

număr special

mai 2009

Marea Noastră

revista Ligii Navale Române fondată de Jean Bart



*70 de ani de la
intrarea în
serviciul
Marinei
Române a
navei-școală
MIRCEA
(19 mai 1939 - 19
mai 2009)*

Supliment V

Marea Noastră

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ ȘI CULTURĂ MARINĂREASCĂ,
PENTRU PROMOVAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APE ALE ROMÂNIEI

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării
spre Marea largă deschisă tuturor“.

Mihail KOGĂLNICEANU

SPIRITUL „MIRCEA“

Comandor (r) dr. Ilie MANOLE



Ilie Manole este ofițer de marină, jurnalist, scriitor militar, editor, doctor în istorie. Lucrări: „Continentul albastru“, „Dicționar marinăresc“, „Confruntări navale“, „Preoții și oștirea“ etc. În decembrie 1989 a fondat „Revista de istorie militară“ pe care a condus-o până la trecerea în rezervă, în 1997.

Rostesc **MIRCEA** și îmi răsar în fața privirii personalități și zeci de mii de marinari, care laolaltă cu aceste personalități au dat și dau sens, putere și continuitate marinei române, civile ori militare. La bordul velierului, aceștia au deschis ochii asupra marinăriei, și-au îmbogățit spiritul cu spiritul lui „MIRCEA” și l-au transmis mai departe, construind o lume aparte, care are istoria, regulile și obiceiurile ei, demne fiecare în parte de câte o enciclopedie. De ce stăruie acest spirit? Cum se face că noi, deși ființe trecătoare, îl preluăm, îl ducem mai departe și îl lăsăm moștenire altora, care și ei repetă aceeași misiune? Iată de ce și iată cum.

La „MIRCEA” vin tineri îmboldiți de dorul zărilor de dincolo de geana orizontului, dar la început cam firavi și stângaci, câte unii egoiști și narcisiști, alții descumpăniți, naivi, nepunctuali, plini de sine, lenți, mult prea visători, incapabili de eforturi prelungite. Viața la bord însă le schimbă - premeditat, planificat, rapid și temeinic - trupul, abilitățile, cugetul. Este diferență enormă între starea lor din momentul primelor comenzi „La posturile pentru manevra velor”, „La școte, mure și fungii”, „La tribord în sart brațații!”, „La front pe vergi” și starea acelorași ucenici ai mării după șuvoiul antrenamentelor. Mersul de novice pe punți, urcatul (coborâtul) ezitant sau poticnit pe treptele scăriilor sau pe grijelele care duc spre arboradă, ca și tremuratul picioarelor pe țapapii dispar ca prin farmec după primele zile. Velierul însuși vine acum elegant în vânt ori sub vânt, în comparație

cu manevra chinuită din primele antrenamente ale noilor sosiți la bord. Carturile, dormitul în hamac, regulile stricte, lucrul în arboradă, marea însăși, bună-rea, îi deprind cu atâtea. Viteza de răspuns la comenzi crește pe măsură ce limbajul marinăresc dobândește consistență, însoțit de gesturi sigure, iuți și vârtoase. Gluma „Câte fructe sunt la bric?” își păstrează savoarea și după ce învățăcelul atinge cu mâna **mărul** arboretului, pipăie **mura** cu podul palmei sau balansează **para** bandulei, pentru a o arunca la locul cerut. Gabia, teuga, duneta, bastingajul, forpicul, cabinele, punctele de comandă ș.a. nu mai sunt doar noțiuni marinărești, ci locuri distincte, cu destinații precise. Câți știau, până să vină la „MIRCEA” - velierul de acum -, că în alcătuirea lui există brutărie, sifonărie, croitorie, spălătorie, bibliotecă, stație radio, cinematograf ambulant?! Câți bănuiau că, de la bord, stelele sunt „vânate” cu sextantul și coborâte la orizontul mării, pentru a obține cifre care trec printr-un noian de calcule astronomice și dezvăluie „punctul navei”, aflat la intersecția unor „drepte de înălțime”, punct minuscul în imensitatea mării.

Cine intuia, până să înceapă ucenicia la bord că indicele compasurilor magnetice sau giroscopice îi feresc de pericol, ajutându-i, ca prieteni loiali, să urmeze „drumul adevărat”.

Câți aveau habar de, să zicem, *deriva navei* deasupra scoarței subacvatice aflate la sute, uneori la mii de metri adâncime, derivă care nu-i doar o cifră, ci fenomen de care trebuie să ții seama în serviciul de cart, pentru a

ajunge la locul dorit, în timpul stabilit, cu viteză optimă pentru situația dată, în deplină siguranță? Câți nu vor fi zâmbit, auzind expresii „gaură de apă”, „ține marea”, „țin-te bine”, „a ține la capă”, „a da la pește” (altceva decât **a pescui!**), „a înghiți ancora”! Încet-încet, cel ambarcat înțelege că viața lui, viața celorlalți și viața navei sunt îngemănate (unde sunt egoismul, superficialitatea și naivitatea de odinioară?), că mintea trebuie să-i fie trează, iar brațul tare, și atunci când largul este ca oglinda, și când marea își răstoarnă măruntaiele, iar vântul urlă sinistru,



Revista a fost editată în perioada 1931-1934 sub denumirea
ROMÂNIA MĂRITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
apoi, până în 1949, sub denumirea
MAREA NOĂSTRĂ.
Seria veche: 1934-1949;
începând din anul 1991, seria nouă, apare trimestrial.



Încurcat în arboradă și proptit în vele. Deprinzând să fie „om al mării”, el își dă seama că o greșeală a oricărui, deranjează ori periclitează viața tuturor, că veghea lui se adună veghei celorlalți, de la alte posturi și unități de luptă, că el nu are grijă numai pentru sine, ci pentru toți, că un simplu obiect neamarat (când s-a ordonat „la posturile pentru vreme rea”) lovește, rupe sau distruge tot ce întâlnește în cale, tangajul și ruliul săltând nava ca pe o coajă de nucă. Învățăcelul stă bine înfipt pe picioarele lui, iar trupul îl ascultă (parcă ieri era firav și stângaci în bătaia vântului, descumpănit și lent). Comparându-se mereu cu alții, aflați și ei în situații care le pun la încercare voința, dorința și puțința, cunoștințele și deprinderile, ucenicul de la „MIRCEA” își află adevărata valoare, nu mai este nici plin de sine, nici narcisist, ci un tânăr între alții, pe care îi are echipajul; tânărul este evidențiat dacă dovedește exactitate în calcule și în mișcări, dacă se arată a fi oportun, capabil de efort prelungit, eficient; este muștrat în situații contrare. El se cunoaște mai bine pe sine, dobândește criterii de apreciere justă a altora, se fortifică fizic și psihic, devine performant. Cartul liber este și el plin: învățăcelul citește cu nesaț, scrie, desenează, privește, migălește noduri și împletituri marinărești, își pune ordine în spațiul lui, își confruntă cu colegii calculele de navigație, discută, visează cu ochii deschiși, constată că s-a obișnuit cu furbișatul alămurilor (iată cum strălucesc) și cu bricuitul punții (acum are culoarea portocalei), scrâșnește când îi este agresat eul (se mai întâmplă), învață să rabde și să asculte, face glume, participă la farse. Trăiește viața de bord și vede că are efect ceea ce face el. Se simte util. „O mână pentru tine, o mână pentru navă” primește sens și datorită lui; pricepe că om și navă alcătuiesc un întreg, pe care nimeni și nimic nu îl pot desface sau frânge, că totul trebuie să aibe un rost (la ce altceva să-ți risipești sau să-ți irosești energia spiritului și forța trupului?). Un rost pentru tine, ca om, pentru ceilalți din echipaj, dar și pentru cei cărora mai târziu le lași din moștenirea primită de tine la bord. Primești și dai, așadar, ca orice bun creștin. Idei, informații, convingeri, imbolduri etc. trec de la tine la alții. [...]

La care altă navă au fost oaspeți

atâția monarhi (români, iranieni, greci, olandezi, bulgari, germani, englezi etc.), președinți, prim-miniștri, miniștri și alți oameni de seamă? Fiindcă „MIRCEA” a fost și a rămas pentru Marină marele dascăl și impecabilul amfitrion, iar pentru țară neobositul ambasador, ascultat, admirat și respectat de toți. Același „MIRCEA”, când „cortina de fier” izola România de lume, a fost punte sigură și trainică între țară și Occident, adică mesagerul care prin „marșuri de instrucție și de navigație” ducea vești despre români și aducea știri veridice despre ceea ce se întâmplă dincolo. [...]

Neîndoielnic, „MIRCEA” este parte a istoriei Marinei, armatei și țării. [...] „«Mircea» face pentru România mai mult decât zece ambasadori” afirma pe

bună dreptate ambasadorul român în Mexic atunci când nava a vizitat această țară (anul 1976).

Știm că nava, ca și omul, are o viață a ei. „MIRCEA” va dăinui, fiind și navă, și spirit. Va dăinui fiindcă „MIRCEA” înseamnă meșteșug, artă, știință, cultură, istorie, care nu pier. Noi, oamenii, îi dăm putere și, rostind **Bun cart înainte, bătrâne „MIRCEA”**, avem convingerea că el nu se va scufunda sub apele uitării, iar urarea ne-o facem, de fapt, nouă înșine, căci „MIRCEA” trăiește prin cărți, filme, picturi, cântece care i-au fost dedicate, trăiește cu noi, prin noi. În fond, „MIRCEA” suntem noi, deci și dumneata, cititorule!

Nava - școală „MIRCEA” s-a construit ca urmare a inițiativei Ligii Navale Române

MAREA NOĂSTRĂ 3

A P E L
pentru Nava-Școală „Mircea”

Țara noastră, datorită poziției geografice ce ocupă în lume, are să se poartă pe cea mai importantă arteră de comunicație a Europei — Dunărea — și la litoralul istins, maritim, dela gurile Dunării, în Marea Neagră și la Strâmtoarea Mării Mediterane, este hărăzită să joace un rol de primă ordine și să tindă la o expansiune, din ce în ce mai covârșitoare, în Orientul apropiat.

Să stăruim ca Marea Neagră să nu devină un lac, exclusiv al ocărilor puterii ruseane, care, dispunând de o flotă excesiv de puternică, ne-ar ține legătura cu bazele Mediteranean și ne-ar înăbuși întreaga noastră viață economică.

Trebuie să dispunem de toate elementele apărării navale, pentru a ne proteja flotele, pentru a ne asigura paza litoralului maritim și a gurilor Dunării, pentru a ne garanta comunicațiile cu Mările și pentru a sprijini interesele politice și economice în porțile și apele teritoriale.

Totalitatea mijloacelor corespunzătoare acestor misiuni le procură numai o puternică FLOTĂ DE MARE. Temelul acestei Flote plenei dela nava-școală, bricul „MIRCEA”, care, în altele decenii, a servit ca instrument de instrucție, ca tehnică, avânt și progres, tutelor marinărilor noștri de până acum.

Fapta care și-a câștigat-o marinării noastre, pe întinșul Mărilor și Oceanelor, se distinge de manta navel-școlă „MIRCEA”, pe care, din 1882, și-au făcut, cu toții, ucenicia.

Pe puntea bricului „MIRCEA”, încercând și descrușcând vergi, deslășărind și întinzând velele, pe valuri și lărmuri, în clobanilor și plugarilor noștri, în luptă cu elementele naturii, mai todeauna vrăgăneș, și-au oțelii curajul și și-au dovedit îndemânarea marinărească.

FĂRĂ „MIRCEA” NOI NU AM FI AVUT MARINARI. Azi, „MIRCEA” a îmbătrânit, a fost scos din serviciu, după mai bine de 50 de ani de răscolire a talazurilor.

Chiar dacă n'ar fi vârsta înaintată, și ar fi prea mic și învechit, ca să prăncese în pântecile lui, școlile actuale ale Marinei noastre.

Azi, școlile noastre de marinari nu mai au nici-o NAVĂ-ȘCOALĂ unde tinorii să-și facă practica plină de răspunderile carierei marinărești.

Azi, țara noastră este singura pe lume fără navă-școală, fapt care primordidește însăși pregătirea viitoarelor cadre ale Marinei naționale.

Pentruca și în viitor țara noastră să se mândrească

cu marinării ei, tot atât de deslășărită ca și aici crescuți pe bătrânul „MIRCEA”, trebuie să înzestram țara — cât mai curând — cu un nou și fâltâr „MIRCEA”.

În Italia, Polonia, Jugoslavina, Grecia și Turcia, NAVĂ-ȘCOALA a acestor marine a fost construită prin dăruirea contribuțiilor cetățenilor țărilor lor.

De-acum, a venit rândul țării noastre ca să-i cerem obolul, pentruca nava-școlă „MIRCEA” să fie cât mai grabnic dăruită bravei noastre marine.



„Dar Păcură”, nava școlă până la construirea prin subscripție publică de provincia Plovdivia

„LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ”, de sub președinția M. S. REGELUI, apăsător, prin noi, în obolul public, fie el cât de neînsemnat, va fi bine primit, dela copilul mic și până la bătrân, pentru ca valurile Mării Negre să nu mai aștepte, nunt timp, ceea ce ne lipsește : BRICUL „MIRCEA”.

General N. NEGREANU
Membru al L. N. R.

Document de epocă (preluat din revista „Marea Noastră”, nr. 1/1937) din care rezultă că nava-școală „Mircea” s-a născut din inițiativa Ligii Navale Române și în urma deciziei președintelui LNR, regele Carol al II-lea

2



Preluat (prin copiere) din revista „Marea Noastră“, nr.4 - aprilie 1937



A P E L

ROMANI !

Intregirea neamului nostru în marginile firești, etnice și geografice, pe cari stăpânirea lui de mai multe mii de ani le-a statornicit în bazinul Dunărei de Jos, îl deschide, în istoria omenirii, cele mai strălucite perspective, pe care nici un alt popor din această parte a lumii, nu le poate năzui.

Dar nu trebuie să uităm că de aceste legitime aspirațiuni sunt legate îndatoriri ce nu permit nici unei generațiuni să lase posterității ocazia de a le fi nesocotit.

ROMANI !

Priviți litoralul nostru de la Marea Neagră, care ne arată pe albastrul Cerului ce se oglindește în ea: aurora celor mai frumoase făgăduinți. Ea primește în apele ei cea mai mare și bogată arteră de comunicație fluvială din Europa și pe care suntem stăpâni de la Baziaș până la Sulina și gurile ei.

Marea noastră, prin mugețul valurilor spunegânde, vă chiamă zilnic să duceți voi cu văslașii voștri, flama a fărlei pe toate apele lumii, legând voi apusul cu răsăritul.

Spărgându-și în fiecare clipă talazurile ei de stâncele noastre, ea parcă ne întreabă: Ce, a-ți uitat oare calea arătată vouă la Cetatea Albă de Ștefan cel Mare și aceea în Durostor de Mircea cel Bătrân ?

Da! s'ar zice că am uitat-o și că privim cu nepăsare, cum toate neamurile se fac stăpâne pe apele și porturile noastre, mulțumindu-ne, din când în când, să turburăm văzduhul cu sunetul stins al unei sfioase sirene.

ROMANI !

Dar ce este mai grav și trebuie să ne umple de îngrijorare, este faptul că de câțiva ani, tinerii noștri marinari sunt lipsiți de NAVA-ȘCOALA, fără de care nu este cu puțință a se forma ofițerii de marină. Viitorul pe mare al generațiilor care ne urmează este în primejdie.

Bricul „MIRCEA”, care a servit aproape 50 de ani, formând pe toți iluștri noștri marinari bătrâni, nu mai are suflet pentru scoica lui învechită, nu i-a mai rămas decât vraga spiritului său, ce așteaptă să o treacă încă vie pe nava succesoară.

ROMANI !

De aceea LIGA NAVALA ROMANA, vă adresează vouă un călduros apel, ca prin obolul vostru, să dați puțința Marinei noastre să reconstruiască o a doua navă-școală „MIRCEA”, mai mare și mai modernă care prin fața sa, va fi și mândria voastră a tuturor, care ați înțeles și contribuit la construcția lui.

Atunci când prova vasului va sparge valurile mărilor, purtând la vârful catargurilor sale flamura României, sufletele voastre generoase îl vor însoți, ocrotind cu bătăile inimilor românești, pe tinerii noștri marinari.

Urmașii voștri vă vor binecuvânta și amintindu-și de poezii neamului vor striga împreună cu Vlăhuța :

„Astăzi sirenele vapoarelor românești chiamă vije-loasele tremuri din depărtările Apusului”...

CETAȚENI ROMANI !

La această operă nemuritoare clădită pe Altarul Patriei, vă invităm să colaborați.

GENERAL SCHINA,
membru al L. N. R.

Timp de șapte decenii

O LEGENDĂ ITINERANTĂ - NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA“



Comandor dr. Marian MOȘNEAGU

La 17 mai 1939 a sosit în portul Constanța, intrând în serviciul Marinei Militare Române, nava-școală „MIRCEA“, velier de tip bark (nava cu trei arbori), construit în anii 1938 - 1939 la Șantierul Naval „Blohm und Voss“ din Hamburg, Germania.

Nava a fost botezată „MIRCEA“ ca și înaintașul său bricul „MIRCEA“ (1882-1944), purtând cu demnitate pe mări și oceane tricolorul național și numele domnitorului Mircea cel Bătrân, întregitorul Țării Românești până la „Marea cea mare“.

O CHESTIUNE DE SPIRIT

Întrucât bricul „MIRCEA“ îmbătrânise, în anul 1936 Liga Navală Română a lansat un apel pentru strângerea de fonduri pentru o nouă navă-școală.

„Intrați în concertul general al popoarelor, trebuie să înțelegem că întregirea noastră teritorială nu însemnează totul - sublinia comandorul adjutant Preda Fundățeanu în anul 1937 - atâta vreme cât nu asimilăm în ființă, în organismul și spiritul nostru marea.

Dar această asimilare nu este numai o chestiune de program, de organizare sau de activitate. Ea este mai întâi de toate o chestiune de spirit. Ne este necesar în primul rând acel spirit care trebuie să stea la baza oricărei întreprinderi, oricărei instituțiuni și oricărei creațiuni, spirit care dă impuls și direcție energiilor“.

Pledoaria acestui erudit marinar pornea de la faptul că „În această zonă a pulsato

viață marinărească, o viață care s-a manifestat în direcția preocupărilor marinărești, pescuit, transporturi pe apă, treceri de oameni și mărfuri peste apă, viață care și-a urmat ritmul, s-a repetat în împrejurări similare și a influențat formația politică la apărarea intereselor locale și naționale. Din această populație s-a recrutat personalul monoxilelor primitive, al șeicilor, al acelor speciale bărci lungi și înguste ale muntenilor și moldovenilor de mai târziu“.

Atingând maximum de dezvoltare și un maximum de popularitate, în campania pentru strângerea de fonduri necesare pentru achiziționarea noii nave-școală „MIRCEA“, L.N.R. a beneficiat de concursul regelui Carol al II-lea, care era convins că „Marina nu este un lux, e un organism viu, o școală de energie, o școală de supremă camaraderie și sacrificiu, un fapt concret, o întreață mentalitate, o educațiune“.



Până la 15 iunie 1938, Liga adunase pentru noul velier-școală 5 611 120 lei.

UN AMFITEATRU PLUTITOR

Continuând tradiția „spiritului Mircea“ impus în cei 62 de ani de activitate de vechiul bric „MIRCEA“, nava-școală omonimă a preluat, din anul 1939, sarcinile instrucției marinărești a viitorilor ofițeri de marină.

Nava a fost pusă pe cală la 30 aprilie 1938.

Lansarea la apă a avut loc joi, 22 septembrie 1938, la ora 15.48, în Șantierul Naval „Blohm und Voss“ din Hamburg, situat perpendicular

*Nava-școală „Mircea“
s-a construit din inițiativa
Ligii Navale Române*

pe fluviul Elba. La ceremonie au participat Victor Brabețeanu, consilier de legație, comandorul Alexandru Bardescu, reprezentantul Ministerului Aerului și Marinei, consilierul economic Geomăneanu, secretarul de legație Moscuna, consuli generalii T. Gallin și Karadja, amiralii germani Wolf și Anker, secretarul de stat Ahrendt, primarul Krackmann, reprezentanții șantierului constructor și un numeros public.

„MIRCEA“ a sosit în portul Constanța la 17 mai 1939, în cadrul unei impresionante solemnități, sub comanda căpitan-comandorului August Roman.

Pe puntea superioară a navei s-a desfășurat ceremonialul predării pavilionului de pe veteranul bric „MIRCEA“ pe noua și modernă navă-școală.

După acostare, patru marinari au depus la bord pavilionul și Cartea de aur donată de Liga Navală Română.

În perioada 3 iulie - 3 septembrie 1939, „MIRCEA“ a efectuat primul voiaj de instrucție pe itinerarul Constanța - Palermo - Toulon - Palma de Mallorca - Alger - Constanța.

După declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial, activitatea de pregătire prin marșuri de instrucție în apele internaționale a fost abandonată.

Între 19 februarie 1941-1944, nava-școală „MIRCEA“ a staționat la Brăila, pe brațul Arapu, la adăpost de bombardamentele sovietice, care au incendiat și scufundat, tot pe Dunăre, la Galați, bravul său înaintaș.

Mai mult, la începutul lunii septembrie 1944, nava a fost arestată și preluată abuziv de către sovietici, care au dus-o și bazat-o la Odessa, rebotezând-o „RION“.



*Un rol determinant în construirea navei
școală l-a avut regele Carol al-II lea, președintele
Ligii Navale Române*

UN DEMERS SALVATOR

În anul 1946, L.N.R. a făcut o intervenție prin Subsecretariatul de Stat al Marinei pentru ca o delegație să fie primită de A.I. Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S. în România, în vederea sensibilizării guvernului de la Moscova pentru a retroceda nava-școală „MIRCEA”, construită din inițiativa sa.

În urma comunicării făcute ministrului subsecretar de stat al Marinei de către Comisia Aliată de Control din România, prin care era informat că guvernul U.R.S.S. a hotărât restituirea către guvernul român a navei-școală „MIRCEA”, s-a stabilit, de comun acord, ca solemnitatea să se desfășoare la Constanța, la data de 19 mai 1946 (nava-școală „MIRCEA” urmând să sosească în timp util la Constanța). Ulterior, această dată a fost modificată la 21 mai pentru ca apoi, președintele Consiliului de Miniștri să o fixeze definitiv la 26 mai 1946.

La această solemnitate au luat parte președintele Consiliului de Miniștri, împreună cu membrii guvernului, membrii Comisiei Aliate de Control în România, în frunte cu mareșalul Uniunii

Sovietice Tolbuhin, președintele Comisiei și comandantul Grupului Armatelor de Sud.

Regele Mihai I a binevoit să accepte invitația de a onora cu prezența sa această sărbătoare marinărească.

Pregătirea serbării a revenit Serviciului Secretariatului General din cadrul Subsecretariatului de Stat al Marinei, Statului Major al Marinei și Comandamentului

Litoralului Maritim și Fluvial.

La serbare au participat primul ministru dr. Petru Groza, Gheorghe Tătărescu, vicepreședintele Consiliului de Miniștri, ministrul Lucrărilor Publice Gheorghe Gheorghiu-Dej, ministrul de Război



Constantin Vasiliu-Rășcanu, ministrul Informațiilor prof. Petre Constantinescu-Iași, ministrul de Interne Teohari Georgescu, ministrul Economiei Naționale P. Bejan, ministrul Educației Naționale Ștefan Voitec, ministrul Tudor Ionescu, ministrul de stat Mihail Râmniceanu, subsecretarul de stat Aurel Potop, subsecretarul de stat amiralul Petre Bărbuneanu și alți membri din guvern,

ambasadorul sovietic Kavtaradze, prim consilier de legație Iacovlev, iar din partea misiunilor țării aliate, Cotlear, comandorul Thomas, colonelul Gibbon, locotenent-colonelul Prager reprezentanți ai Corpului diplomatic, personalități oficiale române și sovietice din București și Constanța, presa străină și română, Casa M.S. Regelui, ofițeri sovietici și români de la nava-școală „MIRCEA”, delegații de ofițeri de marină și elevi ai Școlii Navale etc.

De asemenea, s-a stabilit că se puteau înmâna invitații pentru cetățenii din Constanța care să intre în incinta portului și pe nave, în număr de maximum 500 persoane.

În fața Gării Maritime, oficialitățile au fost întâmpinate de autoritățile locale: episcopul Ghesarie al Tomisului, Victor Dușa, prefectul județului și Ioan Popescu, primarul municipiului Constanța. De aici, întreaga suită s-a îndreptat spre nava-școală „MIRCEA”.

La ora 11.55, regele Mihai I a descins din vagonul regal, fiind întâmpinat de primul-ministru dr. Petru Groza, ministrul de Război, generalul Constantin Vasiliu Rășcanu, amiralul Petre Bărbuneanu și mareșalul Tolbuhin, președintele C.A.I.C. În fața schelei, colonelul Haikin, șeful Secției Marinei din C.A.I.C.R., a raportat regelui Mihai că nava este gata de predare.

La capul de sus al schelei, comandantul sovietic al navei „MIRCEA” a dat raportul Majestății Sale, raportând că nava este gata să-l primească la bord.

Pavilionul național român a fost ridicat la arborele mare în acordurile Imnului Regal.

Urmat de invitații, regele Mihai și-a ocupat locul pe duneță.

Împuternicitul Guvernului Sovietic, căpitanul de rangul 1 Katvicico a pronunțat formula de predare a navei: „Îndeplinesc ordinul Guvernului meu și al Comandantului Marinei Sovietice și cu onoare vă predau nava-școală „MIRCEA”, exprimând convingerea că

prietenia noastră se va întări și mai mult spre binele popoarelor sovietice și român”.

Amiralul Petre Bărbuneanu, împuternicitul Guvernului român a cerut voie Majestății Sale să ia în primire nava-școală „MIRCEA”. Primind încuviințarea, acesta a semnat procesele verbale, pronunțând formula de răspuns: „În numele Majestății Voastre și în numele Guvernului Român iau în primire în

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

*Vicepreședintele Ligii Navale Române, viceamiralul Ioan Coandă
și comandantul Marinei Militare, viceamiralul Ion Bătănescu
au militat neobosit pentru o nouă navă-școală*

patrimoniul Marinei Regale nava-școală „MIRCEA”, asigurând Guvernul Sovietic de întreaga recunoștință a poporului român”.

Au urmat coborârea pavilionului sovietic și ridicarea pavilionului navelor militare române, conform programului.

Odată cu pavilionul de război a fost arborat stindardul regal la arborele mare și pavilionul de ancoră la bastonul din prova, intonându-se Imnul Regal român.

Căpitanul Korzun, comandantul sovietic a predat nava comandantului român:

„În conformitate cu ordinul guvernului meu și al Comandamentului Marinei de Război, eu am condus în acest port nava „MIRCEA” pentru a fi restituită cadrelor Marinei Regale Române.

În numele marinarilor din Marina Sovietică de Război, doresc navei-școală „MIRCEA” navigație fericită și succes în instruirea marinarilor din Marina Română prietenă.

Noi sperăm că pavilionul de război al României va flutura întotdeauna alături de pavilionul de război al Uniunii Sovietice în lupta pentru pace și fericirea popoarelor noastre”.

Locotenent-comandorul Ion Stoian, comandantul navei-școală „MIRCEA” a primit nava pronunțând formula: „Am onoare a primi nava-școală „MIRCEA” mulțumind marinarilor din Marina Sovietică de Război pentru urările făcute, asigurându-i de recunoștința marinarilor din Marina Regală Română și de dorința nestrămutată de a depune toate eforturile pentru pregătirea tinerilor marinari în arta marinărească, pentru ca alături de marinarii sovietici să contribuim la menținerea păcii și prosperității popoarelor noastre prietene”.

A urmat cuvântarea amiralului Petre Bărbuneanu, subsecretar de stat pentru Marină, care a subliniat, printre altele: „Această navă va perpetua vechiul spirit al primului „MIRCEA” care a avut cel mai însemnat rol în renașterea Marinei Române, căci el a fost leagănul în care au crescut 40 promoții de marinari și au învățat aspra școală a mării pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc. Pe nava «„MIRCEA» se vor pregăti viitorii marinari la școala minunată a velelor, departe de uscat, în lupta necontenită cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase, tenace și hotărâte în toate acțiunile lor”.

Ulterior, echipajul sovietic a părăsit nava, ambarcându-se pe o vedetă care se găsea acostată în babord. Echipajul românesc a dat onorul cu armele, muzica intonând un marș.

A urmat vizitarea navei, după care Regele

Mihai, împreună cu invitații de marcă, a trecut la careul navei, unde a fost dezvelită placa comemorativă a actului cu următorul conținut: „Prin bunăvoința Guvernului Sovietic și ca o cheazășie a prieteniei cu poporul român, această navă a fost retrocedată Marinei Regale la 26 mai 1946”.

DIN NOU ÎN FURTUNĂ

În perioada 2 - 5 iulie 1946, căpitan-comandorul Teodor S. Antonescu, șeful Secției a V-a din Statul Major al Marinei, a executat un control de instrucție la unitățile Comandamentului Litoralului Maritim și Fluvial. La nava-școală „MIRCEA” a constatat faptul că principalele dificultăți în desfășurarea programului de instrucție a elevilor se datorau slabei încadrări a navei.

Între anii 1946 - 1947 nava a suportat mai multe lucrări de reparații, îndeosebi la arboradă. Marșurile de instrucție au fost reluate în anul 1947, printr-o serie de voiaje scurte executate în Marea Neagră, când nava a înfruntat câteva furtuni memorabile. Astfel, în zilele de 7, 8, 9 și 10 septembrie 1948, pe timpul unei ieșiri pe mare, nava a fost surprinsă

de o furtună de forță 8, caracterizată printr-o violență și durată deosebite, care a determinat-o să țină la capă trei zile și trei nopți. În timpul furtunii, nava nu a putut intra în port, fiind obligată să lupte continuu la larg cu elementele dezlănțuite ale naturii. Echipajul a dovedit o bună pregătire profesională și o disciplină militară desăvârșită, fiind citat prin Ordinul de zi nr. 5 din 2 octombrie 1948 pe armată.

Între 12 - 15 octombrie 1951, „MIRCEA” a fost surprins de o furtună cu mare de gradul 8-9, vânt din N-NE, fiind nevoit să se adăpostească în portul bulgar Nesebăr.

Pentru comportarea deosebită de care au dat dovadă pe timpul acestei furtuni, cei mai merituoși membri ai echipajului navei-școală „MIRCEA” au fost citați prin Ordinul de zi pe navă nr. 45 din 21 octombrie 1951.

Echipajul a fost supus unei noi încercări în zilele de 6 - 9 septembrie 1953, fiind derivat de la travers de Tuzla până la Varna.

Până în anul 1957, nava-școală „MIRCEA” a efectuat an de an marșuri de instrucție cu elevii Școlii Militare Superioare de Marină numai în Marea Neagră.

Lista de subscripții pentru construirea navei-școală „Mircea”, lansată de Liga Navală Română sub deviza „Cât de puțin, dar de la toți” (extras)

- Radu Irimiescu, ministrul Aerului și al Marinei - 10.000 lei; Viceamiralul Ioan Coandă, vicepreședintele LNR - 10.000 lei; Ecaterina Eustațiu, soția celebrului amiral Sebastian Eustațiu (comandant al bricului „Mircea” și al Marinei militare) - 25.500 lei;
- Casa de Credit a Societății „Gaz și electricitate” - 300.000 lei; Opera română, încasările de la un spectacol special organizat la 15 februarie 1937;
 - Membrii Senatului României - 17.000 lei (diurna pe o zi); Camera Deputaților - 240.800 lei (diurna pe o zi);
- Cercul Maiștrilor și Submaiștrilor - 25.000 lei;
- Secția Brăila a LNR - 30.000 lei; Secția Sulina a LNR - 25.000 lei;
 - Elevii Liceului Militar „Nicolae Filipescu” Mănăstirea Dealu - 770 lei; un număr foarte mare de profesori și elevi au depus importante sume de bani.
- Banca Națională Română - 500.000 lei;
- Inspectoratul Corpului II Armată - 307.747 lei;
- Căpităniile porturilor - 350.000 lei;
- Funcționarii CFR-ului - 180.771 lei;
 - Ambasadele și consulatele românești - 58.005 lei;



La 12 aprilie 1951, Marina Militară a încheiat cu SOVROMTRANSPORT contractul nr. 168 790 pentru a executa în Șantierul Naval S.R.T. Constanța lucrările de reparații la nava-școală „MIRCEA”. Lucrările au constat în special din reparații la motoarele principale și auxiliare, care au necesitat comandarea unor piese Uzinelor „23 August” din Capitală.

La 1 ianuarie 1959, „MIRCEA” a intrat în Șantierul „1 Mai” din Brăila pentru reparații capitale. Lucrările au continuat până în luna martie 1960, când a fost transformat în navă-bază a Detașamentului 129 Nave Auxiliare din Mangalia, rol pe care l-a îndeplinit până în vara anului 1964.

În perioada 19 ianuarie – 10 octombrie 1966, „MIRCEA” s-a aflat în Șantierul Naval „Blohm und Voss” din Hamburg pentru reparații capitale.

CAVALERUL ATALNTICULUI

În perioada 19 iulie - 24 septembrie 1975, „MIRCEA” a efectuat un nou voiaj pe ruta Constanța – Gibraltar – Amsterdam – Le Havre – Londra – Palermo – Constanța. Marșul a fost ocazionat de onorarea invitației de a participa la festivitățile SAIL AMSTERDAM 700, organizate cu prilejul împlinirii a șapte secole de la fundarea portului nou Amsterdam, respectiv LONDON FESTIVAL OF SAIL, care au marcat sărbătorirea a două secole de la înființarea Asociației Navelor cu Vele.



Locotenent comandorul Eugen Ispas, comandant al navei în perioada 19 septembrie 1973 - 8 septembrie 1977

La Amsterdam, aflat în capul formației celor 70 de mari veliere participante la festivități, „MIRCEA” a fost singura navă-școală care a executat trecerea prin ecluză și Canalul Ijmuiden spre portul gazdă fără a fi remorcată. Cum echipajelor li s-a cerut din partea organizatorilor să prezinte o notă de specificitate,

comandantul navei, comandorul Eugen Ispas a revoluționat tradiționalul salut pe vergi, introducând ca la marile competiții acrobatică, un element suplimentar de dificultate. Astfel, dacă salutul inițial însemna doar alinierea cadetilor pe vergi, având picioarele pe țapapii, noul salut consta în postarea cu picioarele pe vergi, având o mână asigurată de o manevră special amenajată, iar cealaltă disponibilă. În fața a zeci de mii de spectatori înșirați de o parte și de alta a canalului, pe „MIRCEA” s-a dat comanda: „Pentru națiunea olandeză, de trei ori URA!” Pe fondul acestor urale, marinarii români au fluturat beretele din dreptul inimii în lateral, spectacolul fiind de-a dreptul entuziasmant. Această probă de virtuozitate marinărească, în măsură să impresioneze asistența oriunde în lume, a intrat în tradiția echipajului drept „salutul lui Ispas”.

La 4 martie 1976, angajat în celebrul său marș de instrucție transatlantic, care avea să dureze 180 de zile, „MIRCEA” a fost în măsură să însufleze marinarii noștri ambiția și tăria de a demonstra Lumii Noi arta meșteșugului perpetuat din străbuni la gurile Dunării și Marea cea Mare.

Vreme de 35 de zile și nopți primăvăratice, corabia străbunului Pont Euxin a navigat neîntrerupt, întru tradiția pânzarelor moldovenești, între Las Palmas de Gran Canaria și Insula Tobago din Marea Caraibilor. Sub comanda aceluiași iscusit comandant Eugen Ispas, s-au parcurs atunci, în exclusivitate cu vele, 3.321 Mm, cu viteză medie de 5,35 Nd, adică aproximativ 128,4 Mm pe zi.

Atunci, în 1976, jurnalul de bord al bricului „MIRCEA” a consemnat adevărate recorduri naționale în domeniul navigației. Pentru prima dată în istoria Marinei Române, o navă militară a traversat Oceanul Atlantic, atingând coastele celor două Americi. Cu acest prilej, „MIRCEA” a participat la a treia regată Bermuda - Newport în compania a 17 veliere din clasa A și a 66 veliere din clasa B și a defilat pe fluviul Hudson, între podurile Verrazano și Washington, în cadrul paradei navale organizate pe 4 iulie 1976, dând onorul poporului american și președintelui Gerald Ford, aflat la bordul portavionului „FORRESTAL”. Nava a fost angajată în cel mai lung și complex dintre cele 24 de marșuri internaționale efectuate până atunci. Un rol important în acest istoric marș transatlantic l-a avut comandorul Eugen Ispas, adevărat lider al navigației tradiționale românești și campion al ospitalității internaționale, cum bine l-a caracterizat un



foto revista MARINA ROMÂNĂ

Căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandant al navei-școală „Mircea” examinează o lucrare de matelotaj executată de studenții aflați în practică la bord

amiral mexican.

În anul 2004, „MIRCEA” a traversat Oceanul Atlantic pentru a doua oară în cariera sa și a concurat la competiția nautică „Tall Ships Challenge 2004”, unde s-a clasat pe locul al doilea la una dintre etape și pe locul al cincilea în clasamentul general.

După reparațiile capitale și modernizările făcute în anul 1966 - la același șantier naval unde a fost construită - și între 4 octombrie 1994 – 26 aprilie 2002, la Șantierul Naval „SANAB” Brăila, a devenit nava cea mai modernă dintre surorile sale „EAGLE” – S.U.A., „GORCH FOCK” - Germania, „TOVARISCH” – Rusia și „SAGRES II” - Portugalia.

La prelungirea activității și revitalizarea navei a contribuit efectiv și Liga Navală Română care, în perioada 1996 – 2002, a inițiat o nouă campanie națională pentru urgentarea reparării și modernizării velierului, soldată cu colectarea, prin subscripție publică, a aproape 500.000 lei.



În arboradă

foto revista MARINA ROMÂNĂ

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

Campania Națională SOS „Mircea” (1997-2002)

În octombrie 1994, nava-școală „Mircea” a intrat pentru reparații capitale și modernizări la Șantierul Naval Brăila.

Lucrările efectuate la nava-școală au intrat în impas datorită insuficienței fondurilor bugetare și aprecierii unor factori din Ministerul Apărării că armata are alte priorități.

În această situație, Liga Navală Română, asociație din inițiativa căreia s-a construit „Mircea”, nu putea fi pasivă, a lansat Campania Națională SOS „Mircea” pentru urgentarea reparațiilor. Campania s-a desfășurat, vreme de patru ani, în perioada august 1997 – aprilie 2002.

S-au desfășurat numeroase activități: scrisori adresate primului ministru, ministrului apărării, tuturor comandanților unităților de marină; întâlniri cu senatori și deputați; audiențe la ministrul apărării; articole în presa centrală („Adevărul”, ziaristul Mihnea Pârvu, membru al LNR filiala Constanța) și locală; editarea mai multor numere cu acest subiect în revista „Marea Noastră”; subscripții publice în urma lansării unui Apel.

Conducerea activităților a fost executată de un colectiv condus de viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan și din care au mai făcut parte contraamiral (r) George Petre, comandor (r) Dorin Scripcă, comandor (r) Doru Alexandru Ionescu, comandor (r) Marin Scărișoreanu, fostul secretar al filialei Constanța al LNR Radu Sorin Stănescu, dna Elena Vințeanu și

alții.

Pe listele de subscripții regăsim numele a aproape 2000 de persoane.

Depunători de bani: • 254 de elevi din



Școala „Comandor Dimitrie Știubei” - botezată de LNR filiala Constanța și în care activa o subfilială a LNR al cărei președinte era prof. Petre Marcu; • 200 de elevi din alte școli conștănțene (Școala nr.10, subfiliala LNR „Amiral Petre Bărbuneanu”, președinte prof. Elena Stănescu); • 700 de persoane din unitățile operative ale Forțelor Navale dintre care peste 300 din UM 02003, mobilizați de comandantul unității, colonel Ion Panait;

• peste 260 din UM 02159, organizator fiind comandor Moraru Virgil; • aproape 200 de persoane din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; • filialele LNR Constanța aproape 200 de persoane (plus elevii menționați mai sus); • filiala Mangalia aproape 100 de persoane; • filialele Brăila și București un număr mai mic de persoane; • firma Management Consulting SRL (Apostol Teodor Gheorghe) – suma de 250.000.000 lei; • Camera de Comerț Constanța; • S.C. Forte System SRL; • Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale “Amiral Ioan Murgescu”; • firma Media Forum; • Yacht Club Regal Român – 25.000.000; • Liga Maistrilor Militari de Marină; • Liga Ofițerilor de Marină; • Asociația Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră Mangalia; • Yacht Club „Mircea”.

Factorul de succes al campaniei: puternica presiune asupra guvernanților spre a aloca fondurile necesare (19 miliarde lei) pentru finalizarea lucrărilor de reparații și modernizării.

Astfel Liga Navală Română a avut o contribuție esențială la salvarea la inactivitate a legendarei nave școală „Mircea” (apreciere a comandorului Dinu Pamparău – comandantul navei).

Detalii în revista „Marea Noastră”, număr special, mai 2002, cu tema „Acțiunea SOS pentru «Mircea»”.

G.P.

NAVA ȘCOALĂ „MIRCEA” PERSONAJ LITERAR

Silueta suplă, rezistența eroică în numeroasele tempeste înfruntate și periplurile sale transatlantice și mediteraneene i-au inspirat de-a lungul celor șapte decenii de existență pe numeroși istorici, jurnaliști, scriitori și pictori consacrați, deopotrivă. Printre aceștia se numără „N.M.S. MIRCEA 1939. Prima călătorie de instrucție 3 iulie - 3 septembrie” (album tipărit sub îngrijirea comandorului August Roman. Povestirea călătoriei și schițele de căpitan I. Isbășescu, București, f.e., f.a.), comandorul pictor Valentin Donici, autorul lucrării „Veteranul valurilor”, apărut la Editura Militară (1977) și al volumului postum „MIRCEA, Pasărea Phoenix a Marinei Române” (Editura Europolis, Constanța, 2008), reputatul scriitor Radu Theodoru, semnatarul jurnalului de bord „Noi, MIRCEA și Atlanticul”, (Editura Militară, București, 1978). Lor li s-au alăturat Ion Aramă, „Cu bricul MIRCEA în jurul Europei” (Editura Militară, 1970), Mihai Rășică, cu „S.O.S. în Golful Furtunilor” (Editura Militară, București, 1980), colonelul (r) prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, cu „Istoricul navelor-școală MIRCEA”. Vol. I Bricul „MIRCEA” (Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997) și vol. II Nava-școală „MIRCEA” (Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1999), acompaniat de un original album fotografic „Nava-școală MIRCEA”, comandorul Alexandru Dragalina, „Pseudojurnal de bord” (2004), comandorul dr. Ioan Damaschin, „Cu MIRCEA pe drumul lui Columb” (Editura Capitel, București, 2006), precum și o pleiadă de publiciști militari și civili, semnatarii a sute de articole apărute de-a lungul anilor în presa locală și centrală.

Cdor dr. Marian MOȘNEAGU





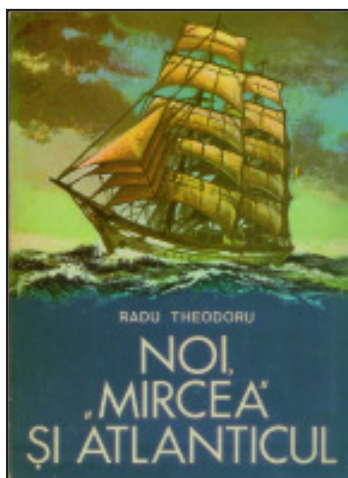
NAVA ȘCOALĂ „MIRCEA” PERSONAJ LITERAR

CĂRȚI

„MIRCEA” PASĂREA PHOENIX

A MARINEI ROMÂNE

autor VALENTIN DONICI
recenzie



Joi 16 mai 2008, la Muzeul Marinei Române sub egida Ligii Navare Române, a fost lansat volumul de proză „Mircea” Pasărea Phoenix a Marinei Române.

Cine va citi această carte sunt sigur că nu o va lăsa ușor din mână.

Cele 415 pagini ale volumului sunt tratate în trei capitole mari: capitolul 1 Bricul „Mircea”, prima navă-școală a Marinei Române; capitolul 2 „Urmașul” nava școală barc „Mircea” și capitolul 3 Însemnări, schițe, completări și un glosar, fiecare capitol având mai multe subdiviziuni.

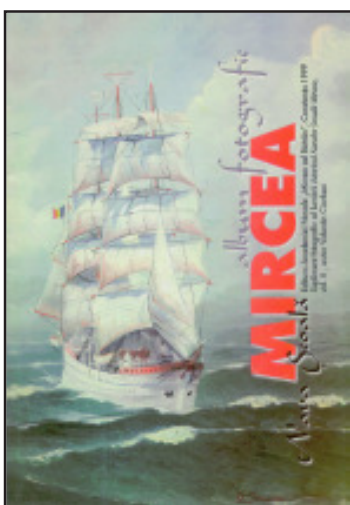
După 50 de ani de activitate, bricul „Mircea” îmbătrânise și ca atare, s-a impus comandarea unei noi nave-școală. Șantierul Naval „Blohm&Voss” din Hamburg va realiza pentru România nava barc „Mircea”, care la 17 mai 1939, va acosta în portul Constanța. La festivitatea de primire a fost prezent și bătrânul bric „Mircea”, care va preda „Urmașului” ștafeta cu misiunile ce avea să le îndeplinească. Dar !... „Mircea” a sosit în țară în momentul când pe plan internațional se pregătea cel de Al Doilea Război Mondial. Cu tot pericolul războiului, la 3 iulie 1939, NS „Mircea” pleacă în primul voiaj în Mediterana pe drumul: Istanbul, Palermo, Toulon, Palma de Mallorca, Gibraltar, Alger, Alexandria. În drum spre Beirut se primește telegrama „Urgent la Constanța” - Germania atacase Polonia. Între 3 septembrie 1939 - 26 iunie 1940, „Mircea” va naviga între Constanța și Insula Șerpilor. La 26 iunie, pe când se afla în marș, primește ordin să intre urgent în portul Constanța; URSS dăduse ultimatum pentru cedarea Basarabiei. Războiul începuse.

„Mircea” este dus la adăpost pe Dunăre, pe brațul Arapu, lângă Brăila. După 23 august 1944 este luat de sovietici drept captură de război. La 26 mai 1946, în portul Constanța, au avut loc festivitățile de înapoieră a navei, fără pavilionul original al navei, care a fost reținut ca trofeu de război.

În anul 1965, după lungi discuții, pro și contra, pentru menținerea în activitate sau trecerea în rezervă a navei-școală, se ajunge la concluzia că „Mircea” trebuie să fie trimis la

Șantierul Naval „Blohm&Voss” din Hamburg, pentru a fi modernizat. După multe marșuri, realizate pe mări și pe oceane, cu velele și motorul său „Mircea” va trebui să fie remorcat. În acest scop, două remorchere puternice: RM 101 și NS 116, rebotezate „Viteazul” și „Voinicul”, formează împreună cu „Mircea” convoiul spre Hamburg. Căpitanul comandor Alexandru Hârjan este numit comandantul convoiului. La bordul navei-școală

este ambarcat un echipaj redus sub comanda căpitanului comandor Petre Zamfir. La 12 octombrie 1965 convoiul se pune în mișcare către Hamburg. Marșul, care în prima parte, se desfășoară fără probleme, este prezentat cu lux de amănunte de către autor, în special trăirile și lupta echipajelor de pe „Mircea” și de pe cele două remorchere pe timpul traversării Golfului Biscaya. Din cauza furtunii și a valurilor enorme, remorcile de la cele două remorchere se rup, ancorele lăsate la apă de la velier derapează, nava-școală intră în coliziune cu uriașa geamandură ce marca stâncile de la Chaussée de Seine. Echipajul de la bordul lui „Mircea” face tot ce-i stă în putință pentru salvarea navei.



70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

În fața pericolului iminent se dă semnalul SOS. În zonă sosesc mai multe nave de salvare, dar încercările de salvare eșuează. Ca urmare a contactului dur cu geamandura, bordajul lui „Mircea” cedează în mai multe locuri. Echipajul luptă cu stihiiile mării și cu apa ce pătrundea în compartimente, o spărtură era astupată, alta se făcea. Pericolul de eșuare a navei devenea tot mai mare. De la mai multe ambarcațiuni speciale de salvare, sosite în zonă, se face propunerea ca echipajul să abandoneze nava, spre a fi salvat. Se ordonă o adunare rapidă, la care întregul echipaj se declară de acord că nava trebuie să fie salvată, chiar cu prețul vieții lor. În zonă, foarte aproape de „Mircea”, multe nave comerciale s-au dus la fund cu toată încărcătura. Cele două remorhere românești erau și ele în mare dificultate. La nava-școală, situația devenea dramatică. Rezistența și lupta echipajului, dusă până la extenuare, continuă până la 28 noiembrie, când, în zonă vine salvatorul „Rinoceros 4”, însoțit de un dracor și o șalupă de salvare. Prin manevre bine gândite, prezentate pe larg în paginile cărții, se reușește, ca după 9 ore de luptă, să se dea remorca la nava-școală și la 29 noiembrie să se plece spre Brest. După ce se ajunge în port, se face plata pentru operațiunea de salvare și pentru remorcaj, se achită costul geamandurii deteriorate, se înlocuiesc tablele sparte, se face revizia



celor două remorhere. La 6 ianuarie 1966 se pleacă spre Hamburg și la 19 ianuarie nava era urcată pe doc. După zece luni, la 10 octombrie, „Mircea” era complet modernizat: cu ultimul tip de aparatură de navigație; velatura nouă; bucătărie și brutărie electrice; instalații frigorifice; stație pentru desalinizarea apei, motor de 1100 CP etc. Cu echipajul complet, sosit pe calea aerului din țară, „Mircea”, sub comanda căpitan-comandorului Alexandru Hârjan, este din nou în marș pe Drumuri Albastre. În paginile

cărții autorul prezintă cu multe amănunte drumul spre țară precum și celelalte marșuri care au urmat. Din nou voiaje de instrucție cu elevi și studenți la bord în: Marea Neagră, Egee, Mediterană, Ionică, Oc. Atlantic, sau Marea Nordului. „Mircea” și echipajele sale au poposit în marile porturi ale Europei ca; Sevastopol, Istanbul, Alexandria, Pireu, La Valetta, Napoli, Gibraltar, Londra, Amsterdam sau Le Havre. La Palermo, în voiajul din 1975, se vizitează pe Via Butera, strada dezmoșteniților, casa în care a locuit Nicolae Bălcescu, cimitirul săracilor și Catacombele. S-au depus coroane de flori la statuile lui N. Bălceacu și Giuseppe Garibaldi din parcul Ingles.

Un moment de cea mai mare importanță din istoria lui „Mircea” este anul 1976, când nava-școală va naviga, 180 de zile între cer și apă, pentru a participa la „Operation Sail 1976”, prilejuită de bicentenarul independenței SUA. La 4 martie sub comanda domnului căpitan comandor Eugen Ispas

- comandant superior la bord comandorul Alexandru Hârjan, nava pleacă în marea călătorie: Istanbul, Marea Mediterană, Gibraltar, Las Palmas, unde, la 22 martie, face primul popas; după patru zile se pleacă pe drumul lui Columb și se realizează prima traversare a Oceanului Atlantic, de către o navă militară românească cu vele. Din cauza unor evenimente politice, se contramandea vizita în Brazilia și se continuă marșul spre La Guaira (Venezuela). Înainte de a se apropia de port, nava va rămâne câteva ore în derivă. Cu această ocazie capitanul comandor Dedița Costică a pescuit un rechin mare de 2 metri. După ce a fost ridicat la bord, rechinul a fost tranșat de medicul chirurg Ștefan Seișan și prezentat echipajului de căpitan comandorul Ștefănescu Simion. Citind cartea, veți afla câte ore a mai pulsat inima rechinului după ce ea a fost scoasă din corp. Vine la bord Cubici Elena, Ruxandra și Chiajna - Gelu, Dragoș, Mircea, Constantin, Ștefan, Mihai, precum și Traian și Decebal - 3 fete și 8 băieți, cu nume de domnițe și domnitori din România, sunt cei 11 copii ai românului Cubici Dionisie, fost elev al școlii de Maiștri de Marină, plecat din țară în 1947 și stabilit în Venezuela, unde s-a căsătorit cu o negresă care i-a dăruit 11 copii. Fără îndoială marșul este abia la început; urmează vizitele la: Cartagena (Columbia), 4 mai 1976; Vera Cruz (Mexic,

24 mai; Havana (Cuba), 2 iunie; la 8 iunie se pleacă spre Hamilton, se intră în Triunghiul Bermudeilor; Hamilton (SUA), 16 iunie. La 20 iunie se dă startul în cursa velierelor la „Operation Sail 1976”. La plecarea în cursă se produce o coliziune între „Mircea” și „Gazela Primeiro”. În concurs, „Mircea” se va clasa pe locul doi după velierul german „Gorch Fock”. După concurs, urmează vizitele făcute la New York și la Baltimore și la 24 iulie, plecarea spre țară. După 19 zile

de navigație se face o scurtă escală la Lisabona, apoi cu velele întinse sau cu motorul său va traversa Mediterana, Marea Egee, Marmara și Marea Neagră: după 180 de zile de marș va ancosta la Constanța.

Volumul „Mircea” Pasărea Phoenix a Marinei Române” se încheie cu capitolul Însemnări, Schițe, Completări, care cuprinde prezentarea comandorului Negrescu, a pilotului Moș Antonio Rotta, a lui Nicolae Ionescu Johnson,



**Căpitan-comandor Alexandru
Hârjan, comandant al navei în
perioada 1 ianuarie 1965 - 19
septembrie 1973**

scrisoarea locotenentului Mocanu despre cățelușă Vela și relatarea despre vizita şahinșahului Iranului la bord. În final un glosar de termeni marinărești și 14 fotografii cu imagini ce surprind cele mai importante momente din activitatea celor două nave.

„Mircea”, cel puțin pentru mine - scrie Velentin Donici, „valorează mai mult decât toate navele celebre ale lumii, luate la un loc. Căci ea a fost leagănul marinei noastre naționale, emblema și cuibul în care au crescut marinarii noștri. Și ce frumos au crescut!

Și apoi „Mircea” îmi este bine cunoscut. La umbra velilor lui mi-am început ucenicia de marină. La bordul lui am învățat primele noduri marinărești, care nu odată mi-au ieșit de-andoaselea; pe puntea lui am făcut primul serviciu de cart. Și tot lui îi datorez cele mai frumoase clipe și amintiri din viața mea de marină.”

Colonel în retragere

Virgiliu MOROIANU





Jurnal de călătorie cu bricul „Mircea“ în perioada 18.06-28.07.1979

Comandor (r)
Niculae ȘTEFAN



18 iunie 1979

Încă din seara zilei de 17 încă terminasem de adus la bord tot echipamentul necesar unui marș de 41 de zile.

La ora 7.00, în timp ce fanfara intona marșul, iar cei rămași pe mal făceau semne de despărțire, tot echipajul „la front” salută oficialitățile: Consiliul Militar al Marinei, navele rămase la cheu.

Bătrânul „Mircea” în ruliul și tangajul lui dănțuitor se înscrie pe drumul de aterizare la Bosfor.

Misiunea navei: executarea unui marș de instrucție în Marea Neagră, mările Marmara, Egee, Tireniană, Ligurică, Mediterană și Oceanul Atlantic, cu vizitarea porturilor Istanbul, Livorno, Lisabona și Pireu.

Echipajul navei destul de eterogen: ofițeri din unități ale marinei militare, militari în termen aduși din alte unități, personal civil și elevi ambarcați doar cu o săptămână mai înainte.

Comandant al marșului: cpt. rg.I, ing. Corneliu Enăchescu.

La bord, eram ambarcați opt colegi de promoție: Căpitan de Rangul 2 Stăiculescu Dan - comandantul navei; cpt. rg. II Ivancu Petre – ofițer în Marele Stat Major; cpt. rg. II Mihai Ștefan - șef de Stat Major la Școala de Maiștri de Marină; cpt. rg. II ing. Albu Marin - șef de birou la Direcția Tehnică a Comandamentului Marinei Militare (C.M.M.); cpt. rg. II Cucu Gheorghe – specialist în Secția Pregătire de Luptă din C.M.M.; cpt. rg. II Lucaci Mihai – profesor de transmisiuni la Institutul de Marină; cpt. rg. II Buzincu Gheorghe – ofițer secund, provizoriu, dar titular la secția învățământ a Institutului de Marină, și subsemnatul, care eram șef de stat major al Divizionului Nave Școală și la bord șef de stat major și profesor de marinărie.

19 iunie 1979

La ora 7.00, la intrarea în Bosfor ne-a întâmpinat colonelul Vlădescu, atașatul militar în Turcia, împreună cu ofițerul de legătură, care ne-au condus la locul de ancoraj, în fața muzeului DOLMA BAHCE, situat pe malul european al Turciei în „Rumelia”.

După vizitele protocolare executate de comandantul marșului, cpt. rg. I ing. Enăchescu Corneliu (Tata mare), o parte din echipaj a plecat la mal și a vizitat muzeul DOLMA BAHCE, muzeul sultanilor și, din spusele lor, a rezultat că aici s-au concentrat toate valorile de artă și cultură de pe timpul stăpânirii otomane.

20 iunie 1979

Am făcut parte din delegația pentru depunerea coroanei de flori din partea marinarilor români la mormântul lui Ata Turk.

În drum spre monument am remarcat specificul oriental al construcțiilor, reclame de toate felurile, care mai de care mai

stridente. Circulația se desfășura haotic, la mica și buna înțelegere a șoferilor. După ceremonia de rigoare am revenit la bord.

La numai o oră după sosirea la bord am pregătit o subunitate, compusă din 93 de persoane, ofițeri, maiștri militari, subofițeri și elevi pentru a merge în vizită la Academia Navală din Istanbul, situată în insula Heybeli Ada, din marea Marmara.

Pentru deplasare ni s-a asigurat o navă de curse locale, interinsulare, în echipajul căreia era un marinar turc, care, vorbind românește, ne-a descris tot itinerarul de deplasare; am văzut o serie de insule precum Kybali Ada, insula marinarilor transmisioniști, Burgaz Ada (insula fetelor frumoase Cioko-Cioko) și Buyuk Ada, insula lingurarilor. Pe insula Heybeli Ada, unde se află Academia Navală turcă încă din anul 1859, se mai găsesc dislocate liceul de marină și școala de preoți (hoge).

La Academia Navală ne-a impresionat aspectul de ordine. Iradierea puternică a soarelui, crea senzația că intrând în curtea academiei intri într-un cuptor de foc.

A urmat un protocol, la comandantul Academiei la care au participat circa 21 de ofițeri. Cuvântul de bun venit ne-a fost adresat de locțiitorul comandantului Academiei, comandorul Nyazi Ulujoi, tânăr pentru gradul său (41 de ani), care ne-a impresionat prin ținuta sa, conținutul inteligent al cuvântării, luciditatea cu care analiza situația social-politică a timpului. Totul a fost expus în limba engleză, noi avându-l ca translator pe asistentul Albu Tudor (Bil cum era botezat încă din marșul făcut în America).

Vizita a continuat la sala de festivități unde s-a prezentat istoricul Academiei, structura de învățământ și baza tehnico-materială de care dispune școala. Am constatat că turcii aveau preocupări în ceea ce privește selecția de candidați, diversificarea sistemului de învățământ și reamplasarea academiei pe Continent.

Academia Navală ocupă o suprafață de 11 acri. Gazdele noastre afirmă însă că pentru nevoile de dezvoltare i-ar mai trebui încă de 4 ori pe atât.

A urmat în continuare dejunul oferit celor care au participat la vizită. Primul fel de mâncare mi s-a părut o ciulama, ca la noi, dar foarte subțire. Turcii o considerau supă-picantă, pe care o serveau cu pâine.

Felul următor a fost piure cu ruladă de carne de batal, cu salată de roșii și castraveți; pilaf de orez a la „turca bre” cu stafide, enibahar și alte mirodenii. Desert - piersici. În loc de apă, lapte bătut.

A urmat apoi vizita de rămas bun la cabinetul comandantului și vizitarea muzeului.

La intrarea în muzeu, atenția mi-a fost atrasă de macheta crucișătorului „Elisabeta”, care fusese oferită școlii navale turce în anii 1937-1938, de regele României Carol al II-lea.

La orele 16.10 am plecat spre locul de staționare la ancoră al navei școală „Mircea”. În aceeași zi, împreună cu „Tata mare” cpt. rg. I ing. Enăchescu Corneliu, căpitan de rangul I Florescu Dumitru, asistentul Albu Tudor, colonelul medic Fleschin Horia, am vizitat catedrala Sfânta Sofia și Moscheea Albastră, obiective de factură monumentală - ale civilizației bizantine și medievale - impresionante prin construcția lor și picturile expuse.

În noaptea de 20/21 iunie 1979 am plecat spre Livorno. Ora 2.00. S-a ordonat la posturile de manevră. La un moment dat, la numai 5 minute de la virarea ancorei, am văzut în prova tribord un feribot turcesc, care avea 3 gamituri de vagoane și ieșea din bazinul molului european. A sesizat și el, a dat trei semnale scurte cu sirena, semn că

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009

▶ a pus mașinile înapoi, noi am dat semnale de venire stânga (banda stângă cârmă) și mașinile pe drum. Nu ne-am abordat. Eram atenți continuu la circulația prin strămoare. Bine a funcționat serviciul nostru de veghe. Bune au fost și prestațiile ofițerilor de cart.

Când am ieșit din strămoarea Dardanele, prima navă românească pe care am întâlnit-o în eter a fost „Neptun”. Ce mare bucurie e să discuți în clar cu ai tăi. Am discutat mult cu comandantul navei CLC Sava, fostul meu elev, dar mai ales cu „Puiu”, căpitan-locotenent Suci Pavel.

Drumul spre Livorno a fost mai lung, dar foarte plăcut. În acest interval de timp elevii au învățat manevra velor pornind cu ei de la stadiul de boboci și ajungând până la starea de absolvenți ai școlii de vele. Se mișcau încet...repetam mișcarea. Prima lor urcare în arboradă era foarte timidă. Coborând din sarturi le tremurau picioarele, unii stăteau crispați, de parcă erau gata să le plesnească și centurile de siguranță.

Toate mărilor, începând cu Marea Marmara. Marea Egee și Tireniană, au fost liniștite, aproape ca apa în lighean. Am făcut plajă și baie cu apă de mare. Am cunoscut arhipelagul grecesc, am trecut prin Strămoarea Messina, și am admirat Vulcanul Stromboli. Eruptia vulcanului mi s-a părut curioasă. Emană gaze, o dată la 15 minute, precum iese fumul dintr-o pipă. La poalele versantului vulcanic, de-a lungul strămtorii, se întindea o frumoasă localitate. Deodată, în tribord, a apărut o vedetă de patrulare italiană, care ne-a ocolit de două ori și apoi a plecat. În prova și pupa am întâlnit nave italiene și de alte naționalități. Aproape de maluri erau ambarcațiuni speciale pentru pescuit „ton”. Pe una din bărci era instalată o scară în vârful căreia era un observator, iar celelalte bărci, armate cu harpoane, acționau după indicațiile observatorului.

Întreg itinerariul de deplasare spre Livorno a fost, cel puțin pentru mine, feeric, încântător, având în vedere, mai ales, contrastul dintre mare și uscat.

Marea, de un albastru marin curat și uscatul, predominant de munți înalți și cenușii la poalele cărora, ca niște ostași de veghe, se aflau faruri de navigație și localități, deosebit de frumoase.

Aterizarea s-a făcut pe insula Elba, după care ne-am deplasat până la geamandura de intrare, de unde am ambarcat pilotul și atașatul militar, colonelul Florescu, un genist simpatic și deosebit de atent cu noi.

După primul contact care se lua cu ofițerul de legătură, urma febra organizării activităților pe categorii de cadre, ore, mașini de transport etc.

La Livorno am sosit la data de 29 iunie 1979, ora 7.00 și am plecat pe data de 2 iulie ora 17.00. Dana de acostare a fost puțin incomodă, manevra de acostare fiind făcută cu bordul tribord în acvatoriul vecin cu danele de pasageri.

Pe cheu era mare animație, turiști și localnici de toate categoriile, în ținute deosebit de simple și comode, potrivite cu soarele torid ce avea să ne deshidrateze pe noi, cei obișnuiți cu temperaturile moderate.

A urmat prima vizită în oraș. Spiritul de emancipare și progres era vizibil la tot pasul. Concurența și apetitul comercial specific,

instabilitatea prețurilor și variația lor de la o firmă la alta, te derutau complet, din puținii bani alocați neștiind ce amintiri poți lua pentru tine, familie și prieteni.

Bazarul „american”, marele mit al turistului limitat din punct de vedere financiar, era locul de atracție. Multitudinea de articole, reclama ofensivă dar și calitatea discutabilă te amețeau pur și simplu, nefiind hotărât ce anume poți procura. În ultimă instanță luai ce puteai și te linișteai. Ne reconfortam apoi și admiram frumusețelor orașului. Făceam fotografii care să ne amintească peste ani și ani de zile, de locurile vizitate.

Italianii, popor latin, s-au dovedit foarte apropiați de noi. Oricunde te duceai și spuneai că ești român, îți răspundeau bucuroși, „latini-latini”.

Am plecat din țară cu cele mai bune ținute și în fiecare zi eram la bord sau în oraș cu ținute diferite.

În ziua a III-a și a IV-a a vizitei echipajul a făcut excursii la Florența (Firenze) și Pisa. De neuitat vor rămâne pentru mine Domul din Florența și Basilica Sf. Sofia, lăcaș de artă monumentală, construite în timpul familiei De Medici. N-am să uit niciodată emoția firească a unui om care, pentru prima dată și poate ultima, se afla la mormântul real a lui Leonardo DaVinci, Rossini, Machiaveli. Și care poate admira în biserica Albastră, mitologia facerii lumii și potopul lui Noe. A reușit familia De Medici, ca în această cetate de cultură medievală, fosta capitală a Republicii Italiene să adune și să construiască tot ceea ce era mai valoros pe plan



De la stânga la dreapta: Buzincu Gheorghe, Cucu Gheorghe, Ivancu Petre, Lucaci Mihai, Mihai Ștefan, Albu Marin, Ștefan Nicolae, Stăiculescu Dan. Majoritatea au ieșit la pensie din armată cu gradul de comandor, iar Ivancu Petre cu gradul de contraamiral.

mondial în pictură și arhitectură.

Piața Domului, dominată de marele David, era plină de lume, venită din toate colțurile pământului. Toți admiră și fotografiază porumbii Florenței.

Vizita la Florența s-a încheiat către ora 17.00, printr-o ploaie, care avea să pună capăt căldurii de foc pe care noi, românii, am suportat-o cu foarte mare greutate. Dintr-un loc dominant am văzut panorama orașului, după care ne-am îndreptat spre Pisa.

Marea mea curiozitate de a vedea ceva nou avea să se termine așa cum mi-am dorit. Am fost la baza turului, despre a cărei înclinare luasem cunoștință din istorie și emisiunea Teleenciclopedia.

*
* *

Trăiesc cu speranța că mulți dintre camarazii mei, elevii și maiștrii pe care i-am avut la bord, când vor parcurge descrierea „Marșului”, vor fi în măsură să aprecieze că, șeful de stat major de atunci, a reușit să rețină lucrurile importante ale călătoriei noastre.

Dedic acest material Navei Școală „Mircea”, leagănul formării profesionale, acum, cu prilejul a 70 de ani de existență a sa.

Bun CART ÎNAINTE generațiilor actuale și viitoare, spre gloria și fericirea neamului românesc.



„Mircea“ - un strălucit ambasador al României

Principalele vizite în străinătate

- 3 iulie - 3 septembrie 1939: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Palermo, Toulon, Palma de Mallorca, Gibraltar, Alger și Alexandria;
- 15 iulie - 30 august 1967: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Toulon, Gibraltar, Portsmouth și La Valetta;
- 1 - 24 iulie 1968: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Istanbul și Napoli;
- 7 - 23 iulie 1969: în Marea Adriatică, cu o escală în portul croat Split;
- 14 iunie - 23 iulie 1971: în Marea Mediterană și Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Tunis, Casablanca și La Valetta;
- 16 iunie - 11 iulie 1972: în Marea Mediterană, cu o escală în portul francez Toulon;
- 29 iunie - 26 iulie 1974: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Alexandria și Beirut;
- 19 iulie - 24 septembrie 1975: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului, cu escale în porturile Gibraltar, Amsterdam, Le Havre, Londra și Palermo;
- 4 martie - 30 august 1976: traversada Oceanului Atlantic, cu escale în porturile Las Palmas, La Guaira, Cartagena, Veracruz, Havana, Hamilton, Newport, New York, Baltimore, Philadelphia, Lisabona și Alger;
- 18 iunie - 28 iulie 1979: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, cu escale în porturile Istanbul, Livorno, Lisabona și Pireu;
- 30 iunie - 9 august 1980: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Toulon, Barcelona și La Valetta;
- 14 iulie - 14 august 1986: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Istanbul, Odessa, Sevastopol și Varna;
- 4 - 29 iulie 1987: în Marea Neagră, cu escale în porturile Burgas, Suhumi și Sevastopol;
- 28 iulie - 20 august 1988: Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul, Novorossiisk și Odessa;
- 18 iulie - 1 august 1989, în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul și Sevastopol;
- 10 iulie - 10 august 1990: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Novorossiisk, Sevastopol, Istanbul și Varna;
- 15 - 22 iulie 1993: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu o escală în portul Istanbul;
- 31 iulie - 6 august 1994: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu o escală în portul Istanbul;
- 29 iulie - 10 august 2003: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în porturile Varna, Istanbul, Sevastopol, Odessa, Burgas, Suhumi și Novorossiisk;
- 19 aprilie - 26 septembrie 2004: a doua traversadă a Oceanului Atlantic, cu escale în Cagliari, Las Palmas, Hamilton, Charleston, Baltimore, Newport, New London, Halifax, Arichat, Sydney, Brest, Cadiz și La Valetta;
- 21 aprilie - 6 mai 2005: în Marea Neagră și Marea Marmara, cu escale în portul turcesc Marmaris;
- 9 iunie - 20 septembrie 2005: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, cu escale în porturile Palermo, Lisabona, Zeebrugge, Cherbourg, Middlesbrough, New Castle, Fredrikstad, Bremenhaven, Amsterdam, Cartagena și Bizerte;
- 10 iulie - 10 august 2006: în Marea Neagră, cu escale în porturile Novorossiisk, Sevastopol, Odessa, Samsun și Varna;
- 19 iunie - 10 august 2007: în Marea Mediterană, cu escale în porturile Pireu, Alicante, Barcelona, Toulon și Genova;
- 26 mai - 18 septembrie 2008: în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, cu escale în porturile Cagliari, Malaga, Rouen, Brest, Rotterdam, Copenhaga, Rostock, Plymouth, Lisabona și La Valetta.
- 12 aprilie - 25 august 2009: în M. Mediterană, O. Atlantic cu escale în porturile: Catania, Cadiz, Tenerife, Hamilton, Charleston, Boston, Ponta del Gade, Mellila.

Campanii de navigație în perioada 2003-2007

Anul 2003. Sub comanda comandorului Dinu Pamparău nava școală „Mircea” a executat în perioada 29 iulie - 10 august 2003, în Marea Neagră și Marea Mediterană, primul marș după reparațiile capitale. Între cei 195 de membri ai echipajului s-au aflat 4 studenți militari străini (2 bulgari și 2 turci) și pentru prima oară două studente de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și 26 de eleve ale Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral



Ion Murgescu”.

Anul 2004. La 19 aprilie, nava-școală „Mircea” a plecat în al doilea său marș transatlantic. Va ajunge pe coastele de est ale Statelor Unite ale Americii și Canadei. Cei 190 de membri ai echipajului, în principal studenți și elevi marinari (71 de studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și 31 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu”), s-au călit într-un marș cu durata de 159 de zile.

„Mircea” a fost de această dată ambasador al României în 13 porturi în care a acostat. Distanța parcursă: aproape 15.000 de mile marine.

La festivitatea de plecare în marș a participat Ion Iliescu, președintele României.

În Marea Mediterană bricul „Mircea” a înfruntat una din cele mai puternice furtuni din istoria navei.

Detalii despre acest marș deosebit în „Marina Română” nr.4 (101) 2004 și în nr.5 (102) 2004.

Anul 2005. În perioada 21 aprilie - 6 mai 2005, nava-școală „Mircea” a efectuat un marș de instrucție și reprezentare, cu



Marșul de instrucție 2008 al N.S.Mircea

O abordare statistică

Marșul de instrucție al N.S.Mircea din 2008 a fost unul în care nu a participat la competiția nautică organizată anual de *Sail Training International*, dar acest lucru nu înseamnă că nu a fost bogat în premii pentru navă și echipaj (după cum se poate lesne observa, cel puțin din 2003, participarea la competițiile nautice organizate de STI alternează cu ani în care marșurile sunt lipsite de regate). Condensarea unui marș de peste patru luni de zile în două-trei file de manuscris nu este de natură să-i mulțumească pe cei pasionați de subiect, rezultatul fiind doar o narațiune cronologică și evenimențială, dublată de una



N.S. MIRCEA
primul mare velier dinspre pod

statistică și sintetică (cunoscut fiind interesul pasionaților de marină pentru domeniu), astfel că celor interesați le recomandăm spre lectură și articolele mai detaliate, sub aceeași semnătură, apărute în revista *Marina Română* (numerele 4 (126), 6 (128) și 7(129) din 2008).

Am plecat din Constanța pe data de 26 mai cu un echipaj „reduc”, dacă ne raportăm la marșurile anterioare, unde numărul se apropia de cifra 200. Oricum, benefic, mai ales pentru cadeți, care au avut mai mult spațiu în cazarmă. Explicația este una simplă. În ultimele zile au fost retrași, din cauze care ne scapă, studenții care aparțin de Ministerul Internelor și Reformei Administrative și care sunt școlarizați

acostare în baza navală Akazas și în portul Marmaris din Turcia. Echipajul (100 de membri) a participat la sărbătorirea Zilei Marinei Republicii Turcia și la Festivalul Maritim Internațional din Marmaris;

Anul 2005. Între 9 și 20 septembrie 2005, nava-școală „Mircea” a efectuat un marș de instrucție în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului cu escale în porturile Palermo (Italia), Lisabona (Portugalia), Zeebrugge (Belgia), Charbourg (Franța), Middlesbrough, Newcastle (Marea Britanie), Frederikstad (Norvegia), Bremerhaven (Germania), Amsterdam (Olanda), Tunis (Tunisia), Cartagena (Spania).

Marș de 93 de zile cu parcurgere a 8.876 de mile marine.

A participat la competiția nautică „Tall Ships Race 2005” și la mai multe festivaluri maritime internaționale și manifestări jubiliare, precum „Tall Ships Race 2005”, croaziera comună între Cherbourg și Newcastle, cea de-a treia etapă a regatei, între Newcastle și Fredrikstad, „Sail Bremerhaven 2005” și „Sail Amsterdam 2005”, precum și la manifestările organizate cu prilejul sărbătoririi a 175 de ani de la proclamarea Regatului Belgiei, respectiv centenarul independenței Norvegiei.

Anul 2006. În perioada 10 iulie - 10 august 2006 nava-școală „Mircea” a executat un marș de instrucție și reprezentare în apele Mării Negre cu escale în porturi din Bulgaria, Turcia și Rusia., având la bord 51 de studenți și 3 studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, 43 de elevi și 5 eleve de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” și doi cadeți turci.

Anul 2007. Nava-școală „Mircea” a efectuat în perioada 19 iunie - 10 august 2007 un marș de instrucție în Marea Mediterană, participând la competiția nautică internațională „Tall Ships Race Mediterranean 2007” organizată de *Sail Training International*. Alături de studenții și elevii români ambarcați pentru practică au

fost la bord și 13 cadeți din Franța, Germania, Danemarca, Ucraina și Croația.

Au fost ambarcați 35 de studenți din anul III de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” printre care 5 fete; 63 elevi de la Școala Militară de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu” (3 fete). Comandantul navei a fost căpitan-comandor Gabriel Moise.

Acest al 31-lea marș de instrucție internațional al navei-școală „Mircea” a durat 52 de zile (din care 17 zile de staționare și 35 de zile de marș între porturi).

S-au făcut escale în porturile Pireu, Alicante, Barcelona, Toulon și Genova.

Detalii despre acest marș de instrucție în revista „Marina Română”, nr.4 (120) 2007 și „Marina Română”, nr. 5-6 (121-122) 2007.

Nava a parcurs 4800 de mile marine din care 900 cu vele.

Nava a fost vizitată de cca 18.750 de persoane.

Rezultate obținute la competițiile sportive: Alicante: locul I la bărci cu rame și locul II în clasamentul general; Barcelona: locul II la bărci cu rame; Toulon: locul I la tras la parâmă și locul I în clasamentul general; Genova: locul II la tras la parâmă.

La cele două curse Alicante-Barcelona și Toulon-Genova au participat veliere din Argentina, Spania, Portugalia, Ecuador, Rusia, Uruguay, Polonia, Bulgaria, România, Italia, Marea Britanie, Franța, Letonia și Belgia.

La clasa A (veliere cu lungime mai mare de 40 metri), la prima cursă locul I a fost ocupat de „Nindecase” (Olanda) iar la cursa a doua de „Stad Amsterdam” (Olanda).

Text: Petre Georgescu

Foto: Valentina CIUCU și locotenent Marius BACCELA, preluate din revista „Marina Română”



corecți pe deplin trebuie să precizăm că „în zonă” s-a aflat și o altă navă-soră, este vorba de *Gorch Fock I* (ex *Tavarisch*) care din anul 2003 se află la Stralsund, destul de aproape de Rostock, cumpărată de la ucrainieni și transformată în navă muzeu de o asociație non-profit de voluntari până la momentul în care

(Germania), la aproximativ 252 de mile depărtare de Canalul Mânecii iar botezul marinăresc a avut loc în Oceanul Atlantic în punctul 36 de grade, 12 minute, latitudine Nord, 008 grade, 25 de minute, Vest.

Marșul în cifre și date

În cifre, marșul de instrucție al *N.S.Mircea* din 2008 se poate rezuma astfel: marșul s-a desfășurat între 26 mai și 19 septembrie și a avut o durată de 116 zile (74 de zile pe mare și 24 de staționare în porturi); escale în zece porturi din nouă țări – Cagliari, Italia (5-11 iunie), Malaga, Spania, pentru prima dată (22-25 iunie), Rouen, Franța, în premieră (4-8 iulie), Brest, Franța (10-17 iulie), Rotterdam, Olanda (21-25 iulie), Copenhaga, Danemarca (31 iulie-4 august), Warnemünde, Germania (7-11 august), Fowey, Marea Britanie (18-21 august), ultimele trei tot în premieră, Lisabona, Portugalia (27-30 august) și La Valetta, Malta (8-11 septembrie). La bord s-a aflat un echipaj format din 160 de membri (din care 35 de studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (trei fete), 47 (patru fete) de elevi de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” dar și șase cadeți străini - Olexander Titov din Ucraina, Slaven Jurisici din Croația, Ali Ercumen din Turcia, Vanthournout Thibault Yvon Marie din Belgia, Marco Sfercola din Italia și Lucienne Koch din Olanda. Au fost parcurse în total 10494 de mile marine, dintre care 8964 de mile cu motor, 1529 cu vele și 66 în derivă (6129 de mile parcurse ziua și 4364

de către Academia Navală. *N.S.Mircea* a avut, în vara anului trecut, cinci escale în premieră în istoria sa. Este vorba de Malaga, Rouen, Copenhaga, Warnemünde (Rostock) și Fowey. Tot în premieră a participat la festivalurile maritime „Armada de Rouen 2008” (pentru detalii vezi și articolul *Mari festivaluri maritime. Armada de Rouen 2008. Cea mai mare sărbătoare populară gratuită din Franța și din Europa* din revista *Marina Română*, nr.8(130) pe 2008), „Fete de Brest 2008”, „Hanse Sail Rostock 2008” dar și la „Fowey Royal Regata” (cel puțin prin prezență). Tot în premieră nava a navigat pe râurile Sena (120 de kilometri), Wårnow (în Germania, râul pe care se află portul Rostock) și Fowey (Marea Britanie). Au fost



multe momente emoționante la bord, cum ar fi vizita pe care ne-a făcut-o, la Brest, doamna Marlene Antonescu-Weska, fiica primului șef mecanic care a adus nava în țară în anul 1939, Wentzel Antonescu, care ne-a arătat jurnalul personal ținut de tatăl domniei sale cu ocazia marșului navei de la Hamburg la Constanța. Tot emoționantă a fost și ceremonia conferirii de diplome celor care în 1965 au contribuit la salvarea *N.S.Mircea* în timpul furtunii din Golful Biscaya. Este vorba de domnul Vincent Caignou, comandantul de acum 43 de ani al remorcherului *Rhinoceros*, care a rememorat pentru toți cei prezenți evenimentele de atunci.

Tot în premieră, „școala ramelor” s-a efectuat la cea mai nordică latitudine, respectiv 57 de grade, 30 de minute, latitudine Nord, asta în limbaj marinăresc, undeva în strâmtoarea Skagerrak, la 30 de mile sud de Norvegia și de Fredrikstad unde *N.S.Mircea* a mai fost și în anul 2005.

Tot în acest marș, la Warnemünde, *N.S.Mircea* s-a întâlnit cu nava-soră *Gorch Fock II*, care a sărbătorit anul trecut 50 de ani de la intrarea în serviciu. Pentru a fi

vor fi strânși banii necesari pentru efectuarea reparațiilor. Anul 2008 poate fi considerat, în egală măsură, și anul *Gorch Fock I* deoarece nava a sărbătorit 75 de ani de existență, eveniment trecut sub tăcere de organizatori și despre care am aflat cu totul întâmplător, cu ocazia vizitei la Stralsund la nava *Gorch Fock I*. De fapt și în prezent a rămas un mister pentru noi de ce gazdele germane nu au încercat măcar să conexeze cele trei evenimente (*Gorch Fock I*, *Gorch Fock II* și prezența *N.S.Mircea* la Warnemünde) măcar prin reunirea echipajelor (pentru că și pe *Gorch Fock I* se află un echipaj de voluntari) care să marcheze, evident simbolic, prezența celor trei nave surori, dacă nu la același eveniment măcar în aceeași zonă de litoral.

După 6259 de mile străbătute de la plecarea din Constanța, Ziua Marinei a fost celebrată în ziua de 15 august când nava se afla în poziția 54 de grade, 53 de minute latitudine Nord, 005 grade, 12 minute, longitudine Est, în Marea Nordului, 105 mile marine travers Est de Insula Sylt



noaptea). Au fost traversate următoarele mări și oceane: Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee, Marea Ionică, Marea Tireniană, Marea Balearelor, Marea Alboran, Oceanul Atlantic, Canalul Mânecii, Marea Nordului, Marea Baltică, dar s-a navigat, pentru prima dată, și pe râurile Sena, Warnow și Fowey. A participat, tot în premieră, la festivalurile maritime „Armada de Rouen 2008”, „Fete de Brest 2008” și „Hanse Sail Rostock 2008”. Comandantul navei a fost căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul marșului, comandorul dr.Vergil Moraru iar șeful practicii a fost căpitan-comandorul prof. univ. dr. ing. Gheorghe Samoilescu.

Text și foto
Bogdan DINU

LA TIMONĂ, UNDEVA IN LARGUL MĂRII NEGRE

Comandor (r) Nicolae MUJICICOV

Din nou mă aflu la timonă. De data aceasta stăpânesc în drumul său un adevărat velier, cu toate velele întinse. Navigăm cu vânt strâns cu murele la babord. Vântul este de forță 2-3 și pe suprafața mării se formează berbeci izolați. Permanent sunt nevoit a frânge tendințele lui Eol de a veni din travers în velele desfășurate. Spre prova sesizez din când în când, în tangajul navei, spuma valului spart de etravă. Singura posibilitate este menținerea fermă a drumului la compas din cârma navei, iar aceasta, cârma, este în „puterea” brațelor mele. Vorba vine-putere! Puterea este dată de fapt de un servomotor acționat din timonă, mie revenindu-mi doar datoria de a menține, fără vreun efort deosebit, coincidența cu drumul de compas. Duneta este pustie, nu mai știu în acea zi și la acea oră unde se aflau frații mei de ancoră și ce program teoretic sau practic de pregătire parcurgeau undeva pe una din celelalte punți ale bricului-poate pe puntea centrală, poate pe teugă. Nu zăresc în preajma mea nici silueta ofițerului de cart. Numai marea, cerul cu mici bulgărași scămoșați de nori, bricul și cu mine. Sentiment măreț, cum nu se poate mai drag unui marinar. Intensitatea unor asemenea trăiri, legate doar de forța naturii, le voi avea mai rar în anii ce au urmat. Poezia acestora a fost brutal îndepărtată sau estompată de altele - cele ale veghei intense împotriva inamicului de pe apă, de sub apă, sau din aer, de riposte dure la tot atât de dure lovituri din partea adversarului. Și în poezia momentului, apare pe dunetă silueta inconfundabilă a seniorului, siluetă atât de rară pentru ochiul nostru de umili „gabieri”. Este vorba de comandantul superior al bricului, comandorul pe atunci Roman August, a cărui existență la bord era sortită a da un plus de valoare periplului nostru. Înalt, svelt, într-o ireproșabilă uniformă bleumarin, pășește fără nici o ezitare, cu pași de lup de mare, pe puntea dunetei în continuă mișcare și zbatere de tangaj. Ochiul maestrului se îndreaptă în sus, spre complexitatea velaturii bricului, apreciind desigur valoarea concordării cu drumul urmat, a



tuturor componentelor navigației noastre și în special a strănerii vântului în vele, fără nici o fluturare a acestora. În acele momente pe figura ofițerului se observă un zâmbet larg, de deplină mulțumire și satisfacție. După o primă observare în sus, spre arboradă, privirea comandantului coboară și păstrându-și același zâmbet, se îndreaptă spre umila mea persoană. Captivat de bunăvoința seniorului îi înapoiez cu dărnicie rânjetul meu larg, dar observ că figura acestuia devine serioasă și apoi se îndreaptă din nou spre velatură, poate spre un alt far al acesteia. Și din nou zâmbetul apare și din nou mă învrednicește și pe mine cu strălucirea lui. Nici eu nu rămân mai prejos și îi răspund cu gura căscată de la o ureche la alta. De data aceasta însă,

odată cu dispariția figurii zâmbitoare a comandantului, citesc în expresia ei și o nedumerire și poate și un semn de imputare pentru îndrăzneala de familiaritate a unui biet elev. Și atunci înțeleg că acel zâmbet, apropiat de un început de răs nu exprima decât un rictus pe fața comandantului în momentele de ridicare a capului spre înaltul arboradei sau în situații de încordare. Simt cum explodează rușinea pe

obrazul meu, semănând din plin cu lumina babordului și îmi concentrez toată atenția asupra datoriei de respectare a drumului la compas pe giroscopul navei. Tragedie! Bricul începuse deja o ușoară venire sub vânt, scăpat de controlul cârmei și sub influența nefastă a presiunii aerului pe o suprafață de 1700 mp a velelor. Mai mult chiar, se observa și în velatură schimbarea produsă prin mici fluturări ale unora dintre velele mai mici. Și aici intervine norocul meu, al începătorului, pentru că nu puteam vorbi încă de o experiență căpătată. Răsucesc timona, spre șansa mea în sensul bun, nelăsându-mă tentat de mișcarea relativă față de drumul la compas al busolei. În câteva zeci de secunde situația este sub control și pașii seniorului, care sunt convins că a urmărit toată manevra mea, se îndepărtează fără a-mi mai acorda vreo atenție. Happy end!

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea“

17 mai 1939 - 17 mai 2009



ÎN SIAJUL AMINTIRILOR

Radu THEODORU



... Duminică, 27 iunie 1976, în a 116-a zi la bordul navei-școală „MIRCEA”. Port în mine, duc cu mine una din cele mai fabuloase experiențe existențiale după experiența de zbor ca pilot militar la bordul avionului meu de vânătoare, care, știu, m-a marcat pentru toată viața. Căreia îi sunt obligat cu împliniri marinărești în alte dimensiuni și cu alte mijloace. Riscând totul pentru tot. Nava la ancoră în rada Newport, Statele Unite. Peste câteva zile voi decola spre casă. Voi părăsi o lume. Lumea lui „MIRCEA”... Ora 02.22. Mă despart de navă. Vizibilitatea 10 metri. Nu văd balustrada dunetei. Ceața curge peste „MIRCEA” în valuri dense, halucinatorii. Din păienjenişul sarterilor și al manevrelor mobile nu disting decât ceea ce este la câțiva metri deasupra punții. Restul arboradei se pierde în vălătucii groși care se agață între grijelele, care curg mereu peste vergi și catarge, peste punți și cartul de serviciu, dând ansamblului aerul unei nave fantastice, rătăcită pentru vecie în pâclele de dincolo de Ultima Thule. . .

- Am o veste bună pentru dumneavoastră, dar întâi trebuie să mă duc la comandant, mi-a spus locotenentul major Damaschin, în ziua aceea de LUNI, 26 APRILIE, în a 31-a zi de mare, la orele 18,20 nava aflându-se la ancoră în baia Barcelona din vecinătatea coastei venezuelene. Era șeful transmisiunilor și primise o radiogramă din țară prin care mi se anunța că tetralogia mea „VULTURUL” fusese distinsă cu premiul Academiei. Doi scriitori români au aflat vestea premierii lor de către înaltul for în situații absolut inedite: Jean Bart la bordul vechiului bric „MIRCEA”, navigând în Mediterana și eu în Marea Caraibilor. Momentul solidarizează întregul echipaj. De la comandantul marșului, împătimitul de mare și bravul comandor Hârjan, la ofițeri, maiștri, elevii caporali și soldați. Arși de soarele tropical. Bătuți de vânturile atâtor mări. Purtând aceleași neliniști ca și mine. Aceleași temeri. Măinile bărbătești care le caută pe ale mele țin locul oricărui discurs festiv. Le aparțin și-mi aparțin după legile aspre și necruțătoare ale mării...

...Este noaptea de rămas bun. Nimeni nu-mi poate descifra chipul. Pot să mă abandonez fără să dau naștere indiscreției. Filmez nava prin tribord. Cobor la puntea centru. De atâtea ori sală de spectacol, de cinema. Ring de box. De recepții marinărești. Urc pe teugă. Mă întorc prin babord, lacom de fiecare amănunt, de fiecare manevră care trădează rigoarea unei școli militare aspre, inteligență și ingeniozitate. . . VINERI, 28 MAI în a 86-a zi de mare. La

cheul SALIDA DE LANCHAS al fermecătorului port Veracruz-Mexico. Se fac pregătirile de plecare. Pe cheu, la pupa, sunt prezente trei foarte frumoase mexicance. La prova, un grup compact, poate treizeci de fete brunete, cu pielea ciocolatie, păr lung de un negru lucios, tăcute, cu fețele îndreptate spre teuga pe care echipajul tropăie, executând ordinele care pregătesc nava de marș. Chipurile fetelor sunt grave. Înlăcrimate. 07.50 Sosește pilotul. Se ridică pavilionul HOTEL. Burează. Fetele și femeile de sub bord, plâng. Un plâns mut. Sfâșietor. Ceremonia sobră a ridicării pavilionului și geacului. Stăm drepti. 08.04. Se molează parâmele. În clipa când se ridică schela la bord, toată asistența feminină izbucnește în semnul universal de adio: mâini măslinii, suple, fluturate frenetic. Echipajul la front. Este lângă mine un elev caporal șaten, cu ochi albaștri; stă la front și pe obraji îi curg două pâraie de lacrimi. Lacrimi marinărești. Răzbite. Îi urmăresc privirea. Una din cele trei venite din zori, plângea și, evident, lui îi face semnul disperat de adio ...

...Să ne despărțim, bătrâne! Port în mine foșnetul valurilor, scârțâitul familiar al raiurilor, susurul vântului în arboradă, toate amintirile legate de aceste 4 luni de navigație. Iubesc nava domoală și bravă, solidă și înțeleaptă, zveltă și insolită, plină de poezie și melancolie. Ceva din vechiul „MIRCEA” a trecut în biografia ta pentru că, ce-ai fi fără amintirile generațiilor de tineri cadeți care ți-au bricuit punțile, și-au legănat visele în hamace și s-au învins pe ei înșiși cățărându-se în arboradă, acolo unde omul se depășește pe sine, devenind marinar?

- Atențiune, comanda !
- Da, comanda !
- Luminile pupa ard bine
- Atențiune, comanda !
- Da, comanda !
- Luminile prova ard bine !

Apoi clopotul. Și valul fosforescent de etravă. Și genunele fierbânde sub biciul furtunilor și tot ce m-ai învățat, silindumă să reiau alfabetul culorilor, să pricep aventura luminii și a solitudinii, obligându-mă să-mi înțeleg camarazii și să-i iubesc pentru felul în care-și fac aspra lor datorie ...

...Mi-am plătit polița în alb semnată la bordul navei-școală „MIRCEA”. Pe micile bărci cu vele „HAI-HUI 2”, „DECEBAL 1”, și „DECEBAL 2”, am cucerit an de an un spor de sute de mile marine, încercând să refac marșul transatlantic al venerabilului *velier*. *Nu din vina mea, după escalele din Madeira și Gran Canaria a trebuit să renunț. „MIRCEA” înseamnă pentru mine și echipajul Atlantic. De la gabieri, urcând toată ierarhia militară până la vârf ... De ce n-aș mărturisi că în periplul meu marin, următor marșului în cele două Americi, i-am avut aproape pe unii din cei ai bordului, pe care i-am înscris cu recunoștință în CĂRȚILE MĂRII.*

Și de ce m-aș sfii să mărturisesc că printre volumele care-mi poartă numele, „NOI, MIRCEA ȘI ATLANTICUL” stă alături de cărțile primei dragoste: aviația.

- Bun cart înalte și vânt bun de pupa, bătrâne și mereu tinere dascăl!

RETROSPECTIVĂ

Lansarea la apă a navei școală „Mircea“

- file din revista „Marea Noastră“, nr.11/noiembrie 1938 -



generali ai României din Hamburg și Berlin, membri ai misiunii române de supraveghere în frunte cu căpitanul ing. Năstase, reprezentantul Ministerului Aerului și Marinei (comandorul Alexandru Bardescu), primarul orașului Hamburg, mai mulți ofițeri din Marina germană. De asemenea au luat parte și un grup de opt comandanți de străjeri din „Straja Țării“ care se aflau în vizită oficială în Germania.

Compania de onoare germană cu muzică, a prezentat onorul.

La șantierul naval Blohm&Voss din Hambrug a avut loc Joi, 22 septembrie 1938, ora 15.48, cu deosebită solemnitate, lansarea la apă, în bune condițiuni a navei școală „Mircea“ a Marinei Regale.

La solemnitate au luat parte întregul personal al șantierului în frunte cu domnul Walter Blohm, reprezentanții marinei germane (2 contraamirali), consuli

La ora 15.35 a ținut un discurs reprezentantul României, urmat de intonarea imnului național român, a imnului național german și aprinderea felinarelor roșii („gata de lansare“). La ora 15.46 a avut loc botezul cu numele marelui voievod



Trecerea în revistă a companiei de onoare de marinari germani



Mircea cel Bătrân și s-a tras o lovitură de tun, urmând lansarea la apă a navei.

Nava avea pe cală o siluetă admirabilă, fiind împodobită cu ghirlande de brad și toate trei catargele pavoazate cu marele pavoaz, având ridicate la fiecare catarg și la pupa pavilionul marinei de război române.

În momentul lansării la apă, toate sirenele vapoarelor din apropiere au început să fluiera, în timp ce nava aluneca grațios în sunetele muzicii. Nava fusese pusă pe cală la 30 aprilie 1938, a fost lansată la 22 septembrie 1938 și a fost livrată, complet, gata la 15 ianuarie 1939.

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea“

17 mai 1939 - 17 mai 2009



Rânduri pentru bătrânul, dar veșnic tânărul „MIRCEA“ (articol publicat în „Marea Noastră“, la a 60-a aniversare a navei)

M. mp.(r) Neculae NĂSTASE

Pentru mine, marele adevăr rostit cândva de amiralul Eustațiu Sebastian, precum că: „Numai vasele cu pânze pot forma pe adevărații marinari,” a rămas un adevărat crez. Cu siguranță partea sentimentală a acestui crez se bazează pe anii petrecuți la bordul acestei școli plutitoare, ce poartă cu mândrie numele gloriosului domnitor Mircea cel Bătrân. Aniversarea celor șase decenii de existență a bricului „MIRCEA” în istoria Marinei Române, mă îndeamnă să dau puțin timpul înapoi, răscolind cu ochii minții prin noianul de amintiri ce mă leagă de această navă, în echipajul căreia am fost și ca elev al Școlii de Submaștri de Marină, și ca maestru militar marinar...

Deoarece cunoștințele acumulate pe băncile școlii trebuia completate cu o practică solidă la bordul navelor, în anul 1944, alături de colegii de promoție, am fost ambarcat la bordul lui „MIRCEA”, care se afla, din luna mai 1944, în portul Brăila, fiind acostat la un ponton în aval de clădirea Căpităniei. Puțin timp după sosirea la bord am asistat, cu durere în suflet, la dezarmarea parțială a arboradei. Cu ajutorul unei macarale din docurile portului, au fost debarcate și ambarcate pe șlepul „Maria T.” vergile Zburător și Rândunică, precum și arboreții arborilor trinchet și centru. La câțiva timp după finalizarea acestei operațiuni, „MIRCEA”, folosind propriul motor, s-a deplasat pe Dunărea navigabilă, acostând la Km. 192, în bordul șlepuului „Maria T.”

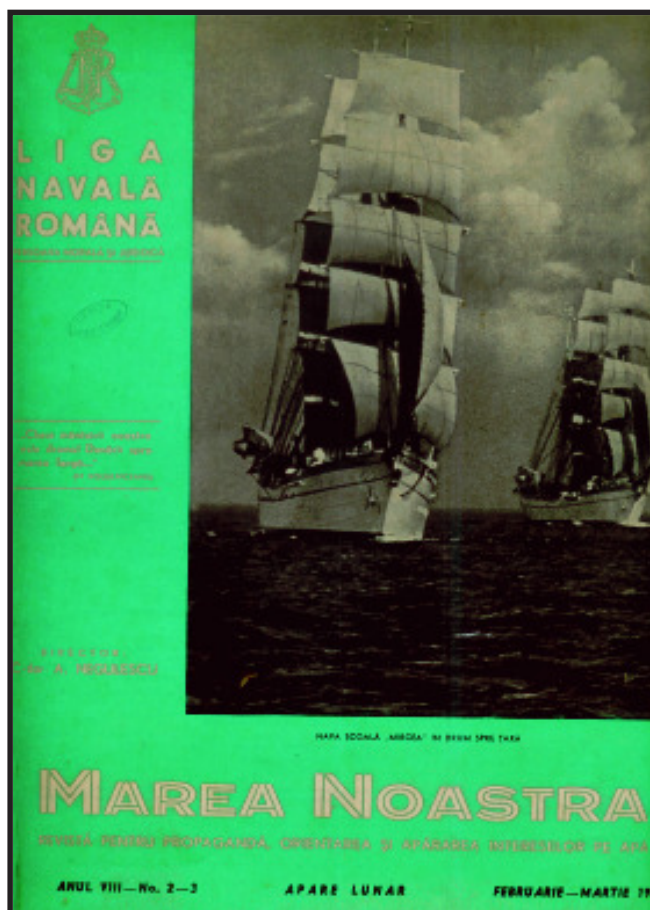
Din această zonă, înconjurată numai de pădure, „MIRCEA” a fost luat, în luna septembrie a anului 1944, în captivitate de către sovietici, nu din zona Grupeni, așa cum afirmă unii, mai puțin cunoscători ai tragicului eveniment.

Odată cu nava, în prizonierat a fost luat și echipajul din care făceau parte: lt. cdorul Drimba Gheorghe - comandant; - Slt. echipaj Marinescu Gheorghe - secund; Lt. Călea Vasile - șef mecanic; M.m. Marchidan Ion - șef echipaj; M.m. Păduraru Ion - electrician și radiotelegrafist; M.m. Zaroni Ion - motorist; - M.m. Socoliuc Ion - contabil - administrator; M.m. Maftei Constantin - sanitar.

Mult mai târziu, începând din martie 1960 și până în decembrie 1981, am făcut parte din echipajul lui „MIRCEA”, în calitate de maestru militar electromecanic, participând la toate misiunile îndeplinite de navă, în toată această perioadă. Din toate aceste misiuni, nu pot să nu-mi amintesc cel puțin trei momente, care au pus la grea încercare atât nava, cât și echipajul. Acestea sunt: agățarea parâmei remorcă de fundul Oceanului Atlantic, pe timpul deplasării către portul Hamburg, unde „MIRCEA” urma să fie reparat capital; furtuna dezastruoasă care ne-a chinuit timp de două zile, tot pe timpul deplasării către Hamburg, și din care am scăpat cu ajutorul remorcherului francez „APHERON”; canarisirea navei cu aproximativ 30 de grade la babord, datorită refluxului, în anul 1975, pe timpul vizitei în Anglia, legați fiind la o geamandură pe Tamisa, în dreptul turnurilor Londrei. Iată câteva din amintirile pe care le păstrez cu sfințenie, amintirile unui om care a făcut parte din echipajul lui „MIRCEA”, navă ale cărei tradiții în formarea marinarilor de toate categoriile sunt demne de respect. [...].

La mulți ani, bătrână carapace și să-ți ajute Dumnezeu să ai o viață cât mai lungă, pentru că tu ai dator să porți cu mândrie tricolorul românesc pe meridianele lumii!

Mulți ani cu sănătate echipajului tău, oameni destoinici și pricepuți pe care îi stimez și îi respect.



„MIRCEA“...

Const. Argeșanu

Plutește în albul întinselor vele
Regal peste unde, în datini merit...
Și bricu'ntre larguri pe ape și stele
E leagăn de aur - și dor împlinit.

Ne-aduce spre cheuri - de noi mai aproape -
Trecutul din volburi de ani legendari,
Închis în bătrâne hrisoave de ape
Alături de chipuri de vechi marinari.

Senin voevodul, în bronzul din prova,
Privește pământul din veac sângerat,
În care cu spada-i adânc a'ncrustat
Domnească-i pecete, în veșnică slovă:

E țarmul spre care țintit-a năvalnic
Să'mplânte flamura de vifor muntean,
Și bronzul tresare în freamătul falnic
Spumatelor valuri de țarm Dobrogean,

Iar nava ce-aduce speranțe-n vântrele
Și visuri purtate de vechi marinari,
O nouă nădejde - în albele-i vele -
O leagă-n trecutul de ani legendari



PLEDOARIA LIGII NAVALE ROMÂNE

PENTRU O NOUĂ NAVĂ-ȘCOALĂ

Col (r) prof. univ. dr. Valentin CIORBEA



Cu mult înainte ca bricul *MIRCEA*, primul velier-școală românesc, să devină o „relicvă sfântă pentru generațiile viitoare cărora să le reamintească, că prin el, marina a renăscut și s-a dezvoltat” a apărut necesitatea, și totodată solicitarea, dotării Marinei Militare cu o nouă navă pentru formarea cadrelor de marină și reprezentare în străinătate, cu calități constructive și nautice superioare.

După cum preciza, la 17 mai 1939, generalul-adjutant Paul Teodorescu, ministrul Aerului și Marinei, cel care a propus în anul 1914 achiziționarea unei noi nave-școală a fost contraamiralul Eustațiu Sebastian, comandantul Marinei Militare în acea vreme. Contraamiralul Eustațiu Sebastian cunoștea mai bine decât orice marinar român bricul „Mircea”, caracteristicile sale, cât și importanța pregătirii și formării echipajelor la bordul acestui velier, rolul său de ambasador și simbol al marinei și statului român pe mările și oceanele lumii.

Într-adevăr, începând cu 12 august 1882, când bricul „Mircea” a intrat în dotarea Marinei Militare, s-a deschis o etapă nouă, deosebit de benefică în evoluția Marinei române. Sute de marinari au participat la marșuri, de scurtă ori de lungă durată, executate în Marea Neagră, Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, în Marea Nordului, precum și pe Dunăre. Bricul a fost o adevărată școală de amarinizare, de formare a numeroase echipaje, în componența cărora s-au aflat de la elevii Școlii copiilor de marină și tineri ce-și satisfăceau stagiul militar în Marina Militară, la ofițerii aflați la început de carieră. Începând cu primele generații ambarcate la bordul navei s-a creat ceea ce s-a numit în Marina română cu satisfacție, mândrie și prețuire - **spiritul „Mircea”** [...]

O nouă navă-școală a rămas un deziderat, ideea fiind reluată după primul război mondial cu mai multă intensitate, determinată și de reorganizarea instituțiilor de învățământ ale Marinei Militare. [...]

Imaginea arhicunoscută a bricului *MIRCEA*, rolul său decisiv în instruirea a numeroase generații de marinari, dorința majorității marinarilor români de a se înzestra Marina Militară cu un nou velier-școală au fost principalii factori ce au determinat diferite personalități precum și Liga Navală Română să inițieze, încă de la înființare, o campanie în acest sens. Astfel, în anul 1927, N. Fleva, un susținător al intereselor marinei, argumenta necesitatea unei nave-școală moderne, la bordul căreia să se afle o „bogată expoziție volantă care să fie o oglindă vie și elocventă a marii producții naționale, a agriculturii, industriei și comerțului” României.

Încă de la primele întruniri, comitetul de inițiativă constituit pentru înființarea L.N.R. și-a propus sprijinirea dotării Marinei

cu o navă-școală. În cel de-al doilea apel lansat în presă, în urma constatării din 7 aprilie 1927, se preciza că „dacă în această țară s-ar găsi un milion de români convingeți de necesitatea creării unei flote naționale, care să contribuie cu modesta sumă de 20 lei pe lună, vom putea atinge în 5 ani un fond considerabil din care vom procura Marinei noastre o **navă-școală de 3000 t (s.n.)** și 6 submarine”.

Odată cu apariția revistei „România maritimă și fluvială” în anul 1931, ca organ de presă al L.N.R., s-a creat posibilitatea ca în paginile sale să se desfășoare o susținută activitate de propagandă în favoarea dotării cu o nouă navă-școală și a rolului ei în pregătirea marinărească.

Astfel, căpitanul comandorului (r) Emil Opreșanu (mulți ani a făcut parte din conducerea L.N.R. – n. red.), fost comandant timp de trei ani al bricului „Mircea”, a publicat, începând cu numărul pe luna aprilie 1933, un serial dedicat educației pe navele-școală. După ce precizează rolul bricului „Mircea” și al crucișătorului „Elisabeta” în pregătirea marinarilor români, autorul constată că situația în care se află Marina Română după primul război mondial se datorează unor cauze între care „lipsa unei nave-școală mai mare, care împreună cu „Mircea” (vechiul bric s.n.) să servească la instruirea, în mod economic, a mereu crescândului efectiv de elevi și ofițeri. Această nouă navă-școală ar fi trebuit comandată imediat după război, atunci când țara avea posibilități financiare mai mari”. Referindu-se la manevrele ce se execută în arboradă, căpitanul comandor Emil Opreșanu arată că „văzute de la înălțimea vergiilor, deasupra mării în furie și în balansul vasului, acest spectacol impresionant lucrează asupra moralului echipajului, fortificând curajul celor slabi, dându-le încredere și siguranță în ei și în manevrele ce le îndeplinesc”. Autorul subliniază, pe baza propriei experiențe, consecințele pozitive ce le are viața la bordul unui velier-școală asupra ofițerului de cart, a celorlalți ofițeri, precum și a comandantului navei. În finalul serialului său, căpitanul comandorului (r) Emil Opreșanu concluzionează: „Mircea” astfel cum este amenajat, nu poate primi efectivele crescute, date de școalele Marinei; se impune deci, în mod imperios achiziționarea, ori mai bine construirea unui nou vas-școală cu vele, **mult mai mare ca „Mircea”**, pentru ca împreună cu acesta să servească a face educație și instrucție promoțiilor școlilor noastre de Marină” [...]

Cu ocazia sărbătoririi la Constanța a Zilei Marinei, la 15 august 1936, viceamiralul I. Bălănescu, comandantul Marinei Militare (președinte al filialei Constanța a L.N.R.), a arătat în fața lui Carol al II-lea și a celorlalte personalități prezente, între altele, că odată ce nava-bază „CONSTANȚA” și-a reluat adevăratul rol, „de navă-mamă a submarinului și numai poate servi ca navă-școală, un deziderat este să procurăm Marinei Regale o navă cu vele și motor pentru pregătirea și educația marinărească a tinerelor elemente în navigația de larg.

În discursul ținut la festivitate, Regele Carol al II-lea a arătat că „spiritul bricului „Mircea” a fost acela care a creat pe primii noștri marinari. Acest spirit doresc să se perpetueze atât în marina mărilor, cât și în marina văzduhului cu care făcând legătura, să-i duceți acest suflet al bricului „Mircea”, care este un suflet generos, plin de dragoste și de sacrificiu. În legătură cu acest suflet, care doresc să se perpetueze în marina noastră și în Școala Navală, am hotărât ca aceasta să se numească ȘCOALĂ NAVALĂ A MAJESTĂȚII SALE „MIRCEA”, pentru ca tinerii care vin în marina noastră să cunoască de la început că sunt pe un vas care întruhidează acest spirit”.

Regele Carol al II-lea a pus de asemenea în fața miniștrilor comunicațiilor și al armatei sarcina „ca școala de ofițeri de



marină să fie una singură, pentru ofițerii de marină comercială și pentru cei ai marinei de război. Pregătirea acestor navigatori să se facă sub același acoperiș, cu același suflet și în același grad. Luxul acesta își are importanța lui morală, dar desigur că toți vor pricepe că și din punct de vedere economic va fi un câștig”.

Obiectivele fixate de Regele Carol al II-lea au fost însușite de conducerea L.N.R. Astfel, Moș Delamare (pseudonimul cdor-ului Aurel Negulescu) se întreba dacă nu înseamnă că „dorința, porunca M.Sale este ca un nou vas *MIRCEA* să ia locul celui dintii?”

Stimulată de solicitarea lui Carol al II-lea, conducerea L.N.R. „a hotărât să lanseze o subscripție publică pentru a ajuta statul ca această dorință să se înfăptuiască cât mai degrabă, înscriindu-se cu suma de 100.000 lei”.

Inițiativa a marcat un moment extrem de important în activitatea L.N.R. Conducerea centrală a organizației, secțiile din diferite localități, s-au angajat într-o susținută și benefică activitate de sprijinire a construcției noii nave-școală, creând la nivel național o adevărată stare de emulație și atașament față de marină.

În numărul pe luna noiembrie 1936 al periodicului „Marea Noastră”, conducerea L.N.R. a lansat apelul „Pentru Mircea” în care se arăta: „Azi ... Școala noastră navală a rămas ciuntă, n-are navă-școală, care să oțelească, să călească tineretul /.../ Azi ... datoria noastră, a celor adunați sub flamura Ligii Navale Române este să facem tot ce ne stă în putere să ajutăm statul să înzestreze marina cu un alt tânăr și sprinten *MIRCEA*. Azi Liga Navală face apel la toți românii, dar în special la membrii săi, ca să adune de la toți prietenii și cunoscuții obolul pentru nava-școală *MIRCEA*”.

O pledoarie argumentată pentru un nou velier-școală, pentru un nou „Mircea”, a făcut și sublocotenentul Călin Eugen Botez în articolul „Școala velilor, școala mării”, publicat în periodicul Ligii Navale. După ce trece în revistă navele-școală pe țări, autorul concluzionează că „este nevoie de a da un urmaș lui „*MIRCEA*” pentru a putea și dezvolta Marina, totdeauna cel mai puternic argument al unui popor că trăiește și vrea”.

La 23 noiembrie 1936, în cadrul unei ședințe a Comitetului Central al L.N.R. s-a pus în discuție și problema subscripției pentru noua navă-școală, pornind de la exemplele Ligii Navale Iugoslave care a donat marinei nava-școală „Jadran” și Liga Navală a Poloniei pe „Dar Pomorza”. Considerând dorința Regelui Carol al II-lea ca noul velier să poarte numele de „Mircea” ca „o poruncă”, s-a hotărât constituirea unui comitet restrâns din rândul membrilor marcanți ai Ligii, alcătuit din viceamiralul Gavrilescu, generalul Schina, generalul N. Negreanu, comandorul Negulescu, colonelul Giușcă, căpitan Știubei și locotenentul Z. Negulescu, cu sarcina „să se ocupe în special cu propaganda, pentru ca subscripția publică să aibă un cât mai grabnic și frumos rezultat”. Măsura s-a dovedit deosebit de importantă și a avut consecințe imediate în anul 1937, atât pentru activitatea de propagandă în favoarea noii nave-școală, cât mai ales prin efectele ei în strângerea de fonduri.



Personalități ale L.N.R. lansează apeluri și aduc argumente pertinente în acest sens. Astfel, generalul N.Negreanu lansează un apel pentru nava-școală *MIRCEA*, după ce atrage atenția asupra poziției geografice a României, a rolului pe care l-a jucat bricul „Mircea” în pregătirea marinarilor și a faptului că în Italia, Polonia, Iugoslavia, Grecia și Turcia navele-școală au fost construite prin contribuția cetățenilor. În document se precizează: „de-acum, a venit rândul țării noastre ca să-i cerem obolul, pentru ca nava-școală *MIRCEA* să fie cât mai grabnic dată bravei noastre marine. Liga Navală Română, de sub președinția M.S.Regelui, apelează, prin noi, la obolul public, fie el cât de neînsemnat, va fi bine primit, de la copilul mic și până la bătrân, pentru ca valorile Mării Negre să nu mai aștepte mult timp, ceea ce ne lipsește: bricul «Mircea»”.

Vicepreședintele L.N.R., amiralul I. Coandă, a lansat de asemenea un **Apel** în numele asociației „pentru grabnica construire a unei noi nave-școală *MIRCEA*. Pornind de la argumente geografice și istorice, de la rolul bricului „Mircea” fără care „noi nu am fi avut marinari, deci nici marină națională”, amiralul I. Coandă arată că nava-școală este „noul mijloc prin care tinerele generații de elevi ai Școlii de Ofițeri ai Marinei Militare și Comerciale, cum și viitorii maiștri marinari pot învăța meseria mării, navigând în larg, oțelindu-și sufletul și puterile fizice la grelele munci ale manevrei pânzelor. Pe nava-școală, tinerii marinari vor câștiga curajul, energia și sângele rece, încercând cele mai vii emoții, dar și cele mai fericite momente ale încrederii în puterile lor”. În Apel se precizează că L.N.R. „face un călduros și stăruitor apel la toți fiii țării, tineri și bătrâni, bogați și săraci, rugându-i să dea fiecare obolul, cât de modest pentru construirea cât mai grabnică a unui nou *MIRCEA*”.

Viceamiralul I. Bălănescu, comandantul Marinei Militare, considera că una din condițiile organizării noii Școli Navale este „procurarea unei nave-școală cu pânze și motor”. Viceamiralul I. Bălănescu aprecia, pornind de la resursele financiare, că „este bine să avem o singură navă-școală cu pânze și motor potrivită nevoilor personalului și școlilor noastre, pentru a forma mai întâi ochiul marinarului, primele cunoștințe nautice, curajul, hotărârea, înțelegerea repede a mediului marinăresc, acțiunea vie, familiaritatea cu timpul și marea. Orele trăite în arboradă pe timp rău sunt o pregătire fără seamăn pentru tinerii neobișnuiți cu marea cu executarea punctuală a serviciului la bord”.

Generalul Schina publica, la rândul său, prin intermediul revistei „Marea Noastră”, un nou **Apel** în luna aprilie 1937. După ce prezenta mai întâi argumente istorice, generalul Schina adresa românilor „un călduros apel, ca prin obolul vostru, să dați puțința Marinei noastre să construiască o a doua navă școală *MIRCEA*, mai mare și mai modernă, care prin fala sa, va fi și mândria voastră a tuturor, care ați înțeles și contribuit la construcția lui”.

Lansarea listelor de subscripție, sub lozincă „**Cât de puțin, dar de la toți**” a provocat o adevărată stare de emulație între numeroși români care iubeau Marina și au înțeles importanța demersului. Între primii donatori s-au situat Radu Irimescu, ministrul Aerului și Marinei cu 10.000 lei, amiralul I. Coandă cu

aceiași sumă, Casa de credit a Societății „Gaz și Electricitate” cu 300.000 lei. Din aceeași societate, salariații care nu erau înscrși în Casa de credit „s-au oferit să cedeze salariul lor net pe o zi, drept obol al lor pentru înfăptuirea acestei importante opere naționale”. Comitetul Central al L.N.R. a trimis directorului general al Societății, inginerul N. Caranfil o scrisoare de mulțumire pentru suma donată, apreciind-o ca un „gest de cald patriotism”. Pentru mărirea fondurilor destinate noii nave-școală *MIRCEA*, Opera Română a organizat la 15 februarie 1937, sub patronajul Regelui Carol al II-lea, un spectacol. Ecaterina Eustațiu, soția celebrului amiral Eustațiu Sebastian, a donat 25.500 lei. Membrii Senatului României au vărsat în fondul „Mircea” 17.000 lei, sumă ce echivala cu diurna pe o zi. Cercul maistrilor și submaistrilor din Litoralul Maritim a subscris suma de 25.000 lei, însoțită de o scrisoare către conducerea Ligii în care se arăta că: „noi, bătrâni sau tineri, ne-am trăit cei mai frumoși ani ai copilăriei noastre sub pânzele bătrânului „Mircea”, unde ni s-au oțelit sufletele, crescând din noi elemente deplin sănătoase, pe care instituția noastră s-a bizuit și se bizuie de ani”.

Conducerea Ligii a răspuns acestei scrisori sub semnătura vicepreședintelui, amiral I. Coandă și a secretarului general, comandorul A. Negrescu. În răspuns se arata că „rândurile care însoțesc donațiunea mărturisesc cu prisosință că maistrii și submaistrii din Litoralul Maritim sunt pătrunși de *spiritul «MIRCEA»* și au ținut pe de o parte să-și arate recunoștința față de navă, care le-a dat puțința să fie ceea ce sunt, oameni ai datoriei până la sacrificiu, - pe de alta să dovedească întregii suflări românești nevoia unei noi nave școală,

ca cei dintâi, ale căror caractere au fost oțelite pe puntea gloriosului «Mircea»”.

Frumoase aprecieri pentru rolul bricului „Mircea” în formarea ca marinari le-a transmis din Câmpina, C. Besnea, fost ofițer în Marina Comercială: „În legătură cu subscripția pentru noua navă-școală *MIRCEA*, am onoarea a vă comunica că am trimis, astăzi, suma de lei 800, în amintirea frumoaselor zile de campanie de ambarcare a anului 1914, făcută la bordul bricului «Mircea», unde am purtat numărul 802, ca fiind gabierul rândunicii arborelui din pupa, în babord, și ca recunoștință că, la bordul bătrânului „Mircea”, ca elev, am primit primele îndrumări în meseria care m-a legat sufletește, indiscutabil, de mare, marină, marinari și tot ceea ce aparține lor”.

Importante sume au fost donate de secțiile Ligii Navale, cum au fost, spre exemplu, cele din Brăila (30.000 lei) și

profesorilor.

În Darea de seamă a conducerii Ligii Navale pe anul 1937 s-a analizat și situația străngerii fondurilor pentru noua navă-școală. Astfel, în subcapitolul „Subscripția pentru nava-școală *MIRCEA* se arată că s-a adunat până la 31 decembrie 1937 suma de 4.238.588 lei. În material se menționa aportul deosebit al ziarului „Universul” care, prin bunăvoința directorului său, reputatul ziarist Stelian Popescu, „ne-a dat cel mai larg sprijin, publicând rezultatele subscripției, cotidianul având o largă difuzare în țară”. Darea de seamă preciza că „entuziasmul a fost foarte accentuat printre camarazii activi și de rezervă, printre lumea școlărească - profesori și elevi - și cea preoțească - fără a mai vorbi de cercurile maritime”. Din donațiile mai importante, în document se citează: Camera Deputaților - diurna pe o zi ce a echivalat cu 240.800 lei, Banca Națională a României - 500.000 lei, Inspectoratul Corpului II Armată - 307.747 lei, Căpitaniile porturilor - 350.000 lei, funcționarii C.F.R.-ului - 180.761 lei, ambasadele și consulatele românești - 58.005 lei.

În cursul lunii iulie 1937, viceamiralul I. Bălănescu, comandantul Marinei Militare, a făcut o vizită de studii în Marea Britanie. Programul a inclus și cunoașterea celor mai importante șantiere britanice „pentru evaluarea posibilităților plasării comenzilor românești”. La întoarcerea din această vizită, viceamiralul I. Bălănescu a avansat Statului Major al Marinei și Comitetului Consultativ al Marinei șase propuneri de înzestrare din care „trei priveau dotări pentru instruirea marinarilor români (o navă-școală, 4 șalupe cu motor robuste, 8 bărci mari cu 10 rame și pânze, 4 iahturi cu pânze, o stație de salvare pentru submaistri, laboratoare, săli de specializare, instrumente de navigație etc.)”. Cum se poate constata, comandantul Marinei Militare relua propunerea dotării cu o nouă navă-școală într-un program complex în care se avea în vedere nu numai îmbunătățirea instruirii marinarilor, ci și dezvoltarea școlilor Marinei Militare.”



Pictură de comandor Valentin Donici

Sulina (25.000 lei). De-a dreptul impresionante au fost donațiile elevilor făcute din proprie inițiativă ori la îndemnul

Fragmente din lucrarea „ISTORICUL NAVELOR - ȘCOALĂ „MIRCEA”. Vol. II. NAVA - ȘCOALĂ „MIRCEA”, Editura Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN”.

70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei Române a navei-școală „Mircea”

17 mai 1939 - 17 mai 2009



Inițiativa LIGII NAVALE ROMÂNE pentru înzestrarea marinei cu o nouă navă-școală

Liga Navală Română era condusă efectiv de vicepreședintele său, amiralul Ioan Coandă. Mai era un vicepreședinte dar, acela fiind guvernatorul Băncii Naționale, se ocupa numai de o singură problemă - finanțarea acțiunilor LNR.



Carol al II-lea în uniformă de amiral

Președintele Ligii, regele Carol al II-lea i-a adresat un mesaj cu prilejul împlinirii a 10 ani de la înființarea LNR în care scrie: „Iubirea de mare și spiritul de marinar sunt factorii de căpetenie în educația unei națiuni și așa avea nespusă mulțumire dacă Liga Navală Română va reuși pe deplin să propage în mulțime această dragoste și acest spirit. [...] Aceasta este opera cea mai națională ce trebuie îndeplinită de Ligă.

La noi acest spirit al mării și al marinei a fost cristalizat în bricul «Mircea» și de aceea salut ca un fapt fericit **inițiativa Ligii de a face propagandă pentru înzestrarea Marinei Mele cu un nou vas școală**, care purtând numele celui vechiu, va deștepta în generațiile de mâine, acel avânt, acea disciplină, acel spirit de datorie care trebuie să fie substratul sufletesc al oricărui marinar”.

*

Artizanii cei mai activi și pasionați ai inițiativei înzestrării Marinei cu o navă-școală, mare velier cu motor, au fost

amiralul Ioan Coandă, și comandorul Eugeniu Botez (Jean Bart).

Alături de amiralul Coandă comandorul Botez a fost sufletul tuturor acțiunilor, al inițierii demersurilor pentru înzestrarea marinei cu nava-școală „Mircea”. Acesta a avut ideea ca amiralul Coandă, însoțit de el, să meargă în audiență la rege și să-i propună să accepte să devină președinte al Ligii Navale Române.

Regele a acceptat cu plăcere propunerea. Comitetul Central al Ligii Navale Române, întrunit în ședința din 1 martie 1933 a adoptat o telegramă către Carol al II-lea prin care îi comunica că au primit cu mare entuziasm știrea că a binevoit să ia președinția activă a Ligii Navale.

La acea telegramă s-a primit următorul răspuns*: „Mulțumesc pentru frumoasa telegramă ce mi-o trimiteți cu prilejul preluării președinției Ligii Navale Române și vă asigur din nou de tot interesul ce-l port frumoasei opere întreprinse. (ss) Carol II”



Viceamiralul Ioan Coandă



Comandorul Eugeniu Botez

Articol de Petre Georgescu

Drumul spre țară

La 29 martie, ora 5 dimineața «Mircea» a plecat din Hamburg spre țară. A făcut escale la Southampton, Lisabona și Malta.

Liga Navală a transmis în ziua plecării următoarea telegramă comandurii August Roman, comandantul navei:

„Liga Navală Română urează noului „Mircea” și primului său echipaj, să egaleze prin devotament și iscusință, echipajele predecesorului și să-l întrecă prin lungimea călătoriilor, ducând faima neamului nostru pe toate Mările și Oceanele globului”. [...]

„Visul lui Jean Bart și al întemeietorilor Ligii Navale, care încă din 1927 au pus în programul asociației noastre construcția unei nave-școală moderne, s-a îndeplinit!”

(din articolul „Mircea”! O nevoie și un vis care s-au împlinit”, revista „Marea Noastră”, nr. 5, mai 1939, p. 97)



Festivitatea de la Constanța, 17 mai 1939

fragmente din articolul publicat în revista „Marea Noastră”, nr. 6/1939, pp. 139-143

„La ora 9 mândra navă, sosită în țară cu echipaj românesc și sub comanda încercatului și iscusitului marinar d. comandor August Roman, secundat de energicul căpitan Martac, intră în port și acostează la dană.

La ora 10 d. comandor Negulescu Aurel, secretarul general al L.N.R. aduce la bord pavilionul de onoare oferit de ligă.

La ora 10.30 elevii școlii navale și aspiranții se îmbarcă pe nava lor, iar cei ai școlii de specialitate rămân pe cheu.

La 11 începe solemnitatea, în prezența autorităților și veteranilor cari pe vremuri au comandat bricul «Mircea».

DISCURSUL D-LUI AMIRAL BĂRBUNEANU

Domnule Ministru,

Pânza sau vela a fost întrebuințată în toate timpurile la mișcarea năvilor (navelor - n.red.) pe mări și oceane. Cu toate că ea a pierdut din importanța sa, vela nu va dispărea niciodată complet, pentru că este un mijloc economic de propulsie.

În continuarea discursului se arată că velierele și-au pierdut importanța ca nave de luptă și de transport maritim, dar sunt foarte bune nave școală, și evocă istoria vechiului bric „Mircea”.

„Din isprăvile bricului «MIRCEA»

În căldarea Mărei Negre, pe bricul «Mircea» s'au călit navigatorii noștri și

au învățat aspra școală a mării, ducând cu mândrie în țările streine falnicul tricolor românesc”.

Apoi a vorbit despre furtuna din 1888 și participarea în anul 1892 a bricului «Mircea» la serbările columbiene de la Genova și în 1895 la serbările de inaugurare a canalului Kiel.



Amiralul Petre Bărbuneanu

„La 27 Mai 1931 se desfășoară la bordul lui «Mircea» solemnitatea decorării acestuia de către Majestatea sa Regele Carol al II-lea cu semnul onorific de 40 de ani de serviciu.

Bricul «Mircea» îmbătrânise. [...]

În anul 1934 «Mircea» a fost remorcat la Galați unde va fi păstrat și îngrijit în viitor ca o relictă sfântă pentru generațiile viitoare (peste 10 ani a fost bombardat și scufundat de aviația sovietică - n.red), cărora să le amintească că prin el Marina a renăscut și s-a dezvoltat și purtând în vârful catargului mândra flamură românească a făcut întâia dată cunoscut lumii țara și originea ei.

Bricul «Mircea» a fost un simbol al suveranității României pe apă”.

Cum s-a născut noul «MIRCEA»

La 15 august 1934, M.S. Regele Carol al II-lea în adâncă Sa înțelepciune și în adâncă Sa dragoste pentru Marina spunea între altele:

„[...] sunt convins că în această Marină se va perpetua tot acel vechi spirit «Mircea», spirit fără de care Marina noastră nu poate exista - acest spirit al Marinei care este o dragoste de larg și tot odată un spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre”.

Prin aceste cuvinte se exprimă înalta concepție a Augustului nostru Suveran despre pregătirea marinarului în școala minunată a velilor, departe de uscat, în luptă neconținută cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase, tenace și hotărâte în toate acțiunile lor.

Deși armamentele și aparatele ce compun astăzi diferitele feluri de nave de



luptă pretind astăzi ofițerului să le cunoască și să le manevreze după îndelungată pregătire, totuși școala mării unde se învață răbdarea, camaraderia, oțelirea sufletului și tăria de a domina elementele naturii și de aci evenimentele nu se pot acumula mai bine decât departe de uscat, în largul mării pe bordul unei navei cu vele.

Multe marini de război au înțeles rostul acestei necesități de navigație și unele din ele dacă nu au renunțat la nava școală cu vele, altele le-au introdus în sistemul lor de pregătire al tinerilor destinați a deveni ofițeri de Marină.

De aceea și Marina noastră, după scoaterea la pensie a bricului «Mircea», a simțit nevoia unei nave școală cu vele mai ales când cele două Marini, de război și de comerț s'au apropiat sub același minister și când învățământul marinăresc al lor s'a unificat după Înaltul îndemn al M.S. Regelui Carol al II-lea.

Și când Majestatea Sa în repetate rânduri a propovăduit așa de luminos despre *spiritul lui Mircea* nu se putea decât tot cu un «Mircea» să se dea dezvoltarea și durată Marinei, pe care poporul nostru se sprijină în voința sa de a trăi.

Iată cum s'a născut noul «Mircea» a cărui sosire în țară o sărbătorim astăzi.

La 26 Ianuarie 1938 d. Ministru al Aerului și Marinei Radu Irimescu încheie contractul cu Șantierul Blohm&Voss din Hamburg pentru construirea acestei navei, în care prevedea termenul de livrare la Ianuarie 1939. Lucrările pe cală au început la 15 Aprilie 1938 și lansarea navei a avut loc la 22 Septembrie 1938 cu mare solemnitate, la care au asistat membrii Legației României din Berlin, oficialitățile civile, reprezentanții militari și ai Marinei Germane din Hamburg, ofițerii delegați ai Marinei Regale, o companie de onoare germană, reprezentanții Șantierului Blohm&Voss, opt reprezentanți ai Străzii Țării și un numeros public.

După cuvântarea entuziastă a d-lui consilier de ambasadă Brabețeanu în limba germană, d-na Brabețeanu botează nava, în numele M. S. Regele Carol al II-lea, cu numele «Mircea» spărgând tradiționala sticlă de șampanie de prova navei, după care «Mircea» împodobit peste tot cu tricolorul românesc alunecă încet și sigur în elementul său”.

În continuare amiralul Bărbuneanu se referă la caracteristicile tehnice ale navei, la pregătirea navei în Germania și la călătoria către țară, în timpul căreia a trecut și examenul unei furtuni.

În ultima parte a discursului comandantul Marinei a spus:

„Astăzi, marina noastră capătă o nouă forță prin intrarea în patrimoniul ei a navei

școală «Mircea».

Tinerile vlăstare care au primit instrucția practică necesară pe băncile școlii, vin acum la bordul acestei navei cu tot dorul și dragostea ce le-au insuflat profesorii lor să-și desăvârșească învățătura practică și cea marinărescă.

Inimile lor înflăcărâte, pline de vloga tinereții și de iubire pentru cariera ce și-au ales, sunt gata la orice efort ce li s'ar cere întru împlinirea datoriei pentru progresul scumpei noastre arme”.

A urmat cuvântarea amiralului Coandă:

„CUVÂNTAREA D-LUI AMIRAL COANDĂ, VICE-PREȘEDINTELE LIGII NAVALE ROMÂNE

Domnule Comandant,



Discursul viceamiralului Ioan Conadă

În numele Ligii Navale și în numele acelor buni români, care răspunzând la apelul Ligii, au subscris pentru construcția unei noi nave-școală «Mircea», vă exprim domniei voastre, ofițerilor și echipajului, toată bucuria și admirația noastră pentru destoinicia marinărescă cu care ați săvârșit prima călătorie a noului «Mircea» și pentru demnitatea cu care ați reprezentat țara prin porturile străine pe care le-ați atins și vă spunem cu bună voce românească: Bine ați venit!

Domnule Ministru,

Domnilor, iubii marinarilor,

Acum câțiva ani, bricul «Mircea», gârbovit de apăsarea celor cincizeci de ani de viață, în care timp, bătut de vânturi și valuri a străbătut în lung și lat toate mările Europei, a fost retras spre veșnică odihnă, pentruca în liniștea apelor să-și depene amintirile atâtor călătorii, la care au învățat arta marinărescă toți începătorii marinăriei românești, noi toți din generația trecută și mulți din generația de azi.

M.S. Regele Carol II, cu înaltu-l spirit de înțelegere, a măsurat cel dintâi și cel mai bine, ce a însemnat bricul «Mircea» pentru viața marinărescă română, sintetizând aceasta prin cuvintele „Spiritul Mircea”.

Tot Majestatea Sa a observat de îndată urmările lipsei lui «Mircea» și a dat alarma. Se pierde „Spiritul Mircea”, ne trebuie neapărat și cât mai grabnic un nou «Mircea».

Liga Navală Română sesizându-se de alma Suveranului, a luat chestiunea în cercetare, a desbătut-o în comitetele ei, a început propaganda prin revista „Marea Noastră” și la urmă cu Înaltul consimțământ al Augustului ei Președinte, a lansat un apel către țară pentru strângerea fondului necesar

construcției unei noi nave-școală.

În acelaș timp amiralitatea marinei regale, a studiat diferitele tipuri de navă-școală din marinele străine și a stabilit tipul care să răspundă cât mai bine la nevoile marinei noastre militare și comerciale.

Când s'a văzut că apelul Ligii nu va produce suma trebuincioasă din cauză că țara era solicitată pentru alte contribuții mai mari, impuse de apărarea ei, găsirea fondului pentru «Mircea» devenise oarecum dificilă. Dar M.S. Regele a deslețat și această chestiune, indicând posibilitatea.

D. Radu Irimescu, fost ministru al Aerului și Marinei, fiu de marinar, a dat imediat comanda construcției în Germania, iar d. general-adjutnat Paul Teodorescu, actualul ministru, care arată o deosebită sollicititudine activității maritime a țării, pentru care noi marinarii îi păstrăm dragoste și recunoștință, a desăvârșit opera, dându-ne fericirea de a păși astăzi pe puntea noului «Mircea».

Liga Navală Română îndeplinește cu acest prilej, datoria de a exprima M. S.

Regelui, sentimentele de înalt devotament și mulțumire a întregii marinării române.

Iar ție, frumos copil «Mircea», îți spunem: Micul bric «Mircea» a purtat jumătate de veac cu mândrie, dragul nostru tricolor, prin mărire și țările Europei și le-a arătat acelor străini care pe atunci nu știau că există o Românie, noi marinarii bricului, le spunem: la gurile Dunării trăește poporul român, care se străduiește să dea așezare unui stat de ordine și civilizație. Acum măreața navă (fregată în text) «Mircea», ia pavilionul care a fluturat atâta vreme la picul părintelui său, poartă-l cu aceeași mândrie peste oceane, răzbate prin furtuni și valuri până la capătul celeilalte lumi și voi marinarii de azi și de mâine spuneți celor de acolo că azi, la gurile Dunării, poporul român a isbit prin vrednicie și vitejie, să se facă mare și să așeze pentru veșnicie, un Stat de puternică civilizație și desăvârșită ordine, sub conducerea Marelui și Înțeleptului Rege Carol II.

Liga Navală, din slabele mijloace, oferă tânărului «MIRCEA» pe lângă cărțile cu numele tuturor celor care au răspuns la apelul ei, și pavilionul de onoare, pe care să-l faceți să fâlfâie cu mândrie și sub faldurile lui să dați tot ce e mai bun din voi pentru Patrie și Rege.

Domnule ministru,

Se scurgeau zilele rând pe rând și ocazia tot nu se mai ivea pentru a putea să îndeplinim, cu un moment mai de vreme, nu numai plăcerea, dar chiar datoria, de a vă exprima, în numele Ligii Navale Române și a întregii marinării românești, mulțumirile noastre recunoaștoare pentru tot ce ați împlinit de la venirea Dvs. în capul departamentului Aeronauticii și Marinei realizând în special crearea Fondului Național al Marinei cu care se asigură progresul și buna așezare a serviciilor depinzând de acel minister. [...]

În semn de omagiu, de dragoste și devotament, vă rugăm, Domnule Ministru, a primi acest mic dar (darul a constat dintr'o flamură a Ligei Navale Române, ridicată la un baston așezat pe o elice și având o roată de cârmă, care manevrează ridicarea și coborârea flamurei), care vă va reaminti întreaga noastră iubire ce vă păstrăm și vă vom păstra, urându-vă să rămâneți, pentru binele instituției, cât mai mult timp în capul ei, pentru a vedea realizându-se idealul la care voiți să ajungă marina noastră - civilă și militară. Așa să vă ajute Dumnezeu”.

După discursul generalului adjutant

Paul Teodeorescu, ministrul Aerului și Marinei, s-a dat citire telegramii către Regel Carol al II-lea cu următorul cuprins:

„Întrușiți pentru primirea navei școală «Mircea» vechii marinarii, laolaltă cu cei tineri, roagă respectuos, prin mine, pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea adâncei recunoștințe ce simt că dătesc Înaltului Ctitor al noii marine române, împreună cu reînnoirea legământului sacru că nu vom cruța nicio jertfă pentru a răspunde cu larg prisos așteptărilor Majestății Voastre și a Țării».

(ss) g-RAL ADJ. PAUL TEODEORESCU
Ministrul Aerului și Marinei”.

La care M.S. Regele a binevoit să răspundă cu următoarele înălțătoare cuvinte:

„Foarte fericit de intrarea în serviciu a Navei M.S. «Mircea» fac cea mai caldă urare iubitei mele marine, că acest vas va corespunde chemării sale și că odată cu numele spiritului vechiului bric «MIRCEA» va fi trecut sfânt pe noua navă-școală.

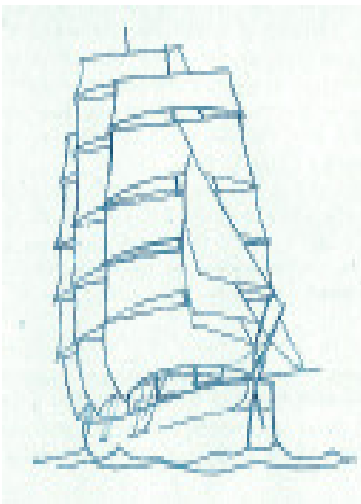
CAROL R.”

La banchetul care a urmat în salonul de onoare al pachetului „Transilvania” a rostit o emoționantă cuvântare amiralul Sebastian Eustațiu, decanul ofițerilor români (fost comandant al bricului „Mircea”, fost comandant al Marinei militare).

Redacția

Acesta este titlul articolului publicat în revista „Marea Noastră”, nr.1-3/1941, semnat de căpitanul inginer Grigore Halus.

În introducere, autorul arată că au trecut doi ani de la ridicarea pavilionului național de război la pupa marelui velier și urează navei-școală „Mircea” „mulți ani de activitate intensă și rodnică pentru răspândirea în rândurile tinerelor generații de marinari, a dragostei pentru mare și pentru a duce și mai departe peste mări și țări faima Bricului «Mircea»



N.M.S „MIRCEA”

și a pavilionului nostru național”.

În continuare căpitanul Halus dă răspunsuri la întrebarea: „Care este rostul vasului cu pânze într-o marină de război, acum când navele sale sunt adevărate arsenale de mașini și tunuri și nu au nici pe departe vre-o asemănare cu vasele cu pânze din alte vremuri?”

Argumente sale pentru o nava-școală cu vele:

- ♦ educația tinerilor marinari (elevi de marină) pe astfel de nave este „baza pe care se clădește întreaga educație marinărească profesională”. De aceea și alte țări folosesc marile veliere-școală;

- ♦ dobândirea din vreme a unor calități fizico-psihice necesare profesiei de marinar. „Serviciul greu în arborada vasului pe vreme bună și pe furtună oțelește trupul și sufletul și înlesnește dezvoltarea celor mai frumoase virtuți: curajul, hotărârea, energia, prudența, camaraderia, sinceritatea, curajul răspunderii și simțul solidarității”. Elevul marinar capătă încredere în sine;

- ♦ dezvoltarea pe „lângă cunoștințele și simțul marinăresc prin obișnuința cu viața dură de la bord, a personalității și caracterul individului”;

- ♦ formarea convingerii că în lupta cu natura (marea deslănțuită) oamenii din echipaj au un rol major; la fel și în lupta pe mare tânărul înțelege că „victoria finală nu depinde numai de tunuri și de material ci și de credința, voința și performanța elementului om”;

- ♦ înțelegerea faptului că numai credința nu este suficientă deoarece „Dumnezeu ajută marinarul la nevoie dar el trebuie să cârmească singur”;

- ♦ tânărul marinar vede că nava este o ființă vie cu care trebuie să se confunde ființa lui;

- ♦ noțiunea de „patrie” devine ceva mai concretă privind pavilionul tricolor arborat pe marea velier;

- ♦ se realizează o bună marinizare. „Nicăieri tânărul marinar nu poate să se obișnuiască mai bine cu marea ca în lungile călătorii pe un vas cu pânze”.

Căpitanul ing. Gr. Halus conchide: „Cine a navigat în anii tinereții sub catargele înălțate sub bolta cerului a unui vas cu pânze, acela va rămâne pentru totdeauna îndrăgostit cu trup și suflet de mare.

Un bun marinar poate fi numai acela care iubește marea cu adevărat”.

G. P.



„MIRCEA“ - o navă necesară și deosebit de utilă

Interviu acordat revistei „Marea Noastră“ de amiralul dr. Gheorghe Marin, în vremea când era Comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân



Întrebare: Domnule amiral, considerați că acum, în mileniul III, mai este necesară o astfel de navă, un velier mare, pentru pregătirea viitorilor marinari de profesie?

Răspuns: Efectuarea activităților de practică ale studenților marinari la bordul unui velier mare nu numai că este necesară, ci ea este deosebit de utilă în formarea unor temeinice deprinderi marinărești. Un asemenea tip de navă asigură cele mai bune condiții pentru formarea tinerilor marinari, pentru inițierea lor în tainele meseriei, pentru cultivarea unor trăsături psihice și fizice adecvate acestei dificile meserii. Prin specificul lor, velierele mari impun asigurarea unei ridicate coeziuni a echipajului, în condițiile menținerii la bord a unei stricte discipline. Viața la bordul unei asemenea nave formează caractere puternice, dezvoltă rezistența fizică a studenților, cultivă sentimentele de responsabilitate și dragoste pentru profesiunea aleasă, transformă, practic, echipajul într-o mai mare și utilă familie. Cel mai simplu și mai elocvent răspuns la această întrebare consider că îl constituie faptul că țări cu îndelungate tradiții în domeniul naval (Italia, S. U. A., Portugalia, Germania ș.a.) asigură și în prezent pregătirea practică a studenților marinari tot la bordul unor astfel de nave.

Î: În epoca navigației moderne, prin sateliți și cu folosirea computerelor specializate, practica de navigație de

la „Mircea” mai are utilitate în prezent și în viitor?

R: Într-adevăr, navigația în zilele noastre nu se compară cu cea de acum o sută sau două de ani. Navigatorii au la dispoziție aparaturi din ce în ce mai performante, care asigură o eficiență ridicată a conducerii navei pe mările și oceanele lumii.

Și totuși, pentru a le putea exploata și întreține, ei trebuie să stăpânească principiile care stau la baza funcționării acestei moderne aparaturi, trebuie să interpreteze corect și rapid informațiile primite, trebuie să ia cele mai adecvate decizii în diverse situații de navigație. Pentru toate acestea, este obligatoriu ca studentul navigator să știe să folosească un compas, să ia un relevment, să se orienteze după stele, într-un cuvânt să stăpânească, în primul rând, tehnicile și metodele navigației clasice. Asta, pentru a nu mai pomeni despre posibila apariție a unor situații de avarii.

Și din acest punct de vedere, nava-școală „Mircea” oferă cele mai adecvate condiții de pregătire pentru viitorii navigatori.

interviu la
Marea Noastră

Î: Amarinizarea, călirea fizică și psihică realizată la bordul unui mare velier mai pot fi folositoare celor care vor naviga pe supertancuri și supervrachiere sau vor comanda moderne nave de luptă?

R: Viața pe mare, indiferent că ne aflăm la bordul unei moderne nave de luptă sau al unei nave de mare tonaj este, în linii mari, aceeași. De aici, s-ar putea naște ideea că formarea deprinderilor marinărești se poate realiza pe orice tip de navă.

Așa și este, numai că eficiența acestei activități este net superioară în cazul în care ea se desfășoară la bordul unui velier de mari dimensiuni. Aici, fiecare student are atribuții și responsabilități precise, pentru îndeplinirea cărora sunt necesare eforturi fizice și chiar psihice susținute. El trebuie să lucreze în echipă, să-și ajute colegul de alături, să urce în

arboradă, atât pe vreme senină, cât și pe ploaie și vânt, pentru a asigura succesul unei manevre. Și, poate nu în ultimul rând, în puținile clipe de răgaz, pe teugă sau cazărmi, studenții marinari își împărtășesc primele experiențe trăite pe mare, deapănă amintiri și leagă prietenii care durează adeseori o viață întreagă.

Î: „Spiritul Mircea” este doar o romantică amintire a bătrânilor lupi de mare sau trebuie să dăinuie în Marina Română. Este el doar o frumoasă tradiție? Trebuie oare să dăinuie?

R: Aș spune că „Spiritul Mircea” nu este doar o romantică amintire, ci o vie realitate. Cu excepția ultimelor promoții, toți ofițerii Marinei Militare și o bună parte dintre maiștrii militari de marină s-au format la bordul acestei nave. La aceștia se adaugă și numeroși ofițeri ai Marinei Civile care au efectuat activități de practică la bordul navei-școală „Mircea”.

Aș spune că această navă ocupă un colțisor aparte în inima tuturor celor care, studenți sau elevi fiind, au bricuit puntea, s-au urcat în arboradă sau au asigurat ungerea culbutorilor bătrânului motor Mak.

Î: „Mircea” a fost un bun ambasador al României. Va putea el, în următorii ani să îndeplinească acest rol?

R: Navă emblematică pentru întreaga marină română, bricul „Mircea” a constituit, într-adevăr, un veritabil ambasador al României în lume. În marșurile efectuate pe mările și oceanele lumii, la regatele nautice la care a participat, echipajele care s-au succedat de-a lungul anilor la bordul acestei nave au făcut ca țara noastră să fie cunoscută și apreciată. Peste tot în lume, pregătirea marinărească și disciplina echipajelor au fost apreciate la superlativ, fiind privite cu admirație și, chiar, cu invidie, uneori.

Suntem, totuși, una dintre puținile țări din lume care deținem o astfel de navă. Și atunci, de ce să nu valorificăm acest bun al întregii națiuni?

Domnule amiral, vă mulțumim pentru amabilitatea cu care ați răspuns invitației de a acorda acest interviu pentru Marea Noastră.

Interviu luat de redactorul-șef al revistei. Text prescurtat. Titlul aparține redacției.

Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea”

Revista „Marea Noastră” începând cu nr.12/1939 publică, număr de număr, 18 episoade cu titlul de mai sus descriind prima călătorie de studii a navei-școală „Mircea” cu elevii marinari la bord.

Ca și cei care au scris ulterior în cărți și reviste despre astfel de călătorii și autorul acestor articole descrie evenimentele de la bord și totodată locurile pe unde a făcut escale legendara navă.

Ambarcarea elevilor Școlii navale s-a făcut la 1 iunie și timp de o lună s-au făcut exerciții de manevrare a velilor și cunoașterea navei.



Plecarea are loc la 3 iulie 1939. În portul Constanța s-a desfășurat o festivitate dedicată evenimentului. Comandantul Marinei, viceamiralul Petre Bărbuneanu, a rostit o cuvântare în care a spus: „Călătoria are de scop să desăvârșească instrucția practică a elevilor în cunoștințele marinărești învățate în școală și să-i pregătească în apriga luptă cu marea pentru a le forma caracterele, a le dezvolta curajul și a-i iniția în dominarea evenimentelor și în conducerea oamenilor”.

La ora 11.50 „Mircea” ia marea iar la ora 13.30 toate vecele sunt întinse.

„Mircea” este însoțit de distrugătoare, canoniere și hidroavioane și face demonstrativ câteva volte reușite.

În ziua următoare nava intră în **Marea Marmara**. Vânt de forță 3-4. „Mircea» cu vecele umflate fuge ca o nălucă” (p.334)

În episodul 2 („Marea Noastră” 1/1940, p.8-11), se relatează despre o conferință ținută la bord în Marea Marmara în care sunt prezentate aspecte din istoria Mării Negre, a Bosforului și a Dardanelelor.

La 6 iulie „Mircea” își continuă drumul cu vecele întinse.

„Navigația printre insula Kithera și coasta peninsulei Peloponeziace este foarte plăcută” („Marea Noastră” nr.1/40, p.11). Se întâlnesc în drum vapoare și veliere. La crepusculul de seară elevii fac măsurări la aștri și calcule ale dreptei de înălțime.

Pe 8 iulie elevii Școlii Navale, cei ai Școlii de specialități (maștri) și cei de liceu asistă la conferința despre „Marea Mediterană din punct de vedere geografic, politic, economic și istoric” (în revista „Marea Noastră”, nr. 2-3/1940 p. 45 și următoarea se prezintă un rezumat al conferinței)

Timp bun. Mare calmă. Vânt slab.

La 9 iulie se trece prin **strâmtoarea Messina**. „La 13.40 nava are la travers farul Pezzo și se văd la tribord Scila și la babord Caribda, a căror faimă a creat o expresie de groază pentru navigatori”. O nouă conferință despre acele locuri. În ziua următoare nava este în derivă și se fac exerciții cu bărcile.

La 11 iulie se intră în **portul Palermo** în care au loc vizite protocolare și excursii

Constanța-Palermo: 478 mile marine cu vele (40%) și 722 cu mașina.

„«Mircea» a arătat că fuge frumos și înclinat pe o coastă când vântul suflă bine; iar echipajul [...] știe să răspundă asprei vieți de velist [...]”.

Până la 14 iulie 1939, „Mircea” staționează în portul Palermo.

Cu elevii Școlii Navale și cu cei ai Școlii de specialități (școala de maștri)

se ține o conferință despre bătăliile navale din jurul Siciliei (1675-1676).

Pe 15 iulie în drum **spre Corsica**, cu vânt de forță 4-5, nava prinde viteza de 7



noduri.

„Aliura navei cu vânt larg. Marea este montată; „Mircea” aleargă minunat” („Marea Noastră” nr. 4/1940). Girobusola nu mai funcționează și se face navigația cu compasul magnetic. Orizontul este întunecat; spre Sardinia se văd fulgere care luminează tot cerul. Se apropie furtuna. Vânt în rafale. Se strâng vecele destul de greu. La 16 iulie ploaia întinde marea.

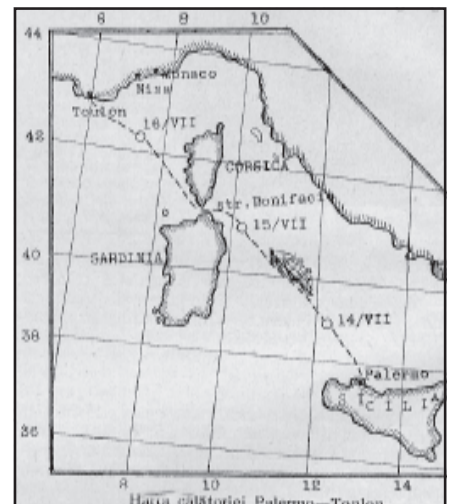
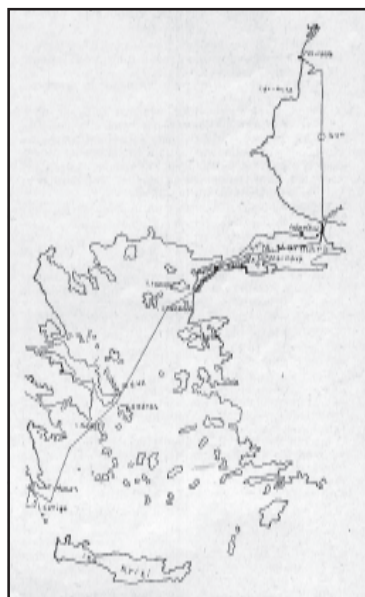
17 iulie 1939. Nava se apropie de **Toulon**. Se face controlul deviației cu soarele la asfințit.

De la Palermo la Toulon s-au parcurs 460 mile marine dintre care 190 Mm cu vele (47%). Viteza medie în marș cu vele a fost 5,5 noduri. S-a navigat continuu cu vele și 30 de ore.

Zilele de staționare la Toulon cu vizite pe Coasta de Azur și la „Muzeul Oceanografic” de la Monaco.

La 22 iulie 1939, ora 10.24 la cuirasatul „Provence” se ridică semnalul cu pavilioane de saulă prin care se urează lui „Mircea”, „Drum bun!”.

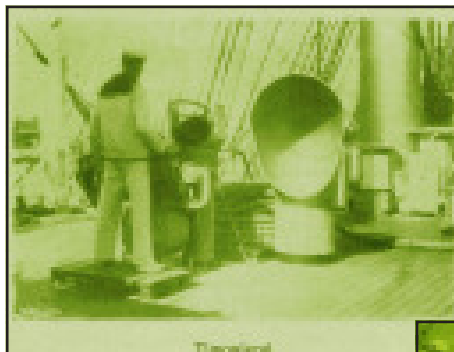
După ieșirea din port se întind vecele,





cu excepția rândunicilor.

„Viteza lui «Mircea» este foarte bună și aliura lui pe o coastă, minunată” („Marea Noastră” nr.7/1940, p.196)



La 23 iulie 1939 marea este agitată. „«Mircea» sare din creastă în creastă, înclinat la babord și jucând ca un cal năvălaş [...]” (p.196)

În ziua următoare se intră în portul **Palma**. Și în port se fac exerciții de tras la rame.

Pe timpul celor două zile de mare de la Toulon la Palma elevii au manevrat velele, au executat lucrări pe caiete, schițe de coastă și jurnale de bord.

În drum, de la Toulon la Palma de Maiorca, se fac exerciții de rame la care participă și elevii ambarcați ai liceelor militare. S-au parcurs 326 mile (163 cu vele, adică 50%) în 46 de ore și 36 de minute. Sub vele s-a

desfășurate. „Noaptea este calmă și luna aproape de «lună plină» își aruncă razele în săgeți prin parâmele și catargele lui «Mircea»” („Marea Noastră”, nr.7-8/1940, p.234).

La 29 iulie ora 2.30 - ceață deasă. „Din cauza proastei vizibilități, toți ochii personalului de serviciu sunt holbați în jurul navei, pentru a urmări cea mai mică mișcare ce-ar putea să țâșnească din ceață” (Idem, p.235).



Kievu la spălatal electoret.

teme de istorie navală.

Din 516 mile marine parcurse de la Palma la Gibraltar, 218 au fost cu vele.

În numerele viitoare de revistă se prezintă conținutul conferințelor (interesante file de istorie maritimă)

Urmează descrierea călătoriei de la Gibraltar la Alger.

Plecarea are loc la 2 august 1939. Calm plat. Cer închis. Velele sunt doar de decor. Vântul abia adie. Pe data de 5 august se acostează cu pupa la cheul „liniei italiene” din Alger.

Vizite la uscat și în port.

Din cele 446 de mile marine de la Gibraltar la Alger, doar 23 au fost parcurse cu vele. „Fără vânt, cu timp mohorât și sub o căldură apăsătoare drumul a fost monoton și fără noimă”. („Marea noastră” 9-10/1941)

Nava se află în drum **spre Sicilia** la 13 august 1939. „Pânzele sunt iarăși la

Se aud strigătele fașionarilor: „- Luminile din prova ard bine: bun cart înainte”; „- Luminile din pupa ard bine: bun cart înapoi!”; „- Bun cart peste tot” - zice ofițerul de cart; „- Bineee!”, confirmă recepționarea rapoartelor comandantului navei.

Dimineața, ceața se ridică. Exerciții cu bărcile și pavilioanele de brațe.

31 iulie este sfârșit de lună și «Mircea» ajunge la capătul cel mai de vest al călătoriei sale.

Cu o seară înainte, „O dreaptă de înălțime la Jupiter și un relevament la farul Almina dau punctul navei”. Dinspre coloanele lui Hercule începe să sufle un vânt care se întărește mereu. „Vântul dinspre Vest împrăștie norii cerului și frământă apa mării”. La 11.40 nava se leagă la geamandură în **portul militar englez Gibraltar**.

Toți așteaptă știri de acasă prin consulul român. La bord se țin conferințe pe



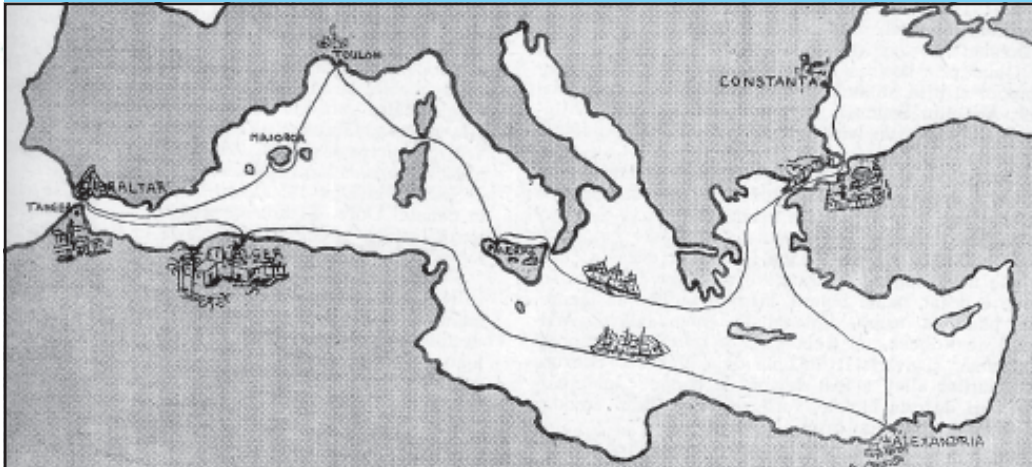
navigat: 21 de ore și 23 de minute. Viteza medie a fost de 6 noduri.

Au fost perioade în care nava, cu velele ridicate, a prins viteza de 10 noduri.

La 26 iulie „Mircea” pleacă **spre Gibraltar**. Se navigă cu toate pânzele



Ocolul Mediteranei făcut de nava-scoală „Mircea”



Harta de ansamblu a primei călătorii de studii făcută de nava-școală „Mircea”.

odihnă pe vergi și catarge. Abia la 16 august vântul s-a întezit, a ajuns la forța 4 iar «Mircea» navigă maiestuos prinzând viteza de 7,5 noduri”. („Marea Noastră”, nr.3-4/1942)

Între 17 și 19 august se navigă cu vele, cu vânt bun.

La 19 august 1939, nava acostează în portul Alexandria unde este primită cu onoruri deosebite de navele și autoritățile britanice. Se fac numeroase vizite. Elevii merg în excursie la Cairo. („Marea Noastră”, nr.5-6/1942).

Acest episod este interesant. Deși erau aliați cu germanii (anul 1942) se reproduce un fragment din jurnalul de bord în care se vorbește laudativ despre inamicii britanici. Este un act de curaj al

redacției (comandorul Aurel Negulescu).

24 august 1939 este ultima zi de staționare la Alexandria, (staționarea a durat 5 zile).

La 25 august, la 11.48 nava pleacă din port.

Se navigă cu vele spre Beirut. Elevii au ascultat conferința „Lupta de la Abukir de la 1 August 1798”. („Marea Noastră”, nr.7-8/1942).

Se navigă zi și noapte pe o mare puțin agitată (26 august-30 august). „Marea Noastră”, nr. 9-10/1942

La 31 august, 1 și 2 septembrie se navigă spre Marmara printre insule, se face punctul cu numeroasele faruri din arhipelag. („Marea

Noastră”, nr.11-12/1942)

Deoarece a început războiul, distrugătorul „Mărăști” vine în întâmpinarea marelui velier, îl întâlnește pe „Mircea” și continuă împreună marșul spre țară.

Pe 3 septembrie, ora 14.30 „Mircea” acostează în portul Constanța. Cheul era plin de lume. Erau prezente numeroase oficialități. (Idem)

Toate episoadele sunt redactate precum un jurnal de bord: pe ore și minute, drumurile urmate, coordonatele - latitudine și longitudine ale punctului navei. Textele respective sunt semnate de comandantul navei, comandorul August Roman.

Rezumat întocmit de contraamiralul (r) George Petre.

Caracteristicile barcului MIRCEA

Caracteristici generale:

Deplasament 1.844 tone;
Tonaj brut 1.320 tone;
Tonaj net 631 tone;
Lungime totala 81,18 m;
Lungime fara bompres 73,60 m;
Lungime la linia de plutire 62,00 m;
Latime la cuplu maestru 12,04 m;
Latime cu vergile la semn 23,60 m;
Bord liber 2,38 m;
Pescaj 5,40 m;
Greutatea lestului 250 tone;
Balast în tancurile de asieta:
- picul prova 20,60 tone;
- picul pupa 29,70 tone;
Combustibil 63,50 tone;
Apa 209 tone;
Motor MAK DIESEL 1.100 CP;
Viteza maxima cu motorul 9,5 Nd;
Autonomia 4.000 Mm;
Nr. de vele = 23, cu o suprafata totală de 1.750 mp;
Echipaj 200 (dintre care 120 de studenti).

Arborada navei:

Înălțimea arborelui trinchet:
- deasupra liniei de plutire 44,00 m;
- deasupra punții teugă 38,00 m;
Înălțimea arborelui mare:
- deasupra liniei de plutire 44,00 m;
- deasupra punții principale 41,10 m;
Înălțimea arborelui artimon:
- deasupra liniei de plutire 39,00 m;
- deasupra punții dunetă 33,60 m;
Bompresul 12,50 m;
Arboreții 15,50 m;
Verga trincă 23,60 m;
Verga gabier 21,60 m;
Verga contragabier 19,20 m;
Verga sburător 5,60 m;
Verga rândunică 11,80 m;
Picul mic 10,80 m;
Picul mare 13,10 m;
Ghiul 16,00 m;



**Pictura de O. Ionescu
1999**



Impresiile unui fost elev - elevul Mircea Dan Metz

Compania elevilor Școlii Navale cu N.M.S. „Mircea”

(articol semnat de Metz Mircea Dan)

De când i-a apărut articolul lui Mircea Metz în „Marea Noastră pentru Tineret”, nr.26, august 1941, până în momentul când tânărul aspirant și-a pierdut viața într-o misiune de război pe mare au trecut numai trei luni.

Cu talent elevul Mircea Metz descrie viața la bordul lui „Mircea”.

El consemna că această navă „le-a purtat o vară întregă (vara 1940) gândurile și speranțele peste întinsul nesfârșit al apelor”. În sufletele elevilor a rămas săpată amintirea de neșters a vieții de marinar.

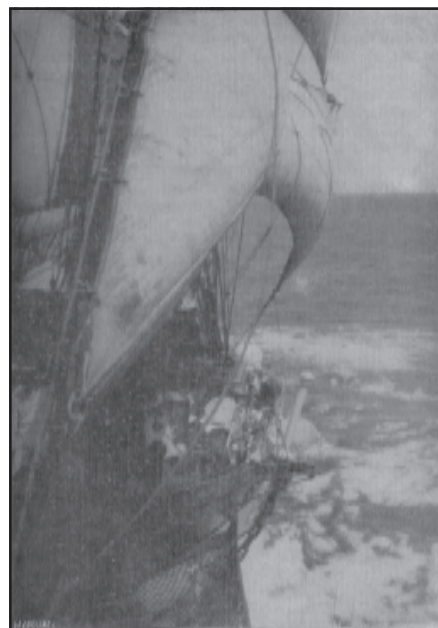
Practica a început mai devreme (în



Aspirantul erou METZ GH. MIRCEA DAN (1919-1941)

La 10 mai 1941 a absolvit Școala Navală fiind șeful promoției sale. În calitate de secund al vedetei VIJELIA a executat peste 25 de misiuni de război în afara barajelor de mine, îndeosebi în zona Bugaz-Odesa-Oceacov.

La 9 noiembrie 1941 a căzut la datorie la sud-est de Bugaz, când vedeta sa, aflată în escorta unui convoi, a lovit o mină care a explodat, aruncând nava în aer. În martie 1943 a fost decorat post-mortem cu Ordinul „Mihai Viteazul” „pentru curajul, devotamentul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în calitate de secund de vedetă torpiloare”.



aprilie) considerându-se că timpul destinat perioadei practice este insuficient pentru formarea unor deprinderi marinărești corespunzătoare.

„Ambarcarea evocă viața comună - singura care durează adevărate prietenii - evocă plecarea spre țărături pe care numai le-ai visat și pe care ai vrea atât să le vezi...”

Prima ambarcare este plină de poezie „mai ales pentru niște tineri ce voesc să se înfrățescă cu marea...”

În continuare autorul descrie careul elevilor (cazarma centru) care este succesiv dormitor, sală de mese și sală

de curs, după nevoi.

Explică rolurile navei: „la plecarea navei, la sosire, în timpul luptei sau când nava se scufundă”.

După câteva zile, elevii preiau funcții ale serviciului la bord: „șef de cart, timonier de veghe, timonier la cârmă, timonier cu semnalele, șefi și mecanici de barcă”.

Viața la bord e frumoasă și oferă atracții.

„De dimineață până seara, cățărați sus pe vergi, elevii fac pregătiri [...]. Jos pe punte întind parâmele ca niște șerpi uriași care comandă mișcarea vergilor, și a aripilor bricului, velele”.

Miercuri 8 mai, la ora 14 „bricul «Mircea» se desprinde de cheu (...) ducând spre larguri atâtea suflete entuziasmate, care se logodeau cu marea în primul botez al largului”.

Imediat după ieșirea din port „s-a dat comanda de întinderea velor și bricul, asemenea unui pescăruș, porni cu toate velele întinse, spre largul albastru, legănându-se pe valurile mării [...]”.

Înfățișează plastic asaltul „răului de mare” asupra elevilor dintre care unii „trebuia să se resemneze și să privească cerul azurii și vârful catargului dintr-o anumită poziție orizontală”.

Elevii redactau zilnic propriul jurnal de bord care era un document mai sentimental, el fiind „oglină fidelă a sufletului elevului”.

Viața la bord începe cu deșteptarea, ceaiul de dimineață (ora 6.00) și „toaleta

navei” care dura până la 7.45.

Elevii au rolul de curățenie pe duneții „pe care nu trebuie să se găsească nici cel mai mic fir de praf, nici cea mai neînsemnată dungă de funingine de la coș, pictura să fie albă ca ziua, iar alăturile strălucitoare ca soarele”.

Urmează descrierea pitorească a travaliului elevilor: unii la furtun, alții (cei mai mulți) cu periile („apa curge în valuri

pe punte iar elevii freacă de zor aplecați pe cozile periilor”).

Și mâine o vor lua de la capăt cu toaleta navei și așa în fiecare zi.

Mircea Metz a scris că acesta este „sacrificiu de toate zilele”.

În jurnalul de bord elevul consemnează: „Programul de curățenie și ridicarea pavilionului sunt singurele acțiuni ce se săvârșesc cu punctualitatea unui ritual în fiecare dimineață - fie ploaie sau furtună - celelalte putând întârzia fără ca bricul să se scufunde”.



Repaos la bord.

Aceasta este prima parte a însemnărilor referitoare la amintirile din timpul ambarcării pentru practică la „Mircea”, a șefului promoției de ofițeri de marină 1941, erou al Marinei noastre, cavaler post-mortem al celei mai înalte decorațiuni militare ordinul „Mihai Viteazul”.

Articol din „Marea Noastră pentru tineret”, recenzat de Petre Georgescu

„MIRCEA” - captură de război

(fragmente din lucrarea „Istoricul Navelor Școală «Mircea». Nava Școală «Mircea»”
de Valentin Ciorbea)

Întrucât evenimentele se puteau precipita, conducerea Marinei Militare a decis pentru siguranță, ca „Mircea” să fie dus, la 19 februarie 1941, la Brăila, pe brațul Arapu. Aici a staționat până în vara anului 1944.

În urma unor ultimatumuri verbale și scrise, a unor false acuzații ale Comandamentului sovietic, de sabotaj și complicitate a Marinei Militare Române cu Marina Germană, o parte a navelor românești au fost luate în posesie, iar după 5 septembrie 1944 au fost considerate capturi de război. Între navele care au suportat acest tratament s-a aflat și „Mircea”.

Odată cu urcarea în forță la bord a unui căpitan rus și a câtorva militari aduși de o vedetă blindată sovietică, ocupanții au pus santinelele interzicând echipajului să părăsească nava. Locotenent comandorul Gheorghe Dima a plecat, totuși, la Galați pentru a solicita clarificări privind relațiile cu rușii. După întorcerea la navă a adunat elevii și marinarii cerându-le să părăsească nava în cursul nopții, să treacă Dunărea spre Hirșova. Aceștia au coborât în liniște pe scara de piscă având asupra lor câteva haine, colaci și centuri de salvare. Un singur elev a refuzat să părăsească nava, fiind de serviciu. Ofițerii și maiștrii au rămas la bord. Ei au fost obligați să deplaseze nava în portul Ismail. Aici l-a găsit, la 1 septembrie 1944, contraamiralul Al. Stoianovici. Într-o radiogramă către eșalonul superior, acesta raporta: «sosit la Ismail la ora 21.30 din 1 septembrie 1944 cu navele (...). Găsit în port bricul Mircea». (Apud căpitan-comandor (r) Nicolae Koslinski, comandor (r)

Raymond Stănescu, „Marina Română în al doilea război mondial (1939-1945)”, vol. III (1944-1945), Editura Făt-Frumos, București, 1996, p.176). În dimineața zilei de 2 septembrie 1944, la ora 8.30, locotenent comandorul Gheorghe Drimba, comandantul navei-școală „Mircea” a venit la bordul navei „Măcin” pentru a raporta contraamiralului Al. Stoianovici situația dificilă în care se afla. Contraamiralul Al. Stoianovici i-a cerut locotenent-comandorului Gh. Drimba să nu se opună rușilor deoarece „ar putea fi interpretat ca o atitudine ostilă și dăunătoare acțiunii de colaborare a forțelor române cu cele sovietice” (Ibidem). Discuția dintre contraamiralul Al Stoianovici și locotenent-comandorul Gh. Drimba a fost întreruptă de ofițerul sovietic ce se găsea la bordul navei „Măcin”. Acesta i-a ordonat comandantului navei-școală „Mircea”, pe un ton imperativ, să se înapoieze la bordul velierului (Ibidem).

La începutul lunii septembrie 1944, nava-școală „Mircea” împreună cu alte nave românești au fost preluate de sovietici sub formă de captură și bazate în porturile proprii din Marea Neagră, iar echipajul a fost internat în lagăr. Pierderea velierului-școală a fost percepută de marinarii români ca una din cele mai dureroase, dat fiindcă „Mircea”, era un simbol unic, o certitudine pentru pregătirea viitoarelor cadre ale Marinei române.

În urma unor repetate intervenții ale autorităților române, oficialitățile sovietice au decis ca nava-școală „Mircea” să fie retrocedată României. [...]

„MIRCEA” - captură de război

(fragmente din lucrarea „«Mircea». Pasărea Phoenix a Marinei Române”
de Valentin Donici)

Urmașul său (al bricului „Mircea” – n.red.), tânărul „Mircea”, supraviețuiește războiului. Armistițiul de la 23 august îl va găsi întreg și nevătămat în adăpostul său de la „Ostrovul Lupilor”.

Câteva zile mai târziu, la bordul bricului sosește o echipă formată dintr-un căpitan și câțiva soldați sovietici. Soldații sunt postați imediat ca santinele la ponton, la schelă și pe culoarele interioare ale navei. Pe un ton autoritar, căpitanul declară că din momentul respectiv nimeni nu mai are voie să părăsească nava-școală „Mircea”, ea fiind declarată captură de război, și să se înceapă imediat pregătirile pentru plecarea sa, împreună cu șlepul „Maria T”, spre Chilia.

Comandatul bricului, locotenent-comandorul Gheorghe Drimbă, îi explică tânărului căpitan sovietic că nu se poate conforma hotărârii acestuia, întrucât la Galați exista Comandamentul Marinei Române, căruia îi era subordonat și de la care primea ordine. În concluzie, până la clarificarea situației, el nu putea lua nici o măsură pe cont propriu.

În fața refuzului categoric al comandantului navei, se ajunge la înțelegerea ca acesta să facă o deplasare la Galați, după care să se procedeze în consecință. Ajuns la Comandamentul Marinei noastre, unde „aliații” erau prezenți în număr mare și se simțeau ca la ei acasă, locotenent-comandorul Drimbă s-a edificat pe deplin, mai ales că a primit sfatul șefilor

să nu se opună rușilor, deoarece gestul „ar fi interpretat ca o atitudine ostilă și dăunătoare acțiunii de colaborare a forțelor române cu cele sovietice”.

Întors la navă, locotenent-comandorul Drămbă i-a comunicat căpitanului sovietic că vor fi luate toate măsurile în vederea plecării spre Ismail și apoi spre Chilia a navei „Mircea” și a șleplului „Maria T”.

Întrucât trecuse mult timp de când velierul nu mai navigase, un instructaj al echipajului era binevenit. Locul ales pentru adunarea elevilor și a militarilor în termen a fost cazarma principală a bricului. Când s-a convins că prin preajmă nu mai are alți musafiri, comandantul navei a intrat în subiect:

- Vă ordon ca, la noapte, începând cu ora 1.00 să părășiți nava. Nimeni nu va avea asupra sa decât un rând de haine, actele, eventual banii și ... centura de salvare. Veți coborî în Dunăre pe scara de piscă și pe atârănătorii de la tangonul din babord, în grupuri de câte 4-5 oameni. Ajunși la apă, timp de câteva minute nu veți face nici o

mişcare.

Lăsați-vă purtați de curent până vă depărtați de navă la aproximativ 200-300 de metri, după care puteți înota la adăpostul întunericului spre malul drept. Rămâneți pe cât posibil grupați. Nu vă fie frică. Dobrogea vă așteaptă. Odată ajunși la





Măcin, răsfirați-vă, folosiți drumurile interioare. Nu mergeți pe malul Dunării. Dintre voi, elevii care aveți rude în zonă sau părinți mergeți la ei. Ceilalți, marinarii în termen, îndreptați-vă spre Hârșova, unde sunt unități militare românești. Legitiți-vă și veți primi hrană și adăpost. Mă adresez vouă, tuturor, considerându-vă oameni maturi, chiar dacă mulți dintre voi sunteți elevi și n-ați ajuns încă la majorat. Există un mare pericol. Cred că m-ați înțeles. Aveți întrebări?”

Tinerii marinari și-au privit comandantul în ochi [...]. Tăcerea grea care se lăsase în încăperea a fost cel mai bun răspuns.

Singurul care a avut ceva de spus a fost elevul Gaiu Ion:

- Domnule comandant, bolborosi acesta neîndrăznind să-și ridice privirea, eu la noapte intru de serviciu între orele zero și 4. Așa că nu pot părăsi nava...

Comandantul Gheorghe Drimbă s-a uitat la el cântărindu-l din ochi din creștet până-n tălpi, ca apoi, cu un zâmbet amar abia schițat la colțurile gurii să-i spună:

- Bine, elev Gaiu! Mai gândește-te. Tu îți hotărăști soarta...

Decizia pe care a luat-o adolescentul Ion Gaiu l-a costat ani grei de prizonierat în „ospitaliera” stepă siberiană.

A doua zi, când s-a dat adunarea echipajului în vederea pregătirii navei pentru marș, pe puntea bricului, în afară de comandant, ofițeri, maiștri și elevul Gaiu Ion, nu mai era nimeni...

La începutul lunii septembrie 1944, nava-școală „Mircea”, împreună cu alte nave românești, considerate captură de război, se aflau bazate în porturile Uniunii Sovietice de la Marea Neagră, iar echipajele în lagăre de prizonieri.

Luarea de către sovietici a velierului-școală a însemnat o lovitură pentru marinarii români, el constituind nu numai simbolul Marinei noastre Naționale, ci și chezașia renașterii ei. În urma unor repetate intervenții ale autorităților române, guvernul Uniunii Sovietice a decis ca nava-școală „Mircea” să fie retrocedată României.

„MIRCEA” S-A ÎNTORS ACASĂ

La 12 octombrie 1945, într-o ceremonie care a avut loc la Galați o parte din navele Marinei militare, făcute captură de război de sovietici după 23 august 1944, când armata română încetase unilateral acțiunile de luptă împotriva armatei U.R.S.S., au fost retrocedate statului român (au fost retrocedate 18 nave de război și 23 de nave comerciale).

În revista Ligii Navale Române („Marea Noastră”, nr.7-10/1945) s-a consemnat evenimentul subliniindu-se că s-a produs o minune deoarece „Mica noastră marină, creată cu mari sacrificii și prin dârză stăruință a celor ce cunoșteau problemele în legătură cu apele noastre era desființată. Jalea pătrunsese în sufletele tuturor. Numai o minune Dumnezeiască ar fi fost în stare să o îndulcească, dacă nu să o risipească. Și minunea s-a împlinit...” Acest text a fost redactat de directorul revistei, contraamiralul Aurel Negulescu (Moș Delamare) cel care este și autorul editorialului „Marina în sărbătoare. S-a reîntors nava școală «Mircea»”, semnat L.N.R. („Marea Noastră”, nr.4-6/1946).

La ceremonia de la Galați, ambasadorul și trimisul extraordinar al guvernului URSS, E. S. J. Kavtaradze, în cuvântarea sa, a spus că vor urma și alte fapte prietenești.

„Liga Navală Română, în fața solemnei făgăduieli, se gândește în special la nava școală MIRCEA la a cărei construcție, în urma apelului și inițiativei ei, a contribuit cu obolul lui modest dar din toată inima dat, întreg poporul românesc. Și-au dat bănuțul lor (1936) elevii și elevele din școli, ucenicii și muncitorii din porturi și ateliere, funcționarii și pensionarii, lozinca fiind «cât de puțin dar de la toți». Volumele legate în piele cu listele de subscripție se găsesc la bordul navei, mărturie a acestui dar al poporului”. („Marea Noastră”, nr.7-10/1945).

Avem nădejdea că ni se va restitui și această navă școală, făurită din sudoarea și dragostea poporului („Marina în sărbătoare...”). Acesta era gândul și speranța noastră - scrie contraamiralul Negulescu. „Nu ne-am înșelat!” [...]. Speranța de atunci, „azi este un vis împlinit: nava școală MIRCEA a reîntors în patrimoniul Marinei noastre, a fost retrocedată poporului român”.

L.N.R. consideră că evenimentul este de covârșitoare și netăgăduită importanță. „De acum putem spune că marina, prin marinarii ei, a reînviat cu adevărat”. [...] „că acest gest [al retrocedării – n.red], a redat viață marinei noastre [...]”.

Petre George

Relatarea evenimentului în presa vremii

„Duminică 26 Mai s'a desfășurat la Constanța festivitatea predării și primirii navei-școală «Mircea» în prezența M.S. Regelui, a membrilor guvernului român și a reprezentanților guvernului sovietic”. („Marea Noastră”, nr.4-6/1946)

Ziarele au prezentat evenimentul sub titluri sugestive, astfel: „Marea festivitate marinărească dela Constanța: În prezența M.S. Regelui și a d-lui mareșal Tolbukin, a fost redată marinei române nava-școală «Mircea»” (Jurnalul de dimineață); „Solemnitatea preluării bricului «Mircea»” (România liberă); „Spre cinstea și bucuria vitejilor noștri marinari pe catargele navei-școală «Mircea» fâlfâie din nou pavilionul ei românesc” (Scânțea); „U.R.S.S. a restituit României bricul «Mircea»” (Poporul); „În prezența M.S. regelui, a membrilor guvernului și a Comisiei Aliate de Control, bricul «Mircea» a fost retrocedat de către guvernul sovietic, marinei noastre” (Timpul); „Constanța în sărbătoare. Grandioasele festivități prilejuite de preluarea bricului «Mircea»” (Momentul); „Preluarea vasului-școală «Mircea» - leagănul marinei românești - a prilejuit grandioase festivități” (Ultima oră); „Prin generozitatea guvernului URSS bricul «Mircea» face din nou parte din cadrele Marinei Române”. (Libertatea); „«Mircea» ne-a revenit!” (Universul); „«Mircea» se reîntoarce!” (Marina Nouă); „Sărbătoarea Marinei Regale Române” (Graiul Nou).

„Marina Nouă” organul săptămânal al Marinei Regale a scos chiar un număr special închinat reîntoarcerii navei-școală «Mircea» cu articole semnate de d. Amiral P. Bărbuneanu, ministru subsecretar de Stat al Marinei, Comandorii Eugen Săvulescu, Samson Titus, Cristescu Ion, Adrian Vasilache și elevul I. Chivu. (loc. cit.)

Desfășurarea solemnității din 26 mai 1946 (după relatarea publicată de „Marea Noastră”, nr.4-6/1946)

Nava-școală stă legată la cheu sub pavilion sovietic la pupa și cel românesc la arborele din prova, ca orice vas străin care poposește într'un port românesc. Alături e ancorată o navă care va prelua echipajul sovietic care predă unui echipaj românesc marele velier.

Din partea guvernului român la festivitatea participă: dr. Petru Groza, președintele consiliului de miniștri; Gh. Tătărescu, vicepreședintele consiliului de miniștri; general C. Vasiliu-

„MIRCEA“ S-A ÎNTORS ACASĂ

Rășcanu, ministru de război; Gh. Gheorghiu Dej, ministrul lucrărilor publice; P. Bejan, ministrul Economiei Naționale; Râmniceanu Mihail; Ștefan Voitec, ministrul Educației Naționale; P. Constantinescu-Iași, ministrul Informațiilor; Amiral P. Bărbuneanu, ministrul marinei; Teohari Georgescu, ministru de interne.

Din partea guvernului sovietic domnii Katardze, ambasadorul URSS, Iacovlev, prim consilier al ambasadei; mareșalul Tolbukin, președintele Comisiei Aliate de Control. Din partea misiunilor țărilor aliate comandor Thomas, colonel Gibbon, locotenent colonel Orager.

La ora 12 sosește în port cu trenul regal M.S. Regele, în onoarea căruia sunt trase 21 de lovituri de tun.

Suveranul urcă pe schelă, primește raportul de la comandantul sovietic al navei și împreună cu ceilalți invitați participă la eveniment.

Se semnează de cei în drept actele de predare și primire, după care d. comandor Katvico, împluternicitul guvernului sovietic, rostește următoarele cuvinte: „Îndeplinesc ordinul Guvernului meu și al Comandamentului Marinei Sovietice și cu onoare vă predau nava-școală «Mircea», exprimând convingerea că prietenia noastră se va întări și mai mult spre binele popoarelor sovietice și române”.

A răspuns împluternicitul guvernului român d. amiral P. Bărbuneanu care a spus: „În numele Majestății Sale Regelui Mihai I și în numele guvernului român iau în primire în patrimoniul Marinei Regale nava-școală «Mircea», asigurând guvernul sovietic de întreaga recunoștință a poporului român”.

În sunetul imnului sovietic se coboară pavilionul roș, iar cel tricolor se înalță la locul lui pe când muzica intonează imnul regal. În același timp se ridică la arborele mare marcă distinctivă regală.

Revista „Marea Noastră” nr. 4-6/1946 prezintă cuvântările care s-au rostit cu acest prilej.

Cuvântul comandantului sovietic

După schimbul de pavilioane, comandantul sovietic al navei, d.cpt. Korzun a predat nava comandantului român, rostind următoarele: „În conformitate cu ordinul guvernului meu și al Comandamentului Marinei de Război, eu am condus în acest port nava «Mircea» pentru a fi restituită cadrelor Marinei Regale Române.

În numele marinarilor din Marina Sovietică de Război doresc navei-școală «Mircea» navigație fericită și succes în instruirea marinarilor din Marina Română prietenă.

Noi sperăm că pavilionul de război al României va flutura întodeauna alături de pavilionul de război al Uniunii Sovietice în lupta pentru pace și fericirea popoarelor noastre”.

Cuvântul comandantului român

A răspuns comandantul român al navei d. locot. comandor

Ion Stoian:

„Am onoare a primi nava-școală «Mircea» mulțumind marinarilor din Marina Sovietică de Război, pentru urările făcute, asigurându-i de recunoștința marinarilor din Marina Regală Română și de dorința neștrămutată de a depune toate eforturile întru pregătirea tinerilor marinari în arta marinărească pentru ca alături de marinarii sovietici să contribuim la menținerea păcii și prosperității popoarelor noastre prietene”.

Cuvântul d-lui amiral Bărbuneanu

După aceea, d. amiral Bărbuneanu, ministru subsecretar de stat al marinei, relevând importanța evenimentului, a spus:

„Maiestate,

Sărbătorim astăzi unul dintre cele mai importante evenimente care s’au desfășurat în decursul existenței Marinei Regale Române.

După memorabilul eveniment dela 12 Octombrie 1945 din Galați, când în prezența domnului Președinte și a membrilor Guvernului, a Excelenței Sale dl. Ambasador al Uniunii Sovietice, a autorităților militare și civile

sovietice și române, și a unui numeros public s’au restituit României de către Guvernul Sovietic cele 18 nave de război din totalul flotei de război române intrate în patrimoniul Marinei de Război Sovietice ca trofee; acum avem prilejul să ne bucurăm de un nou gest mărinimos din partea Guvernului Uniunii Republicilor Socialiste Sovietice. Înaltul Guvern al Uniunii Sovietice înțelegând și apreciind cu toată bunăvoința intervenția Guvernului Român în susținerea manifestărilor democratice a **poporului nostru, care a contribuit prin subscripția benevolă ca să se construiască această navă la apelul Ligii Navel Române**, a remis Majestății Voastre și poporului român nava-școală «Mircea», pentru a fi reîncadrată în patrimoniul Marinei Regale.

Noul «Mircea» ieșit din șantier în anul 1939 a întreprins călătoria sa dela Hamburg la Constanța cu echipaj românesc și în același an a și făcut prima crucieră de instrucție cu elevii Școlii Navale în Mediterană.

Această navă va perpetua vechiul spirit al primului «Mircea» care a avut cel mai însemnat rol în renașterea Marinei Române, căci el a fost leagănul în care au crescut 40 de promoții de marinari și au învățat aspra școală a mării, pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc.

Pe nava «Mircea» se vor pregăti viitori marinari la școala minunată a velelor, departe de uscat, în lupta neconținută cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase, tenace și hotărâte în toate acțiunile lor”[...].

Revista „Marea Noastră” relatează în continuare evenimentul.

„În timp ce muzica intonează un marș, echipajul sovietic părăsește nava, iar echipajul român dă onorul. Vasul sovietic,



*Festivitatea de restituirea a navei - 27 mai 1946
În centru regele Mihai I în uniformă de amiral iar în stânga sa
primul ministru dr. Petru Groza*



care a preluat trupele sovietice de pe nava «Mircea», se depărtează încet, încet în sunetele fanfarei. Majestatea Sa Regele, însoțit de Mareșalul Tolbuhin și membrii Guvernului, în aclamațiile mulțimii, face o scurtă vizită navei. Cu această ocazie se desvelește placa comemorativă care consfințește gestul mărinimos al mării noastre aliate și prietenă, Uniunea Sovietică. Pe placă stă scris: «Prin Bunăvoința Guvernului Sovietic și ca o cheazășie a prieteniei cu poporul român, această navă a fost retrocedată Marinei Regale la 26 Mai 1946».

La ora 14 a urmat o masă la primăria Constanța, cu care ocazie M. S. Regele a decorat moto-proprio pe d. dr. Petru Groza, cu colanul ordinului „Serviciul Credincios”.

Domnia-sa a rostit următoarea cuvântare:

Maiestate,
Domnule Mareșal,
Domnilor,

Îmi perimit să dau expresia sentimentelor sărbătorești cari au cuprins, astăzi, fiecare suflet.

Suntem cu toții fericiți că patronați de Majestatea Voastră, am putut să asităm la această solemnitate a retrocedării navei-școală «Mircea».

În numele tuturor românilor și al guvernului nostru, ridic paharul în sănătatea Majestății Sale Regelui (urale puternice: orchestra intonează Imnul Regal Român).

Cu îngăduința Majestății Sale, îmi permit să asociez la această urare și un al doilea gând de recunoștință care mă stăpânește, pentru acela care ne-a dat ocazia să serbăm ziua de astăzi, pentru Generalisimul Stalin, în sănătatea căruia ridic acest pahar (Orchestra intonează Imnul Sovietic)*.

Și astfel s'a încheiat acea zi de sărbătoare pentru Constanța, pentru marinari, pentru întreaga țară.

** Circula cu ani în urmă o legendă prin Marina militară potrivit căreia, în timp ce o delegație română condusă de dr. Petru Groza s-a aflat la Moscova [...] s-a perfectat retrocedarea bricului. Potrivit legendei, după primirea oficială a delegației la Kremlin de către Stalin, acesta l-a oprit pentru discuții pe primul-ministru român, care nu a mai revenit la hotel decât spre dimineață. Cei din delegație s-au speriat crezând că a fost arestat și deportat. În realitate ei au stat la taclale și au băut vin din Gruzia de care bea de obicei conducătorul sovietic. Pe timpul acelor discuții Groza a insistat să fie retrocedat „Mircea”. Petru Groza avea pe agendă această problemă, datorită numeroaselor și insistențelor intervenții făcute la el de ministrul marinei, amiralul Petre Bărbuneanu. Cât o fi legendă, cât o fi adevăr?*

Presă și „Mircea”

În ziarul „Universul” amiralul Petre Bărbuneanu semnează un articol, în care se arată că la 12 octombrie 1945, ne-au fost retrocedate 18 nave militare.

„Din cele 18 nave de război, lipsea însă nava-școală «Mircea», - scrie în articol amiralul – dorită atât de mult de marinari, pentru că această navă întruchipa pe bătrânul bric «Mircea», pe bordul căruia s'au călît vechii noștri navigatori și au învățat aspra școală a mării, pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc.

Dar noua navă-școală «Mircea», care fusese construită în anul 1938 și sosită în țară în 1939 cu echipaj românesc, era dorită și de poporul român, care contribuise, prin subscripție benevolă, la complectarea costului ei de lei 120 milioane”.

După ce se prezintă caracteristicile tehnice ale navei, în articol se arată: „Față de fostul bric «Mircea», care a fost construit în 1882 și avea un deplasament de numai 300 tone, noul «Mircea» este mai mare de 5 ori și înzestrat cu cele mai moderne aparate și cel mai modern confort.

Noul «Mircea» era fala Marinei Regale și pe bordul lui, tinere vîlăstare, care primiseră instrucția necesară pe băncile școlii, aveau timp necesar ca să-și desăvârșească învățătura practică

marinărească și prin călătoriile întreprinse pe mare să cunoască și alte porturi și nave străine”.

Tot în „Universul”, contraamiralul Aurel Negulescu, directorul revistei „Marea Noastră”, publică articolul „**Mircea ne-a revenit**”.

Evenimentul este important deoarece „destoinicia, iscusința marinărească, noi românii, ne-am dobândit-o pe puntea și în arborada bricului «Mircea», fără de care n'am fi avut marinari deci nici marină națională.

Înțelepții sfetnici ai marelui Rege Carol I au înțeles, după dobândirea Independenței și ieșirea la mare, că România are nevoie de marină, dar dacă un vapor se poate cumpăra în 24 de ore, la noi, unde „marinarii se recrutează dela munte”, personalul nu se poate forma decât pe o navă școală cu vele. Pentru aceasta în 1880 au comandat bricul «Mircea» de 300 tone.

În pânzele și vergile lui, din 1882 în anualele călătorii prin Marea Neagră, Mediterana și în Ocean până la Baltica, s'au călît ciobanii și plugarii noștri, care au stîrnit admirația și au făcut cunoscută țara dincolo de Atlantic și până în Pacific „Adevărata viață a marinei se socotește din ziua în care țara noastră a fost înzestrată cu un vas școală” – a spus cândva un cunoscător.

Dar vremea care îmbătrânește toate, l-a îmbătrânit și pe veteranul bric care a creat „spiritul Mircea” – „acel spirit care este dragostea de larg, spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre”. «Mircea» devenise prea mic pentru dezvoltarea ce o luase marina.

Liga Navală Română, care avea înscrisă în program încă din 1928 înzestrarea țării cu o nouă navă școală modernă, a lansat în 1936 un apel ca, prin subscripție publică, din darul fiecăruia „cât de puțin dar de la toți”, să se adune primele fonduri pentru construirea navei. Au răspuns toți fiii țării, săraci și bogați, tineri și bătrâni, elevi și pensionari, ucenici și muncitori din porturi și ateliere, cu acel avânt pe care numai dragostea de mare și de țară îl poate da. Rezultatul? În 1939 a ancorat la Constanța, noua navă școală «Mircea» de 1500 tone, cu vele și motoare, adus din șantier de echipaje pur naționale!

Noua navă era menită să continue și să întărească „spiritul Mircea”. Frumoasele și instructivele călătorii întreprinse, cu elevii școlii navale și a celei de maeștrii militari, începuse să-și dea roadele oțelind sufletele și puterile fizice ale viitorilor lupi de mare, dându-le energia și sângele rece, făcându-i să treacă prin cele mai vii emoții, dar în cele mai fericite momente ale încrederei în puterea lor.

Dar înfrîngerea, după nefericitul război, a adus, printre altele, jalea și în sufletul marinei, care încetase de a mai exista.

Aceasta nu a durat însă prea mult, căci guvernul URSS căpătând încredere în loialitatea noastră, pecetluită prin sângele vărsat în comun pe câmpiile și în munții Apuseni, a ținut să ne aline treptat durerile.

După retrocedarea a o parte din flota noastră la 12 Octombrie 1945, urmează acum dăruirea a ceea ce dintru început a fost darul făcut marinei din sudoarea și dragostea poporului, retrocedarea navei școală «Mircea».

De acum Marina va relua firul întrerupt o clipă, va putea reînvia. Iar marinarii adânc mișcați de acest mărinimos gest, vor purta în sufletele lor fără prihană recunoștința ce va dăinui atât cât va dăinui și «spiritul Mircea»”.

„**Vine Mircea**” este titlul articolului din „Jurnalul de dimineață” semnat de V. Firoiu. Spicuim un pasaj: „Nava a fost cumpărată prin contribuția Statului și prin fondurile realizate prin subscripție publică, deschisă în acest scop de Liga Navală Română, la timpul său; este, astfel, de două ori un bun public.

Cîitor al inițiativei era, încă acum două decenii, comandorul literat Eugen Botez (Jean Bart).

Războiul cu vicisitudinile și ciudățeniile inerente, a trimis nava-școală «Mircea» în ape străine unde a și rămas până acum.

Un răvaș al președintelui de consiliu al României a găsit ecou. Generalisimul Stalin a retrimis nava-școală, leagănul marinei noastre, în apele constănțene, la fel de suplă, svelță și majestuasă ca și atunci când intra pentru întâia oară [...]. Revenirea bricului «Mircea» între „ai săi” păstrează o semnificație întremurătoare prin însuși rolul ce-i incumbă, - pepinieră neseacă de cadre marinărești”.

Numărul special al organului de presă săptămânal al Marinei militare „Marina Nouă“

MIRCEA se întoarce

de comandorul Eugen Săvulescu

„Vestea consimțământului Guvernului Uniunii Sovietice, de a retroceda Marinei Regale Române, nava-școală «Mircea» umple de bucurie sufletul oricărui român. Dintre toate navele înapoiate de către URSS nava-școală «Mircea» este cea mai aproape de sufletul tuturor.

Nu înseamnă aceasta că nu iubim în egală măsură toate vasele noastre. Fiecare vapor, fiecare ambarcațiune care poartă pavilionul românesc (este) parte integrantă din inima noastră. Dar «Mircea» - al doilea de acest nume - simbolizează însuși leagănul marinei marine [flota de mare - n.r.]. Pe vechiul - și apoi pe noul - vas-școală, s-au format și călit generații de marinari. Toți conducătorii marinei noastre și majoritatea ofițerilor și maeștrilor, ca și mulți dintre comandanții și ofițerii marinei noastre comerciale și-au făcut ucenicia prin sarturile și pe vergile acestei minunate realizări de arhitectură navală.

«Mircea» este nava poporului, construită din contribuția populară și menită să educe fii poporului”.

[...].

„Recunoștința noastră trebuie să se îndrepte și în special pentru d. Amiral Bărbuneanu, Ministrul Marinei, care a știut să ție mereu prezentă această dorință populară în atenția Guvernului U.R.S.S. Reîntoarcerea lui «Mircea» este o nouă izbândă a democrației românești.

În acest prag de 1 Mai, «Mircea» aduce pe velele lui albe simbolul realizării speranțelor noastre de pace și înfrățire între popoare”.

O dorință fierbinte realizată

de comandor Samson Titus,
comandantul Școalelor Marinei

„O așteptam totuși. Gestul de restituire Marinei Regale Române de către Guvernul Sovietic, a Navei-Școală «Mircea» se adaugă la celelalte acțiuni similare care au contribuit la ușurarea greutăților prin care trece poporul nostru [...]

Elevii școalelor Marinei au iarăși posibilitatea să-și completeze practica la bordul Navei-Școală atât de dragă lor”

[...]

Sosește bricul „Mircea“

de lt. comandor Al. Marinescu

„Întreaga Marină freamătă în urma acestui eveniment capital din istoria sa. Într'adevăr, fără Bricul «Mircea», navă la a cărei realizare tot poporul a înțeles să contribuie, flota noastră în refacere era lipsită de cel mai important element al său. Bricul «Mircea» înseamnă posibilitatea creerii mai departe a noi serii de ofițeri ce vor duce cu cinste pavilionul României Democratice în toate colțurile lumii.

Lipsa sa era pierderea cea mai grea pe care Marina o suferise în urma nesăbuitului război [...].

Și totuși URSS [...], a căutat să șteargă cu o clipă mai devreme această dureroasă pierdere de care nu poporul român era vinovat.

Reintegrarea Bricului «Mircea» în Marină înseamnă continuarea vechilor tradiții marinărești, făurite pe punțile de teck ale bătrânului «Mircea». Va însemna trecerea mai departe a făcliei virtuților de bord. Aici își vor căli mintea, sufletul și corpul, tinerile vârstare [...].”

Vestea înapoierii și încadrării în Marina Regală a navei școală «Mircea»

de Căpitan Tudor Niculescu

„Hotărârea guvernului Sovietic de a înapoia Marinei Regale Române nava școală «Mircea», anunțată prin telegrame și posturile noastre de emisiune, a prilejuit o impresionantă manifestație la care au luat parte marinarii de toate gradele și din toate unitățile Marinei de Război din Constanța.

De pe platforma tunurilor din pupa a distrugătorului „Mărășii” improvizată în tribună, au luat cuvântul: Dl. Comandor Diaconescu Paul, Comandantul Litoralului Maritim și Fluvial, Lt. Comandor Popovici Enea, Comandant Secund E.C.P. al Comandamentului, Aspirant Culea dela torpilorului „Sborul”, Aspirant Marcu, dela Divizionul Artilerie Marină din partea ofițerilor tineri, Mstr. Cl. III-a Popescu dela Depozitele Maritime și marinarul Ciupercă dela canoniera «Stihi».

[...]

Bricul «Mircea» școala înfrățirii cu natura

de Lt. Comandor Stoian

Comandantul bricului «Mircea»

„Vestea retrocedării Bricului «Mircea» de către Guvernul URSS, a străbătut ca un fulger prin toate unitățile Marinei Regale, aducând cu ea bucuria tuturor ce doresc sincer ca Marina Regală să se refacă, iar caracterele să se desvolte în spiritul nou al timpului la bordul acestei nave școală.

Bricul «Mircea» înseamnă pentru poporul român, din a cărei contribuție s'a construit, realizarea nădejiilor așteptate de el, pentruca fii lui să se formeze la o școală a mării, dând țării marinari apți a desvolta și conduce unitățile noastre navale, atât ale marinei militare cât și ale marinei comerciale.

La bordul Navei Școală «Mircea», ofițer, subofițer, elev și soldat, se înfrățesc între

ei, se înfrățesc cu natura și duc acest spirit de intimă legătură printre popoarele cu care intră în contact.

Se înfrățesc între ei, prin traiul zilnic în comun, prin legătura sudată care există între echipajul navei, făcând din ea un tot, care-i asigură o funcționare perfectă.

Sub puntea navei, pe punte și pe vergi, ofițeri, subofițeri, elevi și soldați, toți muncesc cot la cot „unul pentru toți și toți pentru unul”.

Această lozincă arată rolul important ce revine fiecăruia și la toți, fiind și un imbold pentruca munca depusă să o îndeplinească cu cea mai mare conștiinciozitate.





„MIRCEA” S-A ÎNTORS ACASĂ

Se înfrățesc între ei, ca membrii unei familii, pentru că zi de zi, în port și pe mare, pe timp bun și pe furtună, își împart munca, bucuriile și înfruntă aceleași primejdii, ajutându-se ca frații sus pe vergi la întinderea și strângerea velelor. Cel mare ajută pe cel mic, cel tare pe cel slab, pentruca toți să pună nava totdeauna într-o bună ținută de navigație și în afară de orice pericol.

Pe Nava Școală «Mircea» marinarii se înfrățesc cu natura, pentru că trăesc în mijlocul ei, se mișcă cu vântul produs de ea și înfruntă toate capriciile ei. Observarea deci continuă a manifestării forțelor naturii este una din grijile marinarului dela bord, pe care trebuie să le cunoască și să le treacă cu pricepere și curaj.

Marinarii ținută în larg zi de zi, săptămână cu săptămână, la bordul acestei minunate nave școală, se înfrățesc cu natura, înfruntând cu sânge rece marea furtunoasă, care se abate asupra corpului navei, și vânturile puternice care caută să smulgă velele din catarge și pe ei să-i arunce peste bord.

Marinarii se înfrățesc cu popoarele lumii, prin legăturile care le fac în călătoriile lor, dar mai ales prin spiritul în care au fost formați și de care sunt animați.

Poporul român și cu el Marina Regală sunt recunoscători Guvernului U.R.S.S., pentru gestul mărinimos făcut redându-ne această frumoasă navă-școală.

Ofițerii și maiștrii ce se vor ambarca pe Bricul «Mircea» aduc tuturor asigurări, că vor fi la înălțimea misiunii ce li se va încredința, convinși fiind de rolul măreț ce le revine și vor depune toată pricepresa lor, toate străduințele, pentruca să formeze din fiii țării noastre cei mai buni marinari, cari să reprezinte pavilionul românesc”.

Nava școală «Mircea» reintră în patrimoniul Marinei Regale Române

de Cpt. Comandor Ion Cristescu

[...]

„După retrocedarea parcului de nave ce a avut loc în toamna anului 1945, când a reintrat în patrimoniul Marinei Regale Române o însemnată parte din navele ce o compuneau altădată și care fuseseră pierdute din cauză că actul M.S. Regelui Mihai dela 23 August 1944 nu a fost înțeles la timp așa cum trebuia, adică pe linia intereselor superioare ale țării și ale Marinei, iată încă un gest de mărinimie din partea U.R.S.S. prin retrocedarea către Marina Regală Română a navei școală «Mircea»”.

[...]

Cum a fost primită vestea reîntorcerii bricului la școala navală

de Elev I. Chivu

„Vestea înapoierii Navei Școală N.M.S. «Mircea» a produs o nemărginită bucurie în sufletele noastre, a elevilor Școalei Navale. [...], vom putea iarăși străbate întinsul nesfârșit al Mărilor, purtând în cutele tricolorului nostru gloria Marinei Regale [...]”.

Nava școală «Mircea»

de Lt. Comandor Adrian Vasilache

[...]

„Este bine să se știe că «Mircea» nu reprezintă numai o Navă-Școală, ci o tradiție a Marinei românești, un trecut îndrăzneț, un prezent hotărât și un viitor strălucit al Marinei Democratice.

Nava a fost construită din fondurile strânse prin colectă publică, dându-și obolul atât săracul cât și bogatul, atât muncitorul cât și țăranul, atât cei care știau de marină, cât și de acei care nu știau de ea. Este, cu drept cuvânt, o Navă a poporului, și fiind a lui, i-a revenit.

Pe această navă își fac instrucția de „lupi de mare” și ofițerii, și maștrii și viitorii ofițeri, și viitorii maștri. Fără «Mircea» nu ar fi posibil să mai avem nici Marină și nici marinari, pentru că acolo cunoștințele teoretice se împletesc și se sudează cu cele practice, forța

intelectuală se combină cu cea fizică, omul obișnuit să meargă pe pământ se transformă în navigator, acolo respectul și dragostea de tot ceea ce te înconjoară se sâdește în suflete și capătă conținut, camaraderia și înfrățirea ajung a doua natură, acolo orizontul cunoștințelor nu-i niciodată limitat, acolo toate virtuțile se cultivă, acolo se desăvârșește caracterul și se formează astfel Marinarul.

Toate acestea au fost înțelese de Guvernul U.R.S.S. Datorită perseverenței d-lui Ministru al Marinei, Amiralul Petre Bărbuneanu, care chiar și atunci când toate speranțele se credeau pierdute, nu a desnădăjduit, ci a continuat pe calea aleasă până ce a avut mulțumirea, cred, cea mai mare din viața sa, să ne anunțe hotărârea Guvernului URSS avem astăzi pe Mircea”.

[...]

Grupaj redactat de
Petre GEORGESCU



„Și eu am făcut practică la «bricul Mircea»“



organizată de revista „Marea Noastră”, la care au participat viceamiralul Ilie Ștefan, promoție 1949, contraamiralul George Petre, promoție 1958, comandorul Constantin Pora, promoție 1960, comandorul Gheorghe Barbu, promoție 1973, comandorul Nicolae Bozenovici, promoție de submaistri 1941, (ulterior a devenit ofițer în marina militară, apoi comandant în marina civilă), comandorul Valentin Donici, promoție 1955, comandorul dr. Ioan Damaschin, promoție 1970, ofițerul I maritim Nicolae Decebal Mirescu, promoție 1969 B.



Când și cum l-am cunoscut pe „Mircea”?

Ilie Ștefan: În mod cu totul aparte am participat la campania de strângere a fondurilor pentru „Mircea” în anul 1937, fiind elev în clasa a IV-a primară, la Școala nr. 10 din Constanța. Am depus, la vremea aceea 5 lei și am cumpărat o ilustrată în valoare de 3 lei, pe care era fotografiat vechiul bric „Mircea” în furtuna din 1888, (o pictură a lui D. Știubei). Contribuția mea a fost de 8 lei. Și colegii mei tot așa au participat. A fost o campanie foarte activă făcută în școli.

George Petre: Am cunoscut nava „Mircea” în 1951, fiind elev la Liceul Militar de Marină. Bricul ne-a fost prezentat într-o manieră interesantă și spectaculoasă (demonstrații în arboradă) de către comandantul acestuia, căpitanul Milu Nicolae (viitorul comandant al Școlii Militare Superioare de Marină, șef al Direcției Hidrografice Maritime etc.).

Constantin Pora: Am pus pentru prima dată piciorul pe această navă reprezentativă a Marinei Române, nava-școală „Mircea”, în anul 1956. Eram elev în anul III la Liceul Militar de Marină Galați și venisem cu un monitor de la Turnu Severin la Sulina. La Sulina am fost ambarcați la bordul navei-școală „Mircea” și pentru prima dată navigam pe mare. M-a impresionat priveliștea litoralului văzut din larg. Nu voi uita niciodată acest marș de la Sulina la Constanța.

Am început Școala de Marină la „Mircea”

N. Bozenovici: Am făcut cunoștință cu bricul „Mircea” în momentul când am venit

să dau examen de admitere la Școala de Submaistri de marină, în anul 1939. (trecuseră doar 6 luni de când nava sosise la Constanța de la Hamburg, din șantierul constructor). Clădirea școlii se supraetaja. Nu era loc pentru cei 70 de noi elevi și ne-au ambarcat pe bric să facem școala acolo. Am făcut cunoștință cu nomenclatura navei. Din mai în septembrie 1940 am făcut perioada practică cu „Mircea” spre Balcic, insula Șerpilor, Burgas, pe tot litoralul românesc, din partea de sud a Cadrilaterului până la limanul Nistrului. Eu eram la vela straiul mare.

I. Ștefan: Am început Școala Navală, anul I, partea teoretică, la nava-școală „Mircea”, localul Școlii Navale fiind ocupat de un comandament sovietic. Deci, am trecut la „Mircea” un an de zile: școală, masă, dormitor, timpul liber. Vara am făcut practica tot la bord. În perioada teoretică, ce învățam la „Marinărie” noi vedeam pe viu. Așa am învățat ușor terminologia. Clasa era cazarma centru. Zilnic ne izbeam de cele ce învățăm: parâme, chei de împreunare, rodanțe, inele, ocheți, ancore.

G. Petre: Istoria se repetă. În 1954, toamna, am venit la Școala Navală, care atunci s-a transformat în Școală Militară Superioară de Marină și s-a mutat din Centru în cartierul Coiciu. Cum noile clădiri nu erau terminate, iar noi, cei de anul I, veniți de la Liceul Militar de Marină, nu aveam loc în vechile localuri, am început școala la „Mircea”.



Practica la bordul navei

I. Ștefan: Pe timpul practicii, la manevră, având în vedere că eram elevi puțini, o serie mică, armam velele în două tranșe. Întâi armam velele inferioare, apoi pe cele superioare. Eram la verga mare, în bordul tribord, al treilea de la verfafor. Lângă mine, în dreapta, era elevul Enăchescu Cornel. În faza a doua treceam la verga contragabier. Eram la funga contragabierului. La brațări mergea toată lumea. Practica de la „Mircea” mi-a folosit în carieră de la A la Z. Am căpătat atunci noțiuni de marinărie, matelotaj, navigație, care s-au cimentat în memorie. Le-am folosit și eu în cei 20 de ani cât am fost comandantul actualei Academii Navale, când am predat și ore de specialitate. M-a ajutat mult dezvoltându-mi curajul. Pe o mare rea am urcat în arboradă să strângem velele. Așa ruliul avea „Mircea”, că mi se părea că pot lua cu bereta apă din mare, iar puntea rămânea undeva la stânga, precum o bărcuță. Atunci am înțeles ce înseamnă „o mână



Ilie Ștefan



George Petre



Constantin Pora



Gheorghe Barbu



Nicolae Bozenovici



Valentin Donici



Ioan Damaschin



Decebal Nicolae Mirescu

pentru tine și o mână pentru navă”.

G. Petre: Am fost elev la practică în vara anilor 1953 - 1956. Comandanți au fost locotenent comandor Gheorghe Ion și locotenent comandor Cosminceanu Vladimir, șef de echipaj maistrul militar Miu Vasile (exigent, chiar dur, uneori), secundul era de la școală, venea o dată cu noi. De cele mai multe ori locotenent comandorul Liviu Neguț, pe care îl iubeam foarte mult; cu el marinăria se făcea cu plăcere, mai mult în glumă. Așii învățării lucrului în arboradă erau: locotenent comandorul Marinescu (Moș Parâmă) și căpitan comandorul Nistorescu (Moș Capoc). Am avut următoarele posturi de manevra a velor

(în fiecare an altul): focul nr. 3, rândunica trinchet, al doilea de la verfafor în tribord, vela straiul picului și la randă (la artimon, arborele buncărilor).

C. Pora: În vara anilor '57 și '58 am desfășurat practica de vară la bordul acestei nave, având postul la verga trincă, al doilea de la catarg spre tribord. Dintre activitățile desfășurate la bord, care mi-au folosit în activitatea viitoare, aș putea menționa schițele de coastă pe care le făceau toți elevii, observarea sferei cerești, recunoașterea astrilor, cunoașterea constelațiilor. Îmi reamintesc cu emoție și acum de carturile la timonă.

Gheorghe Barbu: Bricul „Mircea” a fost pentru mine o adevărată școală a curajului, unde mi-am format deprinderile marinărești. Când am intrat, în anul 1969, la Școala Militară de Ofițeri de Marină am făcut o perioadă de pregătire la „Mircea”. Acolo am învățat adevăratele reguli marinărești. De ce spun că a fost și o școală a curajului? Nu pot uita perioada de practică făcută în Mediterana, cu vizite în Maroc, în Tunis. Țin minte că ne-a prins o furtună puternică în 1970 (în perioada de practică) ce ne-a obligat să ne retragem în golful Tanger. La bric am făcut și școala de înot și școala de rame. Cei ce nu știau să înoate erau „lansați” la apă cu hamul, ce se prelungea cu o parâmă ținută peste copastie de instructori. Când oboseau bălăcindu-se erau trași în sus. Au învățat să înoate și au prins și curaj. Cu barca cu rame mergeam adesea de la Constanța la Midia.

Valentin Donici: Am avut plăcerea, marea satisfacție, să fac și eu ucenicie la bordul navei-școală „Mircea”. Am călcat pe puntea acestei nave în noiembrie 1952, când am fost duși să cunoaștem o navă românească. La fluviu am fost ambarcat pe mai multe nave, iar la mare pe distrugătoarele „Mărășești” (atunci se numea D 12, apoi D4) și „Regina Maria” (atunci se numea D22, apoi D2) și secund pe un dragor de bază. Toate aceste nave nu mi-au lăsat însă o amintire atât de plăcută, de spectaculoasă, de-a dreptul șocantă, cum mi-a lăsat-o nava școală „Mircea”. Nu este o corabie oarecare, este o școală plutitoare complexă. Are învățământ primar, unde se învață abc-ul marinăresc, dar și o universitate, unde se pătrund tainele unei grele meserii și arte. Manevra velor și practica de navigație se disting printr-un specific ce ne-a marcat toată viața. Am avut instructori buni acolo: pe comandorul Gheorghe Ion, pe căpitanul Mihailovici Hari, căpitanul Bozenovici, pe căpitan comandorul Ionescu și mulți, mulți alții.

Ioan Damaschin: Am fost ambarcat pe nava-școală „Mircea” în două etape: ca elev și ca ofițer. În anul 1968, în practica de vară, ca student în anul II al Academiei

Navale. Am făcut atunci un marș în Mediterana cu escale la Istanbul și Neapole. În 1975 am participat la marșul de instrucție Gibraltar, Amsterdam, Londra și Palermo. În 1976 am fost în voiajul transatlantic, în perioada martie - septembrie, când am vizitat 12 porturi străine din Europa, Africa și din cele două continente americane. Ca student în practică am avut post de manevră la Contragabier, verfafor tribord.

G. Petre: Observ că toți cei ce participăm la această masă rotundă am lucrat în arborada de tribord.

I. Damaschin: În Mediterană m-am urcat în arboradă la verfafor Rândunică pe o mare agitată, când a trebuit să strângem velele. A fost o exeperiență deosebită. Era mare rea și era noapte iar Rândunica era sus... sus.



Am revenit la „Mircea”

N. Bozenovici: Am revenit la „Mircea” după război, după retrocedarea navei de către sovietici. Era comandant Stoian. Eu eram submaistrul instructor și făceam practică marinărească cu elevii din promoțiile de ofițeri 1948 și 1949. Apoi am intrat în Școala de ofițeri. Pe timpul practicii la bord am deservit caviliera arborelui mare. Aveam multă practică la această navă. Secund era căpitanul Marinescu (Moș Parâmă). Fiind lector la Școala de ofițeri, am fost la practică la multe serii de elevi. Îi învățam marinărie, matelotaj, marangozerie, tras la rame. Mi-am desăvârșit pregătirea la „Mircea”.

G. Petre: Depun mărturie că ați fost un bun ofițer instructor, fiindu-vă și eu elev la practică la „Mircea”.

N. Bozenovici: Cu seriile de elevi 1957, '58, '59 și '60 am fost la „Mircea” îndeplinind și funcția de secund; în 1960 am fost trecut în rezervă. Am lucrat apoi la Navrom. Toate cunoștințele și deprinderile acumulate la „Mircea” mi-au servit și pe navele Marinei Civile. Am fost și instructor la Școala de Căi Navigabile. În 1976 eram comandant pe nava „Livezeni” și m-am întâlnit în mare, în strâmtoarea Doro, cu „Mircea”, care pleca spre SUA. Cele două echipaje românești s-au salutat atunci. Hârjan, care conducea pe „Mircea” și mă cunoștea, le-a spus celor de la bord cine este comandantul care îi salută.

C. Pora: În 1968, când terminasem cursul de comandanți de navă, am participat la un marș cu „Mircea” la Istanbul și Napoli, sub comanda regretatului amiral Sebastian Ulmeanu. Executând serviciul de ofițer de cart, mi-am îmbogățit cunoștințele de navigație și deprinderile practice. (ulterior, ofițerul a fost profesor de Tactică Navală la actuala Universitate Națională de Apărare - n.red)

În 1972 am fost cu nava în marș până la Toulon. Mi-am dezvoltat deprinderile de navigație. În 1989, am fost comandantul unui marș cu „Mircea” cu 128 de elevi (10 de la Liceul Militar de Marină) și studenți la bord. Am vizitat Varna și Istanbulul. Am parcurs 1400 Mm, dintre care numai 25% cu motor; deci, s-a navigat mult cu vele (atunci comandorul C. Pora era comandantul actualei Academii Navale „Mircea cel Bătrân”-n.n.).



Zestrea de la „Mircea”

I. Ștefan: Viața de la această navă dezvoltă perseverența, tenacitatea, curajul. Zestrea de la „Mircea” mi-a folosit ulterior, atunci când am fost ofițer cu navigația pe torpilorul „Smeul”, secund pe DB 11, comandant al submarinului „Delfinul”, comandant al divizionului de vedete torpiloare și submarine. La „Mircea” făceam multă navigație astronomică, multe calcule nautice. Multe din cele învățate la „Mircea” le-am folosit și în calitate de sportiv cu vele: am făcut o mare pasiune pentru iahting, care nu m-a părăsit nici acum. Mi-a intrat în sânge o deprindere: să simt vântul în vele. Furtuna din 1948, pe care a înfruntat-o „Mircea”, n-o voi uita niciodată.

G. Petre: La ce mi-a folosit practica la „Mircea”? În primul rând mi-a indus în subconștient un „ascendent psihic”. Trecusem cu „Mircea” prin furtuna din 1953. Ca ofițer ambarcat (cam 30% din zilele unui an eram pe mare), atât cu distrugătorul 1 (fost „Regele Ferdinand”), ca ofițer stagiar cu navigația, cu vânătorul de submarine 2, unde am fost ambarcat mai mulți ani și unde am luat și examenul de comandant de navă) cu DB-urile, DR-urile VPR-urile etc. De multe ori marea era rea. Locotenent comandorul Nicolae Radu, comandantul divizionului de vânătoare de submarine, cum se zburlea marea ne scotea afară din port. Mare rea, iarnă, frig. De fiecare dată îmi ziceam: am trecut eu cu „Mircea” prin momente mult mai periculoase. Ascendentul psihic la om e extraordinar. M-a urmărit, datorită bricului, toată viața de marină superstiția că o navă a Marinei Militare nu se poate răsturna, nu se poate rupe pe mare rea. La „Mircea” se formează curajul, perseverența și pasiunea pentru marină, pentru mare. Această pasiune este o chestiune extraordinară, pe care o port și acum ca pe o plăcută povară în activitatea pe care o suținem la Liga Navală Română.

V. Donici: Nava Școală „Mircea” este de neînlocuit. Are la bord tot ce-i trebuie pentru învățatură. Aici se învață marinăria, meseria în echipă sub ochiul exigent al instructorului, cum nicăieri pe mare nu se învață. „Mircea” este părintele

„profesional” a generații și generații de marinari cu înaltă calificare. Noi iubim această navă, precum își iubesc fii mamele. Este leagănul marinei noastre naționale moderne. Aici s-au format comandanții navelor noastre militare și comandanți de nave din marina civilă. Este o mare mândrie, o cinste să te fi instruit la umbra velor lui „Mircea”.

I. Damaschin: Indubitabil, experiența practică pe un mare velier este foarte utilă oricărui ofițer de marină. La bord se formează calități moral-volitve speciale, aici pricepi ce înseamnă viața pe mare, aspra viață pe mare. Marea este o școală. E și liniștită, e și furtunoasă. E un univers. Navigația cu un mare velier este ceva aparte. Pentru orice aspirant de marină, o spune și denumirea gradului, idealul este demnitatea de amiral. Orice amiral are un punct inițial de plecare în carieră. Pentru noi, românii, punctul inițial este pe puntea lui „Mircea”, acolo unde cu genunchii zdrelți bricuește puntea, acolo unde freacă în disperare alămurile, acolo unde îndură povara carturilor. Orice amiral, în capul listei amintirilor plăcute din viața de marină le pune pe cele de la „Mircea”. La data când aceste amintiri erau realitate nu erau din cele mai plăcute.

Unii din colegii mei de promoție din secția Marină Civilă, cu care am făcut practică la „Mircea”, au ajuns comandanți de lungă cursă. Amintesc dintre ei pe Lucian Gafencu, șeful promoției de la Marina Civilă, clc Tabacu, clc Valentin Rusu.

Nicolae Decebal Mirescu: Fac parte din promoția care a avut extraordinara șansă de a învăța „ABC”-ul frumoasei meserii care este, marinăria, la bordul navei simbol a Marinei Române „veteranul” bric „Mircea”. În meserie, dar mai ales în viață trebuie pornit cu o temeinică pregătire, iar această navă a fost și este hărăzită pentru așa ceva. Ce a însemnat pentru mine practica la bordul lui „Mircea”? A însemnat foarte mult! În primul rând am învățat să am încredere în mine, în situații deosebite, să am încredere în posibilitățile colegilor și colaboratorilor mei și, nu în ultimul rând, am câpătat curajul de a înfrunta greutățile meseriei. Am învățat ce înseamnă prudența în luarea unor decizii, fără să-mi fie teamă că aș putea fi catalogat drept fricos ori laș. Am învățat că nu trebuie să acționezi de unul singur, ci trebuie să devii un foarte bun „meseriaș”, pentru că nava să te ajute conform principiului „fereste-mă tu de uscat, că de mare te feresc eu”. Toate acestea și multe altele nu se pot învăța decât la bordul lui „Mircea”.

C Pora: La bordul lui „Mircea” se dezvoltă spiritul camaraderesc, toți aveam câte un rol (nici o navă nu are



atâtea roluri și atâtea servicii de cart), toți participam la bricuitul punților, la furbișatul alămurilor, toți făceam carturi. Ne ajutam colegial cu drag. Întrajutorarea era ceva firesc, se făcea fără emfază.



Speranța

N.D. Mirescu: Regret nespuse situația actuală și uitarea în care se găsește nava (ianuarie 2001 - n.red.) și apreciez foarte mult energia cu care filiala Constanța a L.N.R. s-a implicat în această acțiune de a reaminti celor în drept ce înseamnă pentru pregătirea marinărească nava-școală „Mircea”. Sunt convins, că ea va supraviețui. Dacă stihiiile dezlanțuite ale Golfului Biscaya nu au reușit, atunci nici nepăsarea nu va putea să-l înlăture pe „Mircea” de pe mare.

C. Pora: Lipsa de 6 ani a lui „Mircea” din procesul de pregătire a studenților și elevilor aduce mari prejudicii procesului de formare a viitorilor ofițeri ai marinei militare, ai marinei civile, viitorilor maiștri militari de marină. Șase promoții au ratat legătura cu această navă care șlefuește prețioase carate profesionale marinărești și sperăm că agonia va lua sfârșit.

V. Donici: M-am îndrăgostit mult de „Mircea”. I-am dedicat o carte („Veteranul valurilor - n.n.). Acum am pregătit a doua carte despre nava noastră simbol. Am speranța că această navă, care acum zace legată la cheurile din Brăila, își va relua marșurile, că va reintra în asprul travaliu de pregătire a noilor generații de marinari. Marina română este azi în suferință. Are nevoie de școala curajului, de îmbărbătare. Ea trebuie să renască, precum pasărea Phoenix. Impresionat mult de „Mircea”, l-am pictat în sute de poziții: în cărți postale ilustrate, în complete poștale, în calendare nautice și, mai ales, în tablouri. Sper că „Mircea” nu va rămâne doar în tablourile lui Donici și va reveni la misiunea sa nobilă de ȘCOALĂ

I. Damaschin: Îl așteptăm pe „Mircea” să se încarce din nou pe vergi cu viitorii ofițeri de marină militară și de marină civilă.

Notă: Articol reprodus din revista „Marea Noastră”, nr.1 (38)/2001. Consemnarea dezbaterilor a fost făcută de Petre Georgescu.

Fotografiile participanților la masa rotundă sunt din perioade anterioare desfășurării acesteia.



Practica la bordul navei-școală MIRCEA

Foto 1 - Strângerea veler (preluată din „Marea Noastră”, nr.4-6/1946)

Foto 2 – Mircea sub vele („Marina Română”, nr.5 (102)/2004)

Foto 3 – Elevi pe vergii (Albumul fotografic „Nava-Școală «Mircea»”, Supliment al lucrării *Istroicul Navelor Școală Mircea*, vol.II, autor Valentin Ciorbea)

Foto 4 – „Marea Noastră”, nr.1 (38)/2001

Foto 5 - Se execută comanda DESFĂȘURAȚI! (idem Albumul fotografic)

Foto 6 - Lucru în arboradă (idem „Marina Română”)

Marea Noastră *pentru* Chemarea depărtărilor albastre

Reproducem în cele ce urmează primul capitol al cărții lui Ion Aramă „Cu «Mircea» în jurul Europei”. Regretatul Ion Aramă a fost absolvent al Liceului Militar de Marină din Galați, promoția 1954; scriitor consacrat (membru al Uniunii Scriitorilor), doctor în Filologie, autor a numeroase cărți cu subiecte de marină. Evenimentele din pasajul pe care îl reproducem s-au petrecut în septembrie 1953, când elevul Aramă, ambarcat pe „Mircea” pentru practică, avea vârsta de 16 ani.

Sînt șaptesprezece ani de-atunci...

Cocoțat pe verga mare, în bătaia vântului și-a soarelui, priveam în jurul meu și mă simțeam stăpîn pe zarea aceea albastră care mi se întindea la picioare, pe valul care foșnea alb alături de bord. Mă simțeam stăpîn în chip cutezător, nesăbuit aproape, cu atîta cumpătare cîtă poate dovedi un băiat de șaisprezece ani, plecat în larg. Era un sfârșit de vară cu lumină dulce, și apa sclipea, jucînd în razele de soare ca o oglindă spartă-n mii de cioburi.

Navigam de-a lungul litoralului, spre nord, pe o vreme minunată; după ce am terminat manevra velelor, șeful de echipaj a comandat „liber de la posturi” și m-am dus, ca de obicei, la prova, acolo unde puntea se întinde mult deasupra apei, să privesc valurile care veneau spre mine și dispăreau sub mine într-o goană monotonă și fără de sfârșit. Mă fascina totdeauna tabloul acesta; mișcarea iute, mereu aceeași și de fiecare dată îmbrăcînd alte forme, îmi dădea o anumită amețeală, o suferință atrăgătoare. Aș fi dorit să mă rup de acest magnetism, și totuși îmi părea rău cînd fluierul șefului de cart ne chema pe toți la puntea-centru...

Stăteam acolo, ca de obicei, și mă uitam la apă și ticluiram în minte versuri naive despre călătoriile care vor veni - cînd a izbucnit furtuna. Vântul s-a întărit deodată; au răsunit în megafoane comenzile de pregătire pentru vreme rea; „Mircea” își accentua mereu dansul amețitor pe talazurile devenite lungi și vinete și rele. Am alergat, alături de ceilalți cîți ne aflam la bord, să fixăm obiectele de pe punte și din cazărmi, să întărim legăturile bărcilor, să controlăm dacă totul e în ordine - și mult mai înseamnă acest „tot” pe un velier școală cu trei catarge, de o mie șapte sute de tone deplasament și cu mai mult de două sute de oameni adăpostiți pe puntea și în pantecele lui...

În fața furtunii, comandantul a luat singura hotărâre potrivită - drumul spre larg. În legendele marinărești, corabia spune navigatorului: „Ferește-mă de uscat, că te feresc de apă!” Cine a încălcat acest precept, a făcut-o pe propriul său risc. Am văzut atâtea nave găsindu-și sfârșitul lipsit de glorie pe un banc de nisip, frînte în două pe capătul digului sau spânzurate nefiresc pe „docul” unei stînci submarine, la cîteva cabluri depărtare de țarm...

Am rătăcit zile și nopți așa, în larg, pe marea în clocot, sub un plafon de nori ce nu lăsa să se întrevadă nici măcar pentru o clipă un astru oarecare, cu ajutorul căruia să ne putem calcula poziția; răspundeam numai aproximativ la întrebările îngrijorate ale țărmlui: „Unde sunteți?” Pe urmă s-a întrerupt și legătura

radio și am rămas noi și Marea; ea - biciuită de rafalele vântului care smulgea pulbere umedă de pe crestele valurilor; noi - singuri și poate prea tineri pentru asemenea aventură, cu proviziile pe sfârșite, cu apa drămuțită - o cană la prînz, o cană dimineața, o cană seară... Au fost zile de spaimă și de boală; aveam rău de mare, voiam să stau culcat pe punte și să zac așa pîn-la sfârșitul lumii, dar trebuia să manevrăm vergile, să întărim parâmele care se smuceau nebunește în bătaia vijeliei sau, simplu, să ne ferim de șuvoaiele de apă care plesneau fără veste în copastie, săltau - zid lichid verzui și rece - pe deasupra noastră și se prăbușeau cu zgomot maț pe puntea de lemn...

Pe urmă am scris un întreg poem dedicat acestei întâmplări. Cert este că-ți place furtuna, mai ales după ce-a trecut; te simți mai bărbat, te crezi în stare să dobori orice obstacol, o fericire nouă îți străbate pieptul... Poate de aceea marinarii obișnuiesc să umble cu umerii trași înapoi, împingînd înainte cu semeție pieptul, gata să-l opună, ca pe-un zid, stihiiilor.

Am călătorit cu „Mircea” zeci și zeci de zile pe ape depărtate, am străbătut zone pe care le bîntuie uragane, am traversat „cimitirul vapoarelor”, Biscaia, dar niciodată n-am mai întîlnit o furtună ca aceea. Mă rușinez acum că de fapt nu pot descrie cu ochii mei de azi o veritabilă dezlănțuire a energiilor mării. Și cred că am împrumutat

ceva din psihologia omului care și-a făcut din mare o profesiune: lubește furtuna, însă n-o dorește.

Rînduri despre șeful de echipaj al bricului „Mircea”

În anii cînd seria noastră de elevi ai Liceului Militar de Marină și ai Școlii Militare Superioare de Marină a făcut practica la MIRCEA (1953, 1954, 1955 și 1956) șef de echipaj al legendarei nave era maestrul militar principal VASILE MIU. Atunci gradul său era, după moda sovietică, de miciman.

Bunul meu coleg și prieten, Jan Aramă, a scris versurile pentru cîntecul „Bricul Mircea” pe care adesea îl fredonam în orele libere petrecute pe teugă.

Versurile despre șeful de echipaj sunt:

„Micimanul apare cu o pipă în gură
Pe formidabila-i figură era numai mister

Iar bricul nostru, taie valuri-nalte peste mare
Nu-s nori în zare
El merge lin“.



Regretatul colonel dr. Ion Aramă, membru al Uniunii Scriitorilor. Fotografia îl înfățișează pe fostul elev matroz în anii cînd era pensionar militar.



tineret

Micimantul din cântec era șeful de echipaj, regretatul Vasile Miu. Acesta nu fuma pipă, dar avea o figură de lup de mare bătut de vânturi și ars de soare; avea o voce care impunea executarea promptă a ordinelor și comenzilor sale. Exigent din cale afară, era iubit de noi, elevii care am regretat plecarea lui pe ultimul drum.



Micimant era denumirea unui grad militar de marină împurumutat de la marina sovietică echivalent în prezent cu cel de maistru militar principal.

Marea Noastră

Întrebări posibile



Domnul amiral prof.univ. dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, prinde noul grad pe epoletul unui elev dintr-un Colegiu Militar Liceal.

- Va ajunge acest elev student al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“?
- Este posibil.
- Va ajunge el ofițer de marină?
- Este posibil.
- Va ajunge acest elev amiral al României?
- Nu este imposibil.

ÎN VIZITĂ LA BRICUL „MIRCEA“

„Nava noastră a fost apreciată și admirată, în toate porturile în care a acostat, datorită aspectului marinăresc tradițional și a faptului că toate manevrele de întindere și strângere a velelor se execută manual [...]“

Comandantul navei-școală MIRCEA, cpt. cdor. Gabriel Moise (mai 2004)



Membrii juniori ai filialei Tulcea a LNR în vizită la bricul (bric cu artimon) „Mircea“



Bucuria primilor pași făcuți pe puntea unui velier

Nava școală MIRCEA și surorile ei

Între anii 1933 și 1958, șantierul naval Blohm und Voss din Hamburg a construit cinci splendide veliere, unice în lume prin eleganța și performanțele lor, cu care, în afară de Germania, se mai mândresc SUA, Rusia, Portugalia și România.

ei, navele de mai sus sunt „gemene”, adică aproape identice. În afară de vele (în număr de 23, dispuse în



Apreciind măiestria constructorilor germani, sunt de feliicitat și marinarii cu conducătorii lor din țările amintite, care au știut să-și aleagă cele mai bune nave și să le păstreze în stare de funcționare atâția ani. Deși fiecare are particularitățile



pentru propulsie și un motor. Viteza maximă în navigația cu vele este în jur de 12 noduri, dar cu motorul se limitează la 10 noduri. Deplasamentul mediu nu depășește 1.800 tone, dimensiunile principale (lungime x lățime x pescaj) fiind de aproximativ 85x12x5 metri.

Prima din cele cinci nave a fost construită pentru Germania în 1933 și s-a numit „Gorch Fock” (foto 1). După război, ea a fost preluată de sovietici care i-au zis „Tovariști” (în anul 2003 nava a fost cumpărată de Germania de la Ucraina și poartă numele „Gorch Fock 1” - n.red.).

A doua (1936) a servit în flota germană sub numele de „Horst Wessel”, iar acum se numește „Eagle” (foto 2) și navigă sub pavilion american.

A treia, „Albert Leo Schlageter” (1937) a navigat sub pavilion german până când a intrat în proprietatea Braziliei cu numele de „Gunabara”. În prezent se numește „Sagres” (foto 3) și aparține marinei militare portugheze.

A patra (1938) este „Mircea” și a purtat cu mândrie tricolorul românesc pe apele



schema numită „barc”), fiecare mai are

Europei, Africii și Americii. Despre ea s-au publicat numeroase articole și cărți, printre cele mai cunoscute fiind cele scrise de Ion Aramă și Valentin Donici. Istoricul



naval, prof. univ. dr. Valentin Ciorbea a întocmit o amplă monografie.

A cincea și ultima navă de acest tip a intrat în serviciu în 1958 și poartă tot numele scriitorului Gorch Fock. „Gorch Fock 2” s-a executat după același proiect dar este mai lungă cu câțiva metri și are dotări mai moderne (foto 4).

Comandor (r) N.P.Culiță

Pentru a obține informații despre Liga Navală Română accesați portalul <http://www.liganavala.ro> sau www.lnr.ro.

Informațiile se referă la: știri recente privind activitățile Ligii Navale Române; scurt istoric al asociației noastre marinărești; identitatea Ligii ca perosană juridică română de drept privat, asociație de utilitate publică; scopul și obiectivele LNR; genurile de activități pe care le organizează Consiliul Director Național, filialele și sucursalele Ligii; conducerea centrală și cea a filialelor; adresele filialelor; date despre publicațiile LNR; persoane de contact



Cu „Mircea“ în furtună

În anul 2003 au loc două aniversări importante pentru cei care au fost elevi ai Școlii Medii Militare de Marină (liceu militar de marină), de la Galați, în perioada 1950-1954, și ai Școlii Militare Superioare de Marină, în perioada 1954-1958, și anume:

- 50 de ani de la furtuna din septembrie 1953, căreia i-a făcut față cu succes, timp de trei zile și trei nopți, Nava-Școală MIRCEA, cu elevii ȘMMM la bord. Marea rea a obligat nava să intre în portul Varna.

- 45 de ani de la absolvirea SMSM (actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrân“) a promoției 1958.

Reluând tradiția marcării unor asemenea evenimente (în 1928 s-a sărbătorit cu un fast cu totul deosebit, la nivel național, împlinirea a 40 de ani de la furtuna din 1888, când bricul MIRCEA, având ambarcați pentru practică tot elevi liceeni, cei ai Școlii copiilor de marină, a ieșit victorios), Comitetul de organizare a aniversărilor a dorit ca ele să fie pregătite la un nivel superior. Printre alte măsuri, el a adresat scriitorului Ion Aramă o scrisoare prin care îl ruga să scrie câteva versuri despre furtuna pe care a înfruntat-o și el alături de colegii săi liceeni marinari. El a trimis versurile solicitate spre a fi tipărite în Invitația-program și o scurtă scrisoare. Le publicăm mai jos, începând cu scrisoarea.

București 16.07.2003

Dragi colegi,

Atâta am putut, atâta am făcut. Voiam, poate, s-o fac mai humoristică, dar sunt (suntem) cam bătrân(i) pentru giumbușlucuri. Până și motto-ul are tâlcul lui: una e în cântece, alta în realitate.

Oricum, mie mi-a plăcut. Sper să vă placă și vouă.

Salutări tuturor și ... succes în pregătirea întâlnirii pe care o aștept cu nerăbdare!

Cu drag,

Ion Aramă

În vara anului 1953 ne-am ambarcat la „Mircea“ pentru practică, noi, elevii anilor terminali ai Liceului Militar de Marină din Galați. În ultima zi de activitate la bord (urma să plecăm în vacanță) s-a planificat o ieșire în mare de două ore, până la Tuzla și înapoi.

Ne-a surprins însă furtuna care s-a declanșat din senin, în după-amiaza zilei de 6 septembrie, când tocmai întorsesem de drum la travers de Tuzla, luând drum Nord.

Furtuna, cu vânt puternic din NE și ploaie, a durat trei zile și trei nopți.

Țineam la capă, drum Nord, dar ne deplasam spre Sud cu 2 Nd. Motorul de atunci, de 450 C.P., și velele strai de furtună nu biruiau rafalele ce montaseră rău marea.

În prima noapte de furtună, în cazarma centru, din cauza balansului mare al navei au căzut chesoanele metalice din tribord. Un coleg, Vasile Oprea, s-a ales cu capul spart. Mâncam doar ceai cu pâine prăjită. Pe puntea centru s-au instalat multe mici „ringuri de box“, deoarece s-au întins „ținte-bine“.

Furia furtunii izbește cu violență nava, năpustindu-se printre catarge, vergi și manevre, făcându-le să țiue sinistru. Comandantul navei, căpitan de rangul III (locotenent comandor) Gheorghe Gh. Ion (promoția 1942) stă calm în dreapta timonierului, scrutând haosul valurilor negre. „Mircea“ ia benzi mari, iar răul de mare face ravagii. „Mircea“ rezistă năprasnicei încercări, vela strai de furtună este sfâșiată de vânt, fulgere și trăsnete pe creste de val. Marea mugește. Gradul

mării, 8 la 9. La CMM era mare îngrijorare: va rezista, oare, nava și echipajul (majoritatea adolescenți pe mare)? Este trimisă nava-școală „Libertatea“ (fostul yacht regal „Luceafărul“) după noi. La bord, căpitanul de rangul II (căpitan comandor) Nicolae Milu (fost comandant al lui „Mircea“). Ne ajunge la Varna. Pe 8 septembrie, ora 03.00, ancorăm în rada portului bulgăresc Varna. Se dă la posturile de curățenie. La ora 8 intrăm în port.

În raportul comandantului Detașamentului Nave Școală către comandantul Marinei Militare (contraamiralul Florea Diaconu) se menționa: „În timpul furtunii din zilele de 6, 7 și 8 septembrie 1953, elevii marinari s-au comportat bine, unii dintre ei oferindu-se voluntari să facă de cart la cârmă, să participe la manevra vergilor (s-a brațat în sart la tribord) și a velor“. În continuare, în raport sunt evidențiați elevii Moroianu Vasile și Ursu Mircea care „au făcut timp îndelungat cart la cârmă și navigație“.

Pe 10 septembrie am plecat spre Constanța, pe o mare splendidă, cu vânt bun din SV. Navigăm numai cu vele. La travers Tuzla prindem 12 Nd. Bricul este bandat la tribord. Înclinometrul arată 16 grade.

E splendid. La „Mircea“, ca elev de Liceu Militar de Marină și al Facultății de Navigație am făcut de cinci ori practică și am trecut prin multe întâmplări extraordinare, dar parcă nici una dintre ele nu a fost ca furtuna din septembrie 1953.

contraamiral (r)

George PETRE

FURTUNA DE ATUNCI

„Mola parâmele!“ și „Mircea“ se depărtează-ncet de cheu.
Un soare de-nceput de toamnă îi aurește copastia,
Suntem la posturile noastre, purtând pe fețe bucuria
Că navigăm, și nu ne pasă că vom da pipt cu ceasul greu!

Rămâne portul drag în urmă; și fetele ce le-am cântat...
Acum suntem doar noi și Marea; ni se-implinesc atâtea vise,
Și depărtări misterioase în calea noastră sunt deschise,
Și fiecare se visează un matelot adevărat!

Dar, iată: Marea cea albastră, până acum atât de blândă
Se-nfurie pe neștiute, ne cască hăuri largi în drum;
Nori grei îneacă orizontul ca niște caiere de fum
Și urlă îndrăcit furtuna, ca o dihanie flămândă.

... E tot mai grea povara mării; ne-apasă negura pe frunți,
Cu chipul împietrit de grijă un ofițer ne-ncurajază,
Dar peste marea-nverșunată nu se arată nici o rază,
Doar norii-nvolburăți și-n prova talazurile parcă-s munți!
Cu tromba-n brațe câte unul dă peștilor bogat tribut,
Un altu-și strânge tâmpla-n palme, înnebunit de rău de mare;
Iar prova se înfige-n valuri, de crezi că nu are scăpare,
Dar se ridică iar, semeată, și jocu-l ia de la-nceput!

Trec ceasuri grele, vine noaptea, cu bezna ei de țințirim
Și vijelia ne-mpăcată mai aprigă prin valuri scurmă,
Și parcă lumea stă să-și spună doar rugăciunea cea din urmă...

Dar nu! Speranța e în navă, și nava-i zdravănă, o știm!

Trei zile a durat prăpădul, prieteni, vă mai amintiți?
Scrâșneau catargele; adesea credeam că ne-a lovit năpasta;
La fel de greu ne-a fost, dar iată că noi, din bătălia asta
Ieșirăm toți, bărbați ai mării, mai viguroși și mai căliți!

... De-atunci se împliniră, iată, cincizeci de ani: mai grei, mai buni,

Pe drumuri ce n-au fost ușoare, ne-am împlinit pe rând destine

Și am gustat din cupa vieții, aflând ce-i rău și ce e bine;

Pe mare, pe uscat, în suflet – destule-am mai avut furtuni....

Dar parcă ea, **prima furtună**, pe marea fără de hotar
Parcă-a fost ieri, mândră poveste, ne stăruie la fel de clară,
Și-n toamna vieții retrăind-o, intrăm o clipă-n primăvară,
Cu „**Mircea**“ viu în amintire, și-n inimă de marinari!

Ion ARAMĂ

Întâmplări de pe „MIRCEA“

O vizită imperială

*Comandor (r) Alexandru HĂRJAN,
Comandant al navei-școală „Mircea“
în perioada 1965-1973*

Multe și variate au fost activitățile desfășurate de Nava Școală „Mircea” în perioada de după modernizarea din anul 1967, care s-a efectuat la șantierul Blohm și Voss din Hamburg. Printre activitățile navei, în afara celor de instrucție și învățământ specifice, se înscriseră și acelea de agrement și protocol pe care Marina Militară, prin „Mircea”, le-a asigurat la solicitările eșaloanelor superioare militare și de stat.

Astfel, în anul 1970, la 29 iulie, nava a primit vizita șahișahului Iranului – Mohamed Reza Pahlavi Ariamer și a împărătesei Farah. Acestora, vizitând România, printre alte activități pe litoral, le-a fost oferită o ieșire pe mare cu „Mircea”, pentru a asista în cadrul marșului, la un exercițiu demonstrativ de întindere și strângere a velelor și navigație cu vele.

Interesul și ineditul pentru vizitatori nu l-a constituit, desigur, navigația propriu zisă pe o barcă cu vele sau un iaht oarecare, de care mai mult ca sigur că nu duceau lipsă la ei acasă, ci asistarea la un spectacol deosebit, în care unul din puținele mari veliere din lume încă în funcțiune, întindea 1758 mp de vele cu ajutorul a câtorva kilometri buni de parâme manevrate de pe punte și din arboradă de mai bine de 150 de marinari, în cea mai mare parte studenți ai Institutului Militar de Marină „Mircea cel Bătrân”, răspândiți pe vergi la înălțimi de până la 40 metri deasupra nivelului mării.

În vederea vizitării navei de către înalții oaspeți, la bord au fost luate măsuri corespunzătoare de pregătire a navei și echipajului.

La acea dată pregătirea echipajului nu ridica probleme deosebite întrucât oamenii erau instruiți pentru lucru în arboradă. Erau necesare numai coordonarea și regizarea acțiunilor în vederea realizării simultaneității pe arbori și vergi pentru ca manevrarea velelor să fie cât mai plăcută privirilor și să fie executată repede și în deplină siguranță. Toate acestea precum și pregătirea navei sub aspectul ei marinăresc a necesitat un volum mare de muncă. Au fost spălate și piturate, acolo unde era cazul, toate suprastructurile navei de deasupra punților principale, instalațiile și bordajul navei în exterior. Manevrelor curente

(parâmele vegetale) au fost date jos și spălate în întregime, accentul punându-se pe patronarea și matisarea lor în vederea realizării unui aspect marinăresc fără cusur. În ajunul vizitei au fost bricuite punțile și furbișate alăturile. Totul strălucea de curățenie.

Pregătirile au fost făcute în rada portului Mangalia, la ancoră, adâncimile



mici ale apei din acvatoriu făcând imposibilă intrarea navei în port pentru îmbarcarea vizitatorilor. Din această cauză, toate pregătirile, îmbarcarea și debarcarea oaspeților au fost făcute în radă, la ancoră.

Aducerea la bord s-a făcut cu un remorcher. Pentru transbordare s-a confecționat special o schelă cu platformă rabatabilă robustă, prevăzută cu balustrade, astfel încât îmbarcarea și debarcarea la și de la „Mircea”, să se facă ușor și sigur.

Ziua de 29 iulie a fost o zi frumoasă, însoțită și cu vânt slab, parcă special aleasă pentru un astfel de eveniment. Totul s-a desfășurat conform planului fără a ridica vreă problemă deosebită. Grupul de vizitatori n-a fost prea numeros. Șahișahul a fost însoțit din partea conducerii superioare de la București de către Emil Bodnăraș, iar împărăteasa Farah de către Mia Groza. Marina militară a fost reprezentată de viceamiralul ing.

Grigore Marteș, comandantul Marinei și de comandantul Institutului Militar de Marină „Mircea cel Bătrân”, căpitanul de rangul I (comandor) ing. Ilie Ștefan.

După ambarcarea oaspeților, aceștia au fost invitați să se așeze în fotolii, așezate în extrema pupa a navei, unde puteau sta comod, fără a stânjeni manevrele, și în siguranță, să poată urmări manevrele de întindere și strângere a velelor. Pregătirile fiind terminate, nava a virat ancora imediat și s-a pus în mișcare cu viteză mică, luând un drum de larg, favorabil manevrei cu vele.

În timpul manevrei, la un moment dat împărăteasa Farah cu grupul ei de femei a venit în fața cabinei de navigație, pentru a urmări mai îndeaproape mișcările oamenilor de pe punțile navei, întrucât de la extrema pupa tot ce se executa pe punți era mascat de suprastructura cabinei de navigație.

Cineva de la navă i-a adus și oferit un fotoliu, dar Farah a refuzat politicos așezându-se și rezemându-se de parâmele care erau rânduie pe caviliera din fața cabinei. Această atitudine a împărătesei a avut menirea să mă bucure și în același timp să mă și îngrijoreze. M-a bucurat că prin atitudinea sa a dovedit că se simțea în largul ei la navă, refuzând fotoliul și așezându-se direct pe parâme, dar îngrijorarea mea s-a datorat faptului că parâmele pe care se așezase ar fi putut să nu fie suficient de curate și să-i murdărească îmbrăcămintea. Grijile mele în această privință au fost risipite numai atunci când Farah, ridicându-se după terminarea manevrei de întindere a velelor și revenind la locul inițial, de la extrema pupa. Am constatat că pe îmbrăcămintea ei nu exista nici o pată, veșmintele fiindu-i la fel de curate ca și înainte de a se așeza și rezema de parâme.

Au fost întinse toate velele navei, cu excepția celor de la arborele artimon care, dacă ar fi fost desfășurate, ar fi deranjat și incomodat grupul de vizitatori.

Oamenii s-au mișcat foarte bine, dovedind o bună instruire și, ca și în multe alte ocazii, au fost animați de dorința de afirmare pentru prestigiul navei „Mircea” și al echipajului acesteia.

Manevrele în ansamblu au fost regizate puțin.

Cuvântul de ordine, dat tuturor celor angajați în rolul de manevră a velelor - cadre, studenți și militari în termen, a fost



acela de a acționa centralizat la comenzile comandantului navei. Șefii de arbori, grupuri și vergi aveau dezlegarea de a interveni direct prin ordine și rapoarte numai în cazul în care ar fi observat nereguli sau incidente în funcționarea tehnicii, care ar fi pus în pericol securitatea oamenilor sau degradarea materialelor. Totul s-a rezolvat numai prin semne, muștește. În afara comenzilor date de la punctul central, nu se auzea altceva decât scrâșnetul macaralelor, vergilor mobile ce culisau în plan vertical și al faldurilor velelor umflate de vânt. Timpii realizați în dezlegarea, desfășurarea și întinderea velelor au fost de 15 minute iar, pentru strângere și legare de 25 minute, corespunzând timpilor realizați de un echipaj cu o bună pregătire în domeniu.

După terminarea manevrei velelor s-a luat drum cu alură convenabilă față de vânt, încât acesta să umfle cât mai bine toate pânzele, acționând cu randament maxim. Pentru a realiza o atmosferă plăcută,



marinărească, asemănătoare celor din secolele trecute, la navă s-a oprit funcționarea motorului auxiliar și pentru 20-30 minute nu s-a mai auzit nici un zgomot de motor, nici o trepidație în afară de zgomotul slab produs de înaintarea navei prin apă și a vântului suflând în vele.

Durata șederii înalților oaspeți la bord a fost de aproximativ două ore, incluzând manevrele de plecare și ancorare a navei în radă. Manevrelor de strângere și legare a velelor au fost și acestea bine și sigur

executate, impresionând plăcut pe cei prezenți la bord.

Impresia plăcută a fost realizată în mod deosebit și de curățenia și ordinea marinărească impecabilă de la bord, prin suprafața velică mare, numărul mare de oameni angajați în manevre, care cu mișcări rapide și sigure, la înălțimi considerabile, lucrau ca niște trapeziști de la circ, într-o arenă mobilă pe suprafața mării și sub cerul liber.

Toate activitățile prevăzute în plan au fost executate și încadrate matematic în timp.

După ancorarea lui „Mircea” în radă, întregul grup de vizitatori a părăsit nava, îmbarcându-se pe remorcherul cu care veniseră. Înainte de plecare, Mohamad Reza Pahlavi Ariamer, întinzându-mi mâna a mulțumit pentru tot ce a văzut și urmărit la bordul navei „Mircea”.

Cu echipajul aliniat „la front” în bordul tribord „Mircea” a dat onorul convenit unor vizitatori de rang înalt, înscriind încă o pagină deosebită în jurnalul său de bord.

Șefii statului român la bordul bricului MIRCEA

Începând cu prima vizită făcută de regele Carol al II-lea, aproape toți șefii statului român au pășit pe puntea navei-școală „Mircea”. Regele Mihai I a participat la retrocedarea navei de către fosta Uniune Sovietică după ce fusese capturată, în mod abuziv, la începutul lunii septembrie 1944. Chivu



19 aprilie 2004 - la festivitatea de plecare a navei în a doua călătorie transatlantică

Stoica și Gheorghe Gheorghiu Dej au fost la bord în calitate de președinți ai Consiliului de Stat al Republicii Populare Române, cu prilejul Zilelor Marinei. Nicolae Ceaușescu, în calitate

bombe reactive. Ion Iliescu a fost prezent la festivitatea de plecare a navei-școală la a doua călătorie de studii transatlantice. Traian Băsescu, a fost de mai multe ori la bordul acestei



Comandantul de lungă cursă Traian Băsescu printre marinari, la bordul navei-școală MIRCEA, cu prilejul sărbătoririi a 30 de ani de la absolvirea Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”

de președinte al Republicii Socialiste România, a fost la navă, participând la un exercițiu militar de căutare și atac a unui submarin de către nave de suprafață cu

nave: în calitate de student al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, în calitate de absolvent al acestei prestigioase instituții de învățământ superior de marină și de președinte al României.

NOTĂ: Fotografii preluate din revista „Marina Română”, editată de Statul Major al Forțelor Navale, nr. 1 (98) 2004 și 5 (135) 2009

MARȘUL NAVEI-ȘCOALĂ „MIRCEA“ DIN VARA ANULUI 1975 DUPĂ UN JURNAL PERSONAL INEDIT

Articol publicat în revista „Marea noastră“ nr.48/2003 și semnat de prof univ. dr. Valentin Ciorbea, la acea dată colonel, șef de catedră în Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ - Constanța. La începutul articolului este prezentat pe scurt ofițerul din jurnalul căruia sunt reproduse pasajele redactate.

Căpitanul de rangul II (căpitan-comandor) Ion Rusu: născut în 1934 în comuna Cergăul Mare, jud. Alba; 1953-1957 - elev al Școlii Militare Superioare de Marină; 1957-1967 - Comandat de vedetă torpiloare; 1967-1978 - ofițer în cadrul secției învățământ din Comandamentul Marinei Militare; 1978-1979 - curs de scafandri în Franța; 1979-1984 - comandant al navei de scafandri de mare adâncime „Grigore Antipa”; 1984-1986 - ofițer în Comandantul Marinei Militare. A decedat în 1986.

Ca răspuns la invitațiile de-a participa la cele mai importante manifestări marinărești internaționale din vara anului 1975: „Sail Amsterdam - 700” - sărbătorirea a șapte secole de la întemeierea marelui port olandez - și la „London Festival of Sail” - prilejuită de împlinirea a 200 de ani de la crearea „Asociației engleze a navelor cu vele, nava-școală „Mircea” a efectuat un marș de instrucție și reprezentare, cel mai important din cariera sa până la acea dată. Conform planului de marș „Mircea” urma să ancoreze în porturile Gibraltar, Amsterdam, Le Havre, Londra și Palermo. Printre ofițerii ambarcați pe „Mircea” pentru a participa la acest marș s-a aflat și căpitanul de rangul 2 Ion Rusu (pe care prietenii îl „alintau” datorită tenului său măsliniu, dar mai ales caracterului și tonusului său optimist pe care îl afișa constant, cu numele de „Pongo”), din Comandamentul Marinei Militare. Cu meticulozitate și talent, C.R 2 Ion Rusu și-a făcut însemnări din activitatea echipajului și a navei, a descris documentat locuri pe care le-a vizitat, realizând un îngrijit jurnal personal al marșului, unul din cele mai interesante documente de acest tip pe care am avut ocazia să le cercetez.

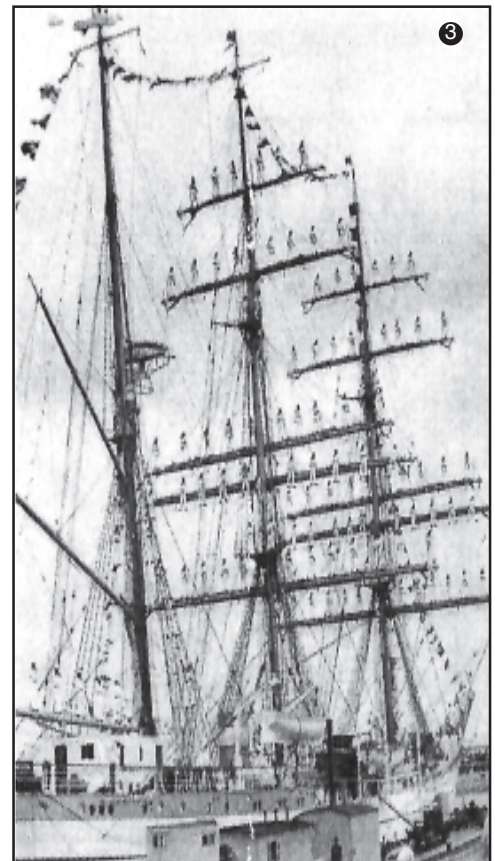
Intitulat de autor „Cu nava-școală „Mircea” prin șapte mări și Oceanul Atlantic 19.07-24.09.1975, jurnalul a fost scris pe un caiet format A4 și conține 106 pagini de text, 8 hărți cu etapele marșului și foi de fotografii cu imagini de la bordul navei ori din locurile vizitate de autor. Păstrat de familie, jurnalul ne-a fost pus la dispoziție de doamna Adriana Sporis, fiica ofițerului. Pentru posibilitatea de a-l studia și prezenta cititorilor revistei „Marea Noastră”, iubitorilor N.Șc. Mircea, exprimăm și pe această cale doamnelor Elena Rusu și Adriana Sporis grațitudinea noastră și a redacției.

Jurnalul se deschide cu câteva considerații ale autorului referitoare la rolul și importanța velierului școală în formarea marinarilor români. Pentru cpt.

de rg. 2 Ion Rusu, N.Șc. „Mircea” a însemnat „locul unde a început silabisirea canoanelor marinărești”. Referindu-se la „biografia” velierului, autorul apreciază că aceasta este inclusă în sutele de biografii ale celor care s-au instruit la bordul său”. Anticipând lipsa navei din procesul de instruire a echipajelor, cpt de rg. 2 Ion Rusu notează în jurnal: «Marina fără „Mircea” ar părea ca un an fără sărbători, ca o floare fără miros. Fără „Mircea” parcă nici nu s-ar explica și povesti cele mai frumoase clipe ale profesiei noastre»

Autorul și-a întocmit însemnările pe zile, când evenimentele au fost mai numeroase, ori pe săptămâni când „Mircea” se afla în marș în plină mare. Ceea ce surprinde plăcut în lectura jurnalului este spiritul de observație al autorului precum și considerentele istorice asupra unor evenimente. Bunăoară, intrarea în strâmtoarea Bosfor îi prilejuește acestuia motivația să-și imagineze istoria Turciei ca într-un „film nemaivăzut”, începând cu faptele sultanilor care au creat Imperiul Otoman până la „cotitura istorică” realizată în anul 1923 de către Kemal Atatürk. La intrarea în strâmtoarea Dardanele „ce poate fi asemuită cu intrarea într-o gură de tunel uriaș”, autorul înțelege mai bine importanța afirmațiilor marelui diplomat Nicolae Titulescu făcute la Conferința de la Montreaux din 1936 pe care-l citează: „Tot ce atinge M. Neagră interesează în cel mai înalt grad țara mea”. Un moment descris cu emoție a fost întâlnirea cu nava „Livezeni” în Marea Egee, moment ce-a „adunat” tot echipajul pe punte, s-au acordat saluturi reciproce, s-au făcut fotografii iar reporterul T.V.R. Horia Vasiloni a reținut momentul pe peliculă. Navigația prin Arhipelagul Grecesc îi amintește căpitanului de rangul 2 Ion Rusu de expediția lui Xerxes peste Helespont, de

eroul legendar - Egeu. Intrarea în Marea Mediterană s-a făcut pe o căldură de 35° astfel, notează autorul „acum și ținuta în slip e prea groasă”. Zilele îi par obositoare, „căldura și singurătatea încep să-și spună cuvântul”. O zi aparte în activitatea navei și a echipajului a fost 1 august 1975. Era „Ziua Marinei”, (în



timpul regimului comunist „Ziua Marinei” se sărbătorea în prima duminică din august) și jurnalul descrie cum s-a sărbătorit această zi la bordul lui „Mircea” aflat în marș.

La stația de radio s-au citit câteva lucrări sub tematica: „Ziua Marinei Române”, echipajul a fost adunat „la front la puntea centru” unde s-a dat citire „Ordinului ministrului Apărării Naționale adresat marinarilor militari. Totodată, ziua



de 1 august 1975 a fost, cum precizează autorul, „Zi de curățenie și de dichiseală, nava se primenește pentru a putea intra din nou în lume”, adică în primul port, Gibraltar. A doua zi, 2 august 1975, „printr-o crăpătură a ceții apare vârful de stâncă al Gibraltarului. O coamă lungă de granit, învelită până la jumătate în pădure. După acostarea navei la cheu, pentru o parte a echipajului, ca dealtfel și pentru autor, cel mai important moment l-a constituit plecarea în oraș. Acest moment l-a realizat nu oricum ci în postura de

concluzionează tranșant: „Gibraltarul nu este altceva decât o stradă comercială

intrarea într-un port. Un alt moment aparte l-a constituit vizita la bord a prințesei Beatrix. Cu aceeași meticulozitate autorul descrie plecarea din Olanda și drumul spre Le Havre. Turul portului, dar mai ales vizita la Paris, îi prilejuiește lui Ion Rusu noi și interesante descrieri.

O altă parte importantă a jurnalului reține însemnările și impresiile autorului referitoare la vizita lui „Mircea” la Londra, de la detaliile privind incidentul „înclinării” lui „Mircea” pe refluxul Tamisei, până la descrierea Londrei și a diverselor locuri vizitate în capitala Angliei.

Următorul popas pe care velierul l-a făcut pe „drumul de întoarcere” a fost la Palermo. Descrierea orașului, vizita pe muntele Pellegrino la Capela Santa Rozalia, patroana orașului, îl înfățișează pe autor ca un atent și fin observator al detaliului. Dealtfel, în paginile jurnalului cititorul va descoperi în autor și un portretist de „personaje” ce au urcat la bord. Spre exemplu pilotul turc are „o mutră de oltean sadea”, iar omologul său din Gibraltar îi apare „amestec de european cu marocan”. Marșul lui „Mircea”, „marele marș”, cum l-a numit Ion Rusu s-a încheiat după 7774 Mm (14.397 km). „Acum când totul s-a terminat, regretul că a durat așa de puțin este nesemuit de mare”, sunt utimele rânduri ale acestui interesant jurnal de marș, ce l pune în valoare pe regretatul autor, dar mai ales pe „Mircea”, cel r special ambasador al României.



ca Lipskani, unde se vând de toate, mărginită de vile și hoteluri luxoase. „Mircea” s-a despărțit de Amiralitatea Engleză însoțită de nave militare și sportive, punând prova pe Oceanul Atlantic, ce-și face simțită prezența prin niște valuri lungi”. În ziua de 5 august 1975, membrii tineri ai echipajului au fost botezați (foto 1). I-a revenit autorului rolul de al interpreta pe Zeul Neptun (foto 2). Drumul lui „Mircea” „spre mica republică de negustori, Olanda”, este descris cu același talent. Câteva pagini sunt dedicate zilei de 15 august 1975, când „Mircea” a intrat în Imujden în fruntea „cortegiului plutitor al velierelor participante la paradă. „Salutul pe vergi” (foto 3), ecoul celor trei „ura, ura, ura” rostit din cele 100 de piepturi din Carpați, venite în țara lălelelor ca soli de pace și prietenie, a fost momentul celei mai reușite și impresionante manevre executate vreodată de „Mircea” la



deținător de capital în moneda străină forte: avea o liră și 30 de peny. După ce inspectează orașul, cpt. de rg. 2 Ion Rusu

Cu „Mircea” la Palermo... Pe urmele lui Bălcescu

În septembrie 1975 am făcut o escală cu „Mircea” la Palermo. Pe atunci, la nr.24 de pe Via Butera se mai afla încă în picioare, așteptând să fie demolată, clădirea vechiului hotel Trinacria (numele antic al Siciliei). Două plăci comemorative puse la intrare ne

informează că, pe la mijlocul secolului trecut, au locuit aici o vreme marele nostru Nicolae Bălcescu (1819-1852) și, după câțiva ani Giuseppe Garibaldi (1807-1882). Mă bucur să văd din nou alăturate două nume la doar câteva minute după ce am participat la depunerea de coroane de flori la bustul lui Bălcescu din Parcul Garibaldi. Aflu că de aici, de la Trinacria, a pornit Garibaldi spre Roma și îmi amintesc că, la expediția sa din Sicilia (1860) au luat parte și români din Transilvania. Mai emoționantă însă pentru noi este cealaltă inscripție, pe care o redau într-o traducere aproximativă: „În această casă a murit în exil, singur și necunoscut, la 29 noiembrie 1852, Nicolae Bălcescu, istoric de seamă și patriot înflăcărat, luptător pentru reînflorirea (risveglio) României

moderne”.

A doua zi am vizitat și Catacombele Capucinilor (datând din secolul al XVI-lea) unde o placă scrisă în românește și pusă de exilați români în 1952 amintește iarăși de Nicolae Bălcescu. Un italian din partea locului îmi confirmă că printre cele peste opt mii de mumii aduse aici din cimitire până în anul 1880 s-ar găsi și cea a lui Bălcescu, dar nu se cunoaște exact care este. Nu știam atunci ceea ce aveam să aflu din presă abia peste câțiva ani și anume că, mumia lui Bălcescu fusese deja identificată și că ofițerul Șerban Ghiorghiu din marina noastră civilă a putut să o vadă în ziua de 24 octombrie 1974. (v „Magazin Istoric”, nr.11/1977 și „Marea Noastră”, nr.9/1990).

Comandor (r)

Neculai PĂDURARIU

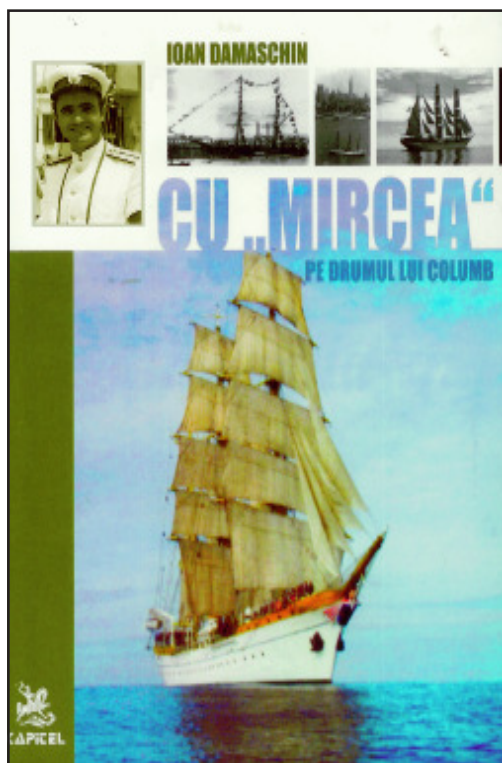


PRIN TRIUNGHIUL BERMUDELOR LA „OP SAIL 1976”

Comandor (r) dr. Ioan DAMASCHIN

„MIRCEA” pornește la drum spre cea mai mare regată a secolului

„INTERNATIONAL SAIL TRAINING RACES 1976” reprezintă, fără îndoială, cea mai amplă și binețles frumoasă regată din toate timpurile, care avea să reunească marile veliere ale lumii (circa 20 de nave de clasa „A” și peste 1.000 din clasa „B”). Spre mândria Marinei Române, la cel mai înalt catarg al unuia dintre veliere flutura tricolorul, iar velierul nu era altul decât nava-școală „Mircea”, aflat în cel de-al 37-lea an al existenței sale. Era pentru prima oară când „Mircea”, velier din „Clasa A”, participa la o regată, prilej cu care avea să se confrunte „în direct” nu numai cu cele patru „Sister Ship” (Eagle - SUA, „Gorch Fock” - RFG, „Sagres II” - Portugalia și



„Tovarișci” - URSS) dar și cu alte veliere mai mari.

„OPERATION SALL 1976 (OPSAIL '76) a constituit una din cele mai atractive manifestări prilejuite de aniversarea bicentenarului Statelor Unite și a avut ca punct de plecare portul Hamilton din insulele Bermuda, iar ca punct de sosire, portul New Port de pe coasta de est a Statelor Unite ale Americii. Periplul transoceanic al lui „Mircea”, avându-i la

bord pe elevii anului II de la Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” aflați în stagiu de practică, a început la 4 martie 1976, când, la orele 10.20 s-a desprins de cheu, părăsind portul Constanța. Era chiar ziua în care autorul acestor rânduri, cu gradul de locotenent major și având funcția de responsabil cu legăturile radio ale navei și, totodată, ofițer instructor, împlinea vârsta de 27 de ani.

„Comunicări urgente”

Furat de multiplele sarcini de la bord, aveam să uit cu totul de aniversare. Către ora 22, suprapus pe „torsul” motorului care-l apropiase binișor pe „Mircea” de Bosfor, sbâmăitul prelung și strident al telefonului din cabină îmi zgârie timpanele. „Trebuie să te prezinți imediat la salonul de protocol, la comandantul superior al marșului, pentru comunicări urgente”, răsună vocea gravă a prietenului și colegului meu, locotenent major Pavel Suci, ofițer cu navigația. În momentul când, precipitat, încheindu-mi ultimul nasture

la haină și „înarmat” cu stiloul și camețelul de radiograme mi-am făcut apariția în ușa salonului, mi s-a dezvăluit o surpriză de proporții: uriașa masă ovală din salon, în jurul căreia se aflau ofițerii bordului, inclusiv maestrul Radu Theodoru, era o masă festivă cu tot felul de bunătăți, augmentate și de ceva întăritoare din care nu lipsea sticla de șampanie. Emoție. M-am dezmeticit abia când a început cu „Mulți ani trăiască” și mi s-au împărțit cadourile, nesperat de consistente. A doua zi dimineața, pe un soare cu dinți, plutind maiestuos prin Bosfor, admiram măreția caravanșeraurilor sultanilor otomani, ce ni se dezvăluiau privirilor de pe malul european al strâmtoarei, sau a minaretelor înțepând cerul ce bordau geamia citorită de împăratul Iustinian „Sfânta Sofia” și Moscheea Albastră, rivala ei, citorită de nu mai puțin

celebrul sultan Murad al II-lea. Marea Marmara, chiar și Marea Egee ne întâmpină nesperat de prietenos dar o furtună de o rară violență zguduie trupul de oțel al navei în plină Mediterană, pentru tinerii învățaței, aceasta fiind „proba de foc” întru știința și practica marinăriei.

În plin ocean

Trecem Gibraltarul fără probleme deosebite, și, imediat, ni se desvăluie

un Atlantic liniștit în toată măreția lui. Ne permite chiar și să facem botezul oceanului, pentru cei aflați în premieră. Liniștea nu durează mult. Cam prin dreptul portului Casablanca „Mircea” deja începe să urce pe uriașe valuri ca pe o golgotă, ajunge pe creastă, rămâne câteva secunde suspendat cu elicea afară, după care plonjează în hăul deschis între valuri, înneccându-și de fiecare dată bompresul și luând zeci de tone de apă pe puntea principală. O nouă „probă de foc” pentru echipaj. Prima escală - portul Las Palmas din Insulele Canare, după 19 zile de navigație. Și iată-l pe „Mircea” la 26 martie, cu vele ridicate, ieșind maiestuos, cu vântul favorabil, din portul Las Palmas, luând drumul sud-vest pentru a începe traversada. Se ridică velele și se oprește mototul. Definitiv, pe tot parcursul traversării oceanului. Se atinge Ecuatorul și, la bord se organizează cu tot fastul Botezul Ecuatorului, festivitate patronată, evident, de zeul Neptun. După 35 de zile între cer și apă, intrăm în primul port sud-american, Cartagena (Columbia), unde gazdă primitoare ne este un elegant velier din aceeași clasă - „Gloria”. Urmează porturile: La Guayra (Venezuela), Vera Cruz (Mexic) și Havana. Nota dominantă în porturile Americii Latine: peisaj mirific și oameni extrem de primitori, la fel ca pe vremea când Columb descoperea, cu aproape patru sute de ani în urmă, Lumea Nouă.

În triunghiul Bermudeilor

Părăsim Havana. La bord, întinderea sau strângerea velelor pe vreme bună sau rea, ziua sau noaptea, contra cronometru, constituie acum un lucru mai mult decât obișnuit. Elevii-marinari, acești flăcăi bronzăți, siguri în mișcări pe punte și în arboradă, dau siguranța că totul este





pregătit pentru grandioasa confruntare a velierelor. Până atunci trebuia să mai traversăm doar... „Triunghiul Bermudelor”. Cu două săptămâni înainte de plecarea din Constanța, revista LUMEA publicase în serial (în premieră) un material despre

blitz; ofițerul cu manevra velilor, îmbrăcat într-un costum ignifug pentru intervenții la incendiu, de un alb stălucitor, având o lanternă sub vizorul roșu de la gluga costumului, stătea cu spatele spre ușă gata de a declanșa un radiocasetofon.

Pe bandă era înregistrată o voce gravă, guturală, apocaliptică: „Teodoru fă-ți bagajele, am venit să te iau”. În sfârșit, sub o motivație oarecare Radu Theodoru este adus spre cabină de profesorul Albu, care, dispăre pe punte. Deschide ușa. De pe scaun în întuneric, încet și grav precum un extraterestru se ridică un uriaș în costum strălucitor, cu o lumină palidă roșiatică în dreptul capului, făcând o răsucire de o sută optzeci de grade. Nea Radu, în mod reflex încearcă, în zadar să aprindă lumina. De sub masă sclipește ca un fulger... blitz-ul. Clipe de groază. Imortalitate. Pe holul de sub dunetă cei implicați asistă gata de a savura o farsă care, în final s-a terminat cu bine. Putea să se termine și altfel.

Un start cu multe peripeții în



disparițiile misterioase de nave și avioane din această zonă a Oceanului Atlantic, de forma unui triunghi, cuprinsă între Havana, Peninsula Florida, și Insulele Bermude, supranumită și „Triunghiul Morții”. Aproape nouă zile de navigație solitară, navele parcă dispăruseră complet din jurul nostru, iar o păclă ce făcea din orizont o linie nedefinită crea impresia de plutire într-o zonă abisală. La bord, între membrii echipajului predomină, evident, discuțiile despre disparițiile misterioase, care mai de care venind cu explicații și „noutăți”.

Maestru Radu Theodoru, de la înălțimea poziției de scriitor excelează în fantezii, fapt ce ne determină pe câțiva ofițeri să-i pregătim o farsă. Am recunoscut și atunci, o recunosc și acum că nu a fost cea mai inspirată, acum, însă ea este ...istorie.

Complot în toată regula. După masa de seară, profesorul Albu (translatorul), colegul său de cabină, are misiunea de a-l ține pe maestrul cca un sfert de oră pe punte departe de cabină; șeful mecanic, deconectează întrerupătorul de lumină din cabină; secundul navei, se culcușește sub masă înarmat cu un aparat foto cu

cea mai mare regată din istorie

La 16 iunie ancorăm în portul Hamilton din insula Great Bermuda. Animație mare. Mulțimea de catarge împrăștiate printre insulițe ne dă senzația de atmosferă precompetițională. Și încă nu au sosit toate navele. O bună parte, mă refer la cele mari din clasa „A”, sunt angrenate în regata Santa Cruz de Tenerife - Bermuda care nu s-a încheiat. Ajunși în portul Hamilton aflăm despre telegrama adresată de președite de atunci al SUA,

Gerald Ford, președintelui Roâmniei prin care se aduc mulțumiri pentru modul în care poporul român marchează Bicentenarul Independenței SUA. În telegramă se fac referiri directe la navașcoala „Mircea”. „Călătoria transatlantică a frumosului bric «Mircea» pentru a participa la festivitățile navale Operațiun Sail a fost primită cu plăcere de milioane de americani”. Începe febra premergătoare regatei. Echipajul pregătește nava și verifică manevrele în timp ce comandantul navei, căpitanul de rangul III, Eugen Ispas împreună cu navigatorul, Pavel Suciuc și ofițerul cu transmisiunile, adică subsemnatul sunt invitați de către organizatori pentru a li se aduce la cunoștință regulamentul de desfășurare al cursei. Aflăm că startul se va da dintr-o poartă marcată de nava „Bay State” a Academiei Navale Americane și de fregata britanică F - 119 - „Eskimo” care va fi și nava starter. Nu sunt probleme deosebite afară doar de faptul că poarta de plecare are 1,5 Mm lățime (aproximativ 2.800 m). În acest spațiu vor trebui să manevreze 18 nave de clasa „A” (cu deplasamente între 500 - 4.600 tone)

aproximativ 100 nave din clasa „B” și alte câteva sute de nave mici și ambarcațiuni de toate felurile! Comandantul na-veișcoala „Mircea” semnaleză insuficiența spațiului de manevră, simultan cu omologul său de pe nava vest-germană „Gorch Fock” și problema este pusă în discuție imediat, cerându-se mărirea distanței la 3 Mm. O altă propunere este aceea ca navele să treacă pe rând prin poartă. Se amână răspunsul pentru a doua zi când aflăm surprinși că nu s-au aprobat propunerile. Ni se comunică posibilitatea folosirii motoarelor în caz de pericol pe linia de start. Și toate acestea pentru un spectacol forte! Cele 4 zile de staționare în portul Hamilton trec pe nesimțite marcate de pregătirile intense pentru regată, vizitarea orașului și celelalte activități. La bordul lui „Mircea” se ambarcă un grup

de corespondenți și fotoreporteri de la compania de televiziune „NBC” și de la publicațiile „The Național Observer”, „Sports Illustrated”, „Național Geographic”, înarmați cu toate cele necesare imortalizării momentelor palpitate ale regatei. Duminică, 20 iunie, este planificat startul. Începând cu primele ore ale dimineții, navele ies pe rând din port, îndreptându-se spre zona în care se instalase poartă de plecare. Mai întâi ies navele mari de clasa „A”, urmate de cele de clasa „B” și de sutele de ambarcațiuni turistice și de nave de pasageri mai mari



sau mai mici. Spre orele amiezii, pe o suprafață de numai câteva mii pătrate, marea este împânzită de catarge într-o continuă mișcare. În aer se petrece același lucru: avioane, avionete, hidroavioane și elicoptere survolează neconținut spațiul destinat întrecerii sportive. Se apropie ora startului. Navele, folosind motoarele, se concentrează spre poartă cu velele gata de a fi ridicate. Vântul bate cu forța 4 și promite un timp ideal. La ora 14.00, având propulsorul încet înainte, începem pregătirea pentru ridicarea velor, declanșată, ca de obicei, de comanda „La front pe vergi !”, când întregul echipaj se află la puntea centru, fiecare marinar fiind într-o poziție gata de a acționa. Comenzile și mișcările se desfășoară ca într-un spectacol bine regizat. La nava starter „Eskimo” se ridică pavilionul și răsună o salvă de tun, semn că mai sunt 10 minute până la start. Mircea se află foarte aproape de linia de plecare cu mașinile foarte încet înainte și având desfășurate velele gabier, contra gabier și focul nr. 3. Sunt minute de maximă concentrare. Încă de la plecare trebuie obținut cel mai bun avantaj, având și grija evitării zecilor de ambarcațiuni de toate tipurile și mărimile care se mișcă printre nave. În caz de coliziune acești temerari în micile lor ambarcațiuni (mai mult sau mai puțin motorizate) n-ar avea nici o șansă. Riscul și răspunderea le aparțin în exclusivitate: „Navele mari nu au nici o responsabilitate în caz de coliziune cu cele mici” spun organizatorii. Nici nu se poate altfel în aceste condiții! Iată însă că se ivesc necazuri la veliere mari din oțel. În babord, la mai puțin de 1.000 m printre sutele de catarge în mișcare se vede cum bompresul navei spaniole „Juan Sebastian de El Cano” pătrunde în arborada celei argentinienne „Libertad”. Arboretul de la arborale prova al navei spaniole se frânge ca un vreasca (este construit din oțel și are dimensiunile unui stâlp de telegraf). „Libertad” se descurcă și cu 2 vele rupte, pătrunde prin poartă, în timp ce nava spaniolă cu câțiva marinari răniți, manevrează, renunțând la regată. Și alți comandanți sunt grăbiți, printre care cel al navei columbiene „Gloria” care ia startul cu 5 minute mai devreme. I se semnalează să reia startul, dar fie că nu observă semnalele, fie că le ignoră, își continuă cursa. Comform regulilor stabilite nava va fi penalizată cu 4 ore la sfârșitul întrecerii.

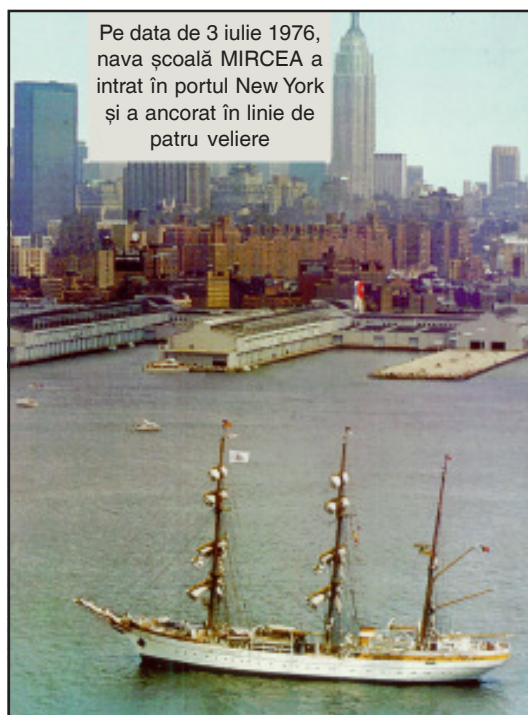
Ora 14.55. A doua salvă de tun de la nava starter „Eskimo” anunță că mai sunt doar cinci minute până la start. Momente de maximă tensiune. „Mircea” are o poziție ideală în vânt, spre partea din dreapta a porții, iar de „Eskimo” îl mai despart doar 6 cabluri. Se dă comanda stop la mașini. În babord se înscriu „Dar

Pomorza” și „Christian Radich”, iar în pupa, foarte aproape „Eagle”. Pe „Mircea” se ridică o parte din vele. O privire aruncată peste babord și din aer. De „Eskimo” și linia de start ne mai despart doar câteva zeci de metri.

Ora 15.00 Se observă bulbucii de fum alb ale celor două salve de tun de la „Eskimo” și „Bay State” anunțând startul în regata internațională Bermuda - Newport. Următoarele secunde vor avea o desfășurare dramatică. Pentru moment se produce o aglomerare inexplicabilă în prova babord. „Christian Radich”, un colos de oțel cu peste 1.000 de tone mai mare se apropie în mod periculos de „Mircea” cu intenția vădită de a-i tăia prova. Observăm că are motorul în funcțiune și constatăm și cauza care l-a determinat să ia o astfel de hotărâre: „Erawan”, nava panameză de 150 de tone tăiasse, la rândul său, prova lui „Christian Radich”. Exact în acest moment (pentru a complica și mai mult lucrurile) între „Mircea” și „Christian Radich”, venind din pupa cu viteză, bătrâna „Gazela Primeiro”, navă din lemn de 500 tone (construită în 1830) se interpune între cei doi coloși de oțel de câteva ori mai mari. Se prefigurează un adevărat dezastru. „Mircea” nu mai are posibilitatea să manevreze la tribord decât cu riscul de a aborda la

rându-i pe „Eskimo”. Vergile navei americane pătrund în greementul lui „Mircea” și vedem cum catargul prova al navei „Gazela Primeiro” se frânge ca un vreasca. Marinarii aleargă spre pupa evitând zona pericolului. Secunde următoare sunt hotărâtoare. Momentul critic poate fi și trebuie evitat. Coliziunea riscă să se amplifice: cu „Eskimo” foarte aproape în tribord și cu „Eagle” în pupa, comandantul lui „Mircea” hotărăște în câteva clipe folosirea motorului. Sirena lansează trei semnale scurte atenționând că se manevrează cu mașinile spre înapoi¹. „Eagle”, nava americană care asistase la întreaga scenă, la numai câțiva metri în pupa, pune la rându-i mașinile înapoi cu o promptitudine remarcabilă. „Christian Radich” și „Gazela Primeiro” procedează la fel, degajându-se. „Gazela Primeiro” arată jalnic acum cu greementul rupt, velele atârnamd în sarturi. Nu are altă soluție, decât să caute un culoar de retragere și să spună adio ultimei regate la care putea să ia parte înainte de a fi transformată

definitiv în muzeu. Comandantul lui „Mircea” ordonă mașina cu toată viteza înainte și la 15.07 stopăm mașina pentru a trece linia startului, manevrând cu velele. Avansul luat de celelalte nave este nesemnificativ. Se face inventarul avariilor: unul din focuri este rupt pe o lungime de aproximativ 2 metri. Repararea acestuia nu ve pune nici un fel de probleme maestrului velist. În următoarele minute sunt ridicate toate velele. „Mircea” capătă o ușoară înclinare în babord, viteza crește simțitor. Reușim chiar să recuperăm cele câteva minute



Pe data de 3 iulie 1976, nava școală MIRCEA a intrat în portul New York și a ancorat în linie de patru veliere

pierdute la start. În pupa urmărim cum „bătrâna doamnă” de 93 de ani, cu coca de lemn, „Gazela Primeiro”, acum proprietatea muzeului militar din Philadelphia, ia drum pentru a se reîntoarce în port. „Juan Sebastian de El cano” frumoasa și eleganta navă spaniolă, va renunța de asemenea la regată îndreptându-se spre portul Hamilton cu un arboret frânt și focurile sfâșiate.

La lăsarea seriei velierele împânzesc oceanul până la linia orizontului. Vacarmul se potolește pe apă și în aer, iar ambarcațiunile mici nu se mai văd. Urmărim în permanență poziția velierelor mari. Chiar de la început se detașează vest-germanul „Groch-Fock”, urmat îndeaproape de nava poloneză „Dar Pomorza”. „Mircea” se menține în plutonul din frunte. În cursul nopții vântul suflă constant, 9 m/s, pentru ca spre dimineață să scadă la 4 m/s. În zorii celei de-a doua zi de regată constatăm că am fost depășiți de nave care seara erau în urma noastră. Greu de presupus că peste noapte a bătut



vântul numai în velele lor. Folosirea motoarelor este strict interzisă în regată. Velierul american „Eagle” și cel portughez „Sagres II” (ambele „sister-ships” ale lui „Mircea”) sunt deja în prova la orizont, în pupa rămânând doar „Gloria”. În tot cursul zilei vântul se menține destul de slab pentru pretențiile unei regate cu astfel de veliere și de o asemenea anvergură. În zorii celei de-a treia zile a regatei - marți 22 iunie - remarcăm o îmbunătățire vizibilă a poziției lui „Mircea” în comparație cu pozițiile celorlalte veliere, în apropiere distingându-se navele sovietice „Kruzenshtern” și „Tovarisci” precum și „Eagle”, „Libertad” și „Dar Pomoroza”. Printre navele mai mici din clasa „B” se vede destul de aproape „Erawan” - velier panamez a cărui imprudentă manevră a stat la originea dramaticelor incidente din start. Vântul cade complet în cursul zilei, iar navele par încremenite pe întinderea oceanului,

sub un soare torid. Regata nu mai are nimic palpitant. Aparatul de înregistrat viteza navei - lochul, indică viteza „0”. Navigând astfel, evident nu vom putea parcurge distanța de aproape 600 mile marine până la 27 iunie, când toate navele trebuie să fie la New Port. În zilele de 23 și 24 iunie, situația nu se schimbă. La 24 iunie, în jurul orei 1.00, organizatorii de la nava „Bay State” cheamă prin radio toți comandanții marilor veliere, propunându-le ca la orele 18.00 să se considere încheiată regata, clasamentul făcându-se în funcție de poziția ocupată în acel moment. Singurul care se opune, considerând că poate ajunge navigând numai cu vele, este comandantul navei „Gorch Fock”. Avea deja un avans de peste 100 mile marine. La ora 18.00 transmitem poziția. „Eagle” se află foarte aproape de „Mircea” și este singurul care folosește o altă frecvență de legătură. Când ni se va

comunica clasamentul, pe primele locuri vor fi „Gorch Fock”, „Dar Pomoroza” și vecinul nostru „Eagle”, în timp ce „Mircea” va ocupa ... locul opt! Mă rog, arbitrii sunt suverani. Astfel se încheie „Internațional Sail Training Races 1976”.

Reprezentanții americani vor fi fair-play în comentarii recunoscând greșeala de manevră a navei „Gazela Primeiro” și totodată manevra excelentă a lui „Mircea” care a evitat catastrofa. Walter A. Damtoft la 10 iulie, sub titlul „Marele velier românesc plutește într-un vis” va comenta în ziarul The National Observer participarea navei-școală „Mircea” la regată. Cu subtitlul „Marea aventură din regată” este comentat incidentul petrecut la start făcându-i vinovați de aceasta în primul rând pe organizatori. Nu-i menajează deloc, arătând că au organizat startul ca niște amatori.

Amintiri de la bordul navei-școală „Mircea”

GREVISTUL

Text umoristic despre răul de mare

Comandor Valentin DONICI

Suntem la sfârșitul lunii iunie 1953. La bordul navei - școală „MIRCEA” se fac ultimele pregătiri în vederea primei ieșiri în mare cu elevii anului I ai Școlii Navale.

După un adevărat frecuș care a durat aproape două săptămâni, șeful de echipaj maistrul „velar” Vasile Miu clipește des din ochi mângâindu-și bărbia, semn că este mulțumit de felul cum se mișcă în arboradă discipolii săi, desfășurând velele sau trăgând din răspuțeri la școte, mure și fungi. N-aș vrea să li se urce fumurile la cap „bobocilor” - îi mărturisește el în șoaptă locotenent comandorul Ion Gheorghe, comandantul navei, dar n-am mai avut de mult o așa serie de tineri disciplinați, harnici și ambițioși. După ce dublăm farul putem ridica fără teamă velele inferioare și chiar pe cele superioare. Asta este și părerea mea, l-a aprobat comandantul. I-am văzut cum se mișcă. Să sperăm că se vor obișnui repede și cu răul de mare...

Deși purtată pe ton scăzut, discuția a fost auzită de elevul Petrică Marinescu aflat în apropiere, care a tras cu urechea și s-a grăbit apoi să ne-o transmită și nouă, cuvânt cu cuvânt.

Ne-am umflat discret în pene, strângând din dinți și inspirând profund, fiecare dintre noi căutând să nu lase impresia că ar fi cumva sensibil la laude...

Întrucât despre afurisitul de „mal de mer” și combaterea lui nu știam decât din cărți, toți am căzut de acord să mâncăm cât mai puțin, ca astfel să nu înșelăm încrederea șefilor noștri.

Înainte cu o oră ca nava să vireze ancora, au sosit la bord doi operatori de film de la Studioul Armatei din București care aveau să immortalizeze pe peliculă cele mai frumoase momente.

Venirea lor ne-a bucurat foarte mult, deși șeful echipei de filmat Mirel Ilieș, un tip rotofei, în jur de 40 de ani, chel, cu obrajii bucălați ca de bebeluși și gura roșie cu buze răsfrânte, dar cam îngâmfat, și-a ridicat chiar de la început o serie de pretenții nu tocmai ușor de îndeplinit.

Printre altele, sub motiv că avea să lucreze la textele însoțitoare ale imaginilor filmului, a cerut o cabină spațioasă numai pentru el, unde să-i fie servită și masa. În plus, din rezerva proprie de alimente și prosopături adusă într-un geamantan voluminos, bucătarul navei urma să-i pregătească la cerere specialitățile preferate.

După ce i-au fost satisfăcute cerințele (colegul lui s-a mulțumit cu un loc într-o cabină de 4 cușete), a apărut pe punte într-un costum sport de un alb imaculat, mușcând cu mare poftă dintr-o tartină uriașă.

La ora 10.00, „MIRCEA” s-a desprins de cheu. Peste o jumătate de oră nava era departe, în larg.

N-am să insist asupra emoțiilor pe care cu toții le-am trăit. Nu oricui îi era dat să privească panorama Constanței de pe mare. Un vânt ușor, venit dinspre nord, a început să dea treptat contur valurilor și să ne răcorească frunțile înfierbântate. De răul de mare, nici pomeneală.

Frumos aliniați în cele două borduri, de abia așteptam să urcăm în arboradă pentru desfășurarea velelor. Ni s-a părut o veșnicie până când am auzit prin pâlnia megafonului: „Gaberii sus!” Ne-am cățărat apoi pe grijelele sarturilor cu o așa viteză încât l-am lăsat fără grai până și pe rășitul marinar Miu.

Au urmat și celelalte comenzi. În doar câteva minute pe vergile lui „MIRCEA” de la cele ale rândunicilor până la cele ale velor mari arăta ca un uriaș pom pe ale cărui ramuri se oprise un stol de păsări.

Înainte de a desfășura velele, maistrul Miu ne-a reamintit prin megafon străbuna povață marinărească: „O mână pentru tine, una pentru navă!”

- Fixați-vă bine picioarele în țapapii, nava o să se încline mult în tribord. După care la semnalul dat de comandant, a urmat comanda, asemenea unui tunet:

- „Desfășurați!”

Și...deodată în pocnetul velelor umflate de vânt, cei din tribord ne-am trezit deasupra apei, puntea lui „MIRCEA” rămânând undeva, mult într-o parte.

Vântul a încetat parcă să mai bată. De fapt mergeam odată cu el. Și ce slab ni se păruse...

Jos, filoanele de apă se scurgeau lunecând pe lângă corpul navei, unindu-se în pupa într-un siaj alb - argintiu, asemenea unei linii trase cu creta pe tablă.

Când velele au fost desfășurate și manevrele curente legate la cavaliere, am

▶▶ coborât, la ordin, pe punte îmbătați de fericire. Totul se desfășurase ca la carte...

Aproape că uitasem de Mirel Ilieș. Nu însă și el de noi. Tot timpul ne urmărise prin obiectivul aparatului său de filmat, strâmbând din nas sau clătinând nemulțumit din cap.

A cerut aprobarea comandantului să strângem velele și să reluăm de la capăt exercițiul. Comandantul n-a avut nimic împotriva întrucât era vorba de un program de antrenament.

Din păcate, de acum înainte pentru noi, bobocii, a început un adevărat calvar.

Spre enervarea maistrului velar, Mirel făcea tot felul de observații. Într-un cuvânt nu-i plăcea cum ne mișcam în arboradă. Ne întorcea de câte două - trei ori la locurile de plecare și ne puneă să repetăm anumite mișcări până ni se făcea lehamite.

Ba nu era mulțumit că nu ne sincronizăm mișcărilor ca la can - can ținând capetele aplecate, ba că ne acopeream unii pe alții, sau că din cauza mâinilor nu ni se vedeau fețele și câte și mai câte asemenea motive rezonabile.

De la un timp ajunseser chiar el să ne dea anumite indicații. Cum să ținem picioarele (întrucât în viziunea lui artistică apăream dizgrațios de crăcănați) și cât de mult trebuia să stăm aplecați pe vergi.

Maistrul Miu pe care îl răsucise pe toate părțile, ridicându-i și coborându-i pâlنيا megafonului când mai sus de umeri, când mai jos, până îi găsise în sfârșit o poziție majestoasă ca cea a celebrului gornist din pânzele lui Nicolae Grigorescu, văzându-l că dădea sfaturi care nu erau de competența lui, i-a spus pe un ton foarte ironic:

- Știți, maestre ... băieții ăștia lucrează la 30-40 metri deasupra apei. Eu i-am învățat să se țină bine, nu să pozeze. Sunt mateloți nu cascadori de cinema. În compensație, Mirel ne-a gratulat cu tot felul de epitete ca: fricoși, babe în uniformă, sau marinari de apă dulce.

Și poate că exercițiile pretențioase puse în scenă, de care ne săturasem până în gât, ar mai fi durat mult și bine, dacă într-o seară nu s-ar fi iscat o furtună din senin, așa cum se întâmplă uneori în lunile de vară. Temperatura a coborât brusc, presiunea atmosferică a scăzut și ea, iar plafonul greu al norilor s-a contopit cu marea. Ploaia nu s-a lăsat nici ea mult așteptată. După câteva ore vântul în rafale a depășit 90 km pe oră.

Cu velele strânse, mergând cu motorul Diesel din plin, „MIRCEA” a luat drum 45°,

pierzându-se în noapte.

Rulii și tangajul foarte puternice au pus la grea încercare stomacurile noastre. Cinstit vorbind, tromba a fost destul de solicitată, dar nici unul din noi nu a cedat, deși de două zile marea fierbea în clocote ca un cazan.

Pentru ca echipajul să poată suporta mai lesne jocul îndrăcit al valurilor, comandantul a schimbat drumul navei, ținând cum spunem noi, marinarii, „la capă”.

Dacă pe colegul lui Mirel îl mai văzusem pe punte „dând la pești”, șeful



lui dispăruse cu desăvârșire. Bucătarul ne-a spus că gema tot timpul, neatingându-se de mâncare. De fapt nu-i duceam lipsa, căci prea ne lovise în amorul propriu de lupi de mare.

Când curierul s-a dus să-l invite la comandant, a urlat cât îl țineau bojocii să fie lăsat în pace și să nu-l mai deranjeze nimeni. Printre altele, tot bucătarul Paraschiv ne-a povestit că înfundase chiuveta cu vomă și se răsucea în cușetă ca un tirbușon printre resturile de măr, usturoi, roșii și castraveți semidigerate pe care nu mai reușise să le elimine în chiuvetă. În cabină duhoarea era de-a dreptul insuportabilă.

Toți am dat curs dorinței sale de a nu-l deranja și ne-am văzut de treburile noastre, mai ales că apăruse și un incident păcătos: un talian (plasă de pescuit) rupt de furtună din locul unde fusese fixat și dus departe, în larg, plutind în semiimersiune se înfășurase pe axul elicei. Cu mare greutate, făcând tot felul de manevre cu mașinile, după două ore de caznă, până la urmă am reușit să ne descotorosim de el.

Între timp furtuna se mai potolise. Printre petecele de nori apăruse soarele. Hula era în schimb foarte puternică.

Tocmai când toată lumea respira ușurată că scăpasem cu bine de necazul cu talianul, pe punte și-a făcut apariția

Mirel. Nici urmă din aroganța sa obișnuită. Arăta ca un cadavru deshumat după 3 săptămâni. Vănat la față, cu părul de la tâmple lipit în smocuri, având tot felul de rămășițe culinare lipite de cămașă și duhnind a acru, deabia ținându-se pe picioare a bâiguit răgușit:

- Unde este comandantul? Vreau să-i vorbesc!

Văzându-l cât de arătos era, locotenent - comandorul Ion Gheorghe, care din întâmplare se afla în apropiere, l-a întâmpinat cu un zâmbet de compasiune abia schițat pe buze, vorbindu-i încurajator:

- Sunt aici, domnule Ilieș, cu ce vă pot fi de folos?

Privindu-l cruciș, între două sughițuri, acesta a îngăimat:

- Vreau la uscat!

- Cum? Își duse mâna făcută pâlنيا la ureche comandantul, prefăcându-se că n-a înțeles.

- Vreau să mă debarcați imediat!

- Îmi pare rău, dar nu se poate. Până la cel mai apropiat port, adică Sulina, unde de fapt facem escală, mai avem de mers două zile.

- Nu, a replicat acesta bălăbănindu-se. Vreau chiar acum!

Comandantul, păstrându-și calmul care îl caracteriza, a ridicat neputincios din umeri, dându-i același răspuns negativ.

- Dacă nu mă duceți acum la mal, declar greva foamei, l-a avertizat Mirel. Vă rog să notați ziua și ora în registrul ăla de-i ziceți jurnal de bord...

- N-are nici un sens, domnule Ilieș. După câte știu eu n-ați mai mâncat nimic de vreo patru zile, deci „în fapt” ați declarat-o cam de multșor. Mai bine stați puțin la aer...

Când am intrat în sfârșit pe canalul Sulina, cu apa liniștită ca uleiul dintr-o candelă, ultimele simptome ale răului de mare l-au părăsit definitiv pe Mirel. La rândul său stomacul i-a coborât din gât unde stătuse până atunci, în pânțele, revenindu-i după aproape o săptămână de post negru și pantagruelica sa poftă de mâncare.

Ajunși în port, primul care a pus piciorul pe ponton a fost Ilieș. După ce i s-au dus bagajele pe uscat, maistrul Miu abia stăpânindu-și râsul, i-a spus:

- Totuși, noi vă așteptăm să reveniți la bordul lui „MIRCEA”, pentru a termina filmările începute...

- Cine, eu?! făcu acesta bulbucându-și ochii mai ceva ca o broască mușcată de șarpe. Doar dacă o să-mi pierd definitiv mințile...



CĂLĂTORII TRANSATLANTICE

- I. Prima călătorie:** 4 martie - 30 august 1976
II. A doua călătorie: 19 aprilie - 25 septembrie 2004
III. A treia călătorie: 12 aprilie - 25 august 2009

DATE STATISTICE

Durata:

- I: 180 zile
 II: 160 zile
 III: 135 zile

Distanța parcursă:

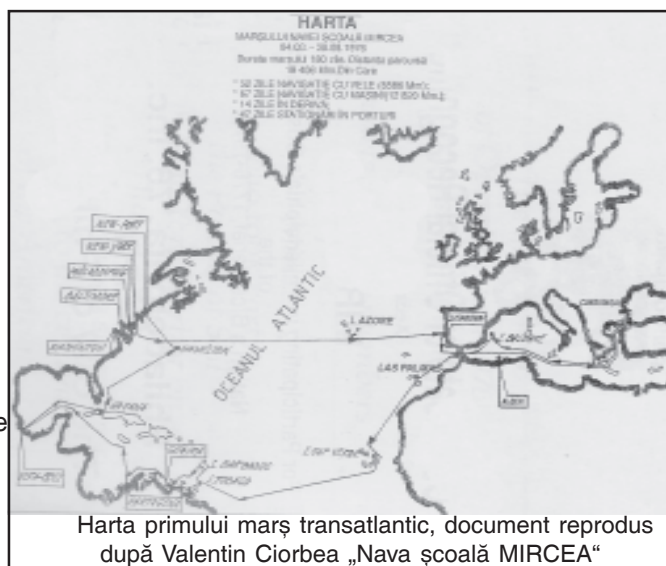
- I: 19.549 Mile marine dintre care cu vele 6.585 Mile marine, adică 33,68%
 II: 14.847 Mile marine
 III: 12.423 Mile marine

Porturi de escală:

I: Constanța (România); Las Palmas (Insulele Canare-Spania); La Guaira (Venezuela); Cartagena (Columbia); Veracruz (Mexic); Havana (Cuba); Hamilton (Insulele Bermude); New Port, New York, Baltimore, Philadelphia (toate din SUA); Lisabona (Portugalia); Alger (Algeria); Constanța (România).

II: Constanța (România); Cagliari (Italia); Las Palmas (Insulele Canare-Spania); Hamilton (Insulele Bermude); Charleston, Baltimore, Providence, New London (toate din SUA); Halifax, Arichat, Sydney (toate din Canada); Brest (Franța); Cadiz (Spania); La Valetta (Malta); Constanța (România).

III: Constanța (Romania); Catania (Sicilia-Italia); Cadiz (Spania); Tenerife (Insulele Canare); Hamilton (Insulele Bermude); Charleston, Boston (ambele din SUA); Ponta Delgrada (Insulele Azore-Portugalia); Melilla; Constanța.



Fotografie de grup a echipajului din timpul celei de a doua călătorii. Echipajul era format din 190 membri din care 71 de studenți ai Academiei Navale și 31 de elevi de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. Nava era comandată de comandorul Dinu Pamparău



**Responsabil de număr:**

cam. (r) George PETRE

Colectivul de redactare al acestui număr special:

- contraamiral (r) George Petre
 - comandor (r) dr. Ioan Damaschin
 - comandor dr. Marian Moșneagu
 - Maria Grosu

CUPRINS

Spiritul MIRCEA (<i>The spirit of „Mircea”</i>), cdor. (r) dr. Ilie Manole.....	p.1
Apel pentru „Mircea” (<i>Appeal for „Mircea”</i>),	p. 2
O legendă intinerantă - nava școală „Mircea” (<i>A lasting legend – training ship „Mircea”</i>), cdor dr. Marian Moșneagu.....	p. 4
Lista cu subscripții pentru construirea navei (<i>Subscription list for the building of the ship</i>),.....	p. 6
Campania națională SOS „Mircea” (<i>SOS „Mircea” – a nation-wide campaign</i>), G. P.....	p. 8
Nava școală „Mircea” - personaj literar (<i>Training ship „Mircea” – a literary character</i>), cdor dr. Marian Moșneagu	p. 8
„Mircea” pasărea Phoenix a Marinei Române, recenzia cărții lui Valentin Donici (<i>„Mircea” – the Phoenix bird of Romanian Navy, a review of Valentin Donici’s book</i>), colonel (r) Virgiliu Moroianu.....	p. 9
Jurnal de călătorie cu bricul „Mircea” în perioada 16.06-28.07.1979 (<i>Voyage diary on board of „Mircea” barque - June 16th – July 28th, 1975</i>), cdor (r) Nicolae Ștefan.....	p.11
„Mircea”-un strălucit ambasador al României (<i>„Mircea” – an outstanding ambassador of Romania</i>), Petre Georgescu	p. 13
Marșul de instrucție 2008 al N. Ș. „Mircea” (<i>The 2008 training voyage of TS „Mircea”</i>), Bogdan Dinu,.....	p. 14
La timonă, undeva în largul mării (<i>At the wheel, somewhere at sea</i>), cdor (r) Nicolae Mujicov.....	p. 16
În siajul amintirilor (<i>In the wake of memories</i>), Radu Theodoru.....	p. 17
Retrospectivă. Lansarea la apă a bricului „Mircea” (<i>Flashback. Launching of the training ship „Mircea”</i>),	p. 18
Rânduri pentru bătrânul, dar veșnicul tânăr „Mircea” (<i>A few lines to the old but for ever young „Mircea”</i>), mmp. Neculai Năstase.....	p. 19
„Mircea”, versuri (<i>„Mircea” – poetry lines</i>), Constantin Argeșanu.....	p. 19
Pledoaria LNR pentru o nouă navă școală (<i>Pleading by Romanian Naval League for a new training ship</i>), prof. univ. dr. Valentin Ciorbea.....	p. 20
Inițiativa Ligii Navale Române pentru înzestrarea marinei cu o nouă navă-școală (<i>Romanian Naval League’s initiative on commissioning a new training ship for the Navy</i>), Petre Georgescu.....	p. 23
Drumul spre țară; Festivitatea de la Constanța. 17 mai 1939 (<i>Homebound; Arrival festivity at Constantza on May 17th, 1939</i>),.....	p. 24
N.M.S. „Mircea” (<i>HMS „Mircea”</i>), G. P.....	p. 26
„MIRCEA” - o navă necesară și deosebit de utilă. (<i>„Mircea” – a necessary and especially useful ship</i>), Interviu cu amiralul dr. Gheorghe Marin.....	p. 27
Ocolul Mediteranei făcut de nava-școală „Mircea” (<i>„Mircea” Mediterranean tour review</i>), Rezumat întocmit de cam. (r) G. Petre.....	p. 28
Amintiri din practica la bric a aspirantului-erou Mircea Metz (<i>Hero-ensign Mircea Metz’s memories about seamanship training onboard the barque</i>),	p. 31
„Mircea” - captură de război (<i>„Mircea” – a war prize</i>), (fragmente din cărțile lui Valentin Ciorbea și Valentin Donici),.....	p. 32
„Mircea” s-a întors acasă (<i>„Mircea” has come home</i>), Petre Georgescu.....	p. 33
Și eu am făcut practică la „bricul Mircea”. Masă rotundă (<i>I was also a seamanship trainee onboard the „Mircea” - a round table talk</i>),	p. 38
Chemarea depărtărilor albastre (<i>The Call of the Blue Far-away Places</i>), Ion Aramă.....	p. 42
Rânduri despre șeful de echipaj al bricului MIRCEA (<i>A few lines about the boatswain of barque „Mircea”</i>),	p. 42
Nava școală Mircea și surorile ei (<i>Training ship „Mircea” and her sister ships</i>), comandor (r) N. P. Culiță.....	p. 44
Cu „Mircea” în furtună (<i>„Mircea” facing the storm</i>), contraamiral (r) George Petre.....	p. 45
Furtuna de atunci. Versuri (<i>The storm of long back - poetry</i>), Ion Aramă.....	p. 45
O vizită imperială (<i>An imperial visit</i>), comandor (r) Alexandru Hârjan.....	p. 46
Șefii statului român la bordul bricului MIRCEA (<i>Romanian chiefs of state on board the barque „Mircea”</i>),	p. 47
Marșul navei-școală „Mircea” din vara anului 1975 după un jurnal personal inedit (jurnalul regretatului cpt-cdor Ion Rusu) (<i>The 1975 summer training voyage of the training ship „Mircea” – after the diary of the late Cdr Ion Rusu</i>).....	p. 48
Cu „Mircea” la Palermo... Pe urmele lui Bălcescu (<i>TS Mircea’s call at Palermo ... on Balcescu’s footsteps</i>), comandor (r) Neculai Pădurariu.....	p. 49
Prin triunghiul Bermudelor la „Op Sail 1976” (<i>Crossing the Bermuda Triangle during OpSail 1976</i>), comandor (r) dr. Ioan Damaschin.....	p. 50
Grevistul. Test umoristic despre răul de mare (<i>On strike. Humorous test for seasickness</i>), Valentin Donici.....	p. 53
Călătorii transatlantice (<i>Transatlantic voyages</i>).....	p. 55

REDACȚIA**Director:** v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN**Redactor-șef:** c.am (r) George PETRE**Redactor-șef adj.:**c.am.fl. (r) Dan LEAHU,
cdor.dr. Marian MOȘNEAGU**Consilieri:** cdor (r) Doru IONESCU,**Secretar de redacție:** Maria GROSU**Redactori:** ing. Ilarion BARBU, cdor (r)

Neculai PĂDURARIU, ing. Florin

GUSMAN, ing. Silviu MORARIU

(București), dr. Carmen ATANASIU, prof.

Elena STĂNESCU (Constanța),

Petre MARAVELA (Brăila),

Fotoreporter Maria GROSU**Corectură:** cdor (r) dr. Ioan Damaschin**Tehnoredactare computerizată:**

Maria GROSU

Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Filiala Constanța

Str. Traian nr.39, Constanța

Telefon: 0744/341.187**Tel/Fax:** 0341/431.351**e-mail:** marea_noastra@yahoo.com**Coperta I:** Maria GROSU și George
PETRE după o pictură, Ovidiu Ionescu**Coperta IV** - fotografie de epocă

Costul unui abonament anual: 20 RON

Vânzarea cu amănuntul: 6 RON/buc.

ISSN: 1223-0332