

# MAREA NOASTRĂ

pentru tineret **Nr. 3**

Serie nouă

Aprilei-Mai-Iunie 2008



Ion Hulțoană

---

## COLEGIU DE REDACȚIE

PREȘEDINTE DE ONOARE: Mihnea Bolintineanu

REDACTOR ȘEF: Augustin Macarie

REDACTORI: Oana Duță, Daniela Micu, Cristian Balint,  
Laurențiu Macarie Manuel, Ana Maria Vasilescu

ISSN: 1454-3176

---



Valentin Tănase (detaliu)

Revistă editată de filiala București  
Liga Navală Română - careul tineretului

Mulțumim Statului Major al Forțelor Navale pentru ajutorul dat în desfășurarea activităților Ligii Navale Romane. Cu stimă, colectivul tinerilor membrii ai LNR.



## Din Sumar:

Canalul Bastroe.....	2
Astronomie Nautică.....	4
Bătălii navale.....	6
Inventatori romani.....	8
Să ne cunoaștem planeta.....	10
Marină și Religie.....	12
Aventuri pe mare.....	14
Efectele poluării apelor.....	18
Artiști consacrați.....	20
Ucenicul trebuie să-și depășească maestrul.....	24
Scriitori militari.....	26
Un portavion muzeu.....	28
Clasici ai picturii navale internaționale.....	30
Memoria unei mari iubiri.....	32
Ganduri marine.....	34
Marea eterna și primordiala fascinație.....	38
Fascinația delfinului.....	42

Editura- Printec , S.C. Andor Tipo SRL-str. Tunari nr 11

Revista se distribuie gratuit!



## Lasă natura să te convingă!

Natura, izvor nesecat de sanatate. De mii de ani, omul a apelat la plante, ca remediu celor mai diverse boli. Plantele aduna in radacini, frunze, flori si fructe, acele principii de baza, raspandite pretutindeni in pamant, apa, aer, soare si le combina in formule absolut miraculoase. Creatorul naturopatiei a fost Hipocrate. Geniala lui intuitie a pus bazele medicinei moderne. "Suntem ceea ce mancam", spunea el si trebuie sa recunoastem ca alimentul este cel mai bun medicament. In prezent, naturopatia, in special utilizarea plantelor medicinale pentru tratament, a devenit o adevarata stiinta. Fara a fi o doctrina, nu numai ca putem preveni bolile, dar putem vindeca bolnavii prin propriile lor forte, prin dezintoxicarea organismului si restabilirea functiilor vitale.

Hipocrate 2000 are in portofoliu o gama larga de produse cu aplicabilitate in diverse domenii: dezinfectante ( inca de la primul an al lansarii in piata, aceasta gama a devenit lider in segmentul dezinfectantilor ), gama Bebicina dedicata copiilor ( siropuri vitaminice, ceaiuri si cosmetice ), ceaiuri medicinale si bitter (formula cu 33 plante naturale), siropuri cu extracte naturale, suplimente alimentare, cosmetice si dermato-cosmetice.

In prezent societatea noastra are implementate sistemele calitatii ISO 9001: 2000 iar din data de 04.02.2008 Autoritatea Nationala pentru Siguranta Alimentului a eliberat Autorizatia de Functionare in favoarea companiei Hipocrate 2000 SRL si HACCP - ISO 22000 (GHP, GMP), cu privire la fabricarea, ambalarea si depozitarea produselor alimentare imbogatite cu vitamine, oligoelemente si proteine, precum si a suplimentelor alimentare si nutritive.



SC HIPOCRATE 2000 SRL  
Str. Prabhava, Nr. 6A, Sector 1, Bucuresti  
Tel.: 021-668.74.27; tel./ Fax: 021-668.74.26  
[www.hipocrate2000.ro](http://www.hipocrate2000.ro)



## **LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ - 80 de ani (1928-2008)**

Pe 7 martie, s-au împlinit 80 de ani de la înființarea Ligii Navale Române. Momentul a fost marcat de o amplă adunare festivă ce s-a desfășurat la Palatul Cercului Militar Național. În deschiderea adunării, domnul C.Am.(r) ing Ioan Chiril, președintele LNR a prezentat expunerea: „Liga Navală Română: 80 de ani de existență”.

Au fost citite mesaje de salut din partea:

- reședintelui României – mesaj prezentat de general Oprișor, consilier de stat, secretarul CSAT. Domnia sa a dat citire decretelor prezidențiale de înaintare în grad a unor comandori în rezervă și acordarea medaliei „Virtutea militară” unor membrii LNR, care s-au remarcat în activitatea Ligii.

- șefului Statului Major General – mesaj prezentat de comandor doctor Victor Barbu, șef de direcție SMG. Domnia sa a înmânat emblemele de onoare ale armatei României persoanelor care s-au distins în activitate.

- șefului Statului Major al Forțelor Navale – Comandant de

Flotilă Dorin Dănilă a prezentat salutul SMFN și a înmânat emblema de onoare a Forțelor Navale.

Președintele Federației Europene UNESCO, doamna avocat Paula Iacob a ținut o pledoarie pentru LNR.

Președintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război, gen. (r) Marin Badea Dragnea a vorbit despre marină și marinari, acordând Diploma de Excelență ANVR către LNR și placheta „Mihai Viteazul”.

Președintele Ligii Militare de Marină, a înmânat LNR un trofeu special realizat pentru această aniversare.

Cum Sărbătoarea Mondială a Femeii urma a doua zi, doamnelor prezente li s-au oferit flori. Cei prezenți au luat apoi parte în Sala Bizantină a Palatului Cercului Militar Național la cocktail-ul oferit de Consiliul Director Național al Ligii Navale Române.

Vicepreședinte al L.N.R.

Ilarion Barbu

# Canalul BASTROE

*urmare din numărul anterior:*

La începutul secolului XXI, Ucraina și-a anunțat pe canale diplomatice intenția de a construi pe nesemnificativul braț Bastroe din Delta Chiliei, ieșirea la mare.

Lucrarea impunea lărgirea, adâncirea brațului și tăierea meandrelor, stricând echilibrul ecologic al zonei și ducând la dispariția a numeroase specii ale florei și faunei acvatice.

Comunitatea europeană s-a opus categoric proiectului, evident și România. Ministerul afacerilor externe a întreprins multiple acțiuni având drept scop renunțarea la proiect. Printre aceste acțiuni au avut loc două runde de consultări cu organizațiile neguvernamentale, printre care și LNR. Au participat: regretatul viceamiral (r) Victor Bogdan, viceamiral (r) Iordache Constantin, dr.ing. Bondar Constantin și subsemnatul. Delegația LNR a prezentat impactul acestui proiect, sub toate aspectele. S-a arătat că Ucraina nu ar trebui să aibe nici o pretenție asupra apelor Chiliei, deoarece hidrografic nu contribuie cu nimic la acestea. Alte influențe:

- posibila mărire a debitului de apă pe Chilia în detrimentul celorlalte două

brațe dunărene, acțiune ce pare a nu fi permanentă datorită colmatării canalului Bastroe.

- lipsirea României de taxele de navigație ale navelor ucrainiene care nu mai sunt nevoite să navighe pe canalul Sulina.

- speranța Ucrainei ca noua convenție privind navigația pe Dunăre, care face pași timizi, va internaționaliza și brațul Chilia.

Acestea ar pune, vezi doamne, Ucraina în situația ca practicând taxe de navigație de dumping, să oblige navigatorii de a alege brațul Chilia, chiar și pentru accesul în porturile fluvio-maritime Tulcea, Galați și Brăila. Speranțe deșarte. Chilia este de 3,5 ori mai lung decât Sulina și meandrat. Care navigator își va prelungi marșul cu cel puțin 8 ore, când numai motorina consumată în plus costă aprox. 1600 euro?

Evident, celor 8 ore suplimentare li se adaugă: întârzieri la operare, 1-2 mese echipaj, diurna, uzura navei, etc.

Din păcate, singurul care va avea de suferit va fi ecosistemul Deltei.

**Comandor(r)**  
**Ion-Dănuț Toader**

**Marea Noastră**



**Consuela Meiloiu**

# ASTRONOMIA NAUTICĂ

Sistemul de constelații, de care am mai discutat, și care se folosește în prezent, se bazează pe cele 48 de constelații descrise de renumitul astronom grec din Alexandria-Ptolomeu, în lucrarea sa, *Almagest*

(denumire arabă), apărută, cu aproximație, în anul 150 î.Ch. Majoritatea datelor folosite în această lucrare provin din observațiile făcute de Hiparh cu 300 de ani mai devreme.



*Reprezentare a cerului astral din secolul al XVI-lea*

# CASSIOPEIA



Constelația pe care o prezentăm este situată în emisfera nordică și în conformitate cu mitologia greacă o reprezintă pe orgolioasa regină Cassiopea. Este una din cele 88 de constelații moderne și a fost printre cele 48 enumerate de Ptolomeu. Conține două stele vizibile cu ochiul liber, fiind cele mai luminoase din galaxie.

Această constelație este ușor de recunoscut datorită formei sale de «W», (coroana) fiind intersectată de Calea Lactee. Constituie prototipul unor stele variabile neregulate foarte rare. Toate par a se roti rapid și explodează brusc, câștigând în luminozitate. Cele mai

puternice pot ajunge de 6000 de ori mai luminoase decât soarele nostru.

Este formată din șase stele principale: SHEDIR, CAPH, RUCHBAH, SEGIN, ACHIRD și MARFAK. Dintre acestea  $\alpha$  Cas sau  $\delta$  Shedir este aproape o stea binară, fiind formată dintr-un soare galben pitic și o stea pitică portocalie.

Cassiopea nu reprezintă un interes foarte mare în ceea ce privește observațiile astronomice. Totuși, prin forma ei caracteristică de «W», ușor de recunoscut pe bolta cerească, servește la găsirea altor constelații.

*Comandor (r) Teodor Macarie*

## BLOCAREA PORTURILOR BELGIENE ZEERBRUGGE ȘI OSTENDE DE CĂTRE FORȚELE NAVALE ALIATE, LA SFÂRȘITUL PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

Încă de la începutul lui 1918, din cauză că bombardamentele prin monitoare și hidroavioane distruseră porturile Zeerbrugge și Ostende, germanii și-au concentrat navele la Bruges. Acest port a fost amenajat pentru a adăposti 30 de submarine și 35 de distrugătoare, cu atelierile și magazinele necesare, iar aceste două porturi au servit doar pentru ieșirea la Marea Nordului.

Primul proiect de blocare a acestor două porturi datează din decembrie 1914. Propus de comandorul francez Noel, acest proiect nu a fost pus în practică imediat, cu toate că acel moment ar fi fost cel mai favorabil, pentru că belgienii socoteau că-și puteau recupera porturile în scurt timp. Proiectul a fost reluat de amiralul Bacon în 1917, a fost studiat în amănunt și pregătit, în cel mai mare secret, de amiralul Keyes în timpul sejurului său la *Amiralitate* și apoi executat în primele zile din primăvara lui 1918. Planul consta în a introduce 3 nave vechi încărcate cu beton și a le scufunda, voluntar, în canalul Zeerbrugge, și alte 2 între digurile de la Ostende. La Zeerbrugge au operat 75 de nave, iar la Ostende 65. Mișcările lor au fost prevăzute minut cu minut. Un crucișător

și 2 feriboturi trebuiau să acosteze lângă stăvilarul de la Zeebrugge, crucișătorul să distrugă apărările din jur, în timp ce de pe feriboturi urmau să debarce trupele care aveau ca misiune cucerirea stăvilarului. Pentru a împiedica venirea de ajutoare în sprijinul dușmanilor, stăvilarul urma să fie devastat cu ajutorul a două submarine încărcate cu explozibil, care acostau lângă acesta. Monitoarele atacau bateriile mai îndepărtate iar, după ce orice mișcare a dușmanului urma să fie, astfel, anulată, navele încărcate cu beton intrau în porturi și erau scufundate.

După două tentative, oprite chiar de la început din cauza schimbărilor bruște de timp, pe 11 și 13 aprilie, expediția a fost hotărâtă pentru noaptea de 22. La Zeerbrugge, totul s-a petrecut urmând strict orarul prevăzut. La orele 23.00, 40 de vedete au aruncat în apă flotoarele fumigene în fața intrării în port. Peste o oră, la miezul nopții, crucișătorul VINDICTIVE a ajuns lângă stăvilar și l-a atacat viguros cu artileria, a fundarisit cele două ancore ale sale, a coborât pasarela pe unde s-au avântat detașamentele de abordaj ce aveau ca sarcină curățarea stăvilarului. Din nava DAFFODIL, care a venit din urmă, au coborât alte trupe. Submarinul C-3 s-a

înghesuit sub viaductul care lega stăvilarul de țarm și l-a aruncat în aer, sacrificându-se prin explozie. Distrugătoarele au torpilat, în port, un torpilor german și vaporul BRUSSELS, iar echipajele lor au fost salvate de 17 vedete. Monitoarele au bombardat bateriile care atacau înverșunat cele 3 vechi crucișătoare THELIS, INTREPIDE și IPHIGENIE. THELIS, care a intrat primul în șenal, și-a prins elicele într-o estacadă și a eșuat. Nava INTREPIDE a pătruns, la rândul ei, între diguri și s-a scufundat voluntar de-a latul canalului sprijinit de malul de vest; IPHIGENIE a urmat-o și a închis trecerea, scufundându-se între nava INTREPIDE și malul de est. Echipajele acestor 3 nave au fost, ulterior, îmbarcate pe vedetele care se repliau. La orele 00.50, ordinul de evacuare a fost executat într-un sfert de oră. Această acțiune navală, cea mai îndrăzneată și cea mai strălucitoare din tot războiul, și care i-a uimit pe toți marinarii prin precizia execuției, n-a avut ca pierderi decât un distrugător și 2 vedete, 176 de morți, 462 de răniți și 40 de prizonieri.

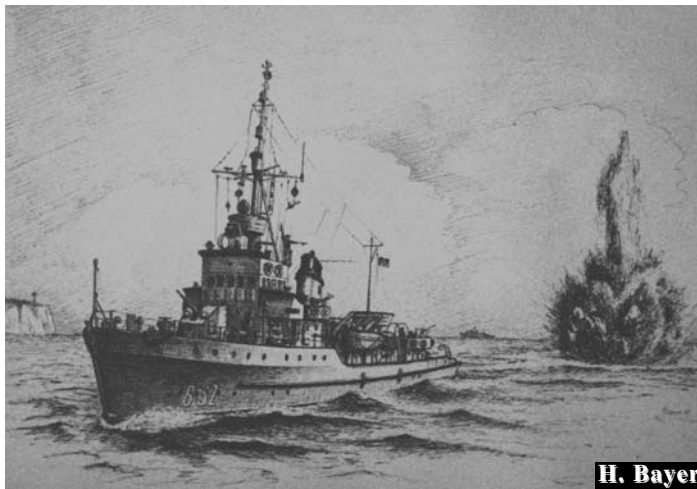
La Ostende, operația desfășurată în condiții similare a eșuat în urma schimbării direcției vântului care, suflând fumul fumi-genelor spre larg, a

împiedicat trecerea celor 2 nave încărcate cu beton, BRILLANT și SIRIUS, care au eșuat la o milă depărtare spre nord. Manevra a fost reluată în noaptea de 9 spre 10 mai, iar nava VINDICTIVE, care se acoperise de glorie la Zeebrugge, s-a scufundat voluntar de-a latul canalului, la orele 02.00. Cealaltă navă desemnată s-a oprit în larg în urma unei avarii la motoare.

Din acest moment, submarinele germane nu au mai putut ieși în larg decât cu mare dificultate, când marea era foarte ridicată. Bombardamentele neîncetate ale monitoarelor și ale avioanelor au distrus cele două porturi, care au fost evacuate de germani la 14 octombrie. La 17 octombrie, suveranii belgieni s-au instalat la Ostende.

*Cpt. cdor dr. Olimpiu  
Manuel GLODARENCO*

*Directorul Muzeului Marinei Române*



***pentru tineret***

# Inventatori români

---

## Aurel Vlaicu

(1882-1913)

---

Fost inginer român, inventator și pionier al aviației românești și străine, Aurel Vlaicu a absolvit Colegiul Reformat al Liceului Calvin din Orăștie, luându-și diploma de bacalaureat la Sibiu în anul 1902. Și-a continuat studiile ingineresti în Ungaria, la Universitatea din Budapesta, iar apoi în Germania, la Universitatea Ludwig-Maximilians din München.

După obținerea diplomei de inginer în anul 1907, și-a continuat activitatea lucrând ca inginer la uzinele Opel din Rüsselsheim. Un an mai târziu revine pe meleagurile natale, la Bințiți, unde construiește un planor cu care va efectua câteva zboruri în anul 1909, iar în toamna aceluiași an se mută la București, unde va începe și construcția primului său avion, denumit “Vlaicu I”, la Arsenalul Armatei.

În luna iunie 1910, avionul construit de Aurel Vlaicu va zbura fără nici o modificare, lucru puțin obișnuit pentru

acele vremuri de început ale aviației mondiale. Tot în anul 1910, obține un brevet de invenție, cu nr. RO 2258 pentru “Mașina de zburat ca un corp în formă de săgeată”. Un an mai târziu, mai exact în 1911, va construi un al doilea avion, denumit “Vlaicu II”, care în anul următor, în 1912 va câștiga cinci premii importante în Austria, la mitingul aerian de la Aspern. La acest miting, Aurel Vlaicu a fost câștigătorul unui premiu I și al altor patru premii II. Concursul desfășurat între 23-30 iunie 1912, a reunit 42 de piloți din 7 țări. Printre participanți s-au numărat 17 piloți din Austro-Ungaria, 7 din Germania, 12 din Franța, unul din Rusia, unul din Belgia și bineînțeles unul din România. Printre cei menționați anterior s-a numărat și cel mai renumit pilot al acelor ani, pilotul francez Roland Gaross.

Cel mai mare ziar vienez al vremii scria astfel despre pilotul român: “Minunate și curajoase zboruri a executat românul Aurel Vlaicu, pe un

acropelan original, construit chiar de zburător, cu două elici, între care șade aviatorul. De câte ori se răsucea (vira) mașina aceasta în loc, de părea că vine peste cap, lumea răsplătea pe roman cu ovații furtunoase, aclamându-l cu entuziasm de neînchipuit.”

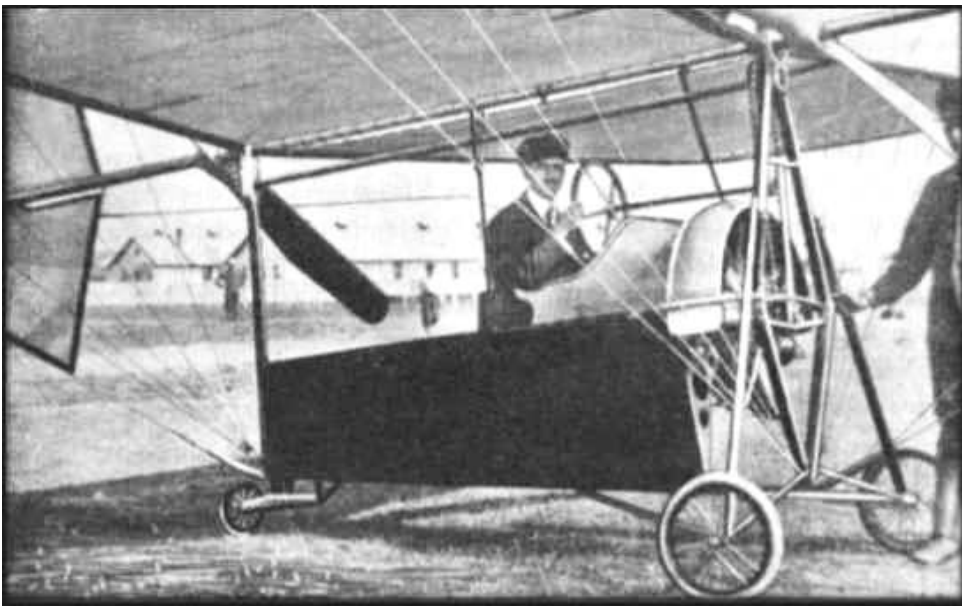
În anul 1913, mai exact la data de 13 septembrie, în timpul unei încercări de a traversa Carpații, Aurel Vlaicu s-a prăbușit cu avionul său “Vlaicu II” în apropiere de Câmpina, la Bănești. În acest tragic accident aviatic și-a pierdut viața pilotul român, motivul constituind un atac de cord.

Un an mai târziu, doi prieteni ai pilotului român, domnii Magnami și

Silișteanu, reușesc să finalizeze cel de-al treilea avion al lui Vlaicu, denumit “Vlaicu III”, pilotat în probe de pilotul Petre Macavei, care va efectua câteva zboruri. Autoritățile vremii au interzis continuarea încercărilor cu acest al treilea avion, iar în anul 1916, în timpul ocupației germane, avionul este expedit la Berlin, unde a fost văzut pentru ultima dată în anul 1940.

În memoria pilotului și constructorului român de avioane, Aurel Vlaicu, comuna natală Bințița, de lângă Orăștie îi poartă numele.

*ing. Ana-Maria Endeș*



*pentru tineret*

# Să ne cunoaștem planeta

## **Nebulozitatea**

Apariția norilor se datorează cantității de vapori de apă ce se găsește în atmosferă la diferite înălțimi. Noțiunea de nebulozitate este dată de gradul de acoperire a bolții cerești cu nori, indiferent de înălțimea la care ei se află. La fel cum apa în atmosferă se află în cele trei stări de agregare: solidă, lichidă și gazoasă, tot așa se va întâlni și în compoziția norilor. Când condițiile devin prielnice pentru apariția picăturilor fine de apă și a cristalelor de gheață într-un ansamblu aflat în suspensie la o înălțime oarecare deasupra Pământului, se poate spune că s-a format un nor. Aerul cald ridicându-se, antrenează și vaporii de apă care se găsesc în cea mai mare parte la suprafața mărilor și oceanelor. În straturile superioare, unde găsesc temperaturi scăzute, se vor condensa sau chiar vor sublima, trecând direct în stare solidă. Și în cazul norilor, ca și al ceții, apa se găsește în stare lichidă sau solidă, în funcție de temperatura aerului: la temperaturi pozitive se află sub formă de picături; la temperaturi între 0 și -30 grade Celsius poate fi sub formă de picături, dar și sub formă de cristale de gheață, iar la temperaturi între -30 și -50 grade Celsius, numai sub stare solidă, adică de cristale de gheață

## **Precipitațiile atmosferice**

Precipitațiile atmosferice sunt produsele condensării și sublimării

vaporilor de apă existenți în atmosferă ce cad pe suprafața terestră.

## **Mecanismul formării precipitațiilor**

Dacă într-un nor sunt picături de apă suprarăcită, vapori de apă și particule de gheață, picăturile de apă și vaporii au tendința de a condensa imediat pe particulele de gheață. Crescând, ele încep să aibă o mișcare descendentă în masa noroasă, întâlnind în cale alți vapori de apă și picături pe care-i captează. În căderea lor, datorită temperaturii pozitive, particulele de gheață se topesc totuși, iar atunci când ajung la dimensiunea necesară învingerii curenților ascendenți din interiorul norului și la cantitatea suficientă pentru a nu se evapora complet în stratul de aer mai puțin umed de sub nor, vor cădea pe pământ sub formă de precipitații lichide. Pentru a se întâmpla acest lucru, picătura trebuie să aibă în căderea ei spre sol un diametru de cel puțin 0,02-0,05 mm. Dacă norul este format numai din particule de gheață și apă sau numai de gheață, atunci diametrul picăturilor poate fi mult mai mare, dând o cantitate mai bogată de precipitații. Cauza o constituie faptul că, cristalele de gheață au o suprafață mai mare și pot, în consecință, să capteze un număr superior de picături de apă sau pe suprafața lor poate sublima o cantitate mai mare de vapori de apă. Dacă temperatura stratului de aer de sub nor este și ea coborâtă (în anotimpul rece), atunci precipitațiile cad sub formă de fulgi de zăpadă, nemaiputându-se topi.

### **Diferite tipuri de precipitații:**

Virga - vara, când temperatura aerului este ridicată, iar picăturile în cădere au dimensiuni mai reduse, ele vor cădea numai până la o anumită înălțime, apoi, evaporându-se, nu vor mai ajunge la suprafața pământului. Acest fel de precipitații care sunt vizibile sub forma unor fâșii sau benzi la înălțime se numesc virgă.

Ploaia - este o precipitație lichidă cu diametrul picăturilor între 2-5 mm. Picăturile cu diametrul de 3 mm cad cu o viteză de aproximativ 8 m/s. Norii care în mod frecvent generează ploaia sunt cei de tip, și. Uneori, ploile care sunt formate din picături mari și rare sunt produse de norii și. Vara, în special, se poate remarca o mare intensitate a ploii, adică o mare cantitate de apă rezultată în urma căderii precipitațiilor într-un timp relativ scurt. Asemenea ploi sunt cunoscute și sub numele de averse. Ele încep și se termină brusc, având picăturile de apă mai mari ca cele ale unei ploi obișnuite și fiind deseori însoțite de descărcări electrice.

Burnița - este forma de precipitație ce conține picături cu un diametru mai mic ca al ploii, sub 0,05 mm, încât dau impresia că plutesc în aer, așa de lentă este căderea lor. Burnița ia naștere dintr-o pătură joasă și continuă de nori .

Ninsoarea - la o privire mai atentă a fulgilor de zăpadă, se poate lesne observa că aceștia sunt în fond niște cristale ramificate, uneori în formă de stelute hexagonale, ace, bastonașe sau discuri mici. Ninsoarea se formează din aceiași nori ca și ploaia. Mărimea fulgilor de zăpadă ajung uneori până la 10-12 cm în diametru, atunci când în

căderea lor fulgii mai mici se unesc între ei. Dacă solul are o temperatură mai scăzută de 0 grade Celsius, pentru a nu permite fulgilor de zăpadă să se topească, ei se aștern sub formă de strat.

Lapovița - este o precipitație formată dintr-un amestec de picături de apă și fulgi de zăpadă, ce cad concomitent când temperatura aerului este în jur de 0 grade Celsius. Se formează din nori , de cele mai multe ori la începutul și la sfârșitul iernii.

Grindina - precipitație solidă, formată din globule sau din bucăți de gheață, cu un diametru de 5-50 mm, descori și cu dimensiuni mai mari. Elementele de gheață sunt constituite aproape în întregime din gheață transparentă sau uneori alternând cu straturi de gheață opacă. Grindina este generată numai de nori și de cele mai multe ori însoțește fenomenele orajoase (tunete și fulgere) din anotimpul de vară. Porțiunea "bătută" de grindină poate măsura în lungime câțiva zeci de km, uneori sute de km, iar în lățime, de la câteva zeci de metri la 10-15 km. Bobul de grindină se formează în cadrul norului Cumulonimbus, când particula de gheață este prinsă de curenții ascendenți existenți în nor. Pe suprafața particulei se depun alte cristale care-i măresc diametrul și, bineînțeles, greutatea, căpătând o mișcare descendentă. Atunci când reușește să învingă forța curenților ascensional, coboară spre pământ sub formă de grindină. Viteza de cădere a particulelor crește direct proporțional cu greutatea lor. De exemplu, la un diametru de 12 mm, viteza de cădere este 25 m/s.

*Dana Elena Chivu*

# MARINĂ ȘI RELIGIE

*Motto:*

*„Armata a învățat pe oșteanul român să-și apere țărâmurile stămoșesti de cotropitorii străini, Biserica a învățat pe toți fiii neamului acestuia să-și apere sufletul și credința strămoșilor, să se ferească de cotropitorii sufletești, de ispite și de relele altor neamuri.”*

*Prea Fericitul Teoctist*

Începem din acest număr un serial dedicat legăturilor dintre activitățile navale și credință, dintre marinari și biserică. Evident, fiind vorba de Liga Navală Română, focalizarea va fi făcută pe religia creștin-ortodoxă, religie pe care o îmbrățișează majoritatea covârșitoare a poporului român.

Ideea a plecat de la dorință acelor cititori care nu au participat la pelerinajele organizate de Filiala București a L.N.R.

Observând însă că legăturile dintre stat-mare-biserică sunt o permanență a istoriei noastre, că există multe fapte,

evenimente, obiceiuri care trebuie menționate pentru a fi cunoscute de cei tineri care iubesc marina, am ajuns la formula unui serial.

Pentru început am încredințat materializarea acestei idei D-lui Comandor (ret) Emilian Munteanu, participant la multe pelerinaje la mănăstiri precum și la simpozionul „Armata și religia” organizat de Revista de Istorie Militară în anul 2000.

*Laurențiu Macarie*



**Valeriu Stoica**

\*\*\*

Din foarte multe motive, subiectul propus de redacția revistei este bine venit în momentul de față al istoriei noastre.

În toate epocile, perioadele de tranziție au fost tulburi, confuze pe planul ideilor, abdominale în planul faptelor, benefice pentru foarte puțini și dezastruase pentru cei mulți. La noi, se încearcă foarte energic ștergerea istoriei în general, anihilarea marilor personalități românești în special, condamnarea religiei în general și a ortodoxiei, în special. Se promovează anularea obiceiurilor străbune, sub pretextul că întregul nostru patrimoniu spiritual și material este de cea mai proastă calitate, înapoiat, retrograd, primitiv, tribal etc. De la reintroducerea ateismului ofensiv pâna la condamnarea și schimbarea modului tradițional de alimentație, nimic nu rămâne neatacat. După expresia Prof .Dr. Ing. Senator Leonăchescu, avem de-a face cu un război „holotropic”.

Ofensiva vine din direcția ideilor de globalizare-mondializare pentru a căror impunere statele și deosebirile naționale sunt o piedică de netrecut, iar susținerea agenților de disoluție este făcută de oportuniști insuficient de culti, gata să trâmbițeze răcnind pe nemestecate orice idee venită „din afară”. Asemenea încercări s-au mai făcut și au fost sortite eșecului... cum ziceau bătrânii noștri „natura dacă o gonești cu furca, ea tot se întoarce”.

Avem satisfacția să semnalăm că a fost reintrodus serviciul religios în armată

și implicit în marină; evident există unele stângăcii, unele exagerări, că există la unii lipsă de adeziune sau unii iau în derâdere fenomenul religios. Ne bucurăm că după 50 de ani de tăcere și părăsire, la mormântul dragului nostru înaintaș Jean Bart, s-au ținut slujbe de pomenire și i s-a aprins câte o lumânare de către cei care îl prețuiesc și îl doresc nemuritor.

Avem mândria de a susține că Marina nu a fost niciodată inertă în fața vicisitudinilor istoriei poporului nostru și avem curajul de a afirma că Liga Navală Română va fi o armă redutabilă de apărare a intereselor navale ale României, atât pe plan material, cât mai ales pe plan spiritual.

Dacă ne referim numai la cele aproape două milenii de creștinism românesc, vom vedea că sunt de evocat mii de domnitori, boieri, militari, târgoveți, ierarhi, călugări și monahi care au sprijinit, uneori cu prețul vieții, perpetuarea unei culturi care a fost leagănul Europei. La fel de imens este și patrimoniul spiritual creat de călugării și ierarhii primelor secole creștine și continuat până la teologii de reputație mondială trăitori azi.

Icoane făcătoare de minuni, pelerinaje celebre, teorii filozofice, domnitori și călugări, mănăstiri și biserici, ceremonii religioase marinărești, morminte ale marinarilor...iată monumentele și faptele despre care vom vorbi în episoadele următoare.

*Comandor (retragere)*  
*Emilian I. Munteanu*

# Aventuri pe mare

## VADODARA - INDIA

Stăm în radă. Avem deja două luni de așteptare. Nu mai avem apă decât foarte puțină. Porție 1 litru pe zi. Nu avem aer condiționat și căldura e groaznică. Dormim afară pe punte. Noaptea e frig, iar dimineața totul este ud, ca și cum ar fi plouat, de la condens.

Am primit aprobarea să intrăm la descărcare, avem orez la vrac. Adică 30.000 tone orez vărsat la magazie. Vor să descarce cu bigile noastre, asta e ok, dar când încep să descarce înlemnim. Au pus o plasă, pe plasă o mușama și

încarcă cu mâinile! Descărcarea a durat o lună jumătate.

Ieșim în oraș a doua zi de dimineață. Ne oprim blocați! Toată strada este plină complet cu oameni întinși pe jos. Prima impresie este a unui oraș cu oameni morți. Nu sunt morți, dorm, cu găinile, câinii, vacile... toate trecând printre ei sau peste ei.

Călcăm și noi cu grijă... și ne minunăm, sunt multe case care au aer condiționat. Cred că obi-ceiul e mai puternic decât confortul.

În rest ne-am simțit bine, au restaurante și hoteluri numai pentru străini cu toate condițiile și mâncare foarte bună. Și la prețuri foarte mici, drept pentru care ne-am mutat acolo până au terminat descărcarea.

Am terminat descărcarea!

Timp de o oră am fost bucuroși, pentru că am aflat că mergem în alt oraș indian, să încărcăm.

*Laurențiu Manuel  
Macarie*



Dana Chivu



Gabriela Culic

## MIC DICȚIONAR MARINĂRESC

A rămâne în derivă pe furtună - ride  
out of storm

Derivă = abatere nedorită a navei de  
la drum sub influența unor factori cum  
sunt: vântul, valul, curentul.

Nava are pescaj prea mare - ship  
draws too much water

Pescaj = distanță verticală între linia  
de plutire și chilă; adâncimea cu care se  
scufundă nava în apă.

Chilă = constituie partea cea mai de  
jos a unei nave.

Linia de plutire = linia pe care o face  
apa cu bordul navei.

Ridicăm ancora? – shall we weigh  
the anchor?

Ancoră = dispozitiv pentru  
imobilizarea navei, legată cu un lanț de  
ancoră, (un șir de zale prins cu un capăt  
la bord, iar cu celălalt capăt de ancoră.)

## ASCULTĂ MAREA

Ascultă marea și nu-ntreba străine  
în câte steiuri valurile cântă  
și câte alge cu suflete păgâne  
în trupul ei alene se împlântă...

Ascultă marea cu glasul valurilor sparte  
de stânci crispate-n spume cenușii  
nu te-ntrista de plămuiți deșarte  
care plutesc pe nouri aurii...

Ascultă marea și urmează-i pasul  
de ape verzi pierdute-n ochii mei  
cântă-i de dor, împodobeste glasul  
cu simfonii pierdute pe alei....

*Ana Sofian*



Ana-Maria Vasilescu

# Efectele poluării apelor

Apa este un factor important în echilibrul ecologic, iar poluarea acesteia este o problemă de actualitate. Poluarea apei reprezintă **“alterarea caracteristicilor fizice, chimice și biologice ale apei, produsă direct sau indirect de activitățile umane și care face ca apele să devină improprie utilizării normale în scopurile în care această utilizare era posibilă înainte de a interveni alterarea.”**

Nivelul poluării apelor a crescut foarte mult în ultimele decenii, în anumite zone de pe glob în care populația și industria s-au dezvoltat rapid, fără a se lua măsuri pentru protecția calității apelor. Efectul a devenit evident tocmai în acele regiuni întrucât, dezvoltarea economică a produs și creșterea intensă a cerințelor de apă curată.

Timp îndelungat s-a crezut că apa este o sursă inepuizabilă, putând fi folosită oricând și oricum. Din păcate acest element esențial vieții a ajuns să fie o sursă periclitată din punct de vedere cantitativ cât și calitativ.

Poluarea lacurilor, iazurilor și a fluviilor se observă prin apariția stufului, creșterea algelor la suprafață, mirosul greu și creșterea depunerilor de nămol. O dată cu alterarea calității apei

de suprafață va scădea și calitatea apei subterane.

În condiții naturale procesul de îmbogățire a apelor cu substanțe organice se face extrem de lent și corespunde cu evoluția normală a ecosistemului.

În funcție de gradul de poluare, apele pot fi grupate în: polisaprobe (puternic poluate), oligosaprobe (considerate curate) și mezosaprobe (impurificate puternic până la moderat).

Amploarea distrugerilor este ușor de măsurat. În primul rând sănătatea noastră și a copiilor noștri va fi puternic afectată prin apariția frecvenței unor afecțiuni cum ar fi: colibacitoza, hepatita virală, dezinteria sau holera. Degradarea vieții acvatice este o altă consecință gravă deoarece peștele este o sursă prețioasă de hrană; turismul și activitățile economice vor fi și ele afectate serios.

Opinia publică trebuie să se convingă de gravitatea situației având în vedere că poluarea de azi este doar începutul, iar ritmul galopant al creșterii industriale afectează în mod direct sănătatea naturii.

*Oana Duță*



**Elena Dăscălescu**

# Artiști consacrați

## Maestrul Ion Murariu

---

### Confesiuni

---

“De la venirea mea în lume am fost lăsat pe seama unor ființe – nevăzute - care m-au învățat să cânt, iar mai apoi, foarte de timpuriu să zgârii pe o tăbliță de gresie și să măzgălesc pe pereți ceea ce îmi trecea prin minte.

Asta a fost cândva.

Cu aceste deprinderi care încă nu au devenit necesități, îndemnat de învățătoarea mea care mi-a dăruit o cutie

de crete colorate, pe care am început să le întrebuintez, am început a crește mai mare...împrieteniindu-mă totodată cu foarte mulți “ Dumnezei” cu chip și trăsături de oameni precum: Bach, Fidias, Michelangelo, Dante, Titzian și încă foarte mulți.

Glorie eternă, tuturor, și celor care încă vor mai veni. Să nu ne uite.”

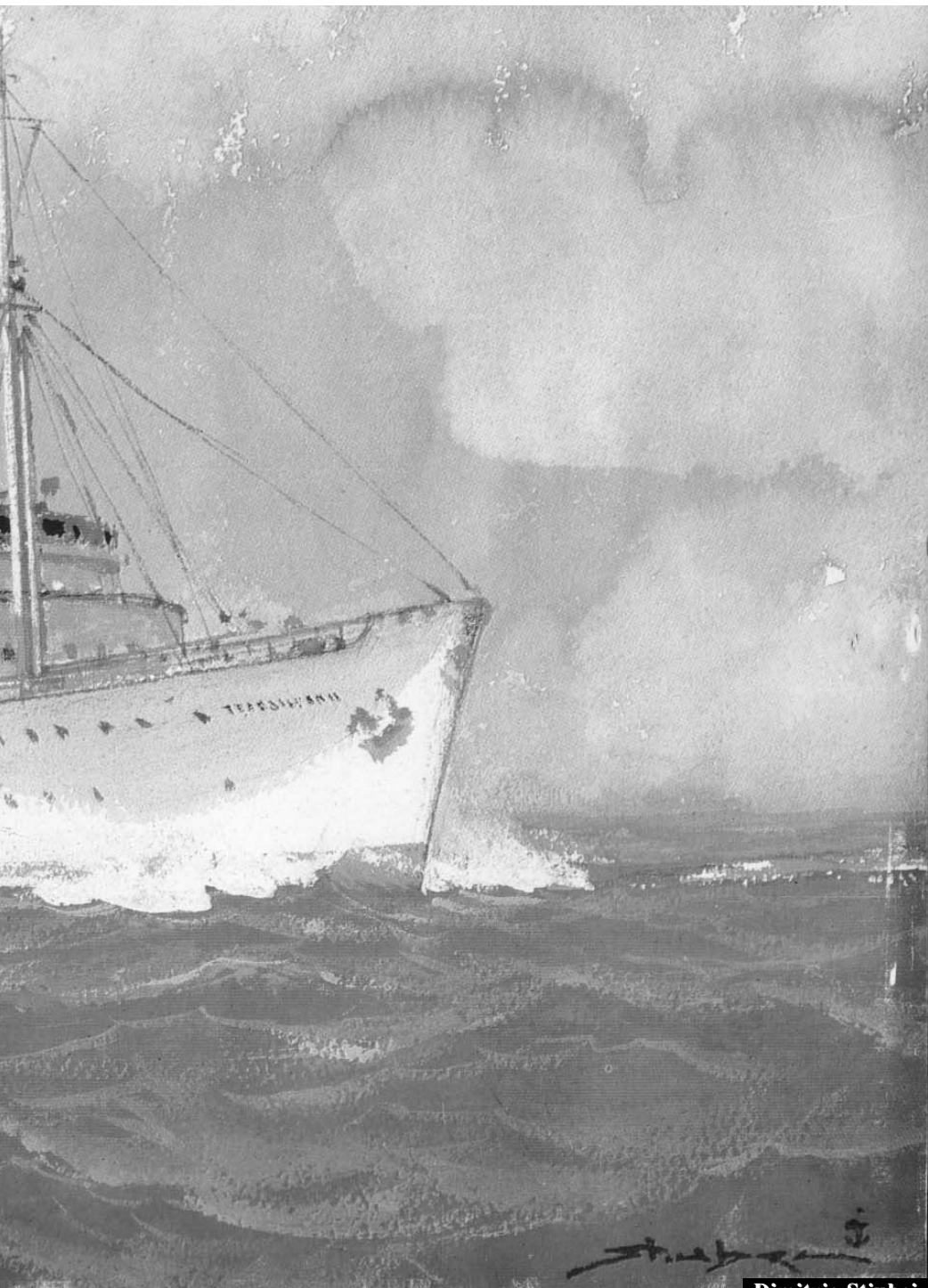


**Ion Murariu**



**Ion Murariu**





Dimitrie Ştiubei

## APEL LA SIMBOLURI

Creațiile Alexandrei Radu, stau certamente, sub semnul mirific al sugestiei, al simbolului. Tânăra plasticiană folosește cu excelență maniera metaforei plastice, înglobând-o și folosind-o în compozițiile sale.

Scara, un simbol, se pare, predilect al pictoriței, dobândește valori bivalente, treptele inducând atât conceptul de

ascendent, cât și cel descendent, opțiunea nefiind afirmată, lăsându-se privitorului inițiativa opțională.

Un alt simbol major, cel al porții, portalului, ca însemn al intrării sau ieșirii dintr-un univers paralel, încărcat de profunde semnificații, oferă o notă de celestitate, de maximă transcendentalitate lucrărilor tinerei plasticiene.

Radiază din lucrările plasticienei o bine pozată notă de monumentalitate, cu bune rezolvări perspective, care, alături de armonicele game coloristice, contribuie la savoea, la plinitudinea compozițiilor propuse.

O pensulație plină de dinamism și vitalitate, în concordanță cu subiectul abordat, subtilul joc de umbră-lumină, cu o linie flexibilă, laminată, dar perfect încadrată în eșafordul compozițiilor, ne îndreptățesc să afirmăm că Alexandra Radu a pășit cu dreptul în cariera sa artistică, fiind deja, mai mult decât o promisiune a plasticii românești contemporane.

*Dragoș Ciobanu*

**Marea Noastră**





**Natalia Radu**

# Scriitori Militari

*Glodarenco Olimpiu Manuel*

Absolvent al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”- Facultatea de Navigație, al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”- Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară ; al Universității „ Ovidius” – Facultatea de Istorie și Științe Administrative; precum și a Universității Naționale de Apărare „Carol I”- Facultatea de Comandă și Stat Major / Științe Militare și Informații.

Lucrări publicate:

- Operațiunile aero-navale în anii celui de-al doilea război mondial.
- Epoca marilor veliere. Bătălia navală de la Trafalgar.
- Epoca portavioanelor. De la Pearl Harbor la Midwai.

- Premisele geopolitice ale declanșării celui de-al doilea război mondial.

- File de istorie medievală dobrogeană (coautor).

- Acțiuni navale din Marea Mediterană în timpul primei conflagrații mondiale.

- Epoca submarinelor. Bătălia convoaielor din Atlanticul de Nord.

- Scurtă istorie a economiei Românești.

- Epoca marilor cuirasate. Bătălia navală din Marea Jutlandei.

- Flotele de război ale marilor puteri în perioada interbelică.

*Cdor. Dan Popescu*



**Leonid Afremov**



**Laurențiu Macarie**

## VODEVIL

*Îți scriu pe marginea ferestrei...  
am închis-o de toamna trecută... de frig.  
Nu te deranja să citești...  
este numai un vodevil.*

dansam încolțind odată cu piatra  
pe marginea râpei

buzunarele rupte  
fluturau semn de pace  
între atâtea palate cu turnuri  
mai înalte, mai strâmbe...

eram deodată într-un vodevil  
pe care-l scria un bătrân...

te adoram în poiana  
cu oameni trădați,  
pe care îi vegheam  
pierzându-mi memoria

era trei noaptea  
și două grade celsius  
în tot atâtea șapte hai-hui

cu cămașa-nflorată  
ți-am învelit umerii,  
te fereai de aburii  
din jurul brațelor mele...

am preferat să tac  
priveam în jur  
sperând să-ți fie mai bine  
îmi înghețase mâna pe sânii tăi...

până la urmă am dat foc la poiană

m-ai implorat...  
și-am râs... am râs mult...  
stiam că vom merge amândoi  
tot acolo

bătrânul scria vodevilul,  
iar eu trebuia să semnez la final  
data o adăuga el...

cei curioși  
vor citi aceste versuri  
pe o singură cruce

în rest...  
numai aripi...  
să nu se știe totul...

așa a hotărât bătrânul  
trântind fereastra  
într-o iarnă oarecare  
fără zăpadă...  
la ora șase dimineață  
lăsând finalul pe altă dată...

*...Sper să-l găsești undeva,  
dacă nu-i între geam și pervaz  
e undeva în stradă... vezi și tu...  
De l-a luat vântu' nu-l căuta.*

*Amintește-ți că este numai un vodevil.*

*Cristian Balint*

## Un portavion muzeu

*Inteprind*, legendarul portavion american a fost scos din efectivul flotei militare acum un sfert de veac. Amplasat pentru eternitate la țărmul Manhattan-ului, a devenit în timp un muzeu în aer liber. În cel de-al doilea război mondial *Inteprid* a suportat cinci atacuri-kamikaze, ce au luat viața a 270 membrii ai echipajului. Dar uriașa navă de 27.000 de tone a rezistat. Este plasat nu departe de docuri, unde ancorează de regulă transatlanticul *Queen Mary*. Iar la 11 septembrie 2001, pentru siguranță, aici a fost instalat statul-major operativ ce coordona acțiunile antiteroriste ale autorităților. De subliniat că, în 1981, vasul a fost cumpărat de un om de afaceri din domeniul bunurilor imobiliare, Zachar Fisher, care și-a dorit

să-l transforme în muzeu – vizitat în prezent, anual, de circa 700.000 de turiști, ca atracție a metropolei.

Recent, portavionul a trebuit să fie supus unor reparații capitale, costând 60 de milioane de dolari. Pentru aceasta trebuia scos din statul New Jersey, unde ar fi rămas vreme de 2 ani. Dar, după reflux, a fost imposibil cu puternicele remorchere de 6.000 de cai putere să tragă portavionul. L-au mișcat câțiva metri, după care a rămas înțepenit. Iar operația e foarte grea, întrucât nava nu mai are propriile motoare.

Mare a fost dezamăgirea veteranilor care, cândva, au servit pe acest vas și care au trebuit să parcurgă cei 8 kilometri distanță până la șantierul naval din statul New Jersey!

*ing. Ilarion Barbu*



Mircea Ionel

## ***Clasici ai picturii navale internaționale***

Pictorul german David Friedrich este considerat a fi unul dintre cei mai talentați pictori ai curentului romantic care domina Europa în secolul al XIX-lea. A fost influențat puternic de credința luterană la care aderase tatăl sau, ceea ce îl situează în opoziție față de Biserica Catolică. Caspar David Friedrich a studiat pictura la prestigioasa Academie din Copenhaga.

Natura, este prezentată ca o formă de viață grandioasă, cu copaci vechi de secole, înalți și solizi, cu stânci înalte sau valuri învolburate. Din când în când, personajul se află în apropierea unor ruine de abație sau mănăstire.

Picturile lui Friedrich se referă la o legătură simbolică între religie și natură. Este vorba de contopirea cu mediul din jur. Omul devine astfel o mică parte din enormul angrenaj al naturii.

***Ana-Maria Vasilescu***





# Memoria unei mari iubiri



Cele patru decenii, atât cât a cutreierat întinsul mărilor și oceanelor Mircea Novac, au pus o pecete de neșters asupra creației sale, aceea a iubirii nețărmuite pentru mare și oamenii săi.

Ca o dovadă a afirmației de mai sus stă și recentul volum al autorului, intitulat “Blestemul mărilor”, având ca subtitlu “Povestiri adevărate”. Poate subtitlul ar suna mai bine în forma “Povestiri adevărate despre oameni adevărați, scrise de un om adevărat”, dar să respectăm opțiunea scriitorului și modestia sa.

Cele 25 de proze din structura volumului reprezintă un veritabil tur de forță pentru Mircea Novac, care îmbină armonios registrele narrative ce merg de la tragism, situații de criză, chiar pierderi de vieți omenești, la momente optimiste, jubilatice, unele frizând chiar anecdoticul.

Experiența de jurnalism și memorialist a autorului își spune cuvântul și în acest volum, unde sunt citate cu precizie zeci de nave, nume ale membrilor echipajelor, denumiri de porturi, de rute maritime, etc.

Pe lângă portretele pertinente ale celor cu care a fost îmbarcat de-a lungul timpului, Mircea Novac realizează și un remarcabil portret colectiv al echipajului, care, indiferent de tipul de navă pe care-l deservește, trawler, mineralier, trascontainer, petrolier, în momentele de criză, furtuni, avarii tehnice, recepționarea de S.O.S.-uri, acționează ca o mare familie, la unison, de la comandant până la cel mai tânăr matroz.

Notabil este și faptul că și în realitate, ca și în povestirile lui Mircea Novac, marinarii, în pofida existențelor dure, în momentele de calm, de relaxare, redevin copii, își tachinează camarazii, pun la cale farse, au o dispoziție ludică plină de umor.

Scrisul vibrant, căldura cu care se apropie de personajele sale, stilul dinamic, aerat, fără inutile lungimi, recomandă “Blestemul mărilor”, purtând semnătura Mircea Novac, drept o lectură incitantă, o pledoarie pentru solidaritatea umană, profund caracteristică breslei marinărești.

*Dragoș Ciobanu*

**FELICITĂM MEMBRII L.N.R. care au  
fost decorați, de către Președintele României,  
cu - Ordinul „Virtutea Militară” în grad de  
Cavaler, cu însemn pentru militari:**

1. domnul amiral în retragere Anghelescu Dumitru Gheorghe;
2. domnul viceamiral în retragere Ștefan Constantin Ilie;
3. domnul contraamiral inginer în retragere Plăviciosu Alexandru Ion-Alexandru;
4. domnul contraamiral de flotilă în retragere Balica Dumitru Petre;
5. domnul contraamiral de flotilă inginer în retragere Chiril Dumitru Ioan;
6. domnul contraamiral de flotilă în retragere Cioromele Vasile Petre;
7. domnul contraamiral de flotilă ing. în retragere Cristescu Nicolae Corneliu;
8. domnul contraamiral de flotilă în retragere Petre Ion George;
9. domnul contraamiral de flotilă în retragere Petre Ion Zamfir;
10. domnul comandor în retragere Chira Ion Crăciun-Ștefan;
11. domnul comandor în retragere Daisa Ion Ernest;
12. domnul contraamiral de flotilă în retragere Dragu Ilie Marcel.



**Nicolae Iorga**

# FILĂ DE JURNAL

MARE. Prefer singurătatea nebuniei mele împletită-n nudul naturii, decât să sufăr de normalitatea plictisitoare a zilelor în mijlocul mulțimii mascate. Decid să ies din colivie...decid să mă strezor în mijlocul paradisului pierdut, să ascult îngerii și demonii totodată. Cobor fără grabă treptele casei, îmi îngrop tălpile-n nisipul rece și-mi desfac părul ce-l prinsesem dezordonat într-un coc cu o agrafă luată la întâmplare... și-l las pe umeri să curgă-n bătaia vântului. Îmi fac loc printre stâncile ce mă despart de mare, stânci de care se lovesc cu

putere valurile albastre – verzui, furioase, ce se transformă-n spumă de șampanie. Sunt picăturile ce vin în rafale și-mi las trupul sărutat de fiecare strop...Mă simt un naufragiat visător ce se bucură de fiecare moment în inima naturii, dar se teme de ceea ce ar putea veni după o prea lungă despărțire de real. Viața-i un paradis în care mulți rătăcim în căutarea unui Ceva făcându-ne nefericiți... dar acest Ceva nu este decât sufletul nostru ce caută inconștient.

*Camelia Olteanu*



**Ion Murariu**

## ZAMOLXE

Când herghelii de cai întunecați  
Gonesc pe bolta sură cu dorul de furtună  
Rănit de uitare cu ochii-negurați  
Zamolxe apare din lut și din lună

Scânteie de gheață, de viață sau fum?  
Un suflet ce toamna din nouri și vânt  
Se naște din stâncă, din stepe, din valuri  
Adâncul alină un dor de cuvânt  
De veacuri pierdute, de cer, de pământ  
Și glasul ți-e fluier de vânt și de maluri  
Ți-e sângele apă și trupul pământ  
Durerea ți-e doină și oasele piatră  
Și craniul i-e sfinx de bazalt, orb și mut  
Și sufletu-ți arde în oameni și-n vatră  
Cu hainele ude lipite de trup  
Pătrund să mă poată pătrunde  
În clipa în care de mine mă rup  
În taina ce-o porți stinsă-n lut și-n cuvânt

De-atunci unde-i cer și pământ nu sunt singur  
Când tremură zborul în care răsar  
Nu-s stingher și teama mă-ncearcă mai rar  
Când vine-n pumnale de gheață și jar  
Căzută sub bici în durerile verii  
O zi copleșită cu fructul amar  
Mă-nchid în petala tăcerii

*Valeriu Stoica*

**PANTA REI**

Între coastele morții  
stăm cu toții la rând  
pețitori de poftite  
coapse calde  
și-n gând  
viața e ca o nimfă  
rătăcind pe pământ.

Între coastele noastre  
nu se schimbă nimic  
năpârlește ca ieri  
stricăciunea dresată  
bine hrănită  
chibzuit fluturată.

Între orice departe  
și mine  
nu-i timp  
sângele nașterii  
să știe să urce  
totul e în afară  
se răstoarnă  
se duce...



**RECUNOSC**

mă sperie pustiul  
duminicilor scoase din  
raft  
și-mi pierd răbdarea  
când dincolo  
tăcerea are veșnic aceeași  
culoare.

Din nopțile de sticlă  
indiferent cum aş semna  
în condica zilei  
nenorocul zâmbește  
lustruindu-și scheletul.

**Laurențiu Macarie**

# Angela Macarie

## CONDORII

Se-nbarcă-n cocoare solie  
vrăjile mării să-nvie.  
Mai doare în dâra de spumă  
țărml ce-n dor se rezumă.

Drumeții sparg tabii de creste,  
răzbat din vendete funeste.  
Vâltoarea înalță, scufundă,  
pânzele-n valmă rotundă.

Condorii se-ntrec să arate  
cum se înșeală o moarte,  
din vise, pătrunse în hartă  
pe mal răvașe să-npartă.

În capăt de rost săvârșit,  
stă largul, pe țărml arcuit  
cu șoapte-n sărut-filigram  
același refren, curtezan.

## SPERANȚELOR MĂ-NCHIN

Se tânguie izvoare  
cu lacrima pădurii  
și păsările uită  
să se rotească-n zare,  
nici stelele nu vor  
să tulbure vre-un nor.

Opac stă ochiul mării  
și vâlul greu venin  
speranțelor ce vin.

Ecou din patru vânturi  
pretinsul suficient  
„Cogito, ergo sum!”  
în snop frivol dau buzna  
nerdonicii, pe rând...  
Mă-ncumet iar la drum.

Mă-ngădui rugă-n șansă  
perenului destin,  
să mă petrec tain  
neplângerii, luminii,  
și ceasului- festin;  
speranțelor mă-nchin.



Laurențiu Macarie

# MAREA - ETERNA ȘI PRIMORDIALA FASCINAȚIE

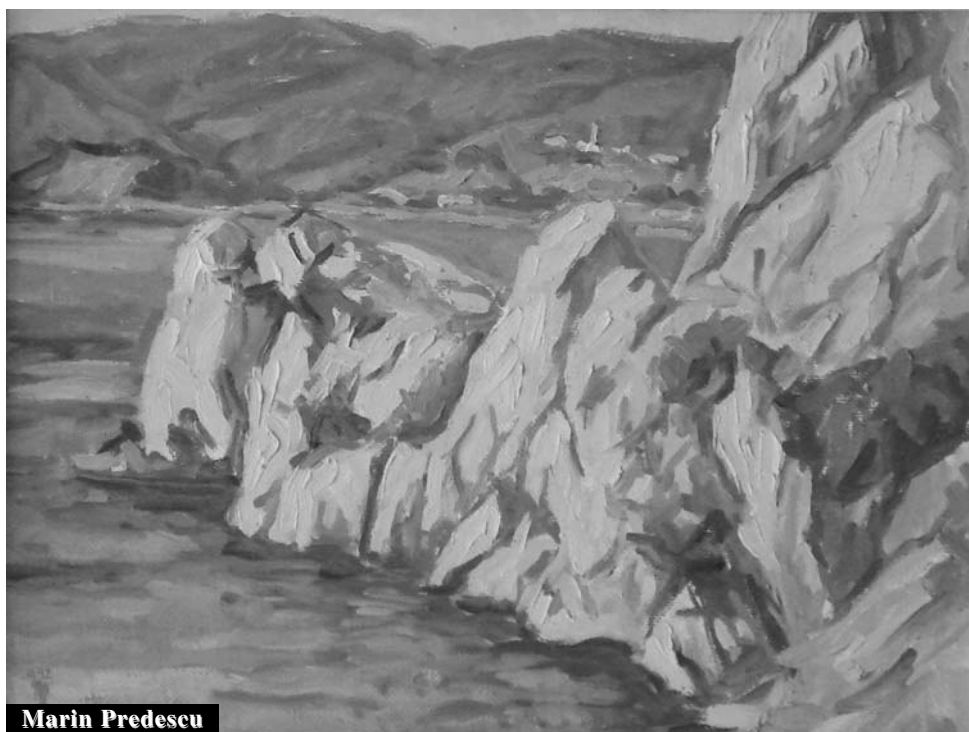
Din vremuri imemorabile, de când creatorul a despărțit uscatul de ape, de la potopul lui Noe, mersul pe ape al lui Iisus, întinderile lacustre, marine, au exercitat o nedisimulată fascinație asupra naturii umane, concretizată în opere literare, muzicale sau ținând de artele plastice.

Antichitatea cu ale sale legende, multitudine de zeități, divinități, eroi mitici, a constituit o nesecată sursă de inspirație pentru pictori, sculptori, artiști

ai mozaicului, a căror simplă enumerare și-ar găsi locul în impozante serii de tomuri.

Să menționăm totuși figura lui Poseidon de la templul din Paestum, fresca Pompeia „Nașterea Zeiței Venus”, statuia „Fortuna și Pontos” de la Tomis. La acestea se adaugă imagini ale argonauților, nereidelor, delfinilor etc.

Apariția și răspândirea creștinismului aduce în atenție un simbol tipic acvatic, peștele, care va dăinui secole și secole de-



**Marin Predescu**

a rândul în iconografia bisericească, alături de figuri și fapte ale sfinților pescari, oameni ai credinței, dar și ai apelor.

Lucrările semnate de Giovanni di Paolo (1400-1482) - „Sfântul Nicolae salvând o navă” sau de Konrad Witz - „Mersul pe apă



al lui Petru” (Geneva) sunt dovezi concludente, sperăm, al celor afirmate mai sus.

Evul Mediu va aduce în atenția creatorilor de artă o laicizare a motivelor plastice, o apropiere de realitate, de figurativul scenelor de grup sau portuare, menționăm pe Rubens cu „Debarcarea Mariei de Medici la Marseille” (Luvru), Albert Cuyper - „Marina”, J.Van.Goyen - „Marea la Harlem” etc.

Școlile flamande, spaniole, italiene, englezești, vor ilustra cu excelență acest subiect pe cât de vast pe atât de generos. Romantismul va aduce în prim plan teme mai calme, uneori cu țărături, golfuri, promotorii, răsărituri și apusuri de soare, sau claruri de lună ce vor oferi o mare elasticitate, diversitate gamelor motivistice ale creației artiștilor plastici.

Revoluția industrială, apariția noilor mijloace de propulsie navală, vor face să dispară anumite inhibiții ale oamenilor mării, marinarilor, dar și a evocatorilor întinderilor sale, plasticienii.

Și nou apărutele tendințe artistice (impresionism, expresionism, modernism, etc.) vor aduce o reală și considerabilă extensie în planul modalităților de percepere și materializare a motivelor marine, cu multe rezultate estetico-plastice notabile.

În planul plasticii românești, elementul acvatic a constituit o vastă sursă de inspirație, dacă am menționa doar creații precum: „Plaja” (N.Vermont), „Corăbii în port” (J.Al.Steriadi), „Peisaj dobrogean” (H. Catargi), „Marină la Mangalia” (I. Țuculescu), „Înainte de furtună” (Marius Bunescu), etc. Aceștia li se adaugă plasticieni contemporani și creațiile lor din taberele de creație de la Balcic, Tulcea, Sulina, Mangalia, etc ca și plasticieni „independenți” ce ne aduc în atenție parfumul țărmurilor Bosforului, ale arhipelagurilor elene, lagunei venețiene, sau, de ce nu, al statelor din Lumea Nouă.

**Dragoș Ciobanu**

- va urma -

## DIGUL

...priveam amândoi marea  
de parcă atunci o descoperisem  
pe tine te ardea țigara  
ce-o uitasei între degete neatinsă

eu țineam strâns între palme  
paharul nebăut de coniac  
de undeva venea miros de carne  
un câine dormea răstignit sub hamac

treceau rare păsări și vântul bătea  
ciulini aducând și praf de pe dig  
pe fața ta nerasă un zâmbet creștea  
și eu tremuram fericită de frig

să nu mai plecăm niciodată  
am rostit într-un glas amândoi  
doar mult mai târziu am aflat  
că marea vorbește, nu noi...

*Monica Mureșan*



Alexandra Meiloiu

# Fascinația delfinului

În urma cu trei ani am fost la Delfinariul din Constanta; la bazinul de afara era o pereche de delfini: Alina si Mark.

Alina era tanara, curioasa, vesela, plina de viata si colaboranta la toate giumbuslucurile pe care i le cerea dresoarea. Pret de o jumătate de ora ne-a incantat pe toti cu inteligenta ei, dar dincolo de toate astea incepusem sa fac o analogie între Alina si om: traia in acel bazin atat de nespecific conditiei ei, facand doar ce i se cerea, neputand sa isi exprime adevarata splendoare a

comportamentului ei, neavand decat minimele conditii de trai....decent. Oare dresorii stiu ca a te purta bine cu animalul nu inseamna a-l face fericit?!

Cati oameni nu sunt la fel? In sufletul celor oameni am incercat sa patrundem pentru a vedea daca nu cumva ceea ce ei exprima e doar o simpla 'reprezentatie' facuta in virtutea inertiei purtand stigmatul obisnuitei...

Daca Alina ar fi fost libera ar fi putut atinge inaltime ale inteligentei ei acolo, in lumea ei, nu in a noastra. De cate ori ne-am intrebat cat de hoti suntem cu



Mihai Mănescu



Sorin Adam

viata animalelor furandu-le-o pentru a ne distra, privindu-le cum au invatat sa mearga in doua labute sau cum fac sluj animale demne precum panterele!? De cate ori am incercat sa ajutam un om sa-si foloseasca minunatele valente ca sa ajunga cat mai sus?

Delfinul este un animal extrem de inteligent, dupa parerea mea cel mai inteligent mamifer. Omul a incercat sa cunoasca misterul acestei inteligente cu aparate care masoara activitatea cerebrala, dar afectul lor este precum al omului. Si, ca de la om la om, gresim ignorand aspecte importante. Simt asta

in urma experientei minunate pe care am trait-o la Delfinariul din Constanta!

Dupa reprezentatia minunata in care Alina sarea, canta, dansa, radea si pleznea apa cu coada, oamenii plecau incet gandindu-se la ce local sa mai poposeasca in concediul minunat de vara, pentru a nu pierde nicio zi distractia estivala! Mie mi se pare fascinant un delfin doar privindu-l, neavand pretentia sa-l vad facand acele „numere” de acrobatie pe care, pentru DELFIN, le-as interzice! Eu am ramas ultima, am vrut sa stau pe marginea bazinului si sa-i privesc pe Alina si pe



**Gh. Coman**

Mark, cei doi delfini 'vedete'. Stateam aplecata peste bara de siguranta si ma gandeam intens la ei, la cat sunt de simpli si de frumosi, si cum primesc orice cu zambetul pe 'buze'.

Alina a inteles, pentru ca s-a ridicat de la fundul bazinului fara sa-si scoata capul din apa. A venit si se uita la mine. Si pentru singura oara in viata mea am simtit ca exista dincolo de limbaj o intelegere pe care Dumnezeu o lasa fiintelor acestei planete; trebuie doar sa-i dai ocazia sa se desfasoare, sa existe...sa ai rabdarea si dorinta de a o intalni! Alina ma privea simplu si intens, fara cuvinte deci fara prejudecati, iar eu am inceput sa ma plimb de-a lungul acelei bare; Alina se tinea dupa mine fara a ma pierde din ochi. Desi in miscare, nimic nu se misca intre noi doua. Timpul se oprise parca si nu mai exista decat acel contact. Isi tinea capul si corpul usor inclinat pe o parte, ca sa ma poata privi direct in ochi si, parca, sa o pot privi si eu. Am petrecut impreuna

cam 5, poate mai multe minute de atingeri profunde si intense doar privindu-ne. A fost cel mai reusit flirt pe care l-am avut vreodata! glumesc desigur, caci flirtul e ceva frivol si trecator. Pe mine m-a marcat definitiv aceasta intalnire! Cu greu m-am dezlipit de

ea, si asta numai pentru ca dresoarea imi spunea ca ii trebuie odihna intre reprezentatii. Am inteles ca Alina isi lua o pauza de lucru....trist!

De fiecare data cand ajung in Constanta ma duc la Delfinariu pentru ca iubesc delfinii si constat de fiecare data cata tristete este in chiuitul lor de apreciere pentru aplauzele noastre. Sau...poate mai rau, s-au convertit la superficialitate, ca noi, oamenii si nici nu-si mai dau seama. Si totusi, nu cred decat in convertirea noastra la superficialitate.

Nu cred, pentru ca Alina a murit la scurt timp dupa aceea... nu s-a putut converti, oricat de tanara si vesela si plina de viata si cooperanta era...

Poate, inteligenta nu a lasat-o sa traiasca in lumea aceea atat de improprie ei, in lumea aceea lipsita de libertate, de ai ei, de suflet.....si de intelegere

*Dana Captilin*

**Marea Noastră**