

Prof. univ. dr. Valentin CIORBEA

ROLUL MĂNĂSTIRII DINTR-UN LEMN ÎN CONLUCRAREA ARMATEI ROMÂNIEI CU BISERICA ORTODOXĂ. PROIECTUL GENERALULUI PAUL (PAVEL) TEODORESCU 1938-1977

*„Ferm convins și profund recunoscător **Bisericii** pentru importantul rol în dezvoltarea Țării mi-am propus, în măsura modestelor mele posibilități, s-o ajut.”*

*„Convins fiind de importanța ei (a **Armatei** – n.n.) și, în același timp fiind și cariera mea, i-am afectat în toate calitățile ce le-am avut, toată activitatea mea, efectuând realizări concrete pe plan profesional, cultural, social și organizatoric.”*

*Generalul Paul (Pavel) Teodorescu (**Memorii**)*

Definind pe deplin temei **Biserica, Armata și Școala**, pilonii uriași pe care s-a fundamentat România, generalul Paul (Pavel) Teodorescu și-a concentrat energia susținerii de-a lungul timpului, atât în perioada de militar activ, cât și în rezervă/retragere, sub diverse forme, dezvoltării și afirmării celor trei instituții.

Unul din cele mai importante proiecte ale sale, cu consecințe spirituale de durată care, subliniem, **a deschis o nouă pagină în istoria conlucrării Armatei cu Biserica Ortodoxă Română este legat de Mănăstirea Dintr-un Lemn. Într-un moment dificil a sprijinit-o și a așezat-o într-o poziție ce i-a îmbogățit misiunea spirituală, desigur cu acordul instituțiilor statului și a eparhiilor cu autoritate** (s.n.).

În vara anului 1938 generalul Paul (Pavel) Teodorescu, la acel moment titular al Ministerului Aerului și Marinei, a vizitat împreună cu câțiva colaboratori Mănăstirea Dintr-un Lemn. A găsit clădirile complexului monahal într-o stare jalnică, multe acoperișuri distruse, în poduri își găsiseră adăpost sute de ciori, iar pe maici, neajutorate și extrem de îngrijorate de situația în care se afla mănăstirea. Cum subliniază generalul într-un memoriu adresat Episcopiei Râmnicului și Argeșului la 8 februarie 1977, maicile i-au adresat *rugămintea fierbinte [...] de a le ajuta să nu piară istoricul lăcaș.*

Personalitate cu o puternică și eficientă vocație a creației Paul (Pavel) Teodorescu a inițiat pentru început organizarea, coordonarea și susținerea financiară a lucrărilor de reparații, construcții și modernizări, ce s-au efectuat între anii 1938-1940 cu militari meseriași din Aviație și Marină, cărora li s-au alăturat săteni din comuna Frâncești.

Un alt punct al proiectului, indubitabil cel mai important pe termen lung, îmbogățit în zilele noastre, l-a constituit legarea spirituală a două categorii de forțe armate, Aviația și Marina, de Sfânta mănăstire. A făcut în acest sens demersuri pe lângă Ministerul Culturii și Artelor – Comisia Monumentelor Istorice – pentru a obține aprobarea ca Mănăstirea

Dintr-un Lemn să fie mănăstirea aviatorilor și marinarilor și să se dispună ca la slujbele religioase ce se oficiază la mănăstire să se facă rugăciuni pentru aviatori și marinari.

În urma aprobării date de Comisia Monumentelor Istorice, Mitropolia Olteniei, Banatului și Severinului a transmis Mănăstirii Dintr-un Lemn, la începutul lunii decembrie 1939, o adresă semnată de arhiepiscopul-locotenent Irineu:

„Prea Cuvioasă Maică,

Întrucât acea sfântă mănăstire a fost restaurată de Ministerul Aerului și Marinei vi se face cunoscut că am dispus ca aici să se facă rugăciuni de odihnă sufletului eroilor aviatori și marinari morți, precum și paza celor în viață.

Primiți arhieresti binecuvântări!”

La 14 decembrie 1939 maica stareță Paisia Vasilescu a notat pe document: *„Am luat act, ne vom conforma întocmai”.*

Pentru a atrage atenția pelerinilor asupra misiunii speciale asumate de mănăstire, cu acordul maicii starețe și a conducerii Episcopiei Râmnicului, Paul Teodorescu a completat proiectul inițiind așezarea, pe zidul principal al clopotniței, de simboluri și inscripții comemorative ale Aviației și Marinei.

La loc vizibil s-au instalat două plăci cu următorul conținut:

MĂNĂSTIREA DINTR-UN LEMN. LOC DE RUGĂCIUNE PENTRU AVIATORI ȘI MARINARI.



tiri de către Ministerul Aerului și Marinei, cu piosul gând de a se cinsti numele acestora, aici, în ctitoria marelui domnitor și creștin Matei Basarab, la Sfântul Ilie, ocrotitorul aviatorilor.

Enumerarea personalităților s-a făcut pe criteriu cronologic, pe patru secțiuni.

Secțiunea întâi: *Pionierii naționali și mondiali 1906-1911* cuprinde 24 de personalități în care se remarcă Traian Vuia, care la 18 martie 1906, la Montesson, lângă Paris, a zburat cu *Vuia I*, primul aparat mai greu decât aerul care dispunea de sisteme proprii de decolare, propulsie și aterizare, Aurel Vlaicu, Henri Coandă, Gogu Constantinescu, Jorj Bibescu ș.a.

Prin realizările lor au făcut nu numai pionierat dar au înscris Aviația Română în elita aeronauticii mondiale.

Secțiunea a doua: *Creatorii Aviației Militare 1911-1916* enumăra 24 de aviatori militari dintre care atrage atenția numele Elenei Caraiani.

Secțiunea a treia: *Aviatorii din Războiul Marii Uniri 1916-1919* inscripționează 40 de nume. Atrag atenția: Radu Irimescu, Horia Hulubei, care și-a desfășurat activitatea ca aviator în Franța, în cadrul unui grup de tineri reușiți de generalul Berthelot, fiind rănit și decorat. Sunt trecuți 40 de aviatori.

Secțiunea a patra: *Realizatorii Aviației Marine 1919-1940* cuprinde 68 de nume, între care Elie Carafoli, întemeietorul specializării de Aeronautică, în 1928, la Școala Politehnică din București. Sunt inscripționate numele aviatoarelor Smaranda Brăescu, Irina Burnaia, Ioana Cantacuzino, Valeria Ionescu, Maria Drăgescu, Marina Știrbei, dar și numele unor mari aviatori precum Gheorghe Bănciulescu, Băzu Cantacuzino, Max Măndescu ș.a. În total pe placă au fost trecute 156 de nume considerate ca cele mai reprezentative.

Placa marinarilor precizează în registrul de sus **Pentru cei care urmând pilda luntrașilor și corăbierilor moldoveni și munteni, pentru cei care călîți în aspra școală a mării au contribuit, prin curajul, sacrificiul și priceperea lor luminată la reputația și înălțarea marinei române. Așezatu-s-au aceste inscripții de evocare veșnică a amintirii acelor care, de la începuturile marinei până în 1940, anul restaurării acestei voievodale mănăstiri de către Ministerul Aerului și Marinei, seculară ctitorie a marelui domnitor și creștin Matei Basarab pentru a fi pomeniți în ziua de Sfânta Marie, ocrotitoarea celor ce plutesc pe ape. (foto 6)**

Enumerarea numelor s-a realizat după criteriul cronologic, pe trei secțiuni:

I. *Întemeietorii Marinei și luptători pentru independența sa 1859-1878.* Sunt enumerați 24 de ofițeri de marină, în ordine alfabetică, începând cu Anton Barbieri și încheind cu Vasile Urseanu.

II. *Marinarii din perioada 1878-1913, din Campania 1913 și Războiul Marii Uniri 1916-1919* cuprinde 60 de nume.

III. *Marinarii contemporani 1919-1940.* Pe placă sunt inscripționate 72 de nume. Întreaga inscripție comemorativă cuprinde 156 de nume.

Însumând cifrele celor două plăci constatăm un total de 312 nume care, în aprecierea, să spunem, a grupului coordonat de generalul Paul (Pavel) Teodorescu, binemeritau să primească recunoaștere și să fie pomenite de zilele celor două categorii de forțe armate. Surprinzător este că s-a păstrat în text zilele de Sf. Ilie, Ziua Aviației și Sf. Marie, Ziua Marinei, care în timpul regimului comunist nu s-au

mai sărbătorit. Bunăoară ca zi a marinei s-a stabilit prima duminică din luna august pentru a se evita Sf. Maria, neadmițându-se evenimente legate de sărbători religioase, pe care regimul ce se prezenta ca ateu nu le putea accepta. Alte două plăci, una reprezentând vulturul cu aripile desfăcute, simbol al Aviației și globul în gheare, iar cealaltă, o ancoră tip Amiralitate ce reprezintă Marina, au fost așezate la loc vizibil. Paul Teodorescu nu putea fi decât mulțumit, reușise să consolideze proiectul său de suflet legat de Mănăstirea Dintr-un Lemn, deși vremurile erau dificile, chiar potrivnice unor activități de genul celor promovate de el.

O surpriză neplăcută, chiar șocantă pentru venerabilul general avea să-i vină peste câțiva ani, mai precis pe 26 ianuarie 1977. Printr-o adresă, datată 8 ianuarie 1977, Episcopia Râmnicului îi aducea la cunoștință reclamația făcută de un obscur ofițer de aviație Rață-Racoveanu, din *coada promoției 1932*, care contesta câteva nume de pe plăcile aviatorilor și marinarilor. Desigur nu putea lăsa lucrurile neclarificate întocmind un memoriu clarificator: *Este surprinzător – avea să sublinieze în document – că tocmai acum – în pragul vârstei de 90 de ani – mi se arată neîncredere, starea mea morală fiind supusă unei grele încercări.*

În document Paul Teodorescu apreciază că respectivul ofițer nefigurând pe placă l-a determinat *probabil, pe reclamant să inventeze și afirmația tendențioasă că plăcile ar fi fost montate în grabă noaptea.* Afirmația este respinsă de general ca neadevărată ce poate fi ușor dovedită cu martori, cu meșterii care au lucrat **timp de două zile precum și cu o fotografie luată în timpul lucrului și pe care o ținem la dispoziție**.

Rață-Racoveanu contesta 10 nume. Generalul Paul (Pavel) Teodorescu le-a întocmit fișe biografice succinte prin care justifică de ce respectivele personalități au fost înscrise pe plăci.

Să vedem, distinse cititor, argumentele generalului:

Astfel:

1. Maior Aviator (r.) Inginer **Radu Irimescu** a fost inițial ofițer de marină. Trecut în aviație obține brevetul de ofițer-aviator la 28 iulie 1916. Erou din războiul 1916/1919, a activat în tot acest timp, atât ca pilot pe avioane în grele misiuni, pe frontul din zona Siret – Nămolosa - Mărășești și altele, cât și în calitate de comandant al Escadrilei F-40 și ca instructor de zbor. A fost distins cu cele mai înalte ordine militare de război și de pace, citări prin ordine de zi etc.

Ca o recunoaștere a deosebitelor sale merite, în dubla sa calitate de marină și aviator, cât și datorită calităților sale intelectuale și organizatorice, în anul 1932 – când a luat ființă la noi Departamentul Aviației și Marinei – a fost numit ministru al acestuia, pe care l-a organizat, dotat și condus cu multă competență și simț patriotic, timp de 3 ani.

În perioada 1937/1938, din nou i se încredințează conducerea aceleiași minister, după care este investit cu misiunea de ambasador al României în S.U.A.

În anul 1940, fiind destituit din acest post de către guvernul de atunci legionaro-antonescian, nu s-a mai înapoiat în țară, deoarece știa că nu este agreat de conducerea dictatorială pe care nici el nu o aproba.

A revenit de mai multe ori în Republica Socialistă România, în perioada 1950-1973, menținându-se în tot timpul în cele mai bune raporturi cu patria sa.

A decedat la data de 18 mai 1975.

2. Pilotul **Maximilian Manolescu** a intrat în aviație în anul

1922 cu gradul de soldat. A fost brevetat pilot la 7 august 1923 și a avansat între timp până la gradul de căpitan-aviator.

A fost cel mai bun pilot al țării noastre – fără egal – înaintea tuturor așilor aviației române, atât ca instructor de zbor la nenumărate serii de piloți timp de aproape 25 de ani, cât și ca pilot de linie și mai ales ca pilot acrobat, el fiind sufletul și reclama celebrei escadrile „Dracii Roșii”, care a uimit țara întreagă, la mitingurile de propagandă aviatică în perioada dintre cele două războaie mondiale.

La data de 19 oct. 1932 a câștigat „Cupa Bibescu” pe distanța Roma - București în competiție cu aviatorii italieni, bătănd recordul de viteză al cursei.

Max Manolescu a fost singurul pilot român, pe care compania franco-română pentru transporturi aeriene l-a acceptat ca pilot pe linia Paris-București-Istanbul în perioada 1934-1938.

A deservit aviația română până către sfârșitul anului 1947, îndeplinind tot timpul misiuni de cea mai mare importanță, atât în timpul războiului cât și după aceea. Printre altele cităm transportul comisiilor ministeriale pentru încheierea armistițiului la Paris în anii 1944-1945 precum și alte transporturi de demnitari și înalte personalități de stat sau de valori materiale etc.

Începând din anul 1948 a fost încadrat ca pilot-inspector și instructor de navigație pe liniile aeriene franceze ale societății „Air France”. A participat la unele concursuri internaționale de acrobație organizate în Franța, câștigând detașat premiul I.

Cel mai bun pilot din Franța era socotit, într-o anumită perioadă, aviatorul de origine română Max Manolescu!

Nu a făcut, niciodată, niciun fel de politică și nici nu a activat, în niciun fel, împotriva statului nostru, ci dimpotrivă a făcut să strălucească de multe ori pe cerul lumii numele de român.

Cum se împacă cele de mai sus cu afirmația reclamantului că Manolescu și-a sfârșit cariera ca un traficant de rând, când acesta ieșit, de curând, la pensie este onorat ca unul dintre cei mai străluciți aviatori ai lumii, cu o activitate prodigioasă și neîntreruptă de peste o jumătate de secol pe toate meridianele globului.

Și după cum cu Vuia, Coandă, Oberth, Gogu Constantinescu, Botezatu, George Fernic, Papană și alte figuri celebre, care au activat și în străinătate în domenii ce au făcut cinste patriei noastre, la fel și de Max Manolescu suntem mândri că este al nostru.

3. Inginer **Mihail Marinescu**, pilot brevetat la 16 oct. 1925, pe când gradul de elev-sergent T.R., ulterior specializat pe avionul Potez XV, socotit ca unul dintre cele mai pretențioase la pilotat, s-a afirmat ca unul dintre piloții de nădejde ai aviației române.

În dubla sa calitate de inginer specializat în aviație și de pilot a dus o intensă activitate de întreținere și reparare a parcului de avioane ale unităților, de recepționare la sol și în aer a avioanelor noi construite sau ieșite din reparații. Între timp a organizat o asociație cu caracter etnic – Industria Tehnică Română – precum și Secția de aviație din cadrul Asociației Sportive de pe lângă Școala Politehnică din București, din a cărei conducere a făcut parte. Această secție a produs, cu material propriu de zbor, o serie de tineri piloți-ingineri, care s-au dovedit foarte valoroși în dubla lor calitate de ingineri și piloți, ca recepționeri pe lângă tânăra noastră industrie aeronautică.

În perioada 1938-1944 i s-a încredințat conducerea fabricii

de avioane „ICAR” din București, pe care a reorganizat-o pe baze tehnice moderne și dându-i un impuls considerabil a reușit să furnizeze aeronauticii române diferite tipuri de avioane originale ICAR sau construite în licență.

Cunoscut și apreciat și peste hotare, a reușit să intre în legătură cu cele mai serioase industrii din Europa, contribuind în mod substanțial la dotarea aviației noastre cu avioane, armament și accesorii diverse (avioane tip Hawk, Fieseler-Storck, tunuri Oerlikon etc.).

Plecat în străinătate, după 1946, devine unul dintre apreciații tehnicieni și conducători al unor industrii de mașini și motoare, fiind gata oricând să aducă servicii țării sale.

Nu a făcut politică și nu a întreprins acțiuni dăunătoare Statului român.

Prin moartea sa, survenită în anul 1976, a rămas un gol în lumea tehnică internațională, unde oricând Statul român ar fi putut găsi un ajutor, sincer și binevoitor.

4. **Constantin Abeles**, pilot brevetat la 28 sept. 1924, când avea gradul de sergent. A fost avansat, treptat, până la gradul de maior-aviator.

Instructor de zbor timp de peste 22 de ani, atât în școlile militare cât și în cele ale aviației civile, a instruit și educat sute de elevi-piloți, care între timp au devenit piloți de bază și eroi ai aviației noastre.

A executat și a participat la nenumărate raiduri interne și internaționale, la mitinguri aeriene de propagandă aviatică, fiind tot timpul, fără nici o întrerupere în cariera sa, sufletul și promotorul aviației civile și militare.

A participat la războiul antifascist, în calitate de comandant și pilot al unei escadrile de transport greu, aducând mari servicii frontului.

Nu a făcut politică. A decedat, în străinătate, în anul 1973.

5. **Petre Stamatescu**, pensionar, fost tehnician în aviația civilă și pilot brevetat la data de 3 iulie 1935. Reprezentant al Fabricii de avioane Klemm, a adus în țară material de zbor necesar școlilor de pilotaj civile, reușind în mare parte să satisfacă nevoile urgente ale aeronauticii, în perioada 1935-1944.

Dacă ne referim la numele înscris pe placă, se constată că s-a strecurat o eroare. Conform tabelului inițial, urma să se înscrie numele „Stamatescu G.” al eroului sublocotenent-aviator căzut la datorie în anul 1933 și nu „Stamatescu P.”, tehnicianul pensionar mai sus arătat. Eroarea urmează a fi corectată.

6. **Irina Burnaia** este a 2-a femeie din România care a obținut brevetul de pilot în anul 1934. Sacrificându-și toate posibilitățile financiare, renunțând la cariera în care era pregătită ca absolventă a unei facultăți, se dedică zborului; procurându-și un avion propriu de concepție românească pe care se antrenează, executând raiduri, participând la mitinguri aeriene și la concursuri aviatice. Execută mai multe raiduri de răsunet internațional, în perioada 1935-1940, printre care un raid București-Istanbul-Beyrouth-Cairo-Vad Halfa, până la ecuator, în Africa și înapoi, împreună cu aviatorul Petre Ivanovici.

Singură la bord execută mai multe raiduri peste hotare printre care: București-Bagdad și înapoi; altul în Italia și înapoi; altul în Anglia etc., dovedindu-se cea mai bună aviatore a țării la acea vreme și făcând o frumoasă propagandă pentru aviația română.

A fost singura femeie, care în timpul războiului, a avut comanda unei escadrile de aviație de transport, pe care a condus-o cu competență și energie.

Căsătorită și având un copil, a plecat legal din țară, în 1947.

Nu a făcut politică și nici nu s-a manifestat ostilă patriei sale.

7. **Marina Știrbei** a făcut parte dintre pionierii aviației române, fiind femeia care a obținut brevetul de pilot nr. 6 din anul 1935.

Pasionată de zbor și-a dedicat acestei îndeletniciri cea mai mare parte din timpul său și din posibilitățile sale financiare. Și-a procurat un avion propriu, pe care s-a antrenat, întreprinzând numeroase zboruri în țară și în străinătate, participând la mitinguri aeriene, la competiții și concursuri, câștigând mai multe premii.

Urmează și Școala de Perfecționare pe avioane militare, fiind prima femeie care a obținut un brevet de pilot pe avioane militare. S-a calificat, de asemenea, și pe avioane bimotoare sanitare.

A urmărit, a perseverat și a determinat forurile superioare să înființeze o escadrilă sanitară cu scopuri umanitare. Pentru a se documenta în această privință, între alteraiduri internaționale, a întreprins un raid – singură la bord – pe un avion Icar-Universal în Suedia și Norvegia în condiții meteorologice cu totul nefavorabile, traversând golful Finic și o parte din Marea Nordului pe o vizibilitate aproape nulă.

Înapoiată în țară a furnizat conducerii aviației române toate datele necesare și după repetate insistențe a reușit să vadă înfăptuită o escadrilă sanitară deservită numai de femei. Activează personal în această escadrilă, care a adus servicii considerabile țării, atât în timp de pace, când s-au executat transporturi de bolnavi ce aveau nevoie de intervenții urgente și de medicamente sau zboruri la înălțime cu copii bolnavi de tuse convulsivă etc., cât și mai ales în timp de război când, în condiții grele, aterizând până în primele rânduri ale frontului și prin terenuri necunoscute sau uneori minate sau atacate de aviația inamică, salvând răniți grav și vieți scumpe.

Pentru astfel de servicii, în condițiile grele ale frontului, majoritatea acestor brave femei aviatore – în frunte cu Marina Știrbei și Irimia Burnaia – au fost răsplătite cu înalte ordine și medalii militare de pace și de război.

Plecata legal în străinătate, mamă a 2 copii – astăzi majori, care fac peste tot o propagandă țării lor natale și cinstite numelui de român, Marina Știrbei caută, ori de câte este cazul, să fie folosite Statului român.

8. Inginer **Nicolae Caranfil**, fost ministru al Aerului și Marinei în perioada 1 mai 1935 și 31 decembrie 1936, unul dintre principalii organizatori ai aviației moderne române și un om de valoare excepțională, care peste tot pe unde a trecut a lăsat urme puternice: Societatea de Gaz și Electricitate, Uzinele Comunale București ș.a. Este inginerul și tehnicianul care a înfăptuit asanarea lacurilor Herăstrău, Băneasa, Floreasca etc.; de asemenea, a asanat lacul Siutghiol (Mamaia), pe care funcționează baza de hidro-avioane a aeronauticii române.

Menționăm că de fapt ing. N. Caranfil nici **nu figurează pe placă** (din lipsă de spațiu, cu toate că ar fi meritat cu prisosință). Cât de superficial și rău intenționat este reclamantul se vede și din faptul că atacă, nemotivat, pe acest om de mare valoare.

9. **Gheorghe Dumitrescu**, amiral în retragere în vârstă de 90 ani. A fost atașat militar la Londra, unde, în anii celui de-Al Doilea Război Mondial a protestat contra alianței României cu Germania hitleristă.

A avut o comportare excepțională în Primul Război Mondial, luând parte la operațiunile Marinei Militare de la Dunăre.

A fost comandant, într-o anumită perioadă, pe bricul „Mircea” când a instruit și format generații de excelenți navi-

gatori. A comandat și alte tipuri de nave militare, pe mare și pe Dunăre, ultima comandă fiind a unei escadrile de distrugătoare.

10. **Arpad Gherghel**, comandor în marină, în retragere, în vârstă de 77 de ani, brevetat al Școlii Superioare de Război. A fost imbarcat și a comandat diferite tipuri de nave de război, ultima comandă fiind aceea a unui distrugător. Decorat cu ordinul „Mihai Viteazul”.

A fost un ofițer dintre cei mai bine pregătiți din punct de vedere profesional, absolvind o școală de marină din Italia și specializându-se în artileria navală.

Menționez că motivul principal pe care îl invocă reclamantul, împotriva celor vizați în reclamație, este acela de părăsiere a țării.

– Faptul că tabelele, care au stat la baza înscrierilor actualelor plăci, au fost întocmite și aprobate în anul 1940, când toți cei care figurează acolo se aflau și activau în slujba patriei noastre, acest cap de acuzație nu poate rămâne valabil.

– Pe de altă parte – chiar dacă ulterior aceștia au plecat din țară – aceasta nu poate șterge activitatea lor deosebită din trecut în slujba aviației și marinei române.

– În plus, majoritatea sunt plecați în mod legal și niciunul nu a dus vreo activitate dăunătoare sau defăimătoare, ci dimpotrivă au purtat cu cinste numele de român și au făcut o propagandă favorabilă patriei noastre.

– Și dacă Decretul Consiliului de Stat al R.S.R. din 17 iunie 1976 prevede amnistii sau grațieri în care se încadrează absolut toți cei vizați în reclamație – drept urmare a înțelegerii și înțelepciunii Conducerii Superioare a Statului Român – care consideră că este cazul să-și apropie copiii săi răătăciți, poate din forță majoră sau din diferitele stări confuze în care au fost târați fără voia și vina lor în anumite perioade tulburi, atunci tocmai reclamația numitului Rață-Racoveanu, situată pe o altă poziție decât cea legală, este în contradicție cu legile țării.

Față de cele arătate mai sus și încrezători în înțelegerea și aprecierea pe care Sf. Episcopie a arătat-o întotdeauna față de tot ce s-a realizat la Sf. Mănăstire Dintr-un Lemn.

Vă rugăm înalt Prea Sfinte, să înlesniți să se facă lumină în această problemă pornită, atât de înălțător și cu stăruință încă din anul 1940, când Sf. Mitropolie a Olteniei, împreună cu Departamentul Cultelor – Direcția Monumentelor Istorice – au înțeles să acorde înalta lor apreciere, mulțumire și binecuvântare pentru înfăptuirile noastre și să nu permită ca invidia și răutatea să pângărească memoria aviatorilor și marinarilor înscriși pe plăcile fixate la Sf. Mănăstire, aviatori și marinari, care – după cum Sfinția Voastră veți putea deduce cât sunt de merituosi – dacă și cei reclamați, socotiți de reclamant ca necorespunzători, au biografiile pe care acum le cunoașteți.

Demolarea plăcilor fixate în beton armat, pe pereții clopotniței, ar periclita însăși rezistența acestei construcții.

Totodată, aș dori să vă aduc la cunoștință că Legea nr. 32/1968 și H.C.M. nr. 2490 din 31 dec. 1969, prevăd clar și categoric – pentru asemenea cazuri, **dacă sunt justificate** aplicarea numai a unor amenzi și nimic mai mult. Nici demolări. Nici demontări de plăci.

Pe de altă parte dispariția plăcilor de pe pereții Sf. Mănăstiri, fatal va da naștere unor interpretări și mai nefavorabile din partea marelui public român și străin, care ani de-a rândul le-au văzut și le-au admirat, iar familiile, prietenii și cunoștii celor înscriși pe plăci vor încerca un sentiment de îndreptățită durere.

Menținerea plăcilor în cauză constituie un simbol și un

minunat mijloc de educație și un stimulent pentru generațiile viitoare.

Rugămintea noastră, Înalt Prea Sfinte, este ca Sf. Mănăstire Dintr-un Lemn, să rămână așa cum a fost hărăzită, LĂCAȘ de rugăciune, de pomenire și de reculegere pentru aviatori și marinari, cu tot ceea ce s-a făcut până în prezent și cu tot ceea ce aviatorii și marinarii de bună credință, urmăresc și doresc să mai înfăptuiască întru menținerea tradiției și întărirea legăturilor, atât cu Marea Cămină Voievodală cât și cu Glină Strămoșească.

General (r) Paul Teodorescu,
București

Memoriul depus de generalul Paul Teodorescu la Episcopia Râmnicului a clarificat reclamațiile lui Rață-Răcoveanu ca nefiind fondate. De altfel nici nu au fost luate în considerație de episcop.

Pentru venerabilul general a fost ultima *bătălie* dusă și, evident, câștigată. Plăcile au fost salvate, iar Mănăstirea Dintr-un Lemn și-a păstrat rolul și misiunea în conlucrarea Bisericii Ortodoxe cu Armata României.

NOTE

- 1 Universitatea „Ovidius” din Constanța.
- 2 Valentin Ciorbea, Emanuela Oprea, *Memoriile generalului-colonel Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981)*, în *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981). Vocația creativității. 125 de ani de la naștere*, coord. Valentin Ciorbea, Emilian Lovisteanu, Marian Moșneagu, Constanța, Editura Ex Ponto, 2013, p. 270.
- 3 *Ibidem*, p. 392.
- 4 Arhiva Mănăstirii Dintr-un lemn, dosar nr. crt. 1939, f. 67.
- 5 *Ibidem*, f. 68; vezi și *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981)...*, p. 376.
- 6 *Ibidem*, p. 434.
- 7 Marian Moșneagu, *Dicționarul marinarilor români*, București, Editura Militară, 2008, pp. 253-256.
- 8 *Generalul Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981)...*, p. 393.
- 9 *Ibidem*.
- 10 *Ibidem*.
- 11 Date biografice despre majoritatea personalităților inscripționate pe placă se găsesc la Marian Moșneagu, *Op.cit.* (Passim).
- 12 *Generalul adjutant Paul (Pavel) Teodorescu (1888-1981)...*, p. 394.
- 13 *Ibidem*, pp. 394-395.
- 14 Apud *Ibidem*, pp. 395-400.