



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 34 (5/1995)





Din SUMAR :

- **Marina Militară Română - un ferm partener pentru pace, un sol demn al națiunii românepag. 4**
- **Fregatele românești - un deceniu de activitatepag. 6**
- **Oamenii bâtrânu lui fluviu ... pag. 9**
- **ZIUA MARINEI ROMÂNE - tradiții și obiceiuripag. 14-15**
- **File de istoriepag. 19-22**
- **MAGAZIN • MAGAZINpag. 25-26**

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.

**Coperte: Nave reprezentative pentru
Marina Militară Română**
I - Distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI", Monitorul
"MIHAIL KOGĂLNICEANU" și Nava-scoală
"MIRCEA"
IV- Submarinul "DELFINUL"

COLEGIUL DE REDACȚIE:

*Cpt. Rg. II Ioan DAMASCHIN, redactor șef,
maior Costin CONSTANDACHE, secretar general
de redacție, Cpt. Lt. Marian MOȘNEAGU,
redactor.*

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

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ

Procesare computerizată

GMB
Publishing

GMB Show Room

B-dul Ferdinand nr. 32 Constanța

Tel: 041-693199, 618305

Tel/Fax: 041-619222

Culegere text: Nicoleta NICOLAEV

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția:

CERCUL MILITAR CONSTANȚA

Strada Traian nr.29

Telefon: 618127, 615700/238

Tiparul executat la
POLIGRAF S.A. Constanța

Sărbătoarea MAICII DOMNULUI

în constiuția ostașilor Marinei Române, la Pontul Euxin

În fiecare an, la 15 August, Marina Militară Română sărbătorește, cu simțăminte profunde, pe Maica Domnului - Sfânta Fecioară Maria - considerată, din vremuri îndepărtate, ca Patronă a sa.

Sărbătoarea în sine este legată de viața spirituală a fiecărui dintre noi, de istoria măntuirii neamului omnesc, dar în același timp este trăidă creștină, în cuget românesc și de toti devotații Institutului Marinei Române.

Exemplul Maicii Domnului de curăție, smerenie, demnitate și credință, este păstrat în inima oricărui marină român, oriunde el s-ar afla pe meleagurile Terrei și pe întinsele ape ale întregii lumi.

Pentru acest motiv, sărbătoarea Adormirii Maicii Domnului reprezintă un adeverat prilej spiritual, care îndeamnă pe fiecare la străduință neîncetată în a face totul pentru a se dovedi la înălțimea vrednicilor noștri înaintași.

Cu acest prilej, îndemnăm pe toți marinarii români de afi, în permanență, aceeași devotia marinari și fiilor statornici ai națiunii noastre, plini de dăruire și loialitate pentru demnitatea uniformei pe care o poartă, cât și a instituției pe care

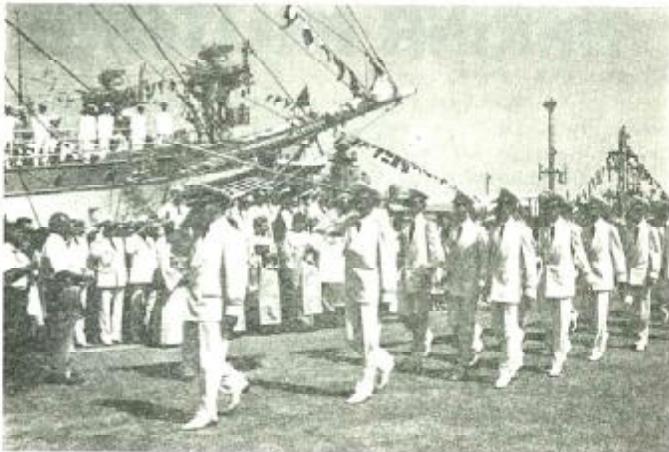
o reprezintă, să fie păstrători ai datinilor creștinești și românești.

În acest fel marinarii poartă în sufletele lor năzuințele nobile, de adevărați filii ai neamului.

La acest moment, sub privirile și ocrotirea Maicii Domnului, facem îndemnul către marinari - Păstrati numele de creștini și de români, de fiu ai bisericii strămoșești și de fiu ai patriei noastre, pentru care s-au jertfit părinții, moșii și strămoșii noștri de-a lungul veacurilor!

lată de ce socotim, apropuse de Întellegerea și de înțima noastră, imaginea Maicii Domnului, finând în brațe, la timpul principei, pe Cetățoateștilor și apărător al întregii existente, pe care El, din veșnice a creat-o și a desăvârșit-o, ducând-o continuu la izvorul vieții, pentru a-și îndeplini menirea.

Maica Domnului, Patrona Marinei Române, este asadar "acea" care face legătura între om și Dumnezeu, când el se află pe mare, pe

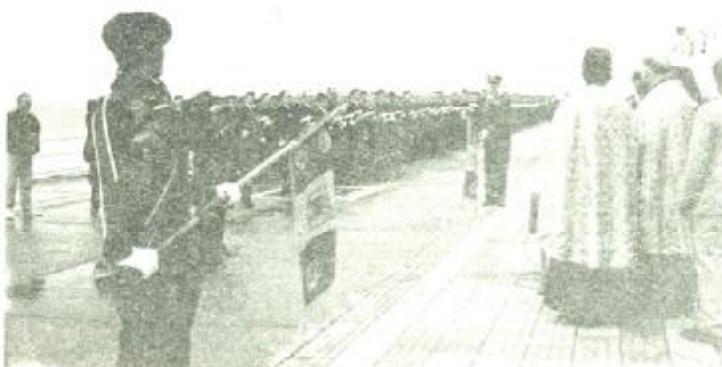


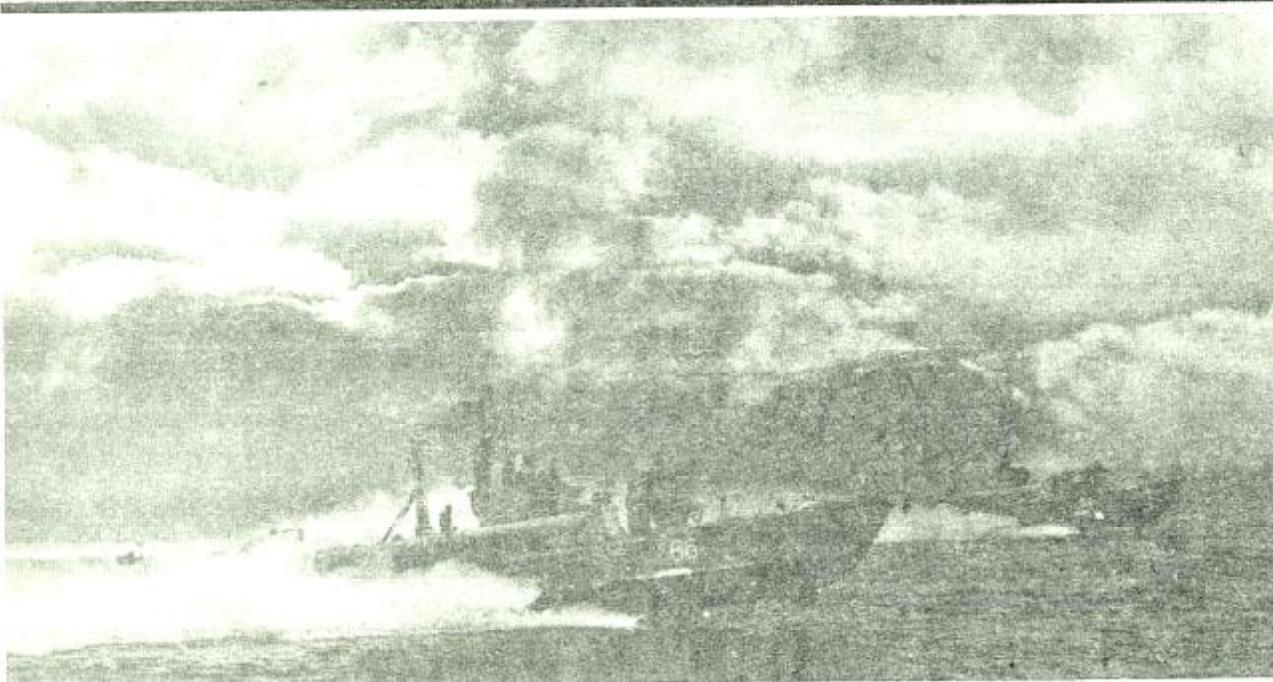
oscăt sau în aer, așa cum o frumosă rugăciune a Bisericii se exprimă în fiecare zi, în cultul ei liturgic.

Ea - Maica Domnului - care ocrotește Marina și pe marinarii ei, stă de veghe la bunul mers al marinel, până la dăruirea totală, după exemplul dat, pe deplin, când Ea se află de veghe la picioarele Fiului Său când el era pe înălțimea Crucii.

În numele Bisericii noastre, spunem - Prea Sfântă Născătoare de Dumnezeu, ocrotește Marina Română și pe marinarii ei.

*Lucian
ARHIEPISCOPUL TOMISULUI*





MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ

**Un ferm partener pentru pace,
un sol demn al națiunii române**

În acest sfârșit de zeci de ani, lumea contemporană pare să tragă concluziile a două catastrofale conflagrații pe care le-a trăit, cele mai teribile din istoria omenirii - primul și al doilea război mondial, soldate cu zeci de milioane de victime și immense pagube materiale - îndreptându-si privirea spre ceea ce se ar putea numi universală speranță de pace. Căci, parafrazând un clasic celebru, secolul al XXI-lea, ori va fi un secol al păcii, ori nu va fi deloc.

La scară mondială, în pofta conflictelor locale de tot felul, sunt semne că dorința de pace a popoarelor dorința de pace a omului obișnuit, încep să se impună ca dominantă în viața politică a planetei. Marile transformări revoluționare din Europa anului 1989, câderea, prin voînta popoarelor și dictatul răjiunii, a zidurilor și barierelor de forcă ce au despărțit vechiul continent timp de 50 de ani, încetarea războiului rece, au creat o puternică premisă în acest sens. Pare că somnul răjiunii, ce a zâmbit monștrii, a încetat și zorii unei noi ere stau să se iovească.

Pasnic și creștin prin naștere, tradiții și fapte, poporul român, căruia istoria sa bimilenară îl oferă mândria

modestă de a fi unul din puținele popoare ce nu a dus răzbacă de cucerire, ci doar de apărare a vrei sale străbune, apare în acest concert al popoarelor ce-și rostesc opțiunea pentru pace, în primele rânduri. Astfel, fapt concludent, România este prima țară ce a semnat "Parteneriatul pentru Pace", document cu profundă rezonanță istorică ce deschide o nouă perspectivă a relațiilor est-vest, în mod concret, a dialogului de pace între popoarele Europei.

În cadrul acestui mare efort comun internațional ce edificare a păcii, care este "Parteneriatul pentru Pace" Marina Militară Română - parte integrantă a Oștirii Române - are un rol însemnat. Căci marea - această puncte albastră ce leagă națiunile - este și cea mai leșnicioasă cale prin care popoarele își pot da mâna, pot conlucra, se pot cunoaște reciproc, prin solii lor în uniformă albastră - marinarii.

În ultimii ani Marina Militară Română a primit, în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", vizita marinariilor din numeroase țări ale lumii - Statele Unite ale Americii, Franța, Anglia, Italia, Germania, Olanda, Belgia, Turcia, Grecia, Spania etc. -

efectuând, la rândul său, marsuri - solie în numeroase porturi. Chiar în această vară, în luna iulie, două nave românești - "MIDIA" și distrugătorul "MARĂȘEȘTI" au purtat tricolorul în Marea Egee și Mediterana, în Oceanul Atlantic și Marea Nordului, participând la întâlniri și exerciții comune cu marinari din numeroase țări riverane mărilor amintite.

Aceste întâlniri, aceste acțiuni comune, ce se amplifică treptat în profunzime, puse sub semnul păcii, sub semnul "Parteneriatului pentru Pace" împlinesc, astfel, una din menirile esențiale ale Marinei Militare Române - de a fi scut de nădejde al națiunii, în largul mării, de a fi, totodată, o solie demnă a poporului român și exprimă dorința de pace și conlucrare cu toate popoarele lumii.

În paginile ce urmează continuăm să prezentăm ecouri ale ultimelor acțiuni desfășurate în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", la care a fost și este prezentă Marina Militară Română.

Maior
Costin CONSTANDACHE

MARINARI ROMÂNI

pe navele U.S. NAVY

În urma stagiuului efectuat la bordul fregatei americane "DOYLE", în perioada 8-15 Septembrie 1994, căpitanul - locotenent Adrian Iordache, comandantul vânătorului de submarine "CONTRAAMIRAL NICOLAE NEGRU", devine primul ofițer român care a înălțat o astfel de misiune de documentare la bordul unei nave de luptă aparținând S.U.A. Preluat de la Menton (Franța) ca ofițer operativ, tanărul comandant a avut ocazia să participe la un exercițiu de respingere a atacului executat, simultan, de către nave de suprafață și aviație, asupra acestei nave care a ripostat cu trageri de artilerie și lansări de rachete pe imitatori de finte, la o căutare de submarin și, în final, la aplicarea comună cu distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI". Această primă contact cu realitatea și rigorile vieții la bordul unei navi din Flota a VI-a i-a înlesnit nu numai unicătatea unei experiențe profesionale de excepție, dar și ascensiunea proprii pregătiri, care își poate aprecia prin acordarea unei distincții de merit ulice U.S. Navy.

Acompaniat de maștrul militar clasa a III-a Cristian Neagu, unul dintre specialiști în domeniul armelor sub apă de la bordul vânătorului de submarine "VICEAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN", inclusiv ofițer și participat, între 20 mai - 7 iunie 1995, la un marș de instrucție în Marea Mediterană. Cei doi reprezentanți ai Marinei Române s-au înălțat de această dată la bordul U.S.S. "SIMON LAKE", o navă auxiliară cu un deplasament de 21.000 tone specializată în execuțarea de reparări curente la submarinile clasice sau cu propulsie nucleară.



Căpitan-locotenent
Adrian IORDACHE

din cariera sa. Un motiv fiind de a se mândri cu semnal distinctiv al submarinistilor americanii, primit la despărțirea de acestuia.

Aici a vizitat crucișătorul ușor cu propulsie nucleară "TICONDEROGA", cap de serie al clasei tancușe, și tot aici și-a servit ziua de naștere,

După o altă intervenție de scură durată la un submarin aflat în baia Augusta, din estul Siciliei, au urmat alimentarea în mars de la tancul american "BIG HORN", transferul cu

elicopterul de materiale și personal de pe nava de aprovizionare "PLATE" și altă dovadă zile la Cartagina, principala bază navală a Spaniei.

Pentru timpul stagialui, gazdele le-au oferit informații diverse, într-o atmosferă amicabilă. Ofițerii români și-au exprimat mai multe convingăndu-și impresiile în registrul istoric al navei, au acordat un interviu televiziunii Pentagonului și au făcut schimb de fotografii și plachete, de pe care am regăsit cu plăcere urarea marinărescă "FAIR WINDS AND FOLLOWING SEAS" - Vânturi prietene și mari acostături.

Căpitan - locotenent
Marian MOŞNEAGU



M.M.c.l. a III-a
Cristian NEAGU

La înmplinirea unui deceniu de activitate,

FREGATELE ROMÂNEȘTI ÎN ZI DE SĂRBĂTOARE

Vineri, 30 iunie 1995, pe dona militară a portului Constanța s-a desfășurat un ceremonial militar și religios prilejuit de aniversarea a 10 ani de la înființarea celei mai moderne unități de vânătoare de submarine din cadrul Marinei Militare române.

În prezența domnului viceamiral Gheorghe Angheluș, șeful Statului Major al Marinei Militare, a unor comandanți de mari unități și unități, reprezentanților oficialităților locale, precum și a numeroși alți invitați și membri ai familiilor marinilor, la orele 09.00, la bordul navelor au fost arborate pavilionul, geacul și mareale pavoaz.

În debutul festivității, căpitanul de rangul II Ion Gagiu, fost comandant de navă și actualul comandant al acestel unități a prezentat Ordinul de zi al șefului Statului Major al Marinei Militare dedicat acestui eveniment. În continuare, au fost înmânate o serie de diplome și placete jubiliare unor cadre militare care s-au remarcat prin continuitate și printr-o contribuție deosebită la înăpere și obiectivelor și misiunilor specifice, precum și



unor oaspeți de onoare.

Navele din compunerea acestei unități, comandanță de-a lungul anilor de căpitanii de rangul I Constantin Urdăreanu, Traian Atanasiu și căpitanii de rangul II Ioan Buta, Victor Blideu, Dan Leahu și Valentin Botezatu, au fost proiectate și construite prin contribuția specialiștilor români din cadrul ICEPRONAV Galați, Centrului de Cercetări Științifice al Marinei Militare și Săntierului Naval Mangalia.

În primii 10 ani de activitate desfășurată în cadrul Diviziei de Mare și, în prezent, al Flotei Maritime, echipajele celor cinci moderne fregate, având înscrise

pe bordaj numele unor personalități marcante din rândul amiralilor marinei române, au fost permanent apte să acționeze energetic, ziua și noaptea, pe mare bună sau rea, pentru apărarea frontierelor maritime ale țării.

În contextul măsurilor de integrare euro-atlantică a României și al "Parteneriatului pentru Pace", echipajele fregatelor românești au participat cu succes la multiple acțiuni comune cu nave aparținând unor flote străine, atât în Marea Neagră cât și pe timpul marșurilor de instrucție desfășurate în Marea Mediterană, demonstrându-și profesionalismul și temeinica lor pregătire marinăreasă.

Oglindind constant în paginile sale capacitatea combativă, coeziunea, simțul marinăresc, eforturile depuse și performanțele înregistrate în cadrul operațiilor, misiunilor de foc, marșurilor de instrucție și altor acțiuni complexe privind lupta pe mare, "MARINA ROMÂNĂ" adresează sincere felicitări întregului personal al divizionului și urarea de a fi mereu în elita unităților Marinei Militare, ca destoinici apărători ai României la Marea cea Mare.



... SI ÎN ACȚIUNI DE COOPERARE MULTINAȚIONALE

Duminică, 16 iulie 1995, orele 10.30. Fregata "VICEAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN" (264), comandanță de căpitanul de rangul III Dumitru Dordea părăsește portul Constanța pentru a executa un important marș de instrucție în Marea Neagră.

După revista de bord care a precedat ieșirea pe mare, căpitanul de rangul II Valentin Botezatu, comandantul Brigăzii de nave antisubmarin avea toate motivele să credă că starea tehnică a navelor și "calibrul" celor 97 de marinari care compun echipajul pot concura cu succes la reușita marșului pe care-l conduce.

Atenția supraveghetă de locotenentul major Nicușor Ilisa și maistrul militar clasa I Gheorghe Crășmaru, navigația spre strâmtoarea Bosfor s-a desfășurat normal, fără incidente.

În dimineața zilei următoare, după tranzitarea strâmtorii, nava a ancorat în fața Palatului Dolmabahce. Actualmente muzeu, acesta continuă să domine de aproape un secol și jumătate sfîrșitul european, după ce a servit drept reședință ultimilor sultani otomani.

Conform programului, detaliat încă de la finele lunii mai de

Comandamentul Zonei Maritime de Nord, exercițiul de tip combinat a implicat participarea distrugătoarelor T.C.G. "KILICALIPASA" (D - 349), T.C.G. "YOCETEPE" (D - 345) și a submarinului "INONU" (S - 333) din partea Forțelor Maritime Militare ale Turciei, a fregatei românești (care a purtat numele de cod "TETAL") și a corvetei bulgărești "RESHITELNII" (I3).

Ziua de 19 Iulie a debutat cu marșul navelor spre raionul de desfășurare a exercițiului naval.

Kara Deniz și-a justificat și de această dată renumele de mare oșpitalieră, chiar dacă regimul juridic al strâmtorii a redevenit un subiect de actualitate.

Antrenarea, în comun, a navelor ce aparțin forțelor militare ale țărilor din sud - vestul Mării Negre este o primă inițiativă avansată de gazdele noastre care este menită să contribuie, așa cum preconizează și căpitanul de rangul I Cavit Sungun, comandantul Divizionului de distrugătoare turcești, la largirea relațiilor de prietenie ce au caracterizat de-a lungul anilor țările participante.

Maistrii militari Marian Babijă, Octavian Mache, Sorin Gălan și Gheoghe Ilie, subordonau căpitanul

de rangul III Zoltan Varga se încinge fără menajamente în carturile din sala mașinilor, gata oricând să le cupleză la viteza impusă.

Tragerea navală executată cu tunul de 76 mm reconfirmă calificativele superioare obținute în etapele precedente de instrucție de unitatea de luptă din care fac parte căpitanul - locotenent Valeriu Chiriac, maistrii militari Petre Reti, Dănuț Lambă și soldanul Sidor Mușin.

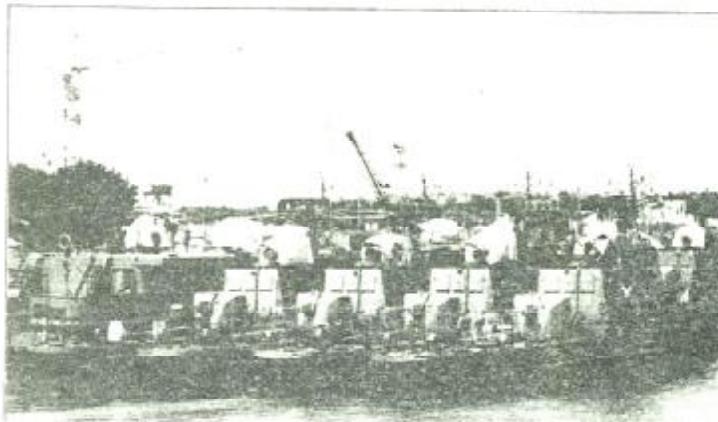
Un exercițiu de căutare și urmărire a submarinului (CASEX) este de neconceput fără probă de dexteritate a hidrolocatoristilor, din tagma cărora se remarcă prin profesionalismul maistrii militari Vasile Samoilă și Valeriu Breșug.

Petrecută la acord, noaptea este la "discreția" comandanților de nave.

Acompaniat de un secund întreprinzător, căpitanul - locotenent Dan Ciontoiu și un șef de echipaj, experimentat, maistrul militar principal Nicolae Preda, al nostru valorifică clipele de răgaz prin câteva antrenamente premergătoare activităților de a doua zi. Joi sunt programate un exercițiu de cercetare navală (SUPFEX) și un altul de căutare și salvare pe mare a manechinului "OSCAR". Locotenentul major Dan Moise, ajutat de maistrii militari Silviu Lupu și Daniel Simion vor fi cei care vor asigura continuu compatibilitatea mijloacelor de transmisii și elementele necesare descoperirii fintelor navale.

Pe timpul întoarcerii în radă, manevrele tactice executate în comun au reconfirmat echipajelor convingerea exprimată și la bilanț că fiecare dintre parteneri și-a etalat propriile competențe, astfel încât acest performant exercițiu multinațional să contribuie la sporirea securității și la menținerea stabilității în bazinul Mării Negre.

Căpitan - locotenent
Marian MOȘNEAGU



Vânătoare de submarine ale Marinei Militare române

OASPEȚI AI MARINEI ROMÂNE

Nava americană USCGC - "Dallas"

Timp de cinci zile, în perioada 28 iunie - 2 iulie 1995, Marina Militară Română a avut ca ospetă nava americană USCGC DALLAS care a făcut o vizită în portul Constanța. Aceasta vizită este o premieră întrucât "DALLAS" este prima nava aparținând Păzii de Coastă a S.U.A. care intră în Marea Neagră și într-un port românesc. În timpul vizitei la Constanța marinarii americani au avut prilejul să facă o imagine concretă despre Marina română și comunitatea sălăscă curiosă obiectivele istorice și culturale din România.

Nava DALLAS, alături sub comanda căpitanului Joseph L. Jones Jr., are un echipaj de 22 ofițeri și 158 marini, bărbați și femei. Nava are un depășire de 3300 tone lungimea - 153 metri, lățimea - 128 metri, pescuit - 7,3 metri iar ca armament un tun MK 75 Oto Melara calibrul 76 mm cu sistem de coordonare a lozilor MK 92, o mitralieră MK 15 CWS calibrul 20 mm; 2 mitraliere MK 38, calibrul 25 mm; 2 mitraliere calibrul 50 mm.

USCGC "DALLAS" a fost lansată în 1967 la Sectorul Naval Avondale din New Orleans, Louisiana. "DALLAS" a fost cel de-

al doilea caiet din clasa Hamilton și primul numele lui Alexander J. Dallas secretarul Trezoreriei sub mandatul președintelui James Madison din 1804 - iată. De la înfășare, portul de domiciliu al navei DALLAS a fost orașul New York. A servit în Vietnam și a condus sepiile pe urmări de imigranți, pentru care a primit distincția pertință.

Unitatea Meritului. În 1989 "DALLAS" a fost nava de comandă pentru operațiunea fară precedent în care 125 mil de cubanezi au navigat spre Florida în bărci improvizate. În 1986 după explozia rachetei spațiale Challenger, DALLAS a fost nava de comandă pentru cea ce la vremea aceea, a fost cea mai mare operațiune de salvare și salvare-excepțională în timpul crizei haitiene, din 1991 - 1992. DALLAS a comandat cea mai mare flotă de cultere ale Păzii de Coastă sărbătoare vreodată salvându-aprins 35000 de emigranți haitieni. În vară anului 1994, DALLAS a reprezentat Păzii de Coastă

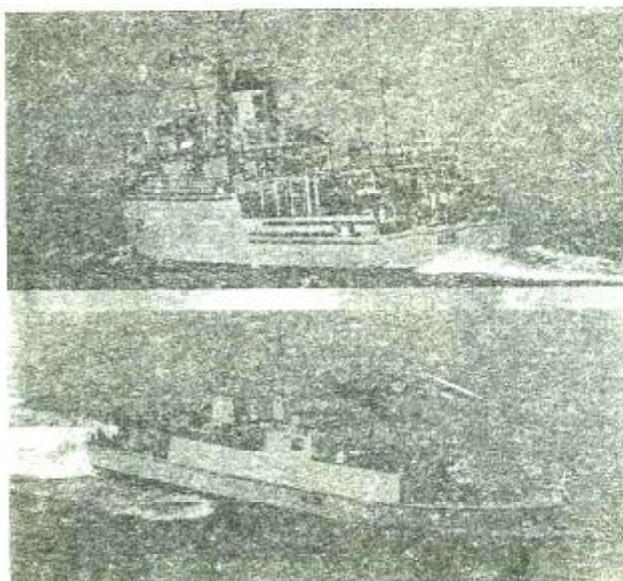


la cea de-a 500-a aniversare a celor două în Normandia. În toamna lui 1994, DALLAS a fost nava - amiral a Operațiunii "Able Vigil", comandanți 51 de nave și opereate de zbor ca răspuns la acțiunea a peste 20 de mii de emigranți cubanezi care se îndreptau pe mare spre Statele Unite. DALLAS s-a adus, de asemenea, contribuții importante în lupta anti-drog, capturând peste 100 mil de livri de marijuna și 2 tone de cocaină.

**Maior
Costin CONSTANDACHE**

DRAGOARE BRITANICE LA CONSTANȚA

Pentru prima dată în istoria relațiilor româno-britanice și două dragoare de mine din clasele HUNT și SANDOWN aparținând Marinei Regale Britanice, H.M.S. "BRECON" (M-29) și H.M.S. "WALNEY" (M-104), au efectuat o escaloare în portul Constanța, în perioada 11-13 iulie



1995.

Navele au fost construite de Santiul Naval Vosper Thornycraft din Woolston și face parte dintr-o flotă de dragoare alcăută din 50 de nave. H.M.S. "BRECON" este prima din clasa celor 13 nave lansate în 1978. Nave de acest tip au participat la operațiuni de eliminare în Golful Persic, Marea Rosie și Atlanticul de Sud. Nava comandată de locotenent-comandorul I.D. Hugo are un depășire de 450 tone, lungimea - 52,5 metri, lățimea - 10,5 metri, pescuit - 2,4 metri, viteza maximă 14 Nod și o autonomie de 3000 Mil/2 Nod. Nava comandată de locotenent-comandor Robertson are un echipaj format din 7 ofițeri și 27 de marinari.

Construcția primei nave din clasa SANDOWN a început în anul 1985. Această tip de dragoare are un depășire de 450 tone, lungimea - 52,5 metri, lățimea - 10,5 metri, pescuit - 2,4 metri, viteza maximă 14 Nod și o autonomie de 3000 Mil/2 Nod. Nava comandată de locotenent-comandor Robertson are un echipaj format din 7 ofițeri și 27 de marinari.

În ziua plecării, navelor britanice au executat în premieră un exercițiu comun cu dragoarele mariste "LT. REMUS LEPRU" și "LT. ALEXANDRU AXENTE" comandate de căpitanul de rangul III lordonice Vlad și locotenentului major Romen Eșanu.

La conferința de presă organizată la soiute, comandorul Richard Moore, comandantul marii unități de dragoj a declarat, printre altele: "Stiu că aveți o experiență bogată în desfășurarea acțiunilor în Marea Neagră. Sună convins că amicalilor Marinei Militare Române le-ar plăcea să aibă nave mult mai moderne și eu personal mi-am petrecut o bună perioadă de timp din activitatea mea pentru a convinge guvernul Marii Britanii despăgubirea imbinățării astăzi Marinei Regale. Nu am nici o îndoială că marinari români, ca tradiție pe care le au în execuțarea misiunilor pe mare, vor îndeplini și în viitor asemenea activități, cu multă eficiență. Sper că în viitor nu prea îndepărtat, vom executa activități comune cu numai în Marea Neagră și în Marea Mediterană".

**Căpitan-locotenent
Marian MOȘNEAGU**

Oamenii bătrânlui fluviu

Destine sub marele pavoaz

Fără fluviul istoriei sale, peisajul Brăilei ar apărea monoton căci, după cum apele i-continentele își preschimbă necontenit măca și coloritul între două anotimpuri în consonanță cu imperiul său clopot deluvian. Dunărea pare să fi impus riveranilor să dinamism, imaginativ și universalitate. Același puls al vitalității ancestrale, generat de însăși "starea de legendă a Dunării" și întreținut atemporal de pendulararea catargelor peste calmul odihnitor al undelor, aveam să-l redescopăr, în plină zi de vară, în perimetrul portuar al orașului, printre marinarii militari, acolo unde tradiția renăscută peste ani a redevenit adormita destinație cca mai fidelă călăuză.

În răstimpul în care trei dintre unitățile de nave tulene scoceau fluviul și brațele sale navigabile, prin marsuri de recunoastere în raloane îndepărtate, tangentând Prâlla doar pentru completarea plinurilor, aici se contura tot mai pregnant nucleul unei noi unități de marină.

Vorbindu-mi despre evoluția activităților de pregătire pentru luptă în cadrul divizionului de monitorare, domnul căpitan de rangul II Ion Tânăsache, comandanțul acestei unități recent constituită, evidenția deja două premiere înregistrate în luna debutului. Prima ieșire pe fluviu și participarea Statoului Major la prima aplicație de comandanțament pe hârnic cu transmisii în teren au



confirmat faptul că, desigur, există potențialul uman și în perspectivă, și cel material necesar consolidării și afirmării divizionului.

In câteva minute, monitorul "ION C. BRĂTIANU" - a părăsit brațul Arapu, iar după un rondou strâns la tribord să înscrie în amonic, pe axul senalului navigabil. Alături de personalul electromecanic, specialistii uzinei construcțoare MASTER S.A. București probează la cald comportarea motoarelor, prin parcursarea întregii game de viteze. În absența căpitanului - locotenent Valentin Pârlău, proaspătul comandanț al acestei silențioase nave de construcție românească, comanda navei este asigurată de ofițerul secund, Căpitanul - locotenent Till-Adrian Sora, colegul sau de clasă din Liceul Militar de Marină este pe cale de a dovedi că cei zece ani petrecuți la bordul vedetelor blindate îi-au familiarizat îndeajuns cu principiile folosirii în luptă a armamentului, dar și cu arta de a conduce nava pe timpul îndeplinirii misiunilor de luptă. Prezența comandanțului de divizion în comanda navei nu îl incomodează. Calm și prevăzător, acesta profită de o scurtă staționare la ancoră, undeva în fața Chiscanilor, pentru a-și aminti cu placere de începutul carierei sale. Legat sufletește de Giurgiu și mai apoi de Tulcea, în anul 1978 a fost remarcat pentru modul în care s-a organizat și desfășurat tragerile navale în cadrul aplicatiei de la Mălină și promovat la esalonul superior. Dar, însă că, după o fructuoasă perioadă de activitate în Cofradamentele Marinei Militare, se vede din nou "răcorit" la coatele Dunării altădată, în așteptarea completării unității cu cel de - al treilea monitor aflat într-un stadiu avansat de execuție, prioritare pentru actuala etapă de instrucție rămân cele două misiuni imediate. Pentru prima dată în cariera sa, acest monitor va acosta în portul Constanța, unde reprezentanții Consiliului de Învestigare al Armatei vor avea ocazia să-l inspecteze în cadrul unei expoziții navale de amploare.

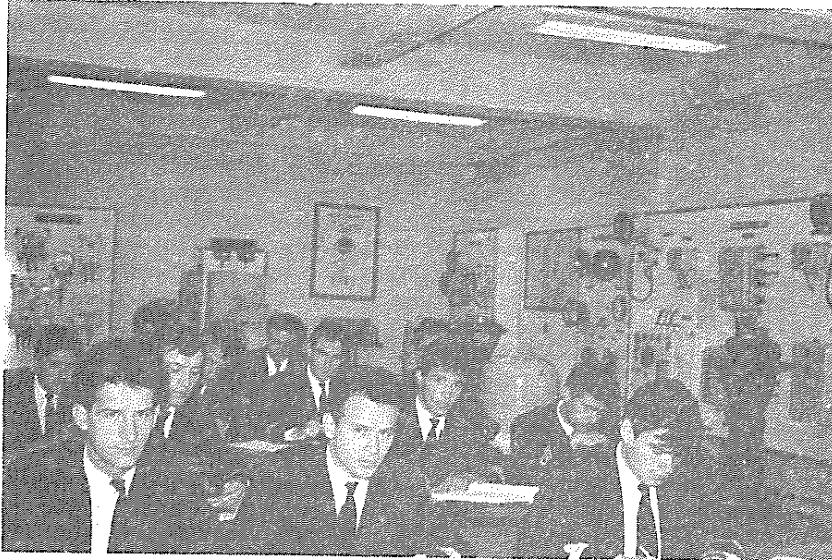
Pe de altă parte, atât echipajul navei cât și statul major al unității fac pregătiri intense în vederea participării la aplicația "DUNAREA '95". Acest exercițiu tactic fluvial, care se va desfășura în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" în perioada 11 - 16 August ac., în sectorul fluvial Olteli - Brăila, va reuni nave aparținând Austriei, Bulgariei, Germaniei, Slovaciei, Ucrainei, Ungariei, Moldovei și observatori militari din Federația Rusă, Franța, Olanda și SUA. Pirește, va fi un moment inedit de asemenea a potențialului fluvial militar românesc, dar și de adâncire a relațiilor dintre flotele statelor participante.

Iar pentru că situația în modul de găndire și de acțiune este dublată de ambicia intregului personal al divizionului ca acesta să redevină mândria Flotei de Dunăre, am părăsit Brăila cu convingerea că la Ziua Marinei Române, sub marele pavoaz, se vor alinia echipaje temeinic instruite, al căror destin este pecelul pentru totdeauna de traditionalism și perenitate.

Text și foto

*Căpitan - locotenent
Marian MOȘNEAGU*

VIVAT ACADEMIA



Vivat Academia ... Navală!

- Domnule căpitan de rangul I Corneliu Cristescu, în calitatea dumneavoastră de rector al Academiei Navale vă rugăm să ne vorbiți despre activitatea desfășurată de această prestigioasă instituție a Marinei Militare, cu referiri la prezent și viitorul apropiat.

- Întrucât acest articol este destinat numărului din august al revistei "MARINA ROMÂNĂ" aş dori, mai întâi, să urez, din partea cadrelor Academiei Navale, tuturor constructorilor navali, lucrătorilor din Marina comercială și întregului personal al Marinei Militare, cu prilejul sărbătoririi Zilei Marinei Române, mult succes în nobila activitate pe care o desfășoară, sub semnul tricolorului românesc.

În ce privește Academia Navală, doresc să subliniez că aceasta este o instituție militară de învățământ superior tehnic de specialitate, esențială sa misiune fiind aceea de formare a ofițerilor ingineri pentru Marina Militară, a ofițerilor ingineri pentru Marina comercială și perfectionarea ofițerilor din Marina

Militară. Academia Navală este o instituție cu bogate tradiții, aniversând, în acest an, 123 de ani de rodnică existență. După opinia mea, Academia Navală este cea mai importantă instituție a Marinei Militare pentru pregătirea cadrelor, iar cadrele sunt cele ce desfășoară întregă pregătire de luptă în Marina Militară. De calitatea cadrelor, de modul în care acestea sunt instruite și formate depinde însăși pregătirea de luptă a marinariilor militari.

În actuala structură, cred că Academia Navală răspunde cel mai bine nevoilor de cadre pentru Marina Militară și civilă, demn de remarcat fiind și faptul că absolvenții de la Facultatea de Marină civilă sunt instruiți și ca ofițeri în rezervă pentru Marina Militară, gata să-și facă, la nevoie, datoria față de PATRIE.

În acest an, pe porțile Academiei Navale a ieșit prima promoție pentru Marina civilă, după decembrie 1989.

- Vă rugăm să vă referiți la anul universitar 1995 - 1996.

- Pentru noul an universitar la concursul de admitere Academia Navală dispune de 40 de locuri pentru Marina Militară destinate candidaților ce doresc să îmbrățișeze această frumoasă profesiune. Totodată, mai multe companii de navigație, de stat și particulare, ne-au solicitat 121 de locuri pentru instruirea viitorilor ofițeri ai Marinei comerciale.

Vizând perspectiva, Academia Navală are forțe și mijloace pentru a răspunde cerințelor Marinei de pregătire a cadrelor; promoțiile, mai numeroase sau mai restrânse, fiind în funcție de nevoile presupuse de



VIVAT ACADEMIA

Activitatea Marinei Militare și comercială.
Denumirea de subliniat este faptul că întregul colectiv pe care-l are Academia Navală este pregătit să continue eforturile pentru perfecționarea procesului de instruire a cadrelor, străduindu-se să fie în pas cu rapidele progrese pe care tehnica navală la înregistrează, cu demersurile ţării noastre în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" și vizând intrarea în Alianța nordatlantică. Designul acestui lucru nu se poate realiza decât cu condiția proprietății noastre perfecționări profesionale. Iar aceste eforturi sunt relevante și de faptul că, în prezent, din rândul cadrelor Academiei Navale avem 8 doctori în știință și 43 de

doctoranzi, ceea ce reprezintă aproape 50% din numărul oamenilor aflați la catedră.

- Vă rugăm să ne vorbiți despre baza materială ce asigură desfășurarea procesului instructiv - educativ în Academie.

- Academia Navală posedă o valoasă bază materială realizată, în decursul multor ani, de generații de cadre didactice și studenți ce au beneficiat de un sprijin deosebit din partea Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Transporturilor și Ministerului Agriculturii. O bază materială pentru o școală militară de marindă costa enorm, ca și Marina în sine. Iată de ce învățământul de marindă va trebui să se desfășoare într-un singur loc și

într-o acolo unde sunt cele mai bune condiții ce garantează o eficiență maximă a procesului de instruire. Privind bază materială, consemnat, cu plăcere, o nouătate pentru anul universitar 1995 - 1996, și anume intrarea în dotarea Academiei Navale a unei nave - scoala de transport maritim ce se va numi "ALBATROS". De asemenea, în acest an, cu sprijinul ambasadei Marii Britanii în România se va inaugura Centrul de studiu al limbii engleze, Constanța fiind, alături de Cluj și București, al treilea oraș în care va funcționa un astfel de centru.

Maior
Costin CONSTANDACHE

Studenți marinari români bursieri în America

Dacă în primii cinci ani de activitate Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța și-a consolidat reputația de instituție - amiral a învățământului superior de marină din țara noastră, recunoașterea sa internațională era de mulți ani confirmată. Iată că, și anul acesta, ea este din nou atestată printr-un notabil succes reprezentat de doi dintre eminentii săi discipoli.

Aflați la finele anului II, la Facultatea Marinei Militare, specialitatea Radioelectronică navală, studenții caporali Alexandru-Gabriel Avram și Cătălin Lebidov, ambi absolvenți ai Liceului Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA", au fost admisi, în urma unei riguroase selecții, să urmeze cursurile Academiei Navale a S.U.A., din Annapolis, statul Maryland.

În scrisoarea de felicitare adresată șefului Statului Major al Marinei Militare, domnul colonel Frank L. Boyd Jr., atașatul militar al apărării și aero al S.U.A. în țara noastră, apreciază astfel această performanță:

"Este un tribut adus excepționalului calibru al studentilor și căpitanilor învățământului oferit acestora, faptul că au fost aleși într-o competiție internațională foarte puternică de admitere la Academia navală a S.U.A. Nu am nici o îndoielă că vor fi reprezentanți extraordinari ai Marinei Militare Române, și ambasadori personali eficienți ai vieții și culturii românești printre studenții american și străini ai promoției 1999 ai Academiei Navale a S.U.A."

Avansaj pentru merite deosebite la gradul de sergent major de către ministrul apărării naționale, căi doi tineri români se află deja în S.U.A. unde, după ce au făcut un curs



Avram Alexandru-Gabriel

Lebidov Cătălin

de orientare împreună cu ceilalți 8 studenți străini, au imbrăcat uniforma marinei americane pentru a efectua săptămâni de instrucție care preced începerea cursurilor propriu - zise.

Felicitându-i înaintea plecării din țară, căi doi tineri, un constanțean și un tulcean, s-au arătat încantăți de o asemenea șansă acestei experiențe plăcute și ne-au asigurat că nu-și vor preațări eforturile pentru a reprezenta cu cinste țara și instituția care i-a format.

Din totă inimă, MULT SUCCES!

Căpitan - locotenent

Marian MOȘNEAGU

Fundația cultural - științifică "PRO - PATRIA" - Filiala Constanța la început de drum

Din inițiativa unor cadre militare din garnizoana București, la 20 ianuarie 1994, într-o sălă din cerculul Militar Național, se puneau bazele primei fundații cultură - științifice din armată, după Revoluția din Decembrie 1989. Atunci s-au adoptat Statutul și Regulamentul de organizare și funcționare care prevad, printre altele, posibilitatea constituției de filiale în localitățile unde există peste 30

ale poporului român și viața forțelor armate ale țării.

Obiectivele activității fundației constă în: organizarea și desfășurarea unor acțiuni de susținere materială și morală a manifestărilor științifice, comemorative, cultură - artistice și sportiv - turistice potrivit scopului fundației; promovarea creației tehnice; formarea, dezvoltarea și protejarea patrimoniului

activității audio - vizuale, licitații, tiparuri, expoziții cu vânzare și alte acțiuni compatibile cu obiectul activității fundației și în concordanță cu reglementările legale în vigoare.

Pentru dezvoltarea relațiilor cu instituții sau asociații similare, ori interesate, din țara sau străinătate, fundația poate încheia, prin reprezentanții săi, convenții, protocoale, acorduri de cooperare. Filiala din Constanța a fundației va avea în scurt timp conturi deschise în banchile locale, atât în lei cât și în valuta.

La adunarea sa generală de constituire filiala fundației și-a propus unele acțiuni care vizează pregătirea și desfășurarea Zilei Marinei, aniversarea în luna Octombrie a 135 de ani de la unirea celor două flotile române, realizarea unor machete de nave de luptă care vor participa la o expoziție organizată la Muzeul Marinei - ENTREPRISE - din New York, cu prilejul manifestărilor ocasionate de sărbătorirea a 50 de ani de la crearea O.N.U., inițierea unor măsuri care să finalizeze înălțarea, în Constanța, a unui obelisc dedicat eroilor marinari, semnificarea Zilei Armatei, a sărbătorilor de Crăciun și Anul Nou etc.

Fără îndoială că, pentru tot ce va întreprinde, fundația va avea nevoie de oameni de suflet care să contribuie, prin vocația lor spirituală, dar și prin contribuții materiale, la realizarea obiectivelor propuse. Facem apel, și pe această cale, la toți aceia care vor să se înroleze în comandanțamentele generoase ale fundației și să exprime adeziunea de a deveni membri ai acesteia.

Nutrim speranța că se vor găsi oameni care să ducă mai departe idealurile unor ilustri înaintași care s-au afirmat în domeniile culturii, științei, artei, aici, pe meleagurile dintre Dunăre și "marec cea mare". Poate că și astfel vom cinsti memoria lui Vasile Canarache, Anghel Saligny, Ion Jalea, Jean Bart, Remus Opreanu, general C. Scârisoareanu și mulți alții ale caror idei și izbănzile ne înaripează visele și speranțele. Poate că acum, în această fundație, vom încerca și vom îzbuti să materializăm, cu posibilitățile noastre, gânduri la fel de generoase.



membri înscriși în fundație.

Recent, la Muzeul Marinei Române, în prezența secretarului general al fundației, domnul colonel Nicolae Mateescu, a luat ființă prima filială din țară, al cărui președinte de cunoare a fost ales seful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Gheorghe Angheluș.

Considerăm util să informăm cititorii revistei "MARINA ROMÂNĂ" asupra scopului și obiectivelor activității fundației, în speranța că și pe aceasta cale vom determina pe cei interesați să devină membri ai săi.

În statutul fundației se subliniază faptul că aceasta se constituie și funcționează ca persoana juridica, de sine stătătoare, neguvernamentală, apartidică și nu își desfășoară activitatea pe criterii etnice. Scopul fundației îl constituie promovarea valorilor naționale în relație cu cele universale, din domeniile științei și artei militare, științei și tehnicii, literaturii, artelor plastice, muzicii, cinematografiei, jurnalisticii etc., evocarea și menținerea Cultului Eroilor Neamului, precum și încurajarea oamenilor de cultură, pentru a reflecta, în creațiile lor, cu mijloacele specifice, tradițiile militare

cultural - artistic, sportiv și turistic al armatei și al celui propriu și publicitate prin mijloace audio - vizuale și tipografice a celor mai valoroase creații din domeniile de interes ale fundației; stimularea creatorilor merituoși prin acordarea de permisiuni anuale, precum și burse de studii sau pentru cercetare.

Fundația își desfășoară activitatea sub patronajul Ministerului Aparării Naționale, deci, implicit, filiala din Constanța se află sub patronajul Statului Major al Marinei Militare, care sprijină funcționarea acesteia. Sediul filialei va fi la Muzeul Marinei Române - telefon 615700/290 sau 619035.

Membrii al fundației poate fi orice persoană care confirmă, prin valoare și atitudine, aderarea la scopul și obiectivele acesteia, indiferent de cetațenie, naționalitate, sex, religie, vîrstă sau stare materială.

Este bine să se cunoască faptul că, pentru realizarea scopului și obiectivelor propuse, fundația acceptă primirea de mijloace materiale și fonduri banesti din orice surse licite ca donații, subscripții, cotizații, credite bancare, etc., precum și din surse de căstig realizate prin organizarea de spectacole, concerte,

Președintele executiv al Fundației cultural-științifice "PRO-PATRIA"
- Filiala Constanța -
Comandor (r)
Gheorghe CIOENARU

Respect deplin profesiei de marinar

Litoralul românesc, acest colț de rai căruia lunate de vară îl accentuează și mai mult strălucirea, găzduiește, an de an, la 15 August, tradiționala sărbătoare a celor cuprinși de mirajul vieții pe mare.

Pentru maștrii militari marinari, fie că și desfășoară activitatea la bordul navelor, fie în cadrul unităților de uscat ale Marinei Militare, semnificația Zilei Marinei are conotația unei sărbători de suflet, căreia îi dedică cu responsabilitate rezultatele muncii lor.

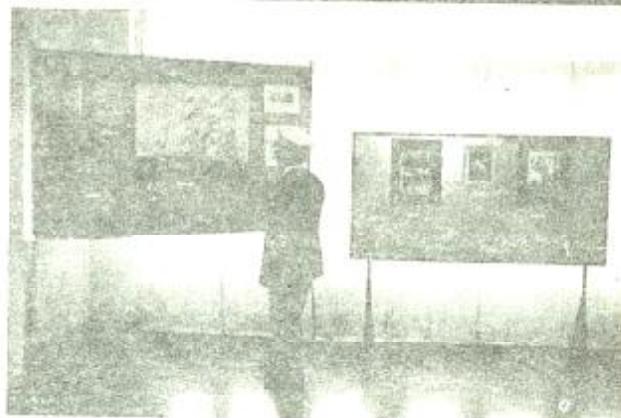
Încântătorul aspect marinăresc al navelor Marinei Militare, funcționarea la parametrii nominali a tehnicii din dotare, succesele de care s-au bucurat misiunile desfășurate pe întinderi de ape, sunt elemente certe ce susțin un bilanț realmente pozitiv.

La efortul depus pentru rezolvarea multitudinii de probleme ivite în calea spre succes, maștrii militari au arătat profesionalism și un dezvoltat sentiment al datoriei.

Dragostea de profesie a M.M.1. Marica Gheorghe, M.M.1. Pruteanu Ion, M.M.pr. Caurea Mihai, a contribuit substanțial la aspectul marinăresc oferit de navele "MĂRĂȘEȘTI", "CONSTANȚA" și "GAOZAVU".

Misiunile desfășurate în largul mării au solicitat din plin tehnica de luptă, dar și pe coi ce au asigurat funcționarea acestora. De apăreri pe deplin fondate se bucură M.M.pr. Vasiliu Eugen, M.M.1. Voicu Geiu, M.M.pr. Andrei Neculai, M.M.1. Ciocoi Ion și mulți alții, profesioniști de excepție, marinari de nădejde în echipașele lor.

Prin intervențiile prompte, de înalt nivel tehnic,



Expoziție de pictură cu temă marinărescă
(organizator: MM cl. I Costel MIHAI)

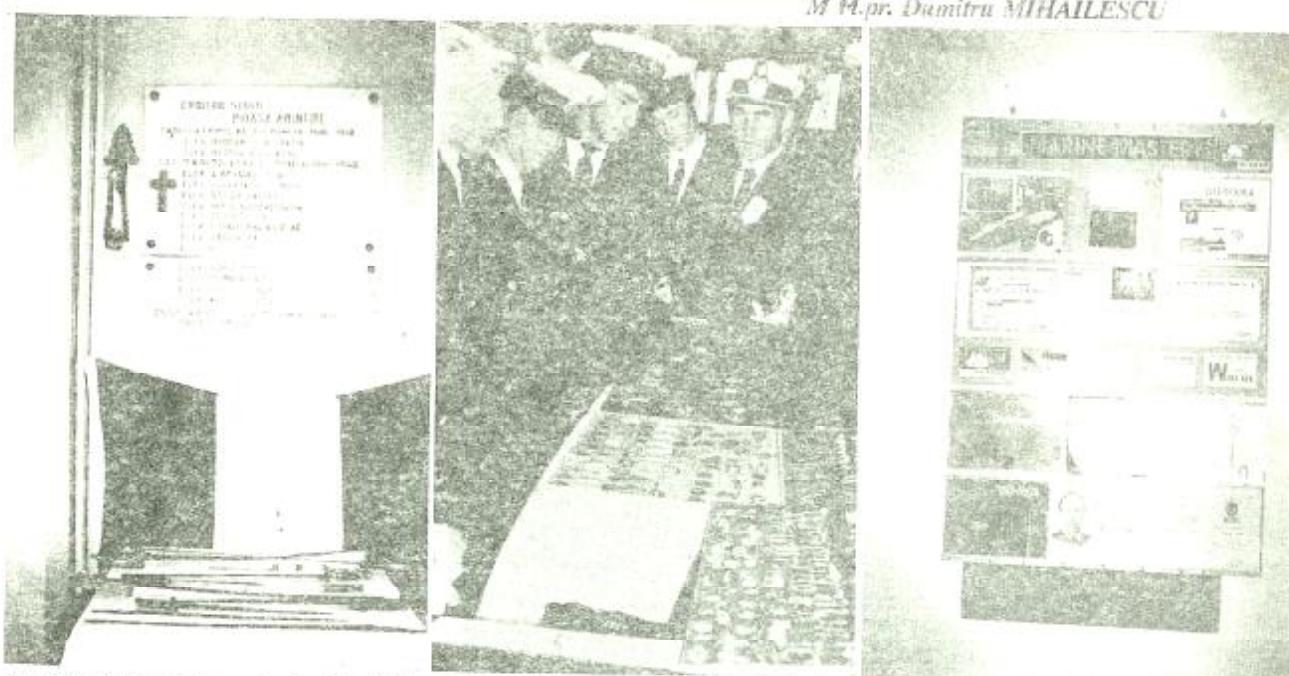
făcute de M.M.pr. Bucșe Mihai, M.M.1. Banu Ion, M.M.pr. Boteanu Ion, M.M.pr. Banu Mihai, în calitate de reprezentanți ai unităților reparatoare, tehnica de luptă a fost readusă în stoc de funcționare ori de câte ori aceasta ieșea din parametrii tehnici.

Misiunile executate sub apă presupun curaj și multă înđemâñare, calități specifice maștrilor militari scafandri. Din rândul acestora se evidențiază prin profesionalism de excepție M.M.pr. Enciu Nicolae, M.M.1. Călin Dumitru și M.M.3. Cristocea Adrian.

La zi de sărbătoare, urăm tuturor maștrilor militari marinari un călduros LA MULTĂ ANI și un înđemâñ la respectarea cu aceeași probitate a devizei "ONOARE-DEMNITATE-SACRIFICIU".

Fie ca Sfânta noastră protectoare Maria să ne Orotorescă de cele tele, îndrumându-ne cu înțelepciune pașii spre mult mai multe reușite.

Vicepreședintele Ligii Maștrilor Militari de Marină
M.H.pr. Dumitru MIHĂILESCU



Aspecte din expoziția organizată în "Ziua Maștrului de Marină" (1995) - arme albe, insigne, decorații (M.M.pr. Ungureanu Constantin) - diplome de radioamator - 380 exponate din 240 state - (M.M.pr. Dorobanțu Mihai).

ZIUA MARINEI ROMÂNE

Tradiții și obiceiuri marinărești

Legate, mai mult sau mai puțin, de mituri și legende, obiceiurile și tradițiile marinărești conservă o parte din viața spirituală a oamenilor mării, a celor bărbați ce-și leagă, parțial sau integral, existența de ape.

Marcând anumite momente din viața unei nave sau echipaj, o parte din aceste obiceiuri și tradiții se reunesc într-o suita de manifestări și activități ce se desfășoară într-o anumită zi a anului care, convențional, se transformă în sărbătoarea marinarii și este denumită ZIUA MARINEI.

ZIUA MARINEI, într-o formă sau alta, este marcată în cvasitotalitatea țărilor cu ieșire la mare sau care folosesc navigația în apele interioare.

O astfel de sărbătoare, la

români, este consimnată în hrisoavele vremii, pentru prima oară, în anul 1902, stabilindu-se ca dată ziua de 15 August, ZIUA SFINTEI MARII, aleasă de marinari ca protecțoare a lor.

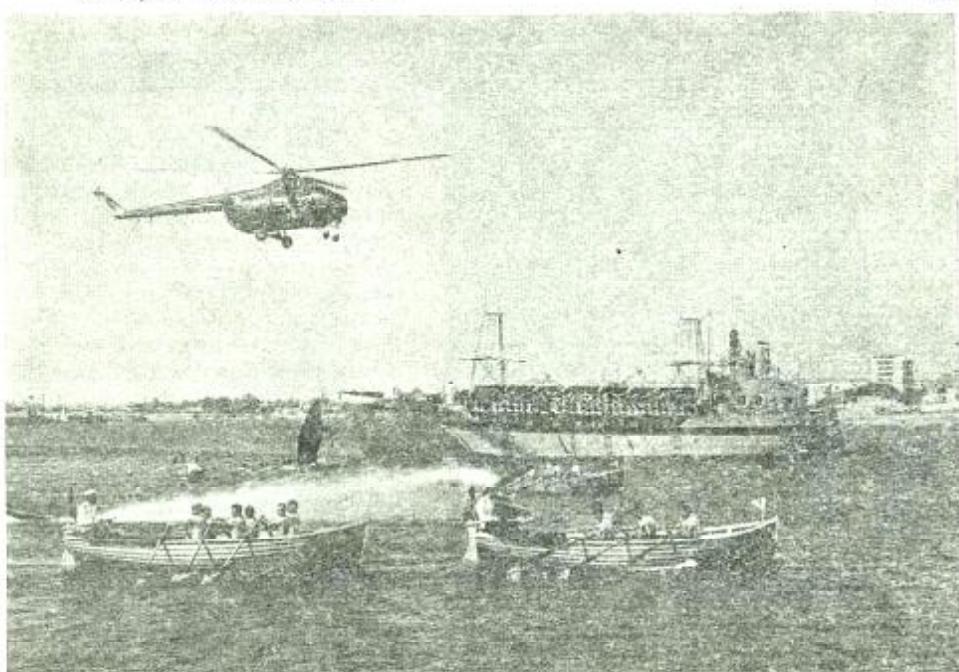
Ceremonialul unei astfel de sărbători și-a păstrat, tot prin tradiție, o anumită parte solemnă, marcată de primirea unor înalți oaspeți, ce vin la sărbătoarea marinarii și a doua parte, rezervată jocurilor marinărești. De fapt, aceste jocuri nu reprezintă ceva neobișnuit pentru marinari, ele având darul de a evidenția calitățile deosebite ale acestora prin întâlnirea spiritului de competiție cu efectele hazlii, spre distracția spectatorilor.

PURCELUL LA ȘCONDRU

Școndrul este o bârnă rotundă, lungă de câțiva metri, care se leagă în afara bordajului sau platformei, deasupra apei, paralelă cu aceasta.

La capătul exterior al școndrului, într-un sac, se află un purcel care-si probează autenticitatea prin guiațul specific. El are mai puține posibilități de a-și dovedi calități competiționale cu ale marinariilor, în schimb aceștia, pentru a ajunge la vârful exterior al școndrului, au de parcurs cei câțiva metri pe ... vaselina cu care este uns. Trebuie să fii nu numai un strănic înotător, dar și un acrobat de excepție. De altfel, majoritatea înotătorilor nu reușesc să facă mai mult de 2-3 pași, urmează apoi o balansare în aer a brațelor întinse și ... bâldâbâc. Mișcările acrobatice alternează cu cele caraghioase, temerarul căzând, în final, în apă. Pe cheu hazul este de nedescris. Din păcate pentru

purcel minutele-i sunt numărate căci stratul de vaselină de pe școndru se subțiază, acesta devine mai aderent, iar marinarii, după câteva căzături în apă, își perfeccionează măiestria acrobatică. Mai devreme sau mai târziu, unul din ei reușește, în cădere, să prindă sacul, cu purcel cu tot, iar după câteva ore poate și regăsi ... rumen pe tavă "c-așa-i la marină" ar spune (parafrazând) unu.



ZIUA MARINEI ROMÂNE

HORA RAJELOR

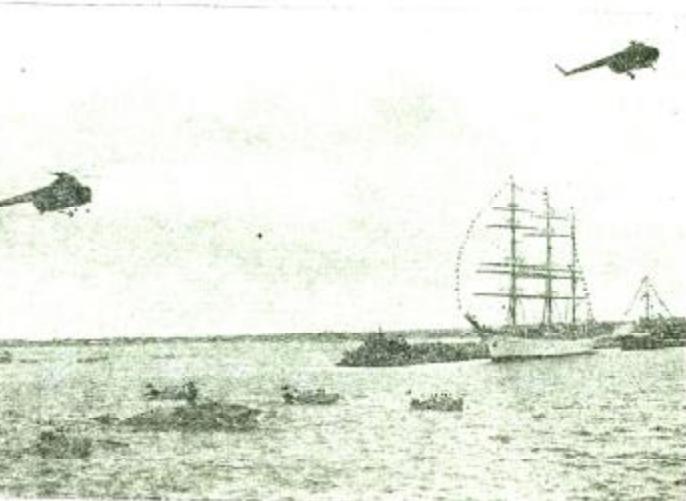
 Este, de fapt, o competiție între marinari și ... rate, primii încercând să demonstreze că sunt mai buni înnotători. Niciunul nu poate să fie profesor ca să-ți dai seama cine este un bun înnotător și cine va învinge în cele din urmă.

Rațele sunt aduse în bazinul portuar, în care se desfășoară întrecerea, cu o barcă și lansate apoi la apă în apropierea cheudului sau a unei platforme unde așteaptă, pregătiți, grupul de marinari. Imediat după lansare, aceștia plonjează și în cea mai mare viteză se îndreaptă spre grupul de rațe. Pentru siguranță ei fac un cerc care se stârge, imposibil, în jurul rațelor zăpăcite deja de forța din jurul lor. Unele sunt prinse cu ușurință dar, câte una, mai temerară, scapă printre doi marinari mai puțin îndemânatici. Începe o urmărire acerbă care poate dura minute în sir, spre haza spectatorilor de pe mal de unde, nu rareori, vin încurajări în favoarea rațelor.

Finalul aduce câștig de cauză marinarilor, iar rațele își dau obștescul sfârșit la bucătăria navei ... pe varză!

SĂRITURI DE LA TRAMBULINĂ

Pentru acest moment sunt selecționați, din timp, cei mai buni marinari sportivi care deja au o anumită experiență în domeniul. Aceștia sunt preocupați în a-și arăta



îndrăzneala și deprinderile, într-un cuvânt, măiestria, în executarea unor sărituri de la trambulină, cât mai apropiate de perfecțiune, dar după ce și-au dovedit-o, repetă săriturile săcând, în aer, tot felul de mișcări caraglioase. Tot cu măiestrie și cu ... hăz.

ATERIZAREA LA ... PUNCT FIX

Polivalența marinilor, dublată de muncă, sacrificii și pasiune le dă posibilitatea, la o parte din ei, să se miște cu aceeași ușurință la suprafață apel, în adâncuri și în ... aer.

Marinarul paracutist nu mai reprezintă o excepție ci un fapt aproape obișnuit.

În Marina Română există, la această oră, prin excepție de astă dată, un ofițer colecționar de brevete: scafandru de mare adâncime, paracutist (cu peste 1500 de salturi), aviator sportiv, constructor de avioane (și-a

proiectat și construit, prin forțe proprii, un avion sportiv), căpitan de cursă lungă - căpitanul comandor PAUL CHIRON.

De mulți ani el conduce grupul de parașutiști ce se lansează de Ziua Marinei, ale căror acrobacii în aer și aterizare la punct fix stârnesc ropote de aplauze, pe faleza Constanței și în portul Tomis, din partea zecilor de mii de spectatori.

Aterizarea la punct fix, ca și zborul aviației de luptă sau acrobatice, a elicopterelor ce lansează din aer scafandrii sunt activități intrate în tradiție de ZIUA MARINEI, ele constituind aportul de spectacol al temerarilor văduhului de ziua temerarilor valurilor.

Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN

**O IDEE ORIGINALĂ ÎNTR-O
SESIUNE ȘTIINȚIFICĂ ANIVERSARĂ**

Memorie a unui neam, a unui timp, efigie durată în material peren, menită să glorifice prin puterea repetabilă a exemplului pe aceea irepetabilă a genții, poduț "Anghel Saligă" ne amintește și încântă și azi și.

Anul acesta, când el își poartă semet centenarul și au trecut zepte decenii de la trecerea în nefuncționare a părintelui său, Primăria orașului Cernavodă a reunit, într-o inspirată și reușită sesiune științifică aniversară, omul și opera. Alături de Primăria orașului s-au aflat Asociația Generală a Inginerilor din România, R.E.N.E.L., Academia Navală "Mircea cel Bătrân", Fundația "România de Mâine" - Filiala Constanța, Universitatea de construcții București, Fundația "România pentru promovarea calității". Din Marina Militară au participat: Cpt. Rg. I Cornelius Cristescu, Cpt. Rg. I ing. Traian Mosoiu, maior dr. Valentin Ciorbea, lector univ. Dominus Pădureanu și Mariana Păvăloiu.

Domnului căpitan de rangul I inginer Traian Meșoiu a avansat o idee originală, argumentată științific, pe care o supunem atenției dumneavoastră în rândurile ce urmează.

ANGHEL SALIGNY

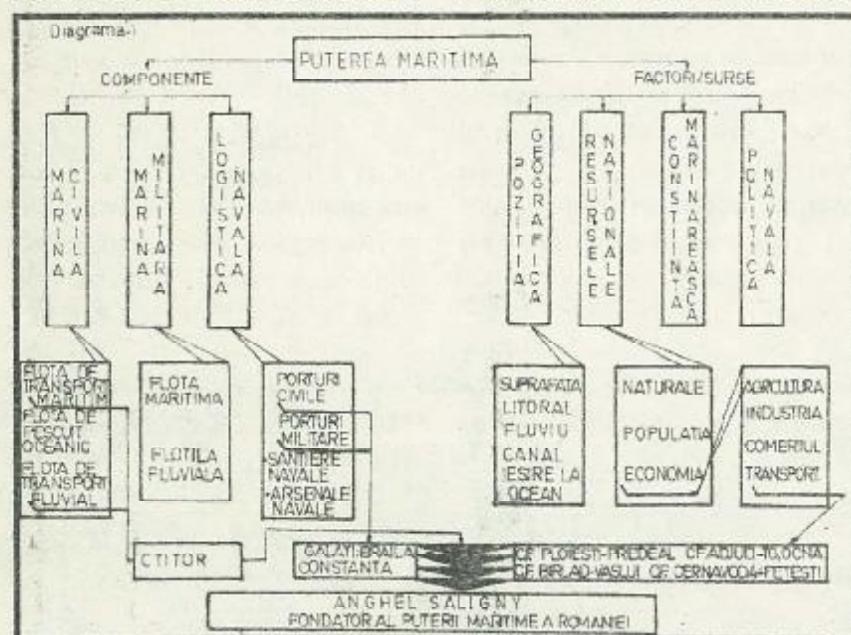
FONDATOR AL PUTERII MARITIME A ROMÂNIEI

CE TREBUIE ÎNTELES PRIN “PUTERE MARITIMĂ”

Conceptul de putere maritimă este utilizat în mod curent pentru etichetarea celor state care dispun de o puternică flotă militară. A pune însă semnul egal între puterea maritimă și capacitatea de a controla o parte a oceanului planetar este cel puțin inexact.

PUTEREA MARITIMĂ nu poate și nu trebuie confundată cu *MARINA MILITARĂ*. Puterea maritimă este un concept cu conținut mult mai larg, componentele și sursele sale însemnând mult mai mult decât navele militare (diagrama I).

După părerea mea, PUTEREA MARITIMĂ a unei ţări reprezintă COMPLEXUL DE POLITICI, DE FORȚE SI MIJLOACE APLICATE DE UN STAT



ÎN SCOPUL EXERCITĂRII DREPTURILOR ÎN EXPLOATAREA OCEANULUI PLANETAR PENTRU A OBȚINE TOATE FOLOASELE POSIBILE atestate prin convențiile internaționale la care este parte.

UN FONDATOR AL PUTERII MARITIME A ROMÂNEI

ANGHEL SALIGNY s-a născut în 1854 în satul Ţerbăneşti / Lieşti din judeţul Galaţi, în condiţiile unei devastatoare inundaţii, parcă predestinat pentru a învinge, prin realizările vieţii sale, stihile apelor involburate. După ce a urmat gimnaziul la Focşani şi liceul la Potsdam s-a înşuris la Universitatea din Berlin pentru a studia astronomia. Dar marele avânt pe care îl luase ştiinţa construcţiilor și probabil predestinarea îl au îndreptat pasii în 1871 spre Scoala

Politehnica din Charlottenburg, pe care a absolvit-o strălucit, devenind inginer constructor la numai 20 de ani. Reîntors la 1 Ianuarie 1876 în țară, intră ca inginer la Serviciul de Poduri și Sosele, din Ministerul Lucrărilor publice, chiar în ajunul Războiului de Independență.

De acum numele inginerului ANGHEL SALIGNY va urca pe scara panteonului României moderne până la suprema demnitate, pentru un om de știință, accea de președinte al Academiei între anii 1907-1910.

Realizările Inginerești, însă, reprezintă amprenta personalității de excepție a lui ANGHEL SALIGNY, astfel:

⁴ Supervizarea, din partea statului român, împreună cu Elie Radu, a construirii căii ferate Ploieşti - Predeal, concesionată unei firme străine, menită să deschidă o legătură rapidă între Bucureşti și Braşov.

* Proiectarea și construirea podurilor pe liniile Adjud - Tg. Ocna și Bârlad - Vaslui, prin care și primele poduri combinate șosea - cale ferată din țară.

" Cel dinial mare pod, proiectat pe cind arca 28 ani, a fost construit peste Siret, la Costesti, pod dublu de sosea sicale ferata, lung de 430 metri - lucrare care l-a consacrat ca un remarcabil constructor de poduri.

* Proiectarea și construcția
tunelului din Valea Mostisel.

* În 1884 este însărcinat cu studiul, proiectarea și construcția docurilor și antrepozitelor din porturile Galați și Brăila, terminate în 1889, care mai pot fi văzute și astăzi.

* Fără îndoială, capodopera tehnică a lui ANGHEL SALIGNY rămâne podul de peste Dunăre de la Cernavodă în cadrul marelui complex feroviar

Fetești - Cernavodă, proiectul său din 1888 promovând două mari invenții: sistemul nou de grinzi cu consolle, pentru suprastructuri și ca material nou de construcție - oțelul moale, în locul celui pudlat utilizat anterior la tablierile de poduri. Trebuie remarcat și succesul luptei îndărjite cu tehnicienii rutinieri pentru a impune acceptarea acestor două invenții. Podul de la Cernavodă, cu deschiderea centrală de 190 metri și altele 4 deschideri de 140 metri fiecare, atunci cel mai lung din Europa continentală și al treilea din lume, este citat în toate tratatele și encyclopediile care se respectă.

* **Marile dotări ingineresti din portul Constanța.** În anul 1889 construcțiile portuare începute după proiectul lui I.B. Cantacuzino, îmbunătățit de inginerul Gh. Duca sunt încredințate lui ANGHEL SALIGNY, care propune **PROIECTUL CE-I POARTĂ NUMELE** prin care: a împins spre mare cu 50 metri cheiul de nord; a prelungit cheiul de nord-vest cu încă 150 metri; a proiectat două noi moluri pentru bazinele de produse lemnăsoase, de animale și cărbuni; reduse în teritoriul portului bazinul de petrol; a modificat direcția digului de apărare a platformei, lungindu-l până la 485 metri; a reorientat digul de sud, în lungime de 300 metri, astfel încât să cadă perpendicular pe digul de larg; protecțarea și construcția magazilor cu silozuri, a estacadel și uzinei electrice (4 magazi - silozuri dispuse în două perechi, fiecare magazie cu 250 compartimente /silozuri, ceea ce corespunde unei capacitați de 30.000 tone cereale).

* Ca director general al Direcției Generale a Căilor Ferate înfințează **SERVICIUL MARITIM ROMÂN**, devenind prin aceasta CTITOR al flotelor de transport maritim și fluvial.

Am convingerea că toate aceste realizări, nu numai că nu ar fi existat la timpul acela, dar nici n-ar fi fost atât de trainice și de frumoase fără inginerul român ANGHEL SALIGNY.

Prin aceste rânduri, semnalez opiniei publice, în primul rând teoreticienilor militari navali că **OPERA DE CONSTRUCȚII A SAVANTULUI ANGHEL SALIGNY SE CONFUNDĂ** cel puțin **CU LOGISTICA NAVALĂ A TINEREI ROMÂNII**; drept urmare, ANGHEL SALIGNY TREBUIE CONSIDERAT CA FONDATOR AL PUTERII MARITIME A ROMÂNIEI.

Căpitan de rangul I
ing. Traian MOȘOIU

CONSTANȚA

POARTA ORIENTALĂ A EUROPEI



La sfârșitul anului 1994, în România existau 25 de companii de shipping private, cu sediul în Constanța sau București, înființate prin preluarea de nave în regim bare boat și joint ventures de la companiile de navigație românești, confruntate cu probleme financiare deosebite în perioada postdezembaristă.

Dintre acestea se remarcă firma CANDIA WORLD SHIPPING SERVICE, cu sediul la Pireu, care, prin filiala CANDIA SHIPPING din Constanța, a devenit prima companie occidentală care a început o activitate de shipping privată în țara noastră, după decembrie 1989.

De asemenea, există multe alte firme particulare care prestează servicii maritime atât în orașele porturi maritime și fluviale cât și în capitală. Un exemplu în acest domeniu îl reprezintă INTERSERVICES, o companie de asigurare și servicii juridice, cu sediul în București, devenită agent LLOYD pentru România în anul 1991.

În prezent, în portul Constanța operează, în mod constant, opt linii maritime urind acest complex portuar, cu o capacitate de peste 18 milioane tone anual, cu porturile turcești din Marea Neagră, porturile Mării Adriatice, Greciei, Orientului Mijlociu, nordul Europei și SUA.

Compania maritimă ROMLINE efectuează curse de linie cu o frecvență de 10-15 zile menținând relații cu ZIM ISRAEL NAVIGATION, S.C. MARINCO S.R.L. Constanța, K LINE (Europa), CMA (FAS), Marsilia, cu o frecvență de 30 de zile, colaborând cu DEMILINE / FAST LINE Beirut, TRANSATLANTIC SHIPPING AND TRADING BUCHAREST.

UNITED MARINE CO SYRIA.

Reprezentată de SEA DOLL SHIPPING TRADING OF BUCHAREST, operează, de asemenea, în portul Constanța cu o frecvență de 30 de zile.

SUN SHIPPING AND TRADING este agent pentru ROMLINE, iar LEVANT SHIPPING este agent pentru DEMILINE și CMA.

ZIROM SHIPPING efectuează servicii de agențură pentru ZIM, KAWAR KWAIAT SHIPPING și K. LINE.

TRANSATLANTIC UNITED MARINE și MARINCO au agenții cu nume identice.

Prezența acestor firme demonstrează că în România activitatea maritimă, deși prezintă unele neajunsuri, este rentabilă întrucât ea se sprijină pe o infrastructură puternică reprezentată de porturi maritime, fluviale maritime și fluviale relativ noi ca date, zone libere în prim proces de organizare, poziție centrală la intersecția drumurilor comerciale ale Orientului, CSI și Europa centrală și occidentală, forță de muncă calificată, nave de un nivel tehnic corespunzător, facilități de reparări multiple și, nu în ultimul rând, o frumoasă tradiție.

Operational în prezent, Canalul Dunăre-Măin-Rin a creat un adevarat pasaj navigabil între Dunăre-Marea Neagră și Marea Nordului.

Luând în calcul perspectivele nu prea îndepărtate ale redresării potențialului economic național și activității comerciale în ansamblul său, se poate spune că România se impusă și rămâne pe axa Est-Vest, poarta orientală a comerțului european.

G. Stefan

MARINARI ȘI PETROLIȘTI ÎN MAREA NEAGRĂ

LUMINĂTI DE SOARELE ACELEIASI ZILE - ZIUA MARINEI

Fie că a ars pe altarul focurilor eterne sau în opaietele cocioabelor, fie că a slujit pentru călătuirea corăbiilor - chiar Noe își impregnează arca sa cu bitum - că a adus opulență sau că a alimentat agresiuni și nedreptăți, fie că a gresat angrenaje sau a contribuit la performanțele veloci ale unor mijloace de transport, petrolul își continuă și azi Iliada după ce, în mai puțin de o sută de ani, a reușit să schimbe esențial fața planetei. Dar și ierarhia națiunilor!

Oficial, România avea la 1857 o producție de țări de 275 tone, fiind prima țară din lume cu o astfel de cantitate extrasă. Să amintim că la noi s-a realizat, în 1912 primul carotaj electric și s-a pus în funcțiune, în 1917, între Sărmașel și Turda, prima conductă de transport gaze din Europa.

Statisticile, însă, folosesc mai puțin, și doar ca pretext, acum, pentru a spune că și adâncul mărilor, foste sau actuale, ascunde, în noaptea trecutului îndepărtat, immense rezerve de țări și gaze. "British Petroleum" descoperă, în 1965 cu platforma de foraj marin "Sea Gem", un zăcământ de gaz în Marea Nordului, iar "Gloria", prima platformă marină construită la Galați, după un proiect american, începe forajul în Marea Neagră zece ani mai târziu.

Revenit pe mare, după oarece absență, aveam să construi cel puțin două lucruri: "Petromar" și-a concentrat activitatea de cercetare geologică și exploatare pe un areal destul de restrâns; apariția platformelor fixe suport sonde care vor prelua integral extracția și procesele de tratare și injecție a apei de mare, în strat, din perimetru "Gloria-Fortuna-Jupiter".

Deci, colonia petrolieră marină s-a extins, iar tot ce se întâmplă aici se întâmplă bine. Chiar poți rămâne

puțin pe gânduri, a uitare, bineînțeles.

De ce scriu acestea? și războul troian a mai fost povestit, iar de istoria lui Hamlet ce să mai zic? și apoi, un ziarist nu este, oare, un istoric al clipei?

În zori, lampa de sare a mării ne luminează chipurile. Cu încă un tronson din conductă submarină, "Orion" ajunge în zona platformelor de foraj.

Vara, "Petromar" - u și concentrează aici mai multe forțe

aceea spun că, pentru punerea în exploatare a zăcământului de gaze pe structura Lebăda est-Eocen, montarea conductei submarine este o prioritate investitională care va aduce "Petromar"-ului o producție zilnică de 2,5 milioane mc. Când se va finaliza lucrarea? Probabil în viitorii doi, trei ani.

Cu propulsii moi, ziua urcă irigându-ne gesturile, gândurile. Ieri, când am plecat, știam; însă marinarii, desfășurând de la catarg spre prova și pupa marele pavoaz îmi amintesc de Ziua noastră, a marinilor - ZIUA MARINEI.

Dacă sărbătorile fac parte din viața noastră, credința n-are nevoie de justificări. Navigatorii au dorit să-și ridice o biserică, dar iată că și petroliștii marini fac același lucru, susținând finanțiar, încă de la prima piatră de temelie, construcția bisericii "Sfânta Maria".

Legat între piloni unu și trei ai platformei "Fortuna" cel puțin cât văd eu de aici, de la nivelul apelor, marele pavoaz flutură în lumina de mătase a zilei.

Mă emoționează gestul pe care-l iau ca pe un semn de respect și de apartenență la casta marinilor. Croiți după chipul mării, adeseori, n-au avut ei acel dram de nebunie când au pornit în căutarea lumilor noi, sau când au spus că pământul, totuși, se-nvârte?

Foindu-mă ca un șerif pe puncte, mă opresc la pupa, văzând coamele negre ale unor delfini. E semn că este pește în zonă, dar cred că și agitația oamenilor îi atrage. Așa a și fost, pentru că mult timp acești prieteni ai marinilor ne-au tot dat ocol, urmărindu-ne, bucurându-se, parcă, de sărbătoarea noastră.

Mircea Lungu



navale decât de obicei. Remorchere proprii, scafandri, o macara, sudori, șalupe - de o parte, sondori marini și platforme - de cealaltă. Marinăria, fără teamă de a intra în clișeele existențiale, cred că este la ea acasă. Un destin comun în care dacă n-am crede ar fi că și cum n-am recunoaște că în viață oamenii au mai multe lucruri de prețuit decât de detestat. De

FILE DE ISTORIE

Amiralul IOAN COANDĂ

Întemeietorul Serviciului Maritim Român - Flota comercială modernă a României

Era în ziua de 10 Mai 1882 când, pe lacul Cișmigiu, s-a organizat un concurs de bărci. "Eu eram elev-sergent în anul doi ai Școlii Militare și peste o lună urma să fiu promovat ofițer" - scria în amintirile sale amiralul Ioan Coandă. Printre spectatori se afla și colonelul D. Dimirescu - Maican, comandanțul școlii și fratele său N. Dimirescu - Maican, comandanțul flotei". Concursul de bărci este câștigat de căpșorul Coandă. Drept urmare, colonelul Maican îl cheamă și-l prezintă fratelui său care-i propune ca la terminarea examenului să intre în serviciul flotei. "Așa am îmbrățișat cariera de marină, dintr-un concurs pe lacul Cișmigiu!".

Dar cine a fost amiralul Coandă?

Auunci, la 20 noiembrie 1860, când a răzut lunina zilei într-o casă modestă din Cetatea Băniei, distinții săi părinți, Tudora și Mihai, au hotărât să-i pună numele Ioan și să-l pregătească pentru o viitoare carieră de avocat. Destinul s-a înțepățit, oferindu-i frumoasa meserie de marină. Tot destinul a hotărât ca botezul mărit să-l primească pe prima navă-scoală a flotei române, bricul "MIRCEA", la bordul căruia și-a făcut licenția de marină. Înțeligența și spiritul de înțelegere a nevoilor viitorale ale marinelor, îl așeză în fruntea strădaniilor pentru o existență trainică a marinei românești. Cercetează, constată, își clădește visuri. Este remarcat și urmărit la studii în Franță. În Scoala Navală de la Toulon și la bordul cuirassatului de escadră "L'INDOMPTABLE" se comportă excelent,

iar în aprecierile șefilor săi se consemnează: "Acest junior ofițer este un cursant meritoriu, a servit prea bine la bordul vasului (...) va fi și este deja un excelent ofițer torpilar. Serviciile pe care le-a făcut pe bord ne autorizează să solicitem pentru domnia sa crucea de cavaler al "Legiunii de onoare". Suntem siguri că va fi purtat cu demnitate".

La venirea în țară este numit primul comandanț al primului grup de torpiloare românești: "SBORUL", "NÂLUCA" și "SMEUL".

În 1892 ia parte la serbarele columbiene de la Genova, în calitate de comandanț secund al crucișătorului "ELISABETA". Peste trei ani este numit comandanț al bricului "MIRCEA" cu care face o lungă călătorie în jurul Europei, la Kiel, pentru a participa la mariile manifestări navale prilejuite de deschiderea canalului.

În 1895 crează Serviciul Maritim Român, pe care l-a condus cu multă tare, abilitate, cu cîstea și bunătate. Noile S.M.R. au fost făcute fără în Bosfor, arhipelag, Măditerrană și ocean. Lui i se datoresc primul regulament asupra serviciului de bord pus de acord cu codul comercial și cu regimamentele pentru transporturile maritime, prima uniformă a personalului navelor comerciale și agentilor, organizarea pe baze solide și rationale, prin instrucții și regulamente, a serviciului. Sub direcția sa, S.M.R. s-a imbogățit cu noi nave de pasageri și mărfuri și-au creat noi rute de navigație cu Rotterdam, Constantinopol, Pireu și Alexandria.

Militarea pentru înființarea Ligii



Comandor Ioan Coandă - Director al S.M.R. între anii 1896-1908

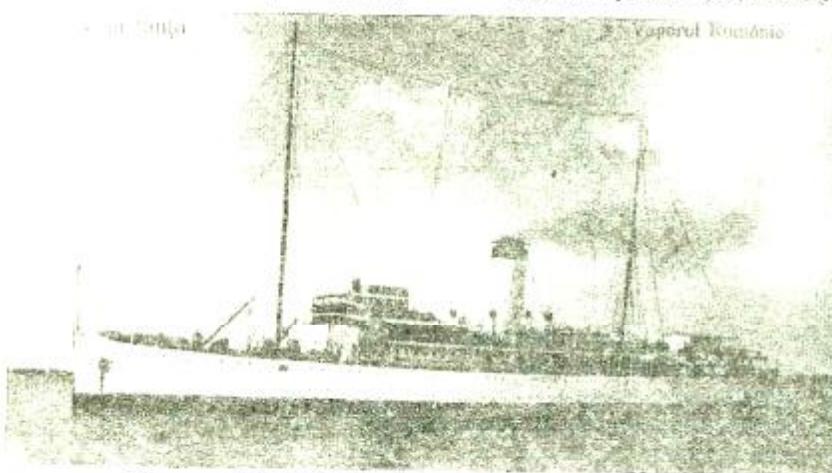
Navale Române, al cărei vicepreședinte a devenit începând cu anul 1933, fiind, precize, "amiralul conducător al Ligii Navale".

Dar înaintea sa, care bătea atât de cald pentru marinarii români, s-a oprit în seara de 19 Ianuarie 1940 și suflarea său distins să rădică în sferele serine ale eternității. Atunci, Nicolae Iorga avea să spună: "Coandă a simțit înălțatul viitor care ni se deschide și prevedea de la te-a întrerupt în japoate. De faptă sa a rămas apoi atât de legat, încât patravăul cu ochii blâzni să-si simfă în totdeauna pe covoră, scrutând viitorul. Si acum, de către să-l credem că poate fi sub pământ, îl sărim undeva în depărtările ce nu se pot ajunge de nimere, incledonu și mâna pe același steag deasupra cordăbiei umbrelor".

Generalul Gheorghe Dragu, cu ocelași prilej nefericit al morții, subliniază: "Amiralul Coandă a fost un mare cuceritor de suflare; prin capacitatea și prin faptele sale, prin puterea magica de a convinge, nu de a învinge, creând în jurul său colaboratori muncitori și devotati datoriei, după pilda comandanțului și conducătorului. A dăruit totă ființa sa neamului și Marinei române, lăsând urmășilor cea mai sublimă pilda de dragoste de nevoie și de arma lui scumpă!"

Considerăm că înălțarea o datorie de onoare evocându-l pe amiralul Ioan Coandă acum, când se împlineste un veac de la înființarea S.M.R., cînd și el și comemorăm 55 de ani de la moartea sa.

Comandor (r)
Gheorghe CIOENARU
Mariana PĂVĂLOIU



Pasagerul "ROMÂNIA" intrat în dotare în anul 1905

FILE DE ISTORIE

CEI DOI OAMENI CARE AU SALVAT CONSTANȚA AMIRALII HORIA MĂCELLARIU ȘI HELMUTH VON BRINKMANN

Au fost odată doi amirali, formați la școli diferite, în fără diferențe, pe care destinul i-a adus, la un moment crucial pentru flotele comandate de ei, în aceeași "barcă", navigând în apele tulburi ale lui 1944, pe Marea Neagră. Frontul se întorsese și se apropia cu repeziciune; români și germani erau duși în față. "Am efectuat împreună evacuarea capului de pod din Crimeea, sub presiune, aducînd peste mare, în România, peste 150.000 ostași români și germani" - consemna în "Însemnări autobiografice" contraamiralul Horia Măcellariu, unul dintre protagonistii articolului nostru.

23 August 1944, atât de interpretat, îi pune față în față pe cei doi amirali, fiecare având cu sine câte o flotă. Măcellariu nota în acel moment: "Un militar nu face politică, el își slujește patria și neamul". Înțelegerea la care au ajuns a fost la capătul unui drum pe parcursul căruia s-au făcut evaluări,

analize, s-au primit ordine, directive, uneori contradictorii.

Directiva dată de Hitler ordona reprimarea imediată a revoluției române: "Amiral German Marea Neagră" condus de viceamiralul Helmut von Brinkmann (cel de-al doilea protagonisit) trebuia să ia măsurile necesare pentru ocuparea orașului și portului Constanța.

Pământul românesc dintre Dunăre și Mare se preconiza, de către comandanțul german, să fie transformat într-un redut al forțelor sale retrase de pe flancul sudic al frontului sovieto-german. Dinspre mare erau bine acoperiți - aveau de 3 ori mai multe nave decât români, nave cu puterea de foc corespunzătoare. De asemenea, la sud de Constanța, în dispozitiv, se afla puternica baterie "TIRPITZ", în compunerea căreia intrau: 3 tunuri de calibrul 280 mm, 4 de calibrul 75 mm, 10 tunuri A.A., dintre care patru de 75 mm și restul de 20 mm. Bateria era apărată de câmpuri de mine și servită de 700 militari. Pentru protecție dispunea de o subunitate motorizată dotată cu tunuri antitanc de 50 mm autoblindate pe șenile. "TIRPITZ"-ul era punctul forte al apărării germane, capabil să acioneze atât spre mare cât și asupra Constanței. Amintim și prezența Divizionului 613 artilerie marină de coastă, cu competență asupra întregului litoral românesc.

Forțele române din Dobrogea erau constituite în Corpul 2 Armată, Comandamentul Forțelor Navale Maritime, Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial, unități de litoral - grăniceri, jandarmi.



Viceamiralul Helmuth von Brinkmann



Contraamiralul Horia Măcellariu

Divizia 9 Infanterie intra în compunerea C.2 A. și avea misiunea de apărare a litoralului de la Gura-Portiței la frontieră româno-bulgară. Să mai adăugăm acestora unități ale C. 3 A., ce se repliau între Chilia - Nouă și Ismail. Si comandanții români primiseră "Directivă operativă", cea dată în noaptea de 23/24 August 1944 de generalul Gheorghe Mihail. Prin ea li se ordona încetarea ostilităților cu U.R.S.S. și să întreprindă acțiuni energice pentru anihilarea inamicului german.

Pentru început sunt organizate întâlniri între comandanții români - general Costin Ionașcu (D.9 I.), contraamiral Horia Măcellariu (C.F.N.M.), comandor Nicolae Bardescu (C.L.M.F.I) și "Amiral German Marea Neagră" - comandat de viceamiral Helmuth von Brinkmann.

FILE DE ISTORIE

← *Dacă fiind faptul că principalele forțe virtuale în conflict erau cele navaile, rezolvarea problemei cade în sarcina celor doi amirali. Dacă la prima întâlnire viceamiralul german lasă chezașie cuvântul de onoare că nu trece la atac - ca militar e obligat să ia măsuri de alarmare - următoarea întrevadere a avut loc undeva, la sud de Constanța, în apropierea bateriei "TIRPITZ".*

Amirali vin din direcții diferite, mașinile se opresc la o distanță de aproximativ 100 metri, cei doi le părăsesc și se îndreapă spre locul de întâlnire stabilit pe malul Mării Negre. Brinkmann are pasul greoi, e năpădit de gânduri pessimiste - de două zile se întorsese de la Slănic, unde luase act de apropierea frontului, capitularea devenind convingere. Măcellariu cu timuța-i falnică și mersul elastic este apăsat de greutatea misiunii sale, "În situația de atunci - nota el în "Însemnări ..." - era să căștig sau să salvez obiectivele fării mele și nu simplu, să le distrug printr-o vârsare de sânge omenesc și pierdere materială".

Își încetinesc mersul, se salută militărește, amiralul german întinde mâna celui român, își strâng mâinile, își zâmbesc ușor stinheriți. Doi amirali, doi aristograți, von Brinkmann și Măcellariu, strănepot al tribunului transilvănean Ilie Măcellariu, amândoi militari de carieră, oameni de onoare, cavaleri ai ordinului "Mihai Viteazul" și ai "Crucii de fier", până ieri aliați...

Analizează împreună situația - părți beligerante: în port orice acțiune, chiar lupta corp la corp, este imposibilă; navele sunt "împletite" în bazin, ieșirea în larg și ducere unei acțiuni de luptă deschisă ar antrena artilleria de coastă și "TIRPITZ"-ul, ceea ce ar duce la distrugerea Constanței și împrejurimilor, la victime în rândul populației civile. Măcellariu propune retragerea la sud, măsură convenită în prealabil cu ceilalți comandanți români din zonă. Brinkmann o primește cu scepticism, întrebând retoric "Și de acolo, încotro, Domnule Amiral ?!"; "Ne-am înțeles. Germanii s-au retras" - scrie Măcellariu. Cei doi se salută, ducând mâna la cozoroc, își spun "Auf Wiedersehen".



Marșalul Ion Antonescu ascultând expunerea unui general. În spatele mareșalului, comandorul Horia Măcellariu.

Dar nu s-au revăzut nicicând. Poate, cândva, se vor afla "Memoriile" lor împreună pe un raft de bibliotecă ori librărie... Pentru amândoi aveau să vină ani negri.

Dar, să revenim la acel sfârșit de august. Strămtorile sunt închise. Soluția de moment devine realitate. Până-n după-amiază zilei de 28 August 1944, nave și trupe germane afliesc pe mare și șosea către sud. Admonestat de Hitler pentru pădrăsirea portului Constanța, amiralul Brinkmann a argumentat că nu a înreprins decât o retragere optimistă, având în plan să-și rețeleze forțele și să-i atace apoi pe sovietici în portul cunoscut. În realitate, amiralul german și-a sabordat, în fața Varnei, grosul flotei. A urmat exilul în America Latină unde, în urmă cu un deceniu, ne spunea amiralul român, și-a publicat "Memoriile".

A doua zi după retragerea nemților, amiralul Măcellariu ia conducerea întregii Dobroge, pregătind pe militari și civili să primească armata sovietică cu toată condescendență. Noul aliat, amiralul Ocktiabrisky, îl întâlnează în 28 August, de la Sulina, un ultimatum prin care-i cere predarea necondiționată a întregii flote române. Cu demnitate, amiralul român răspunde că pentru independența României luptă alături de flota sovietică. În zorii zilei de 30 August trimite-n mare vedeta

torpiloare nr.7 și de la Câșla Vădanei aceasta aduce în port primele vedete sovietice. Colaborarea avea să fie scură, până-n zorii zilei de 5 septembrie 1944...

În februarie, anul următor, amiralul român era trecut la "supranumerar" și peste un an condamnat la temniță grea. După eliberarea din iulie 1964, iată ce nota în jurnalul său, la ziua de 6 august: "N-am fost un criminal de război; un bandit, un fascist, un filo străin, un complotist, un înalt trădător de Tară, un contrarevoluționar; am fost un rezistent împotriva străinului care, ajuns pe teritoriul Patriei, a incălcat armistițiul, independența și suveranitatea poporului român (...) și m-am conformat jurământului depus ca soldat al Patriei, și educației și instrucțiunii ce am avut din familia mea de luptători români și din școlile care am urmat".

Am evocat, în aceste zile de august, pe cei doi amirali amici și inamici, care au știut, cu înțelepciune, să acționeze, salvându-și astfel onoarea militară și evitând un măcel inutil și absurd. Faptele celor doi militari le supunem atenției dumneavoastră, dragi marinari, în speranța înțelegерii și prețuirii lor.

Mariana PĂVĂLOIU

FILE DE ISTORIE

MIŞCAREA REMORCHERULUI "CETATEA"

în campania din 1913

DOCUMENT INEDIT
(continuare din nr. 33)

" 11 iulie 1913. Iarăși transporturi de trupe până la 10.30 noaptea, în ultima cursă aducând un automobil al Marelui Stat Major , cu ordine exprese.

12 iulie 1913. După ce trecem un regiment complet de artillerie transportăm saci cu făină. De la 2 p.m. până la 9 seara plăie continuă.

13 iulie 1913, la al III-lea transport de trupe în cearuri și provizii aducem în față două automobile, într-unul era primul ofițer rănit pe câmpul de luptă, locotenentul Bourianu Gheorghe din Regimentul 8 Roșiori, Botoșani.

14 Iulie 1913. Astăzi trecem care rechizitionate pentru transportul proviziunilor la Ferdinandova și Vrața.

15 Iulie 1913. Personalul filind surmenat la extrem, se lasă la odihnă.

16 Iulie 1913. Trecem căruțe goale pentru transportul proviziunilor la etapele din Bulgaria. De la Bechet trecem la Răhova pe domnul director al Serviciului Sanitar. La 11 noaptea venim cu un ultim transport.

17 juli 1913. Ia rezervă.

18 iulie 1913. Facem transportul cupoarelor mobile ale Manutanței militare. Din Bulgaria aducem apoi în țară 38 de care încărcate cu postăvările capturată de la Fabriile din Sliven și Gabrova. Aducem 980 baloturi a 20-25 ml postav pur, mai multe nuante.

19 iulie 1913, la rezervă.

20 și 21 iulie 1913. Curse dese cu ceamurile, în aceste două zile pluteau în slăbitură.

La 22 iulie 1913. Ordin de plecare la Giurgiu
pentru ambarcarea de combustibil, materiale și spălarea
cazanelui ce se impunea în urma atâtór marsuri forțate de zi și
de noapte. În portul Corabia ambarcăm păcură de la un tanc
N.F.R., acil înlocuim și o paletă ruptă; seara suntem în portul
Turnu Măgurele.

23 iulie 1913. Plecăm de la Măgurele și la 12.10 p.m. sosim în portul Giurgiu. Se dă apa afară din cauză.

24 iulie 1913. Spălarea cazonului, îmbarcarea de materiale și a 4 geamonduri luminoase pe bord, 10 greutăți, lanturi etc., pentru instalare.

25 Iulie 1913. Plecăm la deal din portul Glurgiu. De la Zimnicea luăm la remorcă o barcă militară plină cu pâine ce se distribuie la posturile de pe frontieră. Seară sosim la Turnu Măgurele. Se montează lămpile la două gearnaduri luminoase.

26 Iulie 1913. Instalăm în amonte pe podul militar de la Tumu Măgurele, în fața portiței de deschidere, pentru a da direcțione trecerii, două geamanduri luminoase, una în dreapta și alta în stânga. După această operațiune plecăm la deal. În punctul dificil numit "Ploplî" instalăm o geamnădură luminoasă pentru orientarea transporturilor militare, dintre Corabia și Samovit. Seara ancorăm în aval de podul militar de la Corabia.

27 iulie 1913. Instăram și în amonte de acest pod în fața portilelor de deschidere, două gearnăuri luminoase, una roșie la stânga și alta neagră la dreapta. În portul Corabia ambarcăm păcură și facem provizuni întorcându-ne și la Măquirele, unde ajungem noaptea târziu.

28 iulie 1013. Venim în canalul Cătina, lăram barca de scafandru, aparatul de scufundat, lăzile cu explozibile și ducem în port. La orele 10 a.m. se dă semnalul închelierii păcii între statele balcanice, printre lovitură grozavă de tun de pe monitorul "LAHOVARI", urmată de altele 20 de pe monitoarele "LAHOVARI" și "ION ARĂTIANU".

Toate bastimentele din port și noi, înălțăm marele pavoz. Până azi în tot timpul de la trecerea trupelor noastre în Bulgaria, s-a purtat micul pavoz, pe toate bastimentele sub pavilion român. La orele 14 p.m. sosim în portul Giurgiu.

De la 29 Iulie până la 1 August, remorcherul S.H. "Cetatea" face pregătiri pentru Inspectia și Instalarea geamandurilor luminoase între Giurgiu și Gura Gârluișel, precum și aducerea de la Cernavoda la Giurgiu a pontonului I.C. Onișorou. La 1 August, orele 7 seara, după ce primim ordine speciale de la Comandamentul Militar al portului Giurgiu, pornim la deal spre Turnu Măgurele. Un vânt puternic de la vale și o națoare întunecăsoare.

(no urme)



MIC POEM MARIN

Mare,
pururea fremătătoare
mă îmbii
la sublimă visare.
Tu duci melos românesc
spre tărâmul zeiesc
de aici
de la ţărm eminesc !

Lt.col. (r)
DUMITRU ENE-ZĂRNEŞTI

DEPĂRTĂRI

*La ţărm corabia
cu pânzele învinse de vânt.
Mai scânteiază lemnul
de-albastrul mărilor
pe care le-a trecut în drumul
 spre Arcadia.
Nisipul, venind prin
vreme din asprele tipare
se răzvrătește iar
și trece-n pașii noștri,
devine depărtare.*

Mircea LUNGU

FANTEZIE MARINĂ

*La mare,
să venim cu iubire,
să aruncăm un pumn de vise
în beția valurilor.
așteptând înveșnicirea clipei;
fără magia cuvintelor mari,
vom primi dezlegare
să ne eliberăm de poveri,
să uităm de dureri.*

*Va fi o sărbătoare a inimii
arborată pe un catarg albastru.*

Hortensia TEODORESCU

DIV LIRICA MÂRII

PASTEL MARIN

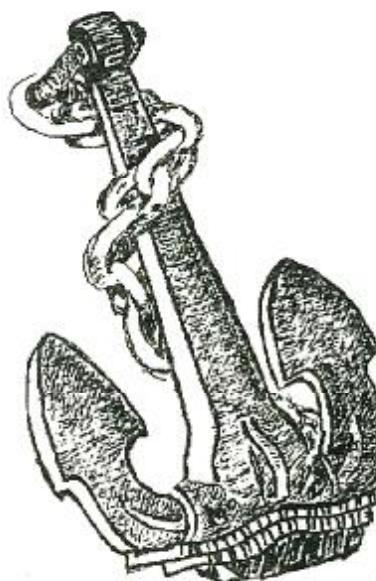
Am văzut-o, inițial, ca un zid de
granit
Ce unea infinitul celest
Cu teluricul ţărm dobrogean.
Desenată cu valuri - lucrarea
Îmi părea monument
Ridicat nefinței.
Furioasă, apoi, învrajbită
Poftea clocoiind
Către stânci milenare,
Cu talazul izbind repetat
Mă - ngrozea
Cu etern - fascinantă-i chemare !
Mă-ntrebam uluit:
Cine poate opri
Nesfârșita, albastra vâltoare ??

Geo VLAD

MARITIMĂ

*Ieri, pe când ţărmul măngâia
zarea
Cu zbor de pescăruși
Am stat de vorbă cu Marea
Despre tine.
I te-am povestit
Până te-a îndrăgit și ea.
Spre seară,
În amintirea gustului sărat
Al lacrimilor despărțirii,
În dorul tău
Am sărutat Marea.*

Nicolae-Emanuel VÂRGOLICI





MARINARI

*Chipuri sculptate,
În bronzul dimineții
Stăpâni pe albastru
Ei poartă în gând,
Dragostea de țară.*

*Acolo în depărțări,
Purtați de valuri,
Căutătorii linii de aur,
Trudesc pentru noi.*

*Luptând cu valurile,
Înfruntând cântecul sirenelor,
Marinarii victorioși
Se-nșorc acasă.*

*Lt.col.(r)
Constantin OPREA*

DIV LIRICA MÂRRI

VALURI

*Dimineața, soarele așterne covor de violete
peste piatra cărărilor noastre
îndreptate spre alte zări;
țărm al altor doruri de casă !*

*Uneori, este urmă a vântului ce ne îmbrățișează curtea,
pendulul stâncilor creascute-n scoici.
Este lanț de pescaruși plutind
și mânghind cochilia melcilor.*

*Veșnic, este leagănușul stropilor ce ne spală munții,
perna corăbiilor agățate de funduri,
așteptând chemarea orizonturilor;
cordoane de argint spre eternitate ! ...*

Gheorghe MIHĂILESCU

**UN Tânăr Poet:
Locotenent major
VALENTIN E. BUSUIOC**

Este membru al cencelului "MIHAIL SADOVEANU" de la Cercul Militar Constanța, din anul 1986. A debutat în revista "Viața militară", în august 1988, și apoi publică grupaje de poeme în alte publicații, printre care amintim: "Tomis", "Metafora", "Viața armatei", "Albatros", "Cronica", "Contemporanul", "Orion", "Thalatta", "West-Magazin". Reviste literare din străinătate îl traduc și publică numeroase poeme, făcându-l astfel cunoscut în SUA, Japonia, Croația, Belgia etc.

Debutul editorial are loc în 1993, cu volumul de poezie "111 poeme" (Ed. Muntenia) și este bine comentat în publicații reprezentative pentru presa românească.

Creația sa este răspălită cu premiul I la concursul național de poezie hai-ku (1993) și premiul special la Festivalul național de poezie "Lucian Blaga" (1995).

La 11 iunie 1995, lansează volumul "Viața în direct" (Ed. Leda), în decorul insolit pe care-l oferă Muzeul de Artă din Constanța. Este prezentat elogios de profesorii Val Sgarcea, Olga Duțu și Ion Codrescu. Atmosferă de sărbătoare, lume multă și bună. Scriitori, artiști, ofițeri, studenți, elevi, reprezentanți ai mass-media locale. Se dă autografe, se fac fotografii, se poartă dialoguri, se pun întrebări și se dau răspunsuri, se leagă, prietenii, se servesc gustări și se ciocnesc cupe. Ce viață ! CARTEA ? O bijuterie, ca formă și conținut. Este încă un semn al victoriei poetului asupra existenței cotidiene a concitudinilor nostri. Se remarcă concizunea expresiei, dimensiunea redusă a poemelor care sugerează intense trăiri estetice. Motto-ul volumului spune totul despre Tânărul poet: "În mijlocul vostru se află/ Cineva pe care VOI nu-L stăji" (Ioan, 1,26).

Redăm câteva perle care merg la suflul cititorului:

"Toate secundele sunt serpuitoare..."
"Să ascult cum se vindecă de viață celulele"
"Te în stâns, viață/ căci tu mi-ai dăruit curață îndoială..."
"Era artist -
n-a cântărit mai mult ca un fluture
în umbra pisici"
"Să vorbim despre fericire
ca și cum am cunoaște-o
și nu am mânhă-o"
"Voi vorbi cu pudore despre desperare,
blândețe și fantasme..."

Volumul "Viața în direct" cuprinde și 7 mici bijuterii hai-ku, dar și (pentru prima dată la noi în țară !) două poeme - RENGA - poeme energetice, realizate (în cuplu!) cu Constantin Abăluță, care face și prezentarea acestui gen de poezie și grafica întregului volum.

Avem convingerea fermă că VALENTIN E. BUSUIOC este una din florile rare ale spiritului românesc, poet și Tânăr ofițer care face cinstire armatei române. Te mai așteptăm, TINERE POET !

Geo VLAD

MAGAZIN • MAGAZIN

FOȘTI, ACTUALI ȘI VIITORI CAMPIONI AI VELELOR



Prin tradiție, Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" formează oameni ce și vor desfășura activitatea pe-nținsele ape. Este un fapt cunoscut și arhicunoscut atât în țară cât și dincolo de hotare. Însă, mai puțin este cunoscut faptul că în cadrul Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" ființează Clubul "A.S.A. Marina" - secția de Yachting - cu rezultate prestigioase, secție la care concură foști campioni ai velerelor, care instruiesc acum cu măiestrie și abnegație, viitorii campioni și, de ce nu, viitorii marinari de profesie.

Căpitanul de rangul I Emanoil Tigănaș - acest împătimit veteran al velerelor, mentorul clubului sportiv, a format de-a lungul anilor doi "veliști" de excepție care vor duce mai departe tradiția marinărească: Andrei Tigănaș (campion național - clasa FD - juniori - 1994; vicecampion național - clasa FD - seniori - 1994; locul II la "Cupa Victoria" - clasa FD - seniori - 1995) și Valentin Tigănaș (vicecampion național - clasa Cadet - juniori - 1994; locul II la "Cupa Victoria"),

Căpitanul Constantin Maraloi - actualmente antrenor al clubului "A.S.A. Marina" - secția Yachting - multiplu campion național, om cu o pregătire marinărească de excepție, dar și o dragoste nemărginită pentru vole și pentru tinerii care aderă la acest sport, a testat și propriii copii, iar testul a dat randamentul scontat: Alis- Ștefania Maraloi - de numai 12 ani - care a început să-si formeze deja un palmares (campioană județeană - 1994; medaliată cu bronz la Naționale - 1994; locul I la concursul "Cupa Victoria" - clasa Cadet - fete - 1995) și Andy-Raul Maraloi, de 10 ani, calificat în lotul balcanic lărgit la clasa Optimist - 1994.

Oare această pasiune pentru mare și ambarcațiuni să fie ceva ereditar? Iată încă un argument în acest sens: căpitanul de rangul III I. Brighidău este mentorul altor doi campioni: Liviu Brighidău (A.S."Electrică" - Constanța, campion național - clasa Cadet - 1994; campion Balcanic - clasa Lasser - 1994; locul I "Cupa Victoria" - clasa Finn - 1995) și Andy Brighidău

(A.S."Electrică" - Constanța, campion național - clasa Optimist - 1994).

Maistrul militar clasa I Constantin Tuțuianu dă un excelent exemplu fiului său, Sebastian Tuțuianu (campion național - clasa Cadet - 1994; locul III "Cupa Victoria" - clasa Optimist - 1995) ca și căpitanul-locotenent Niculae Ocheană ce transmite fizelor sale, Claudia Ocheană (locul II "Cupa Victoria" - clasa Optimist - fete - 1995) și Alina Ocheană (locul II "Cupa Victoria" - clasa Cadet - fete - 1995), dragostea penitru vole.

Si aceștia nu sunt singurii copii de marinari cu veleități pentru sportul cu vole. Cine știe? Poate că în curând și fiții căpitanului de rangul II Paul Chiron, căpitanului-locotenent Mircea Cristian, căpitanului de rangul III Gheorghe Luță și mulți alții, actualmente începători, vor fi în următoarele ani următori campioni.

Maistru militar clasa I
Costel MIHAI

CAMPIONATUL EUROPEAN DE NAVOMODELISM

Timp de câteva zile, orașul Constanța a fost gazdă Campionatului european de navomodelism, la care au participat 80 de concurenți, reprezentând Belarus, Bulgaria, Cehia, Franța, Italia, Kazahstan, Rusia, Turcia, Ucraina și România, ultimile două fiind cu cea mai mare participare. Deschiderea competiției a avut loc pe terasa Statului Major al Mării Militare, prin parada participanților. Prințul osopojii a săvârșit și președinește Federației Internaționale "Naviga", Jean-Claude Belanger.

În saloanul expozițional au putut fi admirate 150 măcișete de nave, clasele C 1, 2, 3, 4. România, reprezentată de sase cluburi, dintr-una două din orașul nostru, a fost premiată cu 32 medaliile: 4 de aur, 10 de argint și 18 de bronz. De la Clubul "A.S.A. Marina", domnul căpitan de rangul III Cornelius Costinu a fost medaliat la C 1 cu bronz, iar la C 4 a primit o medalie de aur, una de argint și una de bronz. De la același club, maistrul militar Niculae Barbușanu a primit medalia de bronz pentru o măcișetă din clasa I. Domnul căpitan-locotenent Mircea Cristian a fost priznat în dublu se calitate, acasă de antrenor la "A.S.A. Marina" și, ceea ce este de membru al comisiiei de juru european.

Dă remarcă faptul că printre participanți și-au alăturat două concurenți (șăturări de soții lor) - Nicușoara Dan și Ligia Andrei.

Să de această dată, Federația Română de Modelism și Direcția Județeană de Tineret și Sport Constanța să-și dovedească burile organizatorice, iar Muzeul de Artă, o gazdă capitalizată prin spațiul generos și ambientul creații.

M.P.

MAGAZIN • MAGAZIN

O NOUĂ VEDEȚĂ DE ASALT PENTRU U.S. NAVY

Comandamentul Operațiunilor Speciale (SOCOM) din cadrul U.S. Navy a negociațat cu "HALTER MARINE" un contract în valoare de peste 11 milioane de dolari pentru fabricarea, până în septembrie 1995, a două exemplare din clasa PEGASUS MARK V, ambarcațiuni destinate unor operațiuni speciale, SPECIAL OPERATIONS CRAFT (SOC), executate de forțele SEAL (SEA AIR LAND) și alte forțe speciale americane. Contractul prevede construirea a 38 de nave de acest tip și dotarea lor cu echipamentele adecvate, ceea ce, în final, ridică valoarea investiției la circa 190 milioane de dolari. Navele vor fi realizate de către Șantierele navale "EQUITABLE" din New Orleans, o companie subsidiară a lui "HALTER MARINE".

SOCOM a optat pentru prototipul unei variante a lui X.F.P.B. -EXTRA FAST PATROL BOOT, aflată în serviciul marinei mexicane. MARK V SOC va avea un deplasament maxim de 68 tone, 25 metri lungime și corpul din aluminiu. Cele două motoare Diesel vor dezvolta fiecare câte 2253 CP la turăția de 2000 rot/min, permittând atingerea unei viteze de peste 45 Nd. Raza de acțiune, pentru viteza de croazieră de 30 Nd, este de 500 Mm.

Ambarcațiunea va utiliza o pereche de cârme acționate cu apă (WATER JETS) și va putea fi transportată cu un avion cargo C-5. Dotarea cu armament pentru autoapărare este concepută în mai multe variante, deocamdată în studiu.

Înzestarea formațiunilor SEAL cu astfel de mijloace de asalt va conduce, negreșit, la extinderea semnificativă a posibilităților de pătrundere a acestor subunități de pe mare în diferite acvatorii sau la diverse obiective amplasate pe litoral.

Căpitán de rangul III
Stefan GEORGESCU

ȘTIATI CĂ ...

- ◊ Prometeu nu le-a dăruit oamenilor doar focul ci i-a inițiat și în arta navigației. Mitologia greacă atribuie descoperirea plutei semizeului Ehrysor. În Odiseea se povestește că Ulise, în peregrinările sale, și-a construit o plută după ce nava i-a pierdut în valuri. Referiri la mijloacele de navigație nu lipsesc nici din miturile și legendele altor popoare; ele reflectă vechimea milenară a navigației, existența ambarcațiunilor și pricoperea de a le folosi.
- ◊ Legendele se îmbină uneori cu ipotezele istorice. Există afirmații că multe dintre insulele Mării Egee, ale mărilor nordului, au fost populate cu ajutorul plutelor. Legenda lui Kon-Tiki vorbește despre adevărate migrații făcute pe plute de lemn de balsa. Calitățile de navigație ale plutelor au fost confirmate de expediția Kon-Tiki (1947) condusă de etnograful norvegian Thor Heyerdahl care a urmat curențul Humboldt și a străbătut, pe apele Pacificului, distanța dintre portul Callao din Chile și reciful de corali Raroia din Polinezia, în 101 zile. Pluta a fost construită după tradiția indigenă, din bușteni de balsa, prevăzută cu vele și sisteme de cărmuire corespunzătoare vechilor tipuri de plute.
- ◊ Potrivit legendei, pe apele Dunării a navigat zeul egiptean Osiris. Herodot relatează că preotii egipteni din Teba păstraau scriseră în care se vorbea despre o expediție a egiptenilor întreprinsă împotriva scișilor cu aproape patru milenii i.e.n., în timpul căreia a trecut apele fluviului Dunărea.
- ◊ Lui Arhimede și corintianului Arhias li se atribuie proiectarea unei nave de proporții gigantice, în timpul domniei regelui Hieron al II-lea al Siracusei. Destinația transportului de grâne, nava avea trei punți, patru catarge și douăzeci de rânduri de rame. Pentru protejarea împotriva atacurilor vrăjimășe, pe puntea superioară se înălța o catapultă concepută de Arhimede, capabilă să arunce bolovani de 80 kg. Dar odată cu încheierea construcției s-a constatat că nici unul din porturile lui Hieron nu putea adăposti această navă neobișnuită. Așa că, regele Siracusei se văzu nevoit să dăruiască stăpânitorului Alexandriei, singurul port unde uriașa navă avea posibilitatea să ancorzeze.
- ◊ Într-o din cele mai cunoscute legende ale argonauților, anterioară poemelor homerică, sunt relatate peregrinările navei "ARGOS", prevăzută cu 50 de rame, pe apele Mării Mediterane, Mării Negre, Dunării, iar apoi și pe apele Mării Roșii, în căutarea "lănei de aur". Legenda lasă să se întrevadă stadiul avansat al cunoștințelor de navigație din epoca preelenică.
- ◊ Vechii locuitori ai teritoriului nostru au știut să utilizeze căile apelor înaintea venirii romanilor. Apele Mării Negre au fost înfruntate de luntele pescarilor autohtoni, ale căror linii chibzuite le făceau să rivalizeze cu vestitele drakkare ale nordului.
- ◊ Marea Neagră și Dunărea au atras atenția lumii antice. Triurile grecești aduc - începând din secolul al VII-lea i.e.n. - coloniști pe țărmul Mării Negre la Histria, Tomis, Callatis, care întrețin un viu negoț cu metropolele grecești. Alexandru Macedon folosește în expediția sa din anul 335 i.e.n. împotriva getilor luntrile monoxile ale băstinașilor, utilizate pentru pescuit, transporturi, dar și piraterie - după cum relatează Arrian. Istoricul grec adaugă că astfel de lunte se găseau din belșug aici. Moesia și Panonia, odată devenite provincii romane, frontieră pe Dunăre este păzită de două flotile: Classis Flavia Moesica și Classis Panonica. Pe Marea Neagră naviga flota Classis Pontica.
- ◊ În Muzeul de Istorie Națională și Arheologie din Constanța sunt expuse resturile unei nave romane găsite în Delta Dunării. Deosebit interes prezintă scripetele dublu, confectionat din lemn, folosit pentru manevrarea velelor.

Maistru militar clasa I
Costel MIHAI

De
Ziua
Marinei
Române



Colectivul redacției revistei
"Marina Română" urează tuturor
marinarilor, militari și civili, mult
succes în nobila și temerara lor
profesie și camaraderescul
"Vânt bun din pupă"!

Pret 400 lei

