

## CEA MAI MARE CATASTROFĂ DE PE DUNĂRE: 215 MORȚI



Epava navei Mogoșoia a fost scoasă la suprafață după cinci zile și „sprințită” între două vapoare FOTO: AGERPRES

10 septembrie 1989, ora 8:00, portul Galați. E ceață de toamnă în oraș și pe Dunăre. Ceață de abia se vede Cotul Pisicii, limba aceea de pământ cu un pâldeț de copaci pe ea, după care pare să se piardă fluviul, atunci când te uiți de pe malul Galațiului spre cel tulcean. Dar acolo, în „cot”, e ceață și-n zilele călduroase de vară, nimic ce ar putea speria un marinar de prin părțile locului.

Ultimii întârziiați se urcă pe vaporul „Mogoșoia” transpirați, dar mulțumiți că l-au mai găsit la mal. Ar fi trebuit să se desprindă de malul gălățean la 8:00 fix, cum zice orarul din port, însă ceața îi făcuse pe cei de la Capitănie să mai amâne plecarea. Pe la 8:10, când ceața se ridică, începe să se vadă deja binisor celălalt mal, vaporul pleacă spre satul Grindu ori Pisciă - așa cum îi spun oamenii locului - în cursa lui zilnică. Un drum scurt, de vreo 10 km, pe care-l făcea de trei ori pe zi, dus-întors. Călătoria cu vaporul de la Galați la Grindu, care e în aval, durează 30 de minute.

„Mogoșoia” era un feribot - spunea presa străină în 1989. Noi îi spunem „pasager”, pentru că asta era rolul lui: să transporte pasageri și să arăta departe de ideea de feribot. Pentru cei care mergeau cu el, era varianta pe apă a „ratei” ponosite care se țara spre și din satele româ-

nești. În dimineața aceea se urcaseră pe vapor, ca să meargă la Grindu, aproximativ 231 de persoane. Aproximativ, pentru că număratoarea s-a tot schimbat de-a lungul anilor. Mulți localnici din Grindu spun că ar fi fost mult mai mulți oameni pe vapor și că acesta obișnuia să circule supraîncărcat. Datele tehnice ale navei arată că „Mogoșoia” putea transporta în condiții de siguranță până la 300 de persoane.

Goniți de frigul dimineții de septembrie, cei mai mulți pasageri se îngrămădiseră în cabinetele de clasa a II-a. Femei, bărbați, dar și mulți copii, căci ce copil ar fi pierdut o călătorie cu vaporul, mai ales că era și gratuită pentru cei sub 12 ani.

Mai mult de jumătate din pasageri erau „piscicani”, adică localnici din satul Grindu. Fuseseră la Galați cu treburi sau după cumpărături, pentru că era cel mai apropiat oraș.

Mulți își luaseră după ei și copiii, căci mai era puțin până să înceapă școala, așa că merseseră la oraș după uniforme și rechizite. Mai erau pe vapor și „piscicani” care lucrau în Galați și făceau naveta cu vaporul.

Restul pasagerilor erau gălățeni sau tulcenți, dar cei mai mulți dintre ei erau legați de satul Grindu, unde aveau rude. Mergeau să-i ajute la cules pe cei rămași în sat, să-i aducă

pe copii din vacanța petrecută la bunicii din Grindu sau pur și simplu se îmbarcaseră pentru o plimbare și o vizită de duminică.

Peste 200 de oameni și o grămadă de bagaje, indeseate cu ce reușiseră oamenii să ia „pe cartelă” sau să ciupească peste bucata galbenă de carton: pâine, ulei, zahăr, făină.

Tot la 10 septembrie, dar mult mai de dimineață, la 5:10, plecase din portul Reni (Ucraina astăzi, URSS pe vremea aceea) convoiul bulgăresc Petar-Karamincev.

Mergea în amonte, spre Portul Ruse din Bulgaria, încărcat cu 9.800 de tone de minereu de fier. Șase barje și un împingător, care aveau o lungime totală de 191 de metri și o lățime de 37,5 metri.

În apropiere de orașul Galați, la ora 8:20, aveau să se întâlnească cu un vapor de 45 de metri lungime și 9 metri lățime, care transporta, în aval, peste 200 de oameni.

Un fluierat, un „ce dracu’ fac ăștia?” și o injurătură, a auzit piscicanul Teodor Neagu. S-a repezit pe punte. La mai puțin de 50 de metri de vaporul românesc, pe șenalul pentru circulația în aval, pe care se afla corect „Mogoșoia”, răsarise, din ceață, din apă ori din somnul lui Dumnezeu, uriașul bulgăresc de fier.

Comandantul vaporului româ-

nesc virează spre stânga ca să evite ciocnirea. Neinspirat, au spus unii. Comandantul bulgar, care din cabina sa vedea „Mogoșoia” la aproape 200 de metri depărtare, pune moatoarele pe stop, apoi dă comanda „cu toată viteza înapoi”. Târziu și zadarnic. Uriașul încărcat cu minereu loveste Mogoșoia în bordul punții principale, o împinge câțiva metri și o răstoarnă.

Urlete de groază, vuiet de tablă strivită și geamuri sparte. Teodor Neagu pune doar un pas și se trezește pe barja bulgărescă. Mai pășește cineva, după el.

„Mogoșoia” dispăre în Dunăre. În trei minute. Câteva corpuri de zbat în apă. Pe unele le prinde hăul format de „Mogoșoia” care se scufundă și le trage după ea. Un vapor și cel puțin 200 de oameni se rostogolesc în adâncurile Dunării. Și se așază în mălul de pe fund, la nici un sfert de oră după ce plecaseră din Portul Galați.

Pe apă, zbatere de mâini și picioare care caută să se salveze. Un bidon de 5 litri plutește pe Dunăre. O mogață de apă agățată de el. Mogață de apă respiră și se cheamă Eugen Malihen. Certificatul de naștere spune că la 10 septembrie 1989 împlinește 4 ani și 4 zile.

(Continuare în pag. a III-a)

## JURNALUL ZILEI

Pentru concursul de creație „Toamna-iarnă '89”, faza pe uniune, Cooperativa Tricotextil pregătise sute de modele. La început de septembrie, stațiunile românești de la Marea Neagră încă forfoteau de turiști. Vremea se păstrase călduroasă. Pe scena dramatică brașoveană se juca, în cinstea lui „23 August”, piesa „Passacaglia”, de Titus Popovici. Creația științifică și tehnică era la mare cinste și în cadrul Expoziției republicane, organizată cu prilejul încheierii celei de-a VII-a ediții a Festivalului „Cântarea României”.

### Cooperativa Tricotextil

Pentru concursul de creație „Toamna-iarnă '89”, faza pe uniune, Cooperativa Tricotextil pregătise sute de modele. Intrau în competiție pulovere, compleuri, jachete, căciuli, fuste, fulare și rochii. La categoriile „Extra” și „Lux” se confecționaseră 70 de modele. Lucrările erau plătite în funcție de producție. Cu cât lansau mai multe modele, cu atât li se mărea și salariul. În afară de rețeaua de magazine, Tricotextil avea și miniexpoziții cu vânzare, pe Calea Moșilor,

Pantelimon, Ceaikovski, Aleea Nișei și la Casa de Modă din Calea Victoriei. Pentru colecția de iarnă, se pregăteau din timp haine din lână, mohair de tip Venera și Malanca. Predominau albul, negrul, galbenul și toate nuanțele de mov. La „unitatea” din Strada Lipskani se predau tricotatele lucrate la domiciliu. Peste 1.100 de gospodine lucrau de acasă, copiind modelele pe care le vedeau la cooperativă. Opt milioane de lei intrau în casieria Tricotextilului prin munca femeilor casnice.

(Continuare în pag. a II-a)

## „Am văzut barjele care încălecau vaporul”

Cu greu se poate găsi un punct comun în modul în care s-au salvat 16 persoane de pe „Mogoșoia”. Doi dintre supraviețuitorii au pășit pe barja bulgărescă în momentul impactului, alții au sărit în apă și au urcat apoi pe barjă. O parte au fost trași la fund cu vaporul, dar au reușit să iasă printr-un geam spart. Unul dintre ei, excelent înotător, a trecut pe sub barja bulgărescă, iar un copil de 4 ani a fost tras la suprafață și ajutat să plutească de un bidon gol pe care-l avea în mână.

Foarte puțini dintre supraviețuitorii vorbesc în declarațiile pe care le-au dat despre prezența unei ambulante la sosirea lor la mal. Principala grijă a celor care erau din Grindu sau aveau rude acolo pare să fi fost să ajungă la destinația spre

care plecaseră cu „Mogoșoia”. Declarațiile celor mai mulți dintre piscicani conțin detalii despre cum s-au grăbit să ajungă la Grindu, cu orice fel de ambarcațiune, după ce au fost lăsați de remorcher sau șalupe la Galați.

Mai mult decât atât, o parte din supraviețuitorii au participat în zilele următoare la pescuirea cadavrelor din Dunăre sau la identificarea lor. Acest lucru a fost valabil chiar și pentru cei tineri. De exemplu, Cătălin Buruiană (15 ani) relatează în interviul dat scriitorului Petre Rău cum a mers să identifice cadavru verosorului său mai mic.

Fragmentele de mai jos sunt preluate din declarațiile făcute de supraviețuitorii anchetatorilor, imediat după tragedie, sau din intervi-

urile de documentare realizate pentru cartea „Mogoșoia - istoria unei tragedii”.

Cristea Cristian (12 ani și 3 zile). Pe vapor se mai aflau părinții săi și sora de 7 ani. Doar el s-a salvat.

„Sala unde erau pasagerii avea băncile spate în spate. La un moment dat, s-a lăsat pe dreapta. (...) Primul meu instinct a fost să mă agăț de o bară. A intrat apa. Lumea se ducea la vale, cu bănci cu tot, țipa, era un strigăt înfiorător... Apa creștea... Când mi-a ajuns la gât, am luat două guri de aer și... n-am mai văzut nimic. Am început să inghit apă... Și atunci, o presiune puternică m-a împins și m-am trezit chiar sub barja bulgărescă, la suprafața apei!”

(Continuare în pag. a II-a)

## Comisia de experți i-a raportat lui Ceaușescu: Anghelovski e vinovat!

Date noi, provenind din arhiva Comitetului Central al PCR, demonstrează atenția de care s-a bucurat accidentul de pe Dunăre, la cel mai înalt nivel al conducerii RSR. Imediat după producerea tragediei, Nicolae Ceaușescu a ordonat înființarea unei comisii de experți.

Pe baza expertizei tehnice și hidrografice, a mărturiilor supraviețuitorilor, s-a concluzionat: „Vinovat de producerea acestui incident deosebit de grav este comandantul navei bulgare, Gheorghe Petrov Anghelovski”.

### Navetiștii și elevii, principalele victime

Din comisie făceau parte dr ing. Constantin Bondar (Consiliul Național al Apelor), ing. Mircea Toader

(expert instructor principal coordonator filiala Galați), ing. Paul Butușna și ing. Victor Botan (experți instructori la filiala Galați). În timp record, ei au stabilit și cauzele accidentului și vinovatul. De-a fir a păr, au descris și împrejurările, anexând raportului și un desen.

La 10 septembrie 1989, nava de pasageri „Mogoșoia”, ce aparținea întreprinderii Navrom Galați, plecase în cursă dinspre Portul Galați spre comuna Grindu (jud. Tulcea). Era una dintre cursele obișnuite, cu care „navetiștii” tulcenți care lucrau la Combinatul siderurgic și la Navrom plecau spre locurile de băștină. Duminică, nava executa și activități de croazieră pentru turiști.

Din raportul prezentat la experți reiese că „pasagerul” plecase în cursă la ora 8:00 dimineața, circulan- dă regulat, în aval, pe

dreapta șenalului. Din amonte circula, la aceeași oră matinală, spre Portul Ruse un convoi de șase barje cu o lungime de 191 metri și o lățime de 37,5 metri, care transporta 9.760 de tone de minereu de fier. Nava bulgărescă „Petar Karamincev” avea rolul de împingător. La doar 20 de minute, după ce „Mogoșoia” parcursesse 5 km, s-a produs incidentul. Convoiu bulgăresc lovit în plin vasul cu pasageri români. De nicăieri ivit, așa cum se întâmplă în diminețile de toamnă, la nivelul apei, un val de ceață obturase privirea matrozilor bulgari. În două minute, în tăcerea dimineții, s-a consumat drama a 186 de oameni (91 de bărbați, 57 de femei, 38 de copii), dintre care nouă marinari, toți de pe vasul „Mogoșoia”.

(Continuare în pag. a II-a)

### JURNALUL OMULUI SIMPLU

## Dezertor la 15 ani

Marius Dulică avea 15 ani în 1989 și locuia în Buzău. „Ce amintiri mai am din '89 sunt legate de școală. Trebuie să-ți spun de la început că nu mi-a plăcut niciodată. Da' niciodată. Nu-mi făceam temele decât în clasă, nu purtam cravata de pionier, chiu- leam de câte ori aveam ocazia, iar când aveam teze trebuia să se roage maică-mea de mine să ies de sub masă și să mă duc la școală. Așa că taică-meu, Dumnezeu să-l odihnească, a decis să mă dea la Liceul militar, la Breaza, doar doar m-oi cuminți. Am plăns, m-am rugat de el, dar n-am reușit să-l fac să se răzgândească. Am jurat însă că n-o să scriu nimic la examen și o să pic, ca să fie obligați să mă dea la un liceu normal. Nu mi-a ieșit planul,

pentru că tata s-a prăpădit în anul ăla și ultima lui dorință a fost să iau la liceu. Nu-mi plăcea mie școala, nu voiam să fiu soldat, da' aveam conștiință, așa că mi-am dat silința să învăț.

Am reușit să iau la liceu și m-am rugat în cămin. Acolo s-a terminat viața mea. După primele două luni, mi-am zis că ori dezertez, ori mă sinucid. Îi trimiteam mamei acasă scrisori că mă omor, să vină să mă ia, dar nici nu ajungeau la poșta. Mi le luau aia mai mari și le citeau în gura mării, suiau pe un scaun în mijlocul camerei de cămin. Ce umilinte am îndurat nici nu îți pot povesti. Și totul a pornit de la numele meu, care nu era greu de pociu... Nu mă mai striga nimeni Dulică. Până și

comandantul imi zicea cu P...

La prima permisie, după ce am depus jurământul, am plecat acasă. Acolo i-am zis mamei că n-am să rezist. Că o să mă primească acasă între patru scânduri dacă nu mă ia de acolo. Frate-meu, cu 11 ani mai mare ca mine, imi dădea lecții. Că așa devii bărbat, că trebuie să mă maturizez, că din asta învăț... De parcă el ar fi știut ce-i aia armată. Că pe el îl scăpase bietul tata de oaste, cu certificat medical. Și acum imi dădea mie lecții...

Oricum, n-a fost chip să mă înțeleg cu ei. M-am întors înapoi la cămin. Dar n-am mai rezistat mai mult de o lună.

(Continuare în pag. a II-a)

### CALENDAR

10 septembrie (duminică)

Soarele a răsărit la:

6:48, a apus la 19:36

Luna a răsărit la:

16:54, a apus la 00:16

**Sărbătoare creștină:** Sfintele Mucenice Minodora, Mitrodora și Nimfodora; Sfânta Pulheria împărăteasă; Duminica dinaintea Înălțării Sf. Cruci

### S-a întâmplat la

#### 10 septembrie 1989

● La sediul Națiunilor Unite din New York a fost difuzată, ca document oficial al Consiliului de Securitate al O.N.U., scrisoarea adresată de reprezentantul irakian secretarului general al O.N.U., prin care se anunță că Irakul este gata să treacă la schimbul complet de prizonieri de război cu Iranul.

● Președintele Egiptului, Hosni Mubarak, și-a încheiat vizita în Tunisia, ultima etapă a unui turneu întreprins într-o serie de țări africane: Mauritania, Senegal, Algeria și Tunisia. Au fost abordate ultimele evoluții din Orientul Mijlociu, Africa și aspecte ale relațiilor din Egipt și statele vizitate.

Ramona VINTILĂ

## Mogoșoia... Mogoșoia nu mai vine

E 8:20. În dispeceratul portului se aude telefonul. Nava Podeni-1 cheamă Galați-2. Galați 2 răspunde: „Pasagerul Mogoșoia se scufundă în dreptul Bazinului Nou, dana 46.”

Remorcherul Podeni-1, care făcea manevre în Bazinul Nou, pleacă spre locul unde Mogoșoia începuse să dispară în Dunăre.

Dispecerul aleargă spre mal. Prin ceață, mai vede pentru câteva secunde chila vaporului care se ducea spre fundul fluviului. Și atât.

Vestea se împrăștie imediat în tot Portul Bazinului nou, și apoi rupe spre oraș. Curioși, speriați, disperati, oamenii încep să se scurgă spre malul Dunării. Orașul începe să țipe.

### Vestea și fuga după cei dragi

Un marinar de pe una dintre ambarcațiunile care trecuseră prin apropierea locului în care se scufun-

dase Mogoșoia oprește la pontonul din Grindu. Pasagerul... pasagerul nu mai vine. S-a scufundat.

Vuiet mare pe ulițele din Grindu. Lumea țipă, plânge, aleargă spre malul Dunării. Au ieșit de prin curți, de prin grădini, au plecat din biserică, de la slujbă. „S-a scufundat Mogoșoia!” Floarea Mogoș iese în ulița mare, care era un tipăt și o fugă. Începe și ea să alege, spre Dunăre. Nu aștepta pe nimeni de la Galați în duminica aceea... Dar... dacă?

Se urcă în prima barcă pe care o găsește, trece Dunărea și ia tramvaiul din stația de la Bazinul Nou. Trebuia să ajungă tocmai în Micro 19, în cealaltă parte a orașului, ca să-și liniștească sufletul. Să vadă cu ochii ei că fata, ginerele și nepoții sunt în apartamentul lor de la blocurile „de acolo, de unde întoarce tramvaiul”, la Cinema Dacia.

„Când am ajuns, erau vecinii din bloc strănși și plângeau. Am căzut din picioare. M-a luat o vecină,

m-a băgat la ea în casă, a chemat salvarea și mi-a făcut niște injecții. Am mai auzit doar când îi mai spuneați cui să aibă grijă să nu adorm.” Fata, ginerele și cei trei nepoți ai Floarei Mogoș plecaseră în acea dimineață la Grindu. Cu Mogoșoia. Spre seară aveau să afle că, totuși, cineva din familia ei supraviețuise. Era nepotul de 4 ani, Eugen Malihen, pe care-l scăpase chiar bidonul cu care venea să ia lapte de la bunica Floarea.

Familia lui Mina Dârțu plecase și ea, de dimineață, la Grindu, pentru un botez: soția, două fiice, un ginere și nepotul care avea două luni.

„Pe la 10 a venit la mine o vecină care părea schimbată la față și mi-a zis că vaporul s-a scufundat. Am răs și nu prea am crezut-o, căci ea imi spusese atunci că s-a răsturnat vaporul care venea la Galați, așa că am stat fără grijă.

(Continuare în pag. a II-a)

### JURNALE PERSONALE

#### 10 SEPTEMBRIE

Via Basarabia și Finlanda, ne sosește o scrisoare de la Barbu Brezianu. Ne cere să obținem Premiul Nobel pentru Dinescu!

Monica Lovinescu, Pragul. Unde scurte V, București, Humanitas, 1995, p. 210

Ne plimbăm cu prietenii noștri din Germania, pe străzile Bucureștiului. Sunt îngrozit de ce văd, comparând desigur capitala noastră de azi, cu aceea pe care o știau ei când părăsiseră definitiv țara. Străzi întregi fără coșuri de gunoi, cetățenii aruncând pretutindeni tot ce le prisoșește. Și Marianne imi povestește următoarele: un grup de români, veniți în Germania să deschidă un știu ce șantier de construcții. Cazați în cabane și corturi, lângă o pădure, cu toate instalațiile moderne posibile. Dar cum ne e obiceiul, românii n-au prea avut chef să facă uz de closetele înființate anume pentru ei, și șanta pădure era, atât de aproape!

(Continuare în pag. a II-a)



M. Stancu



JURNALE PERSONALE

(Urmare din pag. 1)

Și marea lor dragoste de murmur și foșnet de frunze, de tril de păsărele și de misterele din scoarța copacilor i-a determinat să se „elibereze” sub cerul liber, în freacă de coajă verde. S-a terminat și cu șantierul. La plecare însă, nemții i-au obligat să curețe întâi pădurea de toate cele! Ceea ce miroticilor noștri au și făcut! Scena era de un haz grotesc, nebun. Li s-a văd cu măturile, greblele, lăptele, pierzându-se bombăniind printre păsărele și cetini! Ar merge grozav într-un capitol de cartel! Așa, în treacă! Mariannei îi povestise asta chiar un inginer care luase parte, personal, la marea bătălie a excrementelor pădurei!

Titel Constantin, Frica și... alle spaima, București, Editura Victor Frunză, 1996, p. 330

Mereu prevenit să-mi țin gura, să tac. Deși nu discut politică, nu reușesc să am aerul ucernic și nepăsător al altora. Mă ia gura pe dinainte așa, când nici nu mă aștept. Îmi cam place să provoc; vanitatea mă împinge să parez, să par tranșant, atunci când sunt mai mâncat de îndoieli. Să sfidez așa, ca să las „o impresie de neșters”. Fac o proastă impresie. Ești un avantaj, mă las greu prins. Chiar dacă am necazuri. Îmi plimb mutra nesuferită și arțagoasă, și-mi fac rău singur. D'ăia stau acasă. Ca să nu comit imprudențe. Băieții sunt în apropiere. Cineva din preajmă le dă informații destul de precise. De unde conversațiile amănunte despre conversațiile mele cu Paleologu? De gândurile mele spuse cu glas tare știu doar câțiva (3-4). Ce tot mă sfredelea despre manuscris? Mereu când intru-n casă arunc ochii să văd dacă am fost vizitat în lipsă. Vecinii mei sunt instruiți să observe dacă persoane străine dau țărcoale sau forțeașă ușa. Hotărât, cred că am înnebunit.

Ștelan Tănase, Acasă se vorbește în șoaptă. Dossar & Jurnal din anii 1972 și al dictaturii, Compania, 2002, p. 128-129

Era vorba de un delir politic, cu aceleași metode și lozinci comuniste arhicunoscute, cu aceiași protagoniști și cu o campanie electorală în care comitetul principal, Ceaușescu, se întrece cu el însuși. În acest sens, întreprinderile, instituțiile, tot ce însemna organizația sindicală, de partid sau obștească în general, toate, la nivel de unitate și apoi pe trepte superioare, se reuneau să-și desemneze nu numai proprii candidați sau delegați la congres, știuți și propuși pe liste controlate, ci și pentru a investi încă de jos, cu vot imperativ, pe Ceaușescu, ca șef suprem al PCR, devenit astfel formal un reprezentant al întregii națiuni.

Eram și eu implicat într-o asemenea atmosferă electorală, atât la Institut, împreună cu ceilalți colegi, cât și ca membru de partid. În această ultimă calitate, secretarul BOB era obligat să țină convorbiri cu fiecare membru despre activitatea lui profesională și în raport cu evenimentul politic culminat în luna noiembrie. Astfel ajung în BOB, împreună cu secretarul (Ion Apostol), am trecut peste indicația penibilă de a discuta despre alegerea „tovarășului”. I-am vorbit, în schimb, despre perestroika și urmările ei în statele socialiste est-europene. Fusesem surprins vorbind astfel de către un alt coleg, Damian Hurezeanu, chemat și el să dea „scoateala” a celuiși secretar de partid. Eram în relații bune cu Hurezeanu, deși nu-i împărtășisem multe păreri. Avea o minte predispusă la teorie istorică, din păcate deformată de exclusivismul marxist. În noiembrie 1967 - când mi-am susținut teza de doctorat cu o lucrare despre aspectul agrar al revoluției de la 1848 - Hurezeanu a fost unul dintre membrii comisiei. Cu mulți ani de studii la Moscova, Hurezeanu s-a îndoctinat atât de mult, încât devenise un temut teoretician marxist al istoriei noastre naționale, cu precădere cea modernă și contemporană. Angajat la întocirea lui din URSS prin anii '50-'60 la Institutul de istorie PCR, s-a lansat pe o asemenea poziție într-o susținută critică istoriografică. Dăruia tot ce întâlnea în cale, printre victime figurând însuși Dan Berindei.

Apostol Stan, Revoluția română văzută din stradă. Decembrie 1989-iunie 1990, Curtea Veche, București, 2007, p. 130-131

# NAVA MAI FUSESE DE DOUĂ ORI ÎN „COMĂ”

Nava „Mogoșoaia” a fost construită în 1975 și înmatriculată în 1976. Datele tehnice ale vaporului erau: lungime de 45,20 metri, lățime de 8,90 metri, înălțime de 9,70 metri, pescaj de 1,50 metri. Greutatea totală a navei era de 225 de tone. Pe navă exista un salon de clasa I, care nu era folosit pe ruta Galați - Grindu, și un salon de clasa a II-a. Numărul de locuri era de 150, însă nava avea capacitatea de a transporta până la 300 de persoane.

În navigație, o navă de 14 ani nu e deloc veche. Dovadă că unele dintre pasagerile „surate” ale „Mogoșoaiei” navighează și astăzi. Aparatura de la bordul vaporului era cea cerută de legile navigației, însă o parte din ea nu funcționa sau nu era tocmai modernă.

De exemplu, radarul de pe navă, care s-a dovedit ulterior că a funcționat corect la data de 10 septembrie 1989, nu avea însă dimensiunile cerute de Convenția de la Geneva.

Proprietar al vaporului era Întreprinderea de Navigație Fluvială NAVROM Galați.

Legătura dintre Galați și satul Grindu (județul Tulcea) era asigurată, alternativ, de trei pasagere: „Mogoșoaia”, „Malnaș” și „Mureș”.

În ancheta care a urmat accidentului din 1989 s-a demonstrat că nava funcționa conform standardelor, însă mulți dintre cei care o cunoșteau sau obișnuiau să călătorească cu ea nu se fereau să o caracterizeze scurta: „un jaf de vapor!”.

Programul de pe o zi al vaporului „Mogoșoaia”, când era „de serviciu”, consta în trei curse dus-întors. Primul drum îl făcea de la Grindu la Galați, la ora 5:00, iar ultimul de la Galați la Grindu, la ora 20:00. De două ori pe zi vaporul făcea o oprire și în Portul Bazinul Nou, unde lăsa sau lua muncitorii care făceau naveta.

Peste noapte, vaporul rămânea la



215 morți, dar numele vaporului a fost scos din apărtaț

pontonul de la Grindu.

O cursă Galați - Grindu dura aproximativ 35 de minute, iar una retur între 35 de minute și o oră (atunci când vaporul opra și la Portul Bazinul Nou, din dreptul șantierului naval).

Un bilet la această cursă costa 8 lei. Se făceau și abonamente, iar cei care lucrau ca marinari erau scutiți de plată, ca și copiii sub 12 ani.

Iarna, cursele nu mai circulau chiar după orar, iar când vremea era foarte rea, apăreau sloiuri pe fluviu sau Dunărea înghețată, pasagerile nu circulau.

Până să ajungă la cursa de la 10 septembrie 1989, „Mogoșoaia” mai suferise două „come”, remarcat scriitorul gălățean Petre Rău, cel care a

investigat și documentat timp de opt ani tragedia petrecută pe Dunăre, dar și viața de până atunci a vaporului.

Prima comă în care a intrat „Mogoșoaia” a fost la 27 octombrie 1982 și s-a petrecut în dreptul satului 23 August (astăzi I.C. Brătianu), aflat vizavi de Galați, pe celălalt mal al Dunării. Atunci, vasul sovietic Volga a intrat în vaporul românesc și i-a provocat o spărtură de 1,5 metri lățime și 3 metri lungime, pe lângă alte distrugereri și pagube. „Mogoșoaia” nău s-a scufundat însă atunci și nimeni n-a murit.

Vinovat pentru accident a fost găsit comandantul navei sovietice, care nu respectase regulile de navigație și pe cele de semnalizare pe

Dunăre în caz de vizibilitate redusă. „Mogoșoaia” a fost reparată și s-a întors la lucru.

A doua „comă” a vaporului s-a petrecut în 1988, când prova tribord a vasului „Mogoșoaia” a fost avariată grav, în timpul unei acostări la Grindu.

Se pare însă că nu a fost singura dată când „Mogoșoaia” s-a lovit nefericit de pontonul de la Grindu. Una dintre explicațiile oferite de „pisicani” pentru aceste rateuri de acostare stau tocmai în cantitatea de alcool pe care o consuma, uneori, echipajul.

Vaporul ieșise de la ultimele reparații cu jumătate de an înainte de producerea tragediei.

Carmen PLEȘA

## Mogoșoaia... Mogoșoaia nu mai vine

(Urmare din pag. 1)

Și apoi cine a mai auzit că pe Dunăre să se scufunde un vapor de pasageri?! Un pic mai târziu am auzit pe fereastră tot felul de vorbe pe afară, așa că am ieșit și am aflat vestea. Toți cei care discutăm știau câte ceva. Am plecat rapid în port. Acolo mi-am căutat un fost coleg, care cum lucra la Căpitania Portului. L-am căutat, dar Securitatea care era peste tot nu mi l-a dată drumul să trec. M-au tras de haină, mi-au rupt atunci haina, iar eu am lăsat-o acolo. La câteva luni după aceea, m-au chemat și mi-au dat haina cusută înapoi și și-au cerut suze. În fine, eu am trecut de ei, puteau să mă și împuște și tot treceau. Prietenul ăsta nu a știut ce să-mi zică și nu știa cine a scăpat. Toți erau terminați. M-a sfătuit să merg în Docuri, pe aproape de locul unde s-a întâmplat și unde erau aduși toți cei care au fost găsiți, vii sau morți”. (Marian Dârțu - „Mogoșoaia, istoria unei tragedii”).

„Pe-al meu l-ai văzut?!”,

„Era pe vapor fata mea?”

La Grindu, jalea creștea cu fiecare secundă pe malul pe care în dimineața aceea nu mai acostase Mogoșoaia. În prafu lui, câteva femei își urlau, prăbușite, durerea.

„Pe-al meu l-ai văzut?!”, „Era pe vapor fata mea?”... Soții și soții, mame și tați, bunici și bunice, copii alergau după Teodor Neagu, „Tudore!”, cum îl strigau în sat, care scăpase viu de pe vapor, și se repezise apoi în sat, cu prima barcă.

„Și eu mergeam printre ei și spuneam: nu, nu era pe vapor. Nu l-am văzut. Al tău nu era. Nici fata ta”, își aminteste, după 20 de ani, Teodor. Dar îi văzuse pe mai toți de cei care îl întrebuau consenții săi. Pe cine nu văzuse cu siguranță? Pe sora sa, pe Maria. Și nici nu aflase că se urcase și ea pe vapor în acea dimineață ca să vină la Grindu.

Vasile Cadiu zăgrăvea un apartament din cartierul gălățean Micro 16. „La ora 10 soția a venit și mi-a spus că a primit telefon de la o colegă care a anunțat-o că vaporul de Pisica s-a răsturnat. Am intrat în panica, fiindcă știam sigur că doi frați de-ai mei, împreună cu un nepot, trebuiau să

meargă la Pisica în dimineața aceea, pentru a culege via și a aduna semințe de floarea-soarelui. Ce a urmat a fost ceva de nedescris. Ziua o stăteam toată pe malul Dunării, iar noaptea mergeam la câte un priveghi, când la o casă, când la alta. Unde priveai, numai dolii și jale era. Mi-au murit fratele mai mare, Cadiu Gheorghe de 40 ani, împreună cu Florentin, fiul lui de 15 ani și celălalt frate al meu, Cadiu Paraschiv, de 34 de ani.”

### Câți oameni au murit, de fapt?

215 oameni au murit în acea dimineață o dată cu vaporul care i-a tras în Dunăre. Sau cel puțin atât s-a descoperit până acum. „Inițial, au vorbit autoritățile și presa locală, în acea știre dată după trei zile, de 169 de morți. La procesul care a urmat am mers pe cifra de 207 morți și, deși au venit după aceea dovezi că au fost mai mulți, probabil s-a mers în continuare pe această cifră, ca să se evite încurcăturile”, explică Petre Rău. Ca să deslușească numărul real de morți, scriitorul a luat la rând fiecare anunț dat la rubrica decese, din ziarul local, în zilele care au urmat tragediei și a mers pe firul lor, pentru a obține informații despre victime. A mers în cimitirile din Galați și Grindu, unde a verificat numele și datele de pe cruci. A întocmit formulare și le-a dat celor implicați în vreo fel în accident sau în operațiunile de după accident să le completeze, pentru a lămurii misterele legate de scufundarea vaporului.

Punând totul cap la cap, după ani întregi petrecuți în arhivele tribunalului și printre cei care avuseseră vreo legătură cu Mogoșoaia, a putut dovedi, alături de rudele și apropiații celor dispăruți în accident, că în tragedia de pe Dunăre, din 1989, au murit 215 persoane. „Mai mulți de 215 ar putea fi, mai puțini nu”, spune scriitorul.

Numărul „oficial” de victime calculat de autorități s-a făcut pornind de la biletele vândute pentru cursa din 10 septembrie 1989.

„Nu s-a ținut însă cont de trei aspecte în această statistică ce pornea de la biletele vândute. În primul rând, copiii sub 12 ani nu plăteau bilet. Nici marinarii, alții decât membrii echipajului, nu plăteau bilet pentru a circula cu pasagerul. Apoi, mai erau blatiștii - după aprecierea oamenilor din Grindu numărul lor ar putea fi undeva între 30 și 60 de per-

soane la o cursă”, explică Petre Rău.

Cea mai clară listă de dispăruți a întocmit Primăria din Grindu, ajutată și de faptul că într-un sat oamenii se cunosc foarte bine unii pe alții. 138 dintre victimele de pe Mogoșoaia erau locuitori cu acțiune în regulă ai satului Grindu.

Primăria din sat a făcut atunci și o statistică a familiilor dispărute.

- toți membrii: 9 (familia Malihen)
- ambii părinți: 6
- mama și copiii: 4
- tata și copiii: 3
- copii singuri: 5
- mame: 28
- tați: 30

Practic, în satul de la Dunăre nu a existat atunci casă fără dolii.

O parte dintre cei care au avut legătură cu catastrofa susțin ipoteza că pe vapor s-ar fi aflat atunci peste 300 de persoane. Unul dintre cei care vorbea într-o declarație de 300-400 de oameni care călătoreau pe Mogoșoaia este chiar un supraviețuitor al accidentului: Ion Cocu.

Unii dintre cei implicați în operațiunile de scoatere și identificare a cadavrelor susțin și ei că numărul de morți a fost mult mai mare. Există o ipoteză conform căreia autoritățile române au încercat să „piardă” cât mai multe cadavre, atunci când vaporul a fost scos la suprafață (cea mai mare parte dintre victime rămăseseră în epavă, blocate în cabina de clasa a II a în care erau strânse, din cauza frigului de pe Dunăre, din dimineața accidentului).

„S-a vorbit însă și de un număr de 380 de sicrie care fuseseră pregătite la docuri pentru cadavre, dar și de faptul că medicii legitși români au fost împiedicați să meargă să identifice cadavrele pe care anunțau că le-au găsit ucrainenii sau bulgarii pe partea lor de Dunăre”, spune Petre Rău. Dintre cele 215 victime, 37 erau copii cu vârste sub 12 ani, iar 17 dintre cei decedați aveau între 13 și 18 ani.

Cea mai tânără victimă a fost un copil de 2 luni, care a fost găsit în brațele bunicii, fără cap. Mai multe victime au fost găsite mult mai târziu, după accident, pe malurile Dunării, în România sau chiar în Bulgaria, iar altele nu au fost găsite niciodată.

Carmen PLEȘA

JURNALUL OMULUI SIMPLU

## Dezertor la 15 ani

(Urmare din pag. 1)

Pe la mijlocul lui noiembrie am fugit. În uniformă, cu bocancii în picioare, că n-aveam unde să mă schimb fără să dau de bănuț. Am plecat noaptea, peste gard. Santinela dormea, cred că și-a luat niște zile de arest din cauza mea... Am luat-o pe jos până la Ploiești și, de acolo, l-am sunat pe frate-meu de la un telefon public. Am mers până mi s-a acrit. M-a făcut ăla în toate feburile când m-a auzit. A venit la Ploiești cu mama, m-au luat cu mașina și m-au dus înapoi la liceu. Nu ne-am oprit decât în

biroul comandantului.

Mama a început să plângă cu sughițuri, frate-meu a început să se roage de comandant... Pușcăria mă mânca. Până la urmă, m-au luat acasă. Din purce, două damigene de vin și toți cei 4.000 de lei pe care îi aveam pe CEC pentru o mașină ne-a costat renunțarea la dosarul penal.

Până la urmă, m-au înscris la un liceu din oraș. Cât a plâns, săraca mama, în decembrie, la revoluție, gândindu-se că, dacă mă lăsa la Breaza, cine știe dacă nu ajungeam sub gloanțe...

(a consemnat Andreea SMINCHIȘE)

ARTICOLUL ZILEI

## Tați datornici

Ce frumos e când doi oameni care se iubesc hotărâsc să-și unească destinele, la bine și la rău, începând să construiască un cămin, o familie, desăvârșindu-se și împlinindu-se fiecare în parte, suind împreună un drum de muncă și de speranță. Și ce trist este atunci când un cuplu se destramă, pornind fiecare încoțor vede cu ochii, spre un viitor, adesea imprezvizibil, luptându-se cu amărăciunea, cu regretele, cu singurătatea... O despărțire însă e cu atât mai tragică cu cât ea se răsfărâșe și asupra copiilor, indiferent de vârstă, despărțirea părinților îi afectează profund, le marchează iremediabil copilăria. În scrisorile pe care le primim la redacție am întâlnit cazuri dureroase, așternute pe hârtie printre lacrimi, de către soții care ne-au solicitat ajutorul pentru împăcare sau pentru încredințarea copiilor, de către copiii care, ajunși la vârsta discernământului, ne povestesc neacuzările și tristețile lor, pricinuite de părinții care, depărții fiind, își dispută la nesfârșit copiii sau îi influențează împotriva celui „vinovat”, ascunzându-i când sunt vizitați sau ademenindu-i cu diverse recompense pentru dovezi de fidelitate unilaterală.

Deosebit de impresionante sunt însă scrisorile care descriu abandonul fățiș și total la care recurg unii foști capi de familie. Fie că se despart legal, fie că există numai o hotărâre judecătorească de încredințare de minori sau fug, pur și simplu, din familie, acești tați dezertează rușinos de la calitatea și obligațiile de părinte. Astfel, își năpăstuiesc copiii de două ori: o dată, lipsindu-i de ocrotire, supraveghere și dragoste lor și, încă o dată, neconstruind cu nici un leu, cum se spune, la creșterea acestora, sfidând legile scrise și nescrise ale societății, ale omeniei. Avem câteva exemple concrete la îndemână: Florin A. și Tudor C.V. Din București, Vasile P. Dintr-o comună suceveană, Gheorghe P. Din Brașov, oameni care au ajuns să fie căutați cu Miștia pentru a li se aminti că au niște obligații față de copiii pe care i-au adus pe lume! Ce este mai rușinos decât să ajungi să-ți dai un angajament scris că vei trimite bani acasă pentru pâinea și laptele copiilor, pentru hainele și jucării?... Unii dintre acești oameni continuă să încaseze alocația de stat pentru copii și s-o

folosească în scopuri personale, uitând că acești bani nu li se cuvin, nu sunt un cadou pe care li-l face lunar societatea, ci ei au o destinație precisă, înscrisă în principiile umaniste ale politicii țării noastre. Alții, opoșiți de parte de fostul cămin, neștiuți de nimeni, pe-acolo pe unde se află la lucru, nu-și declară fostul loc de muncă, pentru a nu se trezi cu hotărârea judecătorească de plată a pensiei alimentare pentru copii. Când sunt depistați, o iau brusca la picior spre alte locuri și, tot așa, azi aici, mâine în altă parte, timpul trece, copiii cresc și problemele „se rezolvă”. Ba unii au pretenții la anii nepuținței să aștepte și să primească ajutor din partea copiilor pe care i-au abandonat atunci când aveau mai multă nevoie de sprijin și iubire... O mamă va face întotdeauna tot ce-i stă în putere pentru a-și crește copiii, oricât de greu i-ar fi, va ști să facă orice sacrificiu imaginabil, se va da mereu la o parte, alegând între o rochie pentru ea și o jucărie pe care copilul și-o dorește nespus, jucăria. E însă cinstit să faci acest lucru, în timp ce atât dezertor nu contribuie luni sau ani de zile cu nimic? Un astfel de „tată” nu se întreabă el curând? Nu-i tresare inima când vede pe stradă copii de vârsta copiilor lui, pe care i-a părăsit și năpăstuit, nu simte nevoia să-i mângâie pe creștet și să-l întrebe cu duioșie părintească: „Ce mai faci, tu, măi, copilule?”...

„Stimate cititoare și stimați cititori, să fim venți în jurul nostru la cei care vin de-aurea, ce par a nu avea nici un trecut, care se codesc să răspundă la întrebările firești, care se uită furios peste umăr, care nu scriu și nu primesc scrisori, care trăiesc numai pentru ei. Precis, printre aceștia se strecoară și tați fugari, oamenii care și-au abandonat o dată cu pruncii și omenia. Să-i ajutăm să se dezmeticească, să-i trezim la realitate. Pentru că e posibil ca unii dintre ei să ne și mulțumească, recunoscători, că le-am arătat din nou calea spre casă, ca unor ființe rătăcite, doar, în deșul încălcat al vieții lor. Merită să încercăm!

Cristina Bălteanu Femeia, nr. 9/1989

## JURNALUL ZILEI

(Urmare din pag. 1)

### Toamna, pe litoral

La început de septembrie, stațiunile românești de la Marea Neagră încă forfoteau de turiști. Vremea se păstrase călduroasă. Temperatura mării oscila între 25-27 grade. Peste 36.000 de oameni practica cură heliomarină, anunțau angajații Întreprinderii Hoteluri și Restaurante Mangalia (IHRM). Directorul Vasile Trandafir anunța și alte atracții ale zonei. „Anul acesta am pus în valoare în stațiunea Cap Aurora o nouă sursă de ape sulfuroase mezo-termale, unde cele trei piscine au devenit astfel baze de tratament ad-hoc, declara Trandafir. Au fost efectuate, totodată, unele amenajări la băile mezo-termale din Venus, dându-se unui număr sporit de turiști posibilitatea de a-și ameliora aici sănă-

tatea.” Între 1967-1973 se construise mult în stațiunile Jupiter, Venus, Saturn și Cap Aurora. Câteva hoteluri se distingeau prin frumusețea amenajărilor interioare și exterioare. Datorită grădinii japoneze realizată de Mircea Georgescu, Hotelul Dana din Venus era una dintre perlele litoralului. În fiecare seară, barurile Paradis, Cătunul, Calypso, Cozia, Pelican încântau turiștii cu programe artistice de succes.

### Teatru pentru Congresul XIV

Pe scena dramatică brașoveană se juca în cinstea lui „23 August” piesa „Passacaglia” de Titus Popovici. Protagonisti erau, printre alții, actorii Mircea Andreescu (în rolul profesorului), Viorea Geantă-Chelbea (Ada), Andrei Ralea (Andrei), Dan Săndulescu (Knapp), George



Tudor (Mihai). Nu era singura piesă cu conținut politic. În întâmpinarea Congresului al XIV-lea, și alte drame în patru acte erau în pregătire. „Balconul” (de D.R. Popescu), „Pensiunea doamnei Olimpia” (de I.D. Șerban), „Sculptură în os” (de Paul Everac), „Ana-Lia” (de Dina Cocea) îi erau, de asemenea, dedicate. Toamna, publicul brașovean aștepta și alte premiere, cum ar fi „Stagiarii” (de Radu Iftimovici) și „Tartuffe”.

### Brigăzile științifice

Intellectualii de la oraș și sate, mairii, tehnicienii, fruntașii în producție alcătuiau brigăzile științifice. Împreună ar fi trebuit să organizeze dezbateri, mese rotunde cu publicul, „cadre” politice și economice, caledioscopuri culturale și tehnico-științifice. Totul pentru „culturalizarea maselor” și popularizarea performanțelor „noi revoluții tehnice”. Educația politico-ideologică, umanist-revoluționară, patriotică, materialist-științifică” erau apanajul activului cul-

tural, scria „Milcovul” (jud. Vrancea). Adoptând tactica punerii față în față a realizărilor din domeniu, ziarul dezvăluia cititorilor condiții și frunțașii. La rubrica „Așa da” se distingeau localitățile Adjuș, Focșani, Sîndrilar, Șerbănești, Cotești, Sihlea, Guguști, Pufești. De cealaltă parte, a lui „așa nu”, se aflau Dumitrești, Vidra, Măicânești, Urechești, Vultur, Pânciu, Movilița.

### Expoziție în cinstea tehnicii

Creția științifică și tehnică era la mare cinste și în cadrul Expoziției republicane, organizată cu prilejul încheierii celei de-a VII-a ediții a Festivalului „Cântarea României”. Era ora bilanțului într-un domeniu drag, „Tovarășei”. Potrivit cifrelor, oferite de organizatori, 3 milioane de „oameni ai muncii” rezolvaseră teme tehnico-științifice. Muncitori, cercetători, elevi, studenți și profesori „atacaseră” 293.000 de teme de cercetare. 53 de miliarde de lei se obținuseră doar din sporul de pro-

ducție, pretindea și presa vremii. Și exportul crescuse cu 14.6 miliarde de lei. Mii de mașini, sisteme de mecanizare și automatizare se introduseseră. La fel, nenumărate invenții brevetate.

### „Patroana” științelor din România

Peste tot și peste toate se înălțase, desigur, activitatea „savantului de renume mondial”, academician doctor inginer Elena Ceaușescu. „Patroana” științelor, pe seama căreia circulau glume despre necunoașterea formulelor chimice, conducea și Consiliul Național al Științei și Învățământului. Ani de-a rândul, se „remarcase” și la Institutul de Cercetări Chimice. Acolo se implementaseră tehnologii originale, susținute de Știința. Prin eforturile cercetătorilor, cauciuc poliizoprenic și cel polibutadienic, unii terpolimeri, plastifianți, poliesteri, polimeri sulfidici erau realizați în România.

Florin MIHAI



# „Am văzut barjele care încălecau vaporul“

(Urmare din pag. 1)

Am vrut să inot spre mal, dar m-a văzut cineva și mi-a aruncat un cablu electric. Am urcat pe barjă și am văzut, de sus, vaporul care se scufunda. Era cu botul în jos, în sens invers de cum mergea. I se vedea fundul și se ducea încet în jos, răsucindu-se. Cătălin Buruiană avea 15 ani și fusese trimis de mama sa să-i transmită un mesaj tatălui, care era la Pisica. Pe vapor i-a întâlnit pe unchiul și mătușa sa, care mergeau la Grindu împreună cu cei doi copii. Nici unul dintre ei nu a supraviețuit.

„Din vapor nu se mai vedea decât chila și o parte din elice. Când am văzut barjele pe aproape am început să mă îndrept spre ele. (...) Un naufragiat înaintea mea inota hotărât către barje. Îl urmăream să vedem cum procedea ca să se agăte de barjă. Eram convins că se va salva. Cineva i-a întins o mână. Când a ajuns în fața barjei, curentul apei l-a băgat dedesubt și a dispărut cu totul.“

Iacob Marian avea 17 ani în septembrie 1989.

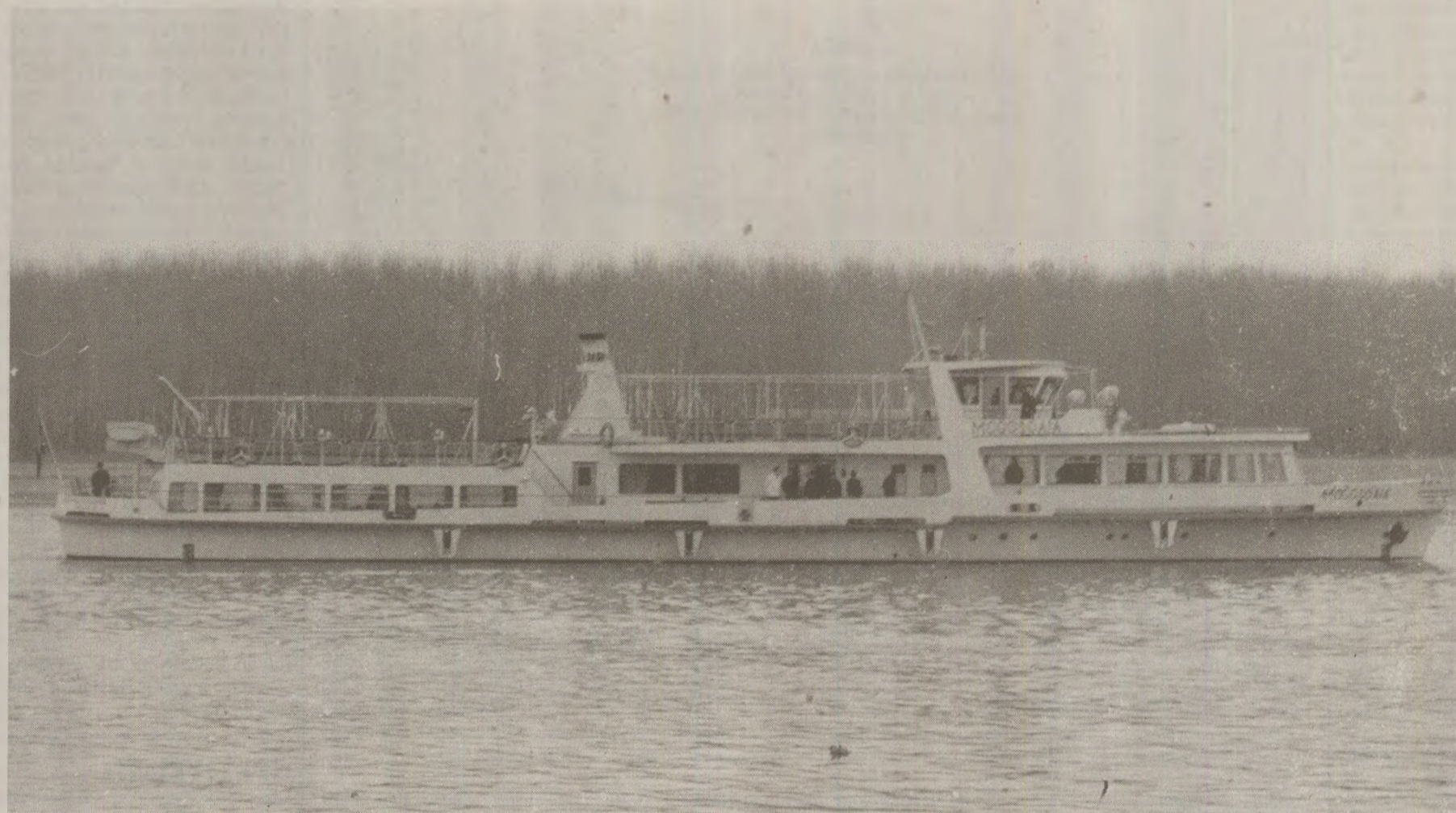
„Mi-a venit un jet de apă de pe geamul care s-a spart, drept în ochi. N-am apucat să-mi revin, că m-am trezit cu apa până la gât. Jetul acela m-a aruncat departe înspre pupa. Am început să simt prin jurul meu – așa cum eram în apă – picioare, mâini, bagaje... Am început să mă zbat, să caut o ieșire (...) Mi-a venit în gând tatăl meu, care mă trimisese la Galați, și-mi părea rău că am să mor, iar el o să se simtă vinovat de asta. El suferea și cu inima, iar eu țineam tare mult la el. Numai pe el l-am avut atunci în gând. La un moment dat, mi-am dat seama că nu mai am nici o șansă de scăpare și am încercat să mă înec. Voiam să scap de coșmarul acela. Îmi poceau urechile de durere, îmi văjăia capul groaznic. Simțeam că ne tot ducem cu vaporul la fund.“

S-a urcat pe barja bulgărească, unde se afla, printre alții, și Alexandru Bondărescu, despre care povestește că:

„Acesta dădea din mâini și plângea de mama focului într-un colț de barjă. Zicea că i-a murit o bună parte din familie. Îi tot întreba pe cei câțiva marinari bulgari care apăruseră pe barjă: «Măi, băieți, măi! Ce-ați făcut, măi! I-ați omorât pe toții!». Bulgarii nu înțelegeau nimic“.

Costel Petrache (20 de ani fără 10 zile). Se pregătea să plece în armată, iar părinții săi pregătiseră o mică petrecere la Grindu.

„Eram un bun inotător, dar nu aveam pe unde să ies de acolo. Au fost clipele în care mi-am văzut sfârșitul. Mi-am



Pasagerul Mogoșoaia, pe vremea când făcea liniștit curse pe Dunăre FOTO: AGERPRES

amintit că mama se rugase de mine să stau acasă și nu am ascultat-o. M-am și văzut mort. Mi-a trecut prin minte că mâncarea pe care mi-o pregătise mama cu atâta grijă pentru petrecere avea să fie folosită la pomana mea“.

Georghe Tuluceanu (34 de ani) se afla pe punte în momentul coliziunii.

„Dimineața când m-am sculat, am trimis-o pe nevastă-mea să facă rost de niște pâini, să le duc la țară. Atunci a sunat cineva la ușă. Era o cunoștință din Pisica.“

Aflase că pleca la țară și voia să-i duc vreo câteva pâini în sat la ai ei. Am refuzat-o, pentru că aveam și eu de dus pâini. Eram prea multe și pe vremea aceea băteau la ochi. M-a înțeles și mi-a zis că va trimite pâinile prin nepoatele ei. După accident, când mi-am dat seama că am refuzat o biată femeie pentru câteva pâini de dus la țară și din cauza asta nepoatele ei s-ar putea să se fi înecat, m-a apucat groaza“.

Nepoatele cu pricina nu au luat însă vaporul, în acea zi.

Vasile Petrache (34 de ani) se afla pe

puntea vaporului în momentul accidentului. Tatăl său era și el pe Mogoșoaia, dar nu a supraviețuit.

„Deodată am văzut șarpele din față, un convoi de barje care venea spre noi. Ne-a lovit, dar lovitură, nu glumă! Ne-a lovit exact în dreapta, așa cum pe la mijloc (...) M-am ținut de balustradă un timp, dar după aceea mi-am dat drumul și am făcut tumba cu el.“

A fost rănit când s-a urcat pe barja bulgărească, pentru că, de disperare, consătenii săi l-au agățat cu o cange de plicior ca să-l salveze.

Tuluceanu Marcel (33 de ani) a fost a doua persoană care s-a salvat, de pe Mogoșoaia, pășind pe barjă în momentul impactului. Pe vapor mai avea un nepot de 17 ani, care a murit.

„La un moment dat au ieșit dintr-odată de sub apă vreo patru sau cinci. Atunci am luat gaja de la barjă, le-am dat-o jos să se agăte de ea. Nea Ion Neagu era primul, parcă îl văd și acum în fața ochilor, era îmbrăcat într-o flaneă gri. Ceilalți s-au agățat de sârmă sau de nea Ion. Din cauza greutatei celor prinși,

sârma s-a rupt. Nici nea Ion nu a mai putut să reziste, a zis la un moment dat ceva că nu mai poate și s-a dus cu toții sub barjă, dispărând definitiv...“.

Radu Sava (37 de ani) s-a salvat spectaculos, înotând pe sub barja bulgărească.

„Când am ieșit am văzut barjele care încălecau vaporul și-l împingeau la fund. Fiind prins într-o zonă de unde nu mai aveam scăpare, pentru că totul era în mișcare și puteam să fiu lovit, am luat o gură de aer și am intrat pe dedesubtul barjelor. Când încercam să ies la suprafață, dădeam cu capul în barjă. M-am chinuit mult. Eram la capătul puterilor și am crezut că nu voi mai scăpa de-acolo...“.

Până la urmă a reușit să iasă pe partea cealaltă a barjei și s-a cățarat singur pe ea. El își amintește și de cel pe care-l vedea ca un fel de erou al acelei zile:

„Era unul la prova barjei, în apă, abia apăruse acolo, azvârlit probabil de pe Mogoșoaia. Se ținea de fusul ancorei. Asta nu știa deloc să înote. Dar se ținea strâns și avea un curaj nebun. Îl cu-

noșteam, lucrase la noi la IJPIPS o perioadă. Cred că îl chema Mihalea Costică, era mult mai în vârstă ca mine. Domnule, omul acesta era ceva de speriat. Îi salva pe cei din apă cu cablul de la vinci. A salvat vreo trei numai el. Când vedea câte unul pe aproape, îi întindea cablul și-i zicea: «Țin-te, măi, și tu de aici!»“.

Nicolae Pletea (48 de ani) lucra pe una dintre macaralele care aveau să participe la scoaterea navei Mogoșoaia. Ginerelul său a murit pe vapor.

„Așa ajunseser până la gât în câteva secunde (...) Am ieșit (...) În spatele meu, când am întors capul, l-am văzut pe puștiul acela cu bidozul. Mi s-a părut că este tras înapoi de sorb. L-am tras după mine și l-am rugat și pe Ion Cocu să mă ajute.“

Alexandru Bondărescu (Șașa) avea 65 de ani. Se afla pe Mogoșoaia împreună cu soția sa, fiica și doi nepoți. Declarația sa se încheie așa:

„Cu ocazia scufundării pasagerului, toți membrii familiei mele s-au înecat“.

Carmen PLEȘA

## RADIOGRAFII CULINARE

### Iepurele, bate-l vina!

În blocul în care locuim înainte de Revoluție, într-un apartament de două camere, viețuia familia Grigore. Ea pe la 50 de ani, învățătoare într-o comună apropiată de oraș, el, inginer la o fabrică de pâine. Nu aveau copii, doar un șoricar. Patrocle, de care eram sigură, băgam mâna în foc chiar, că e același din „Dumbrava Minunată“. Numai că nu înțelegeam de ce nu e și Lizuca pe lângă el. Dar asta este altă poveste. Interesant este că sâmbăta, domnul Grigore devenea vânător. Pantaloni și haină verde, pălărie cu o frumoasă pană de fazan, o pușcă așezată într-un toc din piele și o tolbă în care nu reușeam niciodată să-mi bag nasul. (Pe vremea aceea eram doar un copil foarte curios, iar Doamna Grigore, îndrăgostită de copii, ne lăsa să ne jucăm cu Patrocle sau cu jucăriile unui nepot care mai venea din când în când în vizită). Cu siguranță, familia Grigore nu a dus niciodată lipsă de carne și nu prea cred că i-am văzut vreodată stând la coadă pentru asta. Găsiseră o modalitate de a-și asigura toate cele necesare, apelând la o metodă veche de când lumea: trocul între cunoștințe. Ei aveau vânatul, alții untul, brânza, uleiul sau cosmeticele de calitate. Păcat că nu se puteau împușca și găinile că altfel ar fi dus-o și mai bine! Cerere și ofertă.

Ei bine, într-o zi bate la ușă doamna Grigore și îi dă mamei un pachet înfășurat în foie de ziar. Înăuntru, evident, un... iepure. Fără blană, desigur, căci mai erau necesare câteva piei pentru a fi gata o frumoasă haină lungă, cu nasturi mari, așa cum era la modă. Așa că a început agitația. Iepurele se poate face ca orice carne de porc, vită sau pasăre? O să le placă copiilor? Să mai invite pe cineva la masă? Cert este că, apelând la cunoștințe, s-a găsit cea mai bună rețetă, care nu necesita procurarea unor ingrediente speciale (pe care oricum nu cred că le-ar fi găsit în timp util, înainte de a se strica bunătatea de carne). O friptură la tavă din spinare și din ceea ce rămănea o ciorbă. Mai întâi au fost curățatii mușchii șirei și s-au împănât bine cu nițică slănină afumată, păstrată pentru sărmăluțele de Paște. S-a așezat friptura în tava cu unt topit (una albastră, de email, greu încercată în cuptor), s-a presărat sare și piper și s-a băgat în cuptor. Din când în când se mai stropsea cu zeama lăsată de carne. Când mirosul deja se strecurase prin toate colțurile casei, a fost scoasă tava din cuptor.

În tot acest timp, din bucățile de iepure rămase s-a făcut o ciorbă. S-a pus la fiert carnea într-o oală împreună cu vreo trei morcovi, două bucăți de păstârnac și o țelină, toate tocate cubulețe. Tot pentru gust s-au mai pus și două cepe mai mici tăiate mărunt, sare și piper. După ce s-a luat spuma, s-a turnat ulei și s-a acrit cu oțet și vin roșu de țară pus din damigeană, ca să se potrivească cu carnea de vânat. Și poate că iepurele ar fi lăsat o tradiție vânătoarească în familie, dacă părinții nu ar fi avut imprudența să îmi spună exact ce mâncam. A trebuit să trecă ceva vreme până când să mă apropii de vreo bucățică de carne. Devenisem vegetariană, și asta din cauza unui biet iepure.

Simona CHIRIAC

# Cea mai mare catastrofă de pe Dunăre: 215 morți

(Urmare din pag. 1)

## Numărul supraviețuitorilor – un semn de întrebare

Lista oficială făcută de Ministerul de Interne după catastrofă conținea un număr de 19 supraviețuitori. În articolul scurt care a apărut în ziarul local Viața Nouă, la trei zile după tragedie, se înaintea cifra de 18 supraviețuitori.

La 20 de ani de la accident, există dovezi concrete doar despre existența a 16 supraviețuitori. Aceștia sunt, în ordinea vârstei pe care o aveau la 10 septembrie 1989: Eugen Malihen (4 ani), Cristian Cristea (12 ani), Iordan Neagu (12 ani), Cătălin Buruiană (15 ani), Marian Iacob (17 ani), Costel Petrache (20 de ani), Laurențiu Nenciu (24 de ani), Teodor Neagu (32 de ani), Maricel Tuluceanu (33 de ani), Georghe Tuluceanu (34 de ani), Vasile Petrache (34 de ani), Radu Sava (37 de ani), Costache Mihalea (47 de ani), Nicolae Pletea (48 de ani), Ion Cocu (50 de ani), Alexandru Bondărescu (65 de ani).

„Cercetările organelor de anchetă de atunci au arătat că sunt 19 supraviețuitori. Cele trei nume în plus care apar în listă sunt Tudorel Neagu (13 ani), din Galați, Marian Deceanu (17 ani), din Grindu, Georghe Cătălin (15 ani), din Galați. Numele de Tudorel Neagu nici nu există oficial, în Galați, dar probabil s-a produs atunci o confuzie, pentru că mai existau doi supraviețuitori cu acest nume. Unul dintre ei, Neagu Iordan, avea aproape aceeași vârstă, iar lui Teodor Neagu, celălalt supraviețuitor, i se spunea în sat Tudorel“, explică scriitorul Petre Rău, autorul cărții „Mogoșoaia – istoria unei tragedii“.

Nici de urma lui Marian Deceanu nu s-a dat vreodată. În Grindu nu există o persoană cu acest nume, dar există mai multe familii Deceanu. Confuzia, explică Petre Rău, ar putea veni de la celălalt Marian în vârstă de 17 ani, care s-a salvat – Marian Iacob.

Misteriosul și inexistentul Cătălin Georghe de 15 ani, ar putea fi unul și același cu Cătălin Buruiană (tot 15 ani), pe al cărui bunic din Grindu îl cheamă Georghe.

„Multe nume de supraviețuitori am găsit, de-a lungul timpului. Unii fuseseră trecuți drept supraviețuitori ai catastrofei doar pentru că pierduseră vaporul pentru că au stat prea mult la cărciumile din port“, spune Petre Rău.



Unul dintre ceasurile de la bord, oprit exact la ora impactului

La procuratură nu există nici măcar o singură declarație dată de vreunul dintre cei trei prezenți ca supraviețuitori.

Nu este exclus însă, explică scriitorul, ca să fi fost și supraviețuitori care călătoreau clandestin pe vapor – lucru des întâlnit la acea vreme – și nu au vrut să intre în atenția autorităților. N-ar fi exclus nici faptul ca anumiți supraviețuitori să fi dat declarații care n-au fost pe placul autorităților de atunci – de exemplu, faptul că echipajul românesc se afla sub influența alcoolului sau că vaporul era într-o stare foarte proastă – ceea ce i-a făcut pe anchetatorii să-i „șteargă“ de pe listele oficiale.

Ar fi fost greu și pentru cei care sunt recunoscuți oficial drept supraviețuitori să-i numere pe cei care au scăpat în acel moment. Nu doar pentru că șocul a fost foarte mare, ci și pentru că nu toți supraviețuitorii au fost preluați de aceeași navă. O parte au ajuns pe barjele bul-

gărești, o parte pe împingătorul Podeni – 1. Mai există și varianta că eventuali alți supraviețuitori nu s-au declarat de teama publicității care se va face în jurul lor. Cel puțin din partea presei n-ar fi avut de ce să se îngrijoreze, deoarece autoritățile au ținut evenimentul sub mare discreție.

O știre scurtă pe agenția Agerpres și încă două apărute în ziarul local la trei, respectiv patru zile după accident, au fost toată „publicitatea“ de care s-a bucurat cazul în presa vremii.

În cei 20 de ani scurși de la producerea tragediei au murit, dintre supraviețuitorii de pe Mogoșoaia: Laurențiu Nenciu, Costică Mihalea, Alexandru Bondărescu. O parte din cei 16 au emigrat sau s-au mutat în alte localități, iar alții sunt foarte bolnavi. Puțini dintre ei vor să vorbească despre mare, ci și pentru că nu toți supraviețuitorii au fost preluați de aceeași navă. O parte au ajuns pe barjele bul-

Carmen PLEȘA

## ECONOMISEȘTI și CITEȘTI!

**BIBLIOTECA PENTRU TOȚI**  
O colecție de literatură românească

În fiecare miercuri, numai cu **JURNALUL NAȚIONAL** CEL MAI CITTIT ZIAR DE CALITATE [www.zurnalul.ro](http://www.zurnalul.ro) **10,9** LEI

*Cărțile se distribuie la chioscuri sau cu abonamentul Jurnalul PLUS și Jurnalul cu Carte.*



ROMÂNIA ÎN PRESA INTERNAȚIONALĂ

„Dezastru pe Dunăre!”

Dacă în presa românească din septembrie 1989 evenimentul a trecut aproape neobservat, numeroase publicații străine – americane, canadiene, italiene, spaniole, belgiene etc. – publică informații despre cele întâmplate la Galați încă de la 11 septembrie. Cele mai multe dintre ziare citează o corespondență a Associated Press din Viena – Austria. Apar ca surse de informație și Agerpres – despre care se spune că a dat doar „o scurtă informare”, la mai mult de 10 ore de la accident, dar și agenția bulgară BTA, precum și cea iugoslavă Tanjug.

Numărul de victime diferă, în funcție de sursa de informare pe care a avut-o publicația respectivă și este, în tot cazul tuturor articolelor, mai mic decât cel real. Inițial, mai multe publicații vorbesc despre posibilitatea existenței unui număr mare de turiști străini pe „Mogoșoia”, influențate probabil de termenul „feribot” cu care fusese botezată, în engleză, Mogoșoia, și de faptul că în Delta Dunării începuseră să meargă turiști străini.

Ulterior o parte din ziare revin asupra informației și spun că nu au existat cetățeni străini la bordul vaporului scufundat. De altfel, era foarte puțin probabil ca un turist străin să aleagă să călătorească pe o cursă locală, care nici măcar nu ajungea în Delta.

151 de persoane dispărute după o coliziune pe Dunăre

Chicago Sun-Times, 11 septembrie 1989  
În urma coliziunii dintre o navă românească de pasageri și o barjă sub pavilion bulgăresc pe Dunăre, 151 de persoane au fost date dispărute, potrivit Agerpres. Un cotidian britanic spune că majoritatea pasagerilor de la bordul navei sunt turiști din Vest. Informațiile Agerpres arată că 18 dintre cei 169 de pasageri și 13 membri ai echipajului au fost salvați. Naționalitatea pasagerilor nu a fost divulgată. Coliziunea a avut loc în amonte de portul Galați, la aproximativ 125 de mile nord-est de Capitala București.

Se spune că nava s-a scufundat „în condițiile unei vizibilități slabe”. Potrivit Agerpres salvatorii continuă căutarea victimelor accidentului. Agenția bulgară de presă, BTA, spune că nava „Mogoșoia” s-a lovit de convoiul sub pavilion bulgar „Petar Karamincev”, compus dintr-un împingător și șase barje încărcate. „După ce nava bulgărescă a dat alarma, echipajul împingătorului și al navelor din apropiere au fugit după ajutor”, potrivit BTA.

După coliziune, Mogoșoia s-a răsturnat și s-a scufundat. Agenția de presă bulgară spune că la bordul împingătorului nu au fost raportate victime.

Cauza coliziunii nu a fost dezlăuită. Ziarul londonez „The Independent” spune că majoritatea pasagerilor din cei 169 aflați la bordul navei Mogoșoia, erau turiști occidentali. Ziarul citează surse din partea oficialilor navali din Viena.

Președintele român, Nicolae Ceaușescu, a convocat o comisie guvernamentală care să investigheze accidentul, iar autoritățile bulgare cooperează la anchetă.

Naufragiul de pe Dunăre din secțiunea românească a făcut 164 de victime

Le Soir (Belgia), 11 septembrie 1989  
164 de persoane au fost date dispărute ca urmare a naufragiului de duminică a unui vapor românesc care a intrat în coliziune cu un remorcher bulgăresc pe Dunăre, în apropiere de orașul Galați, precizează Agerpres. Se pare că vizibilitatea scăzută din zonă a dus la această catastrofă. Doar 18 persoane, dintre cei 169 de pasageri și 13 membri ai echipajului, au putut fi salvate. Agenția informează că echipajul remorcherului bulgăresc este în stare bună. La recomandarea lui Nicolae Ceaușescu, liderul Partidului Comunist și șeful statului român, o comisie guvernamentală va deschide o anchetă la fața locului pentru a determina cauzele accidentului.

O ceață deasă – cauză probabilă a catastrofei – a făcut ca operațiunile de salvare să fie foarte dificile. Ele au fost suspendate în cursul nopții. Posibilitatea de a mai găsi alți supraviețuitori, în afara celor care au fost salvați în primele minute care au urmat catastrofei, este considerată practic nulă: nava s-a scufundat imediat după ce, brusc, s-a dezechilibrat pe o parte. Naționalitatea pasagerilor dispăruți nu este cunoscută.

Înghițiți de Dunăre

La Repubblica, 12 septembrie 1989  
Duminică dimineață, pasagerii unei curse pe Dunăre au fost înghițiți de fluviu în câteva secunde, fără ca cineva să poată face ceva, din cauza ceței dese care învalia zona. La 48 de ore de la naufragiu doar 18 persoane au fost salvate, în timp ce 161 au fost date dispărute. Dar cei care sunt astăzi dați dispăruți vor constitui, cel mai probabil, și numărul total de morți. Ambasada noastră la București s-a informat imediat despre eventuala prezența la bord a unor cetățeni italieni, dar autoritățile locale au exclus posibilitatea ca în dezastru să fie implicați și cetățeni străini. Nu există o listă a pasagerilor. (...)

Feribotul făcea naveta între cele două maluri ale fluviului, la bordul său putându-se imbarca oricine, o listă de pasageri nefiind ținută. Prezența străinilor va putea fi exclusă categoric doar după recuperarea tuturor corpurilor. Ieri dimineață s-a scurs o informație reproducută de o agenție italiană, potrivit căreia surse apropiate Ministerului de Interne Român spun că mulți dintre dispăruții ar fi fost turiști occidentali. Știrea a fost publicată și în ziarul „The Independent”. Din partea autorităților române nu a venit însă nici o confirmare sau dezmințire. În prezent trebuie să ne bazăm pe puținele informații oficiale pe care le avem, venite în principal de la agenția română Agerpres și de la cea bulgară BTA. Duminică seară, telexul românesc a ignorat complet această știre, iar ziarurile de ieri au inclus doar o scurtă notă. La Ambasada română un interlocutor anonim ne răspunde că ambasadorul nu este la Roma. Dezastru pe Dunăre? Nu știu, nu știu. Astfel că tot ce se știe este că președintele Nicolae Ceaușescu a instituit o comisie guvernamentală care să ancheteze cauzele coliziunii. O perdea secretă acoperă detaliile acestei catastrofe, cea mai gravă de până acum pentru flota română.

Tragedia s-a petrecut duminică dimineață la ora 8:20, când un feribot românesc, Mogoșoia, cu 169 de pasageri la bord și 10 membri ai echipajului, s-a ciocnit cu un remorcher bulgăresc, care transporta barje încărcate cu minereu de fier. Încercătura provenea de la Reni, URSS. Feribotul românesc mergea către portul Galați. Remorcherul a lovit cu prora flancul celeilalte ambarcațiuni care mai întâi s-a aplecat pe o parte, apoi s-a răsturnat și s-a scufundat. Cauza accidentului, potrivit surselor oficiale, a fost vizibilitatea scăzută care nu le-a permis celor doi comandanți să observe prezența celeilalte ambarcațiuni. Echipajul remorcherului bulgăresc care a lovit feribotul cu 179 de persoane la bord a dat imediat alarma și pe urmă a încercat din răspuț să-i salveze pe naufragiții, împreună cu alte ambarcațiuni care navigau duminică dimineață în împrejurimi. Operațiunile de încercare de salvare a eventualilor supraviețuitori au continuat pe tot parcursul zilei de ieri, însă munca salvatorilor a fost împiedicată de aceeași ceață care a cauzat și ciocnirea dintre cele două ambarcațiuni, ei reușind să salveze doar 18 pasageri. Pentru ceilalți nu a mai fost nimic de făcut.

Teama că pe feribot ar fi putut fi și turiști străini, și în special italieni, nu e neîntemeiată având în vedere că în ultimul timp Dunărea a devenit o destinație preferată de conaționali noștri. Pe tot parcursul verii și până în octombrie multe agenții organizează croaziere pe al doilea fluviu ca mărime din Europa, după Volga. În fiecare an sunt circa cinci mii de turiști pe Dunăre. Anvergura Dunării (bazin de recepție de 817 mii de kilometri pătrați) și lungimea sa (2.860 km din care 2.588 navigabili) o fac să fie o importantă rută turistică. De la începutul secolului trecut malurile Dunării au atras mulți vizitatori, cu nave rapide sau cu hoteluri plutitoare dotate cu tot confortul, cu escale în trei capitale – Viena, Budapesta și Belgrad – și traversarea a opt țări: Germania Federală, Austria, Ungaria, Cehoslovacia, Iugoslavia, Bulgaria, România și URSS. Înainte să se verse în Marea Neagră, cursul Dunării formează și o parte a frontierei dintre România și Uniunea Sovietică. Dar cel mai frumos fluviu din Centrul și Estul Europei este și o importantă cale de transport. În anul 1988 pe Dunăre s-au transportat 3,5 milioane de tone de mărfuri. Istoria flotei care navighează pe Dunăre datează de la începutul secolului trecut. Compania de navigație pe Dunăre datează din 1829 și încă din 1835 făcea legătura între Viena și Marea Neagră.



anunțuri

CERERI ȘI OFERTE DE SERVICIU

Dirrecția Sanitară Regională CFR București încadrează de urgență prin transfer interes serviciu, șef serviciu administrativ, pază, PSI, în condițiile Legii 12/1971.

[API Amzei cu sediul în București Bd. Alex. I. Cuza nr.56, Sector 1 încadrează de urgență paznic, cu respectarea condițiilor de studii și vechime prevăzute de Legea 12/1971 precum și cu domiciliul stabil în București.

Caut femeie îngrijire copil 4 ani, zona Crângași.  
ICRA București încadrează conform

Legii nr.12/1971: șefi depozite, lucrători gestionari, lucrători comerciali, magazineri, mașiniști, tractoriști, revizor tehnic auto.

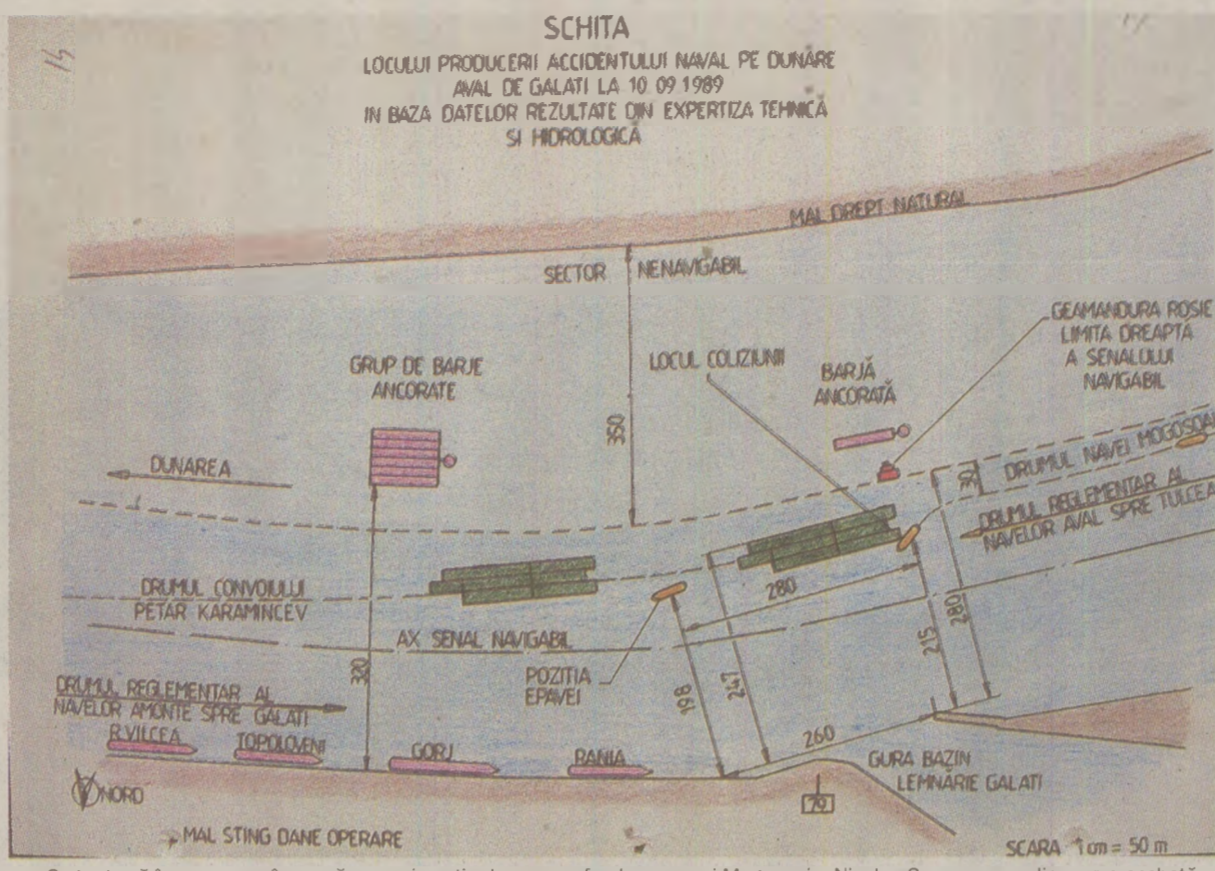
ILV Policolor încadrează un economist cu experiență în probleme de pret, cost, doi economiști la serviciu contabilitate, un analist programator cu studii superioare.

VĂNZĂRI

Vând casa 10 camere, curte, garaj, zona Radiofuziune.

Vând Dacia 1300 convenabil. Aștept provincia.  
Vând urgent monument funerar.

Comisia de experți i-a raportat lui Ceaușescu: Anghelovski e vinovat!



Cu toate că în presa românească s-a scris puțin despre scufundarea navei Mogoșoia, Nicolae Ceaușescu a dispus o anchetă amănunțită asupra accidentului. Vinovat a fost declarat comandantul navei bulgare FOTO: Arhivele Naționale

(Urmare din pag. 1)

Au fost salvați doar 19 pasageri, scria în raport. Printre norocoși se aflau 10 muncitori de la Navrom, Antrepriza de construcții hidrotehnice, Combinatul siderurgic Galați, un marinier de pe vas, un pensionar și șapte elevi. Din anchetă mai reieșeau și profesii pasagerilor decedați. Au decedat 37 de turiști, 72 de muncitori de la întreprinderi gălățene, 12 pensionari, 18 casnice, 38 de elevi și 9 marinari din echipaj.

Mai târziu s-a stabilit însă că numărul victimelor a fost mai mare, depășind chiar 230 de persoane. În numărul supraviețuitorilor a scăzut, nu se știe cum, la... 16. Inexactitatea cifrelor s-ar explica doar prin rapiditatea cu care raportul trebuia prezentat, „Tovarășului”.

Angelovski, vinovat de tragedie

„Vinovat de producerea acestui incident deosebit de grav este comandantul navei bulgare Gheorghe Petrov Anghelovski pentru încălcarea flagrantă atât a reglementărilor internaționale, cât și a celor ale Republicii Socialiste România privind navigația pe Dunăre”, au concluzionat experții. Anghelovski condusese convoiul pe culoarul destinat navelor care circulau în aval, provocând tragedia. Mai mult, nu informase Căpitania Portului Galați despre intrarea convoiului de barje în zona portului, așa cum era procedura. Nici nu avertizase acustic și vizual prezența vasului său, deși pe Dunăre, în zona impactului, ceața densă provocase o vizibilitate redusă.

În sfârșit, pilota singur nava, fără a fi secondat de un specialist în radar. Concluziile anchetei s-au bazat pe expertiza tehnică și hidrografică, precum și pe declarațiile supraviețuitorilor și ale martorilor. Comandantul bulgar a fost arestat și deferit justiției.

Lipsuri și la români

Comisia a descoperit greșeli și autorităților române. Inspectoratul Navigației Civile și Căpitania Portului Galați dovediseră, printre altele, „lipsă de fermitate și exigență în efectuarea controalelor asupra activității personalului însărcinat cu supravegherea navigației fluviale”. În plus, au permis navelor să intre în zone aglomerate, precum portul, în condiții meteorologice nefavorabile. „Conducerea întreprinderii de navigație fluvială Galați nu a luat toate măsurile pentru pregătirea personalului navigant și de verificarea periodică, teoretică și practică a acestuia în vederea atestării pe funcțiile ocupate. Departamentul transporturilor navale nu a controlat cu răspundere și exigență modul în care Inspectoratul de navigație civilă și întreprinderea de navigație fluvială Galați aplică normele privind siguranța navigației, pentru a se asigura ordinea și disciplina în scopul prevenirii accidentelor în navigația fluvială”. În consecință, comisia cerea să se „taie în carne vie”. S-a cerut destituirea din funcție a inspectorului-șef al Inspectoratului navigației civile (Gh. Iurașcu), a directorului întreprinderii de navigație fluvială Galați (Iulian Simionescu), a căpitanului-șef al Portului Galați (Iancu Mărgărit), a altor directori adjuncți, inspectori,

dispeceri și șefi de servicii ai flotei, ofițeri de port. Zece, în total, amenințați cu destituirea sau cu retrogradarea.

Ordine și disciplină!

Pentru îndreptarea greșelilor, comisia a propus și câteva măsuri. „Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor va îmbunătăți în termen de 30 de zile regulamentele de ordine interioară, de exploatare a navelor, în concordanță cu cerințele actuale ale navigației fluviale, cu nivel tehnic ridicat al aparatului de navigație și de control cu care sunt dotate noile tipuri de nave, asigurându-se cunoașterea temeinică a acestora, a reglementărilor internaționale, dar și ale RSR, privind navigația pe Dunăre, de întregul personal al navelor.

Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor, Departamentul Transporturilor Navale vor instrui în acest prin cursurile de ridicare a pregătirii profesionale întregul personal al căpitanilor și cel al marcat, urmând ca la încheierea cursurilor aceștia să fie atestați în cadrul centrelor de perfecționare ale ministerului. Inspectoratul de Navigație Civilă, căruia îi revin sarcini directe în asigurarea siguranței navigației, să fie subordonat nemijlocit Transporturilor și Telecomunicațiilor, pentru ca astfel să se acționeze operativ de conducerea ministerului pentru întărirea ordinii și disciplinei. „Dezbateri și programe, imbinățiite” de trafic completau lista de sugestii ale comisiei de experți. Recuperarea daunelor se afla, de asemenea, printre priorități.

Florin MIHAI

Tăcerea presei

Ziarul local Viața Nouă din Galați publică abia miercuri, 13 septembrie 1989, o știre de câteva rânduri de tip „proces verbal”, despre ce se întâmplase pe Dunăre, fără a intra însă în detalii. Știrea a apărut într-un colț din pagina a doua a ziarului, cu font normal, „rătăcită”, practic, printre alte informații. Și aceasta în condițiile în care paginile de „mică publicitate” ale ziarului erau pline, la rubrica decese, de anunțurile date de rudele și prietenii celor care își pierduseră viața în accidentul de pe Dunăre.

Articol din Viața Nouă, 13 septembrie 1989  
Accident naval pe Dunăre  
Duminică, 10 septembrie, pe Dunăre, în aval de Galați, în condiții de vizibilitate redusă, o navă românească de pasageri s-a ciocnit cu un remorcher ce naviga sub pavilion bulgar. Ca urmare a ciocnirii, nava românească de pasageri s-a scufundat. Din cei 169 de pasageri și 10 membri ai echipajului, au fost salvate 18 persoane. Operațiunile de salvare continuă.

La indicația conducerii partidului și statului, personal a tovarășului Nicolae Ceaușescu, s-a constituit o comisie guvernamentală pentru a cerceta la fața locului cauzele producerii accidentului.

Potrivit informațiilor din cartea „Mogoșoia, istoria unei tragedii”, la data la care apare știrea din Dunăre fusese deja culesă 80 de cadavre. Numărul victimelor despre care vorbește ziarul este, evident, mai mic decât cel real.

La 14 septembrie, Viața Nouă reia informația, concentrându-se pe acțiunile pe care le demarase partidul în legătură cu accidentul naval. Se precizează, de asemenea, că s-a deschis la CEC un cont unde pot depune bani toți cei care vor să-i ajute pe urmașii celor decedați în accident.

Articol din Viața Nouă, 14 septembrie 1989  
În legătură cu soluționarea problemelor generate de tragicul accident naval  
Urmare a accidentului naval produs în ziua de 10 septembrie 1989, la nivelul județului Galați s-a constituit o comisie pentru soluționarea problemelor generate de acest naufragiu.

Comisia întocmește în prezent documentația necesară pentru stabilirea drepturilor de asigurări sociale prevăzute pentru membrii familiilor victimelor tragicului accident. Între aceste drepturi amintim ajutoare de deces, pensii pentru urmași, alocații de stat pentru copii, locuri de muncă pentru persoanele neîncadrate, acțiuni de ocrotire a minorilor prin formele stabilite de lege.

remorcher, șalupe, bacuri pentru operațiuni de transport, aparatul specifică activității personalului de intervenție și scufundări.

Totodată, începând de ieri, 13 septembrie, la cererea unui număr mare de cetățeni, Filiala CEC a inițiat un Cont al Omeniei pentru depunerea unor sume de bani, în vederea întrajutorării familiilor care și-au pierdut viața.

Contul Omeniei, având numărul 8.89.0.061, funcționează la toate ghișeele CEC din municipiul Galați. Nici Scinteia, nici România Liberă nu au relatat atunci despre scufundarea vaporului Mogoșoia. Cu atât mai puțin televiziunea publică.

În aceste condiții, singurele informații la care au avut acces apropiații celor decedați și gălățenii în general au fost cele care scăpau de la cei implicați în acțiunea de recuperare a navei și a cadavrelor.

La cererea autorităților de atunci – Securitatea și Ministerul de Interne, prin Miștia Transportului, doi operatori au filmat operațiunile de la morgă din docuri, curșum și pe cele din timpul ranfluirii navei.

Foarte mulți gălățeni au stat în acele zile pe faleză Dunării, urmărind operațiunile prin care se încerca scoaterea pasagerului Mogoșoia și încercând să afle sau schimbând informații despre cele întâmplate în dimineața zilei de 10 septembrie.

Nici bulgarii n-au dat prea multe informații în buletinele normale ale agenției de presă bulgare. BTA, nu a aparut mai nimic imediat după catastrofă. La cel închis /C-2/ – pentru membrii CC a PCB, la două zile de la accident apare un grupaj de extrase de la diferitele agenții și ziare. Vina pentru accident era atribuită comandantului navei „Mogoșoia” care nu a acordat prioritate navei „Petar Karamincev”, și a efectuat o manevră periculoasă în condiții de vizibilitate redusă. Cifra victimelor nu a fost publicată.

Tot din arhiva BTA rezultă că presa din România nu a informat despre telegrama de condoleanțe trimisă de secretarul general al CEC al PCB, Todor Jivkov.

Presa bulgară a început să informeze despre cazul „Mogoșoia” abia după căderea lui Jivkov. (Petio Petkov)

Precizăm: La data producerii accidentului, Petio Petkov era corespondent al agenției BTA la București. Informațiile despre tragedia petrecută pe Dunăre le-a primit din... Bulgaria. „Informația pentru presa sofiotă a venit din căpitania bulgară. În condițiile de atunci eu nu știam decât ceea ce a scris Scinteia, adică... mai nimic”, spune Petio Petkov. Jurnalistul își mai amintește că a făcut un interviu cu căpitanul navei bulgare, în perioada de după accident, când l-a întâlnit la ambasada Bulgariei de la București, dar că nu a mai apărut, pentru că tocmai căzuse Ceaușescu.

Carmen PLEȘA

tv 10 septembrie 1989

- 11:30 Lumea copiilor. Mulțumim pentru frumoasa copilărie, pentru anii de învățătură! Editorial în prag de an școlar. Copilărie, ani de bucurii din copilărie. Rubrică în serial despre viața și opera lui Ion Creangă. Purtători ai străbunelor tradiții. Reportaj realizat în tabăra republicană de folclor de la Năvodari. Desene animate. Redactor Dana Oprea. Telefilmoteca de ghiozdan. Ursulețul Panda. Producție a studiourilor de filme pentru copii din RP Chineză. Premieră TV. Cu: Gong Xundong, Cheng Haiguang, Shi Yuan, Liang Qinggang, Zhu Zhenguo, Han Feng, Ma Ji. Regia Chen Jinshu. Episodul 2
- 12:25 Sub tricolor, la datorie! La școala spiritului revoluționar. Reportaj. Omul de lângă tine. Rânduri despre tovarășia ostășească. Urmașii eroilor din Dealul Spirii. Evocare cu prilejul Zilei Pompiierilor. Redactor maior Ion Mița
- 21:40 Viața satului. În întâmpinarea Congresului al XIV-lea al partidului – congresul marilor împliniri socialiste. Actualitatea în agricultură. Oameni, fapte, atitudini. În pregătirea deschiderii noului an școlar. Noutățile din știință și practica agricolă. Redactor Gheorghe Verma
- 13:00 Telex
- 13:05 Album duminical. Pagini muzicale de mare popularitate. Mereu la datorie! Reportaj. Drag mi-e cântecul și jocul românesc. Melodii populare. Colana înfinită a iubirii de patrie. Recită actorii: Silvia Năstase, George Oancea, Radu Duda, Gelu Nițu. Cântec de viață, cântec de pace. Muzică ușoară cu: Alexandra Canareica, duetul „Stereo”, formația „Roșu și Negru”. Teatrul scurt: „Cura helioterapică”. Adaptare după Ioan Slavici. În distribuție: Dem Rădulescu, Virgil Ogăsanu, Păpăl Panduru, Daniel Tomescu, Adina Popescu, Cristina Stamate, Anda Pandrea. Telesport. Atlografla operetă. Cântă Eugenia Ilina. Ilustrate muzicale din țară. Pagini instrumentale cu Dan Grigore. Secvența teatrală. Redactor coordonator Ioana Bogdan
- 15:00 Închiderea programului
- 19:00 Telexjurnal
- 19:20 Cântarea României. Omagiul țării, conducătorului iubit. Emisiune realizată în colaborare cu Consiliul Culturii și Educației Socialiste și cu Comitetul de cultură și educație socialistă al județului Mureș
- 20:25 Film artistic. Acuzatul
- 21:55 Telexjurnal
- 22:00 Închiderea programului

vremea

În țară, vremea a fost rece, cu cerul înnorat. Au căzut ploii sub formă de aversă în toate zonele țării, dar mai accentuat în centrul, nordul și nord-estul țării. În zonele de deal și de munte, viteza vântului a atins 80 km/oră. Pe acurci s-a semnalat ceață, îndeosebi în depresi-

nile intramontane. Temperaturile maxime au fost cuprinse între 17 și 19 grade, cele minime, între 12 și 14 grade. În București, vremea a fost rece, cu cerul înnorat. A plouat pe tot parcursul zilei. Temperaturile maxime s-au situat în jurul valorii de 19 grade, cele minime între 14-16 grade.

amintiri



INDUSTRIALE

ORIZONTAL: 1) Ramură de bază a industriei. 2) Hârtie folosită ca indicator în industria chimică. 3) A prepara – Două diode. 4) La finalul versurilor – Produs alimentar pe bază de fructe. 5) Rece! – Produs de panificație. 6) Materie primă în industria încălzimintei – Bine! 7) Miez de metal! – Ortac. 8) Firide. 9) Telefon, telegraf – În coloranți! – Eficiență. 10) Ajută omul în toate procesele industriale.

VERTICAL: 1) Experiment. 2) Localitate dâmbovițeană cu o unitate a industriei electrotehnice. 3) Produs organic având miros aromatic – Taler. 4) Atacă materialele feroase – Primele economii! 5) Unitate de măsură – Legume-fructe – În centrul activității industriale. 6) Potențial termodinamic. 7) Arbore cu flori parfumate – Din nou – Știință și tehnică. 8) „Industria Sărmei” – Gaze și petrol – Verbul ștețelilor. 9) Alealoid folosit în industria medicamentelor – Organizație comercială. 10) Industria care se hrănește.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									

Dicționar: ATIA Informația Bucureștiului, 1989