

NAVA ȘCOALĂ „MIRCEA” – PAVILION PESTE MĂRI AL ROMÂNIEI

*Mircea Cristache Târhoacă, instructor superior, ing. drd
Ioan Gabriel Moise, prof. asociat, ing.drd.,
Neculai Tataru, lect. univ.ing. dr.,
Academia Navală ”Mircea cel Bătrân”*

***Abstract.** There are not so many marine services in the world which do have a tall ship of A class for preparing cadets and for representing a nation in the most remote countries. The great nations who confronted in the most famous naval battle from Trafalgar: France and Great Britain, countries that have a tremendous naval tradition don't have such a piece of jewel. The school ship- barque „Mircea”, the successor of the famous bric „Mircea”, gathers all the naval traditions over the centuries of the Romanians just like in a vivid museum, but she also represents the first crew for each and every officer or petty officer in the Romanian Naval Forces. The first crew just like the first love is never to be forgotten and we, the authors of this article, shall never forget it either.*

1. Bricul „Mircea” (1882-1944) – prima navă școală

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Marea largă deschisă tuturor” spunea Mihail Kogălniceanu în momentele de creare a fundamentelor statale românești iar crearea unei flote care să apere granițele tinerei națiuni necesită un personal bine instruit. Începând cu 12 august 1882, când Bricul „Mircea” a intrat în dotarea Marinei Militare, s-a deschis o etapă nouă, deosebit de benefică în evoluția Marinei Regale Române. Nava a fost construită în Marea Britanie, în șantierul “*The Thames Iron Works Shipbuilding Company*” și a primit numele domnitorului, a cărui țară se întindea „*până la Marea cea Mare*”.

Căpitanul Ilie Irimescu ia în primire velierul cu două catarge cu un deplasament de circa 360 de tdw și un motor de 160 CP. Acesta va asigura pregătirea de bază a ucenicilor mării pentru executarea corectă a operațiunilor de manevră a velor, matelotaj și marinărie, vitalitate a navelor, semnalizare și comunicații marine dar și pentru executarea cartului la mașină și pe comandă.

Școala de bază, trecând peste partea instructivă urmărește îndeosebi să dezvolte abilități de lucru în echipă ce pot fi formate pe deplin în marină numai prin înfruntarea urgiilor naturii pe catarge și vergi. Sintagma „*o mână pentru tine și una pentru navă*”, utilizată și astăzi când se prelucrează regulile de tehnica securității și sănătății în muncă pentru lucrul în arboradă, nu reprezintă numai o frază obiectivă de securitate ci un legământ sfânt.

Cadeții care înainte se pregăteau în vest sau la bordul unor nave nespecializate în instruire au participat la marșuri, de scurtă ori de lungă durată, executate în Marea Neagră, Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, în Marea Nordului, precum și pe Dunăre. Bricul a fost o adevărată școală de „*navalizare*”, de formare a numeroase echipaje, în componența cărora s-au aflat de la elevii Școlii copiilor de marină și tineri ce-și satisfăceau stagiul militar în Marina Regală, la ofițerii aflați la început de carieră.

Începând cu primele generații ambarcate la bordul navei s-a creat ceea ce s-a numit cu mândrie, și satisfacție - *spiritul „Mircea”*.

În anul 1888 nava este surprinsă în Marea Neagră de o puternică furtună care a scufundat peste treizeci de nave. Ajunsă la Istanbul cu catarge rupte și cu velele sfâșiate echipajul a impresionat prin curaj și pregătire pe sultanul Adul Hamid care a suportat din visteria otomană cheltuielile de reparații. Un exemplu de urmat este atitudinea comandantului, Eustațiu Sebastian care, chiar și în condiții financiare dificile reușește să facă reparațiile la navă și cere continuarea marșului în Marea Mediterană. Astfel începe seria de legendă a înfruntărilor dintre natura dezlănțuită și velierele școală ale marinei noastre, înfruntări care, au avut, din fericire, până în prezent un singur învingător: *spiritul „Mircea”*.

În peste 50 de ani de serviciu nava a pregătit viitorii ofițeri ai Marinei Regale, având un număr de 26 de comandanți, unii dintre ei renumiți cum ar fi: Eustațiu Sebastian, Ioan Coandă, Emanoil Koslinski, etc. Printre cei instruiți la bordul navei de legendă îl regăsim și pe celebrul scriitor român Jean Bart (comandorul Eugeniu Botez) care va descrie teribila furtună din 1888. Nava a fost locul în care s-au elaborat primele manuale românești de navigație și matelotaj, primele regulamente ale marinei, s-au strâns datele și s-au conceput primele hărți hidrografice românești.

Din păcate o bombă a aviației sovietice, pe 12 aprilie 1944, la Brăila nimerește nava ce îndeplinea rolul de farmacie plutitoare și o transformă într-o uriașă torță. Glorioasa istorie, galionul, numele dar mai ales *spiritul „Mircea”* sunt preluate de noua navă școală.

2. Subscripția publică și construcția navei

Creșterea permanentă a efectivelor de cadetși și elevi ai școlii de submaestri de marină au pus problema achiziției unei nave de o capacitate mai mare și dotata corespunzător încă dinaintea de primul război mondial. Liga Navală Română începe o campanie susținută încă din anul 1927 pentru această idee.

Artizanii cei mai activi și pasionați ai inițiativei înzestrării Marinei cu o navă-școală, mare velier cu motor, au fost amiralul Ioan Coandă, și Jean Bart. Alături de amiralul Coandă comandorul Botez a fost sufletul tuturor acțiunilor, al inițierii demersurilor pentru înzestrarea marinei cu Nava Școală „*Mircea*“. Acesta a avut ideea ca amiralul Coandă, însoțit de el, să meargă în audiență la rege și să-i propună să accepte să devină președinte al Ligii Navale Române. Regele a acceptat cu plăcere propunerea.

Căpitan comandorul (r) Emil Opreșanu, fost comandant timp de trei ani al bricului „*Mircea*“, a publicat, începând cu numărul pe luna aprilie 1933, o serie de lucrări dedicate educației pe navele școală și spunea: „*lipsa unei nave-școală mai mare, care împreună cu „Mircea” să servească la instruirea, în mod economic, a mureau crescândului efectiv de elevi și ofițeri. Această nouă navă școală ar fi trebuit comandată imediat după război, atunci când țara avea posibilități financiare mai mari*“. Referindu-se la manevrele ce se execută în arboradă, în finalul lucrării sale, căpitan comandorul (r) Emil Opreșanu concluziona: „*Mircea astfel cum este amenajat,*

nu poate primi efectivele crescute, date de Școalele Marinei; se impune deci, în mod imperios achiziționarea, ori mai bine construirea unui nou vas-școală cu vele, mult mai mare ca „Mircea”, pentru ca împreună cu acesta să servească a face educație și instrucție promoțiilor școlilor noastre de Marină”

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

În discursul ținut la festivitate, Regele Carol al II-lea a arătat că: „*spiritul bricului „Mircea” a fost acela care i-a creat pe primii noștri marinari. Acest spirit doresc să se perpetue atât în marina mărilor, cât și în marina văzduhului cu care făcând legătura, să-i duceți acest suflet al bricului „Mircea”, care este un suflet generos, plin de dragoste și de sacrificiu.*

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

Lansarea listelor de subscripție, sub lozinca „*Cât de puțin, dar de la toți*” a provocat o adevărată stare de emulație între numeroși români care iubeau Marina și au înțeles importanța demersului. Între primii donatori s-au situat Radu Irimescu, ministrul Aerului și Marinei cu 10.000 lei, amiralul I. Coandă cu aceeași sumă, Casa de credit a Societății „Gaz și Electricitate” cu 300.000 lei. Din aceeași societate, salariații care nu erau înscriși în Casa de credit „s-au oferit să cedeze salariul lor net pe o zi, drept obol al lor pentru înfăptuirea acestei importante opere naționale”. Pentru mărirea fondurilor Opera Română a organizat la 15 februarie 1937, sub patronajul Regelui Carol al II-lea, un spectacol. Ecaterina Eustațiu, soția celebrului amiral Eustațiu Sebastian, a donat 25.500 lei. Membrii Senatului României au vărsat în fondul „Mircea” 17.000 lei, sumă ce echivala cu diurna pe o zi. Cercul maiștrilor și submaiștrilor din Litoralul Maritim a subscris suma de 25.000 lei. Din donațiile mai importante, se citează: Camera Deputaților - diurna pe o zi ce a echivalat cu 240.800 lei, Banca Națională a României - 500.000 lei, Inspectoratul Corpului II Armată - 307.747 lei, Căpitaniiile porturilor - 350.000 lei și funcționarii C.F.R.-ului - 180.761 lei.

Costul total al navei a fost de 120 000 000 de lei dintre care 114 000 000 au fost alocați de la buget.

Între anii 1933 și 1958, șantierul naval Blohm und Voss din Hambrug a construit cinci splendide veliere printre care și noua Navă Școală „Mircea” care preia numele marelui domnitor „Mircea”, aceste veliere unice în lume prin eleganța și performanțele lor, cu care, în afară de Germania, s-au mai mândrit de-a lungul vremii SUA, Rusia, Brazilia, Portugalia și România. În prezent, în afara de „Mircea”, aproximativ pe

aceiași proiect sunt în activitate și navele „*Gorch Fock*“ I și II în Germania, „*Sagres*” în Portugalia și „*Eagle*” în SUA, îndeplinind rolul de navă școală și muzeu.

3. Sosirea în țară, primul marș de instrucție și războiul

La 29 martie 1939, ora 5 dimineața noua Navă Școală „*Mircea*” a plecat din Hambrug spre țară. A făcut escale la Southampton, Lisabona și Malta. Iar pe data de 17 mai 1939, orele 9, sosește în țară cu echipaj românesc și sub comanda comandorului August Roman, secondat de căpitan Martac. Astfel nava a început voiajele sale de practică, primul desfășurându-se între 3 iulie și 3 septembrie 1939, voiaj ce trebuia să fie mai lung dar a fost scurtat de începerea războiului.

Perioada războiului o petrece pe braț al Dunării lângă Brăila, protejată cumva de bombardamente, îndeplinind în continuare rolul de navă școală

4. Perioada sovietică și retrocedarea

După 23 august 1944, mai exact pe 5 septembrie când nava este luată ca pradă de război, se reușește în anul 1946 prin Subsecretariatul de Stat al Marinei și Liga Navală Română o intervenție la ambasada U.R.S.S. în România pentru a sensibiliza guvernul de la Moscova pentru a retroceda nava.

În urma comunicării făcute ministrului subsecretar de stat al Marinei de către Comisia Aliată de Control din România, prin care era informat că guvernul U.R.S.S. a hotărât restituirea către guvernul român a navei, s-a stabilit, de comun acord, ca solemnitatea să aibă loc la Constanța, la data de 19 mai 1946. Ulterior, această dată a fost fixată definitiv la 26 mai 1946 de președintele Consiliului de Miniștri.

La această solemnitate au luat parte președintele Consiliului de Miniștri, împreună cu membrii guvernului, membrii Comisiei Aliate de Control în România, în frunte cu mareșalul Uniunii Sovietice Tolbuhin, președintele Comisiei și comandantul Grupului Armatelor de Sud.

Regele Mihai I a acceptat invitația de a onora cu prezența sa această sărbătoare marinărească. Marșurile de după retrocedare până la prima reparație capital: în perioada 1946 -1965 nava îndeplinește rolul de navă școală atât la cheu cât și pe mare.

Prima traversadă a Oceanului Atlantic. În anul 1976 nava Școală „*Mircea*” participă la prima traversadă a Oceanului Atlantic, onorând participarea la Aniversarea bicentenarului SUA.

A doua reparație capitală și a doua subscripție. Istoria subscripțiilor publice pentru navele emblemă se repetă și după 1989. Nava cu greu mai făcea față unor marșuri de instrucție limitat în Marea Neagră. Apelul public pentru donații pune energiile în mișcare, readuce alături pe iubitorii navei, pasionații de vele, foștii cadeti și militari ce au crescut sufletește pe navă, dar, mai ales pe toți patrioții români.

5. Marșurile de după 2002 și perspective

Ne putem mândri cu o navă ce a parcurs peste 110 000 de mile marine care însumate ar putea înconjura de cinci ori globul terestru. Nava a participat la alte două

traversade ale Oceanului Atlantic în anul 2004 și 2009, dând curs invitațiilor de participare la competițiile nautice desfășurate sub patronajul Organizației Internaționale ale velierelor (STI). În anul 2013 nava și echipajul participa împreună cu mitropolitul Moldovei și al Bucovinei „Înalt Prea Sfinția sa Teofan”, la refacerea drumului de acum 150 de ani a Icoanei Maicii Domnului Prodomița la schitul Românesc Prodromu de la Sfântul Munte Athos.

Iar în acest an pe 27 mai, nava încheia participarea la prima mare regată organizată integral pentru veliere de către Organizația Internațională a velierelor (STI) în Marea Neagră.

Autorii acestui articol își manifestă dorința ca seria realizărilor în pregătirea tinerilor marinari ce au loc la bordul navei școală „Mircea” să poată continua și prin realizarea unui marș care să cuprindă și înconjurul globului terestru, fiind singura navă din cele 5 surori ce nu a făcut acest lucru. Vă așteptăm la bordul navei să simțiți și să trăiți „Spiritul Mircea”.



Fig.1. Nava Școală „Mircea” mai 2014.

Bibliografie

1. **Ciorbea, V.** *Istoricul Navei Școală „Mircea” Epopeea 75: Ed. Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 2014.*
2. **Retinschi, A.** *Epopeea Navelor, București: Ed. Albatros, 1979.*
3. **Livius, T.** *Ab urbe condita (De la fondarea Romei). București: Ed. Minerva, 1976.*
4. **Teodorescu, D.** *Spre America înainte de Columb. București: Ed. Științifică, 1966.*