

MARINA ȘI SPIRITUALITATEA ROMÂNEASCĂ. CONTRIBUȚIA OFIȚERILOR DE MARINĂ LA DEZVOLTAREA ISTORIOGRAFIEI, LITERATURII, ȘTIINȚEI ȘI TEHNICII ROMÂNEȘTI (A DOUA JUMĂTATE A SEC. XIX – SEC. XX)

dr. Carmen-Irène ATANASIU*

Demersul nostru își propune reevaluarea contribuției unor personalități ale marinei la consolidarea și îmbogățirea patrimoniului național de valori culturale, științifice și tehnice, istorici, scriitori, publiciști, oameni de știință, inventatori.

Publicistica de marină

Rolul esențial în domeniul publicisticii de marină l-a avut Liga Navală Română (L.N.R.) care, de la începuturile existenței sale (1927), luptând cu numeroase greutăți și lovindu-se de indiferență a acționat prin diverse mijloace de propagandă pentru stimularea gândirii cu specific naval în România, căutând să îmbrățișeze cât mai multe probleme din domeniul maritim și fluvial, cu scopul declarat de a orienta și a strânge rândurile „celor care umblă pe ape, celor care au interese pe ape și celor care iubesc apa”¹, atrași de magia și orizontul Mării. Conferințe, reviste, broșuri și cărți publicate sub egida Ligii, au fost tot atâtea mijloace puse în slujba acestui scop.

Nu putem debuta în această sumară prezentare a activității publicistice desfășurată de L.N.R. fără a sublinia apariția, în anul 1931, a uneia dintre cele mai valoroase reviste în domeniu: **„România Maritimă și Fluvială”** devenită, în mai 1934, **„Marea Noastră”**, titlu simbolic sub care va ființa până la încetarea apariției, în anul 1949. Adoptând ca deviză celebrele cuvinte ale lui Mihail Kogălniceanu *„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă”*, o gamă extrem de bogată de informații se adresa marelui public, căutând să grupeze *„toate ramurile de activitate românească pe apă: marina militară, comercială, navigația de plăcere, viața porturilor, pescărie, literatură marină, sport nautic și turism pe apă”*. Colectivul de redacție al acestei reviste, editate sub egida Ligii Navale Române, s-a bucurat de la început de nume prestigioase: comandorul **Eugeniu Botez** (*Jean Bart*) director, comandorul **Aurel Negulescu** (*Moș*

* expert Patrimoniu Tehnic Naval, vicepreședinte Liga Navală Română, redactor-șef „Marea Noastră”. Revista Ligii Navale Române.

¹ „România Maritimă și Fluvială”, I, 1 noiembrie 1931.

Delamare) redactor, iar funcția de secretar de redacție a deținut-o timp îndelungat locotenentul **Dimitrie Știubei**, renumit astăzi pentru picturile sale marine.

Venind în întâmpinarea aceluiași deziderate, în perioada aprilie 1938-august 1943, sub egida L.N.R. a văzut lumina tiparului și revista „**Marea Noastră pentru Tineret**”, care concentra informații ce se adresau, în special, acestei categorii de cititori.

Un rol deosebit în propaganda pentru marină l-au avut conferințele publice, organizate de L.N.R., denumite, de la un moment dat, ***Inițieri marinărești***, susținute de marinari dar și de personalități din afara Marinei. Textul integral al celor mai multe expuneri a fost tipărit în broșuri aparte, „*pentru ca și membrii din țară, neparticipanți, să se poată bucura de lecturi instructive și, în acest fel, propaganda Ligii în dezvoltarea problemelor marinărești să se facă și prin viul grai și prin publicațiuni, care se ocupă de chestiuni strâns legate de ape, sau de obiectul preocupărilor ei*”. În aprilie 1940, numărul acestor conferințe atinsese 57, dintre care 25 fuseseră deja publicate. Cităm numai câteva din aceste „Publicațiuni ale Ligii Navale Române”, semnificative în încercarea noastră de a demonstra importanța temelor abordate, importanță conferită atât de tema aleasă, cât și de profesionalismul și prestigiul autorilor: Emil Oprișan – fiul, *Vocabular nautic*; Jean Bart, *Cartea Dunării, Ziua Apelor, O corabie românească*; comandor Nicolae Cristescu, *Cântec de mare* (versuri); Mihail Negru, *Viața României pe mare și pe Dunăre*, amiral Eustațiu Sebastian, *Marina de război sub domnia Regelui Carol I (1866-1916), Marinarul, călătoriile lui pe întinsul apelor*; Radu Ciocârdel, *Marea; Marina Regală, Comentariu asupra războiului submarin*; C-am C. Negru, ***Din Aspectele Mării și din viața marinarilor pe întinsul apelor***, locotenent-comandor Dimitrie Știubei, *Albumul navelor*, prof. univ. N. Dașcovici, ***Marea Noastră și Strâmtoarele*** ș.a. În afara conferințelor susținute de oameni din Marină, au fost publicate și prelegeri prezentate de mari istorici, geografi, juriști, ingineri, cum au fost: **Nicolae Iorga**, Simion Mehedinți, Nicolae Dașcovici, I. Grigore Periețeanu și mulți alții.

O susținută activitate, în special publicistică, strâns legată de meseria de marinar, a desfășurat comandorul Aurel Negulescu, cunoscut sub pseudonimul *Moș Delamare*. Scopul principal al scrierilor sale era acelea de a contribui la formarea spiritului patriotic al tinerei generații, de a trezi în rândul cititorilor săi interesul și dragostea pentru marină, armă pe care o dorea la „*înălțimea situației și nevoilor țării*”. Răspândită în diferite reviste și publicații, precum „Publicațiunea L.N.R.”, pe care un timp a condus-o și căreia i-a încredințat spre publicare studiile *Marina noastră, La răscruce, Între cer și apă*, creația sa a răspuns, în cea mai mare măsură, obiectivului

general al publicisticii Ligii Navale Române. În tot ceea ce a scris, comandorul Negulescu nu a încetat să aducă în atenție acele subiecte care puteau stimula dorința de a performa și mândria de castă a ofițerului de marină român. În acest sens, în Marea Noastră din ian.- feb. 1934, prezenta, el însuși, cu mândrie, o realitate concretă, cu valoare de indemn pentru navigatorii noștri, chiar și cei de astăzi, faptul că „**Toți căpitani noștri – repet TOȚI, sunt trecuți în Cartea Albă a Loydului englez**”

Un alt exemplu, aleatoriu ales, menit să demonstreze contribuția pe care ofițerii de marină au adus-o la întreținerea unui cult al „mării noastre” și prin aceasta la îmbogățirea spiritualității românești, este și **viceamiralul Ioan Bălănescu**, care a dus o susținută activitate publicistică pe teme marinărești, concretizată în numeroase lucrări și articole, publicate. Dotat cu o inteligență care ieșea din comun și talent literar dovedit – a publicat, de altfel, poezii și proză sub pseudonimul *Danubian*² - a urcat toate treptele ierarhiei, fiind numit în anul 1934 comandant al Marinei Regale, funcție pe care a deținut-o până în momentul retragerii, în 1937.

În anul 1933, într-o cuvântare rostită în prezența regelui, contraamiralul Ioan Bălănescu releva necesitatea întreținerii unui „cult al mării” și evidenția rosturile Marinei: „*Marina Regală națională prin navele comerciale poartă rodul pământului în toate depărtările globului, ajutând la înflorirea țării, iar prin navele de război străjuiește și apără hotarele de apă. Marea este un factor de prim ordin în viața Neamului Românesc, Marea este cea mai înaltă sursă de cultură și energie, câmp de înfrățire al tuturor neamurilor, cheia propășiri*”. Pe parcursul întregii sale cariere, Ioan Bălănescu a ținut numeroase conferințe pe teme de navigație și istoria Marinei, o mare parte la Cazinoul Comunal din Constanța, a publicat valoroase articole în revista „Marea Noastră”, unele constituindu-se în adevărate cicluri republicate în „Publicațiunile” Ligii, cum au fost: *Apele, Dunărea și Marea Noastră, Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională, Nava cu pânze în trecutul marinăresc*. După înființarea L.N.R., în anul 1927, Ioan Bălănescu a fost numit membru în comitetul de conducere, apoi președinte al secției din Constanța și vicepreședintele de drept al Ligii. El a fost în anul 1932, inițiatorul înființării la Constanța, în cadrul secției L.N.R., a Muzeului Marinei, donând și primele obiecte din partea Diviziei de Mare³.

Preocuparea de a menține în vigoare tradiția existenței unei prese de marină s-a manifestat și după cel de-Al Doilea Război Mondial. Din

² *Poezia Mării*. Antologie de C. Tonegaru, Editura „Minerva”, București, f.a., p. 57-59.

³ Expoziția a fost organizată în încăperile secției L.N.R. din Constanța din hotelul „Carol”, actualmente sediul Comandamentului Operațional Naval.

nefericire, desființarea Ligii Navale Române și interzicerea organului său de presă, revista „Marea noastră”, au dus la întreruperea pentru aproape jumătate de secol a unei valoroase tradiții în domeniu.

După evenimentele din Decembrie 1989 și reînființarea Ligii Navale Române, în aprilie 1990, ca urmare a strădaniilor unui grup de inimoși ofițeri de marină în rezervă, dar și activi, revista „Marea noastră”, își reia apariția într-o serie nouă, editată și tipărită la Constanța. Din vara anului 2010, revista „Marea Noastră”, cunoaște o transformare benefică, ce se concretizează prin standardul tehnic performant, calitate grafică deosebită, conținut ancorat din ce în ce mai mult în realitatea momentului⁴.

Pornită din inițiativa unor marinari entuziaști cu 85 de ani în urmă, Liga Navală Română și-a asumat nobila sarcină de a fi „*un organ de lămurire și de propagandă maritimă românească în toate straturile sociale, pentru tineri ca și pentru cei vâstnici*”. Trezind interesul pentru Mare și Marină, care în mare măsură lipsea, încurajând prin diverse metode, mai ales publicistice, acest interes, conștientă, așa cum arăta regale Carol al II-lea, că „*iubirea de mare și spiritul de marinar este un factor de căpetenie în educația unei națiuni*”, Liga Navală Română a îndeplinit, de-a lungul întregii sale existențe, o înaltă misiune națională.

Literatura

Vom face o sumară trecere în revistă, subiectul fiind cunoscut într-o mai amre măsură.

Este un adevăr demonstrat că datorită acestor marinari scriitori⁵ MARINA a pătruns în literatura națională. „*Prin Jean Bart* – scria George Călinescu în monumentală sa lucrare „Istoria literaturii române” – *a pătruns în literatura noastră de lanuri și pășuni candida navă cu pânzele desfăcute*”, afirmație ce, păstrând proporțiile, poate fi extrapolată. Într-adevăr, prin Eugeniu Botez (Jean Bart), comandor de marină și scriitor, a

⁴ Problematika abordată este la fel de variată, dacă nu și mai mult și, nu odată, tematica principală a unei reviste își propune atenționarea forurilor de decizie și a opiniei publice în legătură cu probleme stringente care se conturează chiar în interiorul Marinei Militare și Comerciale cum sunt: **Învățământul de marină, Flota maritimă comercială și pavilionul național**, situația **Navigației Fluviale**, **salvarea patrimoniului istoric naval** ș.a. De cele mai multe ori, semnatarii propun soluții sau chiar le pun în aplicare, cum a fost acel **S.O.S „Mircea”**, care a determinat strângerea unor fonduri folosite la finalizarea reparațiilor capitale ale Navei Școală „Mircea”, sau **S.O.S. „Stihi”** acțiune care propune salvarea canonierei „Stihi”, prin includerea ei în patrimoniul naval național

⁵Carmen Atanasiu, *Marinari în literatura și pictura marină*, în „Analele Dobrogei”, Serie nouă, an II, nr. 1, Constanța, 1996, p. 225-230.

îmbinat în mod fericit activitatea marinărească cu cea literară, marea reprezentând principala sursă de inspirație a creației sale artistice

Un loc aparte în literatura română îl ocupă și scrierile locotenentului de marină **Victor Vlad-Delamarina** (31 aug.1870-1896, Satul Mic, Județul Timiș). A scris poezie, dar în manuscrisele rămase de la el sunt consemnate și schițe, comedii, farse și monologuri, traduceri și adaptări a diferite piese de teatru. În timpul călătoriilor ca ofițer de marină a tradus și cartea lui Jules Verne, *Călătorie în jurul pământului în 80 de zile*. Manuscrisul denotă stăpânirea perfectă a limbii literare și o mare limpezime de idei. În manuscrise au rămas și notele cu caracter memorialistic și autobiografic din *Cartea vieții mele* și *O nimica toată*, editate în 1936 de către dr. Aurel Cosma sub titlul *Schițele mele de călătorie*. Erau adunate în volum însemnări simple, rezultat al impresiilor călătoriilor marinarului la bordul bricului „Mircea”, pe Marea Neagră și Marea Egee (1891) și pe crucișătorul „Elisabeta”, în Mediterana și Adriatica (1894). Aceste schițe de călătorie sunt ilustrate chiar de autor, într-un mod foarte expresiv. Acuarelele de certă valoare ce însoțesc textul manuscris, îl dezvăluie pe Victor Vlad ca fiind un pictor talentat.

Fără a se ridica la valoare celor doi, se remarcă ofițerul de marină **Constantin Tonegaru**, poet și reputat jurist, autor al unor valoroase lucrări de drept maritim, dar și al textelor unor șlagăre de muzică ușoară și coordonator al unor populare antologii de literatură marină în care semnează, alături de scriitori consacrați, versuri și proză: *Pe apă* (1913) și *Poezia Mărei* (f.a.); certă valoare literară are și lucrarea memorialistică *Însemnările unui marinar* (1956), semnată de comandorul **Nicolae Ionescu – Johnson**. Cele două volume care o alcătuiesc se constituie într-o sinteză a bogatei experiențe dobândite de autor de-a lungul unei prestigioase cariere în Marina Militară și cea comercială, ce își are începuturile în anul 1896, când, absolvind Școala Militară de Artilerie, Geniu și Marină, a fost imbarcat pe bricul „Mircea”; poet talentat s-a dovedit a fi și căpitan-comandorul **Nicolae Cristescu**, viitor contraamiral. În anul 1933, revista „România maritimă și fluvială” semnală apariția volumului *Cântec de mare*. Aceeași revistă, devenită în mai 1934 „Marea Noastră”, îi va publica frecvent versurile semnate cu pseudonimul **Ion Plutașu**: *Omul și marea*, *Sonetul Mării*, *Distrugătoarele*, *Portul*, *Cântecul pavilionului*.

Pentru perioada interbelică este o caracteristică faptul că numeroși ofițeri de marină tineri și talentați, prin preocupările lor, au dat vigoare aceluia focar, nu numai de știință navală, dar și de cultură în general, care a fost Marina Română. Mai mult, deschiderea acestor marinari către patrimoniul culturii universale a fost deosebit de largă.

Cunoscutul roman al lui Blasco Ibanez, *Mare Nostrum*, tipărit în versiunea traducerii comandorului **Corneliu Bucholtzer** și a locotent-comandorului **A. Dumitrescu** sau *Hanul vrăjitoarelor*, al celebrului Joseph Conrad, tradus de locotenentul **Călin Botez**, fiul lui Jean Bart, vin în sprijinul acestei afirmații.

Istoriografie

În domeniul istoriografiei, marina noastră își poate revendica de drept câteva nume mari, ale căror opere deosebit de valoroase se găsesc, din nefericire, încă departe de știința marelui public interesat. Sunt lucrări ce nu pot fi separate de istoria națională, cărți ce nu au putut fi reeditate din considerente politice, dar care azi ar putea fi, ai căror autori au avut, la un moment dat, un rol important în formarea viitoarelor structuri ale României moderne, acumulând o experiență vastă ce transpare în opera lor⁶.

O asemenea lucrare de referință prin conținutul său, cuprinzând descrierea tuturor regiunilor, localităților și punctelor de la Dunăre și coasta Mării Negre din punct de vedere istoric, geografic, hidrologic, bazată pe un număr foarte mare de documente citate pe parcurs, este opera de o viață a locotenent-colonelului **Mihail Drăghicescu** (1848-1896). Convins de adevărul cuvintelor lui Talleyrand, potrivit cărora „*centru de gravitate al lumii nu este nici pe Elba nici pe Adige, ci pe Dunărea de Jos*”, care devin motto-ul cărții sale, Mihail Drăghicescu a publicat, în decembrie 1885, prima ediție a lucrării sale de căpătâi sub titlul *Note pentru a servi la istoricul principalelor puncte de pe Dunăre și Marea Neagră*. Acest text va fi completat și revizuit de autor până la sfârșitul vieții sale, în 1896, an în care a apărut o a doua ediție intitulată *Dunărea de la Orșova la Mare și Coastele Mării de la Varna la Cetate Albă* (Galați, 1896). În elaborarea lucrării sale, Drăghicescu a depus o muncă uriașă convins fiind că „*numai cunoscând trecutul acestei regiuni a Dunării, a cărei sfântă pază este strâns legată de existența și mărimea neamului românesc, vom putea fi în stare, apreciind-o mai întâi noi și apoi făcând-o cunoscută srtăinilor, să justificăm sacrificiile de tot felul ce suntem datori să ne impunem spre a o apăra cu prețul vieții noastre*”⁷.

Implicat în principalele momente ale întemeierii Flotilei române de război, Mihail Drăghicescu a fost printre aceia care au stăruit din toate

⁶ Vezi pe lag Carmen Atanasiu, *Dobrogea, Marina și spiritualitatea românească*, în *Colegiul Pedagogic „Constantin Brătescu”*. *Valori ale civilizației românești în Dobrogea*, coordonatori: St. Lascu, C. Vitanos, Constanța, 1993, p. 376-384.

⁷ Mihail Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la Mare și pe Coastele Mării de la Varna la Odesa*, Imprimeria Națională, București, 1943, p. 78.

puterile și pentru înființarea unei marine comerciale naționale. Cunoscând bine importanța intereselor românești la Dunăre și Mare, unde tot importul și exportul nostru se făcea cu nave sub pavilion străin, „*căci pe vremea aceea la Dunăre nici bărcile nu purtau pavilion românesc*”⁸, a avut curajul să solicite înființarea unei flote comerciale „*care să facă trafic mondial*”⁹.

După 20 de ani de la moartea sa fiul autorului, comandorul de marină Ferdinand Drăghicescu, s-a lansat într-o acțiune de depistare a părților din lucrare rămase nepublicate. Ca urmare a insistențelor unor ofițeri de marină, oameni de știință, cercetători care au relevat valoarea acestei opere, s-au obținut fondurile necesare publicării unei noi ediții ce va vedea lumina tiparului, în 1943, sub titlul *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la Mare și pe Coastele Mării de la Varna la Odesa*. În prefața acestei ediții complete, viceamiralul Mihail Gavrilescu, fostul său elev, scria: „*a fost un neîndreptățit și un neînțeles, căci opera lui capitală, lucrarea asupra Dunării, a rămas aproape necunoscută*”.

Chiar dacă în lumina rezultatelor cercetării istorice de care dispunem astăzi, lucrarea impune o analiză critică serioasă, ea are, fără îndoială, o certă valoare documentară, datorată atât cantității imense de informație istorico-geografică, cât și faptului că parte din evenimentele descrise sunt contemporane sau aproape contemporane cu autorul, care reușește, astfel, cel puțin pentru secolul XIX, să depășească nivelul informației seci, aducând în discuție păreri, atitudini, sugerând atmosfera. Un exemplu în acest sens sunt rândurile referitoare la situația tragică a teritoriului Basarabiei, smuls treptat din trupul Moldovei, confruntat cu invaziile forțelor militare tătare, turcești sau rusești și aflat vreme de câteva secole sub ocupație străină.

Mihail Drăghicescu a semnat și numeroase alte lucrări, în special de hidrografie și navigație. Folosind materialele culese în campaniile de instrucție practică din anii 1882 și 1883, executate cu navele „Fulgerul” și „Lebăda”, Drăghicescu a întocmit în anul 1884 **prima hartă românească a Dunării**. Zece ani mai târziu, harta lui Drăghicescu a fost reprodusă la scara 1:28.000 pentru a putea fi completată cu rezultatele noilor sondaje. Această hartă, menținută la zi, s-a folosit în marină până în anul 1904 și a stat la baza realizării **Rutierei Dunării**, editată în anul 1915¹⁰. În contextul aceluiași preocupări, Mihail Drăghicescu a participat între anii 1885-1886 cu

⁸ *Ibidem*, p. 3-4.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Dunărea de la Porțile de fier la Marea Neagră. Hartă destinată a servi Navigațiunei* (Model lt.colonel Drăghicescu din Marină), București, 1915.

canoniera „Grivița”¹¹, la executarea unor ridicări topografice în zona Sulina-Gura Portiței cu scopul studierii Lacului Razelm în vederea instalării unei baze navale, necesară în situația în care, existența litoralului vest pontic, după 1878, pune problema constituirii unei forțe navale maritime. În anul 1894, a fost numit comisar maritim la Sulina, unde s-a stins din viață după numai doi ani, la 13 martie. A fost înmormântat în cimitirul Sulinei. Un monument ridicat aici în anul 1902 de ofițeri de marină care l-au respectat și iubit, amintește trecătorului de omul, marinarul și istoricul care a fost Mihail Drăghicescu.

În anul 1905, o nouă lucrare, semnată de două viitoare personalități ale marinei române, locotenenții **Nicolae Kirilescu** și **Eugeniu Botez** (Jean Bart), venea să îmbogățească istoriografia românească. Cartea, intitulată *Războiul pe Dunăre*, trata participarea Flotilei Române la Războiul pentru Independență, fiind pentru multă vreme singura care reda atotcuprinzător operațiunile Flotilei, implicarea ofițerilor și trupeii în acțiunile terestre și navale din anii 1877-1878.

Unul din cei mai reprezentativi istorici ai marinei române a fost locotenent-comandorul **Constantin Ciuchi**. În anul 1906, Tipografia „Ovidius” din Constanța, a publicat lucrarea sa, intitulată *Istoria marinei române în curs de 18 secole – De la Împăratul Traian până la al 40-lea an de domnie a Regelui Carol I*, care reprezenta o primă încercare de sinteză a evoluției navigației românești pe o perioadă atât de îndelungată. Pentru întocmirea acesteia, autorul a apelat la un mare număr de izvoare istorice, românești și străine, și, ceea ce este mai important, a beneficiat de relatările a numeroși martori implicați direct în marile evenimente ale istoriei naționale care au marcat a doua jumătate a secolului al XIX-lea. El însuși era veteran al Războiului de Independență. Ofițerul de marină Constantin Ciuchi a reușit să ofere contemporanilor și urmașilor săi o oglindă fidelă a începuturilor marinei române, atât militare cât și comerciale și un prețios instrument de lucru viitorilor istorici interesați de acest domeniu.

Nu este singurul mare merit al comandurului Ciuchi. Exercițând de-a lungul carierei funcții cum au fost: căpitan al portului Constanța, comandant al bricului „Mircea”, profesor la Școala de Aplicație a Ofițerilor de Marină din Constanța, perioadă în care a scris și a pus la dispoziția elevilor un

¹¹ A fost construită la Șantierul Naval „Stabilimento Tecnico Triestino” (Triest, Austro-Ungaria). A fost adusă în țară în 1880 și a avut un rol important în pregătirea marinarilor militari români. A fost prima navă maritimă de război a României a cărei construcție a fost determinată de integrarea Dobrogei în granițele naționale. Cu primul ministru I.C. Brătianu la bord, „Grivița” a întreprins pentru prima dată o călătorie în Marea Neagră, vizitând Insula Șerpilor și porturile Tulcea și Sulina.

important curs de artilerie, director al Arsenalului Marinei în anii Primului Război Mondial, Constantin Ciuchi a contribuit nemijlocit la dezvoltarea porturilor și flotei noastre maritime.

Un loc aparte în istoriografia marinei române îl ocupă și scrierile contraamiralului **Nicolae Negrescu**, comandant al Diviziei de Dunăre și comandant al Flotei de Operațiuni pe Dunăre la intrarea României în Primul Război Mondial. Alături de o serie de lucrări publicate anterior, între care un *Manual de drept internațional maritim* (1916), imediat după război, în anul 1920, a întocmit un istoric al operațiunilor desfășurate de Marina Militară în campania din 1916, intitulat *Rolul marinei în războiul pentru întregirea neamului și recompensa finală*. Pentru cercetarea istorică în domeniu, lucrarea amiralului Negrescu a rămas și astăzi un izvor de informații, cu atât mai prețioase cu cât sunt consemnate de un factor de decizie al momentului, constituindu-se într-o frescă a eroismului și virtuților patriotice a celor ce au luptat pentru unire. „Zilele de urmărire a flancului stâng al armatei germane din Dobrogea și zilele de la Rasova – scria Negrescu – vor forma pururea pagini de glorie pentru mica, dar brava și neobosita flotilă românească”¹².

Tema a fost reluată de amiralul Negrescu într-o nouă lucrare, apărută în anul 1922, sub titlul *Criza Marinei Militare*, în care autorul face referiri la criza morală existentă în Marină în anii războiului și imediat următori. Un capitol important al volumului prezintă acțiunile Flotei române în perioada 1 ianuarie 1917-5 februarie 1918 și a celor de pe brațul Chilia din anul 1918¹³.

În suita ofițerilor de marină care au contribuit la îmbogățirea istoriografiei acestei arme se numără și comandorul **Constantin Mănescu**. Participant activ la Războiul de independență, deținător a numeroase funcții de răspundere în marină, a publicat, în anul 1891, *Studiu asupra flotei române*. În prefața cărții autorul mărturisește că a pornit la această întreprindere „din dorința de a face cunoscută tânăra noastră flotilă”, iar scopul urmărit este acela „de a contribui la dezvoltarea flotei noastre”¹⁴. Într-adevăr, lucrarea face o expunere de motive asupra necesității dezvoltării acestei tinere arme a României, o pledoarie pe care autorul o susține cu suficiente argumente de ordin istoric, politic și militar, care veneau să combată acele păreri exprimate de unii politicieni ai epocii potrivit cărora

¹² Nicolae Negrescu, *Rolul marinei în războiul pentru întregirea neamului și recompensa finală (Icoane și documente de război)*. Tipografia „Gutenberg”, București, 1920.

¹³ Idem, *Criza Marinei Militare*, Tipografia „Gutenberg”, București, 1922.

¹⁴ Constantin Mănescu, *Studiu asupra Flotei Române*, Tipo-Litografia „Carol Göbl”, București, 1891, p. 3.

marina era departe de a fi o necesitate pentru țara noastră. În anul 1895, maiorul Mănescu a participat, ca ofițer secund pe crucișătorul „Elisabeta”, la serbările inaugurale ale Canalului Kiel. Acest voiaj a însemnat pentru Constantin Mănescu prilejul și sursa de inspirație a unei noi lucrări intitulate *De la Galați la Kiel*. Cartea, „scrisă în liniștea profundă a mării”, descrie întregul marș, porturile de escală, descrieri însoțite de considerații de ordin geografic, politic și științific, surprinde viața la bord și, în sfârșit, prezintă serbările de la Kiel, subliniind excelenta prestație a navelor românești, „Elisabeta” și bricul „Mircea” în cadrul acestor festivități. Ilustrația bogată, mai ales în gravuri și hărți, mărește valoarea documentară a lucrării.

Demonstrând existența unor preocupări similare, în anul 1909, căpitanul **Constantin Păun** a publicat *Misiunea marinei noastre*. Lucrarea își propunea să analizeze înrâurirea exercitată de „activitatea marinărească asupra națiunilor”, și, declară autorul, „întorcându-mi privirea către țara noastră, să deduc care este misiunea ce-și asumă o marină românească în complexul de acțiuni care mențin viața unui stat pe o cale prosperă, îndrumându-l spre un viitor mai fericit”¹⁵. Elaborată în perioada când, detașat la Serviciul Maritim Român (S.M.R.), naviga la bordul pasagerului „Carol I”, lucrarea este structurată pe mai multe capitole ale căror titluri vorbesc de la sine despre conținut: „Rolul economic și politic al marinei”, „Rolul marinei în educația poporului”, „Rolul marinei și apărarea națională”, „Rolul marinei pe Marea Neagră și apărarea Dunării”.

Un bogat material documentar referitor la istoria marinei, îl oferă și comandorul **Vasile Toescu**, în a sa *Istorie a marinei române*, publicată în serial în „Revista Marinei” din anii 1927-1928 sau căpitanul **Vasile Săndulescu** care publică la Galați, în 1936, *Istoricul marinei regale de război*.

Așa cum am arătat deja, o susținută activitate publicistică pe teme marinărești, concretizată în numeroase lucrări și articole, a desfășurat și viceamiralul **Ioan Bălănescu**. Dar, lucrarea de proporții cu care amiralul Bălănescu s-a înscris în istoriografia militară este *Războiul naval pe înțelesul tuturor*. Volumul – publicat în 1915 și premiat de „Revista Porturilor și a Navigației Comerciale” – prezintă o serie de principii și tactici de ducere a războiului naval, probleme de drept internațional maritim, de apărare maritimă și fluvială a României, capitol în care evidențiază

¹⁵ C. Nic. Păun, *Misiunea marinei noastre*, Institut de Arte Grafice și Editură „Minerva”, București, 1909, p. V.

necesitatea unui program naval, a creării unei flote puternice la Mare, a formării Ligii Navale Naționale¹⁶.

Un alt ofițer de marină care s-a remarcat ca publicist și scriitor, a fost și contraamiralul **Constantin Negru**. Lucrările sale au abordat atât teme de specialitate, cum este *Avion, submarin sau vas de suprafață* (București, 1939), sau *Teme tactice de legătură între acțiunea unităților de apă cu cele de uscat* (București, f.a.), cât și teme cu caracter instructiv și de educație patriotică, precum: *Din însușirile bune ale neamului* (București, 1914), *Cultul eroilor neamului* (București, 1915), *Din psihologia marinarului* (București, f.a.), *Din aspectele mărilor și din viața marinarilor* (București, 1914). În scrierile sale, Constantin Negru, reușește să creeze o imagine veridică a ceea ce înseamnă un adevărat om al Mării, caracterizat de spirit de sacrificiu, temeritate și dragoste pentru țara în care s-a născut.

Sunt mult mai numeroși autorii marinari, tineri și talentați care au dat vigoare acestui focar, nu numai de știință navală dar și de cultură în general, care a fost Marina Română: locotenent **Eugen Săvulescu**, căpitan **Alexandru Stoianovici**, locotenent-comandor **Alexandru Bardescu**, locotenent-comandor **Horia Măcellariu**, căpitan-comandor **Constantin Andonie** și mulți, mulți alții.

Știință și tehnică

În ceea ce privește contribuția adusă de marinari științei și tehnicii, datorită unor valoroase documente originale la care am avut acces, suntem în măsură să prezentăm câteva premiere naționale, dar și mondiale, parte din ele din domeniul aeronautic, domeniu în care comandorul de marină Pavel Popovăț și șeful mecanic din marina comercială, Ion Paulat (constructorul primului hidroavion românesc și , pot face, de drept, recurs la istoria aviației.

Firește, despre marinarul de carieră Pavel Popovăț se poate vorbi mult și cu legitimă aplicație. Alături de personalități ale vremii, precum Jean Bart, generalul Nicolae Dumitrescu-Maică, Grigore Antipa, Nicolae Ionescu Johnson sau, astăzi, prof. Dr. Victor Pimsner, specialist în propulsie aplicabilă la **orice mediu fluid**, contemporaneitatea noastră trebuie să-i acorde atenția cuvenită. Despre eforturile sale, în calitate de director general al Serviciului Maritim Român (1908-1924)– apreciat ca fiind “un marinar desăvârșit, un suflet mare, o inteligență de elită și un cercetător neobosit” - se pot consuma ediții. Constrânși de timpul avut la dispoziție,

¹⁶ Ioan Bălănescu, *Războiul naval pe înțelesul tuturor*, Institut de Arte Grafice „Carol Göbl”, București, 1915.

rânduiala impusă nouă înșine, ne vom mulțumi, cu o prezentare sumară a realizărilor sale.

Prin anii '80, în cadrul unei sesiuni de comunicări științifice, autoarea acestor rânduri atrăgea pentru prima oară atenția asupra unei opere de excepție, semnată Paul Popovăț, având ca temă **propulsia prin reacția directă**.

Înainte de persoane prea grăbit consacrate în enciclopedii, documente recent aduse la lumină demonstrează fără echivoc că, prin Pavel Popovăț, istoria motoarelor aero (aqua) reactoare începe cu mult înainte de 1930, anul în care englezul Frank Wittle sau germanul Heinkel pretind că ar fi impus pragul de pornire, începe de fapt, cu 23 de ani mai devreme. **1907**, anul în care se năștea Frank Wittle, este și anul în care Pavel Popovăț înregistra chiar în patria acestuia, Anglia, la firma "Feeny et Feeny", cererea de brevetare a propulsorului său cu reacție directă în domeniul aviației și în marină. În 1920 îl va rebreveta în Anglia prin aceeași firmă (cererea de brevet **nr 30629**) și îl va breveta în Franța (cererea de brevet nr. 526328 din 9 octombrie).

Mai mult, în sprijinul afirmației noastre, Pavel Popovăț dispune de o operă! În 1912, marinarul publica la editura "SOCEC", în susținerea brevetului său, un studiu științific intitulat "*Étude théorique des appareils à réaction - Application à la propulsion directe sur l'eau et dans l'air*", în a cărui prefață arată: "Se va vedea că elicea, și cu cea mai mare îndreptățire orice alt propulsor pe care noi îl numim cu reacție indirectă trebuie să cedeze pasul propulsorului cu reacție directă. Până în prezent nu se cunosc teorii analitice complete asupra acestui ultim gen de propulsie și se poate spune că atât din punct de vedere teoretic cât și practic, chestiunea nu e mai avansată decât în epoca lui Heron din Alexandria".

Acesta a fost un prim semnal. A urmat studiul "*Critique de propulseurs*", publicat în 1917 la editura pariziană "Gauthier-Villard", după ce, în anul precedent, publicase, tot aici, o broșură intitulată "*Notions générales sur les appareils à réaction*", propunând și demonstrând lumii științifice și tehnice idei și soluții pe care această lume le va atribui, peste ani, altor personalități. Este greu de crezut sau cel puțin surprinzător că unor oameni de știință precum cei invocați, Wittle sau Heinkel, preocupați de perfecționarea mijloacelor de propulsie, le-ar fi scăpat din bibliografie asemenea lucrări de absolută originalitate apărute în buricul Parisului. În acest sens, la fel de surprinzător este și faptul că singurul care, trei ani după Popovăț, în 1910, va realiza un sistem de propulsie cu reacție directă, a fost tot un român, Henri Coandă....

Documentele puse la dispoziție la începutul anilor '80 de nepotul său, Petre Popovăț, pe care, la rândul nostru, le-am pus la dispoziția

specialiștilor în domeniu și articolele publicate pe baza lor, au trezit un deosebit interes determinând deschiderea unui proces de reconsiderare a rezultatelor obținute de eminentul om de știință care a fost Pavel Popovăț, pe care enciclopediile străine, atunci când îl menționează, **îl numesc „francezul Popovăț”**. În baza documentelor existente, prof. dr. Victor Pimsner (Facultatea de Aeronave, București), recunoscut specialist în **motoare cu reacție, procese și caracteristici în turbomotoare de aviație**, primul care, odată redescoperită, a cercetat opera lui Pavel Popovăț, afirma: „putem spune cu certitudine că Popovăț a realizat primul în lume un sistem teoretic dar și practic de reacție aplicabil la orice mediu fluid. A brevetat soluția sa cu reacție directă cu aplicație la nave aeriene și marine. De asemenea, el este cel care a realizat pentru prima oară în lume performanțele reacției directe în regim pulsatoriu și în regim continuu, arătând avantajele sistemului continuu și propunând, în același timp, o soluție practică, valabilă la nivelul dezvoltării tehnice din acea vreme, pentru regim pulsatoriu”.

Din nefericire, ca în multe alte situații, entuziasmul s-a stins repede, acțiunea rezumându-se la o serie de articole publicate cu intenția de a trezi interesul specialiștilor, singurii în măsură să așeze la locul cuvenit o personalitate de excepție a vremii sale pe care, prin valoarea realizărilor, a depășit-o. „Avem în Popovăț un savant vizionar ce și-a depășit epoca—confirmă Victor Pimsner—un om de știință de extraordinară valoare, al cărui nume trebuie să-și găsească locul printre pionierii aviației mondiale”¹⁷.

Ce ne facem? în comunitatea științifică se fură precum în Piața Matache, cu oarecari deosebiri de metodă și expresii orale. Noi, românii, fiind mai mici printre națiile medii ca populație și genă inventivă, dar greu răzvățătoare, prin limbă și prin pizmă, în lumea recunoașterii internaționale, ne propulsăm încă geniile cu mijloace arhetipale. Deși am gândit deseori rapid, nu găsim mijloacele de a le lua fața celor ce abia vin după noi. Pavel

¹⁷ La Sesiunea științifică națională organizată de Muzeul Marinei Române în perioada 19-20 decembrie 1983, la Constanța, semnatarea acestor rânduri a făcut cunoscută apariția noilor informații prin comunicarea: *Propulsia cu reacție în aer și în apă o idee a comandoului de marină Pavel Popovăț. Prezentarea unor documente originale ce demonstrează prioritatea absolută* **Articole scrise pe aceeași temă:** Carmen Atanasiu, *Recurs la istoria aviației. Propulsia cu reacție - O idee românească brevetată la Londra*, în „Flacăra”, an XXXVI, nr. 16 și 17 din aprilie 1973; Idem, *Opera științifică a comandoului Pavel Popovăț*, în „Tomis”, an XX, martie 1985, nr. 3 (181); Idem, *Nedreptățiți ai aviației, comandorul Pavel Popovăț*, în „Modelism”, supliment „Tehnum”, 2 (6), 1986; Idem, *Un marinar cere recurs la istoria aviației !*, în „Telegraf”, nr. 204/30-31 octombrie 1992. Rubrica *Cultul Mării Noastre* (XXII); Idem, *Ofițeri de marină în știința și tehnica românească*, în „Analele Dobrogei”, Serie nouă, an V, nr. 2, Constanța 1999.

Popovăț e o dovadă. Inventator de geniu, s-a născut mai devreme sau prea târziu. “Omul acesta - scria Jean Bart - așa de bine înzestrat... avea două însușiri care, în același timp, puteau fi calități sufletești și defecte sociale în lumea în care trăia: o modestie exagerată și o extremă delicatețe sufletească.”

În afara celor relatate, în patrimoniul Muzeului Marinei Române există un număr de manuscrise care demonstrează multitudinea și varietatea preocupărilor lui Pavel Popovăț și încercările de a le concretiza în inovații practice:

- Corepondența dintre P.P. și comandorul Cezar Boerescu, care cuprinde descrierea și modul de funcționare a unui **motor pompă - refulator**, invenție a celui dintâi;

- Memoriu relativ la înființarea unei **întreprinderi de navigațiune pe ape cu adâncime mică (râurile interioare) prin propulsiune cu elice aeriană**, care prezintă o descriere amănunțită a unei asemenea nave ce urma să atingă, potrivit calculelor sale, până la 60 de km/h (asemenea șalupelor cu aripi portante din zilele noastre);

- Studiu asupra **motoarelor Diesel** și asupra utilității acestora;

- Studiu *Appareils à reaction directe et indirecte*;

- Conferințe despre navigație și problemele principale pe care le rezolvă știința navigației, calcul nautic, analiza cauzelor care produc deviații la bordul bastimentelor ș.a.

Rândurile de față, despre viața și activitatea celui care a teoretizat, primul în lume, propulsia prin reacție directă, vizează, pe lângă intenția de a reacheza la locul cuvenit un mare savant, o personalitate de excepție și dorința noastră de a ilustra, prin exemple indubitabile, lipsa oricărui complex în lupta pentru performanță tehnică – intelectuală...

Din nefericire, autenticul savant, scârbit deopotrivă de ingratitudinea semenilor și de nerecunoașterea capacităților sale creative, s-a sinucis, în aprilie 1932, aruncându-se de la bordul pasagerului ”România” în apele Mării Negre.

Problematica abordată de noi este imposibil de epuizat în spațiul acordat acestor rânduri, mult prea restrâns pentru a cuprinde toate personalitățile interesante care pot face subiectul temei tratate, mai ales dacă am adăuga și pe cele ale istoriei recente.

Fără a avea pretenția de a epuiza subiectul, sperăm ca întreprinderea noastră să aducă în atenție acești oameni de elită, care s-au integrat prin opera lor în spritualitatea românească, îmbogățind cultura națională, contribuind, la răspândirea cunoștințelor despre Marină, trezind interesul pentru îndeletnicirile legate de ape în România.

***THE NAVY AND THE ROMANIAN SPIRITUALITY. THE
CONTRIBUTION OF THE NAVY OFFICERS FOR THE
DEVELOPMENT OF THE HISTORIOGRAPHY, LITERATURE AND
SCIENCES IN ROMANIA
(THE LATTER HALF OF THE XIX)***

-abstract –

Keywords: personalities, Romanian Naval League, naval activity.

Our contribution focuses on the re evaluation of the contributions of some of the most important personalities of the Navy in the areas of culture, sciences, history, literature, etc. One of the most important roles in promoting the naval culture was held by the Romanian Naval League (L.N.R.). Ever since its creation, in 1927, the League had to face many difficulties, the ignorance and adversities and promoted the naval activity in Romania.