

MUZEUL MARINEI ROMÂNE PĂSTRĂTOR DE ISTORIE ȘI SPIRITUALITATE ROMÂNEASCĂ

„Apele - scria Mircea Eliade într-o sinteză asupra simbolismului acvatic - au fost pentru omenire suma universală a tuturor virtualităților, izvorul și originea tuturor posibilităților existenței, suportul oricărei creații”.

Dacă interpretăm plutirea controlată pe ape ca fenomen ce se întrepătrunde cu viața de zi cu zi a omului, o completează și îi conferă posibilitatea de extindere a ariei de cunoaștere, istoria navigației la Dunăre și Mare își are începuturile în vremi imemorabile.

Această istorie cu rădăcini milenare trebuia, în mod firesc, ilustrată și teaurizată într-o instituție, spre știința și folosul contemporanilor și urmașilor. Aceasta pentru că din cele mai vechi timpuri și până în contemporaneitate, navigația s-a asociat cu voința unui popor de a intra în legătură cu alte popoare, de a participa la circuitul de bunuri și valori, cu aspirația spre lărgirea orizontului său de cunoștințe, cu temeritatea și bărbăția.

Drumul către atingerea acestui obiectiv a fost, însă, anevoios și a durat aproape o jumătate de veac, în pofida evidentei necesități și a inițiativelor întreprinse de personalități marcante pentru înființarea unui Muzeu al Marinei Române.

Încă din septembrie 1932, Jean Bart, impresionat de preocuparea pe care vecinii noștri ruși și bulgari o manifestau pentru „cunoașterea și propaganda mării”, concretizată prin înființarea de acvarii și muzee maritime în țările lor, se întreba: „Cum, noi nu putem avea la Constanța asemenea instituții?”

După părerea ilustrului ofițer de marină și scriitor, adevăratul muzeu maritim, științific, tehnic și istoric trebuia înființat la Constanța, primul port al țării, unde se perindau anual mii și mii de vizitatori, excursii și colonii școlare. „Toată această lume - scria el în paginile revistei „România maritimă și fluvială” - atrasă de orizontul Mărei, va învăța într-o oră petrecută la Muzeul Maritim, lucruri ce nici în școală și nici în viață nu au putința să le învețe”.

În același an, contraamiralul Ioan Bălănescu, vicepreședinte de drept al Ligii Navale Române (L.N.R.) și președinte al secției din Constanța, a inițiat aici, înființarea unui Muzeu al Marinei, donând și primele obiecte din partea Diviziei de Mare. Expoziția a fost organizată în spațiul ocupat de L.N.R., în clădirea fostului Hotel Carol, cumpărat de Marina Militară pentru a fi transformat în Comandament și care funcționa în acel moment ca hotel militar.

Aceste strădanii nu au depășit însă stadiul unor modeste încercări, concretizate prin simpla etalare de obiecte și documente specifice domeniului.

Primul muzeu, după război, al Marinei s-a înființat abia la 25 octombrie 1965 în orașul Mangalia și a fost, aproape în exclusivitate, rezultatul activității neobosite și dezinteresate a doi mari iubitori de istoria navigației, comandorii Filaret Popescu și Dan Nicolaescu, pe nedrept uitați atunci când se face referire la acest eveniment.

Câțiva ani mai târziu muzeul, cu patrimoniul mult îmbogățit, a fost transferat la Constanța și deschis la 3 august 1969, în clădirea ce-l adăpostește și astăzi, ea însăși semnificativă pentru istoria marinei române, situată în strada Traian, nr. 53, în imediata vecinătate a panoramei

portuare și marine.

Piatra fundamentală a acestui edificiu a fost pusă în 1908, aici funcționând începând cu anul următor, școlile de marină din Constanța, transformate din 1921 în Școala navală Superioară.

Către sfârșitul deceniului 8, Muzeul Marinei Române a intrat într-un nou proces de reorganizare, reactualizare și extindere a tematicii. O nouă aripă cu două nivele, ridicată în spatele vechii clădiri, a mărit spațiul expozițional de bază cu aproximativ 600m², obiectele și documentele în măsură de a fi expuse și-au triplat numărul, astfel încât, la sfârșitul a șase ani de muncă susținută, muzeul își redeschidea porțile într-o inedită înfățișare, unică în întreaga rețea muzeală românească.

Abordând o rezolvare plastică elocventă și de rafinament, în același timp, foarte variată - fresce, basoreliefuri, lucrări în ceramică sau metal, vitralii, diorame, fotografie artistică, Muzeul Marinei Române reușește să prezinte istoria marinei militare și comerciale în mod unitar, a evoluției navigației și mijloacelor de navigație în spațiul carpato-danubian-pontic din cele mai vechi timpuri și până în prezent, subliniind adevărul că poporul român și-a păstrat continuitatea neîntreruptă de viața materială, etnico-lingvistică și cultural-spirituală, în pofida greutăților cu care a fost confruntat, că existența sa a fost legată și de ape, litoralul maritim fiind poarta prin care geții și mai apoi urmașii acestora au venit în contact cu alte civilizații din bazinul Mării Egee, Mării Mediterane ori din alte zone ale lumii.

Muzeul este organizat pe criteriul tematico-cronologic, în conformitate cu periodizările istoriografiei românești și are patru secții, prezentând pe parcursul a 22 de săli, epocile veche, medie, modernă și contemporană.

În primele săli, obiecte tridimensionale-basoreliefuri, mlafe după documente epigrafice, monede, lucrări de grafică, realizări ale unor artiști plastici de renume, transmit informații despre începuturile navigației la strămoșii noștri.

O importanță deosebită este acordată întemeierii celor trei cetăți vest-pontice: Histria, Tomis și Callatis, interferenței culturii materiale și spirituale a coloniștilor greci cu cea a băștinașilor dobrogeni. În numeroșii ani de conviețuire între autohtonii geto-daci și lumea grecească s-au stabilit raporturi complexe.

Este probabil că dintre numeroșii geți din Dobrogea s-au ivit și marinari în echipajele corăbiilor histriene, tomitane sau callatiene. Evoluția navigației în toată această perioadă antică este ilustrată cu ajutorul unor hărți în piatră, executate în relief, între care cea a epocii lui Burebista, machete de nave militare și de comerț grecești și romane, mlafe de pe metoele Columnei lui Traian, care înfățișează nave de transport, poduri de vase, galere grele cu două rânduri de rame navigând în formație. Tot aici sunt expuse personaje alegorice în mărime naturală, întrupând luptători daci și romani. Figurile, ce parcă stau să vorbească, veșmintele și armele executate în exclusivitate cu mijloace manuale, caracteristice acelor timpuri străvechi, produc un efect deosebit asupra privitorului.

Acestor ilustrații li se adaugă obiecte originale cu valoare istorică considerabilă: ancore, amfore, romane etc. O astfel de amforă păstrează conținutul uscat de seu de oaie, datează din secolul II d.Chr. și a fost descoperită în Marea Neagră, în 1982, la est de Constanța, la o adâncime de 40 metri. Vestigiile sunt întregite de cărămizi romane cu ștampila flotei fluviale romane, inscripții în piatră, monede, elemente din piatră descoperite în zona debarcaderului bazei navale bizantine de la Păcuil lui Soare. Toate se constituie, în argumente care vin să demonstreze continuitatea și dezvoltarea navigației în Dacia romană și, mai apoi în perioada de formare a poporului român.

Sfârșitul marilor invazii suportate timp de multe secole de români, crearea și consolidarea

statelor feudale românești, au favorizat o puternică învioreare a activității comerciale pe Marea Neagră și la Dunăre de Jos. Aici veneau cu pânecoasele lor corăbii, pentru a desface și cumpăra mărfuri, negustori din marile orașe maritime italiene Genova și Veneția, din îndepărtata Catalonie, de la Barcelona, și, bineînțeles, din Imperiul Bizantin.

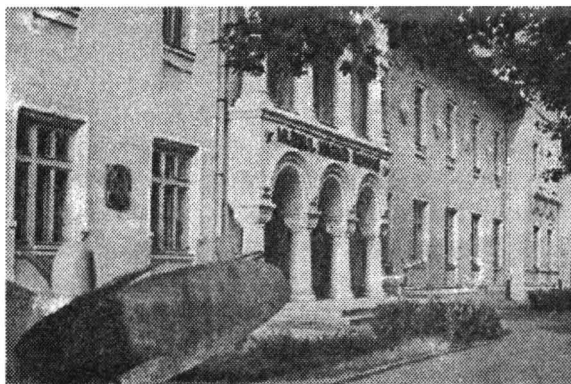
La rândul lor, moldovenii lui Ștefan cel Mare, cu o prezență îndelungată la litoralul Mării Negre, prin cetățile-porturi Chilia și Cetatea Albă, s-au implicat în comerțul maritim. Pânzarele moldovene apte, în aceeași măsură, să lupte pe apă și să facă negoț, transportau pe Marea Neagră mărfuri, la Istanbul și chiar mai departe, în Marea Egee și Mediterană, până în Creta.

Facsimile manuale, reproducând fidel vechi documente ce menționează legăturile domnilor Țării Românești și ai Moldovei cu alte zone ale lumii, prin intermediul navigației, o impunătoare frescă întregind tabloul domniei lui Mircea cel Bătrân, domn „de amândouă părțile peste toată Podunavia, încă până la Marea cea Mare și singur străpânitor al cetății Dârstor”, un imens vitraliu în centrul căruia figura marelui Ștefan veghează, parcă, asupra cetăților, bisericilor și pânzarelor moldovenești, machete de nave, arme originale, piese rare, datând din secolul al XV-lea, sunt numai câteva din exponentele cu ajutorul cărora istoria navigației în evul mediu românesc capătă verosimilitate și culoare...

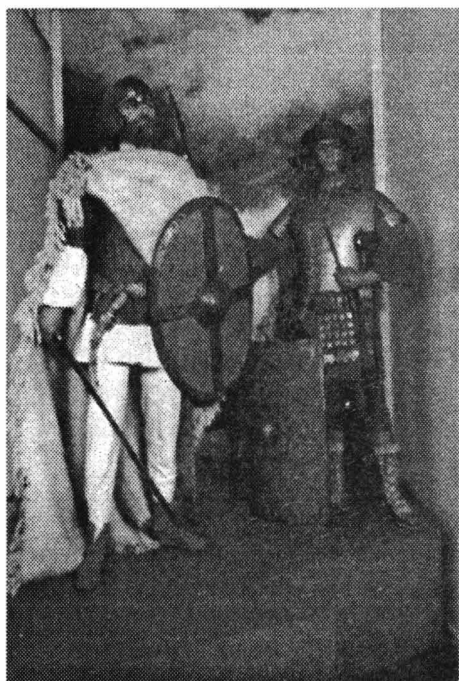
Pentru aceiași perioadă, muzeul prezintă și unul din cele mai valoroase obiecte aflate în patrimoniul său, o monoxilă în lungime de 10 metri, datând din secolul al XV-lea, descoperită în albia Crișului Alb. Acest trunchi de stejar scobit, păstrat ca prin minune, simbolizează mijlocul de navigație tradițional al strămoșilor noștri pe râurile țării și pe Dunăre, atestat de izvoarele istorice din epoca invaziei lui Alexandru Macedon, până în vremea lui Vlad Țepeș. Acestui mijloc i s-au adăugat plutele, barcazele și pânzarele. Reproduse ale unor picturi murale reprezentând corăbii cu pânze (pânzare) ce constituie podoabe plastice și documente de preț pe zidurile unor mănăstiri românești sunt însoțite de obiecte autentice și rare, specifice navigației. Astfel, consemnăm prezența în Muzeu a unei superbe truse de navigație lucrată în metal și fildeș, datând de la finele secolului al XV-lea, cel târziu începutul secolului al XVI-lea, și a unui glob, reprezentând sfera cerească, realizat în anul 1658 la Veneția de Matteo Gaggio. O frumoasă frescă și alte ilustrări sunt rezervate acțiunilor navale întreprinse de flota Țării Românești în timpul lui Mihai Viteazul, Domnul primei mari Uniri de la 1600. Un număr mare de documente facsimilate, machete de nave, stampe, monede și arme, vorbesc despre existența categorică a unei marine românești, în pofida monopolului de navigație instituit de otomani după căderea Constantinopolului.

Preocupările domnitorilor și dregătorilor români pentru dezvoltarea navigației și a construcțiilor de nave sunt ilustrate prin reproducere de stampe, documente de cancelarie etc. Aceste preocupări își găsesc o fericită rezolvare în anul 1793, când vel-spătarul Enăchiță Văcărescu, animat de ideea afirmării navigației autohtone pe Dunăre și Mare, stăruie către domnitorul Alexandru Moruzi să înființeze „slujba” de corăbieri domnești. În urma obținerii Hătișerifului de la Înalta Poartă, Domnia va da „Hrisovul pentru corăbiile Țării Românești ce sunt a umbla pe Dunăre”, document ce pune bazele constituirii primei flote comerciale în această matcă a vieții și permanenței românilor. Un excelent facsimil manual reproduce hrisovul, marcând acest moment deosebit de important pentru istoria marinei române. Aplicarea prevederilor sale a sporit simțitor numărul vaselor ce străbăteau Dunărea sub pavilion românesc și aceasta cu mult înainte ca tratatele internaționale să consfințească acest drept legitim.

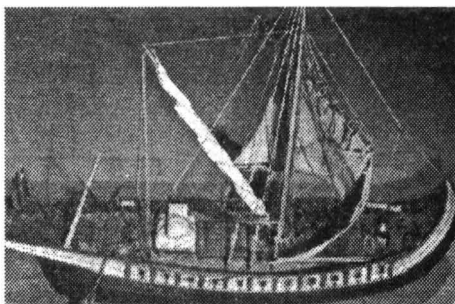
Așa a fost posibil ca, 36 de ani mai târziu, când prin tratatul de la Adrianopol navigația pe Dunăre și Marea Neagră a fost declarată liberă, navele românești sub pavilion propriu să lase în urmă „drumul fără pulbere” al bătrânului Danubiu ajungând pe mare până la



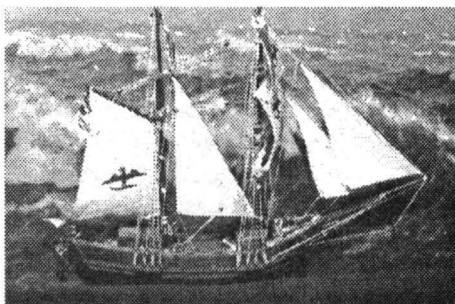
MUZEUL MARINEI ROMÂNE



Căpetenie dacă și pedestraș roman (manechin)



Pânzar moldovenesc - nava maritimă Sec. XV - XVII (machetă)



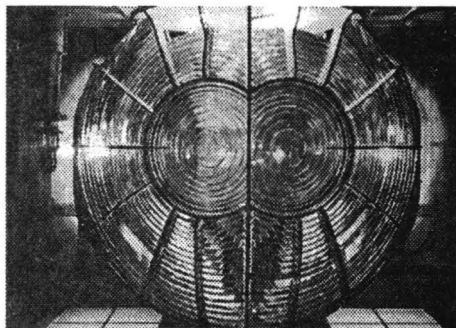
Nava comercială românească „Marita” construită la Giurgiu în 1833



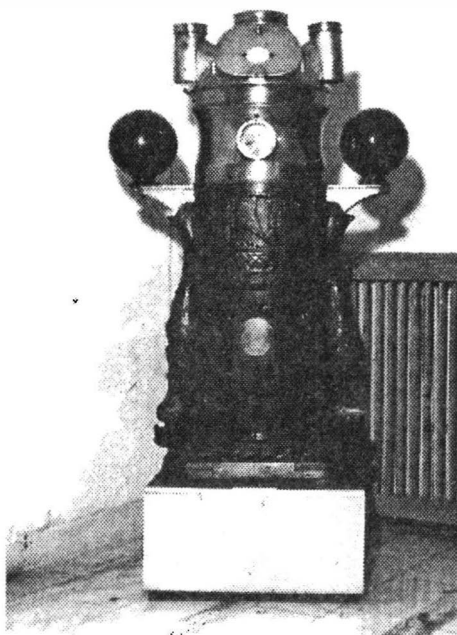
„Libertatea” - petrolier - construit în 1980, la șantierul Naval Constanța (machetă)



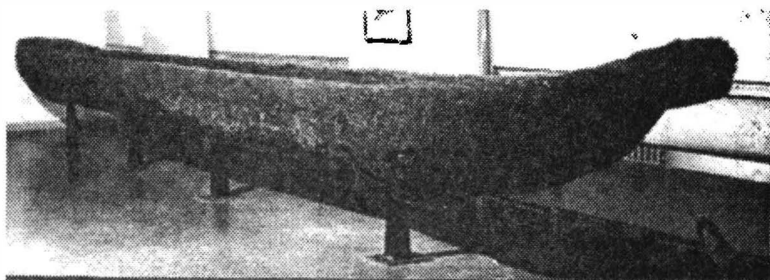
Puntea vedetei fluviale „Nicolae Grigore Ion ” 1916



Lentila farului de la Tuzla - 1900 - 1974



Compas magnetic (sfârșitul sec. al XIX - lea prima jumătate a secolului XX - lea)



Monoxilă - secolul al XV - lea

Constantinopol și în înșoritele porturi mediteraneene. În același timp, apariția primelor formațiuni, în anii '30, ale armatelor naționale permanente în Moldova și Țara Românească, a dat posibilitatea creerii flotilelor celor două principate. Machete reprezentând „sfertul de șaică” și „jumătatea de șaică”, de fapt șalupe canoniere ce s-au numărat printre primele nave militare românești, pavilioanele acestora, și armamentul original pe care l-au avut în dotare, prezentarea primelor uniforme de ofițer și soldat al Flotei din Muntenia, după reglementările din 1850 și a celor intrate în dotare după 1860, marcate de influența franceză, contribuie la introducerea vizitatorului în atmosfera de început a epocii moderne și constituie tot atâtea puncte de atracție.

Un loc aparte este acordat corabiei-machetă „Mărița”. În anul 1834, această navă purtând numele soției domnitorului Bibescu, construită în șantierul naval de lângă Giurgiu, a părăsit portul Sulina, având la bord „300 chile mari de grâu”, cu destinația Constantinopol. Echipajul era în întregime românesc iar la catarg flutura pavilionul Munteniei. Evenimentul a deschis pentru românii conștienți de rostul marinei comerciale în viața unei națiuni, o epocă „așa de fericită”, încât ei se credeau iar vechii domni ai Dunării și Mării Negre”.

Dar, vor mai fi necesare trei mari și importante momente în istoria românilor - Unirea Principatelor sub Alexandru Ioan Cuza, instaurarea domnitorului Carol I, în 1866, obținerea Independenței în urma războiului din 1877-1878, pentru ca strădaniile înaintașilor să se contureze în ceea ce va deveni Marina Română cu cele două componente ale sale: navigația comercială, menită să devină o instituție de bogăție și mândrie națională -, și flota militară, datorate să apere fruntariile de apă ale țării și traficul român în Marea Neagră.

Realizarea acestei mari întreprinderi a presupus nu numai depășirea unor dificultăți de ordin tehnic și material, dar și o strădanie, o străduință îndârjită, purtată de mari oameni ai nației pentru schimbarea unor mentalități greșite ce considerau Marina un „prea mare lux NAȚIONAL”. Pe parcursul întregului muzeu, s-a căutat să se prezinte această problemă diversă și să se demonstreze că de-a lungul istoriei, marina s-a dovedit a fi o necesitate atât economică, cât și militară, iar oamenii mării, implicați în toate marile momente de restriște ale neamului, adevărați eroi.

Zeci de machete reproducând toate tipurile de nave existente în marina noastră militară și comercială, de la începuturile ei și până în zilele noastre, instrumente de navigație, documente și fotografii, armament alb și de foc, ancore, elice, lentile de faruri, drapele și pavilioane, tablouri, exponate de o deosebită valoare științifică și documentară, conturează în fața publicului interesat adevărata istorie a navigației române, dezvoltarea tehnicii navale, a relațiilor comerciale și militare ale Marinei.

În afara obiectelor tridimensionale și a lucrărilor de artă care formează expoziția sa de bază, muzeul Marinei Române este fericitul posesor al unui bogat și, mai ales, valoros fond de carte și fotografie. Cele aproximativ 5000 de lucrări existente în biblioteca muzeului, fără a socoti aici manuscrisele și documentele de arhivă personală, se constituie într-o adevărată oglindă ce reflectă prezența ofițerilor de marină în spiritualitatea românească, personalități care au contribuit la îmbogățirea patrimoniului național de valori culturale, științifice și tehnice. Un exemplu îl constituie „harta coastei de vest a Mării Negre” realizată de un colectiv condus de comandorul Al.Cătuneanu, medaliată la Expoziția universală de la Paris din 1900 - și după care s-a navigat până prin 1951.

Sunt lucrări de valoare, semnate de oameni de valoare, despre care generațiile ultimilor ani nu știu nimic sau aproape nimic, cele mai multe supraviețuind blocate, acolo unde din fericire s-au mai păstrat, în așa-numitele „fonduri speciale”. Sunt opere care ar putea fi reeditate, ai căror autori, în afara meritelor publicistice, au jucat un rol important în formarea viitoarelor

structuri ale României moderne.

Importante colecții de reviste ale marinei, lucrări de istoriografie, literatură, drept maritim și manuale de navigație, cărți de istorie generală și militară românești și străine, în mijlocul cărora găsim o lucrare rară, intitulată: „L'origine del Danubio”, tipărită la Veneția în anul 1684, fac ca Muzeul Marinei să reprezinte una din marile concentrări de informație specifică, mai ales domeniul naval, sub toate aspectele sale, dovedindu-se, cu trecerea timpului, un instrument aproape indispensabil în munca de cercetare a minunatei istorii ce s-a născut din faptele oamenilor mării și din farmecul ei.

Vizitând Muzeul Marinei Române, adâncindu-se în studiul volumelor existente în fondul său documentar, încercând să recunoască în miile de fotografii chipuri și nave uitate de vreme, iubitorul de marină înțelege adevărul, atât de frumos exprimat de viceamiralul Ion Coandă: „La Școala Mărei am învățat să prețuiesc curajul, sănătatea minții și a trupului; cercetându-i zărilor și înțelegându-i frumusețile, am reușit a închide în ochiul și în sufletul meu picătura aceea de „albăstru” atât de necesară făpturii noastre”.