



POSEIDON

EDIȚIE NOUĂ, NR. 3 / 2016

Mai mult decât profesie, pasiune!



REVISTA ȘCOLII MILITARE DE MAIȘTRI MILITARI
A FORȚELOR NAVALE „Amiral Ion Murgescu”
CONSTANȚA



CUPRINS

Interviu

<i>Interviu cu șeful instrucției și educației din Școlala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, comandor Iurii-Ciprian PAULIȘ</i>	1
<i>De vorbă cu maistrul militar principal Marian BOZA, maistru militar de comandă în echipa de comandă a școlii</i>	5

Tradiții și cultură militară

<i>Ctitor, mentor și model de erudiție, Viceamiralul VASILE URSEANU</i>	7
<i>Galeria comandanților, Contraamiral NEGRESCU NICOLAE</i>	9
<i>Puitorul de mine „Amiral Murgescu”</i>	11

Despre noi...

<i>Jurnalul unui cadet</i>	12
<i>Despre mine: Bîntă Lavinia-Georgeta</i>	21

Evenimente

<i>Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Navale adresat cu prilejul Zilei Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”</i>	22
<i>8 octombrie 2015 - Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” la ceas aniversar (galerie foto)</i>	23
<i>Evenimente</i>	25

Știați că ...

<i>Zece locuri stranie de pe Terra</i>	28
<i>Mici istorii - Istoria ceaiului</i>	34

Creație și umor

<i>Poezie</i>	36
<i>În căutarea raiului pierdut – poveste</i>	37
<i>Bancuri</i>	39





**Interviu cu șeful instrucției și educației din Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”,
comandor Iurii-Ciprian PAULIȘ**



Sunteți șef al instrucției și educației în Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale. Dați-ne câteva repere esențiale ale formării dumneavoastră ca ofițer de marină și nu numai.

Formarea ca ofițer de marină a început odată cu admiterea și parcurgerea liceului militar „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța în perioada 1978-1982.

După ce am absolvit Liceul Militar „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța, am urmat, în perioada 1982-1987, cursurile Universității din Galați, Facultatea de Mecanică – secția nave pe locurile rezervate Marinei Militare pentru școlarizare.

Începând cu 12.08.1987, am fost numit pe funcția de inginer șef la secția instruire practică și microproducție din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, unde am activat până în anul 1990, când am fost numit în funcția de șef atelier întreținere și învățământ, în cadrul Școlii Militare Maiștri de Marină.

Din 1999 am ocupat pe rând funcții didactice în cadrul catedrei de electromecanică navală: instructor șef, instructor superior și șef catedră. În funcția de șef al instrucției și educației din Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale am fost numit începând cu data de 15.11.2010, funcție pe care o îndeplinesc și în prezent.



Absolvirea unei facultăți civile de elită v-a influențat în vreun fel cariera de ofițer de marină?

Cariera de ofițer de marină a fost consolidată în cadrul Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța.

Parcursirea facultății civile m-a influențat prin modul de abordare sintetic și sistematizat al informațiilor, fapt care m-a marcat profund la participarea în cadrul unei sesiuni de comunicări științifice naționale desfășurată la Cluj-Napoca în anul 1986.

Odată cu numirea pe funcție am constatat că în mediul militar se pune accent pe o prezentare cât mai detaliată și amănunțită a aspectelor. Am căutat ca, în cadrul carierei să consum energie pe fapte și nu pe vorbe, cu riscul de a acționa atipic mediului militar.

Faptul că am parcurs facultatea ca militari a avut influență și asupra profesorilor și personalului din facultate, astfel studenții militari au fost abordați pentru păstrarea condicilor de grupă respectiv pentru angrenarea în organisme consultative cum ar fi comitetul de cantină, asociația studenților comuniști, etc. Eu personal am avut în responsabilitate condica de grupă în anul II de studiu.

Pentru a exemplifica influența avută ca student militar și spre exemplificare pentru elevii școlii – pentru a nu se mai plânge de modul cum decurg examenele în școală -, prezint succint cum s-a desfășurat pentru mine examenul de mecanică în anul I.

Am avut un bilet cu 4 subiecte. 3 subiecte le-am prezentat foarte bine iar unul din ele l-am abordat greșit. Numai datorită

faptului că am fost student militar, studenți apreciați în anii anteriori de profesori, nu m-a picat și m-a trimis în bancă să refac subiectul. După prezentarea integrală a subiectului restant a avut loc calcularea notei: „ $10+10+10+4=32$!, împărțit la 4 fac 7. Și acesta este prea mult”.

La majoritatea examenelor, prin modul de prezentare al cunoștințelor, plaja de note era de la 4 (picat) la 10.

De la absolvirea facultății ați petrecut mai bine 3 decenii în Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale. Ce va determinat să rămâneți atâția ani în școală?

Ca inginer șef la secția instruire practică și microproducție din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” am avut contact cu elevii școlii de maiștri, deoarece în perioada 1987-1990, Școala Militară Maiștri de Marină a fost secție a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”. Primul contact l-am avut cu frații Sofron pe care i-am sprijinit la confecționarea părții practice a lucrării de maestru, sprijin care a continuat și cu alți elevi din anul terminal. Datorită lipsei de personal am desfășurat și ore cu elevii de la secția maiștri la diverse discipline tehnice.

Odată cu separarea școlii de maiștri de institut, poate și datorită activității desfășurate cu elevii de la secția maiștri, am fost propus pentru funcția de șef atelier întreținere și învățământ, în cadrul Școlii Militare Maiștri de Marină.

Cu experiența scolastică din cadrul secției de la institut și cu dorința de a contribui la formarea practică a elevilor, am avut sprijinul șefului serviciului tehnic (cdor ing.(r)Ulmeanu Mihai) pentru desfășurarea



orelor practice cu elevii. La propunerea comandantului școlii (Cam.fl.(r) Dragu Marcel) s-a constituit „*norma de materiale consumabile pe specialități și ani de învățământ*”, aprobată de eșalon, care a fost baza instruirii practice a elevilor în cadrul atelierului respectiv în cadrul unor discipline practice pe care instructorii de la catedre le desfășurau la atelier. Pe perioada în care am fost șef de atelier am reușit ca, în perioade diferite (cu sprijinul comandantului pentru a se desfășura ore la atelier cu câte o clasă, Cam.fl.(r) Borșan Ioan), fiecare clasă să desfășoare câte 2 săptămâni ore practice la atelier conduse de maiștrii militari din subordine sub supravegherea mea, și să desfășoare diverse ședințe practice conduse de instructorii de la catedră în cadrul atelierului și cu sprijinul personalului din atelier.

Am urmărit ca desfășurarea orelor de atelier să fie gen „*supraviețuire*”, adică fiecare elev primea la început un cartonaș cu cerințele la care v-a fi evaluat și pe principiul „*meseria se fură*”, era în răspunderea lui să urmărească și să tragă de mânecă personalul atelierului pentru a se forma.

Pentru desfășurarea orelor în siguranță și cu cerințele normelor tehnice de securitate, am dispus pregătirea personalului pentru desfășurarea orelor și amintesc pe M.m.(r) Pârcălab Ion, M.m.(r) Boantă Ion, M.m.(r) Ilie Victor, M.m.(r) Ilie Ionel și Pcc Michinete Gheorghe pentru formarea în folosirea uneltelor și sculelor de lăcătușerie, pe M.m.(r) Mircea Dumitru, M.m.(r) Ceapă Dumitru și Pcc Bărbăscu Vasile pentru formarea în folosirea mașinilor-unelte, pe Pcc Ciobanu Dima și Pcc Ibram Uchisel pentru formarea în folosirea aparatelor de

sudură electrice și pe M.m.(r) Tudor Petre, M.m.(r) Licurici Petrică, M.m. Dragomir Laurențiu și Pcc Stanciu Constantin pentru sprijin în desfășurarea orelor de specialitate cu instructorii din școală.

Cât am fost șef de atelier am sprijinit catedra Electromecanică Navală pentru parcurgerea unor discipline tehnice, ulterior, la propunerea Cam.fl.(r) Leahu Dan (comandantul școlii), am obținut prin concurs funcția de instructor superior la catedra Electromecanică Navală.

De ce am rămas în școală?

Datorită faptului că mi-a plăcut munca cu elevii, că am căutat să rezolv situațiile la diverse momente și nu am căutat să dau „*bir cu fugiții*”.

Atâția ani în slujba învățământului militar și-au pus amprenta asupra caracterului dumneavoastră?

Probabil caracterul meu a dus la ani în slujba învățământului militar.

Învățământul militar și-a pus amprenta asupra comportamentului și conduitei mele, asupra ideilor și a faptelor pe care le-am întreprins. Am căutat să fiu un bun organizator atât al timpului propriu cât și al elevilor pe care i-am avut în coordonare, să mă implic în formarea lor practică.

Există un raport între profesia de ofițer de marină și bucuria de a avea satisfacții din punct de vedere al „lucrului bine făcut”, referindu-mă aici în special la promoțiile de elevi care azi sunt colegii dumneavoastră?

Sintagma nu are legătura cu politica, fiind a președintelui țării, persoană apolitică.

Pentru Forțele Navale, pentru mediul militar și îmbarcat cea mai bună ofertă este de absolvenți ai școlii.

Chestionarele de satisfacție respectiv activitatea de monitorizare a promoțiilor (prezentarea aspectelor bune cât și a celor rele) reliefează faptul că există concordanță între a fi marinar și a avea satisfacția promoțiilor integrate la bordul navei. Rămâne ca în cadrul școlii să cernem informațiile primite astfel încât „*cele bune să se adune, cele rele să se spele*”. Personal am remarcat satisfacție pe chipul absolvenților întâlniți atât de prezența față-în-față cât și de modul cum s-au integrat, chiar dacă există nostalgia anilor de școală.

Ce sfat ați da elevilor, cei aflați la începutul devenirii lor profesionale?

Să urmărească și viața personală conform regulii de bază de la bordul navelor: „*o mână pentru tine, o mână pentru navă*”.

Să-și proiecteze cariera, dar în realizarea ei, să nu fie individualiști deoarece profesia aleasă presupune grupul, chiar dacă colegul tău este și concurentul tău.

Să nu uite și să îi motiveze deviza școlii: „*Mai mult decât profesie, pasiune*”, chiar dacă, în calitate de absolvenți, la bordul navei, la front, vor avea în câmpul vizual altă deviză: „*Onoare și patrie*”.

Să iubească arma marină și să fie patrioți.

Ca instructor, ați avut ocazia să participați la practica elevilor de anul I, la bordul Bricului Mircea. Ce întâmplări sau evenimente v-au impresionat?

M-au impresionat pozitiv modul în care salută cadetii italienii de pe „Amerigo Vespucci”, înviorarea cu muzică de fanfară de pe „Dewaruci”, modul de organizare a crew-party în diverse locații, astfel încât au putut fi implicați și elevii școlii, modul de integrare și de implicare a elevilor la bord.

M-a impresionat negativ un eveniment neplăcut săvârșit de un elev în Cherbourg.

Ce proiecte aveți pentru viitor?

Ca proiect de viitor am responsabilitatea acțiunilor viitoare conform citatului lui Kevin Spacey: „*Dacă ai bafta să ajungi sus, ai responsabilitatea să trimiți liftul jos*”.

Ce așteptări aveți de la personalul din subordine și de la elevi?

Aștept de la personalul din subordine respectul reciproc, conform citatului lui Lao Tse: „*Când vei fi mulțumit să fii pur și simplu tu însuși și să nu te compari cu ceilalți, toți te vor respecta*”.

Transmiteți un gând colaboratorilor și subordonaților dvs.

Le transmit colegilor, subordonaților și colaboratorilor să privească anul care a trecut cu sufletul unui om înțelept și noul an cu ochi limpezi de copil.

☺ Ștefania-Elena CHINDA



**De vorbă cu maistrul militar principal Marian BOZA,
maistru militar de comandă în echipa de comandă a școlii**



Pentru început, ne puteți face un rezumat al carierei dumneavoastră în armată, începând cu studiile și terminând cu...azi?

O butadă la care țin foarte mult este aceea că afirm întotdeauna că m-am născut marinar, de la 14 ani purtând această uniformă, reușind la examenul de admitere la Liceul Militar de Marină „A.I. Cuza”, în anul 1981.

Am absolvit în 1988 Institutul Militar de Marină Mircea cel Bătrân, secția maiștri militari/ Constanța, iar în 1998 Facultatea de Istorie din Universitatea București, și în 1999 masteratul în istorie în cadrul aceleiași universități. În perioada 2000-2005 am

urmat cursurile școlii doctorale din cadrul Universității București, susținând cu calificativul „foarte bun” toate examenele și prezentările de referate, însă fără susținerea tezei finale.

În perioada 1988-1994 am fost ambarcat în funcția de comandant *grup centrale lansare arme sub apă* pe corveta 261, iar între 1994-2005 mi-am desfășurat activitatea ca șef de cabinet și instructor militar în Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

Din 1 ianuarie 2006 sunt consilierul comandantului Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale “Amiral Ion Murgescu”.

2. De ce marină? De ce nu altă armă?

Sunt un mare pasionat de lectură, iar în copilărie am citit tot ce era pe „piață” referitor la descoperirile geografice, călătorii în jurul lumii, războaie navale și, slăbiciunea mea evidentă, submarinul. Eram condamnat să ajung marinar.

3. Care este cea mai mare satisfacție pe care ați avut-o în toată carieră?

Participarea la activități de informare-documentare la Petty Officer Vocational School din Karamursel și Derince (Turcia) în 2009 și NCO Academy din Newport, Rhode Island, SUA, în 2010.

4. Ați avut vreun regret, ceva ce v-ați fi dorit să faceți dar împrejurările v-au împiedicat? Care este acela?

Imposibilitatea de a susține teza de doctorat din cauza unui motiv care nu-mi este imputabil.

5. Ce sacrificii face un cadru militar atât pe plan profesional cât și personal ?

Enorm de multe, însă cel mai important este că nu oferă familiei timp suficient pentru a fi cu adevărat o familie.

6. Care a fost cea mai riscantă situație în care v-ați aflat, din punct de vedere profesional?

O furtună greu de catalogat pentru Marea Neagră, din 20-24 noiembrie 1989, care m-a speriat pentru singura dată în viață.

7. Dacă ați putea întoarce timpul ați mai face același lucru? Ce ați schimba?

Sigur, mi-aș alege aceeași soție!

8. De-a lungul timpului ați interacționat cu multe generații de elevi și tineri care au îmbrățișat carieră militară. Puteți face o paralelă între primele generații cu care „v-ați confruntat” și generațiile actuale ?

Am fost la un pas să cad în capcană, să afirm că generațiile cu doar 2 ani de școlarizare sunt mai slabe, însă fiecare generație are puncte slabe și puncte tari, iar fiecare generație are reprezentanți de care eu sunt foarte mândru.

9. Cum vedeți fetele în acest sistem?

Cu ele armata este mai frumoasă, mai deschisă și, trebuie să recunosc, mai incitantă.

10. Care considerați că este viitorul Marinei Militare?

România este sortită să aibă o *marină militară* modernă și care să apere vocația maritimă a acestui popor.

© elv. Maria-Magdalena TÎLVAN

© elv. Nicoleta-Larissa POPA



CTITOR, MENTOR ȘI MODEL DE ERUDIȚIE, VICEAMIRALUL VASILE URSEANU

Fiul Mariei și al lui Petre Urseanu, Vasile Urseanu s-a născut pe 9 ianuarie 1848 la București. După ce a absolvit cursurile primare și gimnaziale la Liceul „Sfântul Sava” (1866), a fost admis în Școala Militară de Ofițeri de infanterie din București, pe care a absolvit-o la 29 iunie 1868.

În anul 1872 a fost ambarcat pe nava-școală „Borda” și nava – școală de aplicație „Jean Bart”, cu care a vizitat insula Sfânta Elena, Capul Bunei Speranțe, portul Rio de Janeiro.

A urcat treptele ierarhiei militare, fiind înaintat în gradul de sublocotenent (29 iunie 1868), locotenent (1871), căpitan (1874), maior (1 ianuarie 1878), locotenent-colonel (1 iulie 1882), colonel (24 aprilie 1887), general de brigadă (10 mai 1898) și viceamiral (10 mai 1913).

La începutul carierei sale de ofițer de marină a activat ambarcat pe navele din dotarea Corpului Flotilei (29 iunie 1868), secund pe nava „România” (1869), pe nava „Ștefan cel Mare” (1870), efectuând numeroase marșuri de instrucție pe Dunăre.

Prin Î.D.R. nr. 893 din 19 aprilie 1874 a fost numit comandant al navei „România”. În această calitate, în anul 1875 a participat la primul marș de instrucție executat pe Dunărea de Jos și Marea Neagră de către navele întrunite ale Corpului Flotilei, care au format o divizie.

În toamna anului 1875 i s-a încredințat comanda navei „Ștefan cel Mare”. Vasile Urseanu a comandat

succesiv bateriile „Elisabeta” și bateria nr. 6 „Renașterea”, dovedind curaj și sânge rece în timpul duelului de foc cu bateriile otomane din Vidin.



În timpul Războiului de Independență a fost trimis în misiune pe lângă prințul Serbiei, Milan Obrenovici.

În anul 1881 s-a deplasat în Anglia pentru a supraveghea lucrările de construcție a navelor comandate șantierului londonez „Thomas Iron Works”. După lansare bricul „Mircea” a plecat spre țară, sub comanda sa, Ion Ghica urându-i:

„facă cerul ca fericita călătorie a lui *Mircea* pe marea cea mai periculoasă să fie de bun augur și să deschidă României o eră de acțiune asupra mărilor. Urez tinerilor argonauți de sub direcțiunea și conducerea

voastră un viitor glorios și mare, rugându-vă să primiți frățeștile mele salutări ”.

După sosirea în țară și armarea completă, în 1883 a preluat comanda bricului cu care, în vara anului 1883, a efectuat un voiaj de instrucție, în prima parte a campaniei cu escale în porturile Varna, Burgas, Sinope, Trebizonda, Suhumi, Kerçi, Ialta, Sevastopol, Odessa, Nicolaev, iar în partea a doua la Constantinopol, Piure, Atena, Sira, Smirna, Galipoli și Radato.

A comandat atacul în cadrul manevrelor organizate pe Dunăre în anul 1885, la care, alături de celelalte nave aflate în serviciu, a participat și bricul „Mircea” organizare.

Odată cu punerea în aplicare a Legii de organizare a Flotei din 1866, a fost numit comandantul Inspectoratului Navigației și Porturilor, constituit ca un corp subordonat comandantului Flotei.

La începutul anului 1887 a recepționat nava de salvare „Constanța” și pilotina „Mangalia” destinate portului Constanța. Militând pentru înființarea unei flote comerciale, a fost unul dintre promotorii organizării unui serviciu special de navigație maritimă, devenind membru în Consiliul de Administrație al acestui serviciu, înființat prin Legea din decembrie 1887.

În timpul campaniei de vară a anului 1889 a preluat comanda crucișătorului „Elisabeta”, cu care a întreprins o primă instrucție realizată în două etape: între 15 mai – 16 iulie 1889, crucișătorul a efectuat ieșiri săptămânale în mare de câte 72 de ore, de-a lungul litoralului românesc, cu escale la Sulina și Constanța, iar până la jumătatea lunii

TRADIȚII ȘI CULTURĂ MILITARĂ

septembrie a vizitat porturile Iniada, Benderecli, Sinope, Trebizonda, Batumi, Suhumi, Novorossiisk, Feodosia, Ialta, Eupatoria și Odessa.

În 1890, crucișătorul „Elisabeta”, împreună cu bricul „Mircea”, canoniera „Grivița”, torpiloarele „Zborul” și „Năluca”, a format prima Diviziune de Mare, pusă sub comanda sa.

În 1894, în calitate de comandant al Diviziei Echipajelor, a participat cu bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta” la festivitatea prilejuită de inaugurarea Canalului Sulina.

În același an a fost numit directorul nou-înființatei Direcții a V-a a Flotei, îndeplinind această funcție în paralel cu cea de comandant al Diviziei Echipajelor.

Prin Î.D.R. nr. 384 la 25 februarie 1895 a fost desemnat comandant superior al întrunirii de bastimente formată din crucișătorul „Elisabeta” și bricul „Mircea”, având în același timp și comanda directă a crucișătorului.

La 27 iunie 1895, echipajul crucișătorului „Elisabeta” a contribuit la stingerea unui incendiu izbucnit în orașul Barcelona .

La înapoierea în țară, comandantul Marinei, generalul Ioan Murgescu, l-a felicitat „pentru misiunea pe care a încheiat-o fericit”, iar Gaston Wiet, consulul Franței la Galați, a remarcat impresia foarte bună pe care au produs-o la Cartierul General știrile primite asupra deplasării navelor „Elisabeta” și „Mircea” la Kiel.



GALERIA COMANDANȚILOR

Contraamiral NEGRESCU NICOLAE
Comandant al școlii în perioada 1903 - 1905

S-a născut la 30 ianuarie 1864 în București, fiul lui Voicu și al Ecaterinei.

S-a căsătorit la Buzău cu Elena G. Constantinescu. A avut 3 copii: Nicolae, Gheorghe și Alice-Elena născuți în anii 1902, 1904 și 1905.

În anul 1884, Negrescu Nicolae a efectuat stagiul de practică pe fregata școală franceză „Iphigenie“ ca elev al Școlii de Aplicație. Prima notare în Memoriul Personal aparține locotenent-colonelului Urseanu Vasile, care semnând pentru comandantul Flotilei, arată că nu se poate nota fiind la studii (1 octombrie 1885). Același ofițer îl notează în iulie 1886 astfel: „promite a fi un bun ofițer, serios, muncitor, supus și cu foarte bună purtare“.

A activat în calitate de comandant al șalupei de poliție Vegheatorul (1 aug. 1884 – 1 apr. 1887), în cadrul Inspectoratului Porturilor, la comanda șalupei canoniera Rahova și ulterior pe canoniera Siretul (1 apr. 1887 - 1888), comandantul torpilorului Zmeul (1888), Depozitele Flotilei și la Administrația Centrală a Războiului „ținută corectă, venit din Școala Navală de la Brest, cunoaște limba franceză, engleză și germană. Servește conștiincios, conduita prea bună”, îl

aprecia căpitanul Pavel Popovăț, la 1 nov. 1890.

La 8 aprilie 1892 activa la Divizia Echipajelor și apoi la Administrația Centrală a Războiului. La 1 apr. 1894 a fost mutat la Inspectoratul Navigației și Porturilor.



În același an s-a ambarcat pe crucișătorul Elisabeta, cu care a participat la serbările organizate cu prilejul inaugurării Canalului Sulina.

La 1 aprilie 1897 a revenit la Inspectoratul Navigației și Porturilor, fiind numit căpitanul portului Turnu Severin.

A fost numit căpitanul portului Galați începând cu 10 mai 1898, iar în 1899 a fost detașat pentru o perioadă de câteva luni la Serviciul Navigației Fluviale.

În 1902 a fost numit comandantul Școlii de Aplicație a Ofițerilor de Marină. Sub comanda sa, în luna aprilie, elevii școlii au efectuat, după terminarea cursurilor teoretice o primă excursie de studii, vizitând fortificațiile Galați – Barboși, forturile din zona Capitalei, Pirotehnia, Arsenalul Armatei, Institutul Meteorologic, precum și diferite poziții strategice de pe Dunăre.

În același an a fost desemnat comandantul bricului Mircea. Cu elevii Școlii de Aplicație a Ofițerilor de Marină la bord, a executat numeroase exerciții și un voiaj în Marea Neagră, cu escale în porturile Trebrizonda și Sinope. În perioada 1 iulie – 30 august 1903 a condus o campanie de navigație pe care navașcoală Mircea a executat-o în Marea Mediterană vizitând porturile Piure, Suda, Alexandria și Smirna.

A fost ulterior subdirector al Arsenalului Marinei (1908), membru în Consiliul de Onoare al Marinei Militare (1909 – 1910), comandantul Depozitelor Generale ale Marinei (1910 - 1913), comandantul Diviziei de Dunăre (1915 - 1916) și comandantul Flotei de Operațiuni pe Dunăre.

A publicat numeroase lucrări dintre care amintim: „Adnotarea Regulamentului asupra Poliției Navigației și Porturilor” (1897), „Demascarea guvernului ungur în chestiunea taxării la Porțile de Fier” (1899), „Raport asupra regimului navigației în Europa Centrală” (1904 - 1905), „Manual de Drept Internațional Maritim” (1916). În 1906 – 1908 a redactat primul „Curs de tactică navală” românească, etc.

În decursul carierei sale a primit numeroase distincții: ordinul „Coroana României” în grad de cavaler (1901), ordinul „Steaua României” în grad de cavaler, Semnul onorific pentru 25 de ani de serviciu (1905), ordinul „Coroana României” în grad de ofițer, Ordinul german „Vulturul Roșu” clasa a II-a (1913).

Bibliografie: Moșneagu Marian „Dicționarul marinarilor români”, editura Militară, București, 2008.



© Ștefania-Elena CHINDA



PUITORUL DE MINE „Amiral Murgescu”

Această navă a fost realizată după planurile Companiei olandeze I.V.S.N.V. Kantoor Scheepshow, din Haga, cu materiale autohtone asigurate de Uzinele Metalurgice Reșița. Bastimentul avea următoarele caracteristici tehnico-tactice: deplasament 838 t, lungimea 76,92 m, lățimea 9,10 m, pescajul 2,50 m, puterea motoarelor 1.800 CP, viteza 18 noduri. Avea în dotare două tunuri navale și A.A. de 102 mm, două tunuri A.A. de 37 mm, două tunuri de 20 mm, două mitraliere de 13,2 mm, două aruncătoare de grenade antiaerian și putea ambarca 135 de mine.



După slujba religioasă, regele Carol al II-lea a botezat nava, spărgând tradiționala sticlă de șampanie: *„Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Noi Carol al II-lea al României, în a 14-a zi a lunii iunie din anul 1939 și al 10-lea an al domniei mele, Desăvârșit-am însumi în portul Galați botezul și darea la apă a noii mele nave de război: AMIRAL MURGESCU. Construită în Șantierul Naval Galați, i-am dat numele acelui marinar desăvârșit în vreme de pace și de război, spre a sluji pildă marinarilor mei.*

Fie ca această dintâi navă de război construită în țara Mea, rod al minții și muncii românești, să chezășuiască vremii de nestânjenita

înflorire a Marinei Mele, pavăză și simbol al viitorului neamului pe apă”.

Împreună cu alte nave din Forțele Navale Maritime, „Amiral Murgescu” a participat pe timpul campaniei din Est (1941-1944) la instalarea a 31 de baraje de mine împotriva navelor de suprafață și submarinelor în apropierea coastei de N-V a Mării Negre, în fața Constanței, în zona Gura Portiței, între Odessa și Crimeea, provocând părți sovietice importante pierderi în nave.

Pentru modul exemplar de îndeplinire a misiunilor de luptă, echipajul navei a fost citat de 11 ori în ordine de zi pe Marina Militară, de 5 ori pe Armată și de 2 ori de armata germană. De asemenea, prin Înaltul Decret Regal nr. 2.253 din 13 august 1943, pavilionul puitorului de mine „Amiral Murgescu” a fost decorat cu Ordinul „Steaua României” cu spade și panglică de „Virtutea Militară” clasa a IV-a.

Asemenea celorlalte nave militare românești aflate în portul Constanța, puitorul de mine „Amiral Murgescu” a fost dezarmat și sechestrat de proaspătul aliat sovietic, la 8 septembrie 1944.

Ulterior, această navă a fost direcționată spre porturile sovietice. Va fi integrată definitiv în flota URSS a Mării Negre, care a rebotezat-o „Don”.

În luna mai 1988, nava a fost scoasă din serviciu și dezmembrată la sfârșitul anului 1989.

Bibliografie: Moșneagu, Marian, Puitorul de mine „Amiral Murgescu”, în Magazin istoric, Anul XLIII – serie nouă – nr. 10 (511), octombrie 2009, p. 28-32

© M.m.p Marian BOZA

Jurnalul unui cadet

Astăzi este prima zi de marș cu N.S. Mircea. Am plecat din portul Constanța la orele 10.23. A fost pentru prima dată când ochii mi-au fost invadați de lacrimi și de o mulțime de sentimente care mai de care mai intense. Imaginea tatălui meu care m-a privit îndelung de pe fregata Regele Ferdinand m-a marcat. Însă am revenit cu picioarele pe punte și am luat poziția drepți, pe care o ignorasem timp de câteva minute fiind furat de gânduri și amintiri.

După mult așteptata urcare în arboradă nava s-a cufundat într-o ușoară letargie ce era întreruptă uneori de soneria navei care anunța exercițiile specifice de supraviețuire.



Clar, am rău de mare. Și eu care credeam că marea are rău de mine...

După amiază am reușit să adorm o oră nu înainte de a mai urca în arboradă până la nivelul gabiei de astă dată.

Când m-am trezit răul de mare dispăruse. La orizont se vedea maiestuosul Bosfor.



Pe față mi-a apărut imediat zâmbetul. Ce a urmat este demn de covorul roșu. O ședință foto în toată regula, panorame extraordinare și bineînțeles inevitabilele selfie-uri. Strâmtoarea ne-a fascinat pe toți. Un culoar îngust ce despărțea bătrâna Europă de Asia.



Zina a II-a

„Între agonie și extaz”, așa pot descrie această zi. Dimineața a început dezastruos. O hulă nu foarte puternică ne-a pus la încercare calitățile de marinari. Imediat după masa de dimineață am început să am amețeli și o senzație ciudată. Abia dacă puteam ajunge dintr-un bord în celălalt.



Partea europeană a strâmătorii era presărată de numeroase hoteluri, restaurante, moschee și yachturi, pe când cea asiatică era mai sărăcăcioasă și nu a vrut să ne arate decât 2-3 turnulețe răzlețe și câteva piscuri undeva în depărtare. Pentru câteva clipe m-am oprit și i-am studiat pe cei din echipaj, erau toți cu ochii licărind și față plină de entuziasm, exact ca în dimineața Crăciunului.

După ce am lăsat la pupa Istanbulul a venit momentul pe care îl așteptam de ceva timp, urma să urcăm mai sus de gabier tocmai la crucetă. Inima a început să-mi bată nebunește. Când s-a dat comanda pentru lucrul în arboradă am dat fuga în cazarmă pentru a mă echipa regulamentar. Nu cu puține emoții am ajuns la crucetă. De acolo, „*Stambulul*” încă se zărea la orizont. În acele momente m-am simțit mai important decât oricine altcineva din lumea asta... emoționant. Odată ajuns pe punte am simțit că inima îmi bătea cu putere, ca după o noapte nebună de amor. Am primit vestea cea mare: rolul meu în arboradă va fi verfvaver la rândunică, voi lucra la peste 30 m înălțime, visul meu s-a împlinit.

Emoțiile trăite astăzi mi-au provocat un somn teribil, dar nu înainte de o ultimă țigară. Noapte bună!

Zina a III-a

În dimineața asta am trecut prin Strâmtoarea Dardanele. Deși nu la fel de spectaculoasă ca Bosfor mi-a adus o senzație de liniște și m-a făcut să-mi aduc aminte de satul bunicii, probabil datorită

celor câteva case răzlețe împrăștiate pe țărmul deluros și a lanurilor de floarea soarelui. Imediat după masă am urcat până la crucetă, fiecare de 2 ori. Am fost certat pentru că, furat de adrenalină și dorind să-mi înving teama de înălțime definitiv, am urcat de 3 ori.



După o binemeritată pauză de o oră, la locul meu preferat de pe teugă, unde deși este cald, adesea ești stropit de valurile ce se sparg de bompres, am fost trezit din letargie de faimoasa comandă: „*La front pe vergi, Adunarea!*”. Deși m-am echipat destul de repede, am reușit să mă trezesc cu adevărat undeva între gabie și crucetă, semn că rutina începea să-și facă simțită prezența.

Seara a fost destul de friguroasă dar aproape că nu a contat. Eram în postul de observator în prova și cum la orizont nu se zăreau prea multe nave mi-am permis să mă bucur de feeria de culori ce se zărea de pe insulele grecești.

Noapte bună!

Zina a IV-a

Astăzi m-am simțit cu adevărat marinăr. Am urcat în sfârșit la rândunică. După o cățărare de aproximativ 40 m am



putut admira întinsul mării. Cu puțină imaginație se putea observa curbura Pământului. Câțiva delfini curajoși s-au apropiat de navă prezentându-ne onorul. Ziua a trecut pe nesimțite, lucrul la marele pavoaz ocupându-ne mai tot timpul după-amiezii până târziu spre seară.

Ziua a V-a

O zi cu adevărat specială. Fiind duminică, programul a fost mai lejer. După o rapidă desfășurare pe vergi am avut liber de la orice altă activitate. Secundul aproape că ne-a obligat să vedem un film cu N.S. Mircea realizat prin anii 70 și tocmai când nu mai aveam nici o speranță că ziua liberă va fi cu adevărat liberă, de pe punte au început să se audă acorduri de vioară, semn că muzica populară își făcuse simțită prezența. În câteva minute puntea centru s-a umplut de colegi și cadre, care, ostenite după o săptămână încordată, au început să învârtă hore și să chiuie din toți plămânii, poate pentru a sparge monotonia ce se instalase pe nesimțite. După un scurt repertoriu muzical, ce ia vizat și pe colegii greci și bulgari, petrecerea s-a mutat pe teugă. Unul din colegii de la academie ne-a încântat cu chitara din dotare, iar noi adunați în jurul său îl acompaniam vocal, atât cât ne permitea talentul și urechea muzicală. Trebuie să intru în cart. Am fugit....Noapte bună!

Ziua a VI-a

Strâmtoarea Messina.....

Cel puțin pentru mine a început cu o stare accentuată de dezorientare. Pentru prima dată oboseala și-a spus cuvântul.

DESPRE NOI

Schimbul 2 de cart la timonă a fost pe cât de fascinant pe atât de obositor. La înviorare, deși prezent, am fost parcă din altă poveste, starea mea morală fiind și mai afectată de o ceartă iscată pe neașteptate care s-a aplanat totuși cu scuzele de rigoare și cu o strângere de mână.



Ziua a continuat cu exerciții de întindere a velelor, la care am fost cu toții puțin stângaci. După masa de prânz s-a produs minunea de care aveam nevoie: strâmtoarea Messina, ce desparte Sicilia de Italia continentală, ne-a oferit o mulțime de peisaje încântătoare. M-am dus direct la observatorul prova, și mai mult, fără voia lui i-am smuls binoclul din mână pentru a putea admira priveliștea. Țărmul era un adevărat rai turistic. Am putut vedea ici colo câteva șezlonguri aruncate care pe unde, oameni ce se bucurau de soarele arzător și marea de un albastru-azuriu nemaivăzut.

Yachturile și velierele de mici dimensiuni, ce navigau aproape de coastă, parcă păzeau plaja ca nu cumva ceva sau cineva să le strice liniștea și armonia.

Casele de pe versanții de dinapoia plajelor păreau, de pe punte, niște mici

DESPRE NOI

piese de puzzle aruncate la întâmplare dar care totuși trădau o arhitectură bine gândită.

Pe seară am trecut la doar câteva mile de vulcanul Stromboli - un vulcan activ ce se impune peste întinderea mării, făcându-și simțită prezența cu un mic fuior care se înălța ușor în eter.

Hamacul este deja întins, deci...Noapte bună!



Zina a VII-a

Nimic deosebit pe mare. Totul decurge conform planului de marș!

Zina a VIII-a

Călători pe drumuri de ape....

Dimineața la înviorare am fost filmați de echipa de reporteri aflată la bord. Imediat după masa de dimineață în difuzoare s-a auzit o voce care mi-a întrerupt scurta pauză de cafea: „*Pentru desfășurarea velelor, la front pe vergi!*”, semn că trebuia să ne echipăm cât mai repede cu centurile de siguranță și să ieșim la puntea centru. Urma să punem în aplicare toate orele de antrenamente pentru ca *Mircea* să fie propulsat exclusiv de vele.



Fiecare și-a luat rolul în serios și locul bine stabilit din arboradă iar după aproximativ o oră de tras școte, filat contrașcote și luptat cu fungile, vântul, deși nu de mare intensitate, a reușit să umfle velele și să pună în mișcare nava.

După masa de prânz am mers pe teugă să admir priveliștea, nava era învelită în alb, ca de sărbătoare. Am avut un sentiment de mulțumire ca și când eu și numai eu am fost capabil de întreaga operațiune. Somnul a venit pe furiș iar când m-am trezit se auzeau acordurile coloanei sonore a filmului *Pirații din Caraibe....* soare, vânt, vele, muzică potrivită.... azi am fost un adevărat marinar.

Seara a urmat strângerea velelor, destul de obositoare de altfel. După ce am terminat, Civitavecchia ne întâmpina cu un val de luminițe multicolore.



Acum stau pe teugă, privesc portul, încercându-mi bateriile pentru ziua ce va urma...Noapte bună!

Ziua a IX-a

Hula lovește din nou.....

Ne aflăm la ancoră în rada portului Civitavecchia de seara trecută. O hula puternică ne poartă nava în toate direcțiile, ca într-un carusel imens. Mulți dintre colegii mei zac întinși lângă arborele centru, unde oscilațiile se simt mai puțin. Sincer să fiu nici eu nu m-am simțit foarte bine. O durere de cap foarte puternică mi-a răpit zâmbetul de pe față, dar, cu toate acestea rezist și chiar reușesc să îmbuc ceva. Ca totul să fie perfect, după-amiază, am trecut la bricuirea punților. Făceam cu toții parte dintr-un dans asincron dictat de ritmul alert pe care valurile îl stabileau. Ziua s-a încheiat cu greu, imediat după duș am fugit la somn, pentru a pune capăt balansului tot mai enervant.

Ziua a X-a, a XI-a și a XII-a

Trei zile în portul Civitavecchia.....

E dimineață. Mâncăm în grabă pentru a începe manevrele de intrare în port. Am acostat în cele din urmă...

După-amiază, prin bunăvoința Marinei Italiene, două autocare ne-au dus la Roma, unde am vizitat fugitiv Vaticanul și împrejurimile acestuia. Împreună cu câțiva colegi m-am oprit la o terasă, unde am servit faimoasa pizza italiană și o bere, ca să fie tot tacâmul...Timpul a trecut pe nesimțite. Ne întoarcem la navă, obosiți, dar totuși relaxați și cu frunțile descrețite. A doua zi.....libertate. Am ieșit să vizitez

micuțul, dar cochetul, oraș Civitavecchia. M-a surprins modul de viață al italienilor. Ceva din comportamentul lor trăda o stare de liniște permanentă. Locuitorii ieșiți la plimbare pe străzile înguste păreau să sfideze trecerea timpului prin lejeritatea cu care mergeau. Am observat că majoritatea mașinilor aveau dimensiuni mici și că scuterele conduse de persoane de toate vârstele dominau asfaltul încins de soarele arzător.



Cea de-a treia zi în oraș a fost și mai interesantă. Dimineața am fost ghid pentru câteva grupuri de români, veniți parcă împinși de dorul de casă, să pună piciorul pe pământ românesc. Am avut ocazia să stau de vorbă cu ei, prilej cu care s-au legat prietenii, parcă ne cunoșteam de-o viață...





Ziua a XIII-a

Rămas bun Italia!

În jurul orei nouă soneria anunța începerea manevrelor de ieșire din port. Ajunși la câteva mile de port ne-am avântat în arboradă pentru întinderea velelor. De această dată manevra de navigare pe vele a fost urmată de frustrare întrucât vântul s-a încăpățânat să sufle cu putere iar nava nu înainta cu mai mult de 2 noduri. Totul părea înghesuit în jurul nostru, de parcă timpul complotase împotriva celor aflați la bord, vântul se oprise să mai bată, marea părea o imensă oglindă ce reflecta razele arzătoare ale soarelui iar pe cer nu se zărea niciun pescăruș.

Prilej numai bun pentru un somn pe teugă....

Ziua a XIV-a

Astăzi situația a fost tocmai pe dos. Deși am pornit motoarele și nava avea o viteză suficient de mare se pare că vântul puternic a trezit la viață o armată întreagă de valuri ce saltă nava către cer ajutate parcă de un resort imens invizibil.

Pe seară, aflat pe teugă, chiar lângă bompres, și-au făcut apariția patru delfini care au reușit să mă facă să uit pentru câteva clipe de răul de mare. Dar iluzia a fost de scurtă durată. După ce nava a săltat peste valuri, căzând imediat în gol, am simțit că o să dau la pești, ceea ce s-a și întâmplat, spre amuzamentul colegilor ce mă tachinau, făcând haz de expresia mea facială, care trăda o stare de disconfort. Jenat de ispravă m-am îndreptat ușor spre cazarmă, sperând că acolo va fi mai bine,

da de unde, abia am reușit să adorm....
Noapte bună!.... pentru cine poate!



Ziua a XV-a

Bună dimineața! Zâmbesc... deci răul de mare a dispărut. Plictisit și vrând să sparg monotonia ce mă cuprindea mă apuc să scriu un pamflet pe care îl voi interpreta, împreună cu colegii mei, în ultima săptămână de marș, ca un cadou pentru echipaj și cu speranța că această piesă va lansa o minipetrecere pentru detensionare.

Ziua a XVI-a

Barcelona.....!!!

Am ajuns la țarm în jurul orei 9 făcându-ne intrarea spectaculos în port cu tradiționalul salut pe vergi.

Puținii trecători aflați la aceea oră în port au rămas plăcut impresionați la auzul salutului ce se propaga ca un ecou capabil să pună pe fugă o armată ce da să năvale. Spaniolii ne-au primit cu multă ospitalitate, oferindu-ne cel mai bun loc de acostare din port, chiar în dreptul unui centru comercial. Am început ultimele pregătiri pentru a primi vizitatorii la bord iar în jurul orei 14 curioșii au început să apară dornici să afle cât mai multe despre

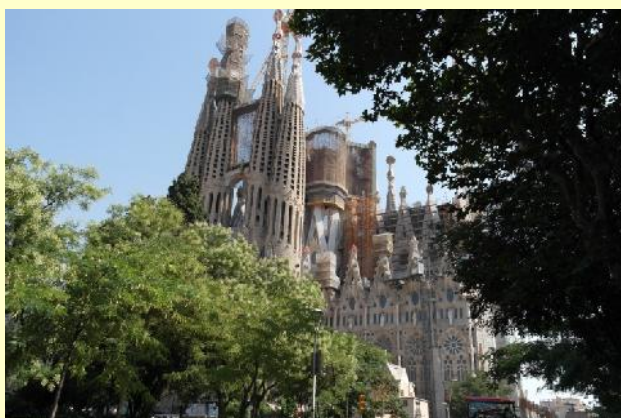


viața la bordul unui velier. Am remarcat fascinația din ochii lor și totodată respectul pe care ni-l poartă pentru munca pe care noi o desfășurăm aici. Seara s-a scurs cu o binemeritată pauză de răcoritoare la terasa strategic pusă lângă schela navei.

Ziua a XVII-a și a XVIII-a

După masa de dimineață am ieșit în oraș. Ca oricare român ajuns pe alte meleaguri prima oprire a fost în mall pentru shopping, un shopping prelungit până spre orele amiezii, datorită multitudinii de oferte, care mai de care atrăgătoare.

Barcelona este fără nici o urmă de îndoială un oraș plin de viață, unde te poți distra cu adevărat dar și unul cu diverse atracții turistice fascinante. Centru vechi al orașului, care la aceea oră era plin de luminițe și de oameni veniți din toate colțurile lumii m-a oprit din călătoria mea lăsând vizitarea unor puncte turistice pentru următoarea zi.



Ultima zi în Barcelona a fost prea scurtă dar totuși încărcată de momente de neuitat. Am fugit dintr-un punct turistic în altul încercând să vizitez cât mai mult.

Până seara am reușit să vizitez Sagrada Familia, Stadionul Nou Camp, o arenă de coridă transformată în mall, o fântână ce dădea viață jetului de apă pe ritmuri muzicale de diferite genuri, Muzeul Marinei și bineînțeles tarabele cu suveniruri. Am ajuns la navă în ultimul moment nevrând să las în urmă agitația orașului.



Ziua a XIX-a

Din nou pe mare....

Plecăm spre ținuturile Franței făcând calcule precise pentru a stabili câte zile mai avem până când ajungem în țară. Ziua trece destul de repede, fără să fac mare lucru, constatând totuși o stare acută de oboseală.

Ziua a XX-a

Astăzi pregătim nava pentru intrarea în portul Marsilia. Sub sloganul „apă, tendă și nisip, ne-apucăm de bricuit” nava începe să strălucească, parâmele sunt așezate cu grijă iar ultimele retușuri sunt finalizate.



Ziua a XXI-a

Sunt de serviciu la bucătărie, în garda de onoare și ghid. A fost o zi atât de plină că abia dacă am reuși să fac un duș...am adormit pe punte.

Ziua a XXII-a

Bonjour Marseille!!!

Am plecat nerăbdător, dar totuși sceptic, să descopăr orașul. Am vizitat catedrala Notre Dame de la Garde, ce ne privea impunătoare din cel mai înalt punct al orașului.



De sus privești ți tăia respirația. Am simțit că mă întorc în timp, orașul cu străzile sale înguste și pavate, clădirile cu o vechime impresionantă, părea cufundat într-o monotonie adâncă dar a reușit să ne ofere clipe de relaxare descoperind un alt stil de viață.

Ziua a XXIII-a

Astăzi am vizitat Stadio Velodrom, un stadion de legendă, modern, terminat în anul 2014 ce ne-a uimit prin măreția, complexitatea și forma sa neobișnuită.

Ultimele pregătiri pentru un marș de 7 zile și putem porni la drum....

Ziua a XXIV-a

Plecăm din portul Marseille salutând de pe vergi chiar din dreptul insulei unde se spune că a fost închis contele de Monte Cristo. Peisajul este de vis, ne-a furat pe toți. Părăsim țărmul francez cu regretul că nu am putut sta mai mult. După amiază am întins velele.....totul decurge conform planului.

Ziua a XXV-a

Astăzi am fost de serviciu la bucătărie și toată ziua am văzut numai cartofi. Pe seară am făcut prima repetiție pentru pamflet. Deși nu a ieșit deloc bine ne-am amuzat copios. A fost momentul ce ne-a încărcat bateriile și ne-a adus iarăși zâmbetul pe față.

Ziua a XXVI-a

Un vânt prielnic bătea din pupa navei. La ora 11 velele erau întinse și Mircea avea o viteză mulțumitoare de 6 noduri. Operațiunea de întindere a velor a fost una reușită, încheindu-se cu un nou record, fără falsă modestie de această dată. Am navigat călăuziți de vânt până la ora 18. Au urmat repetițiile la scenetă până seara târziu....un total fiasco...

Ziua a XXVII-a

Agitație...

Ziua aceasta a fost plină de activități până seara târziu. După masa de dimineață am început cursurile concomitent cu lucrările de matelotaj, cunoașterea navei și întinsul velor. Pe lângă toate acestea am fost în serviciul de observator prova. Căldura a amplificat sentimentul de

oboseală și doar pauza de masă a reușit să oprească multitudinea de activități, de parcă nu se mai terminau...Am reușit să vorbesc cu ea. A fost momentul în care bateria mea internă s-a încărcat. Râsul ei vesel mi-a dat puterea să închei ziua într-un ton vesel. Repetiția pentru scenetă și-a urmat cursul normal. Noul coleg ce s-a alăturat grupului umoristic, mai mult de gura locotenentului, ne-a amuzat copios cu mișcărilor lui nemaivăzute și neobișnuite pentru corpul lui de halterofil.

Am întins hamacul atât de strâns încât am putut dormi pe burtă....Noapte bună!

Ziua a XXVIII-a

Monotonia este prezentă azi și devine tot mai apăsătoare. Mi s-a părut că ziua a trecut foarte greu. Gândul întoarcerii spre casă și nerăbdarea amplifică acest sentiment...

Ziua a XXIX-a

Dimineața a început cu o ceartă ce s-a încheiat cu câteva muștrări venite din partea locotenentului și bineînțeles o *binemeritată consemnare* de o zi în port.

Am lăsat frustrarea la o parte abia când am aflat că astăzi va avea loc Școala ramelor. Sub îndrumarea a doi maiștri militari, mai multe armamente de câte 10 persoane am învățat să vâslim în bărcile tradiționale aflate la puntea dunetă. Am coborât în bărci pe funii înnodate din loc în loc cu „nuci”. Ajunși în barcă după câteva minute de stângăcie am reușit să vâslim sincron. Din larg, bătrânul Mircea, părea ca ieșit din șantier, impunându-se peste întinsul apei cu catargele sale zvelte

ce au ținut piept atâtor furtuni. Treptat euforia și sentimentul de împlinire au luat loc frustrării și oboseli. Ziua s-a încheiat într-o notă veselă cu deja obișnuitul cerc umoristic.

Mâine vom pregăti nava pentru intrarea în port. La noapte sunt observator la pupa. Deci...Noapte bună!

Ziua a XXX-a

Minune....

Dimineața am aflat că ziua în care eram consemnat a fost ștearsă cu buretele fără să știu motivul salvator....ce mai contează, sunt liber.

Activitatea de bricuire a punților superioare s-a transformat dintr-o obligație cam obositoare într-o joacă distractivă când jeturile furtunurilor nu mai atingeau puntea ci foloseau pe post de lance în turnirul care s-a iscat pe neașteptate la puntea centru. Toți eram uzi din cap până în picioare dar nimeni nu părea a fi supărat. Evadarea din monotonie a durat cam 5 minute până când șeful echipajului și-a făcut apariția și fiecare ne-am luat tenda și am trecut la frecatul punții. În jurul orei 12 vom ajunge în rada portului Bar unde vom sta la ancoră până dimineață...ultima oprire în drum spre casă...



Despre mine...

Numele și prenumele: Bînță Lavinia-Georgeta

Data nașterii: 26.09.1995

Locul nașterii: Slatina, județul Olt

Zodia: Balanță

De ce am ales SMMM FN: Am ales Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale “Amiral Ion Murgescu” deoarece am înțeles că meseria pe care o voi avea după absolvire îmi va oferi un viitor sigur și, cel puțin, decent. Pe de altă parte, îmi iubesc țara și sunt mândră să am onoarea de a respecta jurământul pe care l-am depus.

Planuri de viitor: După terminarea școlii îmi doresc să ocup un post în Forțele Navale, în Constanța, să îmi întemeiez o familie și să reușesc să echilibrez balanța între familie și profesie.

Relațiile cu colegii de clasă: Mă înțeleg foarte bine cu colegii mei de clasă. Suntem uniți și ne ajutăm reciproc. Am devenit în scurt timp o mică familie în care există încredere și respect.

Pasiuni: plimbatul cu rolele, cititul

Filme preferate: The hidden face, The notebook, If only, The vow, Dear John, etc.

Ultimul film văzut: The deadpool



MESAJUL ŞEFULUI STATULUI MAJOR AL FORŢELOR NAVALE adresat cu prilejul Zilei Şcolii Militare de Maiştri Militari a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu”



Pe data de 08 octombrie 2015 aniversăm un eveniment important pentru marinarii români: împlinirea a 118 ani de când regele Carol I, prin înaltul Decret nr. 3110 din 08 octombrie 1897, aproba **„Regulamentul de funcţionare al Şcolii de Submecanici şi Submaiştri de Marină”**, precursora Şcolii Militare de Maiştri Militari a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

Pe data de 08 octombrie 2015 aniversăm un eveniment important pentru marinarii români: împlinirea a 118 ani de când regele Carol I, prin înaltul Decret nr. 3110 din 08 octombrie 1897, aproba **„Regulamentul de funcţionare al Şcolii de Submecanici şi Submaiştri de Marină”**, precursora Şcolii Militare de Maiştri Militari a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

înfiinţarea acestei instituţii de învăţământ a fost o necesitate izvorâtă din contextul istoric. Începând cu anul 1875, pe fondul dezvoltării impetuoase a marinei militare, atât la mare, cât şi la fluviu, prin intrarea în serviciul marinei a unor nave noi, moderne, a apărut necesitatea organizării învăţământului de marină. Programul a cuprins şi înfiinţarea unei instituţii care să pregătească „tehnicieni marinari”, adică maiştri militari de marină, a căror sarcină era să gestioneze şi să depaneze tehnica şi armamentul de marină şi să execute instrucţia de specialitate a militarilor.

În îndelungata sa existenţă, Şcoala Militară de Maiştri Militari a Forţelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a pus la dispoziţia marinei militare şi grănicereşti (actuala Poliţie de Frontieră) şi, în anumite perioade istorice, şi la dispoziţia marinei comerciale, peste 8000 de cadre militare care au demonstrat, prin înalta ţinută şi profesionalismul de care au dat dovadă, că sunt absolvenţii unei instituţii de excepţie în peisajul învăţământului militar românesc.

În prezent, modelul maistrului militar este caracterizat printr-o pregătire pluridisciplinară, fiind specialist, lider militar de organizaţii mici, promotor al valorilor naţionale şi având o bogată cultură civică şi marinărească. Acesta este idealul care trebuie să ghideze activitatea instituţiei, de la primirea candidaţilor la statutul de maestru militar şi până la desăvârşirea profesională a tehnicienilor marinari prin cursuri de specialitate şi de carieră.

Am deplină încredere că, prin dăruire şi profesionalism, veţi onora tradiţia şi renumele de care vă bucuraţi, creând un mediu dinamic bazat pe un parteneriat responsabil între profesori şi elevi, şi veţi asigura toate condiţiile pentru ca gradul de pregătire al absolvenţilor dumneavoastră să fie la acelaşi nivel cu al militarilor cu acelaşi statut din armatele celorlalte state membre ale Alianţei Nord-Atlantice şi Uniunii Europene.



La acest moment aniversar, îmi exprim sentimentele de aleasă considerație și prețuire față de continuatorii de azi ai tradițiilor acestei instituții de învățământ, un corp de profesioniști, alcătuit din militari și civili de înaltă competență, capabili să răspundă cu promptitudine tuturor provocărilor create de evoluțiile tehnicii în acest domeniu de avangardă și de transformările prin care trece armata.

Cu prilejul aniversării **Zilei Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”** și împlinirii a 118 ani de frumoase și bogate tradiții, în numele comenzii Statului Major al Forțelor Navale vă adresez sincere felicitări și vă transmit urări de sănătate, putere de muncă și realizări deosebite în activitatea dumneavoastră viitoare.

BUN CART ÎNAINTE!

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL FORȚELOR NAVALE

Contraamiral dr. Alexandru MÎRȘU

- 8 octombrie 2015 -

**Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”
la ceas aniversar (galerie foto)**

Manifestările organizate pentru a marca sărbătorirea acestui eveniment au început prin desfășurarea apelului solemn și au continuat cu organizarea de întreceri

sportive și cu specific marinăresc între elevii școlii noastre și elevi din liceele și colegiile liceale cu care instituția are încheiate parteneriate de colaborare.







Evenimente



Faleza din fața Comandamentului Flotei a găzduit vineri, 31 iulie 2015, începând cu ora 09.00, festivitatea dedicată absolvirii Promoției "Regele Ferdinand 150" de ofițeri ingineri militari și civili din Academia Navală "Mircea cel Bătrân", precum și de maiștri militari de marină din cadrul Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale "Amiral Ion Murgescu".

Cei 33 de absolvenți ai Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale "Amiral Ion Murgescu" au primit primul grad de maistru militar.

La acest important eveniment au participat reprezentanți ai Ministerului Apărării Naționale, autorităților centrale și locale, rude și prieteni.

La concursul de navomodelism, Cupa Tomis, organizat de Liga Maiștrilor Militari de Marină Constanța a participat și colegul nostru, M.m.II Eugen Sarius, cu macheta crucișătorului antiaerian „Degreasse” fiind recompensat cu medalia de bronz și premiul pentru îndemânare și pricepere oferit de Clubul Sportiv Alfa.



M.m.II Eugen Sarius nu este la prima participare la o astfel de competiție, fiind un competitor cu experiență, ce reprezintă cu succes instituția noastră.



Festivitatea de deschidere a noului an de învățământ la Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale "Amiral Ion Murgescu" s-a desfășurat luni, 14 septembrie 2015, începând cu ora 09.00.

Cei 60 de boboci, dintre care 8 fete și 52 de băieți, s-au alăturat elevilor din anul al II-lea de studii, pentru inițierea și desăvârșirea competențelor profesionale specifice profesiei de maistru militar de marină.



La activitate au participat reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale, comandanți de mari unități și unități, ai unor asociații a cadrelor militare în rezervă și retragere, părinți și rude.

Joi, 22 octombrie 2015, Colegiul Tehnic de Marină „Alexandru Ioan Cuza” a sărbătorit 40 de ani de la înființarea sa. Cu acest prilej s-au organizat o serie de activități la care au fost invitați să participe și elevii Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navele „Amiral Ion Murgescu”.

Devenită deja obișnuință, colaborarea dintre cele două instituții de învățământ constănțene s-a concretizat prin participarea elevilor școlii noastre la ridicarea pavilionului, competiții sportive și concursuri pe teme diferite. De asemenea în holul instituției a fost instalat un stand de promovare a ofertei educaționale și a profesiei de maistru militar.



Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

Duminica, 25 octombrie 2015, pe platoul Academiei Navale “Mircea Cel Bătrân” s-a desfășurat festivitatea de depunerea a jurământului militar de către cei 59 de elevi, 8 fete și 51 de băieți, care au ales să se inițieze și să se perfecționeze în însușirea competențelor profesionale specifice profesiei de maistru militar de marină, urmând cursurile Școlii Militare de Maiștri

Festivitatea, de o aleasă încărcătură emoțională, s-a încadrat într-o pleiadă de activități dedicate sărbătoririi Zilei Armatei Române, anul acesta împlinindu-se 71 de ani de la eliberarea ultimei porțiuni de pământ de sub ocupație străină.

În fiecare an la 31 octombrie se sărbătorește **Ziua Internațională a Mării Negre**, ocazie cu care elevii școlii noastre, însoțiți de cadre militare și civile din instituție, sunt implicați în activități ce se desfășoară cu acest prilej. Anul acesta o astfel de activitate a avut loc în zona de reciclare a unui mall din Constanța, unde o echipa formată din 10 elevi și 8 voluntari de la Comitetul Național Român pentru Drepturile Copilului - Filiala Constanța, au format un lanț uman, dând din mână în





mână pet-urile strânse timp de o săptămână, pentru a fi introduse într-un aparat automat de reciclat astfel de materiale.

Cei prezenți au vorbit despre importanța Zilei Internaționale a Mării Negre, au cântat și și-au promis o nouă întâlnire pe 5 decembrie, la Gala Voluntarilor.



Cea de-a cincea ediție a „Sesiunii de comunicării științifice a elevilor” a avut loc în perioada 11-13 noiembrie 2015. Ca și până acum, și la această ediție au răspuns invitației de a participa elevii celorlalte două școli de profil din țară, de la Bobocu și Pitești, precum și elevi din liceele și colegiile liceale din Constanța și Medgidia, instituții de învățământ preuniversitar cu care școala

noastră are încheiate protocoale de colaborare.

Lucrările sesiunii au fost împărțite pe 5 secțiuni:

- electronică, informatică și navigație;
- armament;
- mecanică și electromecanică;
- științe socio-umane;
- limbi străine;

În total cele 52 lucrări au fost bine realizate și prezentate de către elevi, calitatea informațiilor prezentate fiind apreciată de comisiile celor 5 secțiuni.

Așa cum ne-am obișnuit, ca de fiecare dată pe 5 decembrie, se desfășoară **„Gala Voluntarului”**. Anul acesta a fost aleasă ca locație sala de festivități a Bazei Navale. Instituția noastră este implicată alături de voluntarii Comitetului Național Român pentru Drepturile Copilului - Filiala Constanța, în diverse activități de voluntariat, fapt pentru care și anul acesta reprezentanți ai școlii au fost prezenți la această festivitate. Astfel, chiar în deschiderea galei un grup format de 10 elevi au intonat imnul de stat al României, moment catalogat ca fiind unul extrem de emoționant de întreg auditoriul.



Sursa: <http://www.smmmfjn.ro/evenimente>

☺ Lt.cdor Valentin NAE

☺ Gabriela STANCIU

ZECE LOCURI STRANII DE PE TERRA

Trăim pe o planetă minuscule care plutește printre trilioane de stele, și totuși, chiar și în era minunilor tehnologice, realizăm cât de puține lucruri cunoaștem și putem explica despre Pământ.

Inclusiv astăzi, pe Terra există numeroase locuri stranii, unele dintre ele fascinante prin frumusețea și legendele lor, care au puterea de a ne inspira și de a ne determina să reflectăm asupra tuturor minunilor încă neînțelese ale lumii. În lista care urmează, vă prezentăm doar o parte a acestor locuri incredibile, o parte dintr-un întreg cu mult mai mare decât ne-am putea imagina...

1. Eaglehawk Neck - Tasmania

Situată în sudul Tasmaniei, limba de pământ care leagă două insule este celebră din două motive. Primul ar fi acela că **Eaglehawk Neck este cel mai elocvent exemplu al unui fenomen geologic extrem de rar întâlnit**, acela al aspectului de dale pe care îl capătă solul în urma eroziunii și a fragmentării rocilor sub acțiunea plăcilor tectonice. Practic, solul arată ca și cum ar fi format din zeci sau sute de dale cu forme geometrice perfecte, asemenea pavajului artificial.



Un alt motiv este acela că de **Eaglehawk Neck se leagă povestea**

macabră a primei închisori păzită de câini uriași, înfometați înadins pentru a deveni cât mai feroși. Limba de pământ era singurul loc prin care deținuții britanici ai temutei închisori din așezarea tasmaniană Porth Arthur puteau traversa către libertate.

Era nevoie ca deținuții să străbată o lungime de circa 400 de metri pe istmul lat de nu mai mult de 30 de metri, pentru a scăpa. Trebuiau, însă, să străbată un loc în care, alături de gărzi înarmate, se aflau 9 câini extrem de feroși care fuseseră legați cu lanțuri lungi, la distanțe egale unul față de celălalt, astfel încât să nu se poată atinge unul pe altul, dar să poată înșfăca pe oricine ar fi încercat să treacă printre ei.

Orice deținut s-ar fi aflat expus permanent, într-o astfel de situație, la bunul plac a doi dintre cerberii închisorii. În plus, legenda apelor infestate de rechini îi împiedica pe prizonieri să se aventureze în apele oceanului. În întreaga istorie a locului de detenție, doar trei deținuți au reușit să evadeze (Martin Cash, Lawrence Kavanagh și George Jones), eveniment care a avut loc în anul 1842.



Deși au fost capturați după câteva luni, iar George Jones a fost spânzurat, deținuții au continuat să încerce să evadeze iar, singurul care a reușit această performanță fiind același Martin Cash.

2. Deșertul Alb – Sahara

Cu numai 4.000 de locuitori și circa 200 de kilometri până la cea mai apropiată localitate, **oaza Farafra este una dintre cele mai mici și mai izolate așezări din Egipt.** Și totuși, numeroși turiști vin aici an de an, în așa numitul Circuit Vestic, pentru a admira una dintre minunile geologice ale lumii... Deșertul Alb din Sahara.



Cu milioane de ani în urmă, atunci când Sahara de astăzi era acoperită complet de ape, numeroase depozite de cretă s-au depus pe fundul oceanului formând uriașe aglomerări calcaroase. Odată cu retragerea apelor, vântul a modelat creta dând acesteia forme impresionante.

Anii de peregrinare iresponsabilă a turiștilor și a membrilor diferitelor formațiuni religioase care au ținut

festivaluri în mijlocul acestor minuni geologice a dus la erodarea și deteriorarea, în special din cauza focurilor aprinse la baza formațiunilor de cretă, a multora dintre „ciupercile” albe de calcar. A fost nevoie de intervenția energică a mai multor grupări ecologice și a arheologilor din țările nord africane pentru ca autoritățile responsabile să includă Deșertul Alb pe lista zonelor protejate.

Astăzi, Sahara el Beyda, așa cum îl numesc localnicii, este un loc în care turismul este încă o activitate principală, dar care se desfășoară numai sub atenta supraveghere a ghizilor și a persoanelor autorizate să însoțească grupurile de turiști.

3. The Big Hole - Africa de Sud

Creată în secolul al XIX-lea de către căutătorii de diamante din Africa de Sud, **The Big Hole este, într-un clasament al celor mai mari gropi artificiale din lume, cea de a doua creație de acest gen, fiind depășită doar de mina Jagersfontein din aceeași țară.** Totul a început în anul 1871, atunci când unul dintre angajații fraților De Beers a descoperit primul diamant pe locul actualei mine.

De atunci și până în anul 1914, atunci când mina a fost închisă, peste 50.000 de lucrători au săpat până la o adâncime de un sfert de kilometru, scoțând la suprafață aproximativ **3.000 de kilograme de diamante.** Uriașa mină verticală, cu o suprafață de 17 hectare,



a fost apoi inundată, nivelul apei atingând în prezent 40 de metri adâncime.



Astăzi, autoritățile sud-africane fac eforturi pentru a include The Big Hole pe lista monumentelor aflate în patrimoniul mondial UNESCO. Chiar și așa, fosta mină de diamante a devenit în timp una dintre principalele atracții turistice ale orașului Kimberly.

4. Lacul ucigaș – Camerun

Nyos, pe numele sau adevărat, **Lacul ucigaș din Camerun și-a câștigat acest trist renume după un tragic eveniment care a avut loc în anul 1986.** Atunci, localnicii din satul Nyos aflat în apropierea lacului au fost alarmați de un zgomot puternic venit din interiorul apelor și de un puternic cutremur de pământ. Aproape instantaneu, o trombă de apă a țâșnit din mijlocul lacului iar din acesta s-a ivit un uriaș nor alb cu o lungime de peste 100 de metri, după cum susțin martorii oculari. Imediat după acest episod, animalele și oamenii au început brusc să își piardă cunoștința.

ȘTIAȚI CĂ...

Pe o rază de aproximativ 25 de kilometri, nimeni nu a rezistat atacului misteriosului nor, iar dintre sutele de persoane afectate, doar câteva și-au mai revenit la viață. Norul a dispărut după aproximativ 2 zile, lăsând în urmă circa 1.700 de victime umane și un număr aproape dublu de animale moarte. Ca un sumbru exemplu, din satele Nyos și Kam, primele localități atinse de norul ucigaș, doar patru persoane au supraviețuit.



De atunci lacul și-a schimbat aspectul, apele odinioară albastre devenind întunecate și pline de plante moarte, un aspect sinistru care susține numele de „lac al morții” dat de localnici lacului Nyos. Se estimează că atunci, din lacul aflat în craterul unui vulcan stins, au fost eliberate în aer circa 1,6 milioane de tone de dioxid de carbon.

Tragica poveste a aprins, însă, imaginația amatorilor de turism negru iar lacul a devenit țintă a numeroșilor turiști din toate colțurile lumii.



5. Dealurile de ciocolată – Filipine

Perfect conice, **Dealurile de Ciocolată din Filipine**, așa cum au fost numite, reprezintă unul dintre cele mai rare și mai misterioase fenomene geologice de pe Terra. Un ultim studiu arată că pe o suprafață de circa 50 de kilometri pătrați din provincia Bohol se află nu mai puțin de 1.776 de dealuri, ele fiind reprezentate și pe drapelul regiunii ca un simbol al frumuseților naturale filipineze. În prezent, dealurile sunt considerate cel de al treilea monument geologic din Filipine și au fost propuse pentru includerea în patrimoniul UNESCO.

Înălțimea dealurilor oscilează de la 30 până la 120 de metri în cel mai înalt punct, acestea formându-se în Pleistocen, în urmă cu aproximativ 2,5 miliarde de ani, sub acțiunea plăcilor tectonice care au ridicat calcarul de pe fundul oceanului.



O altă teorie susține că dealurile misterioase au apărut sub acțiunea unui vulcan străvechi, acesta împingând la suprafață blocuri uriașe de piatră acoperite de calcar marin. Acoperite în timp de vegetație, dealurile capătă în timpul

sezonului secetos, din cauza lipsei ploilor, o culoare brună asemănătoare cu cea a ciocolatei, de aici rezultând și neobișnuitul lor nume.

6. Antelope Canyon – Arizona

Este, de departe, **cel mai căutat și mai vizitat canion din sud-vestul Statelor Unite**, și asta în ciuda faptului că frumusețea sa s-a dovedit de multe ori ucigătoare. Format din două secțiuni, canionul se află în ținuturile Navajo din Arizona iar recent a fost declarat monument al naturii, turismul fiind efectuat numai sub atenta supraveghere a ghizilor specializați.



Numele său original „Tse'bighanilini” vine din limba amerindienilor Navajo și înseamnă „locul prin care apa curge printre pietre”.

De altfel, acesta este și modul în care superbul canion s-a format de-a lungul sutelor de mii sau chiar milioane de ani. Apa acumulată în timpul musonilor a erodat treptat roca, creând bazine

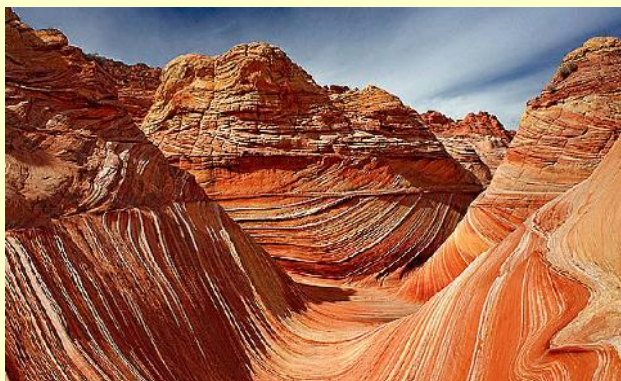


subterane pe pereții cărora sunt vizibile straturile de rocă acumulate de-a lungul timpului.

Canionul este deosebit de periculos, mai ales în timpul ploilor, șuvoaie ucigătoare de apă adunându-se în camerele subterane într-un timp incredibil de scurt. Nu mai departe de anul 1997, 11 turiști străini și unul dintre ghizi au fost înghițiți de un torent de apă fără ca cineva să sesizeze vreun pericol prealabil. Astăzi, canionul este închis turiștilor pentru circa cinci luni pe an, și a fost dotat cu scări metalice pentru a preveni producerea altor accidente.

7. Valurile de piatră - Arizona, SUA

Tot în Arizona, și tot în ținuturile Navajo se găsește un alt monument geologic extrem de bizar și de atrăgător totodată. Celebre printre călărători și fotografi, **valurile de piatră din acest colț de lume par rupte dintr-un peisaj extraterestru**, ele formându-se în urmă cu circa 190 de milioane de ani din dune de nisip deșertic care s-au solidificat sub acțiunea ploilor și a vântului.



ȘTIAȚI CĂ...

Calcifierea s-a produs atât pe orizontală cât și pe verticală, transformând dunele preistorice în formațiuni ce amintesc de valurile unui ocean. Chiar și astăzi, stratul solid este încă

extrem de subțire, turiștii fiind sfătuiți să calce cu atenție pentru a nu sfărâma marginile sensibile ale dunelor. Cel mai bun moment al zilei pentru a fotografia valurile de piatră este la amiază, atunci când umbra se reduce până aproape de dispariție iar dunele capătă o culoare roșiatică, asemănătoare solului marțian.

8. Pietrele Moeraki - Noua Zeelanda

Legendele nativilor maori susțin că misterioșii bulgări de piatră nu sunt altceva decât rămășițele coșurilor, tărtăcuțelor sau cartofilor pietrificați pe care primii locuitori ai Noii Zeelande, uriașii, le-au pierdut în încercarea lor de a coloniza insula.



În fapt, neobișnuitele pietre sferice reprezintă un fenomen rar întâlnit de erodare a unor formațiuni de roci ce s-au format în Paleocen.



Practic, nămolul și aluviunile preistorice s-au solidificat, căpătând în timp, în cea mai mare parte, forme perfect sferice.

O treime dintre bulgări au diametre cuprinse între 0,5 metri și 1 metru, în timp ce restul de două treimi ajung la un diametru de 1,5-2,2 metri. Fenomenul nu este, însă, unic. Roci asemănătoare se găsesc și pe alte plaje din Noua Zeelanda, celebre fiind cele din apropiere de Shang Point, așa numitele Pietre Katitki, în care s-au descoperit oase de mososauri și plesiosauri. Astăzi, pietrele au devenit o atracție turistică principală în Noua Zeelandă, fiind descrise în cele mai multe ghiduri turistice precum și în paginile web care promovează turismul de la antipozi.

9. Munții Sanqingshan – China

Parcul Național Munții Sanqinshan din China, cu o suprafață de 23.000 de hectare, a devenit recent, mai precis în anul 2008, **cel de al 7-lea monument natural din China inclus în patrimoniul UNESCO**. Loc asociat de obicei cu mănăstirile Taoiste, parcul este o adevărată capodoperă a naturii, peisajele sale părând rupte dintr-un film science-fiction. Formațiuni uriașe de granit, perfect verticale, se înalță către nori, la înălțimi uriașe, asemănându-se cu siluete umane sau animale legendare.

Tot cadrul este împânzit de copaci înalți, iar fenomenele meteo fac ca **norii, curcubeiele și ceața să acopere adeseori stâncile și puținele mănăstiri din acest loc.**

Munții Sanqinshan au, realmente, un aer mistic, poate că nu întâmplător vechii preoți taoiști i-au ales drept loc de meditație și rugăciune.



Astăzi, ei reprezintă una dintre cele mai valoroase și mai apreciate destinații turistice din China, numărul celor care aleg să viziteze sălbaticile păduri crescând uluitor, mai ales după ce peisajele de aici au apărut în grandioasa producție hollywoodiană „Avatar”.

10. Pu'u O'o – Hawaii

Vulcanul Pu'u O'o din Parcul Național Vulcanic din Hawaii a devenit celebru în toată lumea după ce a fost catalogat drept **cel mai longeviv vulcan din ultimele cinci secole**. Practic, din anul 1983 și până în prezent, vulcanul a erupt permanent, acoperind o suprafață de 117 kilometri pătrați din exotical arhipelag american.

Legendele nativilor hawaiiieni susțin că zeița vulcanilor, Pele, și-a folosit bagheta magică pentru a deschide acest vulcan, numele O'o desemnând tocmai acest instrument cu



puteri supranaturale al zeității. Șuvoaiele de lavă se ridică uneori și la 460 de metri înălțime, cea mai distrugătoare erupție fiind cea din anul 1990, atunci când lava a acoperit 2 localități, distrugând peste 100 de case din alte două așezări.



După 3 ani de la prima erupție, în 1986, lava a atins apa oceanului în care se

ȘTIAȚI CĂ...

varsă și astăzi, la mai bine de 12 kilometri distanță de crater. Și cu toate acestea, vulcanul, pe lângă interesul major stârnit în mijlocul vulcanologilor din toată lumea, a devenit o atracție uriașă pentru turiștii amatori de senzații tari.

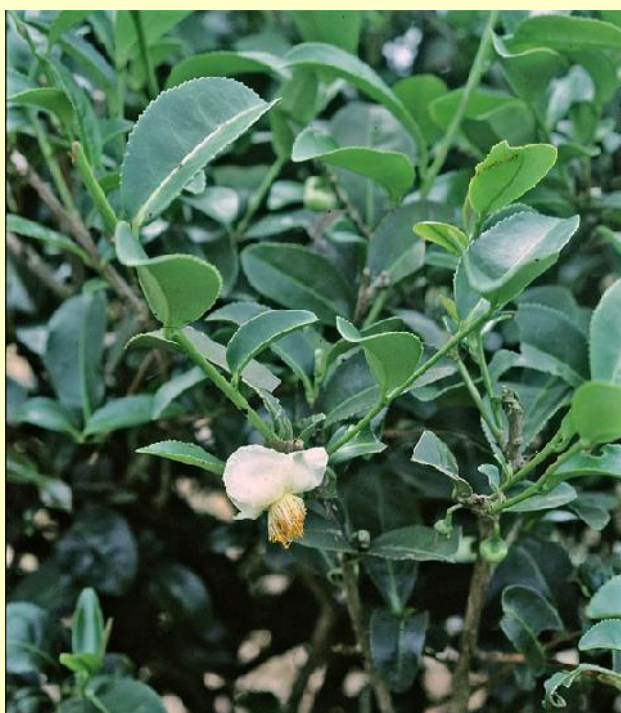
În fond, imaginea spectaculoasă a unui vulcan atât de violent nu este una cu care te întâlnești în fiecare zi, iar fotografiile realizate aici au apărut pe copertile unora dintre cele mai prestigioase publicații de știință din toată lumea.

Sursa: travel.descopera.ro

© Ștefania-Elena CHINDA

MICI ISTORII

Istoria ceaiului



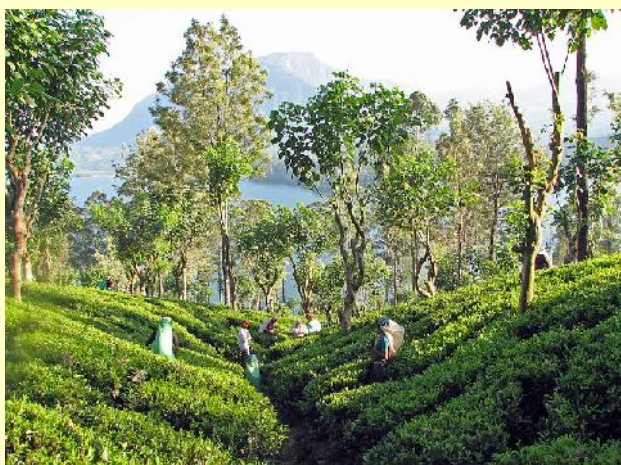
Istoria ceaiului se confundă pe alocuri cu cea a culturii Extremului Orient, unde băutura preparată din frunzele și mugurii unei specii de camelie, *Camellia sinensis* încălzea serile mogulilor, dar și bolul celui mai sărman zen.

După apă, este cea mai întâlnită băutură. Originile consumului de ceai sunt neguroase și de-o natură mai mult mitică decât istorică. O legendă populară chineză spune că, împăratul Shennong a descoperit ceaiul în timp ce bea dintr-un bol cu apă fierbinte la umbra unui copac, în anul 2737 î.Hr. Câteva frunze se scutură în bolul împăratului, făcând culoarea apei să se schimbe. Curios din fire, Shennong luă



o sorbitură și fu plăcut surprins de aroma și de proprietățile revigorante ale băuturii.

Surse istorice mai de încredere par să lase impresia că originea ceaiului este de găsit în provincia Sichuan din sud-vestul Chinei, în mod sigur din timpul Dinastiei Han (206 î.C – 220 î.C). De acolo, consumul ceaiului a s-a răspândit treptat în restul Chinei, sosind mult mai târziu în norda, în timpul Dinastiei Tang (618-907 d.C).



Altă legendă, din vremea Dinastiei Tang, atribuie răspândirea ceaiului lui Bodhidharma, fondatorul școlii budiste Zen. Acesta, după ce meditate în fața unui zid timp de nouă ani, s-a întâmpat să adoarmă. Disprețuindu-se pentru slăbiciunea sa, își tăie pleoapele și acestea căzură pe pământ unde prinseră rădăcini, din ele crescând tufe de ceai.

De-a lungul timpului planta de ceai și băutura rezultată prin fierberea ei au îmbrăcat mai multe forme; frunzele uscate puteau fi vândute în starea lor naturală sau sub formă de granule sau pudră, și puteau fi aromate cu diverse substanțe, cum ar fi ghimbirul sau coaja de mandarină.

În China Dinastiei Tang, s-a dezvoltat pentru prima dată ceremonia

ceaiului, fiind introdusă apoi și în Japonia probabil de către călugării budiști.

Există cinci feluri de ceai chinezesc:

1. Ceaiul verde, adică frunza uscată, nefermentată
2. Ceaiul negru (clasificat de către chinezi ca „roșu”), fermentat înainte de coacere
3. Ceaiul Wulong, doar parțial fermentat
4. Ceaiul comprimat sau ceaiul-calup, produs pentru a fi exportat minorităților nechineze și altor popoare ale Asiei Centrale
5. Ceaiul aromat cu flori, cum ar fi iasomia, gardenia și magnolia

Din China, cultivarea ceaiului a ajuns în Japonia, Java, India și Sri Lanka.

Pe la sfârșitul secolului al XVI-lea apar mențiuni rare despre acest obicei și la europeni, autorii acestora fiind negustorii și misionarii portughezi care trăiseră în părțile acelea răsăritene. Dar nu portughezii au fost cei care au făcut primele importuri de ceai în Europa, ci olandezii. Prima ladă cu ceai care-a fost înregistrată într-un port european a ajuns la Amsterdam în 1606 și pe parcursul secolului a câștigat în popularitate.

Ceaiul a devenit o băutură la modă printre olandezii bogați și din Olanda s-a răspândit și în alte țări din vestul Europei. La curtea engleză, obiceiul de a bea ceai a fost introdus la mijlocul secolului al XVII-lea de către prințesa lusitană Ecaterina de Braganza în urma căsătoriei cu viitorul rege Carol al II-lea al Angliei. Britanicii au preluat cu entuziasm obiceiul, fiind și în prezent unii dintre cei mai mari consumatori de ceai.

Bibliografie:

„Historia” - nr. 165 / 2015

„Șaptezeci de invenții ale antichității” – Brian M. Fagan. Ed. Aquila



CREAȚIE

*Iubire pe portativ*

Mă cântî în gama Do major,
Cînd mă alinți și mă privești.
Mă porți pe aripi bleu de nor,
Și fredonezi că mă iubești.

Iar le-ai uitat pe La și Mi,
Dar parcă-i mai frumos acum
Versul din fiecare zi,
Poemul recitat nocturn.

Mă spulberă și cheia Sol,
Și portativul strîmb puțin,
Cînd îmi strivești sufletul gol
Cu glasul tău cel cristalin.

Mă-mbăt în tonuri false, calde,
De gamă Do dezacordată,
Cînd mă trimiți spre lumi ciudate
Născute prea târziu ... odată!

O pauză neașteptată
Și două puncte la final.

Pe portativ mi se arată
Un vis cu dansul ancestral.

Îmi cântî în fiecare zi,
Alt Do așezi pe pedestal,
Aceași fără La și Mi,
Dar cu noi doi către final.

Iubiri gemene

Așa cum marea e albastră
Și curcubeul ROGVAIV
Simetrică-i iubirea noastră
Ca două game-n portativ.

Căci de la tine pîn' la mine,
Nu e nimic mai sfînt și mai cinstit
Decît un soare-n zorii zilei,
Și luna răsărind în asfințit.

Și simultan din noi doi pleacă
Două iubiri egale, gemene,
Ca două boabe într-o teacă
Două scînteii din cremene.

Și tot atâtea comparații
Pot scrie pînă voi compune,
Cea mai solemnă dintre arii,
Cea mai râvnită-n astă lume.



Și se mai ceartă stele între ele

Și se mai ceartă stele între ele
Și-apoi din nou se-mbrățișează,
Și tot privind după perdele
În fiecare lungă amiază.

Când soarele sfințește bolta
Și luna fuge-n altă parte,
Când nu le vede nimeni bolta
Steluțele își dau dreptate.

Și iar se supără, străine
Și nu-și vorbesc o zi întreagă,
Până când luna din nou vine
Cu vâlul și cu noaptea-ntreagă.

Și-un vals al nopții parfumate
Se-nvăluie în univers,
Și-n astă seară ce ne-mparte
Luna și stelele-s un vers.

O nouă zi, aceeași soartă

Promisiuni fără cuvânt
Și vorbe spuse într-o doară,
Copaci ce-adie fără vânt:
Clișeu în fiecare seară.

Mesaje netrimise încă
Apeluri reci, triste uitate
Dorință spusă ca poruncă
Sau gesturi neefectuate,

Se risipesc toate în zori,
În dimineața cu uitare
Cu tremur rece și fiori
De teamă și de încordare.

Mareele se-neacă iar,
În valuri reci cu spumă moartă
Nu mai sunt zile-n calendar...
De mâine-ncepe aceeași soartă.

☺ elev Maria-Magdalena TÎLVAN

ÎN CĂUTAREA RAIULUI PIERDUT POVESTE

A fost odată ca niciodată o insulă unde locuiau: **Fericirea, Tristețea, Conștiința** și multe altele printre care și **Dragostea**.

Într-o zi s-a anunțat că insula va fi scufundată, așa că toți au început să-și repare bărcile, să-și găsească ceva cu care să se salveze.

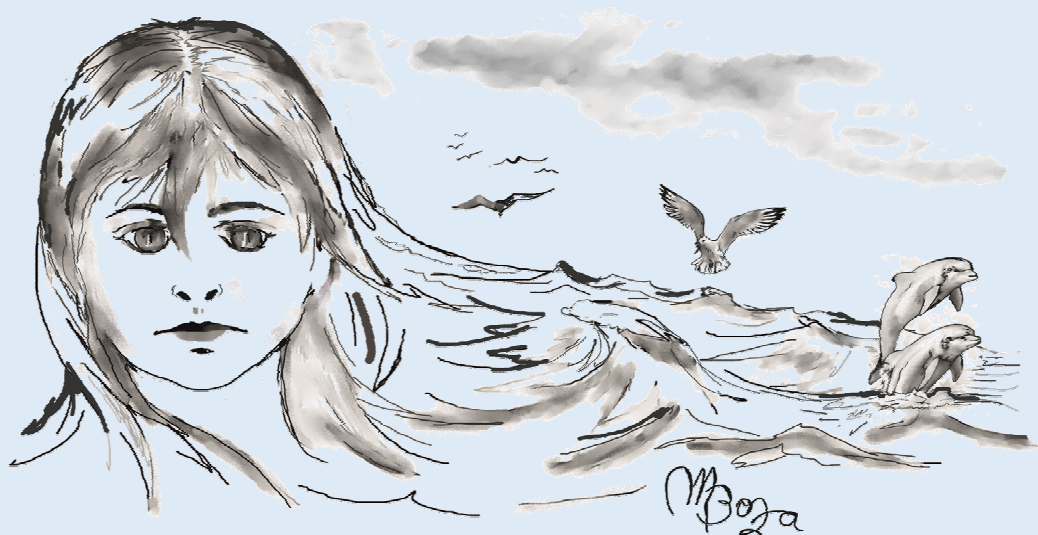
Dragostea a rămas ultima, ei îi plăcea insula pe care era, o iubea și nu vroia să-i dea drumul chiar dacă insula continua să se scufunde.

Ea a perseverat până în ultimul moment. Când insula era aproape scufundată, **Dragostea** s-a decis să ceară ajutorul.

Bogăția a trecut pe lângă **Dragoste** într-un vapor imens.

Dragostea a spus:

- **Bogăție**, mă poți lua cu tine?



- Nu, nu pot. Am atâta aur și argint în barca mea, încât nu mai este loc și pentru tine.

Dragostea s-a decis să întrebe *Vanitatea*, care tocmai trecea pe acolo într-o frumoasă barcă:

- *Vanitate*, te rog, ajută-mă!
- Nu te pot ajuta, *Dragoste*. Ești toată udă și mi-ai putea strica barca! A răspuns *Vanitatea*.

Tristețea trecea și ea pe acolo, așa că *Dragostea* îi cere ajutorul.

- *Tristețe*, ia-mă cu tine, te rog!
- O...*Dragoste*, sunt așa de tristă, încât vreau să fiu singură!

Fericirea a trecut și ea pe acolo, dar era atât de veselă, încât nici nu a auzit când *Dragostea* i-a cerut ajutorul.

Dintr-o dată s-a auzit o voce:

- Vino, *Dragoste*, te iau eu! Era un bătrânel.

Dragostea s-a simțit atât de binecuvântată și atât de fericită încât a uitat să întrebe cum îl cheamă.

Când au ajuns pe uscat, *Bătrânelul* a plecat urmându-și calea lui.

Dragostea, realizând cât de datoare îi este bătrânelului, a întrebat *Conștiința* – o bătrânică:

- Cine m-a ajutat, cine a fost cel care m-a ajutat?
- Era *Timpul*! a spus *Conștiința*.
- *Timpul*?! a spus *Dragostea* mirată. Dar de ce să mă ajute pe mine *Timpul*?
Conștiința a zâmbit și a răspuns cu înțelepciune:
- **Pentru că numai TIMPUL este capabil să înțeleagă cât de mare și minunat este Dragostea.**

Sursa: „Maxime, Aforisme, Cugetări” Ed. Blassco, 2010

☺ Ștefania-Elena CHINDA

☺ Grafică: M.m.p. Marian BOZA



UMOR

La examen



Elevul ia un bilet, se uită la el o secundă și cu o față speriată, îl pune repede înapoi.

Profesorul mirat:

- De ce ai pus biletul înapoi?
- Știți, domnule profesor, era biletul nr. 13, iar eu sunt superstițios.
- Lasă-mă cu tâmpeniile astea, 13 ai tras, 13 rămâne – spune profesorul și începe să caute biletul.

Elevul a răspuns de nota 10 și mulțumit iese din clasă. În coridor este întrebat de colegi:

- Tu, toate biletele le-ai învățat de ai luat 10?
- Nu, numai biletul nr. 13.

Examen de succes

Mama îi scrie un e-mail fiului:

- Cum a decurs examenul? Anunță-mă urgent!

Fiul răspunde:

- Examenul a decurs excelent, profesorul a fost în extaz. M-a rugat sa-l repet și la toamna.



Bâlbâitul vorbăreț



Întregul pluton era consemnat. Toți ar fi vrut să plece acasă, dar nu știau ce motiv să găsească. Nimeni n-avea curaj să încerce, doar un bâlbâit și-a luat inima în dinți și a intrat în biroul căpitanului.

– Ddddommmnullle căăăpipipitaaan, așșșș dodoooriii săăă văvăă rooog de o, o peermiisiiie.

Căpitanului i s-a făcut milă de bâlbâit, și i-a dat voie să plece 3 zile. Când au aflat colegii, toți l-au întrebat cum de a reușit.

– Ei, zice bâlbâitul, treee treeebuuieeee s s săă ș ș știiii săăă voorbeeești!

Într-o iarnă, în toiul nopții, Ion este trezit din somn de bătaie puternice în geam.

– Alo, e cineva acasă?

Deschide Ion geamul, la care individul care bătea îl întreabă:

– Nu vă supărați, aveți nevoie de lemne?

– N-am nevoie, domnule. Lasă-mă să dorm, că e 12 noaptea.

Peste 10 minute, iarăși bătaie:

– Nu vă supărați, aveți nevoie de lemne?

– N-am nevoie, domnule. Nu ești sănătos la cap, să mă trezești pentru asta la miezul nopții? Peste încă 10 minute, alte bătaie:

– Nu vă supărați, aveți nevoie de lemne?

– Domnule, dacă nu mă lași în pace, chem poliția.

În fine, individul pleacă. A doua zi dimineață, în adăpostul pentru lemne, Ion nu mai găsește niciun lemn, în schimb găsește un bilet: „Să nu zici că nu te-am întrebat!”



Un bărbat primește ca împrumut de la cel mai bun prieten 10.000 de euro. Emoționat și plin de lacrimi, îl îmbrățișează, moment în care celalalt, surprins, întreabă:

– Dar ce ai, mă? De ce trebuie să bocești? Și tu m-ai ajutat pe mine când am avut nevoie. Vorba aceea: „prietenul la nevoie se cunoaște”...

– Nu știu, frate! Da’ am un sentiment ca și cum ar fi ultima data când ne mai vedem...

Diferența dintre complet și terminat:

- Dacă te căsătorești cu persoana potrivită, ești complet!
- Dacă te căsătorești cu persoana nepotrivită, ești terminat!
- Și dacă persoana potrivită te prinde cu persoana nepotrivită, atunci ești complet terminat!

Să îți planifici concediul e foarte ușor: Seful îți spune când iar soția îți spune unde.

Se spune că banii știu să vorbească. Ai mei știu doar să spună „La revedere”.

Este de o mie de ori mai bine să fii optimist și să te înșeli, decât să fii pesimist și să ai dreptate.



Fanionul școlii

“Cred în misiunea mea de maistru militar și sunt mândru că aparțin acestei categorii de personal cu responsabilități tehnice speciale în Marină.

Oriunde voi fi, indiferent de situație, nu voi uita niciodată că sunt ROMÂN.

Cu loialitate și DEVOTAMENT servesc patria, România.

Așa să-mi ajute Dumnezeu! “

(Crezul Maistrului Militar)

