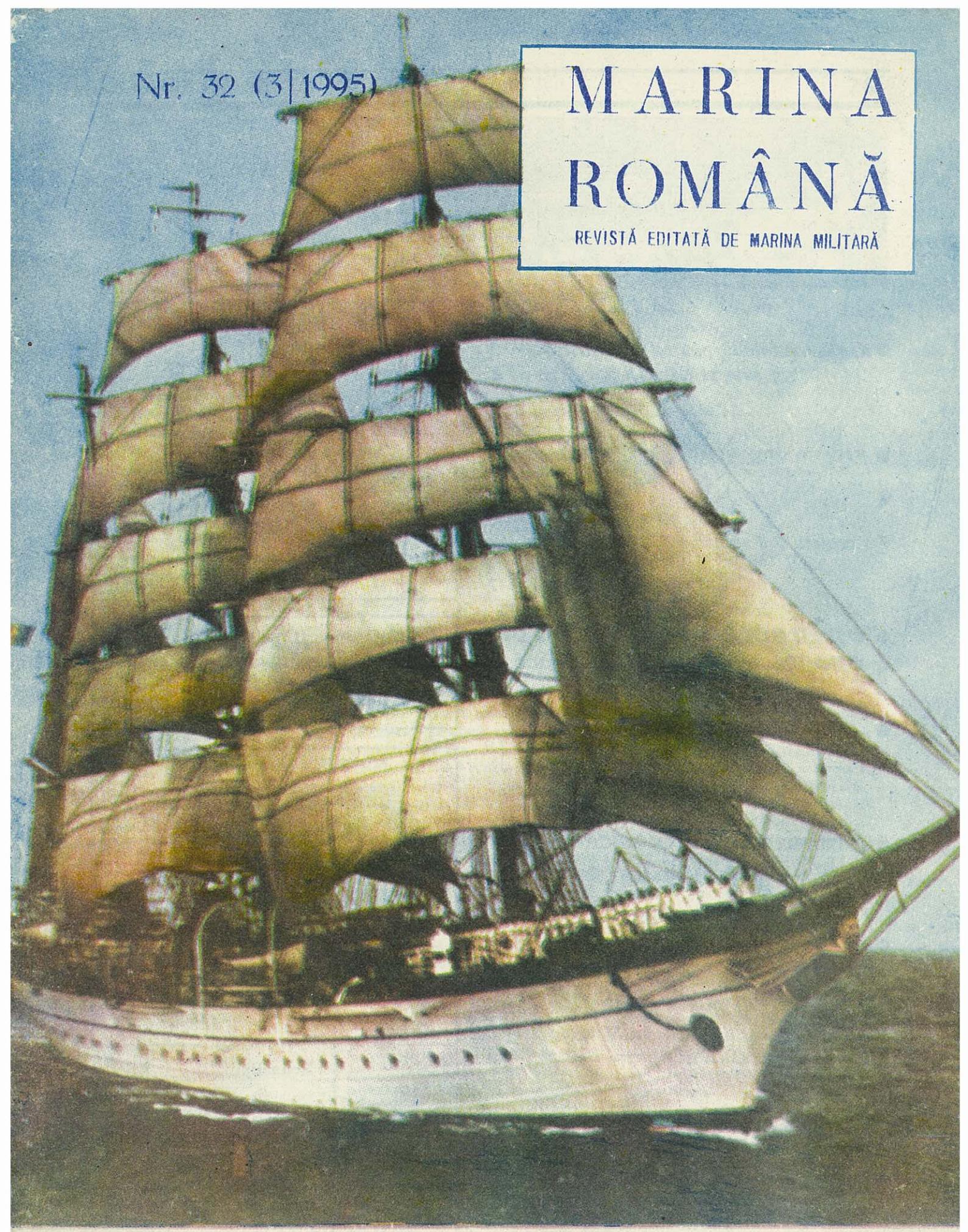


Nr. 32 (3|1995)

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



Marina este cel mai puternic argument pozitiv care arată
lumii că un popor trăiește și vrea

AL. LAHOVARY

Din SUMAR :

- **Un spirit tutelar pentru submariniști - AUDACES FORTUNA JUVATpag. 4**

- **"OPERAȚIUNEA 60.000"pag. 6**

- **Cavalerii Ordinului "MIHAI VITEAZUL"**
..... pag. 8

- **OSTAȘI DOBROGENI PE CÂMPUL DE ONOAREpag. 11**

- **CU DISTRUGĂTORUL "MĂRĂSEȘTI" ÎN MEDITERANApag. 18**

- **PRIMA EXPEDIȚIE ZOOLOGICĂ ROMÂNEASCĂ ÎN BRAZILIA....pag. 20**

- **MAGAZIN • MAGAZINpag.25-27**

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

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

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

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 BRÂNZA;

Dactilografiere: Rodica CÂRCEANU;

Fotoreporter: Valentina CIUCU

Execuție coperte: Ghe. GRIGORE

Tehnoredactare: Floare BRÂNZA

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

REPETABILUL MIRACOL AL SUPRAVIEȚUIRII NOASTRE

I-a fost ursit blândului popor român, născut și trăitor în vatra stră bunilor săi, să aibă țară bogată și neasemuit de frumoasă, dar liniștea în pământurile sale să fie ca tumultul mării în furtună. Plugar, păstor, constructor și poet din vocație, românul a trebuit să fie, de nevoie și nu prin firea sa blândă, și soldat. Căci niciodată nu i-a fost dat, în zbuciumata sa istorie, să-și muncească în tihă țarina lui cea bogată - darul și, totodată, blestemul său - mereu răvnit de noi veniți. Mereu a stat românul c-o mână pe plug și cu alta pe sabie, mereu a scrutat îngrijit zarea - de nu se zăresc focuri și pojarurile năvălirii. N-au fost, în toată istoria noastră, 50 de ani de liniște netulburată. Dar - repetabil miracol al supraviețuirii noastre - au fost ca piatra peste care apele învolburate și valurile migratoare ale istoriei au trecut. Și piatra a rămas, neclintită, în temeliile sale.

"Cum dracu ați supraviețuit voi, români, o insulă latină într-o mare slavă?" exclama, admirativ, un mare prieten al României și un mare soldat - generalul De Gaulle. Explicația e că, alături de vocația de plugar și constructor, am dobândit, prin veacuri, din nevoie de a supraviețui în glia stră bună, o redutabilă vocație de soldat. Noi, cei care - lucru poate unic într-o Europă ce se străduie să ne "învețe" spiritul european și creștin - n-am purtat niciodată de război de cucerire, relevând, de două milenii, prin firea noastră, această



supremă valoare morală, unanim recunoscută azi, cel puțin în vorbe.

Iar victoriile noastre militare le-am cinstit - cinstindu-ne eroii - nu cu arogență imperială a cuceritorilor, ci cu reculegere și bucuria modestă a împlinirii repetabilului miracol al supraviețuirii noastre. În șirul acestor victorii ale supraviețuirii și apărării ființei naționale strălucesc, asemenea astrilor pe firmamentul istoriei noastre, Posada, Rovine, Vaslui, Călugăreni, Mărăști și încă atâtea altele. Între ele, însă, o zi are o semnificație aparte - 9 Mai - ce conjugă nu una, ci două victorii. 9 Mai 1877 - când bubuitul tunurilor ce răsună pe valea Dunării bătrâne vestea lumii că am renăscut, ca Phoenix, încă odată, din cenușă, că "suntem independenti; că suntem o națiune de sine stătătoare". Și alt 9 Mai, de la care s-au împlinit, acum, 50 de ani - când eram a patra națiune victorioasă, ca participare și jertfă, în cea mai mare conflagrație din istoria umanității. Victoria obținută și recunoscută pe câmpul de luptă a fost din nou, ca de atâta ori, nerecunoscută la festinul de la masa verde.

Victorie într-un război neînceput de noi, nedorit de noi. O victorie prin care dobândeam, din nou, cu grele jertfe, nu pământuri și bunuri străine, ci ceea ce

era al nostru - sau o parte din ceea ce era al nostru - Ardealul de Nord.

Iată de ce, când în marile capitale ale lumii s-a serbat, cu strălucitoare parăzi militare, victoria de acum jumătate de veac, pentru noi această serbare a victoriei a avut un tâlc aparte - noi serbam nu victoria smulsă adversarului cu forța armei, ci repetabilul miracol al supraviețuirii noastre, din această cumplită urgie ce a bântuit lumea acum 50 de ani.

Și am cinstit, în această zi, memoria artizanului acestui miracol, plămădit din sânge și foc, din credință și dragoste de țară - memoria ostașului român, fiu credincios și jertfelnic al patriei străbune. Și cinstindu-l pe cel jertfit acum jumătate de veac, pe cei jertfiți prin veac, să cinstim, cu respectul cuvenit, urmașul ostașului erou, ostașul de azi al țării.

În ce ne privește ne facem datoria reportericească renemorând, în sinteză, în paginile ce urmează, fapta și jertfa, de-acum 50 de ani, a marinarii român, a ostașului dobrogean, pe câmpul de onoare.

Maior
Costin CONSTANDACHE

DE VEGHE, ÎN GLIA STRĂBUNĂ

Pierind cu arme în mână,
Absorbiti în tărâna stră bună.
Înveliți în giulgiuri albastre
De ape, ca păsări măiestre.
Veghem!
Pe câmpii, din coama stejarilor,
În munti, din cununa brazilor,
Din vîușul neadormit al mării,
Din filele drepte - ale cronicii
Veghem!
Când apusul de soare-nunună
Seara, vatra stră bună,
Lumina iubirii de țară,
În veci să nu piără,
Veghem!
Noi, pentru ghejtfiți,
Vouă, ce ne sunteți urmășii.
Vrednici ostași, României,
Vă spunem, cu glasul veciei,
Vegheati!

MARINA ROMÂNĂ ÎN FURTUNA

UN SPIRIT TUTELAR PENTRU SUBMARINIȘTI - AUDACES FORTUNA JUVAT

"Primul submarin românesc s-a născut din învățăminte războiului și din doctrina noastră navală, care au învederat că această navă este un element cu mari posibilități tactice și oferă marinilor inferioare o mare putere de atac și de apărare. Această armă nouă, cooperând cu navele rapide și unitățile aeriene, întreține acțiunea dinamică în contra inamicilor puternici, contestându-le cu succes stăpânirea mării".

Astfel, rostea, în alocuțiunea sa, viceamiralul IOAN BĂLANESCU comandantul și inspectorul general al Marinei Române de Ziua Marinei 1936 (15 august) cu ocazia botezului și intrării oficial în înzestrarea Diviziei de Mare a primului submarin - "DELFINUL".

"DELFINUL" avea un deplasament de 650 tone la suprafață și 900 tone în imersiune și fusese construit

comanda unui excelent organizator și profesionist, căpitan-comandor VICTOR VOINESCU.

La intrarea României în cel de-al doilea război mondial, pentru români - Războiul de Reîntregire, operațional era doar "DELFINUL", gata pentru a îndeplini, în perioada 22-27 iunie 1941, prima misiune de luptă: "Supravegherea apropiată, în afara barajelor de mine, în zona Constanța".

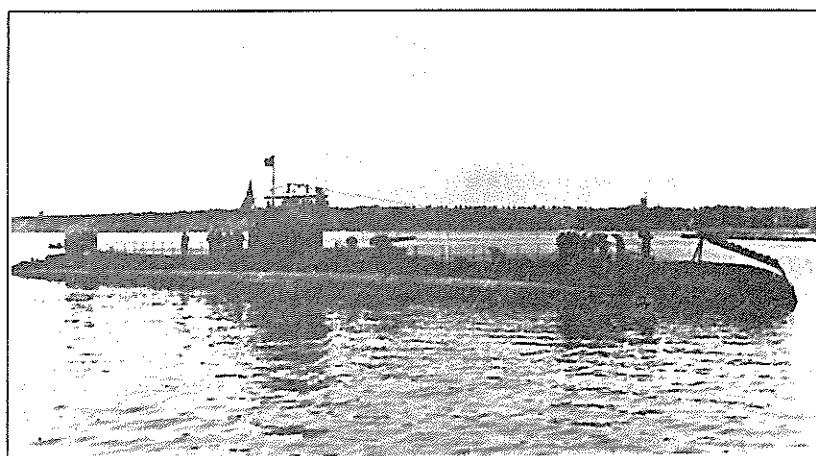
Funcție de evoluția situației politico-militare din bazinul Mării Negre, "DELFINUL" avea să-și înscrive în jurnalul de operații mai multe misiuni de supraveghere și atac al căilor de comunicații navale inamice: zona Theodosia - Novorossiisk (10-20 iulie 1941), zona de est a Mării Negre (03-19 septembrie 1941), Crimeea (02-07 noiembrie 1941), coasta Caucaziană (30 noiembrie - 03 decembrie, 06-13 decembrie 1941, 18-30 mai 1942 și 25 iunie - 30 iulie 1942).

Prin sosirea în Marea Neagră, pe calea Dunării, a primelor submarine ale Flotilei 30 germane, "DELFINUL" își va încheia cariera operațională. La 24 noiembrie 1942 va intra în reparări la Santierul Naval Galați, revenirea în Marea Neagră făcându-se ulterior, după terminarea războiului traversând și o perioadă de captivitate în U.R.S.S. (la 5 septembrie 1945 cvasitotalitatea navelor de luptă au fost considerate "captură de război" luând drumul porturilor sovietice pentru ca, ulterior, în mare parte, să fie retrocedate). Executase opt misiuni având la comandă doi ofițeri destoinici și bine

pregătiți: Corneliu Lungu și Constantin (Bibi) Costăchescu care l-au condus cu măiestrie în luptă, constituind un permanent pericol pentru navele de transport și de luptă sovietice. A fost tinta a numeroase atacuri cu bombe antisubmarine, un mare număr de nave de luptă fiind angrenate pentru distrugerea lui. Nu puțini au fost acei comandanți de nave sovietici care și-au adjudecat chiar meritul "scufundării" "DELFINULUI" (după unele mărturii, cinci comandanți și mulți alți marinari au fost decorați cu diverse ordine și medalii, urmare a acestor acțiuni).

Asupra modului de acțiune a submarinului "DELFINUL" ne putem forma o imagine, așa cum reiese ea din "Jurnalul de luptă" pe timpul îndeplinirii celei de-a cincea misiuni.

Era în 5 noiembrie 1941. Misiunea:

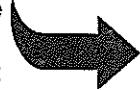


Submarinul "DELFINUL" la Constanța

la Șantierele Navale de la Fiume - Italia (astăzi Rijeka). Era înzestrat cu 6 tuburi lans-torpile de 533 mm (torpile "Whitehead"), un tun naval și a/a Bofors de 102 mm, 2 periscoape Zeiss, dezvoltă o viteză de 14/9 Nod (suprafață/imersiune) asigurată de 2 motoare Diesel a 1.600 CP și o baterie de acumulatori (pentru navigația în imersiune). Echipajul era format din 40 marinari din care 6 erau ofițeri.

În anul 1938 la Șantierele Navale de la Galați avea să înceapă construcția altor două submarine cu caracteristici asemănătoare, lansate la apă la 11 mai 1941 și 27 mai 1941, botezate "MARSUINUL" respectiv "RECHINUL".

Instruirea personalului cu seriozitatea cerută de gradul ridicat de tehnicitate și condițiile deosebite de acțiune ale grupului de submarine se va face sub



DE FOC A MARII CONFLAGRAȚII

Împiedicarea transporturilor navale sovietice de aprovisionare spre Crimeea și a mișcărilor de retragere din Marea de Azov prin distrugerea navelor de transport și a celor de siguranță.

Raion de acțiune - sudul Crimeii.

La ora 06.35 în raionul Capului Altodor "DELFINUL" intră în contact cu o navă.

Ora 08.05. Se observă o navă mare de transport cu două comenzi suprapuse venind dinspre lângă având drum, aproximativ 290°. Nu se observă nave de escortă. Comandantul submarinului, căpitanul Constantin (Bibi) Costăchescu ordonă menținerea contactului cu nava, ocuparea poziției de atac și pregătirea tuburilor lans-torpile. Se ia drum de atac, manevrându-se pentru apropiere. Nava schimbă de drum (probabil) în cadrul unui zig-zag venind în sectorul pupa al submarinului.

Ora 08.45. Nava în sector pupa, la distanță de aproximativ 800 metri, torpilele gata de lansare. Se lansează cu tubul numărul 6.

La scurt timp de la lansarea torpilei se aud o explozie puternică urmată apoi de o a doua explozie, probabil a unei căldări sau a unor munitii de la bord. Prin periscop nava păruse mare, în realitate a fost vorba de un transportor de 1975 tone, "URALET". S-a dovedit imediat că nava făcea parte dintr-un convoi ce avea o puternică escortă deoarece submarinul a fost reperat imediat de navele de luptă și bombardat intens. Comandantul Bibi Costăchescu a guvernat spre larg coborând imediat la imersiunea de 80 de metri, pragul limită de suportabilitate. Tablile balasturilor, datorită presiunii uriașe a apei, deja începuseră să scârțâie. Timp de 8 ore "DELFINUL" a suportat nu mai puțin de 23 de atacuri succesive. Cu o artă desăvârșită comandantul Costăchescu a manevrat și condus submarinul prin salturi de adâncime și schimbări de direcție pentru a scăpa de următori, care atacaau "valuri, valuri" după cum își amintește veteranul de război Mircea Geanoglu - membru al echipajului. Pentru menținerea moralului, căpitanul Costăchescu a ordonat păstrarea deschisă a porților transversale etanșe dintre cele cinci compartimente ale navei spunând: "ori scăpăm toți, ori ne ducem toți!".



O parte din echipajul submarinului "DELFINUL"

Și au scăpat, deocamdată, către orele 17⁰⁰ de atacul navelor de luptă sovietice care lansează asupra "DELFINULUI", după marcajele cu cretă făcute pe o plăcuță din postul central, nu mai puțin de 256 de bombe antisubmarine.

Dictonul latin înscris pe o placă în postul central, AUDACES FORTUNA JUVAT - Norocul îl ajută pe cei îndrăzneti - adevărat spirit tutelar pentru submariniști, s-a dovedit și de această dată de bun augur pentru curajosul echipaj al "DELFINULUI".

"MARSUINUL", cel de-al doilea submarin a plecat în prima sa misiune la 11 mai 1944: "Supravegherea portului Batumi și informarea Comandamentului asupra mișcărilor de nave din zonă".

Plecarea spre zona de acțiune avea să se facă nu tocmai sub bune auspicii deoarece, în apropiere de Varna, datorită unor deficiențe de cooperare avea să

suporte un puternic bombardament cu grenade antisubmarin din partea aviației și navelor de luptă "amice" - cele nemțești. Nu mai puțin de 420 de bombe i-au încercat tăria bordajului. Și-a îndeplinit cu brio misiunea transmitând informații foarte utile Comandamentului Marinei, în mai multe rânduri fiind reperat de navele de luptă și apoi bombardat.

La 9 mai 1943 a fost armat la Galați, cel de-al treilea submarin - "RECHINUL", dar prima misiune o va îndeplini sub comanda locotenent-comandorului Nicolae Turcanu abia în anul următor, între 20 aprilie și 15 mai 1944, tot în bazinul răsăritean al Mării Negre. În tot cursul crucierei nu a întâlnit nici o navă mai mare. A fost, în schimb, reperat și bombardat în mai multe rânduri. O nouă misiune de 45 de zile în aceleasi condiții o va îndeplini după 15 iunie 1944, constituindu-se într-un permanent pericol pentru navele sovietice din zonă.

Aceasta a fost, pe scurt, epopeea submarinelor românești în cel de-al doilea război mondial, astăzi, tradiția de luptă a acestora, fiind continuată și dusă în eternitate de actualul submarin "DELFINUL" sub același spirit tutelar - AUDACES FORTUNA JUVAT.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

MARINA ROMÂNĂ ÎN FURTUNA

“OPERAȚIUNEA 60.000”

Desfășurând acțiuni militare în Răsărit pentru redobândirea Basarabiei și Bucovinei, răpite din trupul țării în anul 1940 de Uniunea Sovietică, armata română este nevoită, ca urmare a evenimentelor militare desfășurate în anul 1943 și mai ales la începutul anului 1944, să întreprindă acțiuni de retragere a forțelor sale spre granițele țării.

Mareșalul Ion Antonescu a sesizat Comandamentul Militar german, cât și pe Hitler asupra imposibilității menținerii Crimeii, insistând prin scrisoarea din 27 martie 1944 către Furher, pentru evacuarea ei neînțârziată: “Cred că acum - cât mai păstrăm încă Odessa - este ultimul moment favorabil pentru a proceda la evacuarea Crimeii indiferent de intențiile ofensive viitoare. Afirm că este ultimul moment favorabil, fiindcă după căderea Odessei evacuarea trupelor din Crimea se va face cu dificultăți foarte greu de învins.”

Hitler nu a împărtășit însă acest punct de vedere al mareșalului român.

Totuși, din ordin, comandanțul Corpului 5 armată german, generalul Allmendinger, a întocmit un plan - Acțiunea Adler - care, în esență, prognosa modalitățile și etapele de retragere, din contact cu sovieticii, ale trupelor germano-române, pe poziția centrală de rezistență a cetății Sevastopol de unde, prin traversadă, să fie retransate la Constanța.

La 10 aprilie 1944 comandanțul Armatei 17 germane constățând că frontul din nordul Crimeii nu mai poate fi menținut, datorită absenței rezervelor, dă ordinul: “ADLER începe”.

De aici, rolul marinei este hotărâtor.

Ansamblul operațiunilor de evacuare a primit din partea română numele

de cod “OPERAȚIUNEA 60.000”. Au participat unități ale Marinei Militare - cu rolul precum să protecția convoaielor - cât și nave ale marinei comerciale cu misiunea de transport a evacuațiilor.

Navele militare participante, cu capacitatele lor de transport au fost: distrugătoare (a căte 400 persoane), canonierele “STIHI”, “DUMITRESCU”, “GHICULESCU” (250 persoane), puitele de mine “MURGESCU” și “DACIA” (600 persoane). Numărul de militari indicat putea fi ambărat numai dacă marea era liniștită, în caz contrar se reducea la jumătate.

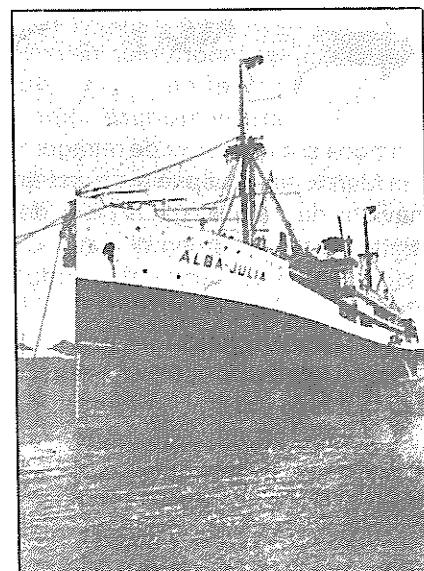
Dintre navele de comerț ale SMR-ului au participat următoarele: “ARDEALUL” (5000 persoane), “ALBA IULIA” (5000), “OITUZ” (3000), “DACIA” (2000), “DUROSTOR” (1500), “DANUBIUS” (1500) și “ROMÂNIA” (2000).

Situația forțelor româno-germane s-a agravat considerabil după 8 mai 1944 când, în urma evidenței presiuni sovietice, au fost obligate să se retragă de pe poziția de rezistență Sevastopol în capul de pod Chersones. Drept urmare a situației create viitoarele ambarcari se făceau de pe plaje, bătute de artilleria sovietică fără ca aviația proprie - și așa insuficientă - să poată interveni ca urmare a lipselor de schimb pentru a deveni operative.

O altă caracteristică a noii situații create a fost aceea că sovieticii au devenit stăpâni absoluci asupra spațiului aerian din bazinul de nord-vest al Mării Negre. Au acționat prin bombardamente în picaj, orizontal și aerotorpilare. Aproape toate convoialele au suportat cel puțin două - patru atacuri aeriene, fiind mitraliați chiar și naufragiați.

Definitorie a fost și prezența activă a submarinelor sovietice în zona de atragere a convoaielor.

Operațiunea de evacuare a cunoscut două faze: prima între 14 - 27 aprilie desfășurată relativ calm, fără pierderi, iar a doua între 1 - 14 mai, desfășurată în condițiile unei reacțiuni viguroase, navele



Cargoul “ALBA IULIA”

lipsite de protecția aeriană au devenit ținte ale artileriei de coastă fiind obligate să ancoreze cât mai departe de plajă. Aceum sunt înregistrate cele mai multe pierderi. Au fost organizate 88 de grupuri și convoaie escortate, care au dus la Constanța peste 120.000 militari români și germani și 22.550 tone muniții și armament.

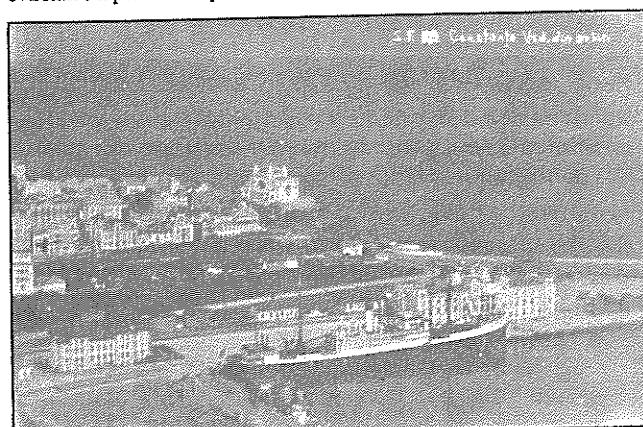
Românii au reprezentat 43.000 din totalul de 60.000, iar restul au murit în timpul luptelor sau au fost luati prizonieri.

Distrugătorul “REGELE FERDINAND” a fost lovit în două rânduri, dar superficial, la fel și puiitorul de mine “DACIA”.

Din flota comercială au fost scufundate navele “ROMÂNIA” - pe 11 mai 1944, la orele 07.25 în radă la Chersones, bombardată de aviație, “DUROSTOR” - lovită de aviație la 70 km nord de Sevastopol, “DANUBIUS” - pe 11 mai, orele 08.00 în rada portului Chersones. Nici un membru al echipajului nu a fost salvat.

Au fost avariate navele “ARDEALUL” - la Sevastopol, pe 16 aprilie 1944, “OITUZ” - avariată pe 17 aprilie, dar care ajunge totuși la Brăila, și “ALBA IULIA” - avariată pe 18 aprilie, adusă remorcată la Constanța.

Pierderile totale evaluate în tonaj comercial sunt de 26% iar în oameni de 9 - 10%. Au fost sacrificiați la Chersones pentru protejarea fazei finale a evacuării în jur de 2.700 de ostași.



Cargoul “ARDEALUL”

Cornel GREAVU - NARTEA

DE FOC A MARII CONFLAGRAȚII

Evenimentele din august 1944 a căror derulare a fost declanșată de proclamarea regelui Mihai I către țară, rostită în ziua de 23 august, au găsit flota fluvială română dispersată, o parte din nave aflându-se în Delta Dunării, iar cealaltă parte în zona Brăila, pentru reparări diverse. În vederea noilor misiuni de luptă impuse de situația creată prin întoarcerea armelor împotriva fostului aliat era necesară regruparea forțelor navale fluviale, astfel încât s-au constituit trei grupări de monitoare, care urmău să actioneze în cooperare cu vedetele.

Monitoarele "L. CATARGIU" și "AL. LAHOVARI" au format Grupul Fluvial Nr. 1, monitoarele "M. KOGĂLNICEANU" și "I.C. BRĂTIANU" au alcătuit Grupul Fluvial Nr. 2, iar Grupul Fluvial Nr. 3 a fost compus din monitoarele "ARDEAL", "BASARABIA" și "BUCOVINA". Cât privește dispunerea acestor grupuri, în ziua de 23 august, aceasta era următoarea : Grupul Fluvial Nr.1, sub comanda lt. cdor Dumitru Stanciu, se va afla în zona Vâlcov cu misiunea de a susține și a face protecția antiaeriană a operațiunilor de trecere peste Dunăre a trupelor române; Grupul Fluvial Nr.2, sub comanda lt.cdor. Virgil Gealep, se afla în zona Tulcea la dispoziția Comandamentului Forțelor Fluviale, fiind în măsură să actioneze pe toate cele trei brațe ale Dunării; Grupul Fluvial Nr.3, sub comanda lt.cdor Eustatiu Nicolau, se afla dislocat în zona Arapu - Brăila, urmând a fi trimis spre brațul Vâlciov.

În dimineața zilei de 24 august 1944, Statul Major al Marinei transmitea esalonului 1 Tulcea al Comandamentului Forțelor Fluviale, comandament la conducerea căruia se afla contraamiralul Alexandru Stoianovici, ordinul prin care se dispunea închiderea luptei împotriva forțelor sovietice. Ca atare, din acest moment, flotila română de Dunăre va acționa potrivit acestui ordin. În aceeași zi, însă, monitoarele "L. CATARGIU" și "M. KOGĂLNICEANU" erau scufundate în zona Deltei de aviație sovietică, monitorul "I.C. BRĂTIANU" era avariat, iar pe brațul Starii Stambul, una dintre cele patru vedete de siguranță era scufundată de aceeași aviație sovietică. Căteva zile mai târziu, la 27 august, Comandamentul Forțelor Fluviale transmitea monitoarelor "BASARABIA", "BUCOVINA", "ARDEAL" și "AL. LAHOVARI", rămasă disponibile pentru îndeplinirea unor noi misiuni de luptă, următorul ordin cifrat: "Plecați imediat în urmărire navele germane ce se retrag pe Dunăre. Distrugeti și scufundați toate vasele germane întâlnite până la Giurgiu." În vederea îndeplinirii acestui ordin, monitoarele erau puse sub comanda lt.cdor Eustatiu Nicolau și dislocate pe Dunărea navigabilă (monitoarele "BASARABIA" și "BUCOVINA") și pe brațul

Borcea (monitoarele "ARDEAL" și "AL. LAHOVARI"). Acționând pe Dunărea navigabilă, "BASARABIA" și "BUCOVINA" au capturat, până la Cernavodă, 14 remorcare germane, 2 șalupe cu motor și 60 de șlepuri cu materiale și munitii. La 29 august, ambele grupări de monitoare s-au întâlnit la Gura Borcei, continuând acțiunea împotriva navelor germane spre Giurgiu. În dimineață de 30 august, monitoarele, după o acțiune foarte eficace împotriva flotilei germane de Dunăre, ajungeau la Giurgiu, continuându-și marsul de aici în amonte pe fluviu. Dar, în seara aceleiași zile urmărirea navelor germane era întreruptă de ordinul operativ al amiralului Gorškov, comandantul flotilei sovietice de Dunăre, potrivit căruia toate navele de luptă române, aflate în amonte de Brăila, urmău să fie în ziua de 31 august la Reni - Ismail, pentru a se pune la dispoziția Comandamentului flotilei sovietice. Ajunse aici, monitoarele și vedetele au intrat sub comandă Flotilei de Dunăre sovietice, primind pavilion și denumiri rusești.

PE DUNĂRE, SUB PLODIAT DE FOC

Necesitatea asigurării navegației în siguranță pe Dunăre a impus în aceste zile crearea unei flotile de dragaj fluvial, care să acționeze independent sau în cooperare cu marina sovietică. Pentru îndeplinirea acestei misiuni s-a prevăzut organizarea unei escadre de vedete fluviale, a unui grup de dragaj și a trei detașamente: Dunărea de Sus, Dunărea de Mijloc și Dunărea de Jos. Cele trei detașamente au acționat în zona porturilor fluviale, participând la dezarmarea germanilor și la capturarea navelor acestora și au asigurat transporturile între diferite localități de pe fluviu. În plus, Detașamentul Dunărea de Sus, aflat sub comanda lt. cdor. Petre Călărașu, a participat la interzicerea retragerii în amonte de Turnu Severin a convoaielor de nave germane ajunse în zonă. În urma propunerilor acestui detașament, în noaptea de 28/29 august 1944 s-a început executarea unui baraj de mine între km 910 și 911, iar în noaptea de 31 august/ 1

septembrie s-a executat un al doilea baraj de mine, la km 913,5 - 914,5. Barajele de mine din zona Ostrovul Corbului au oprit retragerea convoaielor inamice pe Dunăre și au silit personalul acestora să recurgă la sabotarea a circa 60 de nave germane, în zona Prahova.

În aceleasi zile și-au început misiunea pe Dunăre dragoarele "GHERDAP" și "AMURG", care au acționat în special în zonele Giurgiu, Brăila și Galați. În cursul lunii septembrie cele două dragoare, împreună cu dragorul "BASARAB" și două șalupe amenajate special pentru dragaj, au alcătuit o grupare care a primit misiunea de a draga inițial în zona Calafat și ulterior în amonte de Turnu Severin. Acționând în zona de navegație Turnu-Severin - Bazias, flotila de dragaj a pierdut, în cursul lunii octombrie a anului 1944, dragoarele "GHERDAP" și "AMURG". Dragorul "GHERDAP" a fost scufundat în amonte de Turnu-Severin în urma exploziei unei mine. În acest accident și-a pierdut viață căpitanul Nicolae Lovaneli care, vrând să salveze echipajul de la mașini, a fost înghițit de valuri. La 19 octombrie, după ce distrusese două mine magnetice în amonte de Bazias s-a scufundat și dragorul "AMURG", tot ca urmare a exploziei unei mine.

În cursul lunii noiembrie a anului 1944 s-a format o nouă grupare de dragaj din 7 șalupe și 3 șlepuri magnetice, luate de la Brăila, din Grupul Navelor Granițieri. Ulterior numărul navelor din noua grupare de dragaj s-a mărit, ajungând la 38 nave diferite. Organizată inițial pe două secții, flotila română de dragaj a început, la 7 decembrie 1944, executarea dragajului între Moldova Veche-Bazias și între km 560 și km 760. Până la 3 martie 1945 s-a putut asigura reluarea navegației pe Dunăre între Giurgiu și Calafat, iar de la 2 aprilie 1945 pe întreaga lungime a Dunării. Până la sfârșitul lunii mai a anului 1945 flotila de dragaj a executat 1392 pase de dragaj, parcugând 9567 km. Dar, din acest bilanț, nu lipsesc victimele, inerente în cazul unei acțiuni atât de riscante. Într-o singură zi, la 27 decembrie 1944, flotila de dragaj a pierdut două șalupe dragoare, nr.12 și nr.14. Accidental s-a produs la executarea ultimei pase de dragaj, prin lovirea de o mină care explodând a provocat scufundarea ambelor nave. În această imprejurare au pierit în apele Dunării o parte din membrii echipajelor celor două șalupe, împreună cu comandantul secției a II-a de șalupe dragoare, locotenentul Dinescu Lupu.

Până la sfârșitul războiului flotila de dragaj a mai pierdut 2 remorcare dragoare și un șlep de dragaj.

Georgeta BORANDĂ

MARINA ROMÂNĂ ÎN FURTUNA

Cavalerii Ordinului "MIHAI VITEAZUL"

ȘI-AU FĂCUT DATORIA, CU ORICE PREȚ!

Între Eroii Marinei Militare Române care s-au distins pe teatru de acțiunilor de luptă din Marea Neagră, în timpul celui de-al doilea război mondial, corpul cavalerilor Ordinului "MIHAI VITEAZUL" constituie o categorie aparte.

Cea mai înaltă distincție militară românească (clasa a III-a) a fost inițial acordată, post-mortem, pentru suprema lor jertfă, următorilor trei ofițeri-eroi, concomitent cu avansarea la gradul următor:

Aspirantul CORNĂTEANU AUREL, șeful promoției 1940, pentru spiritul de sacrificiu, curajul și desăvârșita capacitate dovedite în calitate de ofițer la bordul vedetelor și pricoperea cu care a condus vedeta "VIFORUL". A executat peste 22 de misiuni în apele noastre și cele inamice, dintre care 6 în apele Odessei și Tendra (Crimeea), scufundarea unui submarin sovietic în regiunea Mangaliei, la 9 iunie 1942, atacarea cu mitraliera și izgonirea a două hidroavioane sovietice de recunoaștere în regiunea Sf. Gheorghe, executarea unui baraj de mine ușoare în apele inamice, escorta și siguranța diferitelor nave. A luat parte la escortarea navelor "UNGVAR" și "TISZA", pierind în valuri împreună cu vedeta sa, în urma loviturii de o mină;

Aspirantul METZ MIRCEA DAN, șeful promoției 1941, pentru curajul, devotamentul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în calitate de secund de vedetă torpiloare. În cele 25 de misiuni de război, dintre care 6 în apele inamice, a scufundat un submarin inamic în regiunea Mangaliei, a atacat cu torpila un submarin sovietic în apele Odessei și a executat numeroase misiuni de siguranță antisubmarină și A.A. pe timpul ieșirilor submarinelor și navele românești și altele. La 3 august 1941, ca șef al tunului A.A. din pupa navei-comandant pe care era ambarcat, a doborât câteva avioane sovietice. La 9 noiembrie 1941, orele 09.00, a sărit în aer cu vedeta sa, într-o misiune de escortă, datorită exploziei unei mine. S-a pierdut viața în valurile marii, în dreptul Capului Carolina, între Bugaz și Odessa;

Căpitanului FILIP C. NICOLAE,

pentru curajul și devotamentul deosebit cu care și-a îndeplinit funcția de comandant al Grupului de dragaj ușor, curățind de mine apele noastre pentru a crea drum sigur navelor românești și aliate. În momentele grele, când armatele aliate aveau nevoie de carburanți pentru luptele de pe frontul de Est, a intrat cu dragoarele sale în câmpurile de mine inamice, pentru a crea drum navelor de transport. A căzut la datorie cu două din cele patru mici dragoare pe care le comanda împreună cu aspirantul Apostolescu și bravii săi marinari.

Comandorul MĂCELLARIU N. HORIA, comandantul Escadrări de Distrugătoare, a fost distins cu Ordinul cavalerilor "MIHAI VITEAZUL" clasa a III-a pentru curajul deosebit, bravura și competența cu care a acționat cu escadrila pe timpul operațiunilor împotriva Rusiei sovietice. În noaptea de 16 octombrie 1942, în cursul unui impetuos atac de submarin, a reușit să restabilească situația, să-și salveze navele și să atingă obiectivul fixat. A executat 30 de operațiuni de război, reușind în totdeauna să dejoace manevra adversarului și să-și îndeplinească misiunea. Străbătând cu escadra 11.600 Mm, prin zone nesigure și sub supravegherea intensă a submarinelor și aviației inamice, a protejat numeroasele vase de transport destinate Crimeii și Mării Mediterane, contribuind astfel la succesele obținute în luptele de la Donet, Kerči, Sevastopol și ducerea războiului în Marea Mediterană.

Aceeași distincție i-a fost conferită locotenent-comandorului SĂVULESCU N. EUGENIU pentru bravura și elanul cu care, în calitate de comandant al distrugătorului "REGINA MARIA", a reușit să distrugă un submarin inamic, cu ocazia atacului din zona Șabla, din ziua de 1 decembrie 1941. Intervenind la conducerea artilleriei navei în acțiunea contra distrugătoarelor inamice de la Tuzla (26 iunie 1941) a contribuit la scufundarea distrugătorului sovietic "MOSKVA" și avarierea vasului "HARKOV". În cursul a 43 de operațiuni de război, străbătând 13.700 Mm prin zone împânzite de mine și supravegheată de inamic, a reușit, prin săngele său rece și disprețul față de moarte, să respingă 11 atacuri sub-



Lt. cdor. ROȘESCU D. GHEORGHE



Cpt. COSTACHESCU C. C-TIN

marine ale inamicului.

Căpitanul ZAHARIA F. IOAN a fost recompensat cu aceeași distincție pentru curajul deosebit, devotamentul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în calitate de comandant al vedetei torpiloare "VISCOLUL". În executarea a peste 25 de misiuni de război, dintre care 6 în apele inamice, a scufundat un submarin sovietic în regiunea Mangaliei, a atacat cu mitraliera și izgonit 2 hidroavioane în regiunea Sf. Gheorghe și a atacat cu torpila un distrugător în apele Odessei. Pe timpul unei misiuni de escortă antisubmarină a mai multor nave a sărit în aer cu vedeta sa, fiind pescuit din valuri

DE FOC A MARII CONFLAGRAȚII

de șalupele dragoare. Deși rănit, s-a ocupat cu sânge rece de ceilalți răniți, organizând transportul acestora.

Căpitanul COSTACHESCU C. CONSTANTIN a devenit un personaj legendar în epopeea maritimă a Mării Negre grație eroismului și săngelui rece, elanului și disprețului față de moarte, de care a dat doavă la comanda submarinului "DELFINUL". În timpul celor 7 misiuni de război, executate în condiții



Cdr. SĂVULESCU N. EUGENIU



Cpt. cdr. VOINESCU St. VICTOR

dintre cele mai grele, a reușit să scufunde, la 5 noiembrie 1941 o navă de transport sovietică de 1.975 tone. Prin măsurile luate și-a salvat submarinul și echipajul, ori de câte ori a fost atacat de submarinele, vedetele sau aviația inamică, revenind neatins la baza de plecare. Aflat în misiune la bordul submarinului, ca reporter de război, ziaristul Constantin Virgil Gheorghiu a reunit cele mai palpitante episoade din cronica acestor evenimente în volumul "CU SUBMARINUL LA ASEDIUL SEVASTOPOLULUI".

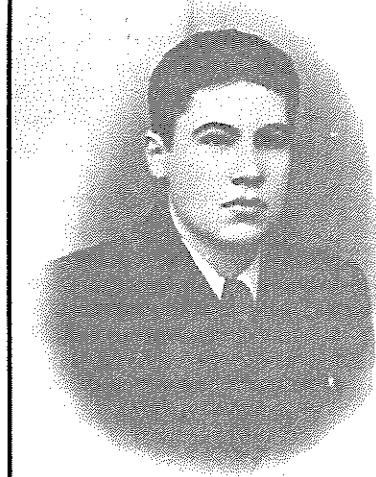
Căpitanul MITESCU DUMITRU, comandanțul torpilorului "ZMEUL", a fost atacat în ziua de 13 decembrie 1942, în timp ce escorta două nave comerciale, de forțe sovietice mult superioare. Printr-o manevră îndrăzneață a reușit să salveze convoiul de la o distrugere iminentă, fără nici o pierdere de personal sau material, fiind apreciat pentru bravura și luciditatea manifestate în aceste împrejurări.

De asemenea, pentru fapte de arme exceptionale săvârșite pe câmpul de luptă au mai fost decorați cu această onoranță distincție: căpitanii-comandori VOINESCU ST. VICTOR, GHERGHEL A. ARPAD și locotenent-comandorul SAMSON V. TITUS, fostați comandanți pe distrugătorul "REGELE FERDINAND", căpitanii-comandori NICULESCU I. CONSTANTIN și DUMBRAVĂ C. ALEXANDRU, fostați comandanți pe distrugătorul "MĂRASEȘTI", comandanțul ROMAN AUGUST, comandanțul Escadrei de distrugătoare, locotenent-comandorul COSTIN N. CONSTANTIN, comandanțul canonierei "SLT. GHICULESCU IOAN", locotenentii-comandori ROSESCU D. GHEORGHE și FOCA P. ANTON, comandanțul distrugătorului "REGINA MARIA" și respectiv puitorului de mine "AMIRAL MURGESCU", locotenent-comandorul DRIMBA G. GHEORGHE și căpitanii GHENADESCU PAUL și CONSTANTINIDI A. RADU, fostați comandanți pe canoniera "CPT. DUMITRESCU" și locotenent-comandorul IFTIMESCU D. IOAN, comandanțul canonierei "STIHI EUGEN".

*Rubrică realizată de
căpitan-locotenent
Marian MOŞNEAGU
și*

*Cristian TEODORESCU
reporter de război*

Nume de eroi înscrise pe bordaj



LOCOTENENT LUPU DINESCU

S-a născut la 6 decembrie 1921 la București. Între anii 1928 - 1932 a urmat cursurile Școlii elementare, iar între anii 1932 - 1940 pe cele ale Liceului "Cantemir Vodă" din București. În 1942, după absolvirea Școlii Navale, a fost repartizat la Escadrila de Distrugătoare Constanța unde și-a desfășurat activitatea până la 5 septembrie 1944, dată la care distrugătoarele au fost dezarmate.

La începutul lunii decembrie 1944 este numit comandanț al Secției de șalupe dragoare nr. 12 și 14 cu care ia parte la acțiunile de dragaj pe Dunăre în războiul antihitlerist. A acționat cu fermitate pe fluviu într-o perioadă extrem de critică în condiții în care navigația era întreruptă complet în zona Giurgiu - Baziaș, din cauza masivelor aerominări, executate de forțele aeriene germane. Înfruntând pericolul minelor și vitregia vremii, a pilotat fără pierderi, prin zona minată, atât convoialele aliate cât și navele marinei de război sovietice, care treceau pentru susținerea frontului de vest, atunci când nevoie acestui front trebuiau satisfăcute cu orice sacrificiu. A dragat și noapte cu un material improvizat, reușind să mențină navigabilitatea canalului dând astfel posibilitatea alimentării frontului prin transporturile masive ale convoielor aliate sovietice.

În ziua de 27 decembrie 1944, pe când navele din subordinea sa executa ultima pasă în zona km 652,5, șalupele 12 și 14 sunt distruse în urma exploziei a două mine magnetice. Comandanțul și o mare parte din echipaj au dispărut pentru totdeauna în apele reci ale fluviului. Numele locotenentului Lupu Dinescu este atribuit în prezent unui dragor maritim de construcție românească.

**Căpitan de rangul II
Jianu MOLDOVAN**

MARINA ROMÂNĂ ÎN FURTUNA DE FOC A MARII CONFLAGRAȚII

După izbucnirea ostilităților în Marea Neagră (22 iunie 1941) și declanșarea bombardamentelor asupra portului Constanța, trei din cele cinci pasager ale S.M.R. - "ROMÂNIA", "DACIA" și "REGELE CAROL I" au fost andocate, piturate în culori de camuflaj, armate cu tunuri A.A. și tunuri navale de mare calibră, fiind astfel transformate: primul, în crucișător auxiliar și navă-bază atelier, iar celelalte două în crucișătoare auxiliare - puite de mine.

La bordul acestor nave au fost ambarcate echipaje mixte alcătuite din 60-80 de marinari militari și aproximativ 15 marinari civili, mobilizați pe loc, subordonati comandanțului militar. Odată operațiunea de transformare terminată, cei trei veterani ai S.M.R. au participat efectiv la toate misiunile militare ordonate de Comandanțul Forțelor Navale Maritime.

O importanță deosebită a avut, în perioada ce a urmat, continuarea organizării defensive a comunicațiilor maritime prin minări în fața coastelor proprii și a vecinilor din Sud.

Jurnalul de război privind minarea pe coasta bulgară, aflat în Arhivele M.Ap.N., apreciază ca excelent modul de executare al acestor misiuni, avându-se în vedere "înestrarea foarte primitivă, vechimea și starea slabă a unităților care au realizat minarea în cel mai scurt timp posibil și într-un spațiu foarte de inamic cu submarine și mine. Sunt de departe cele mai complete operațiuni pe care le-a cunoscut vreodată marina română".

Succesul acestora a fost, însă, plătit scump. În ziua de 9 octombrie 1941, crucișătorul auxiliar - puitor de mine "REGELE CAROL I" s-a scufundat lovindu-se de o mină. Împreună cu nava, una din ultimele "lebede" ale S.M.R., și-au pierdut viața 21 de marinari.

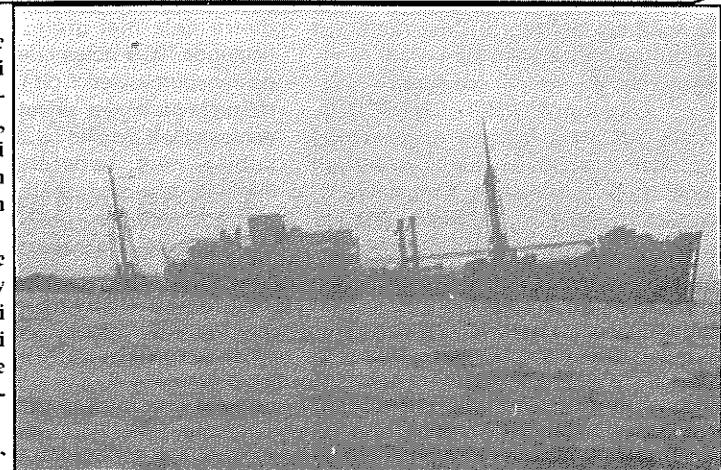
Concomitent cu executarea sistemului defensiv de apărare a coastelor maritime românești, marina noastră a avut ca sarcină, la fel de importantă, și asigurarea transporturilor maritime necesare nevoilor mereu crescând ale frontului.

În acest scop, S.M.R. a pus la dispoziția eforturilor de război ale țării noastre toate navele existente, încă, în parcoul său naval.

În perioada de început a războiului în Marea Neagră s-a practicat sistemul convoaielor fixe și în special costiere. Până în toamna anului 1941 s-au executat transporturi mai mult de la Constanța spre sud: Bosfor și porturile bulgărești, pe drumurile dragate de-a lungul coastei, în special în zonele Tuzla, Mangalia, Șabla și Caliacra.

Incepând cu luna octombrie 1941, s-a trecut la organizarea și efectuarea transporturilor de aprovizionare necesare frontului din Ucraina, a cărui susținere devinea din zi în zi mai presantă. Datorită activității intense a submarinelor sovietice, operația de convoiere se desfășura greu și sub influența unei mari doze de risc. Au fost misiunile care au dus la pierderea majorității navelor comerciale românești sau la avarierea celor care au reușit să scape ca prin minune.

Sacrificiul în nave și oameni, adus de flota maritimă comercială în cel de-al doilea război mondial este imens. Astfel, la 5 august 1941, vaporul mixt "PELES" este torpilat și se scufundă la Burgas. În decembrie 1941 motonava "CAVARNA", încărcată cu benzină de avion, se lovește de o mină, explodează și se scufundă în fața acelaiași port. Tragedia a fost completă, neexistând nici un supraviețuitor. La 29 mai 1942, motonava "SULINA" este la rândul



Scufundarea motonavei "SULINA"

ei torpilată și se scufundă. Explosia a omorât trei membri din echipaj. Câteva luni mai târziu, la 10 octombrie 1942, cargoul S.M.R. "CARPATI" este torpilat de un submarin inamic la jumătatea distanței dintre Sulina și Sfântu Gheorghe, 3 Mm de coastă, scufundându-se pe un fund de 30 de metri. Anul 1943 înregistrează evenimente la fel de tragice. În ziua de 20 aprilie, între Eupatoria și Sulina, este torpilată și scufundată nava mixtă "SUCEAVA", iar

câteva luni mai târziu S.M.R. înregistrează o nouă pierdere. Este vorba despre motonava "BALCIC" scufundată la Split în urma unui bombardament aerian. La toate acestea trebuie adăugată și pierderea celor trei nave S.M.R., în timpul desfășurării "Operatiunii 60.000": "ROMÂNIA", bombardată în rada Chersonesului la 11 mai 1944, "DUROSTOR", lovit de aviația de bombardament sovietică la 70 km NV de Sevastopol și "DANUBIUS", scufundat în aceleși condiții, în rada portului Chersones.

Din nefericire pentru aceasta din urmă

Destinul tragic, dar glorioz, al navelor Serviciului Maritim Român

sinistrul s-a produs atât de repede încât nici un membru al echipajului nu a putut fi salvat. În sfârșit, după 23 august 1944, în noaptea de 1/2 septembrie, cargoul "OITUZ", aflat în dana 21 din portul Constanța, a fost torpilat de un submarin german și s-a scufundat.

Navele comerciale românești supraviețuitoare marii conflagrații a secolului XX au fost: "TRANSILVANIA" și "BASARABIA", păstrate de guvernul român pe toată durata războiului la Istanbul și readuse în tară în octombrie 1944, "DACIA", "ALBA IULIA" și "ARDEAL". Dar, cei care se declarau, încă de atunci, aliați și prieteni au făcut ca nici acestea să nu revină în totalitate României. Conform prevederilor Convenției de armistițiu din 12 septembrie 1944, "BASARABIA", "ALBA IULIA" și "DACIA" au fost luate definitiv de U.R.S.S.

În felul acesta, cei patru ani de război au făcut ca, la încheierea ostilităților, marina noastră comercială să fie reprezentată de numai două nave: M/N "TRANSILVANIA" și vaporul mixt "ARDEALUL", care își vor relua cursele în 1946, singurele nave rămase, din cele 16 unități care formau parcoul naval al S.M.R. în anul 1941.

Carmen ATANASIU

Ostași dobrogene pe câmpul de onoare

9 Mai este, pentru națiunea română, o zi încărcată de semnificații ale unor evenimente majore ce au jalonat istoria noastră modernă și contemporană, demonstrând lumii întregi că ființa României, îmbrăcați în haină militară, la chemarea patriei stiu să-si facă datoria pe câmpul de onoare fără a-și precupeți sângele și viața.

În istorica zi de 9 Mai 1877 Mihail Kogălniceanu, în discursul său tînuit în Adunarea deputaților, spunea: "în stare de rezbel, cu legăturile cu Poarta rupte, ce suntem? Suntem independenti, suntem națiune de sine stătătoare... Încă o dată vă declar domnilor, în numele guvernului că noi ne privim ca în rezbel cu Poarta, că guvernul va face tot ce va fi cu putință ca starea noastră de stat independent și de sine stătător să fie recunoscută de Europa la viitoarea pace pe care și guvernul și dumneavoastră și țara întreagă doresc să o văză cu o oră mai devreme". Consfintirea proclamării independenței pe câmpurile de luptă de la sud de Dunăre a adus României și armatei sale, odată cu recunoașterea ei de drept și de fapt, acel neevalabil preț de noblețe datorat jertfei celor 10.000 de morți și răniți și sacrificiile făcute de popor, care a purtat pe umerii săi tot greul războiului.

Și tot la 9 Mai, dar cu 68 de ani mai târziu, s-a obținut victoria finală asupra Germaniei naziste la cărei construcție brava armată română a avut o contribuție de sânge de mare preț. Pe parcursul celor 263 de zile de aprige înclestări, de la 23 august 1944 până la 12 mai 1945, când a încetat ultima rezistență inamică în fața trupelor noastre, România a angajat nemijlocit în luptă 538.536 de militari, care au străbătut 17 masive

muntoase, au fortat 12 cursuri mari de apă, au eliberat 3.831 localități, dintre care 53 orașe. În afară de morții și răniții pe care inamicul și-a ridicat de pe câmpul de luptă, trupele noastre au provocat acestuia pierderi care s-au cifrat la 117.798 de militari luati prizonieri și la 18.731 de morți găsiți pe teren, ceea ce echivalează cu efectivele a circa 14 divizii.

Această contribuție remarcabilă a României la înfrângerea Germaniei a constituit, încă din timpul războiului sau în perioada imediat următoare (mai târziu s-a uitat), obiectul aprecierilor elogioase ale unor guverne sau țările personalități politice și militare din țările aliate care au reliefat atât caracteristicile momentului întoarcerii armelor, "când nu erau evidente perspectivele dezvoltării viitoare a evenimentelor militare și când soarta Germaniei era departe de a fi clară". (aprecierea aparținând reprezentantului U.R.S.S. la conferința de pace), cât și comportarea meritorie a militarilor români și sacrificiile făcute de poporul român pentru susținerea efortului de război.

Conform noii orientări politico-militare a guvernului român instalat la 23/24 august 1944, Corpul 2 Armată comandat de generalul Nicolae Dăscălescu, dislocat în Dobrogea, în compunerea căruia se aflau diviziile 9 Infanterie și 10 Infanterie, a primit noi misiuni de luptă: să captureze fortele germane din zonă, să interzică pătrunderea în teritoriul dintre Dunăre și Marea Neagră a



Alarmă la Mărășești

unor forțe germane venind din Bulgaria, din Basarabia sau de pe mare.

Până la 28 august regimenterile Diviziei 9 Infanterie au dezarmat prin luptă toate garnizoanele germane din județ și toate coloanele ce încercau să ajungă în Bulgaria; peste 10.500 de militari germani au fost internați în cazările Regimentelor 34, 36 și 40, respectiv la Constanța, Medgidia și Cernavodă. În aceeași perioadă Divizia 9 Infanterie primește ordinul de a organiza un puternic detasament pentru a veni în sprijinul capitalei: trei batalioane de infanterie și un divizion de tunuri antitanc, comandate de colonelul Iacob vor lupta la barierele Bucureștiului. Batalionul 4/40 Infanterie aflat la Hărșova trece Dunărea și se deplasează la lângă salvând aerodromul Corpului Aerian Român aflat pe punctul de a cădea în mâinile inamicului.

Victorioase în Dobrogea, trupele Diviziei 9 Infanterie sunt transportate pe calea ferată spre Transilvania, în prima săptămână a lunii septembrie. Debarcate în zona Jidvei - Târnăveni - Cetatea de Baltă, unitățile se îndreaptă spre linia frontului în ajutorul forțelor de acoperire. Până la 15 septembrie este atins Muresul și se trece la pregătirea forțării acestui curs de apă între Vîdrăsău și Murești. Următoarele 10 zile au fost cele mai săngheroase din întreaga campanie de eliberare a Transilvaniei, divizia înregistrând următoarele pierderi: ofițeri - 19 morți, 75 răniți; subofițeri - 7 morți, 46 răniți; soldați - 515 morți, 3.068 răniți. Dealul Sâangeorgiu - cu "cotele blestemate" 495, 463, 409 și 435 - a fost cucerit și "cheia" întregului sistem defensiv german de pe Mureș s-a prăbușit. Prin Ordinul de zi nr.11, generalul Costin

*Locotenent colonel
Leonida MOISE
Muzeograf
Eugen BOLA*



Forțarea Tisei ...

(continuare în pag. 12)

(urmăre din pag. II)

Ionascu, comandanțul Diviziei 9 elogia faptele de arme ale subordonatilor săi. "... Am avut momente de mândrie pentru ostasii mei și momente de strângere de inimă când am văzut cum se macină cea mai frumoasă divizie a țării. Când se vor cunoaște faptele voastre, veți uimi lumea!".

Urmărind trupele germano-ungare în retragere, regimentele Diviziei 9 Infanterie se vor afla pe direcția loviturii principale dată de armata română ce urmărea eliberarea întregului teritoriu al Ardealului. La 21 octombrie se comunică direcția de atac a diviziei: Supuru de Jos - Unimăt - Carei Mari. În ciuda vremii nefavorabile unitățile dobrogene ajung la periferia ultimului oraș românesc aflat sub ocupația străină. La 25 octombrie, Regimentul 34 pătrunde în Carei, sprijinit de Regimentul 36 la dreapta și Regimentul 40 la stânga și îchidează toate rezistențele inamice; sublocotenentul Nicolae Ionescu a primit din partea unor locuitori un drapel tricolor, ce fusese ascuns vreme de patru ani, și îl înălță în parcul din fața bisericii romano-catolice.

Prin ordin de zi comandanțul Armatei a 4-a citează marea unitate dobrogeană: "...Pentru faptele de arme și modul eroic cum s-a comportat pe câmpul de luptă citez prin ordin de zi pe armată Divizia 9 Infanterie, comandată de generalul Ionascu Costin și bazele Regimentului 34 Infanterie și 18 Artilerie care s-au acoperit de glorie, luptând pentru dezrobirea Transilvaniei".

După această victorie unitățile diviziei se vor deplasa spre un nou aliniament de-a lungul Tisei. Acest mare curs de apă este trecut la 17 noiembrie și împreună cu forțele sovietice aflate la flancul stâng luptă din greu pentru lărgirea capului de pod.

Direcția de înaintare a diviziei pe teritoriul Ungariei a fost jalonată, într-o primă etapă, de localitățile Csobaj - Baja - Szerencs



Roșiori - Divizia Activă

- Onod, Ploaia, frigul, terenul plăt transformat într-o mare de noroi, presărat cu zeci de ferme, transformate de inamic în tot atâtea bastioane de rezistență, au dus la înregistrarea unor grele pierderi. Au fost multe situații când militarii de la servicii au intrat în prima linie pentru a sprijini atacurile sau a respinge contraatacurile inamice. Într-un ordin de zi al comandanțului diviziei se aduc multumiri serviciilor care, "încadrându-se în ritmul și cerințele luptei au stat la datorie, au alimentat lupta cu toată promptitudinea, prin munca de zi și noapte, dând trupei toată asistență: serviciul sanitar, cel de intendență și chiar muzica Regimentului 34 Infanterie și șeful ei căpitanul Greblis Vasile".

După ocuparea, la 13 decembrie, a orașului Szerencs se trece la urmărirea inamicului și la începutul lunii ianuarie 1945 se pătrunde pe teritoriul Cehoslovaciei. Luptând în plină iarnă în zone predominant muntoase, lipsite de echipamentul adecvat regimenterile diviziei au luat parte la o serie de bătălii dintre care unele de mare

importanță operativ-strategică, cum ar fi cele de la Turna, Roznava, Banska Bystrica, Kremnica. Carpații Albi, traversând din miscare un mare curs de apă, Hronul, la adăpostul căruia germanii sperau să opreasă ofensiva noastră. Zdrobind una după alta pozițiile germane, luptătorii dobrogeni au urmărit inamicul în retragere și după ce prin radio s-a anunțat, la 8 mai, capitularea Germaniei, după lichidarea postului de radio Döbendorf, până la 12 mai unitățile diviziei au străbătut 210 km, ceea ce înseamnă o medie de 70 km pe zi, capturând mii de prizonieri și un bogat material de război. La 12 mai, marea unitate se regrupează în zona fixată, la 80 km sud-est de Praga.

În Ordinul de zi din 15 mai 1945 al Corpului 2 Armată se arată că "sfârșitul luptelor găsește această bravă divizie în linia cea mai înaintată, contribuind la victoria finală și definitivă alături de marii noștri aliați. Numele eroilor ultimelor zile trebuie scrisă cu litere de aur în carteia jertfelor Neamului nostru. Pentru măretele lor fapte de arme ordon călarea prin ordin de zi pe Corpul 2 Armată a ofițerilor și trupei Diviziei 9 Infanterie de sub comanda generalului de brigadă Stănculescu Ion".

Acum, când se împlinesc 50 de ani de la victoria împotriva fascismului, când îndreptăm un gând de recunoștiță spre cei care au dat jertfa supremă pe câmpul de onoare, nu trebuie să uităm nici o clipă că pentru noi războiul a început la 22 iunie 1941, că am luptat în Est pentru Basarabia și Bucovina, iar în Vest pentru Transilvania. Nu trebuie să uităm că aceleasi motive care ne-au făcut să păsim peste Nistru, în iulie 1941, ne-au obligat în octombrie 1944 să trecem dincolo de Carei, și că toti cei care au făcut acesti pasi spre moarte sau victorie, de la soldat la general, au fost animați de un singur gând: Reîntregirea României Mari.



Divizia 9 Infanterie la Banská - Bystrica

ORDIN DE ZI***al șefului Statului Major al Marinei Militare***

În conformitate cu O.G. 4/1995 al ministrului Apărării Naționale la 30 martie 1995 se constituie Comandamentul FLOTILEI DE DUNĂRE, care va funcționa în garnizoana Brăila.

Prin constituirea FLOTILEI DE DUNĂRE se continuă frumoasele și glorioasele tradiții de luptă care datează din 22 octombrie 1860 când, prin Înalțul ordin de zi al domnitorului Alexandru Ioan Cuza, ia ființă această componentă importantă a dispozitivului de apărare a țării.

De-a lungul existenței sale, până în 1960 când a fost desființată, FLOTILA DE DUNĂRE a participat activ la toate războaiele duse de poporul nostru pentru cucerirea independenței, formarea și menținerea statului național unitar român, îndeplinindu-și cu cinste misiunile încredințate.

În prezent FLOTILA DE DUNĂRE constituie un element deosebit de important în cadrul sistemului național de apărare de-a lungul fluviului și în deltă.

Dominilor ofițeri, maistri militari, subofițeri, gradați și soldați, salariați civili.

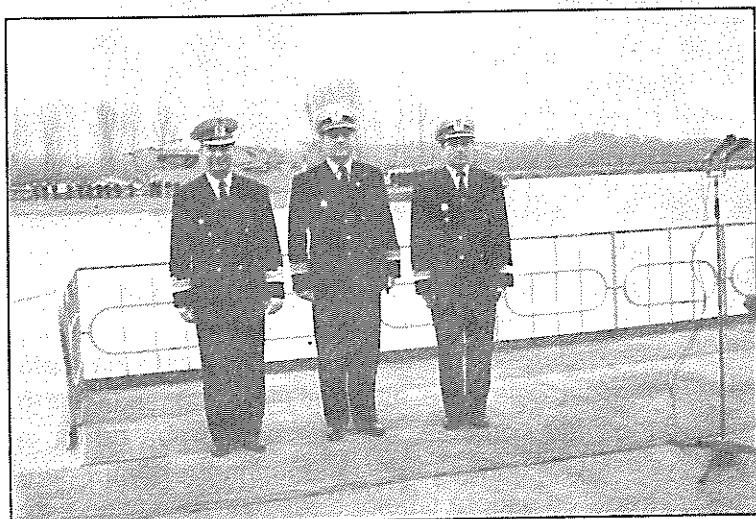
Duceți mai departe glorioasele tradiții de luptă ale acestei mari unități, dovediți în orice imprejurare că sunteți demni urmași ai eroilor căzuți pentru libertatea noastră.

Cu acest prilej felicit personalul FLOTILEI DE DUNĂRE și îl urez succes în activitatea pe care o desfășoară.

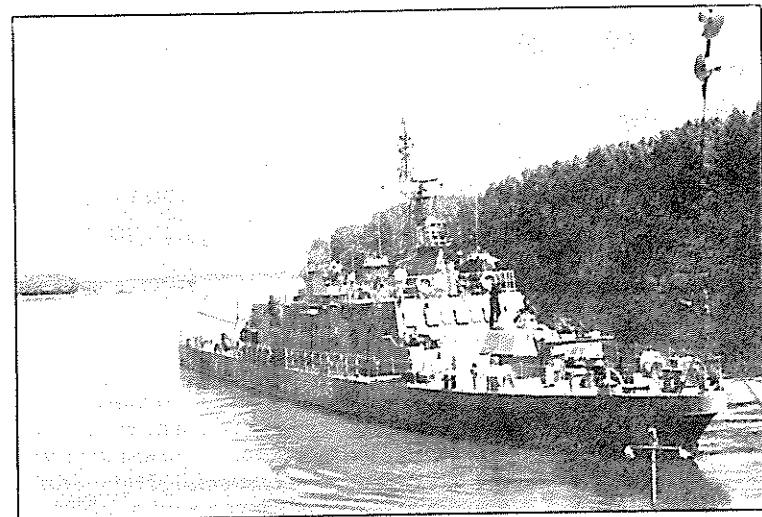
SEFUL STATULUI MAJOR AL MARINEI MILITARE

Viceamiral

GHEORGHE ANGHELESCU



Căpitanul de rangul I Corneliu Rudencu (mijloc) și căpitanii de rangul II Ion Costi (stânga) și Petre Cioromele (dreapta)



Monitorul "MIHAIL KOGĂLNICEANU"

FLOTILA DE DUNĂRE REDIVIVUS

O importantă pagină de istorie a Marinei Române s-a scris la data de 15 aprilie 1995, dată la care, în portul Brăila a avut loc festivitatea oficială de reînființare a FLOTILEI DE DUNĂRE.

Momentul a fost marcat prin citirea Ordinului de zi al Șefului Statului Major al Marinei Militare emis cu această ocazie în baza Ordinului General al ministrului Apărării Naționale. El s-a constituit, de fapt, în acul de naștere al acestei mari unități operative circumscris procesului de reorganizare și modernizare a sistemului militar din țara noastră.

Navele militare din portul Brăila în frunte cu cele mai noi și moderne - monitoarele "MIHAIL KOGĂLNICEANU" și "I.C. BRĂTIANU", având arborat sărbătoarește marele pavoaz, aliniate pe senalul navigabil, cu echipajele la front, au dat onorul oficialităților militare și civile prezente la ceremonial: domnii viceamiral Gheorghe Anghelescu - șeful Statului Major al Marinei Militare, contraamirali Petre Ivancu și Virgil Stoica, generali și ofițeri, personalități ale administrației locale.

Cu această ocazie s-a dat citire și Ordinului ministrului Apărării Naționale, domnul Gheorghe Tinca, prin care au fost numiți la comanda FLOTILEI DE DUNĂRE - domnul căpitan de rangul I CORNELIU RUDENCU, iar la comanda celor două brigăzi care o compun, domnii căpitanii de rangul II PETRE CIOROMELE și ION COSTI.

*Pagină realizată de
Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

DONARIS '95

O avanpremieră la

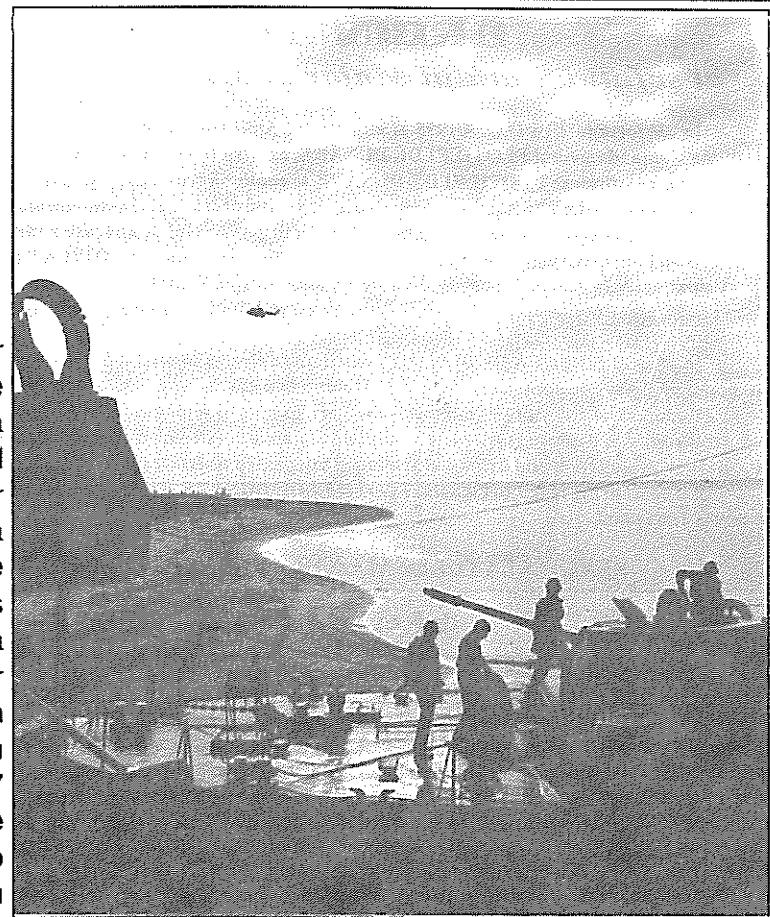
ceea ce este și va fi

FLOTILA DE DUNĂRE

Plecând din Tulcea spre cel mai Tânăr pământ românesc, te vei convinge repede că din cei 2600 km² ai Deltei, circa 78 la sută sunt terenuri acoperite mai tot timpul de apă. Ceea ce, pentru oamenii lagunelor care și-au rostuit aici gospodăriile, aceasta înseamnă zeci și sute de mii de tone de argint viu cules cu setcile încă de la ceas de noapte. Dar pentru ostașii chemați să apere la nevoie gurile fluviului, luciu apelor poate fi când prieten, când neprieten, cum aveam să constatăm pe timpul aplicației cu trupe, "DONARIS '95", desfășurată între 27 martie - 5 aprilie de unități ale Flotilei de Dunăre și ale Infanteriei Marine sub conducerea căpitanului de rangul I Corneliu Rudencu. Activitatea aceasta - parte componentă a Programului pregătirii de luptă aprobat de Statul Major al Marinei Militare - viza verificarea capacitatii comandamentelor și statelor majore de a conduce efectivele în luptă precum și starea de pregătire actuală a combatanților. Un factor neprevăzut avea să pună cu pregnanță în valoare dărzenia, tenacitatea și călarea fizică a ostașilor: vremea câinoasă.

Babe întârziate au aruncat asupra militarilor zăpezi și ploi de gheătă, învârtejite de vânturi sălbaticice. Însă activitățile s-au desfășurat după grafic.

Infanteriștii marini, comandanți într-o acțiune ofensivă de majorul Popa, ne-au demonstrat că atunci când miza misiunii este ocuparea unui cap de pod, ei nu ezită în a desfășura dispozitivul de luptă într-un teren care adesea îi obligă să treacă prin apă până mai sus de genunchi. Sprijiniți de focul artilleriei de pe vedetele blindate din subordinea căpitanului de rangul II Gicu Zaharcu ei au reușit să surprindă eșalonul doi al inamicului obligându-l să-și întoarcă apărarea. Aplicația cu dublă acțiune îi punea, când în poziție de apărare, când în cea de ofensivă și aceasta le punea la încercare inteligența, imaginația și iniativa căci în Delta înamicul se poate ascunde oriunde, chiar și



sub luciu apel, cum au demonstrat scafandrii din subordinea căpitanului-locotenent Ioan Boeru, când au "minat" o vedetă blindată.

Dar, ca în orice aplicație, tragerile de luptă au fost cele care au ținut ființa ostașului într-o tensiune continuă. Aceasta este proba de foc a calităților unui luptător și marinarii - pentru care tragerea asupra țintelor terestre și navale nu este deloc simplă pe timpul navigației - au mândria lor de a-si dovedi și dovedi și altora de ce sunt în stare. Sîi au fost în stare să ciuruiască țintele cu tunurile și mitralierele de pe vedetele blindate, iar infanteriștii marini și-au arătat măiestria în folosirea armamentului de artillerie din dotare spre bucuria maiorului Vasile Carlov. Acest fapt l-a determinat pe căpitanul de rangul II Gicu Zaharcu să spună: "Nu cred că cineva s-ar încumeta vreodată să se măsoare cu noi pe Dunăre. Avem o flotilă de temut!".

Rezultatele aplicației, credem noi, au sporit încrederea luptătorilor în armamentul din dotare, în comandanți și în ei însiși, ceea ce înseamnă foarte mult.

*Locotenent-colonel
Lică PAVEL*

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**6 MAI -****Ziua maștrilor militari de marină**

În cei 86 de ani de la înființare, corpul maștrilor militari de marină s-a impus printr-o evoluție ascendentă, raportată nemijlocit la devotamentul, gradul de profesionalism și performanțele obținute în specialitățile de bază ale Marinei Militare.

Concomitent cu extinderea și modernizarea flotei militare maritime și fluviale, maștrii militari de marină au găsit resursele necesare adaptării la exigențele mereu crescânde ale organismului militar, un rol deosebit în formarea promovaților de tehnicieni ai bordului revenind Școlii Militare Maștri de Marină "AMIRAL MURGESCU". Reluând tradiția asocierii socio-profesionale din perioada 1928 - 1948, Liga Maștrilor Militari de Marină (L.M.M.M.) desfășoară în prezent o salutară campanie de promovare a tradițiilor făurite de-a lungul anilor pe frontul maritim al Mării Negre și în apărarea frontierei dunărene, în pregătirea marinărească a echipajelor și deservirea tehnicii de luptă de la bordul navelor.



Premianții Sesiunii de comunicări tehnice

(Foto: MM I Costel MIHAI)

Anul acesta, L.M.M.M. situează sărbătoarea de susținut a maștrilor militari sub semnul semicentenarului Zilei Victoriei, moment istoric consumat și cu jertfa a numeroși maștri militari.

Din rândul celor mai prestigioase manifestări organizate de L.M.M.M. în acest an amintim sesiunea de comunicări tehnice desfășurată pe 15 martie care a antrenat și numeroși elevi (ce au

beneficiat de premii substantive) și a contribuit la stimularea activității creațoare în rândul acestui corp.

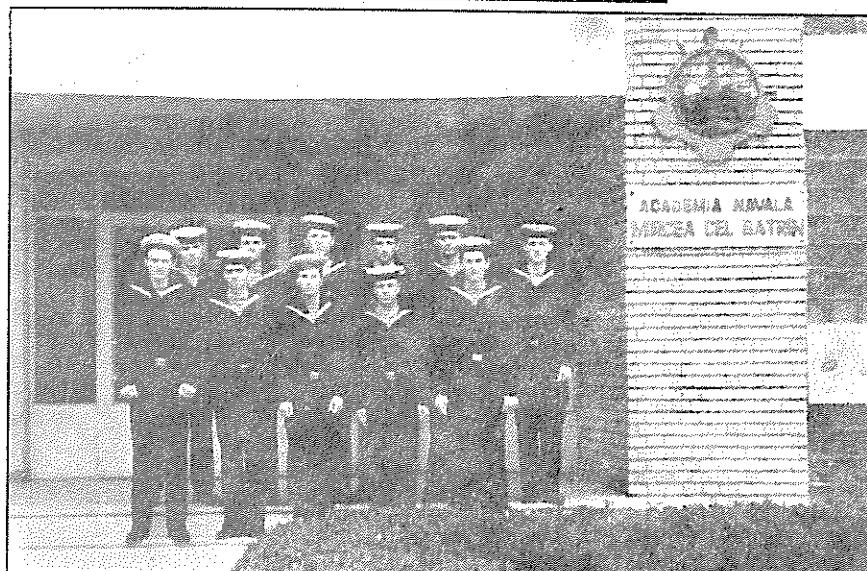
În zi aniversară, urăm veteranilor, cadrelor active și viitorilor maștri militari de marină multă sănătate, prosperitate și un camaraderesc LA MULTI ANI!

"MARINA ROMÂNĂ"

VIVAT ACADEMIA !

UN ECHIPAJ PENTRU REPUBLICA MOLDOVA

Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța școlarizează, începând cu anul universitar 1994 - 1995, prima serie de studenți din Republica Moldova care urmează cursurile Facultății de Marină Comercială. În urma Protocolului dintre Ministerul Apărării Naționale al României și Ministerul Apărării al Republiei Moldova, semnat la Chișinău, la 14 septembrie 1993, instituția constănțeană va asigura, la cerere, perfecționarea pregătirii și formarea ca ofițeri de marină a tinerilor de peste Prut, în specialitățile solicitate. Astfel, cei 11 studenți de anul I, zece navigatori și un electromecanic, înmatriculați la Universitatea Tehnică a Moldovei din Chișinău se bucură, în prezent, de toate drepturile bursiere acordate de statul român.



Majoritatea dintre ei sunt absolvenți ai unor licee din România.

Pe durata primului an de studii, viitorii "lupi de mare" beneficiază de o pregătire militară adecvată, echivalentă cu înăpereala obligațiilor serviciului militar.

Republica Moldova dispune de un port fluvial la Giurgiulești - Prut și exploatează, în prezent, 6 nave maritime închiriate de la statul român.

**Căpitan-locotenent
Marian MOŞNEAGU**

UN MARINAR ROMÂN LA “NETHERLANDS DEFENCE COLLEGE”

- Domnule căpitan de rangul III Gheorghe Ana, ați avut șansa să reprezentați Marina Militară Română la un curs internațional de Stat Major organizat în Olanda, de N.A.T.O.

Vă rugăm să împărtășiți cititorilor revistei noastre câteva dintre impresiile cu care v-ați întors în țară, după această experiență.

În primul rând cred că este necesar să schizez cadrul în care s-a desfășurat cursul, modul în care acesta a fost organizat și scopul propus. Desfășurat în perioada 20 noiembrie 1994 - 20 februarie 1995, sub egida N.A.T.O., cursul internațional de Stat Major a fost organizat de NETHERLANDS DEFENCE COLLEGE din Olanda, la Rijswijk, o mică localitate situată lângă Haga. De fapt aici a fost creat un adevărat campus, inaugurat în 1992, într-o concepție arhitecturală ultramodernă, oferind toate facilitățile necesare studiului - săli de curs, biblioteci, cluburi, spații de cazare etc. În perioada în care am fost prezent acolo, la cursul internațional au fost invitați aproximativ 40 de ofițeri - grupe de căte opt, reprezentanți din România, Bulgaria, Ucraina, Estonia, Lituania, Suedia și Germania. În ce privește grupa română, am avut onoarea să fiu singurul ofițer de marină, ceilalți colegi reprezentând celelalte arme.

Principalul obiectiv al cursului a fost familiarizarea participanților cu probleme de planificare, management, specifice structurilor organizatorice militare și particulare, alături de militari luând parte și diretori de firme civile, manageri, alte persoane interesate în această sfere. De altfel, o primă și importantă caracteristică a cursului, pe care doreșe să o relev, este tocmai acest element de interferență între sfera

militară și civilă, în sensul colaborării, într-un spirit pus sub semnul deplină transparență.

- Cum a fost structurat programul cursului?

- Prima parte - reprezentând 7 săptămâni - a fost dedicată perfecționării cursanților în domeniul limbii engleze, cu alte cuvinte crearea unui limbaj comun în care toți să poată comunica. Odată stabilit acest "numitor comun" au inceput cursurile propriu-zise, principalele fiind Structura organizatorică a armatei olandeze și structurile N.A.T.O., Management, Introducere în relațiile internaționale. În ce privește acest ultim curs, m-a impresionat în mod plăcut caracterul său concret, practic, la obiect. Desigur, cursul își propunea să ne ofere doar un cadru dar, totodată, și modalități concrete de a participa la, spre exemplu, tratative cu părți aflate în conflict, cum să te pregătești în aceste delicate situații, cum să încerci să armonizezi interesele etc.

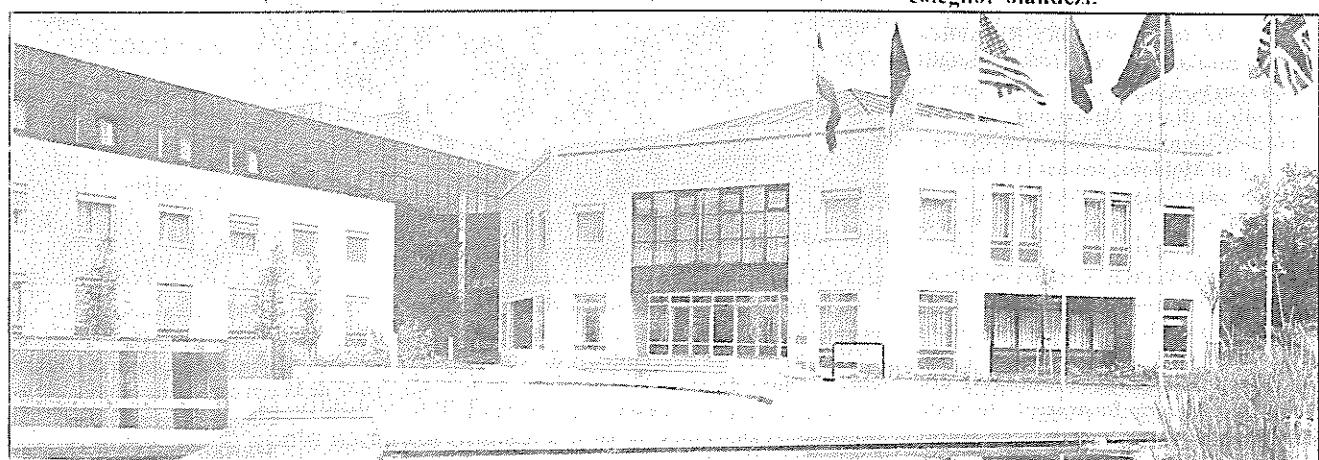
- Cine erau profesorii și cum se desfășurau cursurile?

- Cursurile se desfășurau pe grupe mici, de 10-12 oameni, fiind premeditat suspendată "bariera" catedră-bancă, având mai degrabă aspectul unor mese rotunde, derulate într-o atmosferă destinsă, de dialog. Cât privește componența corpului profesoral, confirmă și ea acea caracteristică amintită, de interferență puternică a sferei militare cu sferea activităților civile legate, într-un fel sau altul, de probleme privind apărarea. Astfel, alături de profesori specialiști militari au conferențiat specialiști civili, personalități de prim rang, cum ar fi directorul general pentru Europa de Est din Ministerul Afacerilor Externe al Olandei, sau un reprezentant al mișcării



ecologiste "Green Peace", din Rotterdam. Pe lângă cursurile desfășurate în campusul de la Rijswijk au fost organizate și numeroase vizite de documentare - în unități militare olandeze (între care și la principala bază navală olandeză de la Den Helder) și la firme producătoare de tehnică militară, precum și participări la ședințe demonstrative, cum ar fi cea efectuată cu o companie de tancuri "Leopard II".

Aș dori să menționez că pe parcursul desfășurării cursurilor m-a impresionat utilizarea tehnicii de calcul, (omniprezentă nu numai în sălile de curs, dar chiar și în camere) accesul rapid la informație - spre exemplu puteai primi, la cerere, "la domiciliu", orice material solicitat prin computer de la biblioteca centrului, material ce seosea rapid prin sistemul de poștă pneumatică. Iar în alt plan, de această dată în cel al relațiilor interumane, impresionantă a fost comportarea olandezilor, care s-au dovedit a fi buni colegi, amabili și deschiși, contrazicând, prin bună dispoziție și spontaneitate, prejudecata privind "răceleală" nordicilor. În ansamblu, pentru mine, cursul a reprezentat o excelentă experiență profesională căt și umană și voi păstra o bună amintire colegilor olandezi.



PRIMUL OFIȚER ROMÂN LA NAVAL STAFF COLLEGE DIN NEWPORT

Cea mai frumoasă reușită a carierei, de până acum, a căpitanului de rangul III Mircea Bălășcută o constituie reprezentarea României, în premieră, la Colegiul de Stat Major de Marină din Newport - Rhode Island, curs urmat în perioada 11 iulie - 15 decembrie 1994. Înființat în anul 1972, în conformitate cu Programul Internațional de Învățământ Militar, colegiul funcționează în cadrul Colegiului Naval de Război, ceea ce îl face cel mai prestigiosă instituție a învățământului de marină din S.U.A. Până în prezent, colegiul a pregătit 944 de ofițeri din 98 de state ale lumii.

După aterizarea cursei Companiei aeriene "DELTA" pe aeroportul din Providence, capitala statului Rhode Island, ofițerul român a fost întâmpinat cu amabilitate de sponsorii săi, căpitanul de rangul II Dale Spraw și Donald Renahan, care îl vor transporta cu masina până la Newport.

Fieste, primele două săptămâni sunt destinate programului de acomodare. Cei 21 de cursanți din tot atâtaia țări din Europa, Africa, Asia, America de Nord și America Latină primesc legitimităile, fac turul orașului și se cunosc mai bine la o bere, pusă la dispozitie de Clubul ofițerilor. Întrucât România, Rusia, Gambia, Africa de Sud și Saint Kitts și Nevis sunt pentru prima oară prezente, revista colegiului "ALUMNI NEWSLETTER" face și ea prezentarea celor 5 ofițeri de marină.

Odată cu începerea orelor, compatriotul nostru plasat în bancă, în ordinea alfabeticii a țărilor, între ofițerul marocan și cel rus, și-a concentrat atenția asupra cursurilor. Acestea au fost structurate pe patru module: Strategie și politică; Legislație maritimă internațională; Operații navale și Adoptarea deciziilor de securitate națională. La ceremonia de deschidere a anului universitar 1994 - 1995, Tricolorul românesc a fost arborat în fața efectivelor întrunite ale Colegiului de Război, instituție care își desfășoară activitatea, inaugurată în

anul 1884, sub deviza "VIRIBUS MARI VICTORIA". Într-un alt cadru, prezentarea țării a oferit ofițerului constănțean prilejul de a promova în plenul sălii de conferințe imaginea României prin intermediul altor simboluri decât cele percepute până atunci, din domeniul politicii, al sportului sau prin pseudolegenda vampirului carpătin Dracula.

Cunoasterea culturii și civilizației americane este înlesnită printr-o serie de deplasări care vor include străbaterea continentului de-a lungul și de-a latul - New York, Washington, San Francisco. În programul obiectivelor vizitate pe tărîmul Pacificului au figurat firma de soft Frame Technology din San Jose, Centrul de întreținere a echipamentelor de aviație civilă al United Airlines, Maintenance Operations Center și crama Wente Brothers.

La San Diego, cursanții au fost oaspetii Bazelor Navale unde au fost vizitate portavionul "CONSTITUTION" (CV 64) de 60.100 tone, intrat în serviciu în 1961 și modernizat prin programul inițiat în 1979, o fregată și o navă de transport trupe speciale. La Scoala de pregătire a trupelor speciale din U.S. Navy, ofițerul român a ținut să se fotografieze alături de mascota scafandrilor de luptă americană, care te întrebă: "Dorești să devii un om - broască?". La Baza de antrenare a pilotilor de elicopter le-a fost prezentat elicopterul de luptă antisubmarină "SEAHAWK", aflat în dotarea fregatelor din clasele KNOCS, OLIVER HAZARD PERRY, a distrugătoarelor din clasa SPRUANCE s.a.

La Orlando, în statul Florida sunt vizitate Centrul de pregătire a recrutilor din marină și complexul Walt Disney World. Urmează Baza aeriană MacDill și



Comandamentul Central al forțelor militare americane (CENTCOM) din Tampa, Comandamentul Trupelor Speciale ale armatei S.U.A., Centrul spațial Kennedy din sudul Floridei și Uzina Martin Marietta, producătoarea famoaselor rachete Patriot, utilizate în război din Golf.

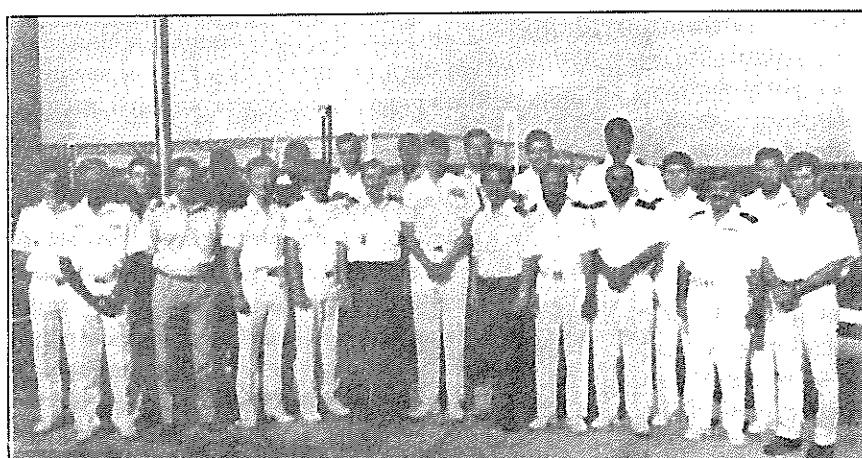
Pe 1 Decembrie, sponsorul militar i-a oferit în dar ofițerului român drapelul american arborat pe timpul Zilei naționale a României în incinta Colegiului Național de Război.

Cursul de "Operații navale" s-a încheiat cu un exercițiu tactic disputat între membrii grupei 45 și Departamentul de jocuri de război pe calculator al colegiului. Jucând rolul comandanțului forțelor navale, căpitanul de rangul III Bălășcută a dovedit că scoala vedetistilor români este oriunde și oricând temeinică și eficientă.

Pe 15 decembrie 1994, în cadrul festivității de încheiere a cursurilor, contraamiralul Joseph C. Strasser, președintele Colegiului Naval de Război i-a înmânat reprezentantului Marinei Militare Române diploma de absolvire. Cel care în toată această perioadă a fost alinat de colegi cu apelativul "Amiralul", pentru similitudinea dintre tresele, gradul său și cele ale viceamiralului american, s-a înapoiat în țară cu satisfacția unui nou orizont de cunoștințe, cu impresii și amintiri de neuitat și, mai ales, cu o experiență de viață deosebită.

Grație statutului de portdrapel și a distincției conducei sale, căpitanul de rangul III Mircea Bălășcută a lăsat printre amintirile Naval Staff College din Newport imaginea de marcă distinctivă a unei arme și a națiunii sale, printr-o reprezentare care îl definește și care ne onorează.

*Pagini realizate de
Maior
Costin CONSTANDACHE
Căpitan - locotenent
Marian MOȘNEAGU*



Grupa 45 de la Naval Staff College

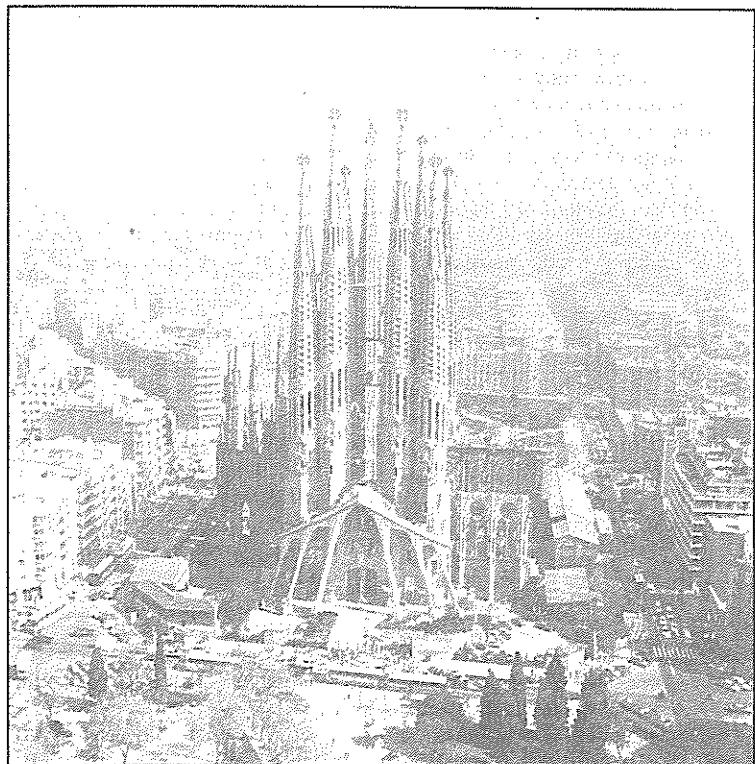
CU DISTRUGĂTORUL "MĂRĂŞEŞTI" ÎN MEDITERANA

Escală la Barcelona

După ce toată noaptea de 17 spre 18 septembrie o furtună năprasnică, răscolind o mare de gradul 8, ne zgâltăie zdravăn - sever examen al Mediteranei, absolvit cu "exceptional" de navă și echipaj - în zori furiile se mai domolesc și ancorăm în largul coastelor spaniole. La orizont, abia conturate, siluete de munți și o salbă de lumini dispuse într-un larg arc de cerc ne vesteau că excelenții noștri navigatori ne-au "scos", fără șovăială, cu toată furtuna năprasnică, exact în fața Barcelonei, ultima noastră escală în acest prim marș al distrugătorului "MĂRĂŞEŞTI" în Mediterana. După câteva ore acostăm la dana de onoare a portului, întâmpinăți de autoritățile civile și militare. După întâlniri protocolare, după conferință de presă organizată la bord, avem prilejul, alături de membrii echipajului, să vizităm acest mare oraș al Spaniei și al lumii, care este Barcelona și să "conservăm" câteva imagini spre a le oferi cititorilor noștri.

Mister, sânge și aur în Spania medievală

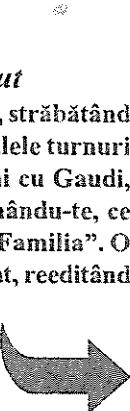
"Miezul" Barcelonei, "nodul" acestui uriaș evantai desfășurat pe 90 de km pătrați, între crestele munților și țărmul mării, centrul de la care a iradiat, dezvoltându-se progresiv, în timp, orașul, îl constituie "Barrio Gotico" - cartierul gotic. Intrând în perimetru său ai strania senzație a unei călătorii în timp, înapoi cu 4-5 veacuri, într-o Spanie pusă sub semnul mistic, misterios, cu înscrисuri de sânge și aur ce-au reverberat în culorile sale naționale. O țesătură de străduțe înguste, specifice burgului medieval, pavate cu dale mari de piatră, străjuite de case și turnuri cu ferestre greu zăbreleite, cu porți masive, ne conduc pe un itinerariu întortocheat, ca un tunel al timpului, spre marile vestigii emblematic, ca niște semne heraldice pentru istoria orașului - Catedrala și Plaza del Rey (Piața regală). Monumentală, sobră broderie în piatră, strălucită realizare a goticului catalan, catedrala "Sf. Eulalia" te impresionează profund. O coloană de 14 enormi stâlpi susțin arcele gotice, partajând această enormă navă în numeroase capele, fiecare de dimensiunile unei mari biserici. Istoria mustește din pereți, din dalele sub care dorm somn veșnic regi, seniori și graniți de Spania. În penumbră strălucesc statui și altare aurite, luminate de lumânări roșii ce pălpăie ca o enormă vatră. Aici, în această capelă - "Saint Crist de Lepant" se va fi rugat pentru victorie Juan de Austria; în fața marelui altar va fi stat și Don Cristobal Colon, pe când era încă un anonim ce nu urcase pe uriașa coloană ce domină astăzi orașul. În fața treptelor monumentale alt reper în timp - turnuri ale vechilor fortificații romane. Lângă catedrală o sumbră poartă se deschide spre interiorul vechiului sediu al Inchiziției și inima se strângă cu gândul la cei ce-



au intrat pe aici spre a nu mai reveni la viață. Alte străduțe întortocheate ne duc la "Casa locotenentului", adăpostind valoroase arhive, apoi în Piața regală, cu celebrul său Palacio real Mayor, vechea reședință a Conților de Barcelona, a căror puternică protecție a căutat-o și Cristofor Columb, ce va fi călcat aceste vechi, tocite și celebre trepte de piatră. Apoi, "Marcado", vestita stradă a negustorilor și artizanilor, încremenită parcă în timp, oferă revelația unui splendid muzeu Picasso, sugerând, parcă, imunitatea, deopotrivă, a geniului și istoricelor ziduri, la scurgerea timpului. Brusc, la capătul străzii medievale, revii parcă în agitatul secol XX, regăsind, pe "La Rambla", bulevardul-axă al Barcelonei, lumina, culoarea și animația prezentului, având senzația că traversat un vis despre Spania medievală, învăluită în mister, sânge și aur; un vis, căci, asemenea clasicilor spanioli te întrebă dacă nu cumva "La vida es sueno" - viață, viață ta, viață popoarelor, istoria omenirii, nu sunt un vis.

Gaudi - sau visul despre absolut

Iar dacă te întrebă ce este un vis, atunci, străbătând bulevardele Barcelonei, atras de monumentalele turnuri ce domină nord-vestul orașului, te vei întâlni cu Gaudi, marele arhitect vizionar și vei învăța, minunându-te, ce înseamnă "a visa" în arhitectură - "Sagrada Família". O catedrală, un templu colosal, rămas neterminat, reeditând parcă mitul Meșterului Manole, un unicat în arhitectura lumii, sfidând înălțimea cerului, cu cele patru turnuri ale fațadei sale ce



← depășesc 100 metri înălțime. O uriașă operă neterminată, ca un vis întrerupt care a lăsat urmașilor o... enormă dilemă ce naște și azi confruntări între experti - cum să continui și să duci la bun sfârșit acest prometeic vis?

O poartă spre mileniul trei

După mister, misticism, medieval și vis, gândul "întretăiat" de marile bulevarduri ale Barcelonei, cu splendide construcții născute pe diferite trepte ale secolului XX, te

conduce, atunci când ajungi în cartierul Sants - Montjuic, la viitor. Căci arhitectura viitorului se află în fața ta, stimulată de forța creatoare a Jocurilor Olimpice - ediția 1992 - care au determinat arhitectii și constructorii să gândească și să creeze, anticipând, arhitectura secolului XXI. Si două superbe "repere" întăresc această afirmație, îndeajuns. Stadionul Olimpic de la Vall d'Hebron și "Palacio Sant Jordi" - această operă emblematică a Jocurilor Olimpice din 1992 - o uriașă "carapace" ca de broască testoasă, desenată inițial de

calculatorul manevrat de arhitectul japonez Isozaki, și care este, poate, cea mai modernă bază sportivă a lumii.

Alături de Satul Olimpic din Sant Marti, (o altă bijuterie a arhitecturii ultramoderne, cu hoteluri, campusuri, parcuri și strălucitoare promenade), de arena olimpică de la Diagonal, aceste opere arhitecturale brodate în sticlă, beton și otel, constituie, într-adevăr, marea "poartă" prin care Barcelona pășește, cu splendoare, spre veacul următor.

MUZEUL MARITIM DIN BARCELONA

VENIND DIN ISTORIE "LA CAPITANA" NAVIGĂ SPRE ETERNITATE

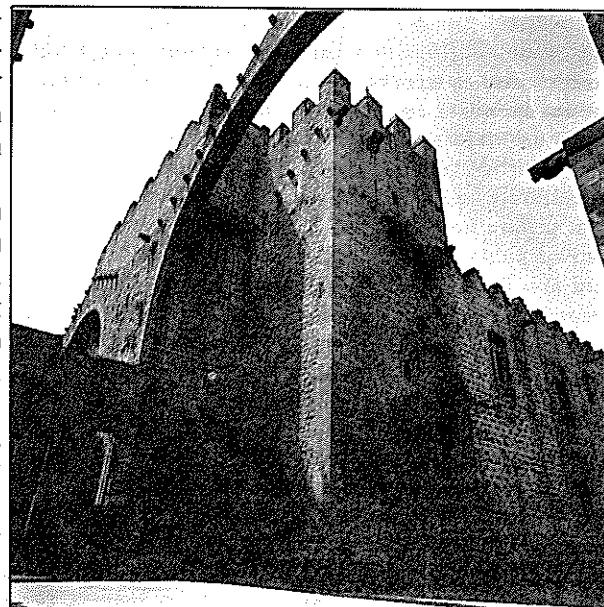
"Museo marítimo" din Barcelona se constituie, prin valoarea și semnificația exponatelor pe care le adăpostește, nu numai ca o "cronică" a istoriei navigației catalane și spaniole ci și ca o prestigioasă filă a istoriei navigației universale, relevând aportul de prim ordin al marinarii iberici la cercetarea Oceanului Planetar, la mariile descoperirii geografice care au stabilit punți între continente și civilizații, ducând la formarea unei viziuni globale asupra lumii.

Însăși clădirea ce adăpostește muzeul, situat pe cheul central al portului Barcelona, este o clădire istorică - vechiul "Atarazanas" - arsenala orașului. Atestat în 1243, acest fort adăpostește un șantier naval în care se construiau nave medievale - galere și corăbii. Dispunând de o enormă hală acoperită ("patio central") șantierul permitea construirea navelor medievale și în timpul iernii, acestea fiind apoi lansate la apă prin intermediul unui canal ce legă Atarazanas de mare. În forma actuală fortul datează din secolul al XVIII-lea și a devenit muzeu în 1941.

Dintre exponatele prezentate în muzeu, atrage atenția, în primul rând, "La Capitana", galera ce a

servit drept navă-amiral lui Juan de Austria, marele învingător din bătălia de la Lepanto, prima înfrângere a turcilor, victorioși până atunci în toate confruntările cu creștinii. Desigur, "La Capitana", care a fost construită chiar aici, în "patio central", și-a ocupat demult locul meritat în istorie. Cea de azi - aflată în muzeu - este o splendidă replică, în mărime naturală, reconstruită întocmai, cu migală și artă, de specialiști.

Având peste 40 de metri lungime, vopsită în purpură și aur, cu elementele sale ornamentale, cu patru enorme fanare în borduri, cu bombardele din provă, cu ramele enorme (la fiecare din ele trăgeau 3 oameni), venind din istorie, "La Capitana" navigă mândru, pe marea timpului, spre eternitate. Din imensul tezaur al muzeului nu putem decât să amintim doar câteva exponate de excepție. În primul rând, colecția de hărți, portulane și aparate de navigație originale, datând din Evul Mediu, între care și o hartă realizată în 1439 de Gabriel de Vallseco și care a fost proprietatea lui Amerigo



Vespucci. Apoi, colecția de machete de mari dimensiuni reproducând principalele tipuri de nave medievale, evoluția lor până în secolul al XIX-lea. Etajul clădirii adăpostește o splendidă expoziție de picturi marine și - piese extrem de valoroase - numeroase galioane (sculpturi din provă corăbiilor) originale, adevărate opere de artă întruchipând sfânti, răzbinoieri, sirene, sub al căror semn tutelar au înfruntat marea, cu bărbătie și curaj, generații de marinari ce au relevat, prin timp, marea vocație de navigator a poporului spaniol.

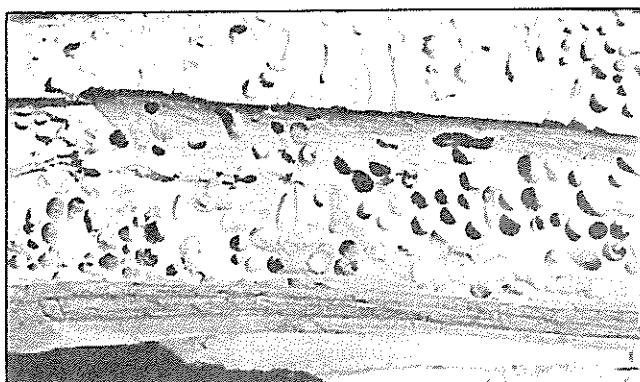
Maior
Costin CONSTANDACHE

Prima expediție zoologică românească în Brazilia

(urmare din nr. 31)

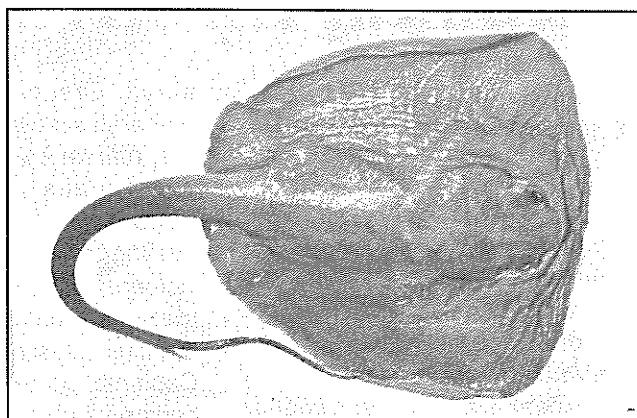
În insula MARACA

Iată-ne cărând din nou întregul echipament la ambarcațiune, ca apoi să ne îndreptăm spre malul opus al Canalului Infernului. Ieșiți, de această dată, mai mult spre larg, apa nu mai pare atât de înpăimântătoare la culoare. Navigăm destul de ocolit, secondează de aproape de cele două bârci cu motor, până când mecanicul nostru hotărăște să ancoreze pentru a nu fi surprins de reflux, mai departe trebuind să plecăm cu bârcile. Profitând de acest moment ne-am scos miclele noastre pachetele cu mâncare și, în timp ce mestecam din sandwich-urile, ce ne păreau mai gustoase și decât icrele negre, scrutam împrejurimile. Între timp băieții au fierit puținii crabi, vânăți cu sacrificii, îndemnându-ne și pe noi la câte un clește - doi, singurele părți din corp cu un conținut apreciabil sub toate aspectele. Deși aveam informații mai vechi, din Cuba, că nu au carnea gustoasă, regret și acum că nu au fost mai mulți, chiar și așa, fără maioneză. Înviorați apoi de o bălăceală scurtă în apa oceanului, binevenită pe căldura de aici, am încărcat bârcile cu toate cele trebuincioase, urmând să pătrundem cu ajutorul lor căt mai aproape de uscat, ambarcațiunea așteptându-ne la ancoră până la terminarea lucrului. Cu bârcile supraîncărcate ne-am apropiat cu grijă de locul stabilit, unde efectul refluxului începuse deja să dea la iveală zeci, poate chiar sute, de trunchiuri de copaci dezradăcați din insulă și răspândiți pe o suprafață imensă. Conducând cu grijă, într-un adevarat slalom printre buturugi - unele ascunse încă de apă - am ajuns într-un punct de unde a trebuit să renunțăm și la bârci, cărând din nou (a căta oară?) bagajele până pe uscat. Aici ne-am împrăștiat fiecare la treburile planificate: unii la colectări iar alții la măsurători în vederea întocmirii unui transect al zonei influențate de marea, urmând, totodată, să se facă o comparație asupra distribuției faunei de pe țărmul dinspre ocean și cel orientat spre continent. În ce mă privește, m-am ocupat de colectări, constatănd, printre altele, prezența unor praguri neîntâlnite pe malul de vest, unde apa este mai dulce datorită aportului râurilor din zonă. Printre trunchiurile răsturnate de-a valma am găsit, ascunse de soarele puternic, tot felul de animale: de la crabi, crevete, paguri și melci, până la câțiva peștișori retrăși într-un fel de scorbură care refiinuse apă. Din literatură știam că unul dintre cei mai temuți dușmani ai corăbiilor de odinioară era *Teredo navalis*, animal din neamul scoicilor, care "sfredelențe" lemnul asemenea unor larve de coleoptere, lăsând găuri mari în urmă, dar nu-l văzusem niciodată pe viu, ca aici să-l descopăr cu miile.



Teredo navalis, dușmanul vechilor corăbi ...

În cele câteva ore, cât am stat, oceanul s-a retras până hăt de departe, dezgolind o suprafață impresionantă, bârcile care le lăsasem în apă zăcând acum pe nămolul de origine amazoniană. Ne-am întors într-un târziu la ele, cu bagajele în spate, obosiți nu atât de esfertul depus ci, mai curând, de dogoarea soarelui, cu fețele roșii ca focul și dezamăgiți că trebuie să mai așteptăm cel puțin o oră până la venirea fluxului, singurul în stare să repună bârcile pe linia de plutire. Între timp băieții - marinari de la laboratorul de cercetări - au descoperit o plasă de braconieri plină cu pești galbeni, mari, foarte asemănători, ca formă, cu somnul nostru, pe care au confiscat-o, pescuitul și vânătoarea fără aprobare specială, dată numai în scopuri bine motivate, fiind interzise pe teritoriul rezervațiilor naturale. Tot cei doi localnici, având ochiul bine format observațiilor, au depistat și prins câteva pisici-de-mare ascunse în nămolul fin, devenite în prezent piese de muzeu.



Pe când urmăream, în lipsa altrei preocupări, șuvițele mici de apă ce se retrăgeau spre ocean, dinspre larg s-a auzit, la început mai slab, apoi din ce în ce mai puternic, un vuiet continuu, ce s-a amplificat cu trecerea timpului ca, în cele din urmă, să devină, parcă, înfricoșător. Privind spre direcția din care venea zgromotul ne-a fost ușor să remarcăm valurile de apă murdară năpustindu-se asupra trunchiurilor din zare și apropiindu-se de noi cu mare rapiditate, ca împinsă de o forță uriașă, mutând, în drumul lor, o parte din bușteni. Cu atenția concentrată, cei doi marinari ne-au făcut semn să ne urcăm în bârci, în timp ce ei au rămas alături, ținându-le cu putere. La venirea cascadei de apă, însotită de vuietul caracteristic, când bârcile, deși încărcate și grele, au fost săltate și împinsе brutal de puhoiul dezlănțuit, a început lupta însotitorilor noștri, încercând să le dirigeze în forță pe coama valurilor printre trunchiurile din cale. În acele clipe, spargerea lor sau răsturnarea n-ar fi fost deloc amuzantă. Era un moment pe care nu-l mai trăisem, un uriaș spectacol natural de imagine și sunet, ce se desfășoară din veșnicie cu o ritmicitate de mare rigurozitate, cu două reprezentări la fiecare aproximativ douăzeci și patru de ore, un spectacol ce începe anemic pe coastele Africii și se încheie apoteotic pe țărmul sud-american, un spectacol cu revârsări de ape murdare ce se rostogolesc apocaliptic, însotite de un vuiet divin, pe care l-ăs numi, simplu, simfonie fluxului...

Modest GUTU
Cercetător științific principal II
Şeful Secției de Nevertebrate

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

FREGATA FRANCEZĂ "COMMANDANT BIROT"

În perioada 6 - 10 aprilie, nava franceză "COMMANDANT BIROT" (F - 796) a făcut, în premieră, o escală în portul Constanța. Nava are înscris pe bordaj numele căpitanului de corvetă Roger Birot, erou al Marinei Naționale, căzut la datorie în iunie 1941, împreună cu majoritatea membrilor echipajului corvelei "MIMOSA".

Fregata comandanță de căpitanul de corvetă Stephane Valentini este a șaisprezecea din seria celor 17 nave (cea mai lungă după cel de-al doilea război mondial) din clasa A - 69 destinață luptei antisubmarine în apele costiere. Nava a fost construită de Santierul Naval DCAN din Lorient, a intrat în serviciu în martie 1984 și este bazată la Toulon. Fregata are un depășament de 1200 tone, lungimea - 80,50 metri, lățimea - 10,30 metri, pescajul - 5,5 metri, viteza maximă - 24 Nd și un echipaj format din 103 membri. Autonomia navei este de 4500 Mm la viteza de 15 Nd. Este dotată cu un tun de 100 mm, 2 tunuri de 20 mm A.A., instalații pentru lansarea rachetelor EXOCET MM 40, 4 tuburi lanțtorpile, un lansator de bombe antisubmarine CREUSOT LOIRE MK 54 și un lansator de între false DAGAIE.

Nava este capabilă să îndeplinească misiuni de susținere și protecție a navelor de suprafață, protecție antisubmarină a apelor teritoriale, supraveghere și control pentru protejarea resurselor zonei economice și respectarea regulilor internaționale de navigație.

În ziua sosirii, oaspeții francezi au fost primiți de domnul contraamiral Petre Ivancu, locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, reprezentanții



Prefecturii și Primăriei Constanța și au depus coroane de flori la Monumentul Eroilor români și francezi din Cimitirul Central. Pe timpul sejurului membrii echipajului au vizitat Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" - prilej cu care s-a făcut o donație de carte bibliotecii studenților marinari români, nave ale Marinei Militare Române, Muzeul Marinei Române, obiective turistice de pe litoral.

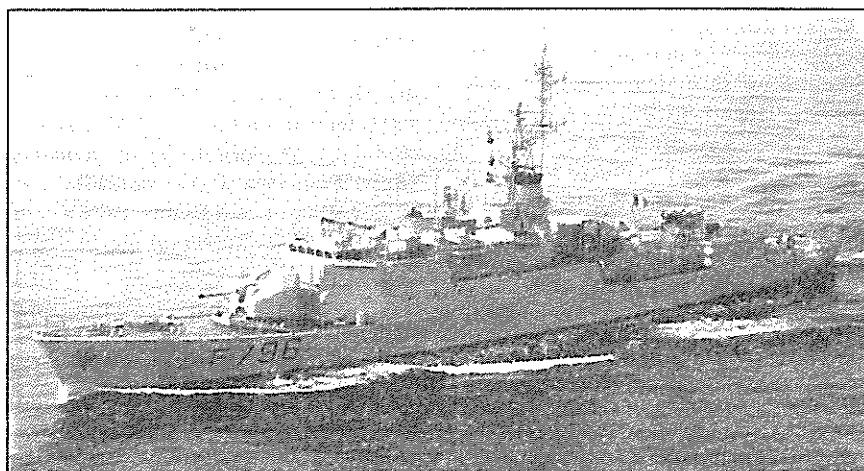
În 1994, nava a participat la acțiunile de control asupra embargoului impus de Națiunile Unite împotriva fostei Iugoslavii.

După escale la Varna, Constanța și Novorossiisk, "COMMANDANT BIROT" va participa, la Istanbul, la comemorarea împlinirii a 80 de ani de la bătălia Dardanelelor.

În partea a doua a anului, nava franceză va executa timp de 5 luni o misiune în Oceanul Indian.

În ziua plecării, fregata "COMMANDANT BIROT" și nava purtătoare

de rachete "ZBORUL", comandata de căpitanul de rangul III Liviu David, au executat în comun un exercițiu complex de cooperare în conformitate cu procedee specifice Parteneriatului pentru Pace. Mareea ostilă, de gradul 3-4, sub un cer mohorât, parcă anume montată spre a confirma că viața cotidiană a echipajului - parafrâzând motto-ul din comanda navei - este alcătuită din "puțină bucurie, îndoită cu mult chin..." s-a dovedit inofensivă pentru a dejuca reușita eforturilor depuse de gazde. Omogen, comunicativ, cu experiența cooperării din anul trecut cu nava "SUFFREN", echipajul românesc i-a avut ca protagoniști, alături de comandanță, pe căpitanii-locoteneniță Ion Condur, Victor Guidea, Doru Gheorghe, locotenentul major Dan Oprea, maistrii militari Victor Vasiliu și Valentin Aramă. Timp de patru ore comandanțul navei franceze a avut ocazia să descopere și să recunoască în comandanțul român un adevărat profesionist. Deplasările executate pe timpul navegației în diferite formații, maniera promptă de derulare a manevrelor specifice rezolvării momentului critic "Om la apă", cât și ineditul acțiunii de supraveghere a navegației în condiții de embargo sunt câteva dintre argumentele cele mai convingătoare pentru o conlucrare eficientă, aşa cum spera domnul Valentini: "fie în Marea Neagră, fie în Mediterana sau în Atlanticul francez".



Căpitan - locotenent
Marian MOȘNEAGU

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Octavian GOGA -

***TĂLĂZUIT DE VALURI,
VRĂJIT DE MAREA - NVIFORATĂ***

(urmare din nr. 31)

Observăm și la Octavian Goga, surprinzător poate, ca și la Eminescu, Alecsandri, Argezi, Blaga, Minulescu prezența MĂRII, a apelor în genere în creația lirică cu o repetabilitate nebănuitură la o lectură neinteresată de temă. Astfel, în volumul amintit (Poezii, Ed. Dacia, 1985) marea, oceanul, apele apar de peste 30 de ori. Repetitia ne va bucura pe noi, cititorii marinari deoarece frumusețea ideatică și imagistică a necuprinsului albastru ne poartă prin încântare spre porțile sublimului.

Uneori termenii în discuție exprimă sensuri metaforice: "potop de lacrimi", "ocean de ură", ("Cain, 1907"), "ți-e sufletul o mare-nviforată".

Dar noțiunile sunt folosite și în sensul direct, poetul venind chiar la țărmul mării: "Drumeț chemat de viforele mării, / Cum m-am oprit rătăcitor pe maluri, / Sunt fulgere în purpura-nserării". ("Din larg" - poezia care dă titlul unui volum de poeme postume apărut în 1939).

Înfricoșătorul vifor al vremilor răzbunătoare (chemate de jale și obidire) trăiește "Ca-ntr-un întins adânc de MARE" ("Plugarii"). Tot în adâncuri mor și stelele: "Mor poveștile în pragul / Nopților de săzătoare, / Moare-o stea-n adândul MĂRII, / Și iubirea noastră moare" ("Cântece, II").

Goga declară solemn (printr-o rugă) că vrea să devină ucenic al mării, deci MARINAR sau poate pescar, în orice caz umblător pe mare: "Tu mă birui fără luptă, / Pururi neînvinșă MARE, / Ochii călători pe ape / Tremură și-ți cer iertare... / Spre adâncurile albe / Îmi îndrept umila rugă: / Mă primește-ntotdeauna / Ucenic să-ți fiu, și slugă. / Lasă-mă uitat la malu-ți... / Să mă uit așa departe: / Din întinderea albastră / Voi citi ca dintr-o carte..." ("La mal"). În toate versurile despre mare există o filosofie, a existenței, a cuprinsului și necuprinsului. În versurile citate poetul o afirmă explicit ("voi citi ca dintr-o carte") - observând întinderea albastră

și meditând la ea și dincolo de ea. Tot de pe țărm privește poetul departele și mai departele la: "Corabia din lanțuri desfăcută / Își mișcă-neet scheletele trudite, / Cu ea te duci spre lumi nebănuite, / Femeie, tu, pe veci necunoscută. / ...Eu stau la mal, și golul ne desparte... / Mă uit în larg căt ochii pot să vadă / Cum mi te pierzi departe... mai departe..." ("Eu stau la mal"). Aici necunoscutul nu vine spre noi spre a deveni relativ sau autentic cunoscut ci se îndepărtează, devine mai necunoscut, și mai necunoscut. Sensuri profunde dar și imagini vii: o corabie ce virează ancora ("din lanțuri desfăcute" - frumos spus!) mișcându-și îneet scheletul trudit, obosit - ("schelet de navă"; da, și noi zicem osatura navei).

Lacrimile poetului se impotmolesc coborând în suflet "ca bobii de mărgăritare / În fundul necuprinsei MĂRI" ("Lacrimi").

Românii ardeleni pe care-i cheamă în hora vitejiei crunte, în cloicotul visării sfinte sunt pentru Goga "tulburate picături din MARE" cărora le știe visul, cuvântul, și-i frate bun cu plângerile lor. ("Latinitatea strigă din tranșe").

Iată și o personificare a mării (ce extraordinare și dese sunt aceste personificări la Eminescu): "În noaptea astă mă apasă / Ai apci greu răsuflăt cald." ("Hora valurilor").

Ursita i-a prezis, în noaptea cea dintâi când "Superba mortii serenadă / Cânta pe-a MĂRILOR pustie", unui viețuitor să nu fie canar, nici câine, nici cal, nici vultur ci poet ("Poetul"). Comparația întinderilor nesfârșite de ape cu întinderile nesfârșite de nisip (puștiurile) reînvie celor ce au mers sau merg pe mare sentimentul trăit intens și material care dă impresia că nimicul este pretutindeni, împreună cu mareea (pe calm plat) și cu nava a cărei punte



se simte sub tăpile picioarelor.

Și, semnificativ, volumul de versuri pe care l-am folosit în acest studiu și la care m-am referit mai înainte, se încheie cu următoarele cinci versuri:

MARE apă sfântă
Tainică și-albastră
Spune-mi când mai cântă
Pasărea măiastră?
Când îmi cântă ca pe vremuri pasărea măiastră?

Semnatarul acestor rânduri nu a crezut, până acum 10 ani, că poetul născut la Răsinari la 20 martie / 1 aprilie 1881 și care-și petrece somnul de veci la Ciucea a scris așa de mult și de frumos despre valuri și mare.

Este un motiv de satisfacție estetică faptul că Octavian Goga - caracterizat de George Călinescu ca "întâiul poet mare din epoca modernă (după Eminescu și Macedonski)... poet național și pur ca și Eminescu" - a creat și cu referire la universul marin.

*Contraamiral
George PETRE*

RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

Note de lector

COMPLOT ÎMPOTRIVA ROMANIEI

«OSTASI

Vă ordon:

Treceți Prutul !

Zdrobiți vrăjmașul din Răsărit și Miază-noapte !

Dezrobiți din jugul roșu al bolșevismului pe frății voștri cotropiți !

Reîmpliniți în trupul țării glia străbună a Basarabilor și codrui voievodali ai Bucovinei, ogoarele și plaiurile voastre !

Așa glăsuia, printre altele, primul ordin de luptă emis de șeful statului român, mare patriot și soldat, generalul Ion Antonescu, cel care, folosind conjuncturile politico-militare, a hotărât ca, prin forța armelor, să readucă la patria mamă o parte din trupul țării - Basarabia și nordul Bucovinei - smulse prin odiosul Dictat de la Viena, din 23 august 1939.

Un adevărat complot al celor două mari puteri totalitare - Germania lui Hitler și Uniunea Sovietică condusă de I.V. Stalin - prin care România a suferit grave amputări teritoriale prin pierderea Basarabiei, nordului Bucovinei, ținutului Herța, nord-estul Transilvaniei și Cadrilaterului.

Basarabia, nordul Bucovinei și ținutul Herța aveau să fie reintegrate

statului român, în virtutea dreptului de suveranitate, după finalizarea operațiunii de eliberare (26 iulie 1941) pentru că, după victorie, prin Convenția de Armistițiu (12 septembrie 1944) și Tratatul de Pace (10 februarie 1947) aceste străvechi teritorii românești să fie din nou pierdute în favoarea Uniunii Sovietice, de această dată în urma trădării democrațiilor occidentale.

Care au fost premisele acestor trădări ? Răspunsul îl putem afla din paginile unei cărți, scrisă cu minuțiozitate și rigurozitate științifică - "COMPLOT ÎMPOTRIVA ROMANIEI - 1939 - 1947", de către doi reputați cercetători istorici, IOAN SCURTU și maior doctor CONSTANTIN HLIHOR.

Lucrarea vine să restabilească în conștiința noastră, a românilor, adevăruri istorice legate de cea mai delicată perioadă din istoria Basarabiei, perioada 1939 - 1947, cu principalele ei momente și evenimente, redate în contextul internațional al vremii.

Din păcate, o astfel de lucrare nu poate reda în toată complexitatea ei viață și calvarul trăite de câteva milioane de români a căror patrie, ajunsă la discretia câtorva odioși potenți, le-a fost schimbată conform proprietelor interese.



Avem dreptul să ne cunoaștem istoria. Așa cum a fost. Si să-i judecăm, după conștiința noastră, pe călăii neamului românesc.

Iar istoricii IOAN SCURTU și CONSTANTIN HLIHOR, prin această lucrare de o incontestabilă ținută științifică ne oferă posibilitatea de a cunoaște un important și dureros capitol din istoria acestui secol a poporului român, DUBLA RĂPIRE A BASARABIEI.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

O expoziție a fost mai frumoasă decât cealaltă, iar cea aflată în plină primăvară pe simezele muzeului este de excepție. Reunite sub titlu "ATITUDINI" - cele 420 de lucrări sunt realizate în creion, tus, acuarelă, colaj și instalatia happening, de elevii claselor V-VIII din Școala generală nr. 18 din Constanța.

Rod al unei munci asidue, îndrumată cu dragoste și competență de înimousul profesor Adrian Drăguț, expoziția ne pune în față un experiment - colajul în care copilul folosește cu imagine și gust materialele aflate la îndemână. De exemplu, el sugerează plaja prin nisip și cochilii minusculi, marea prin textile colorate, iar cerul pensulat ușor în acuarelă. Ne-am oprit numai o clipă la o temă, dar sunt atâtea și atâtea teme rezolvate ingenios de ei, micii creatori.

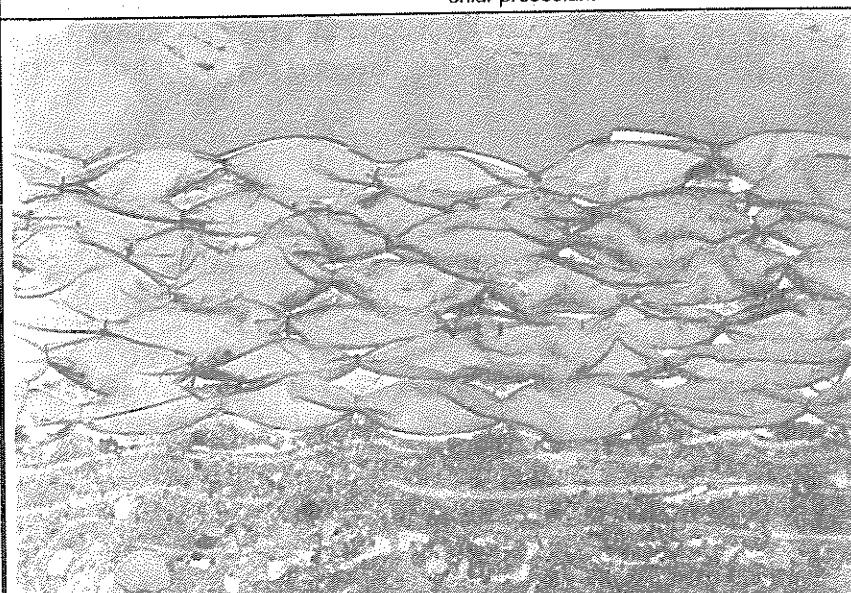
Instalația happening este premieră la o școală românească.

Dar oricât am încerca creionarea unor repere expoziționale, nu vom reuși mai bine decât să pot vorbi lucrările însese, când le veți privi cu înțelegere și admiratie în cele trei săli ale Muzeului Marinei Române.

Mariana PĂVĂLOIU

Expoziții ATITUDINI

A intrat în tradiția Muzeului Marinei Române organizarea expozițiilor de desen, pictură, colaj și modelaj, realizate de elevi și chiar prescolari.





SPRE PROVA, DUPĂ FURTUNĂ

Era prima dimineață în care, după zile de mormâială a ploii, de fălfăit agresiv de valuri, cu ceva tragic în ele, ieșeam pe punte împins de brațele moi ale soarelui, însuflăt de zarea încremenită ca un cerc în jurul nostru.

Mi-amintesc - a câtă oară? - vorbele unui coleg trecut și el pe aici: "Măi, cât am stat acolo, în fiecare dimineață mă uitam spre platforme și constataș că nu ne-am îndepărtaș nici măcar un metru de ele". Da, aşa era.

Singura mișcare a acestui tanc de stocaj țîței, în cei vreo nouă ani de când se află în zonă, este aceea în jurul geamandurii rotitoare de care este fixat, printr-o furcă metalică, de pupa. Așa că ne rotim după cum bate vîntul și după mișcarea curenților marini. Ne mai lipsesc pânzele pentru a avea imaginea unui vapor de mult uîtat. Deci, departe de semnele de circulație și doctrinele filozofice, de tot ce-i agresiv, suspect și vinovat, înaintam spre prova potrivindu-mi cumva pasul după cel al valurilor care macerau, la nesfîrșit, pelinul mării.

Să stau departe de țarm, aşa cum se întâmplă acum, nu mi-am dorit niciodată, cel puțin în ultimii ani. Dar, ubi bene, ubi patria. Sentimentul în singurării nu seamănă, cum ar spune cineva, cu un sarcofag, dar nici nu poți face abstracție de el. Ar fi ca și cum ai ignora subiectivul din memoria și conținutul zilei. Sau zăpada naufragiată nocturn, din abundență, pe punte, cu ceva inflamabil în ea. Descoperise iarna termometrul, suflând coloana de mercur în jos, iar cineva, cu nostalgia copilăriei, ridicase, cu grijă, un om de zăpadă. El supraviețuiește deasupra albastrului polar al mării până a doua zi. Înaintez spre o realitate ferită de orice mutilări, însoțit și de balamucul aerian al pescărușilor, spirite marine ce-și frâng zborul, repezindu-se la

bucățile de pâine aruncate în apă. Este și acesta un mod de a ține legătura cu lumea. Micul exil, acceptat pentru că asta ne e meseria, ne izolează de o lume care, chiar fragmentar, face parte din biografia noastră. Dacă invoc numai geografia ar fi un mod simplist și la îndemâna oricui. Dacă mă îndrept spre psihologie, atunci chestiunea capătă profunzime. Dinspre uscat ne vin mesaje doar printr-un singur canal de televiziune și un post de radio. Puțin pentru acest final de secol când năvălește peste simțurile noastre atâtă electronică audio-vizuală! Uf, infinitul și imposibilul meu pesimism! Cu cei de acasă cine n-ar vrea să comunice? Marhal McLuhan spunea că mijlocul este mesajul, atunci când analiza impactul erei Gutenberg asupra întregii evoluții a corporilor sociale. Dar nouă ne lipsește tocmai mijlocul, pe motiv că azi, ca și înainte, s-a interzis legătura personală cu familia atât celor de pe platformele de foraj marin cât și celor de pe tancul de stocaj. Așa că vorbim între noi și cu noi. Latinescul COMMUNICO, ajuns în română pe filiera franceză, naște întrebări care primesc răspunsuri piezișe.

Banii devin un vehicul des invocat, cu dispreț, de cei care acționează cureaua de transmisie a sindicatului sau a administrației. Mă refer la cei câștigați. Cum însă și eu sunt om al lui Dumnezeu, măntore la cărti cu gândul sprinten ca lumina zilei, gata să renunț la orice revoltă, fie ea și interioară. E o iluzie, desigur. Triumful văzului asupra celorlalte simțuri este total. Zburdalnice căutări retiniente spre luminisul depărtării măndruioșează-n secret. Mirajul călătoriilor este puternic. Dar el pleacă de la o iluzie, ceea ce nu este rău deloc. Un navigator este, uneori, un poet. El își facturează o astfel de stare, când există, cu încercarea depășirii propriilor

limite. Un poet care nu se poate iluziona nu este poet, se spune. Și el are o inimă vulnerabilă, la fel ca și tine, la fel ca și voi. De aceea Platon a cerut, poate, ca poetii să fie izgoniți din cetatea sa ideală. Dar nu și eternă!

Mă mut dintr-un bord într-altul, doar ca să nu stau locului; nu mă interesează dacă sculele de pescuit au vreun rechinas agățat, nu mă interesează dacă întrebările noastre despre adevăr și realitate, despre materie și energie, originea și natura susținelui sau liberul arbitru, sfârșesc în filozofia impasului, atâtă timp cât, pe mare fiind, ne-am aflat în imposibilitatea de a ajuta un pescădor turcesc, o ambarcațiune mică din lemn, care ne ceruse ajutor pe o furtună de gradul șase. Contactat prin stație de către comandanțul nostru, șeful secției cu delegație, un anume Bucura, ne-a interzis să oferim orice ajutor. No comment! Acum, azurul a despăgubit ca o ghilotină văzduhul, cauterizând bezna putredă a furtunii. Ziua de ieri a trecut, însă nici cea de mâine nu va dura o veșnicie. Viața aici, pe "Cimitirul Elefanților" cum i se mai spune acestui tanc, merge înainte, fixată în câteva tipare. De ce "Cimitirul Elefanților"? Probabil pentru că aici au ajuns comandanți și șefi mecanici din flotă aflați în pragul întrării în remiza socială. Sau poate că omul, ca și elefantul, nu iubește singurătatea. Numai că ultimul, în final, întoarce totul pe dos, murind singur.

Aplecat peste bord încerc să prind ceva din ecoul valurilor spumegând în urechile scoicilor și caut să controlez legile newtoniene ale emoției în fața unei întrebări ce îmi face ca săngele să circule prin vene cu diferite viteze: Oare ce caut eu aici?

Mircea LUNGU

MAGAZIN • MAGAZIN

DOSAR ECOLOGIC

SALVAȚI MAREA NEAGRĂ ȘI ÎN MAREA NEAGRĂ (MAI) TRĂIESC FOCI

Este un fapt arhicunoscut că "fieful" focilor îl reprezintă apele polare și subpolare. Acest lucru nu exclude însă posibilitatea că ele să găsească condiții prielnice de trai și în alte zone, cum ar fi Marea Mediterană și Marea Neagră.

Marea Neagră, considerată una din mările sărace din punct de vedere al diversității speciilor de viețuitoare, oferă condiții propice de viață și unor astfel de mamifere marine, demonstrează de însăși prezența acestora.

Cândva, ele se găseau în număr relativ mare în apropierea litoralului Mării Negre, inclusiv pe litoralul românesc. Astăzi numărul lor nu depășește cîfra patru sau cinci.

Aceste exemplare rarisme au fost observate și identificate ca fiind o specie de foci, așa -zisele "călugărițe", în zona Dogankent de pe coastele Turciei.

Din păcate, ele se află la o vîrstă destul de înaintată, nefiind observați pui sau indivizi tineri, fapt ce ne duce la concluzia că situația "călugăritelor" din Marea Neagră este pericoluită. Cauza principală? POLUAREA.

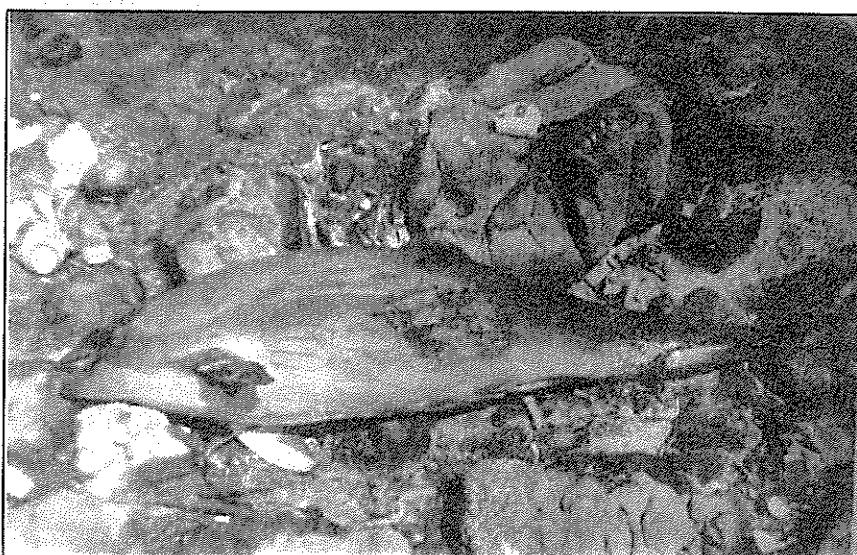
Valoarea unor astfel de mamifere marine rarisme este binecunoscută de specialiști. Și dacă poluarea nu le scurtează încă viață, există totuși pericolul ca ele să fie ucise chiar de unii pescari inconștienți. Oricum starea ecosistemului marin, în continuă degradare, nu lasă să se întrevadă un viitor optimist pentru "călugărițe".

MAI TRĂIESC (ÎNCĂ) DELFINI

Deși sunt în număr mult mai mare delfinii nu au o soartă cu mult mai fericită.

În anul 1950 se estima că în apele Mării Negre trăiau aproximativ un milion de exemplare.

De atunci numărul lor a început să scadă vertiginos



pentru că în 1987, făcându-se un recensământ pe baza cercetărilor aeriene și navale, să se constată că mai existau circa 445 de mii. Se poate deduce că azi numărul lor este și mai mic.

Cauzele acestei scăderi vertiginioase a numărului delfinilor au fost identificate astfel: moartea accidentală pe timpul activităților de pescuit marin, vânătul organizat de către oameni și, bineîntele, POLUAREA, în special datorată acumulărilor de metale ușoare.

Așa cum observă dr. Laurence D. Mee, director coordonator al Programului de Protecție a Mediului din Marea Neagră, intensificarea activității umane și, în special, explozia industrială din ultimul secol au avut ca rezultat creșterea până la niveluri alarmante a poluării mediului - uscat, apă, aer și, legat de aceasta, dispariția a numeroase specii de viețuitoare sau restrângerea ariei de dezvoltare a acestora.

Marea Neagră, un bazin continental închis și de proporții reduse suportă efectul poluării ca rezultat al activității a peste 160 de milioane de oameni de pe o suprafață reprezentând aproximativ jumătate din Europa. S-au luat în calcul nu numai statele riverane ci și aportul fluviilor și râurilor care se varsă în Marea Neagră și traversează mai multe țări. La acestea se adaugă accidentele navale sau deversarea deșeurilor petroliere și de altă natură de către nave.

ȘI TOTUȘI EXISTĂ SOLUȚII DE SALVARE

Semnalele de alarmă fiind trase, e drept cu multă întârziere, se încearcă salvarea Mării Negre și, implicit, a focilor, delfinilor și altor viețuitoare amenințate. Acest lucru este posibil numai prin eforturile concertate ale tuturor țărilor riverane și el trebuie făcut indiferent de costuri.

Semne bune există.

În aprilie 1993 a fost semnată Declarația de la Odessa - o convenție asupra pescuitului marin semnată de miniștrii mediului aparținând tuturor țărilor riverane Mării Negre. În același an, în septembrie, a luat ființă Programul de Protecție a Mediului Mării Negre, cu sediul la Istanbul, un program complex ce-și propune să reunească eforturile tuturor țărilor riverane și să creeze cadrul propice de avertizare, control și intervenție pentru reducerea poluării.

Dincolo de acest organism, însă, este necesar ca fiecare stat să-și reducă drastic nivelul de poluare în interior sub deviza: "Apă limpede".

Așadar, "călugărițele" și delfinii pot fi salvați.

Să dea Domnul.

*Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN*

SPIONAJ IN OCEANUL PLANETAR

OPERAȚIUNEA "AZORIAN"

(urmare din nr.31)

Nava "HUGHES GLOMAR EXPLORER" a sosit la destinație pe 5 iulie 1974 dar, datorită timpului nefavorabil, a trebuit să mai aștepte cinci zile până la începerea operațiunii. În dimineața celei de-a sasea zi nu mai erau decât valuri de 4 metri, compatibile cu capacitatele tehnice ale navei, permitând asamblarea și coborârea tuburilor. Necunoscuta majoră nu era comportamentul navei ci "CLEMENTINE", acest dispozitiv bizar pus la punct de firma LOCKEED și C.I.A. El nu făcuse obiectul decât al unei singure încercări, de altfel satisfăcătoare, dar nu ridicase niciodată un submarin.

În spatele comenzi navei, o cabină de dimensiuni uriașe adăpostea toate sistemele de control. Pereții erau acoperiți cu ecrane și calculatoare. Așezăți în spatele tablourilor de comandă, operatorii transmiteau semnale electronice tuturor elementelor navei și controlau funcționarea tuturor echipamentelor grație sistemelor de televiziune și hidrolocației.

Când nava "EXPLORER" a fost chiar deasupra submarinului rusesc, ordinatoarele au declanșat sistemul de stabilizare automată. Chiar în momentul începerii operațiunilor, traulere și nave de comunicații sovietice au apărut la orizont, trecând apoi atât de aproape de "EXPLORER" încât echipajele au putut să-și facă semne. Nava americană, cu numeroasele sale echipamente și macaraua care trona la peste 60 de metri deasupra punctii, trebuie că păruse foarte ciudată în ochii rușilor. Nedistingând nimic anormal, aceștia din urmă au hotărât să se îndepărteze, dar au rămas în

împrejurimi, de unde au continuat observarea de la mare distanță.

Între timp, s-au deschis porțile etanșe și apa a inundat "Piscina Lunii". Primul tub a fost coborât și fixat la suprastructura "CLEMENTINEI". Apoi s-au fixat două cabluri electrice care permiteau funcționarea stației de hidrolocație, a camerelor de televiziune, proiectoarelor și elicelor. În sfârșit, după ultima probă, s-a constatat că cele 8 elice din bordurile "CLEMENTINEI" răspundeau prompt la comenziile ordinatoarelor. Astfel, coborârea "CLEMENTINEI" putea să înceapă. Pe puncte, gruiul scotea automat un tub la fiecare 10 minute. "Călugărița" îl transporta apoi în dreptul macaralei și-l bascula vertical pentru a-l introduce în structura unde era asamblat.

Coborârea se efectua cu circa 1,8 metri pe minut. Două piese în formă de clește, acționate de cilindri hidraulici de 9 metri, sustineau structura asamblată și o făceau să coboare. Ieșind din corpul navei, "CLEMENTINE" păru enormă, atât persoanelor aflate pe pasarele cât, mai ales, scafandrilor aflați sub navă, gata să intervină în orice moment.

Dacă totul se derula după graficul prevăzut, în două zile aceasta urma să atingă fundul. În acest scop, echipajele vor lucra zi și noapte, schimbându-se la 12 ore. Ordinatoarele au asigurat inclusiv ghidarea "CLEMENTINEI" pe durata coborârii spre submarin. Fără curenții care o făceau să deriveze, sarcina ar fi fost mult mai ușoară. Dar aceștia o manevrau în toate direcțiile, că pe un șarpe uriaș. După două zile de coborâre, "CLEMENTINE" a atins o vale submarină la 4500 metri de fund. În cabina de control de pe "EXPLORER", specialistii nu slăbeau din

ochi ecranul verde care vizualiza coborârea "CLEMENTINEI" spre epavă. Un responsabil a aprins proiectoarele stroboscopice și a pus în funcțiune camerele de luat vederi. Așteptarea părea interminabilă operatorilor. Submarinul putea să apară în fiecare clipă. Numărătoarea inversă începu: 60 metri, 45 metri... Exact după un sfert de oră, o uimitoare imagine clară a apărut pe ecran. Culcată pe fundul nisipos, silueta aproape familiară a submarinului din clasa GOLF II prindea contur. Epava zăcea pe bordul tribord și părea în echilibru instabil. Chioșcul și cele trei capace de oțel care obturau rampele de lansare ale rachetelor erau foarte vizibile pe ecrane. Una dintre ele era deschisă și se putea distinge ogiva nucleară. Pupa submarinului era strivită, iar bucați de metal erau răspândite pe fundul oceanului de jur-împrejur. Grație elicelor sale, "CLEMENTINE" s-a poziționat deasupra epavei. Structura cleștilor, trei pe o parte și cinci pe cealaltă, semăna cu cea a unui braț uman.

Vehiculul de recuperare se găsea exact deasupra submarinului când, dintr-o dată, s-a izbit violent de o creastă stâncoasă mascată de nisipuri. Specialistii estimaseră greșit distanța care o mai separa pe "CLEMENTINE" de fundul oceanului. După o discuție aprinsă, "CLEMENTINE" a fost ridicată din nou deasupra submarinului. Se reîncepe operațiunea și de această dată cele opt brațe au alunecat corect sub coca epavei. Din cabina de control incidentul păru fără consecințe grave.

Traulerele sovietice se apropiau din nou.

S-a dat ordin să se activeze propulsoarele verticale ale "CLEMENTINEI". S-a ridicat un nor de nisip; în sfârșit, submarinul părăsea fundul oceanului. Immediat, macaraua începu să ridice ansamblul de tuburi cu o putere echivalentă de 7700 tf. Sub efectul acestei sarcini, "EXPLORER" se afundă încă 1,8 metri și începu să freamăte și să trepideze. La reacția

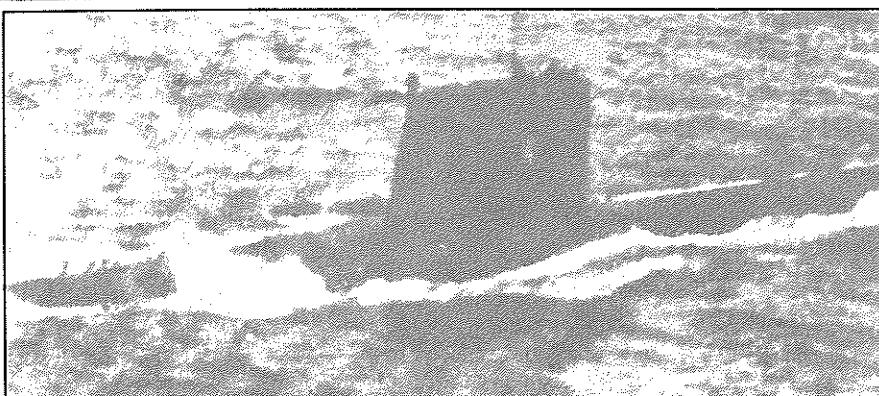


 spontană și violentă a navei unii marinari, surprinși de impact, și au pierdut echilibrul.

Motoarele au început să urle în suprasarcină. Echipajul a încremenit: părea că totul se va opri în acest stadiu sau, mai grav, că nava însăși se va scufunda.

După câteva minute, cât o vesnicie, "EXPLORER" s-a echilibrat. Reveniți la posturile lor, membrii echipajului au putut să remарce că rușii îl observau prin binocluri. Urcarea lentă continua fără nici un incident. Responsabilii C.I.A. începeau chiar să credă că aveau victoria în mâna. Timp de 14 ore ecranele arătau aceeași imagine verde-gri a submarinului captiv în brațele "CLEMENTINEI". Se schimbau deja păreri optimiste în cabina de control când o oscilație, pe ecran, a atras atenția unui tehnician. În secundele următoare, trei brațe anterioare ale "CLEMENTINEI", afectate în urma impactului cu fundul stâncos, s-au desfăcut, dispărând instantaneu în adâncuri. Cele două brațe rămase, care strângau prova submarinului, împiedicau coca să alunecă din grilajul metalic și din cei trei clești situați în dreptul chioșcului. Dar, în aceste circumstanțe, greutatea epavei, plină cu apă, exercita o presiune enormă asupra părții de cocă situată chiar în fața chioșcului. Deodată, inevitabilul se produse: submarinul s-a rupt în două la circa 20 de metri de partea din față. O parte din corp, cu chioscul, a alunecat în afara grilajului. În timp ce aparatura video vizualiza teribilele imagini ale catastrofei, în primul plan, pe ecrane, se putea vedea o rachetă părând lent tubul de lansare și scufundându-se inexorabil odată cu cea mai mare parte din corpul submarinului.

În cabina de control specialiștii încremeniseră cu totii. Nimici nu putea să se abată de la gândul că ogiva nucleară va exploda atingând fundul. Detectoarele de pe "EXPLORER" au înregistrat în cele din urmă impactul acesteia cu fundul oceanului. Sansa de a recupera doar



partea din submarin rămasă încleștată de "CLEMENTINE" le apartinea. Să pentru că tensiunea să urce la extremis, o navă sovietică și un elicopter au apărut în imediata lor vecinătate. După ce a survolat la mică înălțime nava "EXPLORER", evitând în ultima secundă macaraua, elicopterul a dispărut în ceată, evident cu imagini înregistrate pe peliculă.

Responsabilii C.I.A. au ordonat continuarea operațiunii. "CLEMENTINE" a fost oprită la 30 metri sub apă, fiind coborâte levierile de încărcare. Circa 20 de minute mai târziu, "CLEMENTINE" se afla din nou în "Piscina Lunii". După ce dispozitivul recuperator a fost fixat, porțile etanșe s-au închis iar apă din interior a fost evacuată cu ajutorul pompelor. "CLEMENTINE" a apărut treptat, ținând coca submarinului între cleștii săi. Acesta era acoperit cu un strat fin de măl. Deoarece detectoarele indicau scăpări radioactive, marinarii care sprijiniseră și curățau partea de submarin salvată au fost retrăsi.

Unitățile sovietice mențineau neîntreruptă supravegherea de la distanță când echipajul putu citi pe teleimprimatoare știrea că președintele Richard Nixon demisiona, fiind înlocuit cu vicepreședintele Gerald Ford. Misiunea secretă se afla deodată sub responsabilitatea unei noi administrații.

La bordul navei "EXPLORER", medicii și infirmierii îmbrăcați în costume antiradiatii se îndreptau spre submarin. Erau însărcinați să recupereze cadavrele. Interiorul submarinului fusese

literalmente comprimat, fapt ce facea căutările dificile. Cu toate acestea au descoperit, destul de rapid, trei cadavre aproape intacte și un mare număr de picioare, brațe și diferite alte părți componente ale trupului uman pentru a reconstituiri alte trei cadavre. Jur împrejur mișunau numeroși crabi necrofagi.

Pentru a menține credibilitatea misiunii de recuperare a nodulilor metaliferi, "EXPLORER" a mai staționat câteva zile în zonă. Rușii nu trebuiau să aibă nici o bănuială.

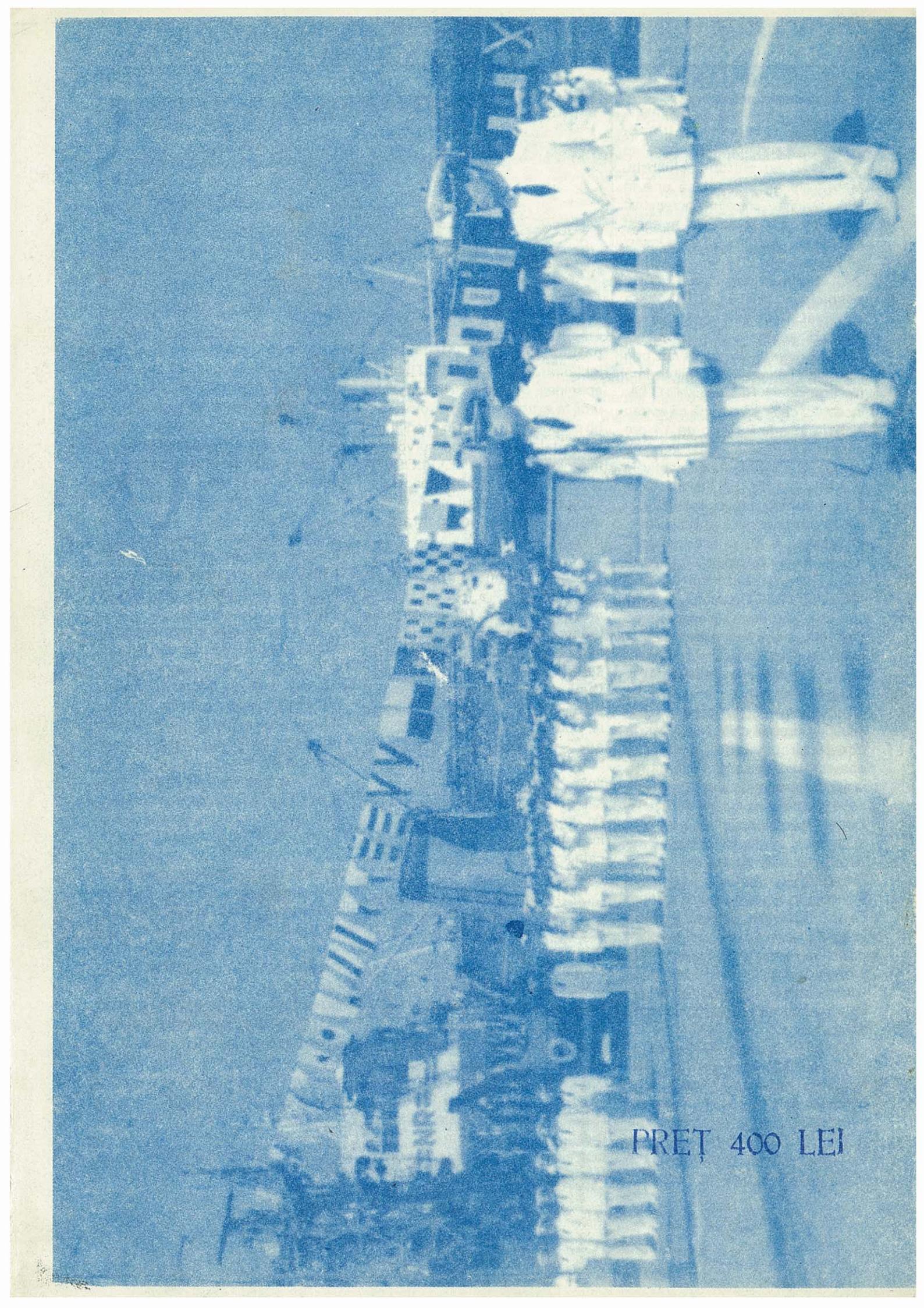
În orele care au urmat primei explorări a părții recuperate, la bord s-a acționat pentru evacuarea, fotografierea și decontaminarea cadavrelor și rămășitelor umane. Acestea au fost protejate în saci de plastic depozitați într-o cabină specială.

Un infirmier a descoperit într-o cabină o etajeră plină cu cărți și un jurnal manuscris. Responsabilii C.I.A. l-au încredințat laboratorului. După tratamentul aplicat, jurnalul a devenit aproape în întregime lizibil.

În noaptea de 13 august 1974, nava "EXPLORER" a ridicat ancora îndreptându-se spre Hawaii. Câteva minute mai târziu, un elicopter ateriza pe platforma navei. Aproape imediat el va decola cu jurnalul secret care trebuia să ajungă intact la sediul C.I.A. din Washington.

(va urma)

*Căpitan de rangul III
Gheorghe DULCA*



PRET 400 LEI