor Geta Caragiu. Din anul 1990 este membru al Uniunii Artiștilor Plastici.

Începând cu anul 1979 participă la majoritatea Saloanelor republicane de sculptură. De asemenea, a participat la mai multe simpozioane de sculptură în aer liber, printre care: Hobița - Gorj, Reci - Sf. Gheorghe, Piatra Neamț, Moneasa - Arad, Câmpulung Moldovenesc. A realizat lucrări de artă monumentală în piatră - "Rege Trac", la Drobeta Turnu Severin și o expoziție personală la galeria Galateea, în noiembrie 1991. Experiența în monumental și-a îmbogățit-o lucrând alături de sculptori Gir Rădulescu, la ansamblul "Mihai Viteazul" - Sf. Gheorghe și Alexandru Deacu, la statuia lui Nicolae Titulescu.



**RĂZVAN PAUL MIHĂESCU**

Născut la Pitești, la 3 iunie 1954, devine membru al Uniunii Artiștilor Plastici, în 1986.

Între anii 1976 - 1994 prezintă zece expoziții personale de grafică și participă la alte douăsprezece, colective, atât în țară cât și peste hotare (San Salvador, Italia, Coreea, Franța, Turcia, Belgia).

Recunoașterea internațională este marcată de obținerea mai multor premii, medalii, diplome și mențiuni, din care amintim: medalia "Grafica del Pomero" - 1986 și premiul I la Concursul european de design - La Rochelle, Franța. Are lucrări în colecții particulare în peste zece țări.

bază a orientării marinariului pe mare. Steaua polară va fi reprezentată împreună cu celelalte stele din Constelația Carul Mic căreia îl aparține.

Al doilea element va fi reprezentat de un marin cu mâna pe timonă - cunoscut îndeobște ca fiind cărmaciul navei, personaj cheie la bord și simbolic în același timp. Ca dimensiuni va reprezenta ceva mai puțin de 1/3 din înălțimea elementului de fundal. Va fi executat în bronz.

Sociul, cel de-al treilea element, ridicat la aproximativ 2 metri de la sol va

reprezenta metope cu imagini semnificative din istoria Marinei Române.

Elementele arhitecturale vor fi realizate din marmură albă sau granit.

#### **Pagini realizate de**

**Contraamiral (r)**

**Petru ANGHEL**

**Căpitan de rangul II**

**Ioan DAMASCHIN**

(continuare în pag. 10)

*Asociația "CULTUL EROILOR" răspunde glasului eroilor ce clamează, de dincolo de mormânt:*

## "GLORIOS AM ȘTIUT SĂ MURIM APĂRÂNDU-NE ȚARA"

*În noaptea de 14 februarie, se petreceea un act odios, sărdin spiritualui omenesc, în general, și spiritului românesc în special, act fără precedent în Constanța - profanarea Monumentului Regimentului 34, dedicat eroilor căzuți în Războiul reîntregirii neamului. Monument pe care stă înscris, cu glas de dincolo de mormânt, crezul fililor Dobrogei, eroilor ce s-au jertfit la Mărășești și pe alte câmpuri de onoare ale marelui război - "Glorios am știut să murim apărându-ne țara!".*

Față de acest act odios de profanare, glasul eroilor trecuți în nefuncționare întrebă acuzator - "Voi, cei de azi, beneficiarii jertfei noastre, ce-ați făcut în apărarea memoriei noastre?".

Pușni, atât de pușni dintre noi pot sta drept, fără să roșească, în fața propriului conștiințe, și să răspundă glasului celor jertfiți.

Iar dintre pușnii contemporani, cu conștiința împăcată față de marea jertfă a înaintașilor, cei dintâi sunt membrii Asociației județene "CULTUL EROILOR", al căror demers, desfășurat voluntar, doar din dragoste fierbinte de patrie și respect pentru eroii săi, se lovește de un inexplicabil munte de indiferență din partea atât orășenilor și atât autorității.

Și, ca o replică a destinului la odioasa și singulată faptă profanatoare, ședința de dare de seamă a Asociației "CULTUL EROILOR", desfășurată pe 23 februarie, vine ca un măngăietor răspuns la întrebarea tacută a celor de dincolo de mormânt: "Nu, nu v-am uitat și în veci nu vom uita jertfa voastră, chiar în aceste vremuri grele ce talbură, cu grija zilei de

mâine, atâtca conștiințe!".

Darea de seamă a fost alcătuită de membrii biroului Comitetului județean al Asociației - Marcel Dragu (președinte), Valentin Ciorbea (prim vicepreședinte), Florina Ţerbu, Rada Dragomir (vicepreședintă), Decebal Vrânceanu (secretar) - acești oameni de înină fiind, de fapt, însăși înină nobilei Asociații, cu titlul, el însuși un clar statut -CULTUL EROILOR.

Când, dincolo de geamurile sălii, mărunte patimi dezjănuite și goana închinătorilor la vîzelul de aur își continuă sarabanda, membrii Asociației trecuau în revistă, la lumina sacrală sentiment de respect pentru eroii neamului, cu modestie, împlinirile de pe parcursul celor trei ani de la înființare și, cu amărtăciune, nelmplinirile.

Împliniri, dintre care amintim două către. Înființarea comitetelor locale de la Chirnogeni, Hărșova, Peceineaga. Identificarea și fizarea tuturor monumentelor și cimitirilor de eroi din județ. Îngrijirea și renovarea unui mare număr de monumente de eroi, complet părăsite ieri, azi respectate și sfușite cu ocazia sărbătorilor naționale.

Repartizarea pe unități militare, spre îngrijire, a tuturor cimitirilor de eroi și, în primul rând, cimitirul de eroi de onoare, de la Mircea Vodă, unde și dorm somnul de veci 8.000 de eroi de diferite naționalități, morți în primul război mondial.

Obținerea, cu neînchipuite și



înexplicabile greșeli, a unui sediu (atât de modest - n.n.).

Numerose proiecte au vizat vizitorul, cu prevederi concrete, închinante aceluiași nobil scop - CULTUL EROILOR. S-a relisat, de asemenea, necesitatea continuării bunei colaborări, deja tradiționale, cu unitățile militare din județ, cu Arhiepiscopia Tomisului, precum și sensibilizarea factorilor politici, autorităților administrative (atât de pușni implicate) și atragerea unor sponsori inimoși.

Iată, aşadar, în sinteză, câteva din preocupările membrilor Asociației județene "CULTUL EROILOR" care, prin strădania lor nobilă și voluntară, adreseză conștiinței fiecărui dintre noi ce se simte, cu adevărat, român, întrebarea: "Tu când vei veni în rândurile noastre?" (n.n. Adresa Asociației este: Bdul Tomis nr. 2).

Maior  
Costin COSTANDACHE

(urmare din pag.9)

**"FUNDATIA PENTRU REALIZAREA MONUMENTULUI MARINARILOR ROMÂNI"** cu sediul în Constanța, str. Traian nr.29 (Cercul Militar) face apel la persoane juridice și fizice, la toți iubitorii de mare, sensibilizate de spiritul de jertfă și eroism al marinilor noștri să contribuie cu sume, chiar modice, la ridicarea unui monument pentru toți cei "fără de morminte".

Cont:      - lei - 410.90.52.01.79.36  
               - valută - 300.415.10.52.01.79.36  
**BANCA Dacia Felix**

## CU DISTRUGĂTORUL "MĂRĂŞEŞTI" ÎN MEDITERANA

**După ce - cum era și firesc - ne-am referit, în numerele trecute, în primul rând la activitățile profesionale desfășurate de distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" în timpul marșului său în Mediterana, precum și în cursul primei sale escale (de trei zile) în portul francez Toulon, vă oferim acum, stimări cititorii, câteva imagini despre acest frumos oraș și oamenii săi, percepute prin ochii marinarului român.**

### **TOULON - "ancore" în timp**

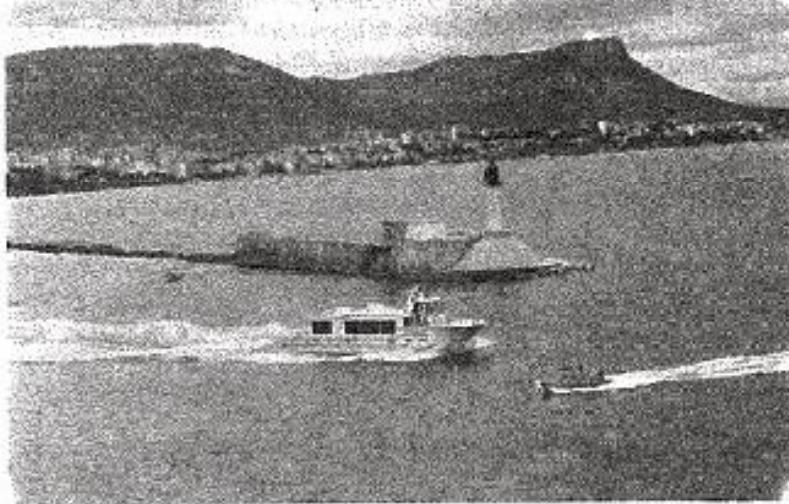
Desigur, pentru fiecare dintre membrii echipajului de pe "MĂRĂŞEŞTI" (din rândul cărora majoritatea nu mai păsaseră pe acest pământ) Toulonul este locul ce a reverberat în universalitate grație unor condeie celebre și unor personaje - creații literare sau ale istoriei - tot atât celebre. Încă de la acostare, privind vestitele forturi ce gardează portul, la nivelul mării sau pe înălțimi, cu ochii minții îl vedeam pe Tânărul Napoleon începându-și aici, cu două secole în urmă (în 1793), glorioasa carieră, în bucuria tunurilor sale ce-i alungau pe englezi. Memoria lecturilor celebre ne face să căutăm instinctiv, locul de acostare al, demult trecutelor în istorie, galere, al acestor "bagne de Toulon" (ocne plătitoare) în care, prin paria strălucită a lui Victor Hugo, am suferit alături de Jean Valjean, cel ce îspășea, cu ani grei de temniță, vina pentru o pâine furată. Privind apele înînăștite ale radei, fără voie gândeam că sub acest giurgiu albastru doarme somnul de veci o întreagă flotă, - nu mai puțin de 232.000 tone - sabordată, în 27 noiembrie 1942, de marinarii francezi, care, prin acest gest de tragică bravură, sfidând ocupantul vremelnic, au intrat în Pantheonul eroilor acestei mai și nobile națiuni.

Cu numeroasele sale "ancore" lansate în timp,

Toulonul de astăzi (al cincisprezecelea oraș, ca importanță, al Franței), își onorează istoria bimilenară, prezentându-se vizitatorului cu o personalitate aparte și puternică. Încercând să definim această personalitate este lesne vizibil că ea emană din cele două axe esențiale ce domină viața orașului: portul militar și turismul. În funcție de aceste axe vom reface, și noi, "peripul Toulonez" al marinarilor de pe "MĂRĂŞEŞTI".

### **Oaspeți ai marinarilor francezi**

În portul militar, în care am acostat în dimineața de 14 septembrie 1994, suntem primiți cu tot ceremonialul cuvenit (salve de salut, tricolorul românesc arborat pe unul dintre forturile de la intrare), cu respect și prietenie. Portul Toulon este un loc amumit săcăt de Dumnezeu pentru acest scop. Un golf săpat adânc în tărâmul de piatră albă, de apele incredibil de albastre ale Mediteranei, adăpostit spre nord de înălțimi povăzite în amfiteatru spre mare, este ideal - geografic și strategic vorbind - pentru destinul conferit de oameni. Portul militar adăpostează Arsenalul și este principala bază navală a Marinei Naționale Franceze din Mediterana. Arsenalul reprezintă un adevărat "oraș în oraș", cu istoria sa, cu viața sa, cu oamenii săi. Fondat ca port militar acum 505 ani, în 1490, Toulonul devine în 1555, printr-un edict regal, sediul Admiralității din Provence. Actul de naștere, propriu-zis, al Arsenalului este semnat de Henric al IV-lea, în 1595, căpătând o adevărată strălucire prin munca și grația lui Vauban, începând din 1679. De atunci, multe din glorioasele reușite maritime ale Franței sunt legate de Toulon. În 1887 în acest Arsenal se construiește primul submarin francez numit "Gymnote". Grav avariate în cel de-al doilea război mondial, portul militar și Arsenalul vor fi reconstruite, reluându-și rolul începând din 1958. Astăzi Arsenalul are 286 hectare suprafață, 29 de cheuri și acostamente, 30 km de drumuri interioare și 12.000 de angajați - civili și militari. Activitatea lor vizează trei (continuare în pag. 12)



**Intrarea în portul Toulon**

## CU DISTRUGĂTORUL "MĂRĂŞEŞTI" ÎN MEDITERANA

(urmare din pag. 11)



sectorare - studii și cercetare, menținerea și modernizarea Flotei, domeniul logistic -, misiunea Arsenalului fiind de a menține operațiunale forțele de acțiune navale, de submarine și portavioane. Aceste forțe navale, bazate în portul militar Toulon, numără 21.000 de oameni și efectuează, anual, o activitate operațională ce însumează 2.400 de zile de mare și 40.000 de ore de zbor. Așadar, Arsenalul și Forțele navale presupun activitatea specializată a 33.000 de oameni, unul din aproximativ șase locuitori ai orașului (Toulon are 170.167 oameni, iar aglomerarea urbană din zonă 497.116 oameni). Acest lucru ne face să afirmăm că una din cele două axe existențiale ale orașului o reprezintă portul, Arsenalul și Marina Națională.

Aldături de exteroarele impresionante, vizibile cu ochiul liber, ale portului militar Toulon ne-a fost dat nouă, marinilor români, să descoperim înăma acestui redutabil apărător al Franței, în Mediterana, înăma caldă, joială și ospitalieră a marinilor săi. și iată o experiență personală așa cum au avut toți marinarii români în dialog cu colegii francezi. În a doua zi, printre vizitatori se află și un grup de șase marinari francezi de la submarine. îi conducem, împreună cu căpitan de rangul II Mircea Suciu și le arătăm nava. La plecare, insistă - cu acea convingătoare joialitate a sudicilor - să le întoarcem vizita. Acum suntem și noi șase vizitatori în baza de submarine; ne conduc la clubul maistrilor de marină și la un pahar de şampanie sau roze de Provance (la alegere) și de Mursatlar, oferit de noi, gazdelor, dialogul se leagă, colegii francezi fiind uimiți de faptul că vorbim toți șase - mai mult sau mai puțin - franceza.

În atmosferă destinsă, neprotocolară, înimile se deschid. Se relevă latinitatea comună, tradițiile franco-române, gazdele vor să știe mai mult despre România, chiar în perspectiva..., unor vizite apropiate pe litoralul nostru, ca turisti. După ce ne întoarcem la bord, prietenii noștri, după

încheierea programului, revin la navă și se oferă să ne fie ghizi în frumosul lor oraș.

### Toulon - o pasiune "bleu marine"

Insoțiti de camarazi francezi descoperim, la pas prin Toulon, cea de-a doua dimensiune - axă a orașului - turismul. Încă de la primul pas pe poartă aceasta se relevă - o splendidă rivieră, cu acces spre portul turistic plin de pasageri și yahturi, "bordează" centrul orașului, flancată de palmieri, hoteluri și mici bistrouri. Centrul rivierii și al orașului, - seculul Germain - este dominat de o celebră statuie devenită simbol al Toulonului - "Genie de navigation" (realizată de

L.J. Daumas, în 1846) - și al destinului său de oraș-port. Marile bulevarduri cu un trafic fluid și silențios, flancate de omniprezentii palmieri și punctate de parcuri (toulonezii au un cult pentru natură) ce însumează 92 de hectare, străzile laterale cu vile cochete, inundate în verdeajă, monumente și fântâni dău sentimentul confortabil de vacanță, de relaxare, paradoxal, de liniște - chiar dintr-o zonă de aglomerație urbandă. Este, desigur, și urmarea "răspândirii" zonei urbane pe amphiteatrul natural dintre muntele Faron (542m) - el însuși un mare parc, cu Memorialul debarcării, sanctuarie și grădina zoologică - și apele strălucitoare ale Mediteranei. Cele 31 de hoteluri ale orașului sunt deschise numerosilor oaspeți veniți din toată lumea. O zestre arhitecturală impunătoare motivează și susține demersul turistic - Opera (stil Napoleon al III-lea, a doua sală ca acustică din Franță), muzei, salbe de "forturi-muzeu", galerii de artă, vechi biserici între care splendida catedrală "Sainte-Maria" (sec. al XII-lea). Apoi străduje pitorești, scăpând de curățenie, cu magazine și restaurante, cu plajete și pasaje, în care oamenii aparținând tuturor raselor - de la nordici blondi și francezi meridionali bruni, la arabi și negri - se fotosec degajat, localnici și turisti. Într-o atmosferă civilizată, marcată de poliție, bunăvoie și respect.

Într-un cuvânt imaginea Toulonului turistic, pe care am încercat să o reproducem atât de sintetic, este perfect exprimată de definiția dată de însuși primarul său, d-l dr. François Trucy: "Toulon este o pasiune Bleu Marine". Căci, într-adevăr, ambele sale axe existențiale - cea a puterii navale și a vacanțelor însoțite - se întâlnesc, impletindu-se în mod fericit, sub semnul inegalabilei culori a Mării Mediterane ce le-a generat - "Bleu Marine".

**Major  
Costin CONSTANDACHE**

# OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

*Ministrul apărării al Republicii Elene  
domnul Gherasimos Arsenis*



Marina Militară Română l-a avut ca oaspete, în ziua de 18 februarie 1995, pe ministrul apărării al Republicii Elene, domnul Gherasimos Arsenis, aflat în fruntea unei delegații ce ne-a vizitat țara, în perioada 16-18 februarie.

Domnul ministru Gherasimos Arsenis s-a întâlnit, în cadrul vizitei sale la Constanța, cu domnul viceamiral Gheorghe Anghelușcu, cu arhiepiscopul Lucian Florea Tomitanul, cu membri ai comunității elene. De asemenea, delegația elenă a vizitat Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și Muzeul de Istorie Națională și Arheologie. În cursul acestor vizite domnul ministru Gherasimos Arsenis a fost însoțit de domnul Gheorghe Tinca, ministrul apărării naționale al României.

În timpul vizitei efectuate la Constanța, ministrul apărării al Republicii Elene a participat, la biserică ortodoxă greacă din Constanța, la o slujbă de pomenire pentru marinari greci.

Vizita s-a încheiat cu o recepție organizată la "Cazino" de comunitatea elenă din Constanța.

## Fregata belgiană "WIELINGEN" (F - 910)

În perioada 7 - 9 martie a.c. a efectuat o vizită în portul Constanța fregata "WIELINGEN" (F - 910), aparținând Forțelor Maritime Militare ale Belgiei, aflată sub comanda comandorului Jacques Bartier și având la bord 15 ofițeri, 72 maștri militari și 74 marinari.

Programul vizitei a cuprins primiri la Statul Major al Marinei Militare, la oficialități ale judepătului, precum și vizita la Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și la obiective culturale și turistice de pe litoralul românesc.

Nava, care a primit la bord și vizita populației civile (în zilele de 8 și 9 martie) are următoarele caracteristici: deplasament - 2.430 tone, lungime - 106,4 metri, lățime - 12,3 metri, pescaj - 5,6 metri. Ca armament, fregata "WIELINGEN" dispune de 4 instalații de rachete "Exoget", un tun de 100 mm, 2 instalații de lansare a torpilelor, o instalație de lansare a grenadelor reactive antiship și 2 instalații de lansare a torpedelor.

Demn de menționat este faptul că fregata "WIELINGEN" este prima navă militară belgiană care a vizitat România, după cel de-al doilea război mondial.

## Delegația militară turcă condusă de general de armată Ahmet Corekci



Aflat în vizită oficială în țara noastră, în perioada 10-12 februarie, domnul general de armată Ahmet Corekci, locuitorul șefului Statului Major General al Forțelor Armate ale Republicii Turcia, în fruntea unei delegații militare, a fost și oaspetele Marinei Militare Române.

Întâmpinată pe aeroportul internațional "Mihail Kogălniceanu", în ziua de 11 martie, de domnul contraamiral Constantin Iordache, prim-loctitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, delegația militară turcă a vizitat portul Constanța, la bordul șalupei "RÂNDUNICA" și Muzeul Marinei Române.

A doua zi - 12 martie - programul a cuprins o vizită la Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și la Moscheea din Constanța, precum și o întâlnire cu reprezentanți ai comunității turce, desfășurată la Consulatul Republicii Turcia, din Constanța.

În după-amiaza zilei de 12 martie delegația militară turcă, condusă de domnul general de armată Ahmet Corekci, s-a întors în patrie.



## PRIMA EXPEDIȚIE ZOOLOGICĂ ROMÂNEASCĂ ÎN BRAZILIA

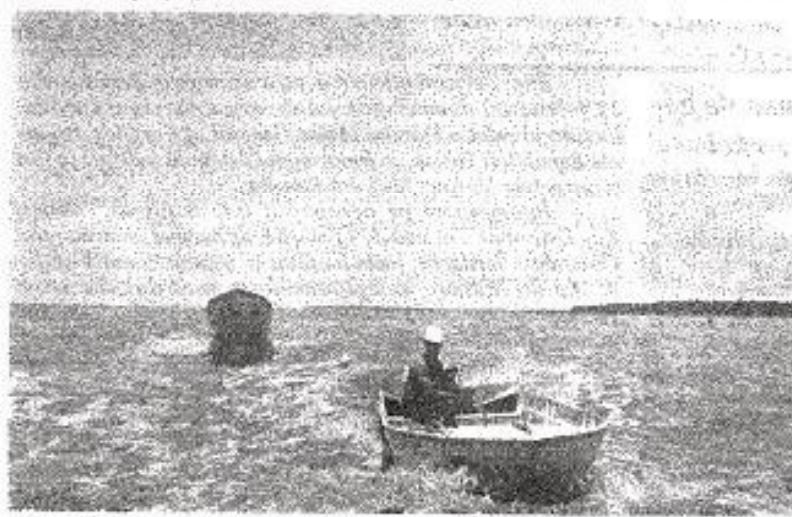
Continuăm să publicăm și în acest număr noi amănunte din "cronica" primei expediții zoologice românești în Brazilia, realizată de unul dintre membrii expediției - domnul Modest Guță, cercetător științific principal II, șeful Secției de Nevertebrate a Muzeului de Istorie Naturală "Grigore Antipa" din București, că ne onorează cu colaborarea domniei sale.

(urmare din nr. 30)

### În insula Maraca

Din cele trei zile care au urmat, timp în care s-a colectat tot ce s-a putut, de la probe marine bogate în faună microscopică și până la crabi, crevete, moluște, insecte, pești și altele, ceea ce mai interesantă mi s-a parut a fi fost cea de-a doua, vineri 13 mai, când am ieșit pe latura estică a insulei, unde confruntarea dintre valurile oceanului, veșnic în zbuliu, și țărm, se manifestă mult mai dur, spectacolul ce se dezvoltă flind pe căt de impresionant pe atât de distrugător. Am plecat dimineață cu aceeași ambarcațiune, numită "Flora și Fauna II", pe o vreme superbă, cu soare, ceea ce ne-a permis să putem admira în tihă frumusețea unor locuri sălbatică în care influența civilizației umane încă nu și-a pus, din fericire, amprenta. Nu după mult timp, undeva în față, la distanță de mai multe sute de metri, canalul se largeste spre ocean, ca o pâlnie enormă. Atât că se poate vedea, ne dăm seama că zona este subjugată unor puternici curenti acvatici, la limita lor coame de valuri anarhice spargându-se unele de altele. La un moment dat, în urma noastră se apropiere, în mare viteză, una

din cele două bărci cu motor, cu care urmăzează să pătrundem în zonele cu apă foarte scăzută, după retragerea fluxului. Ajuns lângă noi, băiatul care o conducea mă întrebă, prin semne, dacă vreau să merg cu el cu barca, lipindu-se totodată de ambarcațiunea noastră. N-am așteptat să se răzgândească și, luând cu mine aparatul de fotografat și cătiva săculeți din pânză, pentru o eventuală pradă, m-am și instalat, din mers, la proba, ca în numai căteva clipe să ne îndepărtem, îndreptându-ne către o anexă a laboratorului de cercetări, situată la extremitatea dinspre ocean, aproape de intrarea unui alt canal, mult mai mic, unde urma să ne întâlnim și cu ceilalți colegi. Pe drum, însă, mecanicul face o voltă strânsă și pătrundem, până la limita pescăjului, pe un canal foarte îngust și cu apă mică, după care ancorăm. Nici nu coboram bine pe malul moale și curat, acoperit numai cu iarbă scurtă, japoasă, că atenția îmi este atrasă de un crab terestru din genul Uca, ai căror masculi au unul din clești foarte mare, amenințând neîncetat cu el pe oricine le violează teritoriul. Astă,



În largul oceanului ...

însă, numai până nu te apropii mai mult căci, altfel, nu știu cum să se ascundă mai repede în galerile ce și le sapă în pământ, de unde, stând nemăscăți, la ieșirea din gaură, te urmăresc cu o crescută atenție. Dacă te apropii și mai mult, se retrag în galeria adâncă, de unde nu le decât cu mare băgare de seamă, abia după ce părăsești locul. După plecare se arată din nou, neînțând să ridic amenințător cleștele mari, pe care îl mișcă într-un fel anume, sugerându-mi gesturile făcute cu mâna de oameni când se despart, mai ales pe peronul gărlilor.

Neavând la îndemână cu ce săpa, caut în grabă un băt și mă apropii de una din galerii în care am zărit un crab. Pentru a-l prinde înfig bătul în pământ în așa fel încât să traverseze galeria oblic, pe sub crab, închizându-i calea, după care, rămas blocat aproape de ieșire, n-am decât să-l apuc cu mâna de clește și să-l trag afară. Capturez în acest fel căteva exemplare, timp în care băiatul cu care venisem să-l îndepărtați iar acum se întorcea plin de noroi pe picioare și pe mâini până la umăr, având în spate sacul în care se vedea ceva mișcându-se. Îl pună jos în apropierea mea, mândru de îspravă, și-mi arată cătiva crabi mari, plini și ei de noroi, din specia *Cardisoma guanhumi*, cu carapace voluminoase, rotunjite mult pe laturi și cu cleștelii foarte puternici. Cum nu știu deloc portugheza, îl laud cu căteva vorbe în spaniolă pe care le cunoscem, în ideea că măcar un căuvânt se va potrivi cu limba lui de baștină, pentru a înțelege aprecierea mea și, totodată, ridic degetul mare de la una din mâini, în semn de O.K., gest care în Brazilia se traduce prin "mulțumesc" atunci când interlocutorul nu te poate auzi din motive diferite, dar și "grozav", sau "formidabil", când vrei să evidențiezi că ceva este deosebit. Căram în barcă vânătul apoi urcăm și noi nu înainte, însă, de a ne fi spălat de noroiul care se uscăse deja pe noi din cauza soarelui doboritor, ce pare că s-a apropiat de Pământ. Iesit apoi în larg ne îndepărtem spre locul întâlnirii sărind, pur și simplu, de pe un val pe altul.

Deși ambarcațiunea care-i transportă pe colegi abia se zărește, o ajungem în câteva minute și întrăm împreună pe un nou canal unde se află, în imediata apropiere a țărmului, anexa



 laboratorului de cercetări, de fapt o casă din lemn în care să poată sta și lucra cineva. Deschirâm bagajele și le cărăm într-o din camere, cu gândul să măncăm aci - din "traișă", bineînțeles - după ce facem unele colectări, ca apoi să ne deplasăm spre un alt loc. Cum însă societatea de acasă nu se potrivește cu cea de la targ, suntem nevoiți, după câțiva metri intrăți în pădure, să renunțăm la planul inițial - deși ar

putea să pară incredibil - din cauza tânărilor, pentru care nici alifile cu care ne-am uns nu sunt destul de respingătoare. Așa că, după ce ne-am năpustit cu aparatelor de fotografat și video-camerele spre maimuțele remarcate de unul din colegi printre copaci din apropiere, am hotărât să părăsim, spre regretul nostru, pitorescul loc. De altfel, nici cei doi tineri localnici plecați cu sacul de crabi - din care doreau să-și facă o masă pe cinste - nu au rezistat împăduritorilor,

deși erau protejați de un strat gros de noroi acumulat din găurile vânatului după care și-au vărat mâinile până la umăr. Numai aruncându-se în apă au reușit să scape de nesuferiți invadatori!

(Va urma)

## RESURSELE ȘI DREPTUL MĂRII

*Conferința Generală de Unificare a Dreptului Internațional desfășurată în anul 1930 la Haga a avansat, printre altele, și ideea unei reglementări generale cu privire la spațiile maritime și la corelarea acestora în raport cu celelalte norme ale Dreptului Internațional. În anul 1970, Adunarea Generală a O.N.U. adoptă "Declarația de Principii" care stipulează că Zona Internațională a Teritoriilor Submarine (Z.I.T.S.) a fost declarată "patrimoniu comun al umanității".*

*Convenția asupra Dreptului Mării de la Montego Bay, din 10 decembrie 1982, nu a fost semnată de S.U.A. aceasta nefiind întrutotul de acord cu atribuțiunile Autorității Internaționale a Teritoriilor Submarine (A.I.T.S.).*

*Iată că, la sfârșitul lunii noiembrie 1994, după cea de-a 60-a ratificare (de către Giamaia), Convenția asupra Dreptului Mării intră în vigoare. Specialiștii sunt de părere că aplicarea prevederilor acestei convenții, potrivit căreia Oceanul Planeta este divizat în marea teritorială, zona contiguă, zona economică exclusivă și mareea liberă, va conduce la o exploatare mai rațională a resurselor submarine în interesul tuturor națiunilor. Convenția reglementează drepturile statelor*

## SPERANȚELE OMENIRII "PLONJEAZĂ" ÎN ADÂNCURI?

*în aceste zone din punct de vedere politic, economic și juridic precum și modalitatea de delimitare a zonelor și de soluționare a litigiilor.*

*Câteva secțiuni ale convenției vizează nemijlocit industria petrolieră maritimă, domeniu în care și România este interesată. Astfel, statele costiere dețin dreptul exclusiv de a autoriza activitățile petroliere în zona economică exclusivă, dar nu pot interzice cercetările seismice, acustice și de altă natură din afara mării teritoriale. De asemenea, ele sunt obligate să adopte măsuri de prevenire și limitare a poluării mării în interiorul zonei economice exclusive, în conformitate cu standardele internaționale, pentru toate forajele de pe platoul continental ca și pentru toate lucrările petroliere încărcate sau descărcate, care tranzitează apele lor.*

*În același context, statele costiere nu pot muta frontierele lor pe insule artificiale, platforme petroliere sau alte structuri. Ele sunt obligate să notifice construcțiile maritime nou apărute sau deplasarea lor dintr-un punct în altul, limitând zona de siguranță din jurul acestora la maximum 500 de metri.*

*Abandonarea sau distrugerea structurilor artificiale se va face după norme internaționale. Statele costiere nu pot impiedica montarea de conducte submarine, dar traseul acestora în apele lor teritoriale va fi aprobat de către acestea.*

*Un alt aspect important abordat prin Convenție este exploatarea resurselor minerale din mareea liberă. Sunt relisate modalitățile de exercitare a drepturilor de exploatare în condițiile în care aceste resurse aparțin umanității precum și sistemul de finanțare al activităților întreprinse. Resursele minerale din Z.I.T.S. pot fi exploataate de companii miniere particulare sau de consorții internaționale pe baza unei licențe eliberate de A.I.T.S. Zona este deschisă utilizării de către toate statele în scopuri exclusiv pașnice.*

*A.I.T.S. va avea cartierul general în Jamaica și va fi condusă de Admarea generală a tuturor statelor membre care va alege un consiliu din 16 reprezentanți. Ea va organiza și controla toate activitățile din Z.I.T.S. în numele întregii umanități.*

*În deceniile 7-8, navele de intervenții cu scafandri de mare adâncime "EMIL RACOVITĂ" și "GRIGORE ANTIPĂ" au contribuit la derularea unor programe de cercetare care au confirmat existența unor noduri polimetaliči pe fundul mării.*

**Căpitan de rangul III  
Stefan GEORGESCU**

# UN MARŞ SPRE INCEPUTUL LUMII

- Jurnal de călătorie -

(urmare din nr. 30)

## Sosirea în Latakia

Ultima dumînici din august a dat în o parte razele soarelui pentru a vedea mai bine râul Eufrat. Străvechiul focar al civilizației din Orientul Apropiat, legat prin mău de fire de civilizații egipteană și mesopotamiană oferea privitorilor dormite de păsănturi panoramă celor de-al doilea port ca mărime al Siriei: Latakia.

Un strigăt de bucurie ne face atenții că în babord și în tribord se zăresc, la cheu, două nave comerciale românești: "RÎMNICU VILCEA" și "ȘTEFĂNEȘTI". Poate prezența lor, poate norii de deasupra orașului și speranța într-o vreme mai răcoroasă îl determină pe contraamiralul Iordache să-mi dea o veste neplăcută primisită pînă-o radiogramă: la Tunisoara și la Iași fusesc furtuni sălbatici cu victime umane. Nu bănuia, desigur, că avea să mă îngrăjoreze starea întrucât îmi sfătuisem soția să meargă la odihnă la Vîrșești, în Moldova. Abia la înapoiere zveam să aflu că renunțase să mai meargă acolo. E cumpătă, pentru cel aflat pe mări, incertitudinea și imposibilitatea comunicării cu cel dragi.

Am intrat în port mai devreme de ora 09.00 și fanfarea marinelor militare siriene, lăsată prin surprindere, nu apucase să-și deschidă instrumentele de susținut din mașini până în momentul când punctul maistrului Pruteanu încheiau manevrele de recuperare a edoanelor ce-aveau să ne lege de părțile Latakiei pentru trei zile. Politici, muzicanți ne-au oferit, în locul convenționalului marș de întâmpinare, un adevarat concert de fanfări pe care marinarii români i-au aplaudat generoș.

Între timp, ofițerul de legătură sirian și secretarul ambasadei române din Damasc se pusă de acord cu conducătorul mărgului nostru asupra programului vizitelor și, după o oră, un grup de protocol pleacă la depunerea unei coroane de flori la Monumentul eroilor necunoscuți aflat în incinta unei unități militare. Ceremonia este scurtă, de o simplitate emoționantă, fără prezența altumurilor. Dar că respect în atitudinea celor de față pentru vitejii și amintirea căror arde aici o flacără veșnică!

Comandantul așezământului militar a ținut să-i filmă oaspeții câteva minute, desigur protocolul impună deplasarea în alt loc, mărturisind că nu se poate despărțătat de repede de niște prieteni. La o ceasăcă de cafea insotită de "Cola" și tot felul de dulcuri aduse în coșulete cochetă, ne spune că fusese anul trecut în țara noastră ambarcat pe nava de luptă "ALL ASSAD" și se cunoscuse cu

contraamiralul Iordache. Vorbea bine rusește, ca mai târziu ofițerii sirieni, de fapt și el își făcuse studiile la fosta U.R.S.S. precum căpitanul de rangul I Gheorghiu, care devenise translator ad-hoc.

Sinceritatea bucuriei de a ne avea oaspeți și-a exprimat-o, în sediul unde am mers apoi, și directorul general al Flotei Militare Siriene care ne-a întrebat de câteva ori ce-am dorit să mai facă pentru noi ca să ne simțim ca acasă. O astemenea solicituflare numai în România se mai poate întâlni. E drept, pe timpul marșului primisem o radiogramă prin care eram avertizați de interesul cu care ne așteptau marinarii sirieni, dorinci de a cooperare tehnică foarte strânsă cu marina română dotată, ca și ei, cu nave din fosta Uniune Sovietică. În noi, având un sanctuar naval cu capacitate de reparații la prețuri avantajoase, apropierea de România se putea dezvolta și-n plan militar.

De altfel, guvernatorul Latakiei, Abdul Moneim al Hammwi, al cărui stat este medie format în România și căsătorit cu o româncă - locuiește la Iași -, are informații sigure că economia noastră se stabilizează și că sunt semne bune de relansare a ei. Este convins că țara noastră are un viitor frumos. Un viitor de care sunt și sirienii interesați filială legăturile dintre cele două popoare au rădăcini adânci în istorie. Primele scrieri arabe tipărite își au originea în Tara Românească, iar Paul de Alep, sirianul din suita patriarhului Macarie s-a stabilit în 1658 pe meleagurile mioritică, lăsându-ne numeroase informații despre viața social-economică din acea vreme, în țara noastră.

Discuțiile acestea prietenesti ne-au alungat definitiv senzația de insecuritate avută mai tot timpul în Egipt unde terorismul islamic era îndreptat îndeosebi asupra străinilor. Am aflat că a doua zi după vizita noastră, la Piramide se consumase încă un atac terorist soldat cu uciderea a doi turiști spanioli. Sfânta Maria care ne însecuiva însease de Ziua Marinei, cu două zile, deci, înaintea plecării navei "CONSTANȚA", se pare că se roagă mereu pentru noi.

După-amiază ne depășim la 80 de km de Latakia, la monumentul funerar al fiului președintelui republicii pierit de curând într-un tragic accident de mașină. Am întâziat mult acolo aducând omagial nostru unui mare profesionist al armelor, îndrăgostit în egală măsură de pilotarea avioanelor ca și de hipism. Picturile îl înfățișează în postura de jocuri, iar capetele de cai sculptate lăsă închinarea funerară mărturisind pasiunea lui pentru sportul în care a cules trofee la competiții de răsușet. Înălțat o dată rămânește impresionantă de respectul pe care sirienii îl acordă dispărărilor și, după ce contraamiralul Iordache semnează într-o carte de onoare sub textul omagial ce exprimă compasiunea marinilor români, ne întoarcem tăcuți la nava noastră.

## Urmașii fenicienilor

Azi (29 august 1994) este Ziua Marinei Siriene. Niciun din fastul sărbătorii similar de la noi, nici paradă navală, nici defilare. Marinarii știu că este ziua lor, dar o masă festivă udată cu "Uzo", "tărtă" lor națională, și-atât. De oaspeți au grija cei puțin la fel de bine ca noi, români. În această zi ne-au invitat la o masă garnisită cu preparate tradiționale siriene - și nu doar căiăra, ci pe totul cei 60 de ocupanți ai locurilor din cele două autobuze ale marinei care ne-au portat spre cel mai mare port al Siriei, Tartous. În apropierea orașului, pe





Înălțime înconjurată de prăpăști, încit drumul până la vîrf l-am parcurs cu sufletul la gură de teamă să nu se răstoarne mașina cu noi, acolo, sus deci, cavalerii cruciați ridicaseră acum o mie de ani o cetate ce se voia inexpugnabilă și un loc ideal de supraveghere a traficului maritim.

Istoria sirienilor seamănă, oricum, cu zeci de secole noastre istorie plină de lupte contra năvălitorilor hrăpăreti.

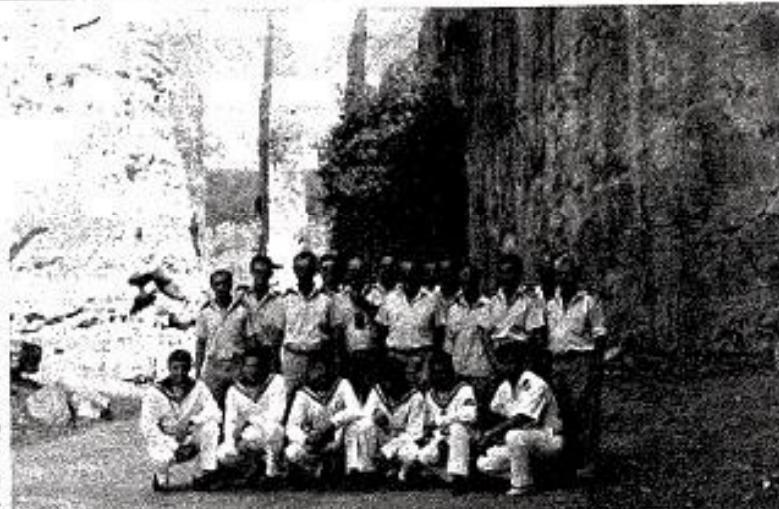
La jumătatea mileniuului doi i.e.Ch., Siria era aproape poftită de Egiptul faraonic, Regatul Mittani și statul hitit. Prin secolul IX Astria se întărișă pământurile acestea pentru că din 605 i.e.Ch. să îl posede Regatul Nouului Babilon. Alexandru Macedon va stăpâni Siria de la anul 333 până la cucerirea romană din anul 64 i.e.Ch. Este perioada când aici se formează nucleul Regatului Seleucid. Provincie română fiind, va păstra urme ale trecerii marilor cuceritori, cum este amfiteatrul de la Djahleb.

Alte vestigii, ca cele de la Amrit, cu conductele de apă și templul săpat în stâncă, vorbesc despre civilizația fascinantă feniciană.

Bizantinii îl trăc și ei prin foc și sabie pe potrivnicii pământului sărian, îlăsând acestă indeleteanice vîjelioșilor arabi, în 634 - 636 e.n.

Odată cu stabilirea la Damasc a Califului Omelad, Siria devine centrul lumii arabe, pentru o sută de ani. După anul 1260 stăpâni devin mamelucii egipteni, apoi, pentru patru secole, din 1516 până în 1918, turci, care transformă Siria în provincie a Imperiului Otoman. Din 1920 ea va fi teritoriul administrat de Franța sub mandat al Ligii Națiunilor. Ocupată de trupele britanice în al doilea holocaust, țara fluviului Eufrat își va câștiga independența în 1946.

Catedrala-muzeu din Tartous, construită pe vremea cruciașilor, dezine expoante semnificative pentru istoria veche a acestor ținuturi. Dar mai interesanți sunt oamenii de azi ai Siriei. Cei peste 10 milioane de locuitori, din care 90% arabi, restul kurzi, armeni, turci și aproape 200.000 de refugiați palestinieni sunt angrenați acum într-o muncă titanică. Peste tot se construiește rapid, frumos și trainic. Gazdele ne-au arătat cu bucurie și o capodoperă a românilor: rafinaria de la Banias. În Latakia foarte mulți arabi vorbesc românește pentru că înzatorii noștri de pe șantierul vîtoarei rafinării veneau aici după cumpărătură. și, paradoxal, nu ai nouări au fost tentați să învețe limba pământenilor, ci aceștia din urmă pe a noastră cîci, precum fenicienii, sirienii practic negoțul pe scară largă. Aurul, mătasea, produsele electronice sau alimentare, fructele exotice sunt etalate în magazine sau pe tarabe cu mult mai curate decât în Alexandria. De altfel slujbașii primăriei umbără pe străzi cu chitanțierul de amenzi în mănușa gata să sanctioneze cea mai mică urmă de nizerie. Amenzi ușurătoare sunt aplicate și pentru depășirea orei până la care magazinul are aprobară să funcționeze. Iubitorii de aur și neguțătorii prețiosului metal ar prefera, firește, ca magazinele de profil să fie deschise non-stop. Filindă femele de aici au obesie schimbări bijuterilor o dată pe lună, cum nă spus. Există, în Siria, cutumă cumpărării nevestelor. Pretendentul trebuie să poese, însă, o casă și să-i dăruiască, pentru început, vîtoarei consoarte bijuterii de aur în valoare de o mie de dolari. Care bijuterii se demodează relativ repede și hărță este dator să-i le altela. Bineînțeles, nici pentru ei nu se găsesc dolari pe stradă, de aceea revând vecile bijuterii orfevărilor, la un preț mai mic decât le achiziționaseră, pentru a acoperi, astfel, o bună parte din prețul noilor obiecte. Dacă mai are și patru neveste - maximum admis de legă - ceea ce este o raritate, problema se complică. Din aceste motive mulți nu prea reușesc să îndeplinească exigențele obiceiului și preferă, de exemplu, româncile care pot fi luate gratis și nu au pretensii la bijuterii în fiecare hand. Trebuie să recunoaștem, însă, că majoritatea sirienelor sunt deosebit de frumoase și îngrijite, în



contrast flagrant cu urmașele Cleopatrei. Pe străzile Latakiei sirienii timbre își uită sficioanele convenționale chiar când sunt Maghi bărbăti și încăstrate de uniformele noastre ne privesc cu îndrăzneață zâmbindu-ne cu subînțeles. Teribilă lor religie nu le împiedică să fie femei, dar conștiința noastră NU și NU!

### La revedere, Siria

După program ar fi trebuit să ne desprindem de cheu la ora 09 dar, prin secretarul său, ambasadorul României în Siria, dl Gheorghe Pană ne-a transmis că dorește foarte mult să se întâlnească aici cu echipajul navei CONSTANȚA. Urma să vină de la Damasc în jurul orei 10. Cum aveam suficient timp pentru a ajunge la data stabilită în Bosfor, contraamiralul Jordache ordonă amânarea plecării pentru ora 13.00.

Deși știam că nu vom ajunge mai devreme de 4 septembrie acasă, decalarea aceasta îmi crea un sentiment de frustare. Parcă îndepărta clipa revederii atât de dorite de căi ce se incunetă să călătorescă peste mari și pări. Însă în următoarele doruri și griji nemăsurate. Mă întreb cum se vor fi obișnuit, însă, marinarii flotei comerciale care lipesc de lângă familiile ne 18 zile, ca noi, ci săse junci, cum era casul navei "ȘTEFĂNEȘTI", de exemplu, sau al navei "RÂMNICU VÂLCEA" la bordul căreia am fost ieri. Toamnă descărcau ultimete tone de zahăr, iar comandanțul și cei 25 de oameni ai săi făceau pregătiri de întoarcere în țară. Este să ajungă pe 4 septembrie ca și noi, intrucât "RÂMNICU VÂLCEA", ca navă comercială, nu putea dezvolta o viteză mai mare de opt noduri.

Ambasadorul a venit cu soția sa la ora anunțată. Conform uranjelor, comandanțul marșalului trebuia să-si ia rămas bun de la directorul general al Marinei Militare Siriene, contraamiralul Mustafa Falala. Demnitarul român ne-a întorsit, amplificând astfel importanța vizitelor marinilor români în contextul relațiilor dintre România și Siria. De fapt, cu o zi înainte, ambasadorul și se întâlnise cu președintele Hafez El Assad care, informat filind de sosirea navei "CONSTANȚA" a apreciat dezvoltarea și-a plan militar a relațiilor dintre cele două țări. Amiralii s-au îmbrățișat la despărțire, în semn de sinceră prietenie, iar personalitățile militare venite la cheu să salută plecarea navei noastre ne-au făcut înțeleg semne de bun rămas.

La ora 13.00 ne luan, deci, la revedere de la Siria, permind spre țară.

**Locotenent colonel  
Lică PAVEL**

## ***RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII***

*Octavian GOGA -  
TALAZUIT DE VALURI,  
VRĂJIT DE MAREA - NVIFORATĂ*

Zbuciumul lăuntric, temperamentul liric tumultuos ale poetului au drept reflex repetarea cu o ulitoare frecvență a apelului la VAL (val, valuri).

În volumul "Poezii", apărut la Editura Dacia, Cluj - Napoca, în 1965, - termenii val, talaz, unduire se regăsesc de aproape 30 de ori. Sunt valurile vieții, ale timpului ("val vremii"), ale lumii, de lavă ("valuri roșii de văpale" - în "Flamma mundi"), de nori, de gânduri ale ființei (adică percepția lumii), dar și în sensul propriu al zbuciumului de ape.

De fapt, două încântătoare poezii poartă valurile în titlu: "Isus pe valuri" și "Hora valurilor".

Dintre perpetuale diverse valuri cele aflate sub semnul acvalic sunt încântătoare: "Sînt cum ondularea stropilor de apă / Fremătând departe glasul mi-l răsfrângă / Cum se sparge larga VALURILOR groapă / Când pământul tace, sînt cum MAREA plânge / Vîforul din mine prinde să pătrundă Până-n adâncimea apelor rebele / Sî se otrăveste fiecare undă / De înfrigurarea palimilor mele..." ("Hora valurilor"). Observați căt de plastic, de vizual și auditiv plânge marea cu puizerie de stropi ai valurilor care se sparg când apele sunt rebele? Sî totuș sub emblema patimilor poetului.

În aceeași poezie Goga își aduce jalea la malul mării, să l-o cunoască și să l-o înțeleagă VALUL: "Vechea mea otravă, jale călătoare / Azi în malul MĂRII te-am adus pribegie / Când povestea noastră pe pământ nu-l doare, / Să mi-o săie VALUL, VALUL s-o-nțeleagă". Amarul poetului e purtat de unde "Cu talazul cade, cu talazul scule". Freamătușul ondulari stropilor de apă răsfrângă glasul îndurerat al poetului. Vîforul său pătrunde în adâncimea apelor rebele. Valoarea de gânduri și sentimente răzlete e îscăță precum "nepotolia volbură albastră" și cântă pe inserat precum "magice orchestre". Osoanul cântă o horă grozavă, jalea călătoare a poetului ("vechea mea otravă") e strigătă de undele-n mișcare, e chemată de apele lără de margini. Sî "fuge" își poetului spre nordice mari precum la Eminescu: "Oceanul cu acorduri grave / Nu-si miscă cretele verzu" (acestea-s valuri - "cretele verzu") / Toți zeci MĂRII scandinave / Veghează-n adâncimea lui". Ritmul stropilor de apă aduce un valer de departe, din larguri învînd o atmosferă de basme: "Altunci, o clipă mi se pare / Cum stau și-n noapte mă trâmânt, / Că s-a opri eterna MARE / S-asculte moartea pe

largul..."

N-a fost vis și speranță în desert. În 1918 s-a născut pasul istoric spre măntuirea românilor străini de țară, prin unirea Basarabiei, Bucovinei și Transilvaniei cu România.

Poezia lui Goga, apreciată Ion Simuț, editorul din 1965, imaginează cosmosul ca un spațiu al suferinței. "Sufletul" său are neodihnă să cuprindă "nemărginita lumilor durere": "Prin VALUL firii fără de repaos / Ca un VÂSLAS aprins își tale cale, / își scaldă ochii-n râul larg de jale, / El totul vede, toate le ascultă ... / Unde-i plânsarea zârilor mai multă / El își roteste aripile sale" ("Poezii", vol. "Ne cheamă pământul"). Ceea ce are mai profund poezia lui Goga descinde din zona plutonicului eminescian, de unde "auzii eterni luminilor durere".

Să privim și un val neacvatnic. În "Rugăciune" împloră pe stăpânul căresc să-i smulgă "din VALUL lumi îlor" (al șipilor) și să-i semene în suset furtună spre a-l simți "în matcă-i cum se zbate".

Oțul biruie, zăgazuri încovoindu-și, îndărătinic, mărețul său grumaz de UNDE și cunoște bucurile și necazurile locuinților: "Sî căte cântece și lacrimi / Nu duce VALUL, călătorul..." ("Oțul").

Curgerea ireparabilă a timpului în valuri înseamnă și răpunerea unor trăiri (cântece) din perioade duse ale vieții: "Cu VALUL vremilor ce curg / Atâtea cântece s-au dus, / Sî VALUL vremilor ce curg / Atâtea cântece-a răpus..." ("Casa noastră"). Sau, constatarea potrivită cărela cu vremea se întronează în spiritul înțelepciunea: "Atâza VALUL altel vieți mă poartă". ("Descalțul"). Noi unde de tristețe transpar: "Sî-n VALUL vremilor s-a dus / A vieții mele dimineață," ("Reînțors").

Iar și iar patima, patimirea: patima "mă smulgea cu braț de vîfor / Din Valul lumi de tărâna"



# RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

(“Noapte”), deci din sfârșitul vieții fără idealuri, năzuințe, confruntări, arderi spirituale, dintr-o zonă a existenței cu ascendență în preocupări spre cele triste și lumești.

În cîntor își îndreaptă Goga gândul dă de un val. Când plepi și scutură fruntele “Un VAL de vînt le-nvolbură-n risipă, / Viața mea, la tine-acum mi-e gândul, / Cum te firâmi tu, clipă după clipă...” (“Fecunditas”).

În ciclul “Cântă apele” Goga a inclus poezile “La mal” și “Eu stau la mal...”. În prima se undule valuri și talazuri.

Versul zglobit atenuază pessimismul lăsat de postura poetului de înăuntru purtat de hazard precum o mică lumbă de clopotul apelor: “Mândra apelor crăiasă, / Ne-ntâinărâm azi încale, / Eu, cu gândurile mele, / Tu, cu VALURILE tale!... Ti-al pornit nemărginirea / Să mă-nfrunte, să mă frângă ...” Răd TALAZURILE tale / De luntrîa mea nătangă”.

Răzvrătirea, durerea, ura, otrava, deșteptate și hrănire de nedreptăți, de împlirile i-au intrat poetului în sânge guvernat de curgerea: “Povara zbuluimelor grele, / Ce mă apasă azi încale, / Nu-i VALUL gândurilor meie, E legea drumurilor tale...” (“Sângelul”).

Când i se nărôle speranțele de luptă (anul 1915 și jara-lăncă neutră), Goga constată cu mănuire: “De-atunci moriră anii la pragul porții mele / Să farmec și doruri s-au dus cu-al vremii VAL” (“10 mai 1915”). “Dorul” lui era ca armata română ce a defilat frumos la 10 mai să intre în luptă pentru dezrobirea Ardealului. O va face peste un an.

Octavian Goga, cu bucuria victoriilor de la Mărășești și Oltu, cântă liniste de după zvară bătăliei, de după luptă: “Acum când tunul nu mai bate / Pe culme, sus, la Mărășești, / Vorbeșc taceri întricosate / În LARGUL tărilor românești. / Întunecate VALURI multe, / Fără de glos, fără suz, / Sunt mai grozave, mai temute, / Ca vîtorul de la Oltu” (“Vorbeșc tacerile”).

Unde ce așa și coboară și amintesc poetului basmul cu o comoră ascunsă în adâncinile mării, loc care-l înțelege; rătăcind noaptea pe lângă aude “suspirile chemării luntrașilor, care vor pieri în VALURI...” (“Sufletul”).

Un suflet care plângă prin doină este cel al lui Avram Iancu căruia î se alătură cel al poetului pătimirii noastre: “VALUL care vine / Să la mal se frângă, / Valul vede bine / Sufletul-mi cum plângă, / Călător privesc pe ape, sufletul cum plângă”.

Valurile, talazurile, zbuluimile, pătimirile, răzvrătirile sunt pecete care definesc cu o autenticitate extraordinară personalitatea lirică a mareului nostru poet național Octavian Goga.

*Contraamiral  
George PETRE*

## Apariții editoriale

La rubrica “Apariții editoriale” din numărul 26 (4/1994) al revistei noastre, informam cititorii asupra predările, la Editura militară, a unor lucrări cu specific marinăresc.

La 15 martie a.c., a văzut lumină tiparului lucrarea “EXPLOATAREA SI INTRETINEREA INSTALAȚIEI DE PROPULSIE A NAVEI” (I.S.B.N. 973-32-0412-9), avându-i ca autori pe căpitan de rangul I ingerer Dumitru Rusu și căpitan de rangul III Ioan Popa.

Rugăm ca cei care au comenzi efectuate anterior să se prezinte la U.M. 02150/P Constanța pentru a

## Pagini de eseu

### MOARTEA LUI DON QUIJOTE

Motto: “Cu noi este Țara și Dumnezeu”.

Cu surducău ponești și cu ligheanșii pe cap drept cof, cu subla trasu spre vînătoare de vînt, Don Quijote mai trece, primăvara, pe stradă.

Într-o luncă care-l detestă și-l huiduie, care face bancuri cu dragostea lui, Don Quijote pășoșe imperial și și mănușă mărăciga spre ideal.

Copiii, moderni, aruncă spre ei cu coș de nucă și-l înțâlă și răd în vîreme ce trece grăjdul să nu întărce la-utăluirea cu gloria.

Lumea modernă, cu ideal mic, împediment, pipericnic, să se răduce de căi care ard în credință. Să se rădușă de Ideal.

Țara Românească, unde mai sunt mori de vînt și focuri pe munți, își așteaptă don quijsotul său.

Nu e simplu pentru un român să fie condamnat de maimepe la moarte.

Nu e simplu pentru un român să mai fiștore steaguri.

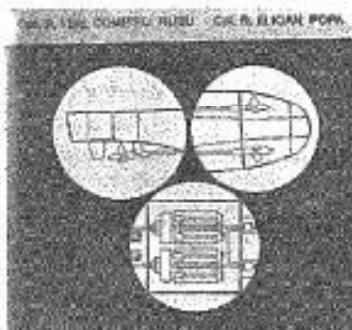
După colț, Iuda, pentru treizeci de arginti și gata să-ă vîndă.

În România, Don Quijote s-a născut în cupă. Să, doar în România mai sunt mori de vînt.

Pe graniță, la Sculeni, mai stă tunul “moldovean” cu tunul spre Țara.

Pe graniță se mai plimbă seara, la ore de vîrf, grăniceri îmbrăcați în sărmă ghimpătă.

Mai taje brațe de graniță cimitire



EXPLOATAREA SI INTRETINEREA  
INSTALAȚIEI DE PROPULSIE  
A NAVEI

EDITURA MILITARĂ

primi exemplarele solicitate. Relații la telefon 61.57.00/218. Se dau autografe.

Căpitan de rangul III  
Jan PICINGINĂ

în două: morții noștri și ai lor. O jumătate de mort la noi, una la ei. Cum de mai robii Doamne atâtă umilință prestească, atâtă anticameră la istorie și atâtă suferință nebună: femei și copii cu graniță strâmbă pe piept...?

Ard oasele celor care poartă istoria pe umeri și-n moarte. “Pe umerii lor stă Moldova ca pe umerii unor urași”.

Ard oasele lor și noi nu ne-acăzim, ne-îndrăzim.

Ideul nostru merge până la omul cu coconști.

Rugăți-vă.

Rugăți-vă pentru fratele de pește Prut, care a albit cu oasele lui Sibertii, care nu și-a vândut limba pentru o străină de bors, care mai căntă “Treceti batalioane române Carpați”, în fața statuii lui Ștefan cel Mare, căruia î s-au surpat genunchii în aşteptare și dor, pește care s-au arătăcedere strânsă...

Rugăți-vă pentru fratele Don Quijote, pentru cel care rătiește prin cultură, prin istorie; rugăți-vă pentru erice Dulcinea, care î mai așteaptă.

Rugăți-vă pentru fratele Dumnezeu, să-și mai plimbe degetul arătător pește harta României.

Rugăți-vă pentru dumneata, cititorule, să fi sănătos și voinic când îți va bate la ușă, ostenit, Don Quijote.

*Locotenent  
Dorin POPESCU*

# MUGURI DE STELE

"În înțelegere pe colegii mei, mai tineri, să învețe cu pasiune, căci pasiunea este ca vântul pentru corabie. Citeodată, o mai scufundă, dar târziu freanătul lui în pânze corabie n-ar înainta!"

(Contraamiral GEORGE PETRE, comandanțul Liceului de Marină "AI.I. Cuza"; la deschiderea anului școlar 1994 - 1995)

Sthendhal, marele magician al cuvintelor frumos folosite, spunea că "Fără învățătură, corabie vieții n-are loc". Pentru elevii Liceului de Marină "AI.I. Cuza", învățarea a fost și îl va, întotdeauna, cea dinții preocupa.

Tocmai de aceea nu voi scrie despre matematică și fizică, aşa zis "cărți de căpătăi", nici despre informatică, chimie sau... militărie. Toate "la ordinea zilei" în activitatea desfășurată de elevi.

Auzim, cîtim, întărim la tot pasul aceste probleme, indiscutabil de esență în formarea tinerilor. Dorința mea a fost să îl întărim gândurile acestor viitori în devenire, imaginajia, creativitatea, limbajul, metafora și epitetul în exprimare, talentul literar, primele încercări poezie ale unor adolescenți care se așteaptă la prima confruntare cu viața, cu armata. La primele iubiri, la primii ghicitori dați fetelor, la primii pași de îndrăgostit întrărișaj pe alii... Aveam să constat, cu surprindere, concepții mature despre natură și oameni, despre prezent și viitor, dorințe și perspective, pasiuni nebunite, toate concentrate în fraze minunate concepute și cu miresme de aforisme, și în culorile unei picturi naive, dar cu nuante lăunând spre adâncă filozofie.

Pășind în fascinantul lăram literar, am avut bucuria de-a întâlni poeti, sau vîtori poezi, muguri de steluțe pe cerul genialului literar românesc. Poate, vîtori lucrești... și asta, pentru că întotdeauna am crezut în astre și în vocația românilui de-a îl poezi!

## EMINENT, LA LIMBA ROMÂNĂ

Și poetul Ion Minulescu a devenit, din... "conțingent la limba română", eminent la limba română. Altfel spus, talentul, cîndă descoperit, e ca o stea răsărită, far și căluza în creația literară.

Am înțeles, cum nu se putea mai bine, chiar în toți pregătirii unor elevi pentru olimpiada de limbă și literatură română. Atât în cabinetul special amenajat, "olimpicii", cum și-a numit-o profesora Lidia Ignat, elevul Adrian Nicolaev, Florin Marta, Petrușor Paraschiv și Alexandru Ţerbi "cuteleau" - pro memoria - prin culegeri și colecții, manuale, volume, îlăudându-se după de câte un curent cultural sau literar, urmărind comentarii și texte, genuri și stiluri... Când se luptau cu "Razvan și Vîdra", când îl răspopeau pe "Alexandru Lăpușneanu", ca în final să mediteze "La steaua", să rememoreze elegia "Trecut-ai anii...", sau să recite sonetul "Când însoțești glasul". Toate, subiecte pentru

olimpiciada.

După concurs, cel puțin unul din ei va fi... eminent în limba română.

Reușesc să le "răpescă" câteva încercări literare, pe care le lăsau ascunse, poate de teamă, poate de emoție sau datorită intimității gândurilor, răstrânte în versuri și poezie.

## "ADOLESCENTI, CARE ÎNVĂȚĂ MERSUL PE VALURI..."

Las loc creatorilor, (fiecare cu statut de "mus" în nestăriști ocean al literaturii) pentru condeința lor încă frav, dar cu scrieri poetice demne de remarcă. Fiecare scrie cîte ceva, sau doar transcrie. Reușesc în paginile lor acouri din Nichita Stănescu: "Acestă mare este acoperișul de adolescent / Care învăță mersul pe valuri / în pictoare / Mai rezemându-se cu brațul de curenții / Mai sprînhindu-se de o rază de soare..."

Unul din "olimpici" evocă spiritul lui Geo Bogza, fost absolvent al Liceului militar de marină. Sună amintiri oameni ce au slujit totă viața literelor și au trecut prin liceul "AI.I. Cuza": Jean Bart, Ion Aranđel, Mihail Drăghiciescu, cel din urmă și cunoscut savant.

Înainte de-a vă prezenta câteva din încercările în ale poeziei, trebuie să punctez și sursa de inspirație pentru a putea exemplifica cu secențe din gândurile, formulările și mesărările literare ale celor mai jos clăji.

A fost făcut un test, cu dilenite întrebări, pe variante domeniilor și subiecte, la care elevul să răspunsă, cum să-ua prioritate. Nu vom da numele fecăturii, dar testele stau mărturie că elevul le-a conceput și scris, dovedă că printre ei sunt... muguri de steluțe...

Rezultatele acestui test au fost adunate și selectate de locotenent major Costel Susanu, student la patologie, el însuși cu preocupări literare, încă de pe vremea când era licean... cantamîst. ("De vis": "Putea ușor ca o romanță / În visul meu tânăr, de vacanță / Lipsesc pe nisip un pas / și visul, tot vis a rămas!").

## UN GÂND ÎNTR-UN RÂND

"Dragostea noastră"

E cămpul cu flori

Înainte de brumă..."(Haiku - A.G.)

înălță câteva răspunsuri la întrebarea "Cum e marea, lama? Vă place?". "Dacă nu mai frumoasă, cei puțini tot atâta de fascinare ca vara". "Lama, marea este tristă și nervoasă". "Întotdeauna am admirat marea, lama! O văd zbuciumată, agitându-se, schimbându-și culoarea și amenințând parca, mereu, uscatul". "Pentru mine marea înseamnă libertate și nemărginire". Dar lată și câteva "perle", înfăptuite în lama ironiei și umorului său salbat, care mai și arde: "Lama, marea e frumoasă. Vănuie se izbește cu capul de stâncă". "Cine-i alienatul căruia să-l plăcă marea lama? E bună pentru cei de la spitalul 9, să facă înviorare pe plajă!". "Noi, când am văzut marea, am rămas mulți

de admirație și nădejde".

Prezint, succint, și alte întrebări și răspunsuri care, fie în chip literar, fie în modul iliar, pot delecta:

## CARE-I DIFERENȚA ÎNTRE PROFESORII EXIGENȚI și CEI RĂI?

"Cei răi sunt obișnuiți să dea note proaste, cei exigenți te notează după cum înveți!"

"Cei exigenți nu te tot amenință că te lasă conținut. Chiar te lasă". "Cei răi se răstesc și împătră ele elevi, pe cănd cei exigenți îi dau patru și te invita politicos să iezi loc în bancă".

Ce este viață?

"Viața e un labirint, iar omul o sfieră care va ieși sau nu din el, dar de dat, se va da de toți perejil".

"Viața e un dar de la Dumnezeu, pentru a o trăi, nu a o definii".

Ce-i mai rău? Răul de mare sau un căine rău?

"Răul de mare, că înse?"

"Căinele, că e viu!"

"Pentru un marină, răul de mare. Pentru un infanterist, căinele..."

Aveți un prieten în liceu?

"Toți suntem prieteni."

"Prietenul meu seamănă perfect cu mine la trup și la suflet. Sună chiar eu!"

Când n-ai mai confundat babordul cu tribordul?

"Când am căutat - Toate părțile sunt".

"Ultimul-mă la pachetul de igienă BT și stănd cu față spre provă".

Un marin poate căica pe boc?

"Da, dacă se-nlocorește vaporul cu chila-n sus și merge pe tavă".

"Dacă pică de pe vapor în apă".

"Nu poate căica pe boc, avem numai nevoie".

Gânduri, păreri, expresii, dovezi de inginozitate sau de ingenuitate (încă) deschiderea spre viață și lume. Cînd începe "creațile", mulți se vor recunoaște, iar unii... nu vor mai recunoaște. Să, că să încălzem tot vesel, lată și că răspunsuri la întrebările dacă a mințit și care a fost cea mai mare minărună, un elev a răspuns: "Minciuna cea mai mare? Nu mint!". La întrebarea cum să se dea pedeapsa - părintește sau militărește, unul a răspuns că el se pedepsește singur, iar altul a scris: "Militărește, că-s sătul de cicălelele mamei!"

La testul privind momentul cel mai amuzant din liceu, un elev a răspuns că acesta a fost atunci când i-a salutat pe comandanțul cu capul descopt, iar un altul, când un universitar era aruncat în sus și, la momentul când cinea strigat "Atențione!" a trebuit să fie lăsat în aer...

## PE CATARG, PAVILIONUL UNIEI NOI GENERAȚII

Așadar, dincolo de pregătire, instruire, formare de deprinderi și acumulare de cunoștințe există pasiuni și preocupări de ordin literar. Pe parcursul documentărilor, am avut bucuria să aud elevi interesati în a cunoaște că mai multe personalități ale vieții culturo-artistice, scriitori și cărți, poezi și volume. (De altfel este lăudabilă inițiativa I.V.I., adică "Întâlnirea de vineri", cu diferite V.I.P.-uri constantene și nu numele).

În final am vizionat, cu nedismisulă emție, filmul despre Liceul Militar de Marină.

"Al. I. Cuza" și elevii săi. Minunat film, cu elevi minunați. Au recitat, cu sensibilitate și lirism, și au destăinuit gândurile, au demonstrat freamântul creativ, literar - artistic, existent în acest liceu care, anul acesta, la 10 noiembrie, își aniversează ziua "de naștere".

De pe acum, "La mulți ani!"

**Căpitán de rangul III  
Ananie GAGNIUC**

### ȘTIU

Său să râd și să plâng,  
Să măngâi și să fring,  
Să fiu reac stană de piață  
și foc nestins în vară,  
Să mă pierd în vînt,  
Să mă cau în curînt,  
Să fiu gol și plin...  
Muș și puțin...  
Dar, mai presus de totul, său  
Că trebuie să fiu...

**Costel SUSANU**

### SUFLETUL MEU

Sufletul meu  
Palat de gheăză  
Nu-ai topo colosă  
De tot...  
Mă voi inunda  
Cu râuri de flori.

elev **Alexandru SERB**

### HIBERNALĂ

Mi-e dor, cerule.  
De fulgi de zăpadă.  
Lasă-i Doamne să cadă!  
De măngâierea lor mălașoasă  
Să... de mult doineală.  
Drum acela!

**Ionuț PRUNĂ**

### CHEMARE

O soiocă silastră  
E inima mea  
O perle mălastră  
Iubirea din ea...  
  
O casă pustie  
E inima mea  
O floare uscată  
Iubirea din ea...  
  
O noapte de iarnă  
E inima mea  
O caldă scânteie  
Iubirea din ea...  
  
Un val ce se stinge  
E inima mea  
Un fir de nișip  
Iubirea din ea...  
  
O scoică silastră  
O casă pustie  
O noapte de iarnă  
Un val ce se stinge...  
  
Te cheamă iubirea  
și plângere.

elev **Marius IONITĂ**

## LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ CONTINUĂ TRADIȚIA

Mulți dintre maistri militari de marină, care își desfășoară activitatea profesională în garnizoana Constanța, și-au unit forțele, constituind asociația socio-profesională al cărei generic este "LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ".

Dând frâu liber imaginației, pentru puțin timp, haidet să ne închidem această asociație profesională ca pe o navă alegorică, pe bordul căreia să scrie "LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ" și să discutăm, despre ea, în termeni marinărești atât de familiari nouă, celor cu dragostea de mare întipărită în suflet.

Această navă a fost pentru prima dată "lansată la apă" în anul 1828, în portul Constanța, pe atunci având scris pe "bordaj": "CERCUL MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ". "Sef de echipaj" și, în același timp, "timonierul navei" era M.M. pr. DRĂGUȘANU ȘTEFAN, trecut de mult în neființă. Această navă spirituală a navigat cu greutate până în anul 1948 când furtuna, fără fond meteorologic, a obligat echipajul să abandoneze cu greutate și dureza sufletească nava, lăsând-o ca pe o spăvă în bătaia vântului și a valului.

În anul 1990, luna octombrie, deci după 42 de ani, un grup de entuziaști, format din maistri militari activi și maistri militari veterani de război, numiți "briză" propice dorințelor lor și hotărâtă repararea morală a acestei nave și repunerea ei pe "chiliile dreaptă". Acțiunea aceasta, de suflat, se finalizează pe data de 23 ianuarie 1991 când, prin sentința civilă nr. 10, emisă de Tribunalul Constanța, alegoria noastră navă primește "avizul de navigație" având propriul său regulament de funcționare, înmânându-i-se totodată pavilionul, pe al cărui față este inscripționată, cu mândrie, deviza echipajului "ONOARE-DEMNAȚATE-SACRIFICIU".

Nava noastră are în momentul de față un echipaj format din peste 420 de membri, condus de un "șef de echipaj" înăuntru, în persoana M.M.pr. (r) veteran de război DOMNARU MIRON care, la respectabilă vîrstă de 71 ani, păstrează în suflet nealterată dragostea de mare și de profesia de maistru militar marină.

Avgând la "timonă" pe acest om cu suflet mare, spirituala noastră navă a început să se completeze jurnalul de bord. Deci, navă plutește mândru de echipajului ei, dorind să naveze pe coordonate căt mai diferite, avgând ca far călăuzitor un singur scop: formarea unui echipaj cu discernământ și putere de decizie tehnică, unit profesional, moral și spiritual, capabil să-și prezinte și să-și susțină punctul de vedere în situații impuse de viața militară,



respectând cu strictete propriul regulament, regulamentul serviciului la bord și toate celelalte legi ce guvernează activitățile oricărui distre noi.

Drumul compas este uneori greu de tăut, intrucât, uneori, zeul Neptun, dar mai ales cel de sub comanda sa, încearcă prin dezilanțuirea stihilor mării să abată nava de la drum. Sperăm că ATHENA, zeita înțelepciunii, va învinge în această luptă inegală, iar Fecioara MARIA, în grija căreia sunt dați navigatorii, să ne ocrotească, dirijându-ne drumul spre ape lăimăză, dătătoare de speranțe. Dorim să păstrăm drumul compas ales, cunștință că scopul călătoriei noastre este creșterea profesională și o mai puternică unitate moral-spirituală.

Însuflarele apărute în cale, create, uneori, din suspiciune sau neființă, pentru a ne înțelege cărora, vom să să le ocolim cu grijă, tact și pricere marinărescă.

Credincioșii devizei "ONOARE-DEMNAȚATE-SACRIFICIU" nu ne vom abate de la drumul adevarat, iar dacă, uneori, vântul, valul ne vor scoate din drumul ales, îl vom corecta rapid, chiar dacă navă noastră va fi obligată, pentru scurt timp, să navege la capăt.

Doriște noastră sinceră este de a ne completa jurnalul de bord cu fapte și activități subordonate scopului, chiar stipulat în propriul Regulament de navigație.

Sperăm ca zeiua FORTUNA, unindu-și forțele cu ocrotitoarea noastră, FECIOARA MARIA, să ne lumineze calea la timpul oportun, pentru a costa, la finalul fiecărei călătorii, fără incidente, ci doar cu bucuria lucrului bine și trainic făcut.

**M.M.pr. Dumitru MIHĂILESCU**  
**Vicepreședintele Ligii Maistrilor**  
**Militari de Marină**

# MAGAZIN • MAGAZIN

## SPIONAJ IN OCEANUL PLANETAR

(Urmare din nr. 30)

11 ianuarie 1968. Un submarin sovietic de tip "GOLF II" ce patrulează în Oceanul Pacific, la circa 750 Km NW de Hawaii, explodează instantaneu. Cei 60 de submareni și 3 rachete cu focoase nucleare precum și codurile secrete ale Marinei Militare Soviетice ajung pe fundul oceanului. U.R.S.S. nu a recunoscut niciodată, oficial, catastrofa. În schimb, evenimentul a prilejuit serviciilor de informații americane declanșarea uneia dintre cele mai spectaculoase acțiuni din istoria serviciilor secrete. Această afacere de spionaj, ce a înglobat circa 550 milioane de dolari, a fost desconsiprată de presa americană, după 20 de ani, creând un adevărat scandal public. Continuăm să publicăm, și în acest număr, sinteza întregii afaceri, realizată de căpitan de rangul III Gheorghe Dulcă, după lectura cărții "O afacere riscață", de Roy Varner și Wayne Collier.

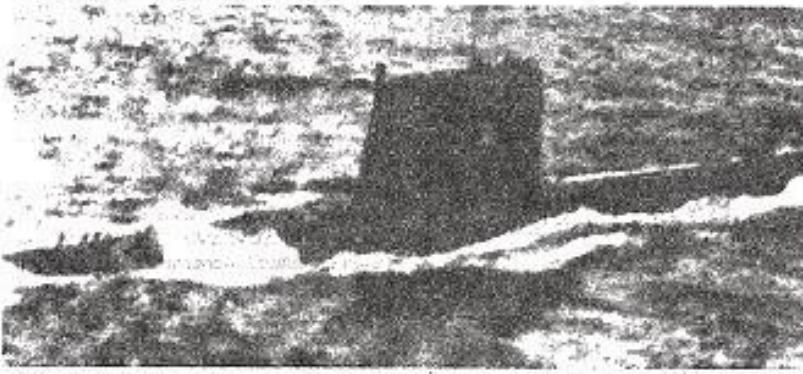
### MISIUNEA "AZORIAN"

La Petropavlovsk, oraș rusesc situat în Peninsula Kamceatka, tehnicenii militari din serviciile de comunicații au așteptat ore în sir mesajul codificat pe care submarinul trebuia să-l transmită. Unitățile navale și aeriene de cercetare rusești, dislocate în zona sinistrului, nu au reușit să localizeze epava.

La Pentagon, un grup de specialiști în tehnologie submarină s-au întâlnit cu responsabilii din C.I.A. și N.S.A. (National Security Agency). Experții marini au intuit imediat importanța profitării care ar rezulta din recuperarea submarinului și a încărcăturilor sale. Pentru primele cercetări a fost trimisă în zona nava "MIZAR", specializată în căutări submarine, cea care readuse la suprafață și epavele submarinelor "TRESHER", "ALVIN" și "SCORPION". După mai multe săptămâni de căutare într-un raion mai mare de 5 Mm<sup>2</sup>, a fost detectat un obiect metalic de dimensiuni mari aflat la adâncimea de 5.000 metri și s-a reușit fotografiarea epavei.

În același an, Richard Helms, directorul general al C.I.A. este de acord cu planul de recuperare a submarinului sovietic. Ca urmare, C.I.A. solicită serviciilor de informare ale U.S. Navy și N.S.A. (National Security Agency). În cadrul unor reuniuni scurte la care nu au participat nici măcar responsabilii de guvern, să conlucreze pentru atingererea obiectivului. Contra tuturor ezitărilor ca și a riscurilor evaluate de reprezentanții marinei, C.I.A. să orientă către imperiul miliardarului Howard Hughes. Președintele Richard Nixon a autorizat în secret C.I.A. să organizeze operațiunea utilizând un stert din cele 2 miliarde de dolari alocate ducerii luptei antisubmarine.

HUGHES TOOL COMPANY din



Huston a fost desemnat să dirijeze și să coordoneze derularea proiectului. Au mai fost cooptate GLOBAL MARINE și multe alte întreprinderi care mai lucraseră pentru C.I.A. Proiectul "AZORIAN" cuprindea patru etape. Inițial, trebuia realizată concepția navei "HUGHES GLOMAR EXPLORER" a submersibilului și a dispozitivului de recuperare a epavei submarinului. Urma realizarea lor, apoi pregătirea operației și în final, recuperarea propriu-zisă - "Target Object". C.I.A. l-a încredințat lui John Graham, un geniu în domeniul industriei de foraj-marin, responsabilitatea primelor două etape. Graham și echipa sa de ingineri credeau, bineînțele, că lucrau la construcția celei mai grandioase unități de foraj. Firma LOCKHEED trebuia să conceapă submersibilul, oficial necesar stocării muntilor de noduri bogăți în minerale care se vor extrage de pe fundul oceanului. În realitate, rolul submersibilului era de a transporta, în secret, la navă, dispozitivul de recuperare a submarinului.

Cu riscul de a împărtăși soarta navei "PUEBLO", nava de foraj "GLOMAR II", supravegheată insistențial de pescădoare sovietice, reușește să fotografieze poziția exactă a

submarinului pe fundul oceanului, indispensabilă proiectanților dispozitivului de recuperare.

Pe 9 decembrie 1971 începe a doua etapă a proiectului "AZORIAN". Toate întreprinderile implicate văd în enigmaticele contracte ocazia realizării unor beneficii consistente, mai ales că orice control din partea unor organisme statele era exclus.

Construită în Santierele Navale Sun Ship Builders, nava "HUGHES GLOMAR EXPLORER", cu un deplasament de 51.000 tone, era incontestabil o minune în plan tehnologic. Era echipată cu 5 propulsoare și 2 motoare principale care îi confereau o stabilitate pe poziție cu o marjă inferioară de 45 metri, în condiții de mare rea, cu valuri de 6 metri și vânt de 20 m/s. Putea ridica încărcături submarine de 8 ori mai grele decât oricare dintre concurențele sale. Dar caracteristica extraordinară a navei era "Piscina Lunii" (MOON POOL), o călărie care ocupa o treime din volumul total al navei. Cu o lungime de 60 metri, lățime de 23 metri și o înălțime de 20 metri, aceasta era adăma unui hangar de avioane. Puntea, construită din două plăci de oțel de 30/



# MAGAZIN • MAGAZIN

23 metri, culisante de-a lungul corpului navei, reprezenta, de fapt, fundul acesta. Când ușile se deschideau, "piscina" se umplea pe jumătate cu apă care putea fi pompată, la închiderea lor, în exterior.

La 11 august 1973, nava părăsește sănțierul, depărăsește Florida, ocolește Capul Horn și ajunge la 30 septembrie, la Long Beach - California. Pe dana E, strănic păzită de gardieni, sunt depozitate, pentru a fi ambarcate, aparate electronice și zeci de containere albastre, sigilate, care conțin echipamente secrete, în special aparatură de decontaminare, valorând milioane de dolari.

La 15 ianuarie 1974, remorcherile aduc lângă Insula Santa Catalina, situată în largul oceanului, la travers de Long Beach, șalupa HMB-1. Bordurile sale camufliază fantastică instalație ultrasecreta necesară "pescuirii" submarinului.

Pentru recrutarea echipajelor, la Los Angeles este numit pe post de șef de personal Wayne Cotton Collier, un agent secret din serviciul antidrog. După o laborioasă activitate, au fost angajate 265 de persoane, dintre care 140 vor alcătui echipajul naveli "H.G. EXPLORER". Activitatea de pregătire intensivă a acestuia se va derula într-un antrepozit al firmei LOCKEED, bine păzit, situat pe o dană în Golful San Francisco. Cei doi instrutori, Stan și Blackjack, primul automist și celălalt specialist în submarine, insistă pe studierea machetei unui submarin care imită exact epava originalului aflat în adâncuri.

Grație fotografiei luate de U.S.N.S. "MIZAR", responsabilii C.I.A. știu că submarinul era monobloc, chiar dacă unele fragmente erau răspândite în jurul epavei și o parte din pupa dispăruse. Când epava se va alătura la 30 de metri sub nava "H.G. EXPLORER", strânsă între clești hidraulici ai dispozitivului de recuperare, 16 scafandri autonomi vor inspecta submarinul și vor fi gata să înăture unele părți din corpul acestuia pentru a putea fi introdus în "piscină".

Vehiculul de recuperare, boleznat de echipaj "CLEMENTINE", fusese în întregime asamblat în interiorul șalupei.

În noaptea de 2 iunie 1974, nava a părăsit dana din Long Beach, în dreptul

insulei Santa Catalina s-au executat fără incidente manevrele de ambarcare în cală a dispozitivului de recuperare, apoi nava a luat calea Pacificului.

Pe timpul îndeplinirii misiunii, nave ale U.S. Navy vor supraveghea traficul maritim. Avioanele de cercetare maritimă aveau misiunea să urmărească evoluția navală și să semnalizeze orice mișcare a navelor sovietice într-un sector de 100 Km în jurul obiectivului.

C.I.A. se pregătise pentru situații limită. Pe navă au fost plasate incărcații explosive. Odată detonate, nava-gigant

s-ar fi scufundat în câteva minute.

În acelă timp, la Washington, președintele Richard Nixon susține consecințele afacerii Watergate. Chiar și Leonid Brejnev erau neliniștiți de declinul președintelui american și nu era dispus să negocieze înainte ca partenerul său să fie din nou într-o postură fermă sau ca o nouă administrație să vină la putere - astăzi cum se va întâmpla nu știe multă vreme prin demisia acestuia.

(Va urma)

## Căpitan de rangul III Gheorghe DULCA

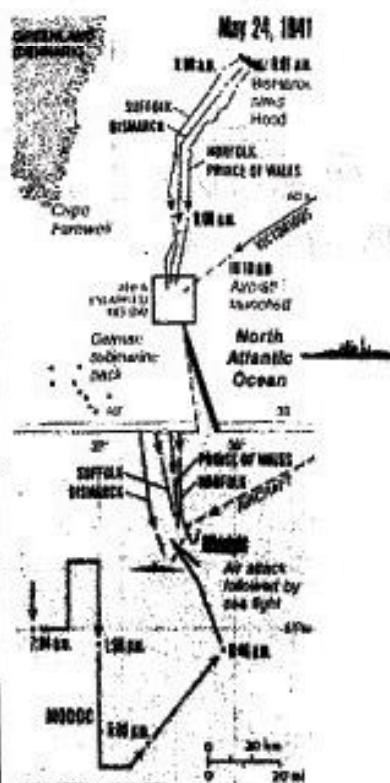
pentru a obține criolită, un mineral de importanță vitală în fabricarea aluminiului necesar avioanelor.

"Deodată am văzut o navă de luptă uriașă înaintea traversului, cam la jumătatea distanței până la orizont - scria Davies, mai târziu, soție sale. Noi am văzut fulgerările salvelor de tunuri ale navelor de luptă, dar nu erau îndreptate asupra noastră. S.U.A. era încă în stare de neutralitate, însă "MODOC" s-a găsit instantaneu în mijlocul unei bătălii la care participau nouă avioane torpiloare, o navă de linie și alte trei nave de luptă mari. Atunci noi nu am știut cine cu cine se bătea. Printr-o manevră inspirată, noroc și cu ajutorul lui Duannezeu, am reușit să ieşim din zonă.

Mai târziu am aflat că avioanele și navele de luptă mai mici erau britanice, iar nava de linie era vestitul cuirassat german "BISMARCK". În aceeași dimineață el scufundase nava de linie engleză "HOOD", iar trei zile mai târziu el era sortit și lui să fie scufundat".

Davies, care acum are 80 de ani, trăiește la Washington și lucrazață la aceeași companie (dar acum ca președinte), încă își mai amintește cu multă prospețime noaptea în care le-a apărut la orizont nava de linie și s-au trezit în văltoarea unei bătălii aerionate.

Din "National Geographic",  
Traducere și adaptare  
Haralamb Solomon - MUSCELEANU



# MAGAZIN • MAGAZIN

Medalistica și Marina Română

## BOTEZUL MONITOARELOR ȘI AL VEDETELOR FLUVIALE ROMÂNEȘTI

La îndemnul primului rege al României, Carol I, în cel de-al 40-lea an al domniei sale - anul 1906 -, ministrul apărării naționale din acea vreme, generalul Grigore Manu, a alocat un fond special de 12 milioane lei pentru înzestrarea și dotarea Marinei Militare naționale la Dunăre cu bastimente moderne de luptă care să poată apăra, la nevoie, în cooperare cu armata de uscat, frontieră fluvială a țării și gurile bâtrânlui Danubiu.

În acest scop au fost comandate în Austria, la Șantierele Navale din Triest, un număr de patru monitoare, iar în Anglia opt vedete fluviale.

Monitoarele au fost aduse în țară pe calea ferată. Ele au fost construite din mai multe părți componente care au fost reasamblate în Arsenalul Marinei de la Galați de personalul tehnic al Marinei.

Vedetele fluviale au fost aduse la Galați, din Anglia, de

echipajele românești, pe calea apei - pe Marea Nordului, Rin și Dunăre.

Conform actului de botez, păstrat la Arhivele Statului și transcris în registrele de bord ale navelor, pe data de 19 septembrie 1907, la Galați, în prezența suveranilor - regele și regina - a membrilor guvernului precum și a principalelor personalități politice ale timpului, a personalului Marinel Militare, a avut loc ceremonia lansării la apă și botezul acestor nave.

Serviciul religios a fost oficiat de episcopul Pimen al Dunării de Jos.

La dorința suveranului, pentru a se realiza o sudură trainică între marină și armata de uscat, cele opt vedete au fost botezate primind numele unor eroi ai neamului, căzuți la datorie pe câmpul de onoare în marile bătălii purtate de armata română la Grivita și Plevena, în timpul Războiului de Independență de la 1877: major Dimitrie Giurescu,

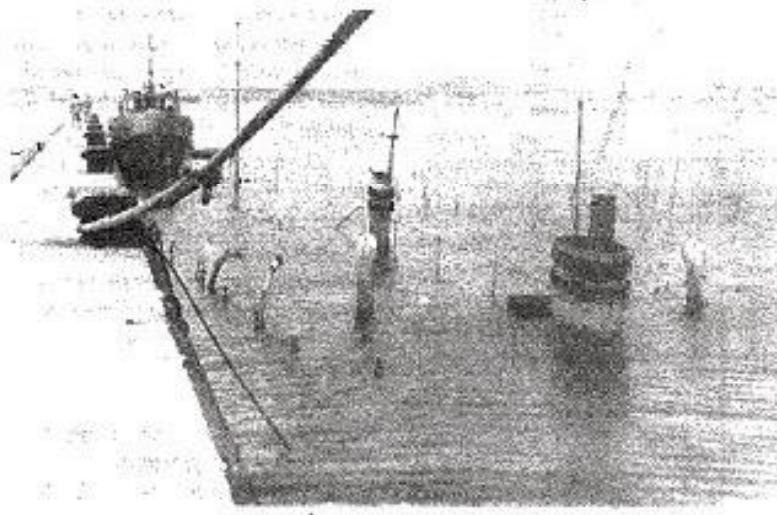
major Gheorghe Șonțu, major Nicolae Grigore Ioan, major Constantin Ene, căpitan Valter Mărăcineanu, căpitan Nicolae Lascăr Bogdan, căpitan Mihail Romano, locotenent Dimitrie Călinescu.

Cele patru monitoare au fost botezate primind numele celor mai de seamă bărbați de stat, personalități politice cu merite majore în opera de renaștere și consolidare a României, după cucerirea Independenței de stat: Mihail Kogălniceanu, Ion C. Brătianu, Lascăr Catargiu și Alexandru Lahovary.

În amintirea acestui eveniment deosebit din istoria marinei române au fost bătute două medalii și o placetă.

Prima medalie, executată din bronz de dimensiuni 150 x 3mm, reprezentă pe avers, în prim plan, cele patru monitoare, iar în planul secund cele opt vedete fluviale, toate aceste unități de luptă aliniate la cheul portului Galați. Pe reversul medaliei sunt menționate locul, luna și anul botezului.

## POT FI RECUPERATE EPAVELE DIN PORTUL CONSTANȚA?



Nava-bază în portul Constanța Sud - Agigea

Printre activitățile desfășurate de scafandrii de mare adâncime ambarcați pe nava "EMIL RACOVITĂ" se numără și cercetarea epavelor din portul maritim Constanța în scopul găsirii unor soluții de ranfluare a acestora, îată, în rândurile de mai jos, sinteza studiului întocmit de scafandri.

M/N "FUKSIA", de 11.800 tdw, aparținând Companiei INVERSIONES YFINAZAS BARBARENA S.A., s-a scufundat pe 4 februarie 1977 la dana 60 a portului Constanța. Datorită exploziei provocate de încărcătura de carbid aflată la bord, nava a fost puternic avariată, astfel încât, pentru a evita blocarea portului,

# MAGAZIN • MAGAZIN



← monitoarelor și vedetelor și numele acestor bastimente.

A doua medalie, din bronz aurit, de dimensiuni 39 x 3mm, reprezentă, pe avers, efiga regelui Carol I, iar pe revers aceleiași date ca la medalia precedentă, mai puțin monitoarele Mihail Kogălniceanu și Alexandru Lahovary, din lipsă de spațiu.

Placheta mai sus menționată, legată de evenimentul botezului monitoarelor românești a fost bătută la Viena. Este executată din bronz, de dimensiuni 99 x 65,5 x 3mm, de către celebrul gravor Hans

Schaefer. Pe aversul plachetei este reprezentată, în partea stângă, efiga regelui Carol I și anii 1906 și 1907, în cifre romane (anul începutului construcției celor patru monitoare și anul lansării și botezului acestora). În partea stângă sus este gravată stema regală și o ramură de măslin simbolizând dorința de pace a României. Sub ramura de măslin, în limba latină este gravat un text, care se traduce astfel: "Carol I, acum în al 40-lea an al glorioasei domnii, construite la Sântierul Tehnic din Triest, sunt lansate în portul Galați monitoarele I.C. Brătianu, Lascăr



Catargiu, Mihail Kogălniceanu, Alexandru Lahovary".

Pe reversul plachetei sunt reprezentate un monitor plutind pe undele Dunării, târmul dobrogean și imaginea soarelui răsărit din apele Mării Negre. Pe malul opus este gravat un marină fluturându-și bereta în vînt și ținând în mână dreaptă tricolorul național. În partea stângă a imaginii este gravat podul lui Anghel Saligny de la Cernavodă, mărturie și simbol peste veacuri al legăturii indestructibile dintre Dunăre și Mare.

Inginer  
Dan STROESCU

← echipele de salvare au fost nevoie să o eșueze la sud de digul de sud, vechi. În acest caz, metoda cea mai practică ar fi distrugerea ei pe părți, cu explozibili.

Aceeași metodă poate fi aplicată și la epava navei "ANASTASIA". Această navă, sub pavilion panamez, a aparținut Companiei NAVIERA S.A. și s-a scufundat pe 6 ianuarie 1969 la aproximativ 400 de metri de târm, în dreptul localității Agigea, pe timpul unei furtuni puternice.

Nava-bază "S.C. 26-46", aparținând unei companii particulare cu sediul în București, s-a scufundat pe 10 martie 1993 în portul nou Agigea, datorită unei uzuri fizice peste standardele

admise și a lipsei de supraveghere pe timpul staționării la cheu. Această navă-bază a mai fost scufundată odată la Turnu-Serven. Ranfluarea cu ajutorul chesoanelor de ranfluare și a macaralelor plutitoare pare a fi metoda cea mai practică.

Aceeași soluție se pretează și în cazul tancului petrolier portuar "CÂMPINA", aparținând Administrației portului Constanța. Acesta s-a scufundat pe data de 2 februarie 1992 lângă Farul verde, tot datorită unei uzuri fizice peste standardele admise și condițiilor hidrometeorologice nefavorabile.

Barja scufundată în canalul de legătură Port Constanța Sud-Agigea, în decembrie 1989 aparținea C.N.F.R. "NAVROM"

Galați și era încărcată necorespunzător cu minereu de fier. Procedeul cel mai adevarat ar fi legarea cu lanțuri, concomitent cu tăierea oxiarc și ridicarea pe părți a bucăților dezmembrate.

Aceste concluzii și variante de ranfluare au fost confirmate și în perioada 22-26 iulie 1994, pe timpul prezentei la bordul navei noastre și a activităților desfășurate în comun cu o echipă de scafandri americani de pe U.S.N.S. "GRAPPLE (A.R.S.-53)", participantă la aplicația "POSEIDON '94".

Căpitan de rangul III  
Stefan GEORGESCU  
Comandantul navei "EMIL RACOVITĂ"

# MAGAZIN • MAGAZIN

## "REGINA MARIA" ÎN VIZITĂ LA REGELE ANGLIEI

Spre sfârșitul lunii aprilie 1937, distrugătorul "REGINA MARIA", aflat sub comanda comandorului Roman August, este desemnat de Comandamentul Marinei Militare române să participe în ziua de 20 mai la parada navală de la Spithead, prilejuită de solemnitatea încoronării regelui George al VI-lea al Angliei (1936 - 1952).

După ce s-au încheiat toate pregătirile pentru înăperearea acestei misiuni de onoare, nava a ridicat ancore la începutul lunii mai 1937, avându-l la bord pe contraamiralul Victor Schmidt. După o escală de câteva zile în insula Malta pentru curățirea și piturarea operei vii, plecăm spre Gibraltar cu destinația Lisabona. Noaptea, în dreptul insulelor Baleare, am fost interceptați, de 4 ori, de nave de luptă care navigau fără lumini de poziție, pentru a ne declara identitatea și scopul călătoriei.

Erau nave militare spaniole angajate în războiul civil din anii 1936 - 1939.

Din Gibraltar intrăm în Atlantic. Oceanul ne întâmpină cu o hulă de valuri prelungi, înalte, dar domoale. După o escală de câteva zile la Lisabona, capitală presărată cu numeroase clădiri monumentale și statui, situată la gura fluviului Tago, ridicăm ancore pentru Le Havre. Golful Biscaya nu ne oferă surprise.

Pe timpul escalei în Le Havre se execută toaletarea navei. Efectuându-se turul Parisului se vizitează, printre altele, Muzeul Luvru, Catedrala Notre Dame, momântul lui Napoleon, Turnul Eiffel.

În noaptea de 16 mai, la orele 02.00, am părdisit Le Havre cu destinația Portsmouth. La orele 09.30, după traversarea Canalului Mânecii, distrugătorul "REGINA MARIA" intră în port salutând bătrânul Erihon cu 21 de lovitură de tun. Următoarele sunt destinate Comandamentului Militar al portului. Ambelor saluturi le-a răspuns o baterie de artillerie de coastă.

În după-amiaza zilei de 19 mai nava și-a ocupat locul în dispozitivul din rada de ancoraj



Noaptea, pe Marea Egee ...



20 mai 1937. Yahtul regelui George VI trece în revistă vapoarele de război străine și engleze

Spithead, situată între insula Wight și coasta de sud a Angliei. Pe timpul manevrei, navele pe lângă care treceau intonau imnul național român. Această impresionantă paradă navală a reunit 130 de nave militare engleze, 18 nave de luptă străine și aproximativ 300 de nave comerciale, de pescuit, yachturi.

20 mai 1937, orele 08.00. O dată cu ridicarea pavilionului, toate navele participante arborează marea pavoaz în sunetele imnului regal englez.

La orele 10.30 la bordul yachtului "VICTORIA AND ALBERT" regelui George al VI-lea înmânează amiralilor și comandanților de nave străine Medalia Comemorativă a Încoronării. La orele 15.00, sute de guri de foc au bubuit în ritm cadențat, timp de câteva minute, salutând evenimentul.

La orele 15.30 yachtul regal trece în revistă navele participante. O oră mai târziu marinarii români sunt aliniați la front, prezentând onorul Majestății Sale.



# MAGAZIN • MAGAZIN

**← Revista navală a fost urmată de o impresionantă demonstrație aeriană.**

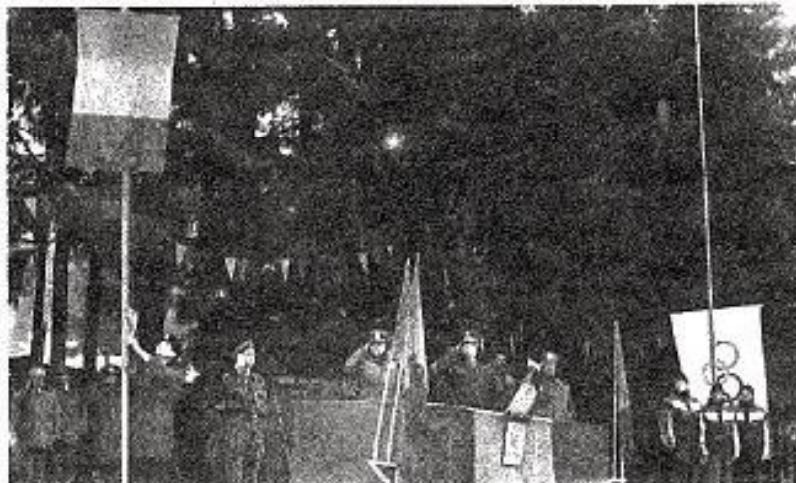
*Pe timpul nopții, feeria pavoazelor electrice este completată de către navele britanice cu jocuri de artificii și proiectoare.*

*"REGINA MARIA" a avut ca oaspeți la bord pe lordul Seamers of Elaston, principesele Kalimaki, Elena Ghica, Bălașa Cantacuzino, alte oficialități.*

*Pe 26 mai părăsim portul Portsmouth cu destinația Alger unde nava își reface plinurile de apă și combustibil. În cele trei zile cătă durată escala, am vizitat orașul Constantine azi Qacentina din masivul Atlasul Mic.*

*Pe 14 iunie 1937, echipajul distrugătorului "REGINA MARIA" debarca la Constanța, fericit că a luat parte la una dintre cele mai grandioase parade navale ale secolului.*

**Căpitan de rangul II (r)  
Constantin IGNAT**



## SPORT

### BORSA '95

### Un frumos succes obținut de lotul

#### Marinei Militare

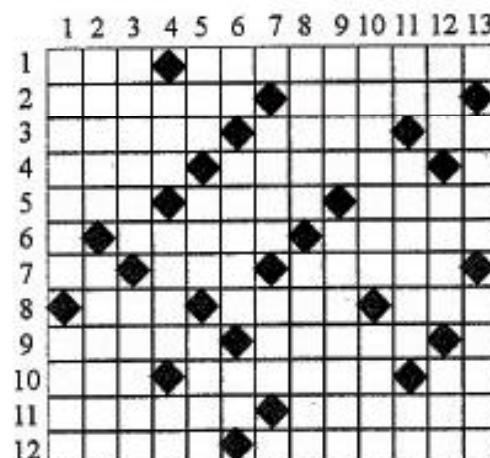
Desfășurate la Borsa, în ultimele zile ale iernii calendaristice și primele zile ale primăverii (26 februarie - 2 martie), Concursurile aplicative și militare de iarnă (etapa finală - cu probele bilațion, staționar, plu-ton) au constituit, pentru lotul reprezentativ al Marinei Militare, un excelent cadru ce a relevat talentul și măiestria componenților săi.

Astfel, după cum ne spunea domnul căpitan-locotenent Virgil Ene (ofițer cu pregătirea fizică la Statul Major al Marinei Militare) cei 30 de sportivi-marinari care au alcătuit lotul au avut o comportare meritorie dobândind, în final, în urma unei strânsă competiții, un frumos succes - locul al II-lea în clasamentul general al competitiei (locul I revenind lotului Statului Major al Trupelor de Uscăti). Acest succes (care n-a mai fost atins, la concursurile de iarnă, de lotul Marinei Militare, decât acum 31 de ani - în 1904) este

explicabil, atât prin calitatele și dorința de a călăra a marinilor cât și prin riguroșul program de pregătire initială care a inclus și un cantonament la Stâna din Vale (în perioada 3-24 februarie).

În cadrul concursurilor, din rândul marinilor s-au distins, în mod special, locotenent Gheorghe Gherghe (U.M. 02139) și soldatul Marian Mandache (U.M. 01295) care și-au adus o contribuție importantă la dobândirea acestui meritoriu rezultat, obținut pe un teren a cărui dominantă nu au constituit o valuri albastre ci... valurile abe de zăpadă ce acoperă munți și pădurile de brazi ale masivului Retezat.

**Major  
Costin CONSTANDACHE**



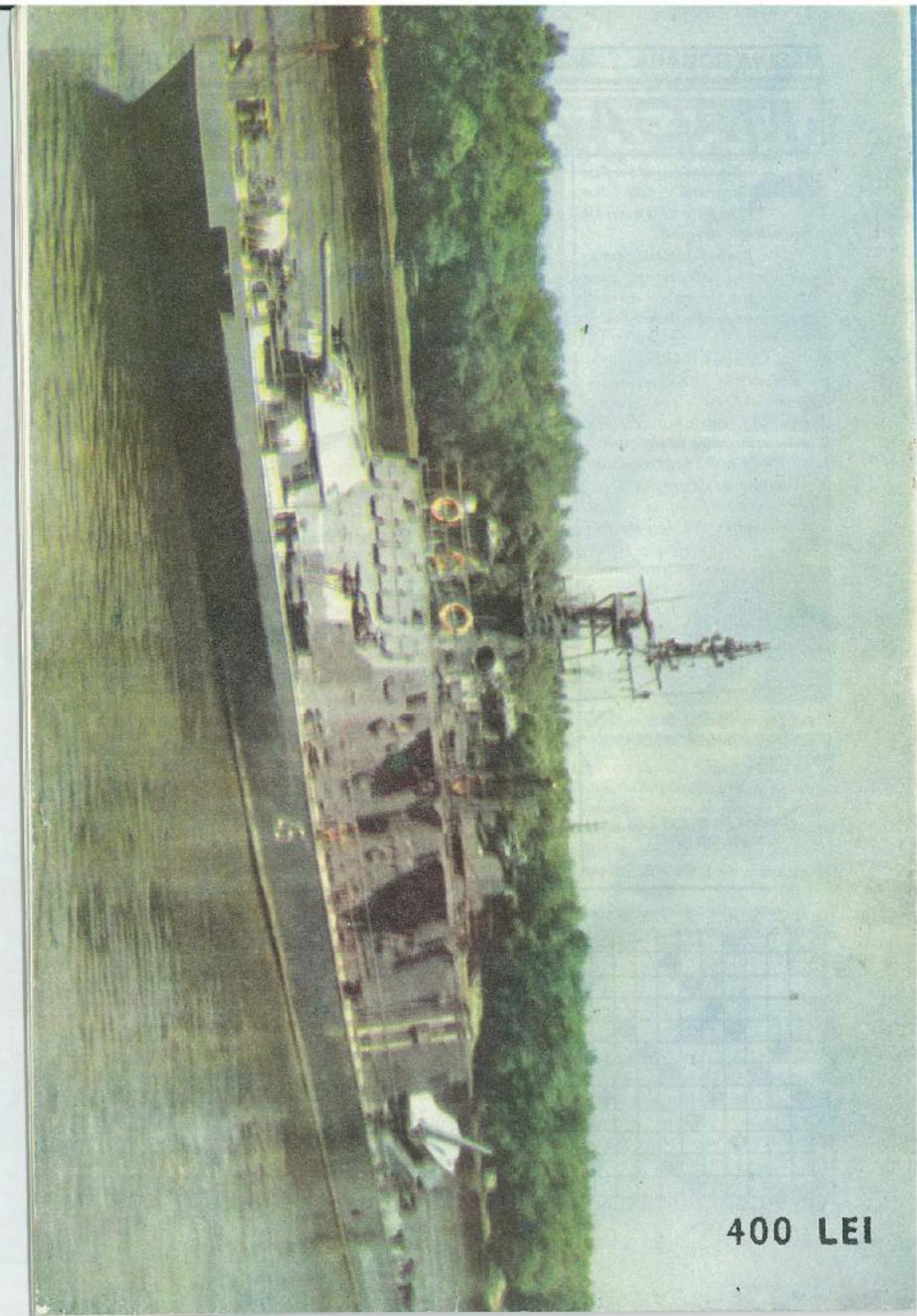
### TOATE PÂNZELE SUSI

**ORIZONTAL:** 1. Cale telefoane navale; 2. Soseașteaza cuvă nava; 3. A legă nava de cale - Atât, Atm, în baza marinarilor; 3. Bate în roțigătoare, în momentul înregării - Ofera înțelești și vici o naveli nava; 5. Sărbi de remorci; 6. Nauți de agenție, cu poze sau propriețate înregistrată - Tine moară jucătoare sau; 7. Nauți-ordene - Misiuri de navigație învingă - Oras pe Diego; 8. Se ușoară în mări; 9. Sărbișorul bătrânește; 10. Reduze le bătrâni; 11. români; 12. Ambrevenirea sprijin "probabil" de prilej; 8. Digi de prunc, concurz apă larg - "bravă"; 13. Reapără hundea - Glorie cu apă puternică, valoare; 9. Ceară - Prima teorie, pentru verificarea funcționării relației de la bord; 10. Găsește la papă! - Trage la valoare - disperat în prouă; 11. Legături de bătrâne - Misiuni cu sensul să te sănătate și sănătate; 12. Triste - Nedreptățile intră în epă.

**VERTICAL:** 1. Camionul sărbătoriță (tag); 2. A tăiat... sau parțial sănătatea; 3. Mai multe spulber... și tot mai multe spulber; 3. Manipulează le bătrâni și totușă deschideți mărcile - Frac... - într-o spălă și spălă slăbit; 4. Leșină de piele - Ambrevenirea sprijină ca o vîță năoibă personaj - 2,3 rapă! 5. Nauțul Dracă "Legal" (răbă) - Ucenici marinar - Lozzi; 6. Alcat... - Tine dinăud naveli - Dacă! 7. A se obosi cu valurile creșute și fără venirea vîntului - Numele egipțian al orășelului său - Teba; 8. Nauți marinarine și fluturi ale mării și râuri - Golul de fier; pe cîndva în general răsfățătorul în Franță; 9. Separarea la Trinitate, marinarul! - Drapelul său bătrânește pe nave, la casă de sărbătoare; 10. Legături obiectelor pe poale sprijină - Celestea sunturi sunturi măre... "Marei"; 11. O drogă la papă! - Atât... Marinarul - Jucătoare marinară! 12. Un tip... marinar - Legături românești - Tipul de lăstări cărora de cercinii argintișorii; 13. Adăpostul navelor - Buce navelor care se agăță deplasarea echipajului.

**DICȚIONAR: ATAK, ATŁ, TPE, CARGAN**

**Ananie GAGNIUC**



400 LEI