

serie nouă, anul XVII, nr. 1 (62)

ianuarie-martie 2007

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



România
în
Uniunea Europeană



Marea Noastră

REVISTĂ PENTRU PROPAGANDĂ ȘI CULTURĂ MARINĂREASCĂ,
PENTRU PROMOVAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APE ALE ROMÂNIEI

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării
spre Marea largă deschisă tuturor“.

Mihail KOGĂLNICEANU

DIN SUMAR

România, membră a Uniunii Europene.....	4
Evoluția flotei fluviale românești, în secolul XX.....	9
 <i>Locotenent comandor Dumitru CORDUNEANU</i> Noi reglementări privind pavilionul român al navelor.....	14
 <i>Comandor (r) dr. Ion Gr. IONESCU</i> <i>Economist Grațiela BRÂNZĂ</i> Cum am ajuns ofițer de marină.....	16
 <i>Contraamiral (r) George PETRE</i> Dunărea, fluviu european. Noutăți	18
 <i>Ing. Ion NAE</i> Evocare. Maistru militar principal Nae Marin.....	19
<i>Comandor (r) Doru IONESCU</i> Lecții de inițiere. Navigație maritimă (II).....	20
Marea Noastră pentru tineret.....	30

Revista a fost editată în perioada 1931-1934 sub denumirea
ROMÂNIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ
apoi, până în 1949, sub denumirea
MAREA NOASTRĂ.
Seria veche: 1934-1949;
începând din anul 1991, seria nouă, apare trimestrial.



LA 1 IANUARIE 2007, ROMÂNIA ȘI BULGARIA AU DEVENIT MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE. CU ACEST PRILEJ, PREȘEDINTELE ROMÂNIEI, C.L.C. TRAIAN BĂSESCU A APRECIAT CĂ „ROMÂNII AU DUS ROMÂNIA ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ”.

CU PRILEJUL CONCERTULUI DE ANUL NOU DE LA VIENA, DIRIJORUL ZUBIN MEHTA AL RENUMITEI ORCHESTREI STADTSOPERA, ÎNAINTE DE TRECERE LA INTERPRETAREA CELEBRULUI VALS „FRUMOASELE VALURI ALE DUNĂRII”, AL LUI JOHAN STRAUSS, A SALUTAT PRIMIREA A DOUĂ NOI STATE DUNĂRENE ÎN U.E.: BULGARIA ȘI ROMÂNIA.

STATELE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE ȘI ANUL ADERĂRII:

★ 1951

6 membri fondatori: Belgia, Germania, Franța, Italia, Luxemburg și Olanda;

★ 1973

Numărul de state membre a ajuns la 9 prin aderarea Danemarcei, Irlandei și Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord;

★ 1981

UE are 10 state prin primirea Greciei;

★ 1986

UE numără 12 state prin primirea Spaniei și Portugaliei;

★ 1995

Numărul de state ale UE se ridică la 15 prin aderarea Austriei, Finlandei și Suediei;

★ 2004

Au fost primite în UE 10 noi state, numărul de membri ajungând la 25. State primite: Cehia, Cipru, Estonia, Letonia, Lituania, Malta, Polonia, Slovacia, Slovenia și Ungaria;

★ 2007

La UE au mai aderat încă două state: Bulgaria și România, numărul statelor membre fiind în prezent de 27.



Transporturile maritime românești în perioada aderării țării la Uniunea Europeană

(STUDIU - EXTRAS)

Comandor (r) dr. ec. Ion Gr. Ionescu

Asist. univ. dr. ec. Daniela-Simona Dimitriu

Transportul maritim reprezintă una dintre cele mai vechi modalități de deplasare și căraușie. Caracterul de necesitate i-a stimulat apariția și dezvoltarea, în complementaritate cu avantajele pe care le prezintă: căi de transport naturale, investiții, în principiu, mai mici.

Factorul hotărâtor care a determinat dezvoltarea, modernizarea și diversificarea navelor de toate tipurile îl reprezintă progresul tehnic. La actualul stadiu, sub aspectul tehnicii atins de civilizație, nici un alt mijloc de transport, în afară de nave, nu poate asigura traficul de mărfuri peste mări și oceane a miliardelor de tone de mărfuri intrate anual în circuitul schimburilor internaționale. De aceea, transportul maritim, în special, ca activitate de stat sau privată, trebuie conceput și organizat în mod obligatoriu, atât în raport de necesitate, cât și pentru asigurarea rentabilității.

Nevoia de transport maritim a condus la o largă cooperare internațională, oficializată sub egida O.N.U. și destinată să ofere siguranța navelor și a vieții umane, organizarea asistenței și salvării maritime în vederea evitării accidentelor, unificarea legislației și metodologiei în transportul maritim, protecția armatorilor și a proprietarilor de mărfuri. Toate acestea, pe plan național sau prin convenții internaționale și mai ales, s-a impus stabilirea pentru comerțul maritim a unui cadru juridic și economic adecvat și echitabil, durabil și operativ, pe fondul cooperării internaționale, care să garanteze funcționalitatea sa, egalitatea în drepturi și obligații ale națiunilor și partenerilor¹.

Obiectivul fundamental al transportului și comerțului maritim rămâne asigurarea circuitului normal de mărfuri pe plan național și internațional, în siguranță, la timp, cu eficiență economică și în conformitate cu convențiile, legile și clauzele contractuale.

Transportul maritim în România

Dezvoltarea flotei maritime în România a avut și are același obiectiv esențial. Este avantajos transportul naval, în condițiile în care traficul mărfurilor transportate pe cale

maritimă atinge procente foarte mari în raport cu al celor rulate pe căi terestre aeriene ș.a. Concomitent cu dezvoltarea flotei, în general, s-au urmărit și alte obiective:

- stimularea activității ramurilor industriale, legate de construcții de nave;
- evitarea întreruperii serviciilor de

exterior era redusă, dar mult mai bună față de prezent.

După anul 1989, flota românească intră în declin, așa cum se observă din **tabelul 2**.

Progresul economic din ultima perioadă a implicat o creștere fără precedent a comerțului mondial, la care România a pierdut timpul, în ceea ce privește traficul

Tabelul 1. Evoluția participării flotei românești la transportul maritim al mărfurilor² %

Transport maritim	1987	1988	1989
Export de mărfuri			
- cu flota românească	34,0	38,3	38,3
- cu flota străină	66,0	61,7	61,2
Import de mărfuri			
- cu flota românească	33,8	38,2	39,2
- cu flota străină	66,2	61,8	60,8

transport pe mare, în cazul unor conflicte internaționale,

- reducerea dependenței de tonajul străin în schimburile comerciale din traficul maritim.

În decurs de două decenii s-au produs mutații vizibile în evoluția capacității flotei românești. Astfel, între anii 1965 și 1980, capacitatea flotei a evoluat de la 145 mii tdv, la 2.579 mii tdv, ajungând în anul 1985 la 5.075 mii tdv. Evoluția a continuat și după aceea. (**tabelul 1**).

Deși s-au obținut rezultate bune în acest domeniu, dacă le comparăm cu ponderea mărfurilor transportate de țările dezvoltate cu flotele proprii (Anglia 72%, Franța 68%, SUA 72%), se poate vedea că participarea flotei noastre la derularea propriului comerț

cu materiile prime necesare economiilor, cât și al schimburilor de produse finite, industriale sau alimentare, în condițiile în care "orientarea de dezvoltare generală tinde spre o adaptare la sistemele economice postindustriale, adică trecerea de la economia bazată pe energie și transporturi, la o economie axată pe comunicații, în care elementele de structură anterioare acestei perioade vor fi doar complementare, menținându-și, totuși, importanța și capacitățile"⁴.

„Condițiile actuale ale dezvoltării economiei mondiale, caracterizate prin cooperare și interdependență, impun transportului maritim românesc două cerințe esențiale de natură economică: *eficiență economică și rentabilitate*”⁵.

Tabelul 2. Evoluția participării flotei românești la transportul maritim al mărfurilor³ %

Transport maritim	2003	2004	2005
Export de mărfuri			
- cu flota românească	21,0	18,3	9,1
- cu flota străină	79,0	81,7	90,9
Import de mărfuri			
- cu flota românească	19,8	15,9	7,4
- cu flota străină	80,2	84,1	92,6

Sistemul instituțional din domeniul transportului naval

Coordonarea transportului naval în România

În țara noastră, autoritatea de stat în domeniul transportului naval este Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului care elaborează și promovează actele normative și normele specifice aplicabile transportului naval, urmărește aplicarea acestora și asigură aducerea la îndeplinire a obligațiilor ce revin statului, prin acordurile și convențiile internaționale la care România este parte.

Ministerul își exercită atribuțiile, direct sau prin delegare de competență, prin instituțiile publice, companiile naționale, regiile autonome sau societățile comerciale aflate în subordinea sau autoritatea sa.

De asemenea, același minister își exercită rolul de autoritate de stat în domeniul transportului naval, privind activitățile de reglementare, autorizare, coordonare, inspecție, control, supraveghere și certificare ale infrastructurilor, mijloacelor, activităților de transport naval, cât și ale celor conexe și auxiliare, precum și ale personalului care efectuează aceste activități și deservește mijloacele de transport naval, prin *Direcția generală a transporturilor maritime, pe Dunăre și căi navigabile*.

Direcția exercită atribuțiile ministerului privind cordonarea, supravegherea și controlul, după caz, a instituțiilor publice, companiilor naționale, regiilor autonome și societăților comerciale din domeniul transportului naval, care funcționează în subordinea sa, sub autoritatea ministerului.

Organismele subordonate formează sistemul instituțional din domeniul transportului naval și exercită, potrivit competențelor atribuite, funcțiile de:

- autoritate de stat în domeniul siguranței navigației;
- autoritate portuară și/sau de căi navigabile;
- pregătire și perfecționare a personalului care deservește mijloacele de transport naval sau care desfășoară activități de transport naval, activități conexe și auxiliare acestora,
- alte funcții specifice domeniului transportului naval⁶.

Autoritatea Navală Română. Funcția de autoritate de stat, în domeniul siguranței navigației, este îndeplinită de Autoritatea Navală Română, înființată prin Hotărârea Guvernului nr. 1133/10.10.2002⁷. Ca organ tehnic de specialitate, subordonat ministerului de resort, are următoarele atribuții:

- aduce la îndeplinire obligațiile ce revin statului, din acordurile și convențiile internaționale la care România este parte⁸;



- elaborează norme tehnice naționale privind construcția, întreținerea și repararea navelor;

- certifică și monitorizează conformitatea navelor sub pavilion român și a echipamentelor, cu normele tehnice naționale, și cu prevederile convențiilor internaționale;

- acordă brevete, certificate de specialitate, atestate și certificate de conformitate personalului navigant român;

- acordă dreptul de arborare a pavilionului român, dispune suspendarea sau retragerea acestui drept și eliberează actele de naționalitate navelor care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român;

- efectuează supravegherea navigației și controlul traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești etc.

- coordonează activitățile de prevenire a poluării apelor de către navele aflate în apele naționale navigabile și împreună cu autoritățile de protecție a mediului coordonează intervenția pentru depoluare;
- cercetează evenimentele și accidentele de navigație⁹ etc.

Administrațiile portuare și de căi navigabile Funcția de autoritate portuară și de căi navigabile este îndeplinită de administrațiile portuare și de căi navigabile care au ca principal obiect de activitate aplicarea politicii portuare și de căi navigabile, elaborată de către ministerul de resort, coordonarea activităților care se desfășoară în porturi și pe căile navigabile și implementarea programelor de dezvoltare a infrastructurilor de transport naval.

„Modul de organizare și funcționare a activităților în porturi și pe căile navigabile, de administrare a infrastructurilor de transport naval și de desfășurare a activităților specifice este reglementat în

România prin alte acte normative specifice”¹⁰.

Organizarea transporturilor maritime

Navele care formează flota maritimă comercială românească aparțin unei singure companii de stat și mai multor societăți private, neexistând nici o companie mixtă.

Deși, și pe plan mondial, mai sunt încă firme particulare subdimensionate (de familie), ce dețin una-două nave de capacitate mică, se observă o concentrare din ce în ce mai sporită a flotei în mâinile marilor societăți.

Cea mai puternică concentrare înregistrează navigația de linie care, pentru a fi organizată și a funcționa eficient, necesită mari capitaluri de investiții. Odată cu dezvoltarea transporturilor containerizate, această concentrare a crescut și mai mult, întrucât acest tip de transport se realizează, în principiu, numai sub forma navigației de linie ce necesită un număr de nave port-container și containere. În această situație, capitalul investit capătă forme grandioase, fapt care determină, tot mai mult, întrepătrunderea între capitalul industrial și cel din transporturi.

Tot mai multe firme de producție (firmele de prelucrare a petrolului, producătoare de autoturisme, de exploatare minereuri, fosfați etc.), precum și unele bănci, au început să cumpere nave comerciale, astfel că, în același timp, unii armatorii au devenit coproprietari de societăți industriale și de bănci.

Unele societăți comerciale de transport maritim, pentru a se sustrage de la respectarea unor condiții mai riguroase privind securitatea de navigație și condițiile

de viață pentru personalul navigant, cât mai ales de la plata unor impozite pe venituri, au înregistrat o parte din nave sub pavilionare de conveniență (complezență).

În ceea ce privește porturile românești, acestea aparțin în totalitate statului și sunt administrate de companii naționale, deoarece porturile necesită suprafețe mari de teren și un volum considerabil de investiții, cu ritm de recuperare relativ lent și în termen îndelungat.

Cu toate acestea, danele și instalațiile portuare, multe spații de depozitare, magazine și instalații de manipulat aparțin unor firme private, ele fiind construite sau cumpărate cu capital particular, dar cu aprobarea statului. Pentru terenul sau spațiile închiriate se plătesc impozite pe perioade determinate.

Serviciile prestate de firmele portuare

Serviciile prestate de firmele implicate în transportul maritim sunt specializate, variate și integrate. Principalele funcțiuni operaționale, administrative și servicii prestate navelor de către firmele portuare se pot clasifica în patru mari categorii.

Servicii portuare tradiționale. Toate serviciile portuare sunt integrate într-un sistem de organizare și gestiune portuară modernă care are ca scop optimizarea tuturor acțiunilor.

Servicii industriale Un port modern oferă două tipuri de servicii industriale: servicii industriale destinate mentenanței vectorilor de circulație (nave, echipamente tehnice, vehicule etc.) și servicii ce vizează mărfurile.

Prin intermediul portului, "input-urile necesare proceselor industriale se importă pe calea navigabilă iar desfacerea produselor finite containerizate în port se exportă pe aceiași cale. Datorită complexității acestor procese, problema protecției mediului devine una de primă importanță"¹¹.

Servicii administrative și comerciale Din nevoia de fluidizare a diferitelor procese de aprovizionare-producție-distribuție se impune sporirea eficienței administrative a unui port. Această

eficiență este urmare a acțiunii asupra a două aspecte:

- primul - documentație și reglementări, perspectivă din care se impune simplificarea documentației, compatibilizarea cu documentația comercială și cea a transportului, informatizarea sistemului de date;

- al doilea privește programul de operare al portului, urmărindu-se scurtarea timpului de operare al navelor.

În multe porturi moderne există bănci, societăți de asigurări, servicii de consultanță juridică, mijloace de comunicație modernă etc.

Servicii de distribuție Ca parte componentă a logisticii, „distribuția este o activitate care urmărește aplicarea sistemului *just in time*”¹² pe calea utilizării containerizării și a transportului multimodal. Portul devine un centru de distribuție urmărindu-se întrunirea următoarelor condiții:

- asigurarea dispunerii depozitelor în apropierea terminalelor portuare și asigurarea lor cu echipamente (climatizare, depozitare, sisteme informatizate etc.);

- capacitate și eficacitate a infrastructurii transporturilor interioare;

României au scăzut drastic și cerea de transport a mărfurilor pe cale maritimă este în continuă scădere. Avem, însă, un trafic relativ ridicat pe Canalul Dunăre-Marea Neagră și un trafic constant și sigur înspre și dinspre porturile din Ucraina și Federația Rusă (**tabelul 3**).

În urma sondajelor efectuate și a datelor culese de la bursele de navluri din Londra, New York, Los Angeles, Tokio, Paris, Rotterdam, Oslo, Singapore și Bursa Baltică am întocmit un model de previzionare a evoluției cererii pe termen mediu, pe ultimii cinci ani, care se prezintă astfel¹³:

Se constată o creștere apreciabilă a cererii de transport internațional, maritim și fluvial și se poate aprecia că tendința se va menține în următorii ani.

Estimarea efectuată are ca punct de pornire valorile înregistrate în ultimii cinci ani, dar și de la previziunile de creștere generală a bunkerajului în zona portului Constanța. Se desprinde concluzia că în urma studierii datelor și a previzionărilor existente pe piață, se pot face investiții pentru achiziționarea de nave noi, de recondiționare ori de închiriere.

Din acest punct de vedere, cele mai

Tabelul 3. Exporturile României în perioada 2001 - 2005

Anul	Cererea în mil. TDW	Evoluție - %
2001	392	-
2002	385	- 1,80
2003	462	+ 21,50
2004	526	+ 12,40
2005	583	+ 10,83

- existența unui sistem informațional de date, care are menirea de a transmite informații necesare diverselor activități operaționale, tehnice sau administrative

Implementarea investiției în shippingul românesc

Cererea de navlu, pe piața internă, în ultimii trei ani, este în declin. Exporturile

mari companii sunt cele americane cu o pondere pe piața mondială de 31%, Japonia – 30%, Grecia – 15%, Liberia (pavilion de complezență) – 10%, Norvegia – 9%, alții – 5%.

Pe piața internă românească, concurența este mică, iar competitivitatea se va putea realiza în anii următori prin politici flexibile de prețuri.

¹ J.Mc. Arthur, *Revival transport's '97*, în "Revue Newsweek", nr. 3, 1998, p. 35.

² *Statistici ale Ministerului Finanțelor*, București, 2005, *passim*.

³ *Idem*

⁴ Joel de Rosnay, *Formes du développement*, Editure Ruoseau, Paris, 1992, p. 28.

⁵ Gheorghe Filip, *Dreptul transporturilor*, Editura Șansa, București, 1996, p. 135.

⁶ "Monitorul Oficial", Nr. 221, 29.08.1997 (Ordonanța nr. 42 din 28 august 1997 privind navigația civilă) și nr. 500/11. 2002 (Legea nr. 412 din 26 iunie 2002 pentru aprobarea ordonanței Guvernului nr. 42/1997 privind navigația civilă).

⁷ *Idem*, Partea I, nr. 784/29.10.2002, p. 9-10.

⁸ Arhiva Autorității Navale Române, fond Bilanțuri anuale, dosar 5/2004, f. 135.

⁹ "Monitorul Oficial", Partea I, Nr. 784/29.10.2002, p. 1-12.

¹⁰ *Idem*, Ordinul General nr. 22/1999 privind administrarea porturilor și serviciile din porturi, cu modificările și completările ulterioare.

¹¹ Marius Sorin Bota, *România în drumul spre Uniunea Europeană*, Editura I & A, București, 2003, p. 190. În contextul integrării în Uniunea Europeană, în conformitate cu capitolul 22 din aquis-ul comunitar, problema managementului poluării devine una deosebit de delicată. Rezolvarea acestei probleme, până în 2018, va costa România circa 2 miliarde euro; vezi și *Manual on Oil Pollution*, I.M.O. London, 1988, *passim*;

¹² Sistemul JIT - "Just in time" - exact la timp - poate fi aplicat la orice tip de fabricație și asigură o corelare sistematică, strict coordonată și sincronizată a ritmului și momentelor livrării.

¹³ "Finance International", nr. 3, Londra, 2005, *passim*.

Necesitatea asigurării frontierelor maritime la extremele Uniunii Europene

Maior (r) ing. Dumitru CIOCOREANU

Crearea Uniunii Europene, la început în Centrul și Vestul Europei, precum și extinderea sa ulterioară în Nordul Europei, apoi spre Centrul și Estul Europei, în perioade diferite, dar și recente, având multe state europene cuprinse și în NATO, a format o Uniune de state naționale libere, cu o economie puternică, capabilă să fie competitivă cu Statele Unite și alte țări mari.

Odată cu aderarea în Uniunea Europeană a României și Bulgariei, se poate preciza că Uniunea Europeană este de acum cuprinsă pe tot teritoriul Europei dintre Oceanul Atlantic și Marea Măneei în partea de Vest, iar în partea de Est la Marea Neagră.

În partea de Vest a Europei, se află două forțe maritime militare, cea a Marii Britanii și cea a Franței, țări care mențin și apără pacea continentului, Franța prin latura sa spre Marea Mediterană, iar Marea Britanie, prin punctele sale strategice, aflate de-a lungul acestei mări importante la Gibraltar, Malta, Creta, Cipru și Canalul de Suez, toate acestea situate pe lungimea acestei mări.

Frontiera maritimă de Est a Uniunii Europene, dar acum chiar și a NATO, rămâne Marea Neagră, care deși este o mare închisă, are un viitor previzibil deosebit, datorită resurselor energetice de petrol și gaze naturale din jurul Munților Caucaz și a Mării Caspice, produse de strictă necesitate pentru buna funcționare și dezvoltare a industriei actuale, precum și a transporturilor – în general – din Centrul și Vestul Europei, cu toate tehnologiile noi avansate, care au cuprins statele dezvoltate economic din Europa, dar și din Statele Unite ale Americii, cuprinse în N.A.F.T.A.

În Vestul maritim al Europei, respectiv al Uniunii Europene, dacă Marea Britanie și Franța asigură zona de stabilitate de acolo, în Estul Europei, mai ales la noua frontieră maritimă de la Marea Neagră a NATO și a Uniunii Europene, această sarcină va reveni fără îndoială României, ca cel mai mare stat din zonă și care este o putere maritimă locală, modestă, dar cu o mare tradiție marinărească, fiind singura Marină militară din Marea Neagră, care în timpul celui de al doilea război mondial s-a opus U.R.S.S.

Fregată tip 22



Statul român prin conducerea sa, s-a adaptat la noile cerințe moderne ale NATO, iar Marina Militară a României are acum în dotare 3 fregate, cam puțin față de Turcia care are în total 16 fregate și față de Rusia, a cărei flotă maritimă staționează în portul Sevastopol, nemodernizată însă.

Având în vedere că pacea trebuie să domnească și în Estul Europei, inclusiv peste apele Mării Negre și faptul că România este membru atât la NATO cât și la Uniunea Europeană, din anul 2007, este necesar ca România prin situația sa existentă să dețină o Marină Militară adecvată, care să facă față oricărei situații în misiuni de luptă navală, iar pentru aceasta va fi nevoie de noi dotări, cu nave perfecționate, pe care România urmează să fie ajutată să le achiziționeze la prețuri convenabile, sau se pot lua în custodie.

Astfel de nave moderne se pot obține din partea unor aliați membri în Uniunea Europeană, ca Marea Britanie, Olanda sau din Statele Unite ale Americii.

În Flota militară a României, poate fi cuprins un submarin nou din Suedia sau altă țară, o fregată nouă din Marea Britanie și chiar tot de la britanici, eventual un portavion de talie mică, din clasele portavioanelor moderne britanice, de cca. 20.000 tone, dotat cu avioane Harrier la bord și cu elicoptere „Sea King” de apărare a portavionului, în număr necesar pentru misiunile de apărare a zonei de Est a Uniunii Europene și a NATO, la Marea Neagră.

La toate aceste înzestrări ale Marinei Militare române se pot adăuga și un număr de 10 corvete performante, de tip „Visby” din producția Suediei, nave mici și rapide, care se pot folosi atât pentru activitățile militare la Marea Neagră, cât și pe fluviul Dunărea, cel puțin pe tronsonul său maritim dintre Sulina și Brăila, la marina grănicerească, poliție și alte interese de stat, eventual de-a lungul Dunării până la Drobeta Turnu-Severin – Orșova. Aceasta este o opinie strict personală a autorului, care poate fi discutabilă din multe puncte de vedere. Desigur că specialiștii din Statul Major al Forțelor Navale și din Statul Major General știu mult mai bine, pe baza unor studii aprofundate, care trebuie să fie în perspectivă dotarea cu nave a Marinei noastre militare.

Având o forță navală corespunzătoare la Marea Neagră, România va fi capabilă să asigure pacea și stabilitatea în Vestul și Centrul Mării Negre, în colaborare directă cu Flota a VI-a a Statelor Unite din Marea Mediterană și totodată va asigura și susținerea politicii energetice a Uniunii Europene și Statelor Unite.

Să nu uităm că Marina Militară Română, a adus în deceniul trecut, navele militare ale statelor din NATO în portul Constanța și de aici parteneriatul cu NATO și apoi în anul 2002 admiterea României ca țară membră a NATO, drept furnizoare de securitate, apreciată de aliați.

Vânt bun de pupa!



Evoluția flotei fluviale românești, în secolul XX

Dumitru CORDUNEANU

Locotenent comandor

În prima jumătate a secolului XX, *Flota Fluvială de Transport* a fost administrată în principal de două companii de navigație: una cu capital de stat – *Navigația Fluvială Română (NFR)* – înființată în anul 1890 și cealaltă cu capital privat – *Societatea Română Dunăreană (SRD)* – înființată în anul 1914 și care a funcționat până în anul 1949, când în baza *Hotărârii Consiliului de Miniștri nr. 1.157* se dizolvă, patrimoniul societății fiind predat ca aport de capital, *Societății Sovieto-Română de Navigație Sovromtransport*.

Până la finele perioadei la care ne-am referit, pentru efectuarea transportului regulat de mărfuri și călători pe Dunăre și căile navigabile interioare cu caracter internațional, cele două societăți de navigație au dezvoltat o rețea de 46 de agenții de exploatare în porturile fluviale românești, 11 reprezentanțe și 12 agenții acreditate în statele riverane Dunării, și au încheiat acorduri de cooperare cu principalele societăți de navigație fluvială.

În cea de-a doua jumătate de secol, *Flota Fluvială de Transport* va fi administrată de către *Intreprinderea de*

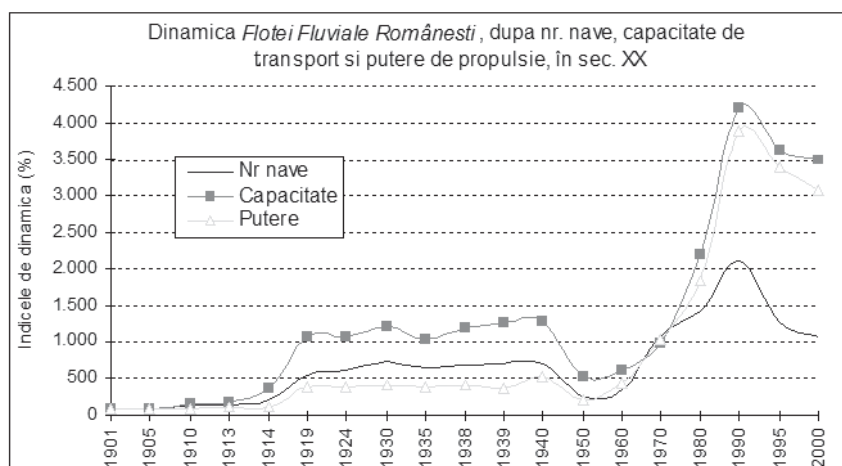


Fig. 1. Realizată pe baza datelor din Surse

de Navigație Fluvială – *NFR Drobeta*, care până la sfârșitul secolului XX vor fi privatizate, mai puțin CNF Giurgiuнав.

În sec. XX, dezvoltarea capacității de transport a flotei fluviale Românești a fost determinată de necesitățile economiei naționale, fiind substanțial accelerată în cea de-a doua jumătate de secol, odată cu

transport de 41,53 mii tone, structurată după cum urmează:

- 13 pasagere cu o putere de 3,35 mii C.P;
- 11 remorchere însumând 5,34 mii C.P;
- 57 șleuri cu o capacitate totală de 35,53 mii tone;
- 12 tancuri cu o capacitate de 6 mii tone;
- 11 pontoane.

Până la izbucnirea primului război mondial, creșterile înregistrate la puterea de propulsie și capacitatea de transport nu sunt semnificative, indicii de dinamică situându-se în jurul valorilor de 1,2 ori respectiv 3,6 ori, diferențe vizibile apărând în perioada interbelică când cei doi indicatori înregistrează un spor de cca. 3,9 ori la puterea de propulsie și aproape de 11 ori la capacitatea de transport. În cea de-a doua jumătate de secol, cei doi indicatori evoluează după legi de dinamică puternic crescătoare, în special după anii 70, ajungând la finele deceniului 9 al sec. XX la o creștere de aproape 39 de ori la puterea de propulsie și cca. 42 de ori la capacitatea de transport, parcul Flotei Fluviale de transport mărfuri însumând un număr de 2.197 nave din care 559 propulsate cu o putere instalată de 338,17 mii CP și 1.640 de nave nepropulsate cu o capacitate de transport de 1.745,86 mii tone, structurată după cum urmează:

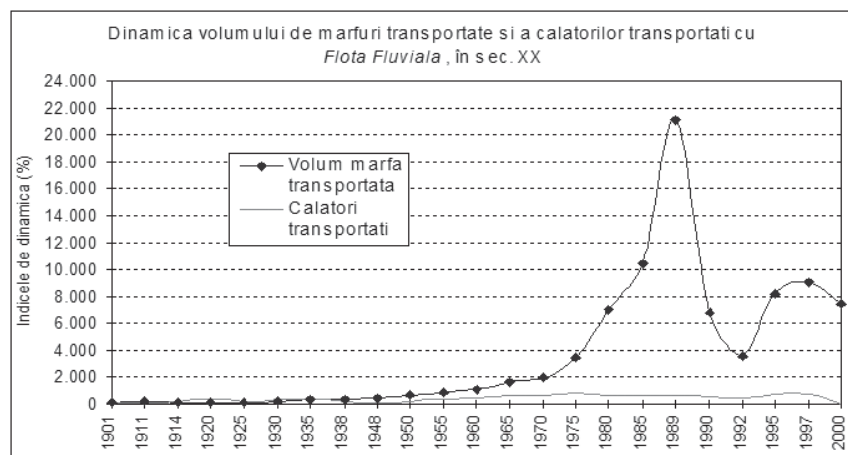


Fig. 2. Realizată pe baza datelor din Surse

Navigație Fluvială Navrom care în ultimul deceniu al sec. XX va fi divizată în patru companii de navigație cu capital de stat: *Compania de Navigație Fluvială Română Navrom* – Galați, *Compania de Navigație Fluvială Romnav* – Brăila, *Compania de Navigație Fluvială Giurgiuнав* și *Compania*

de dezvoltare generală a *Industriei Navale Românești*.

La începutul sec. XX, *Flota Fluvială de Transport* era formată dintr-un număr de 104 nave din care: 24 de nave propulsate cu o putere instalată de 8,7 mii CP și 80 de nave nepropulsate cu o capacitate de

- 293 remorchere însumând 108,28 mii C.P;
- 130 împingătoare cu cca. 191,15 mii CP;
- 136 de șleberi și barje autopropulsate cu o putere totală de 38,73 mii CP și o capacitate de transport de 42,18 mii tone;
- 958 de șalande cu o capacitate de 525,58 mii tone;
- 682 de barje fără propulsie proprie, însumând cca. 1.178,11 mii tone.

Spre finele sec. XX, *Flota Fluvială de Transport mărfuri* era formată dintr-un număr de 1.118 nave, din care 186 propulsate cu o putere totală de 268 mii CP și 932 de nave nepropulsate cu o capacitate de transport de 1.449,17 mii tone.

În paralel cu flota fluvială de transport mărfuri, s-a dezvoltat și flota fluvială de transport pasageri care a atins capacitatea maximă de transport la începutul deceniului 8 al sec. XX, când deținea un număr de 40 de nave ce puteau transporta cca. 5.042 de pasageri, ajungând la finele anilor 90 la 12 nave cu 1.900 de locuri respectiv 9 nave cu 1.120 de locuri la sfârșitul sec. XX.

Din punct de vedere al structurii proprietății, înainte de izbucnirea primului război mondial sectorul de stat (*NFR*) deținea cca.69,57 % din totalul navelor sub pavilion național, 96,70 % din puterea de

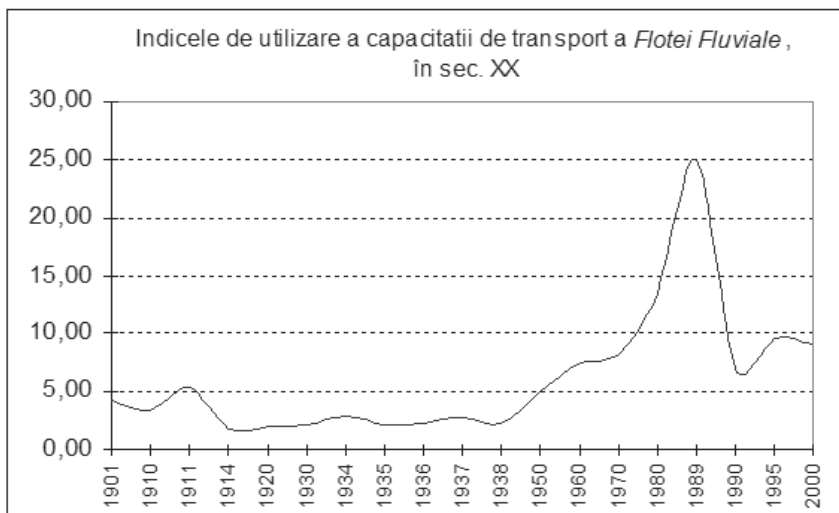


Fig.3. Realizată pe baza datelor din Surse

deceniu, când spre sfârșitul perioadei analizate în sectorul privat activau cca. 30 de societăți comerciale ce dețineau 54,8 % din puterea de propulsie și cca. 53,5 % din capacitatea de transport.

Analizând evoluția *Traficului de Mărfuri și Călători* realizat de *Flota Fluvială de Transport* constatăm următoarele:

- exceptând sincopel datorate celor două conflagrații mondiale, în traficul de mărfuri, tendința generală este una de creștere, mai puțin în ultimul deceniu al

- în transportul de călători, variațiile de trafic nu sunt spectaculoase, navele noastre de pasageri deservind în general liniile interne de călători - care au determinat un trafic relativ constant, ceea ce denotă faptul că potențialul turistic de care dispune țara noastră a fost slab valorificat, datorită administrării deficitare a acestui sector și a calității serviciilor, catalogate a fi cu mult sub standarul acceptat pe plan european.

Din punct de vedere al Productivității Flotei Fluviale, indicii de utilizare a capacității de transport a evoluat după următoarea lege de dinamică:

- în prima jumătate de secol, valoarea maximă a acestui indicator, este atinsă în anul 1911, când capacitățile de transport existente au înregistrat cel mai înalt grad de utilizare - cca.5,89; în cea de-a doua jumătate de secol această performanță revine anului 1989, când indicele de utilizare a capacității de transport este de 24,91, ajungând la 9,04 la sfârșitul de secol XX.

Spre finele deceniului zece al sec. XX, după depășirea pragului critic declanșat de șocul descentralizării, căderea pieței interne, embargoul impus Iugoslaviei și bombardamentele *Alianței Nord Atlantic*, au dus la blocarea traficului pe Dunăre - *Companiile de Navigație Fluvială din România* intră într-un proces de redresare economico-financiară, care a condus spre sfârșitul secolului XX, la realizarea unui profit total de 27.161,700 milioane lei.

Din punct de vedere al locului Flotei Fluviale Românești între flotele statelor riverane Dunării, încă din perioada interbelică țara noastră a deținut o pondere importantă în capacitatea de transport a *Flotei Dunărene*. După primul război mondial și destrămarea Imperiului Austro-Ungar, urmată de revenirea Ardealului la patria mamă, flota comercială fluvială, s-a mărit substanțial, astfel încât, înaintea celui de-al

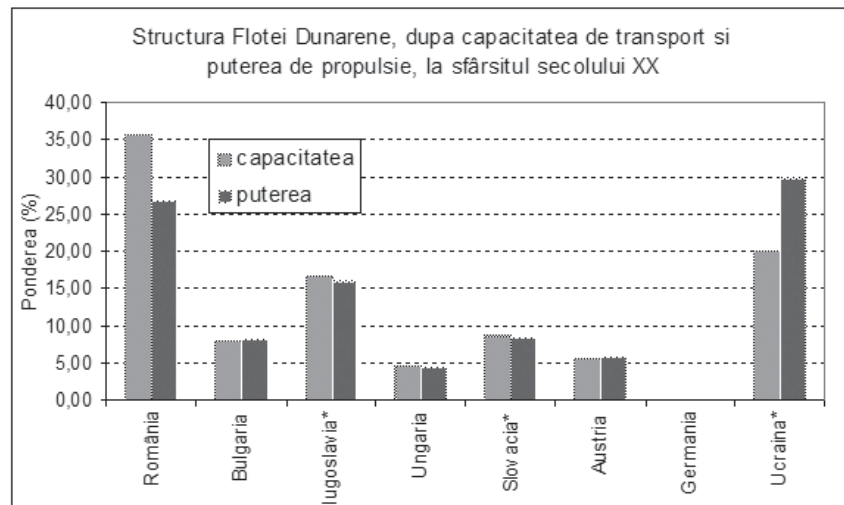


Fig.4. Realizată pe baza datelor din Surse

propulsie și cca. 48,90 % din capacitatea de transport ajungând în perioada interbelică la un procent de 26,6 % din numărul de nave, 72,87 % din puterea de propulsie, respectiv 19,49 % din capacitatea de transport. În cea de-a doua jumătate a sec. XX, datorită instaurării noilor condiții economice, proprietatea privată este desființată fiind reintrodusă în ultimul

sec. XX, când în primii doi ani are loc o cădere cu cca. 80 %, față de valoarea de vârf înregistrată în anul 1989 când Flota Fluvială a transportat 37.370 mii tone marfă. Pe perioade de referință, față de începutul sec. XX, indicii de dinamică a înregistrat următoarele valori: 0,73 ori în 1914; 2,85 ori în anul 1938, 211,4 ori în anul 1989 și 74,13 ori la sfârșitul de secol;

doilea război mondial, flota fluvială dispunea de cea mai mare capacitate de transport dintre fletele statelor riverane Dunării.

În cea de-a doua jumătate a secolului XX, capacitatea de transport a *Flotei Fluviale Românești* înregistrează ritmuri înalte de creștere, depășind Iugoslavia în deceniul opt al sec. XX, întrecând URSS-ul în cel de-al noulea deceniu, rămânând lider detașat al clasamentului și la sfârșit de secol, când după schimbările geopolitice de după 1990, *Flota*

o exploatare comercială în condiții economice avantajoase. La mijlocul perioadei interbelice, cartelul încheiat între compania austriacă de navigație (DDSG), sud-germană (SDDG) și maghiară (MFTR) – deținea cca. 51% din puterea de propulsie, flota noastră fluvială, deși deținea cca. 31% din capacitatea de transport era formată în cea mai mare parte din șleपुरi simple, navele propulsate fiind puține, simțindu-se lipsa remorcherelor necesare în special navigației pe Dunărea de Sus, precum și a tancurilor

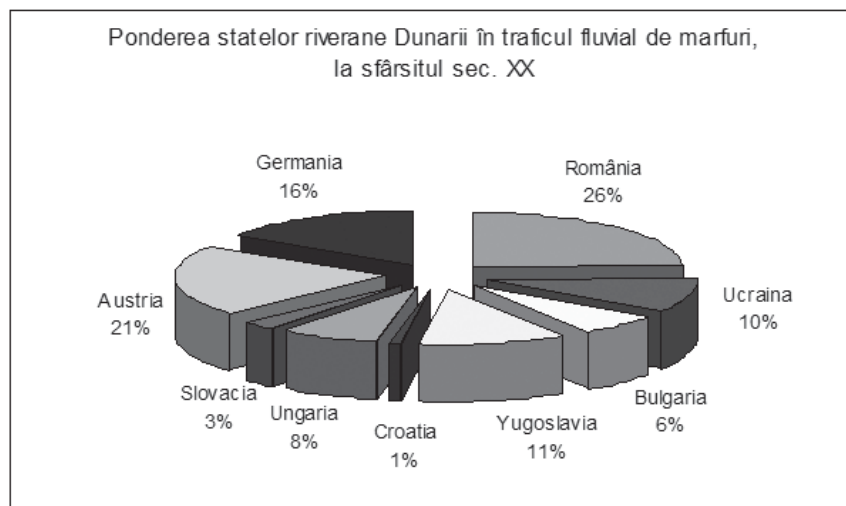


Fig. 5. Realizată pe baza datelor publicate în *Ouvrage de reference statistique de la Commission du Danube pour la periode 1950-2000*, Budapest, 2003 p.30,31.

Dunăreană are următoarea structură:

Ponderea pavilionului național în *traficul portuar fluvial*, a fost de 6,67 % în anul 1911; 11,85 % în 1938; 86,9 % în anul 1989 și cca. 65,6 % la sfârșitul secolului XX.

Din datele prezentate constatăm că în prima jumătate de secol, gradul de preluare cu flota fluvială proprie, a mărfurilor derulate prin porturile fluviale românești a fost destul de scăzut, acest lucru fiind datorat concurenței companiilor străine de navigație care erau puternic sprijinite de stat, dispuneau de capitaluri ieftine și de suficiente *nave propulsate* care permiteau

care, în anul 1938, puteau asigura transportul a doar 6 % din traficul de export al produselor petroliere.

Situația se va schimba în cea de-a doua jumătate de secol, când datorită dezvoltării *Industriei Navale Românești*, în paralel cu diversificarea tipurilor de nave și creșterea capacității de transport, puterea de propulsie sporește de cca. 40 de ori, țara noastră deținând o pondere importantă în transporturile fluviale, și la sfârșitul sec. XX, când traficul fluvial de mărfuri realizat de către statele riverane Dunării, a avut următoarea structură (**Tabel 1**).

Surse:

◆ Anuarul Statistic al României (A.S.R.) - 1937/1938, p.525; 526; 1960, p. 285; 1971, p. 544; 1976, p. 340; 1981, p. 476; 1982, p. 234; 1983, p. 226; 1984, p. 232; 1986, p. 259, 265; 1991, p. 539, 547; 1997, p. 563, 568, 578; 578; 2001, p. 441, 445;

◆ Arhivele Naționale Istorice Centrale, fond Președenția Consiliului de Miniștri, dosar 9/1921

◆ Arhivele naționale - Galați

◆ Arhivele naționale - Brăila

◆ C.I.Băicoianu, *Dunărea. Privire istorică, economică și politică*, Tipografia Eminescu, București, 1915, p. 142;

◆ Calendar Maritim Român - 1910, p. 198

◆ Enciclopedia României, vol. IV, Imprimeria Națională, București, 1943, p. 109-111.

◆ G. Popescu, *Navigațiunea și transportul pe apă în România*, „Cartea Românească”, București, 1929, p. 22.

◆ Grigore Vasilescu, *Dunărea Internațională și Transporturile*, București, 1931, p.61, 67-68.

◆ Ion Cărbunaru, *Transporturile Navale - maritime și fluviale - ale României la sfârșit de secol*, în *Marea Noastră* nr. 33, Constanța, 1999, p. 16.

◆ N. Bîrdeanu, D. Nicolaescu, *Contribuții la istoria Marinei Române*, vol. I, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1979, p. 329-334.

◆ *Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période 1950-1995*, Budapest, 1997, p.12, 62.

◆ *Ouvrage de référence statistique de la Commission du Danube pour la période 1950-2000*, Budapest, 200 p.1, 61.

◆ Realizările Ministerului Aerului și Marinei, p. 10.

◆ Sergiu Filipescu - în *Marea Noastră*, nr. 45/2002, p. 20.

◆ Victor Axenciuc, *Evoluția economică a României*, vol 1 - Industria, Editura Academiei Române, București, 1992, p. 359

Tab.1. Ponderea statelor riverane Dunării, în total Flotă Dunăreană, în sec. XX

- procente

Țara	1914		1930		1960		1970		1980		1990		2000	
	tone	KW	tone	KW	tone	KW	tone	KW	tone	KW	tone	KW	tone	KW
România	9,6	10,2	31,8	19,2	14,3	11,8	14,6	14,7	24,8	17,6	33,9	28,1	35,7	26,9
Bulgaria			0,6	0,7	3,8	3,1	8,2	4,3	8,8	4,6	5,6	3,1	8,0	8,3
Iugoslavia*			28,0	23,7	23,8	21,4	22,6	17,0	20,6	15,0	14,4	13,3	16,7	15,9
Ungaria	18,1	19,0	10,1	15,8	11,4	13,1	9,5	9,9	8,1	7,0	6,4	6,5	4,8	4,4
Cehoslovacia*			5,3	5,6	7,0	8,3	7,0	7,0	5,9	6,3	7,5	6,8	8,6	8,4
Austria	62,1	63,9	18,5	25,0	12,4	9,0	8,0	8,1	5,3	6,8	5,0	5,0	5,7	6,0
Germania	10,2	6,9	5,6	10,1	5,9	6,9	2,7	4,4	1,3	2,1	0,9	1,6		
URSS*					21,4	26,4	27,4	34,6	25,2	40,6	26,3	35,6	19,9	29,8
Valori maxime	62,1	63,9	31,8	25,0	23,8	26,4	27,4	34,6	25,2	40,6	33,9	35,6	35,7	29,8

*Calculat după datele din Surse

Dunăre, Dunăre drum fără pulbere



Dunărea – fluviu european. Noutăți

George PETRE

Contraamiral (r)

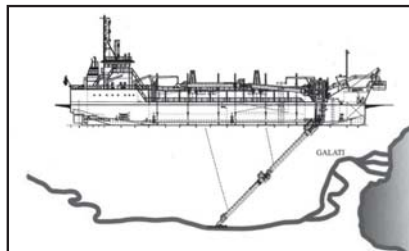
Cel mai important fluviu european din punct de vedere economic este în atenția forurilor naționale și internaționale.

1. ACTUALITĂȚI LA A.F.D.J.

Administrația Fluvială a Dunării de Jos (A.F.D.J.) este continuatoarea Comisiei Economice a Dunării, având atribuții în domeniul întreținerii șenalului navigabil și a mijloacelor de semnalizare.

Dunărea de Jos se întinde de la Porțile de Fier la Sulina pe o distanță de 960 km.

AFDJ are sediul la Galați (str.Portului, nr.32; telefon/fax 0236460847).



Se execută lucrări de reparații la diguri, în special pe canalul Sulina și investiții noi.

Balizele și geamandurile luminoase din sectorul românesc (AFDJ are în administrare cel mai lung șenal navigabil de Dunăre) sunt făcute după normele europene pe tot parcursul Dunării.

Se va realiza pe canalul Sulina o „autostradă luminată noaptea” care va permite un trafic dublu.

AFDJ a obținut fonduri europene și din bugetul de stat pentru a reînoui și a completa flota de nave tehnice.

Sunt în curs de finalizare lucrările de reparații ale Palatului AFDJ de la Sulina, clădire care se află în patrimoniul național.

Se lucrează la definitivarea hărții electronice a parcursului Dunării (variantea românească) de la izvoare la vărsarea în mare.

AFDJ are Agenții Căi Navigabile (ACN) la Drobeta Turnu-Severin, Călărași, Brăila și Sectoare Căi Navigabile (SCN) la Giurgiu și Sulina.

2. COMISIA DUNĂRII PE DRUMUL PERFECTIONĂRII

COMISIA Dunării a fost creată în temeiul Convenției de la Belgrad privind regimul navigației pe Dunăre, adoptată la 15 august 1948, la Belgrad.

În prezent, membri ai C.D. sunt: Austria, Bulgaria, Croația, Germania, Republica Moldova, România, Federația Rusă, Serbia și Muntenegru, Slovacia, Ucraina și Ungaria. Au statut de observator la C.D.: Cehia, Franța, Olanda și Turcia, precum și organizații internaționale – Comisia Economică a O.N.U. pentru Europa și Comisia Internațională pentru Protecția Fluviului Dunărea (I.C.P.D.R.) cu sediul la Viena.

Sediul C.D. se află la Budapesta. Până în 1957 sediul a fost la Galați.

Competițiile Comisiei Dunării se referă la probleme cu caracter tehnic, principala atribuție constând în asigurarea condițiilor tehnice pentru menținerea libertății de navigație pe fluviu.

Deciziile C.D. nu sunt obligatorii pentru statele membre, ci au caracter de recomandare de a le transpune sau nu în legislația internă.

În perioada 1999-2005, principala problemă pe agenda Comisiei Dunării a fost reprezentată de demersurile vizând restabilirea navigației în sectorul sârb al fluviului, în zona Novi Sad. Acolo aviația SUA a distrus podul Sloboda ale cărui rămășițe blocau fluviul.

Lucrările de înlăturare a rămășițelor podului distrus și deblocare a fluviului au fost finanțate prin intermediul „Fondului internațional pentru deblocarea șenalului Dunării”, la care a contribuit, în proporție de 85% Comisia Europeană („guvernul” U.E.), diferența fiind acoperită prin contribuții voluntare ale statelor membre ale C.D. România a contribuit cu 200.000 Euro. C.D. a avut acolo un comitet de experți.

În anul 2005 navigația a putut să se desfășoare normal în zonă (podul a fost reconstruit).

În prezent, statele membre se preocupă de reformarea activității C.D. (revizuirea Convenției de la Belgrad privind navigația pe Dunăre), de armonizarea prescripțiilor

tehnice și reglementărilor juridice pe căile de navigație interioare europene. Coordonarea activităților C.D. cu cele ale Comisiei Centrale privind Navigația pe Rhin (CCNR), înființată prin „Actul de la Mannheim”, din 17 octombrie 1868, este strict necesară în condițiile realizării căii de navigație Rhin-Main-Dunăre.

Se pregătesc noi reglementări U.E., care vor fi apoi puse în aplicare de către statele membre ale Uniunii Europene. Se apreciază că acest proces ar putea dura între șase luni și un an.

3. COOPERAREA DUNĂREANĂ – INIȚIATIVĂ ROMÂNNO-AUSTRIACĂ

Procesul de Cooperare Dunăreană (P.C.D.) a fost lansat în mod oficial la Viena, la 27 mai 2002, ca urmare a unei inițiative comune a României, Austriei, Comisiei Europene și Pactului de Stabilitate pentru Europa de Sud-Est. Participanții la P.C.D. sunt, alături de co-înițiatori, toate statele din bazinul Dunării: Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Cehia, Croația, Germania, Republica Moldova, Serbia-Muntenegru, Slovacia, Slovenia, Ucraina și Ungaria.

Procesul este conceput ca un forum de cooperare regională, structurat pe șase dimensiuni sectoriale: economice și dezvoltare durabilă, mediu, cultură, navigație, turism, cooperare subregională.

Obiectivul P.C.D. este valorificarea diverselor inițiative de cooperare în regiunea dunăreană, în lumina standardelor europene prin care, în contextul extinderii Uniunii Europene, Dunărea a devenit un fluviu interior al U.E.

Conferințele Ministeriale ale P.C.D. au loc la intervale de doi ani, la nivel de miniștri ai afacerilor externe din statele participante, iar între acestea au loc reuniuni la nivel de înalți oficiali.

De la lansarea sa, în 2002, în cadrul P.C.D. au fost inițiate mai multe proiecte, printre care: activitatea de revizuire a Convenției de la Belgrad din 1948 privind regimul juridic al navigației pe Dunăre; Bursa de Turism Dunărean de la București, în octombrie 2002; Conferința de Afaceri Dunărene, la București, în 8-9 octombrie 2003; portalul

P.C.D. – baza de date a agenților economici din regiunea dunăreană etc.

Prima Conferință Ministerială a avut loc la Viena, în mai 2002, iar a doua la București, la 14 iulie 2004.

Conferințele au adoptat Tabele indicative de acțiuni prioritare (pentru 2002-2004 și 2004-2006).

La București s-a adoptat Documentul Final al Conferinței, intitulat „Danube as a European Lifeline (Dunărea – un mod de viață european)”.

A treia Conferință a avut loc la Belgrad, în noiembrie 2006.

Comisia U.E. are un rol activ în cadrul reuniunilor.

O acțiune importantă a fost a V-a ediție a Conferinței Dunărene de Afaceri, desfășurată în perioada 10-11 noiembrie 2005, la Belgrad.

Această inițiativă româno-austriacă a prins rădăcini, dezvoltând cooperarea regională europeană.

4. COMISIA INTERNAȚIONALĂ PENTRU PROTECȚIA FLUVIULUI DUNĂREA (I.C.P.D.R.)

I.C.P.D.R. (International Commission for the Protection of the Danube River) este o organizație internațională de mediu fondată în anul 1998, cu sediul la Viena („Vienna International Center”). Ea s-a constituit pe baza Convenției privind Cooperarea pentru Protecția și Utilizarea Durabilă a Fluviului Dunărea, semnată la Sofia, la 29 iunie 1994.

Comisia a realizat: Sistemul Unitar de Urgență pentru Prevenirea Accidentelor, Rețeaua Transnațională de Monitorizare a Calității Apelor precum și Sistemul Integrat de Informații pentru Regiunea Dunării.

I.C.P.D.R. cuprinde 14 membri: Austria, Bosnia Herțegovina, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Germania, Ungaria, Republica Moldova, România, Serbia, Muntenegru, Slovacia, Slovenia, Ucraina precum și Comisia Europeană („guvernul” Uniunii Europene).

Președinți ai Comisiei sunt reprezentanți ai guvernelor statelor membre în ordine alfabetică. Din ianuarie 2007 președinția este exercitată de România.

Observatori ai I.C.P.D.R. sunt organisme interguvernamentale și neguvernamentale: Comisia privind protecția Mării Negre împotriva poluării, de la Istanbul (B.S.C.); Forumul Dunărean pentru Mediu (D.E.F.); Comisia Dunării; Comisia Turistică a Dunării (Die Donau); Parteneriatul Global pentru Apă (G.W.P/C.E.E.); Asociația Internațională pentru Cercetări Dunărene; Asociația Internațională a Companiilor Furnizoare de Apă din Bazinul Dunărean, Programul Hidrologic Internațional al U.N.E.S.C.O.; Convenția R.A.M.S.A.R privind zonele umede de Importanță Internațională; V.G.B.

Power Tech e Vi Fondul Mondial pentru Natură Sălbatică – Programul Carpato-Danubian (W.W.F. – D.C.P.).

Cu prilejul celei de a VI-a reuniuni anuale, desfășurată la Viena, în luna decembrie 2003, s-a lansat „Ziua Dunării”, care cuprinde manifestări anuale de amploare care au loc pe Dunăre de la izvoare la vărsarea în mare, la data de 29 iunie.

Comisia editează publicația „Danube Watch”. O colecție a acestei publicații se află și la redacția revistei „Marea Noastră”.

Activitatea Comisiei este importantă pentru riverani și în același timp pentru faptul că principalul poluator al Mării Negre îl constituie apele Dunării.

5. COMPANIA DE NAVIGAȚIE FLUVIALĂ ROMÂNĂ „NAVROM S.A. GALAȚI”

C.N.F.R. „Navrom” Galați este o societate comercială cu capital privat 100%, cu acționari români și străini.



Compania urmează tradiției N.F.R. (Navigația Fluvială Română), cu capital de stat, înființată în 1890.

Ea are drept principal domeniu de activitate: transportul de mărfuri și pasageri pe căi navigabile interioare.

C.N.F.R. Navrom S.A. Galați este cel mai mare armator fluvial, din punct de vedere „capacitate a flotei de marfă”, în bazinul Dunării și Rhinului.

An de an, peste 60% din transportul de marfă și peste 90% din transportul de pasageri cu nave sub pavilion român este realizat de flota Navrom S.A. Galați.

Pe relația de transport fluvial având portul Galați ca origine sau destinație se realizează performanțe deosebite: cu un litru de motorină se transportă o tonă de marfă peste performanțele medii ale navigației interioare din Vestul Europei.

Navele companiei acționează pe întreaga lungime a Dunării de la Sulina și Constanța până la Kelheim (Germania), pe mai mult de 3.000 km.

6. NOI GĂRI FLUVIALE

Circa 12 milioane RON au fost investiți de către Ministerul Transporturilor,



Construcțiilor și Turismului pentru reamenajarea Gării fluviale Tulcea. Aici se află și sediul Administrației Porturilor Dunării Maritime – Agenția Tulcea. Gara a fost inaugurată la 5 iulie 2006.

Clădiri similare urmează să se construiască, în primă urgență, la Moldova Nouă și Orșova.

Construcțiile vor fi dotate potrivit standardelor Uniunii Europene.

7. A XIII-A EDIȚIE A COLOCVIULUI ACVADEPOL

Cea de a XIII.a ediție a Colocviului ACVADEPOL, cu participarea internațională, s-a desfășurat în perioada 6-7 iulie, la Galați. Subiectele tratate s-au referit la activitatea de prevenire a poluării apelor cu hidrocarburi, de către nave.

Au participat specialiști din România și numeroși invitați din Franța, Danemarca, Germania, Olanda și Grecia.

Organizatorii acestei manifestări au fost: Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului și Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor în colaborare cu Administrația Porturilor Dunării Maritime Galați, Administrația Porturilor Maritime Constanța, Administrația Porturilor Dunării Fluviale Giurgiu, Administrația Canalelor Navigabile Constanța și Institutul Național de Cercetare Dezvoltare Marină „Grigore Antipa” din Constanța.

8. ASOCIAȚIA ARMATORILOR ȘI OPERATORILOR PORTUARI-FLUVIALI DIN ROMÂNIA (A.O.P.F.R.) O NOUĂ STRATEGIE

Noul Comitet Director al A.O.P.F.R., condus de președintele C.L.C. Marin Chintoan, a prezentat la Adunarea Generală Executivă din 28 septembrie 2006, „Strategia de revitalizare a Asociației Armatorilor și Operatorilor Portuari-Fluviali din România”. Documentul a fost aprobat de toți membrii asociației prezenți la întrunire.

Hotărârea cuprinde două capitole: 1. Consolidarea profesională a asociației și 2. Consolidarea profesională a asociației.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Noi reglementări privind pavilionul român al navelor

Comandor (r) dr. Ion Gr. IONESCU
Economist Grațiela BRÂNȚĂ

Acquis-ul comunitar reprezintă ansamblul de drepturi și obligații comune ce unesc statele membre ale Uniunii Europene. El este într-o permanentă evoluție și cuprinde totalitatea normelor juridice care reglementează activitatea instituțiilor U.E., acțiunile și practicile ei, mai exact:

- conținutul, principiile și obiectivele politice, cuprinse în actele normative originare și în cele ulterioare, ale U.E.;
- legislația adoptată de instituțiile comunitare, pentru punerea în practică a prevederilor Tratatelor;
- jurisprudența Curții de Justiție a Comunităților Europene;
- declarațiile și rezoluțiile adoptate în cadrul U.E.,
- acordurile internaționale la care U.E. este parte etc.

În acest context, în "Monitorul Oficial" nr. 827, din 9 octombrie 2006, a fost publicată Ordonanța de Urgență nr. 74, din 20 septembrie, pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 42/1997, privind transportul naval.

Motivația apariției acestui nou act normativ își are sorginea în recomandările experților Comunității Europene, în legătură cu armonizarea legislației naționale, cu legislația comunitară - privind transporturile maritime și pe căile navigabile interioare. Pe cale de consecință, demersul legislativ a avut ca rezultat modificarea legislației, în ceea ce privește înmatricularea navelor maritime și a celor de navigație interioară, în registrele matricole și de evidență a navelor, radierea lor din aceste registre, schimbarea sistemului de clasificare a navelor.

Ordonanța precizează că intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului, din 7 decembrie 1992, de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), este momentul aderării României la Uniunea Europeană.

Regulamentul se aplică direct și

obligatoriu și României, deoarece au existat prevederi naționale care contraveneau prevederilor comunitare.

Ab initio, Ordonanța de Urgență nr. 74/20 septembrie 2006, stabilește normele specifice, aplicabile transportului maritim și pe căile navigabile interioare, modul de organizare a sistemului instituțional din acest domeniu, organismele care fac parte din acest sistem, normele specifice privind



desfășurarea în siguranță a navigației, precum și normele specifice aplicabile navelor, personalului acestora și a celui care efectuează activități de transport naval, dar și activități conexe ori auxiliare.

Trebuie făcută precizarea că efectele juridice nu sunt aplicabile navelor militare, a celor aflate în proprietatea sau în operarea statului român și angajate numai în servicii guvernamentale necomerciale, porturilor militare și în zonele care se desfășoară, în exclusivitate, activități militare.

România se află în situația fastă care îi permite să aibă, atât condiții pentru aplicarea prevederilor, dar și suficiente pârghii pentru exercitarea controlului privind aplicarea acestora, datorită faptului că Ministerul

Transporturilor, Construcțiilor și Turismului își poate exercita rolul de autoritate de stat, în domeniul transportului maritim și pe căi navigabile, prin Autoritatea Navală Română, instituție care este, deja, integrată exigențelor normelor comunitare, în fond și formă, ca autoritate națională, în domeniul siguranței navigației și a securității navelor.

Unul dintre numeroasele aspecte cu care legiuitorul a fost generos, în acest nou act normativ, este cel referitor la pavilionul român al navelor. Din acest punct de vedere, în literatura și spiritul Ordonanței, reglementările sunt multiple și au suficiente precizări, fapt ce ușurează aplicarea ei.

Dispozițiile legale stabilesc faptul că Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, prin Autoritatea Navală Română (ANR) și în numele Guvernului, poate acorda, suspenda sau retrage dreptul de arborare a pavilionului român.

Autorității Navale Române, prin căpitaniile de port, îi revine competența de a acorda dreptul de arborare a pavilionului român, iar acestea înmatriculează nava în registrele matricole, comunicând acest fapt Autorității Navale Române și ca urmare, se emite actul de naționalitate al navei, fapt ce rămâne valabil cinci ani, existând posibilitatea de prelungire pe o perioadă similară.

Toate navele care au obținut dreptul de arborare al pavilionului român sunt de naționalitate română.

În acest context, dreptul de arborare a pavilionului român se acordă:

- navelor maritime și de navigație interioară, proprietate a persoanelor juridice sau fizice române;

- navelor maritime, proprietate a persoanelor fizice care au cetățenia unui stat membru al Uniunii Europene sau aparținând Spațiului Economic European ori persoanelor juridice ce au sediul în Uniunea Europeană sau în Spațiul Economic European, care au filiale, sucursale sau agenții pe teritoriul României;

- navelor maritime, proprietate a persoanelor fizice străine - cu domiciliul în România, ale persoanelor juridice străine, altele decât cele enunțate anterior;

- navelor maritime sau de navigație interioară - proprietate a persoanelor juridice sau fizice străine - închiriate prin contracte tip bare-boat ori leasing, pe perioade mai mari de un an, de persoane juridice sau fizice române.

În egală măsură, dreptul de arborare al pavilionului român se poate suspenda, în condiții asemănătoare, adică numai dacă navele fac obiectul unui contract de bare-boat sau leasing - cu o durată mai mare de un an, încheiat cu o persoană juridică străină - dar numai la solicitarea proprietarului, în vederea înscrierii într-un registru al unui alt stat.

În cazul în care proprietarul navei solicită retragerea dreptului de arborare a pavilionului român, acesta va depune la căpitania unde este înmatriculată nava, următoarele documente:

- cerere scrisă în care se va menționa pavilionul pe care îl va arbora nava;

- acordul scris al creditorilor pentru scoaterea din evidență a navei, în cazul în

care nava este grevată de sarcini, transcrise în registrele matricole;

- actul de naționalitate al navei.

Trebuie menționate și prevederile potrivit cărora, în relația cu autoritățile, proprietarul sau operatorul navei este reprezentat de comandantul său sau conducătorul de navă. Totodată, acesta din urmă exercită comanda pe navă și în acest scop este investit cu autoritate asupra tuturor persoanelor ambarcate și îndeplinește atribuțiile ce îi revin, potrivit prevederilor legislației naționale, instrucțiunilor proprietarului sau operatorului navei, precum și a acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

În convență cu pavilionul și cu dreptul navelor de a arbora pavilion, în general, Ordonanța stabilește că Autoritatea Navală Română are dreptul și obligația de a controla aceste nave, inclusiv pe cele care arborează pavilionul altor state, în apele naționale navigabile și care operează în porturile românești ori deasupra platoului continental, în ceea ce privește respectarea acordurilor și convențiilor internaționale la care România este parte.

Noua reglementare dă dreptul de a naviga, navelor care au obținut dreptul de arborare a pavilionului român, numai dacă au la bord o serie de documente, dintre care cel mai important este cel care atestă dreptul de arborare al pavilionului, dar și altele care privesc starea tehnică.

Noul act normativ are calitatea de a integra legislația românească privind exercitarea competențelor Guvernului României, prin ministerul său de resort, privind dreptul de arborare al pavilionului român și condițiile ce trebuie îndeplinite pentru ca această prerogativă să satisfacă exigențele Uniunii Europene în cele mai diverse situații.

Astfel, ca țară membră a Uniunii Europene, cu drepturi depline, de drept și de fapt, România se află într-o permanentă evoluție care cuprinde și normele juridice ce reglementează activitatea în domeniul transportului naval, inclusiv a instituțiilor de resort, știut fiind că, conform prevederilor tratatelor U.E., nu este posibilă revenirea la etape deja parcurse, iar această armonizare legislativă asigură stabilitatea și ireversibilitatea procesului de integrare europeană.



Căpitania Zonală Constanța

Căpitania Portului Constanța a luat ființă în anul 1878 odată cu instalarea administrației românești în Dobrogea. Atribuțiile Căpitaniei portului au fost stabilite în condițiile nou create prin reintegrarea Dobrogei la România, de Regulamentul poliției porturilor și malurilor dunărene publicat la data de 24 martie 1879. Potrivit acestuia, Căpitania de port era însărcinată cu supravegherea ordinii, pilotarea navelor la intrarea și la ieșirea din port, urmărirea încărcărilor și descărcărilor de mărfuri și cu respectarea de către navigatori și nave a instrucțiunilor sanitare. Din punct de vedere organizatoric, Căpitania Portului Constanța se subordona Ministerului Afacerilor Străine și Inspectoratului General al Navigației și Porturilor cu sediul la Galați. În 1908, CP Constanța, ca și toate unitățile portuare, trece în sfera de activitate a Ministerului Lucrărilor Publice.

Zona de jurisdicție:

◆ Litoralul Mării Negre de la Periteasca la Vama Veche, cu porturile Midia, Tomis, Constanța, Mangalia;

◆ Lacurile: Razelm, Sinoe, Babadag, Golovița, Zmeica, Complexul Dranov-Dunavăț, Canalul Periteasca până la ieșirea la mare, Tașaul, Corbul, Siutghiol, Tăbăcărie, Nuntași, Agigea, Belona, Techirghiol, Tatlageac, Mangalia și lacurile de agrement din stațiunile: Venus,

Neptun, Saturn, Olimp;

◆ Canalul Dunăre-Marea Neagră, Canalul Poarta Albă-Midia-Năvodari;

◆ Dunărea de la Km 285 la Km 330 cu lacurile adiacente din județul Constanța;

◆ Lacurile și apele interioare de pe teritoriul județului Constanța.

Unități componente

◆ Căpitania Portului Constanța, cu:

• Oficiul de Căpitanie Tomis

◆ Căpitania Portului Cernavodă

◆ Căpitania Portului Midia, cu:

• Oficiul de Căpitanie Mamaia

• Oficiul de Căpitanie Jurilovca

◆ Căpitania Portului Mangalia

◆ Căpitania Portului Medgidia, cu:

• Oficiul de Căpitanie Basarabi

• Oficiul de Căpitanie Ovidiu.

Principalele atribuții

◆ coordonează și supraveghează activitățile de transport naval în zona sa de jurisdicție;

◆ coordonează, îndrumă și controlează siguranța navigației în porturi și pe căile navigabile din zona de jurisdicție;

◆ coordonează și îndrumă activitatea de cercetare a evenimentelor de navigație din zona de jurisdicție;

◆ coordonează, îndrumă și verifică

activitatea de prevenire și combatere a cazurilor de poluare a apelor de către nave în zona de jurisdicție a Căpitaniei de port ce aparțin C.Z. Constanța;

◆ emite avize către navigatori pentru reglementarea navigației;

◆ sancționează contravențiile la regulimul transportului naval.

Servicii asigurate clienților

◆ operațiuni privind înmatricularea navelor;

◆ constituirea, transcrierea, transmiterea și radierea garanțiilor reale asupra navelor;

◆ autorizarea agenților economici care desfășoară activități de transport naval;

◆ eliberarea certificatelor privind încadrarea navelor cu personal minim de siguranță;

◆ dirijarea traficului naval pentru porturile maritime românești;

◆ coordonarea și controlul activității de sosire/plecare nave;

◆ eliberarea autorizațiilor pentru reparații, andocare, lansare nave;

◆ organizarea sesiunilor de examen în vederea obținerii certificatelor privind conducerea ambarcațiunilor de agrement.



Cum am ajuns ofițer de marină

(ADUCERI AMINTE)

Ion APOSTOL
comandor (r)



M-am născut la 21 octombrie 1927 în comuna Râzvad, satul Râzvadul de Sus, județul Dâmbovița. Sunt absolvent al Liceului „Enăchită Văcărescu” din Târgoviște, promoția 1946.

După promovarea examenului de bacalaureat (secția reală, cu profil matematic), în toamna aceluiași an, la sfatul unui unchi al meu, m-am prezentat la examenul de admitere în Școala Navală.

Dar cine a fost omul, care la acei ani tineri ai mei, mi-a îndreptat pașii spre profesiunea de ofițer de marină?

„Nea Ilie”, cum îi spuneam noi în familie, vărul tatălui meu, era ofițer de marină, promoție 1932; în toamna anului 1946 avea gradul de locotenent comandor-inginer. Numele lui Dinu Ilie.

Era absolvent al Liceului Militar „Nicolae Filipescu” de la Mânăstirea Dealu-Târgoviște.

Școala Navală din Constanța a urmat-o în anii 1930-1932, după care, ca ofițer de marină, a fost ambarcat pe navele „Marinei Regale”, cum era denumită atunci marina militară, în perioada anilor 1932-1940.

Apreciindu-se pregătirea și rezultatele obținute în funcțiile avute, în anul 1940, Comandamentul Marinei Militare îl trimite la studii în străinătate. Astfel, în perioada anilor 1940-1944 urmează cursurile Școlii de Geniu Maritim din Paris, pe care le finalizează cu diploma de „doctor-inginer” în Construcții Navale, la Academia Navală

din Genova-Italia.

În vara anului 1946, când am terminat eu liceul, lucra în București, în Comandamentul Marinei Militare – Direcția Tehnică.

A fost ofițer activ în Marina Militară până prin anii 1948-49, când din motive de „dosar necorespunzător” a fost trecut în „cadrele disponibile” ale armatei. Aceasta era expresia folosită de regimul instaurat după 23 august 1944, pentru cei de ale căror servicii dorea să se dispenseze.

Trecut în rezervă, locotenent comandor-inginer Dinu Ilie și-a continuat activitatea în învățământul superior, îndeplinind funcția de șef al catedrei de „construcții navale” la Universitatea din Galați. Activitatea didactică și-a încheiat-o la vârsta pensionării, ca profesor la Academia Tehnică Militară din București. Numeroși ingineri militari marinari i-au fost studenți, printre care și contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril.

În primul an de organizare a Institutului Civil de Marină (astăzi Universitatea Maritimă), din Constanța, profesorul Dinu Ilie a îndeplinit funcția de prorector.

După această evocare a celui care mi-a dat un sfat bun, la un moment hotărâtor din viața unui tânăr, revin la relatarea despre examenul de admitere în Școala Navală. Examenul nu s-a ținut la Constanța, ci la Turnu Măgurele, orașul-port de la Dunăre, pe atunci reședința județului Teleorman.

Dar cum a ajuns școala aici?

Ne reamintim că din iunie 1941, România, ca aliată a Germaniei, se afla în război cu Uniunea Sovietică. În aprilie 1944, ca urmare a intensificării bombardamentelor aviației aliaților asupra capitalei București, zonei petrolifere de pe Valea Prahovei, unor alte orașe strategice ale României, printre care și Constanța, Școala Navală a fost evacuată pentru scurt timp la Tariverde, județul Constanța, după care a fost dislocată la Zimnicea în luna mai a aceluiași an (1944).

Aici, în micul oraș-port de la Dunăre neavând condiții corespunzătoare desfășurării învățământului, în luna octombrie 1944, Școala este redislocată la Turnu Măgurele, (împreună cu Școala de maiștri), în incinta cazarmii unui

regiment al trupelor de uscat, aflat la capătul străzii General Praporgescu, erou al războiului din 1916.

În septembrie 1946, la examenul de admitere în anul I al Școlii Navale s-au prezentat 24 de candidați pe 18 locuri. Printre aceștia se afla și Val Săvulescu, fiul comandantului Marinei Militare, de la acea vreme comandorul Eugen Săvulescu. Val a ajuns un bun comandant de cursă lungă la NAVROM.

La sfârșitul examenului au fost declarați reușiți și admiși în anul I, 18 candidați printre care și autorul acestor rânduri: 12 la secția punte și 6 la secția mecanici.

Este de remarcat faptul că în anul școlar 1946-1947 Școala Navală a funcționat cu un efectiv de numai 25 de elevi: 7 elevi în anul II și 18 elevi în anul I.

Subliniez că printre cei 7 elevi ai anului II se găsea elevul plutonier Pavica Victor, viitorul comandor, ofițer de stat major și remarcabil profesor de tactică navală la Academia Militară Generală, Facultatea de Marină, din București. Aspirantul Pavica Victor a fost șeful promoției 1947.

Noi, cei 18 elevi ai anului I, am început cursurile la 1 noiembrie 1946, după ce în prealabil, toată luna octombrie, am parcurs o perioadă de pregătire militară generală inițială, la Batalionul de infanterie marină, dislocat la Călărași. Aici, pe malul Borcei, sub comanda a doi sergenți „spirit”, militari în termen (Mistreanu și Trandafir) am făcut instrucție.

Comandantul plutonului de elevi era aspirantul Negoescu Mircea, cunoscutul ofițer de mai târziu din Statul Major al C.M.M.

Comandantul Școlii Navale, la Turnu Măgurele, era acum comandorul Toader Antonescu, viitorul șef de stat major al Marinei Militare.

Un aspect demn de reținut din activitatea acestui distins ofițer îl constituie faptul că revenit la comanda instituției de învățământ în 1954, la demersurile sale adresate eșaloanelor militare superioare și Ministerului Învățământului, prin H.C.M. al R.P.R. nr.1887 din 25.09.1954 Școala Navală își schimbă denumirea în Școala Militară Superioară de Marină (SMSM) și este încadrată în nomenclatorul Ministerului Învățământului ca institut de

învățământ superior, având aceleași drepturi ca și celelalte institute de învățământ superior din țară. Atunci s-a înființat prima instituție de învățământ superior de marină din România.

În anul 1965 am devenit și eu absolvent al SMSM, prin echivalarea unui număr de examene susținute în perioada 1952-1955 la Institutul Politehnic din București, Facultatea de Mecanică, cursuri fără frecvență, studii întrerupte în anul III, din motive obiective.

Dintre cadrele Școlii Navale din perioada când instituția a funcționat la Turnu Măgurele (1944-1947) îmi mai reamintesc de:

- căpitanul Călin Bursan, loțiitor politic, ofițer ECP, fost prizonier în U.R.S.S., întors în țară cu divizia Horia, Cloșca și Crișan;

- profesorul civil Eugen Bălăbănescu, director de studii;
- profesorul civil de matematici superioare Octav Alexandrescu, autorul unui manual de „Calcul integral” (calculul diferențial și calculul integral);

- ofițerii profesori pentru diferite discipline militare: Petre Mureșanu (viitorul CLC și director al Școlii Medii Tehnice de Marină din Constanța); Caragea, Gheorghe Balaban; Vasile Cenușe; Constantin Ivan; Mihai Rădulescu; Vidrașcu.

În luna august 1971, căpitan comandorul Victor Pavica a fost unul din profesorii examinatori ai comisiei de la Academia Militară, când subsemnatul a susținut examenul de căpitan de rangul I (comandor).

Îl amintesc pe comandantul nostru de companie-elevi, căpitanul Brucher Constantin, ofițer mecanic, și-a completat ulterior pregătirea obținând diploma de inginer mecanic la Institutul Politehnic București. În anii care au urmat a îndeplinit funcția de loțiitor pentru învățământ în Școala Militară Superioară de Marină (1955-1960) și alte funcții importante în Comandamentul Marinei Militare. Căpitanul Brucher Constantin era un ofițer cu calități deosebite. Una dintre aceste calități era talentul muzical. Cânta la chitară. Ne-a învățat mai multe cântece marinărești, pe care le fredonam cu plăcere.

Dar să revenim ! La Turnu Măgurele, cursurile elevilor din anul I s-au desfășurat în perioada 1 noiembrie 1946 – ultima

decadă a lunii mai 1947, când am fost aduși la Constanța pentru perioada de practică pe bricul „Mircea”.

Am ajuns în gara Constanța în dimineața zilei de 21 mai 1947, sârbătoarea Sfinților Constantin și Elena.

Era o dimineață frumoasă de mai și atunci de la fereastra vagonului în care călătorisem am văzut pentru prima dată marea, infinitul și frumosul spațiu albastru de care urma să fie legat destinul întregii mele vieți. Am rămas lângă acest spațiu, nu l-am mai părăsit.

Practica elevilor pe „Mircea” a ținut mai



mult de 4 luni; s-a încheiat pe 30 septembrie 1947, cu examen de practică, după care ni s-a dat vacanța de sfârșit de an: toată luna octombrie.

Comandantul bricului, la sosirea noastră la bord, era căpitanul Alexandru Stoianovici și ofițer secund căpitanul Raymond Stănescu, actualul contraamiral în retragere.

Dintre cadrele bordului îmi mai reamintesc pe: căpitanul Vasile Călea, șeful mecanic; aspiranții de punte Culea Dumitru și Țicăloiu Octavian; maistrul Vasile Miu, șeful de echipaj; maistrul Ionel Păduraru, șeful electrician; maistrul Eremia Țărcă, telegrafist, maistrii Bozenovici,

Băcăoanu, Năstase, primul dintre cei trei ajungând ulterior ofițer.

Un episod rămas în memorie, din practica de elev pe bricul „Mircea” este furtuna pe mare din septembrie 1947. Eram cu bricul în larg când la lăsarea serii s-a întezit vântul, s-a montat marea; furtuna ne-a surprins cu vecele întinse. La bord era și noul comandant al Școlii Navale, comandorul Ion Stoian, autorul cunoscutului manual de navigație, după care au studiat promoțiile mai în vârstă de ofițeri de marină.

Deoarece la rafalele de vânt nava lua benzi periculoase, la lumina unui reflector instalat pe puntea centru, elevii și marinarii bordului (militari în termen) au fost urcați în arboradă pentru manevra de strângere a velelor. A fost pentru noi o probă de curaj, trecută cu succes, probă pe care numai la acei ani tineri îndrăznești să o încerci.

Menționez că în aceea noapte la strângerea velelor au participat și elevii școlii de maiștri, aflați și ei cu noi la practică pe bric. La manevra velelor ei aveau arborele trinchet din prova, iar noi arborele mare de pe puntea centru.

În vara anului 1947, Școala Navală, după cei 3 ani de funcționare la Zimnicea și Turnu Măgurele (1944-1947) a revenit la Constanța.

Localul propriu al școlii, clădirea actualului sediu al Muzeului Marinei, fiind ocupat de militarii sovietici (unități și comandamente ale armatei sovietice se aflau în principalele orașe ale țării), toate materialele și întreaga arhivă a școlilor marinei au

fost depozitate în câteva încăperi din clădirea fostei „Burse” din portul Constanța.

Toamna, la 1 noiembrie 1947, când ne-am întors din vacanță, din lipsă de local pentru școală, am început cursurile anului II la bordul bricului „Mircea”; sală de cursuri și dormitor „la hamac” era careul aspiranți de sub duneță.

Elevii anului I (printre care se aflau viitorii amirali Mihai Aron și Ilie Ștefan și viitorii comandanți Corneliu Enăchescu, Gheorghe Iurașcu, Petre Luță, Alexandru Hârjan. Constantin Stamate ș.a.), cu un



efectiv mai mare, aveau sala de curs în cazarma centru.

În ultima decadă a lunii aprilie 1948 am susținut examenul de absolvire a Școlii Navale, președintele comisiei de examen fiind comandorul Ion Stoian.

Solemnitatea avansării la gradul de aspirant s-a desfășurat la București, la 30 aprilie 1948, în curtea Școlii de ofițeri de geniu – pe Dealul Cotrocenilor. Aici au fost aduși absolvenții tuturor școlilor militare din țară și avansați la gradul de sublocotenent.

De la marină am fost 13 aspiranți: 9 punțiști și 4 mecanici.

Șeful promoției 1948, ofițeri de marină, a fost aspirantul Vrâncianu Gheorghe, care din motive pe care nu le cunosc, după câțiva ani a plecat din armată. Absolvent de liceu militar și bun matematician, în viața civilă și-a desfășurat activitatea în învățământul superior, cadru didactic la Politehnica din București, inițial și apoi ca cercetător la un institut de profil din București.

După avansare am primit un concediu de 20 de zile.

Am fost repartizați astfel: cei 9 aspiranți de punte la Regimentul Artileriei de Coastă (R.A.C.), toți pe funcții de comandanți de baterii, iar cei 4 aspiranți mecanici la Batalionul de Geniu Marină, dislocat la Cernavodă.

Eu am primit comanda bateriei „Tudor”. Aceasta era în Constanța, undeva pe malul mării, la nord de actuala plajă „Modern”.

În toamna anului 1948 am fost ambarcat, la cerere, pe torpilorul „Zmeul” cu baza în portul Constanța, pe funcția de ofițer cu navigația și adjutantura.

Comandantul torpilorului „Zmeul” era lt. comandor Ignat Ștefan, un ofițer mai în vârstă, promoție 1932. Secundul navei era căpitanul Petre Mureșanu, profesorul meu de navigație din anul I, când Școala Navală funcționa la Turnu Măgurele.

La intervale de timp diferite, în perioada anilor 1949-1951 am mai fost ambarcat pe canoniera „Ghiculescu” și cele două distrugătoare „Mărăști” și „Mărășești” din subordinea Forței Navale – Constanța, al cărei comandant era comandorul Corneliu Lungu, iar șef de stat major cunoscutul comandor Costăchescu Constantin (Bibi), strălucit ofițer de marină, fost comandant de submarin în timpul războiului.

În vara anului 1951 am schimbat garnizoana fiind mutat la Flotila de Dunăre – Galați pe funcția de comandant grup mine-obstrucții, subunitate, dislocată în cazarma de la Țiglina și pe șlepul „Dunărea” (amenajat ca navă bază).

Oraș frumos, cu oameni prietenoși și amabili, mă atașasem de Galați. După orele de program, aproape seară de seară, cu colegul de promoție și prieten deosebit, aspirantul Butoi Filipache, făceam plimbări pe Calea Domnească (B-dul Republicii) unde parfumul teilor ne încânta, încheiate seara târziu cu un scurt popas la restaurantul „Olimpic” din centrul Galațiului.

În martie 1952 am revenit în Constanța fiind mutat în Școala Navală, în „Biroul Instrucție”. Instituția de învățământ a Marinei Militare revenise la localul ei de pe strada Traian, nr. 53.

Comandantul școlii era căpitanul de rangul III Gheorghe Sandu, devenit peste ani viceamiral, comandant al Marinei Militare și șef al Departamentului Transporturi Navale, cu rang de adjunct de ministru.

Din toamna aceluiași an (1952) am îndeplinit funcții didactice, mai întâi la catedra de matematici, condusă de cunoscutul și apreciatul profesor Eugen Bălăbănescu și ulterior la catedra de navigație, al cărei șef era prietenul meu de atunci și de astăzi, comandorul (r) Corneliu Enăchescu. Ulterior eu am condus catedra de navigație în perioada 1973-1978.

Ca lector și apoi ca șef al catedrei, pe lângă orele de predare la clasă, în fiecare vară am condus practica elevilor, atât la bordul navelor de luptă ale Marinei Militare, cât și la bricul „Mircea”, după reparațiile capitale ce i s-au făcut în șantierul naval Blohm și Voss din Hamburg – Germania (1965-1966).

Cu elevii secției militare am participat la marșurile de instrucție ale bricului „Mircea” astfel:

- octombrie 1966, marșul Hamburg-Constanța, la aducerea bricului în țară după efectuarea reparațiilor;

- iulie 1969, marșul la Split – Iugoslavia, având la bord pe comandantul Marinei Militare, viceamiralul Grigore Martes;

- iunie 1972, marșul la Toulon-Franța, avându-l la bord pe locțiitorul comandantului marinei, contraamiralul Sebastian Ulmeanu;

- iulie 1972, marșul la Sevastopol, avându-l la bord pe contraamiralul Mihai Aron (participare la Ziua Marinei Sovietice).

Cu elevii secției comerciale în lunile mai-august 1977, ambarcat pe nava „Neptun”, am participat la voiajul acestei nave în Marea Mediterană, cu intrare în porturile Nador – Maroc, Marsilia – Franța, Alger – Algeria și Genova – Italia.

În anii în care am lucrat în Școala Navală, a cărei denumire s-a schimbat ulterior în Școala Militară Superioară de

Marină și Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” pe la comanda unității au trecut ofițerii (unii dintre ei deveniți amirali) Toader (Teodor – n.red.) Antonescu; Gheorghe Sandu; Nicolae Milu; Vasile Miron; Gheorghe Sandu (a doua oară); Ilie Ștefan; Gheorghe Anghelescu.

Mi-a plăcut activitatea desfășurată de-a lungul multor ani în Școala Navală. Mi-am îndeplinit sarcinile didactice cu responsabilitate, m-am purtat corect și apropiat cu elevii. Din anii petrecuți în prima instituție de învățământ a Marinei Militare păstrez amintiri din cele mai frumoase și simt o satisfacție deosebită, când întâlnindu-i pe stradă sunt salutați cu respect de foștii mei elevi.

În marșul velierului, Hamburg-Constanța, din octombrie-noiembrie 1966 am condus practica elevilor secției militare ambarcați pe bric; aceștia au avut posibilitatea, în acest marș, să se antreneze în navigația de lungă durată, în condiții meteo deosebite.

Din cei 6 comandanți ai Școlii Navale: Toader Antonescu, Gheorghe Sandu, Nicolae Milu, Vasile Miron, Ilie Ștefan și Gheorghe Anghelescu pe care i-am avut în cei 30 de ani de activitate didactică în școală, acela care mi-a acordat încredere, mi-a apreciat pregătirea și m-a promovat în rândul cadrelor didactice ale Școlii Navale, a fost regretatul viceamiral Gheorghe Sandu, căruia îi păstrez o frumoasă amintire.

Am fost pensionat la data de 1 ianuarie 1983.

În contextul actualului statut de ofițer pensionar, cu câțiva colegi de școală navală, ani apropiați, ne întâlnim o dată pe lună la sediul Ligii Navale Române, filiala Constanța. Aici, depănând amintiri din anii de activitate și informându-ne reciproc cu ultimile evenimente mai deosebite din viața personală sau a colegilor, despre care mai știm câte ceva, petrecem o oră-două de autentică recreere sufletească, ce ne dă curaj să nu cedăm ușor greutăților inerente vârstei și să navigăm mai departe la larg, cu vânt bun în vele.

Mulțumiri:

- familiei mele, care a fost totdeauna lângă mine, m-a sprijinit și m-a încurajat să depășesc situațiile mai grele în care ne pune viața uneori;

- directorului revistei „Marea Noastră”, redactorului șef, care și-au dat acordul ca aceste „aduceri aminte” să fie publicate în paginile unei reviste citite cu plăcere și interes de toți marinarii și nu numai de ei.

EVOCARE

Maistru militar principal NAE MARIN, „nașul” torpilelor

ing. Ion NAE

Dacă ar mai fi trăit, în anul 2005 pe 24 septembrie ar fi împlinit 100 de ani. Din păcate s-a dus la cele veșnice, iar dintre cei care l-au cunoscut au rămas foarte puțini. Sunt însă mulți care îl știu din ceea ce a realizat în cadrul marinei militare ca superspecialist în torpile. Și nu numai atât.

Făcând parte dintr-o familie nevoiașă, cu mulți copii din Stolnicii de Argeș, din cauza sărăciei a venit voluntar în marină foarte tânăr, aproape copil. Cu o zestre genetică valoroasă (fizică și morală), s-a adaptat bine regimului militar și a început ascensiunea profesională. Fiind apreciat de comandanți este avansat în grad și trimis la școlarizare. Inițial la Școala de maiștri apoi la specializare ca torpilor și submarinist în Italia. Face parte din echipa de marinari români care asistă la Fiume la construirea și echiparea submarinului „Delfinul” (intrat în înzestrarea marinei române în iunie 1936).

Ambarcat ca maistru torpilor pe „Delfinul”, participă la acțiunile de luptă ale Forțelor Navale Române în cel de al doilea război mondial, la coastele Turciei, la intrarea în Bosfor, la Sevastopol, Kerci, Ialta, Batumi etc. Este cel care pregătește și lansează torpilele fatale navei sovietice de transport „Uralet”.

La sfârșitul anului 1943, este trimis în Italia, la Livorno, să achiziționeze două vagoane de torpile. Din cauza haosului provocat de război căilor de transport, vagoanele se rătăcesc, fiind identificate în august 1944 în Germania. Pentru recuperarea lor, este trimis pe 21 august în Germania, însoțit de 4 soldați. Întoarcerea armelor (23 august 1944) îl găsește la Berlin unde este făcut prizonier și trimis în lagăr, la Düsseldorf. La 9 mai 1945, aliații anglo-americani îl transferă la Dortmund într-un lagăr internațional de prizonieri. În toamna anului 1946, (nov.) prizonierilor de aici li se oferă posibilitatea să emigreze în SUA sau în altă țară occidentală. Alege să vină acasă.

Din noiembrie 1946 până în septembrie 1947, fără serviciu, este anchetat continuu. În septembrie 1947 este totuși reîncadrat în marină cu gradul de maistru și repartizat la

Atelierul de torpile din portul Constanța. În ciuda faptului că simte că în jurul său există un cerc de suspiciuni, motivat de specializările din Italia și prizonieratul la anglo-americani în Germania, se achită conștiincios de sarcinile de serviciu și chiar le depășește prin aport



de inovații și invenții (certificate în 1953, 1955, 1958). Cei care au făcut cursuri de torpile sau au lucrat cu torpilele, după 1955 își aduc precis aminte de celebrul „Dop al lui Nae”, menit să aducă la suprafață torpilele înecate, evitându-se pierderi de material de luptă valorând milioane. I se conferă Ordinul Muncii clasa a III-a.

Cu toate acestea, în iunie 1959 este scos din marină iar în septembrie 1959 este arestat. În octombrie 1959 este judecat (cu ușile închise) de către Tribunalul Militar Constanța și condamnat politic la 8 (opt) ani închisoare corecțională, 5 (cinci) ani interdicție drepturi civile și confiscarea totală a averii. Delictul: uneltire contra ordinii sociale. Acuzarea s-a făcut pe baza declarațiilor unor martori-delatori (colegi de serviciu):

- la lecțiile politice (informări) cu soldații a afirmat că de fapt colectivizarea agriculturii s-a făcut samavolnic;
- a afirmat că torpila sovietică din

dotare (MT53) este copia torpilei engleze Whited;

- a criticat calitatea slabă a uneltelor (sculelor) românești și rusești în comparație cu cele occidentale;

- a fost favoritul burgheziei pentru că a făcut specializări în străinătate;

Primele 7 luni de arest le-a petrecut la Jilava iar următoarele până la 4 octombrie 1962, când a fost eliberat, la Gherla. Avea 57 de ani și a cerut să fie pensionat ca militar. Cererea i-a fost respinsă.

Ca să-și poată întreține familia, a fost nevoit să se angajeze ca muncitor necalificat apoi ca mecanic, la Întreprinderea de panificație Constanța de unde a ieșit la pensie în aprilie 1968, la limită de vârstă.

În ciuda tuturor vicisitudinilor prin care a trecut, ca pensionar a mai trăit 19 ani. Cu siguranță, cea mai liniștită perioadă din viața sa, aureolată de bucuria creșterii nepoților. Dincolo însă de acest rezumat sec al vieții sale cum ar putea fi caracterizat ca om?

Pentru slujbă, corectitudine, adevăr, țară avea un adevărat cult cu care a și plecat în neființă.

Și a mai avut ceva: pasiunea pentru vânătoare și pescuit. A fost mulți ani președintele AGVPS Constanța. Și vânătoarea și pescuitul le-a făcut - ca și meseria - temeinc, cu dăruire. A fost partener de vânătoare chiar și cu marele scriitor Mihail Sadoveanu, în Deltă.

N-a mințit, n-a înșelat, n-a făcut compromisuri. Ce-au avut cu el comuniștii? L-au umilit, l-au batjocorit, l-au împilat pentru calitățile sale de om adevărat. Atât de OM și atât de adevărat că nici măcar nu i-a urât. După câte a pățit, nu s-a plâns niciodată, nu s-a victimizat. S-a stins la 21 septembrie 1987, la fel de discret cum a trăit. S-a dus la Judecata de Apoi un om modest, discret, îngăduitor, iertător, conștiincios, corect, responsabil, calm. Eu fiul său, plâng că l-am pierdut și regret că am moștenit doar o parte din zestrea sa umană.

Ce bine ar fi să existe și lumea de apoi.

Dumnezeu să-l odihnească.



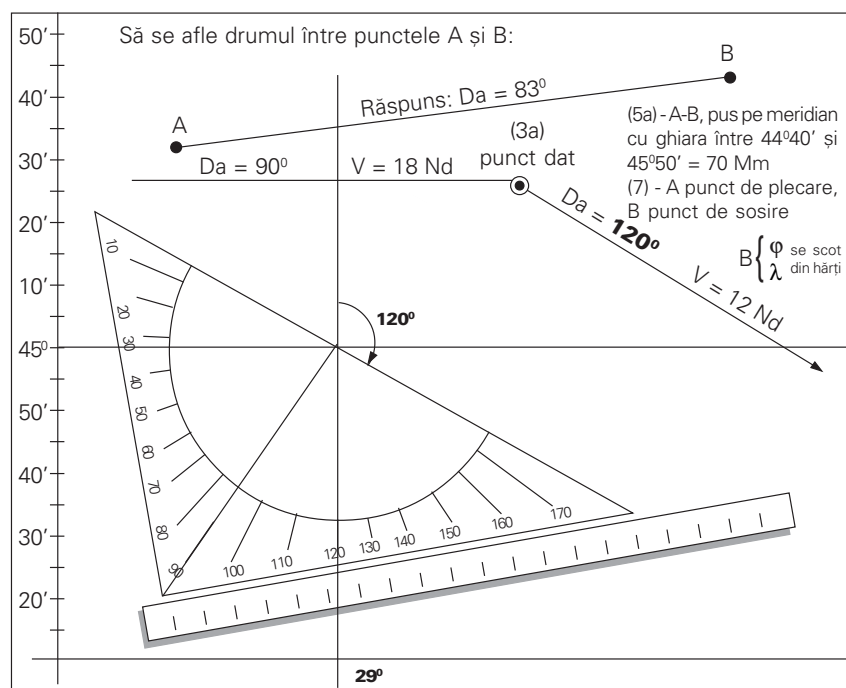


Fig.2

3. b. Cu echerul și roza vânturilor de pe hartă: Se așează echerul pe roza vânturilor astfel ca punctul central al ipotenuzei să treacă prin punctul central al rozei iar alt punct al ipotenuzei să coincidă cu gradația rozei care indică mărimea unghiului cerut. Apoi echerul este traslatat paralel cu el însuși până ce ipotenuza trece prin punctul dat.

4. Măsurarea unghiului de drum de pe hartă se face în mod asemănător, punând echerul raportor cu ipotenuza peste linia trasată pe hartă, apoi acesta se translatează paralel cu ajutorul unui alt echer sau cu o linie așezată pe o catetă, până la cel mai apropiat meridian de pe hartă peste care se suprapune centrul gradațiilor echerului. Se citește unghiul care corespunde gradației din dreptul acelu meridian.

5. a. Măsurarea unei distanțe dintre două puncte de pe hartă se face trasând pe aceasta linia care unește cele două puncte. Dacă distanța este destul de mică se așează cele două ghiare ale unui compas pe cele două puncte și se pune apoi această distanță pe latura stângă (sau dreaptă) a hărții astfel ca unul din capete să coincidă cu o cifră rotundă a latitudinii. Se citește latitudinea (în minute) unde ajunge celălalt capăt al compasului și se face diferența între ele. Se obține distanța în mile.

5. b. Dacă distanța dintre puncte este mai mare decât deschiderea maximă a ghiarei de compas, se ia între acestea de pe scara latitudinilor (din stânga sau dreapta hărții) o distanță rotundă care se

așterne pe linia de măsurat distanța de câte ori se cuprinde în întregime; restul distanței se măsoară cu ghiara de compas ca la punctul 5 a.

6. Din punctul dat de pe hartă se trasează direcția așa cum s-a arătat la pct. 3; apoi se măsoară pe această direcție, din punctul de plecare dat, distanța, cu ajutorul ghiarei de compas, așa ca la pct. 5.

7. Această problemă se rezolvă asemănător cu cea de la pct. 6. Coordonele punctului de sosire se află

măsurând, după cum s-a arătat la pct 2, latitudinea și longitudinea acestuia.

8. Se unesc cele două puncte printr-o linie dreaptă. Se măsoară unghiul pe care aceasta îl face cu cel mai apropiat meridian de pe hartă ca la pct 4. Distanța se măsoară tot așa ca la pct 5.

9. Și această situație se rezolvă grafic, trasând pe hartă un cerc cu raza egală cu distanța de evitare impusă. Din punctul de plecare se duce tangenta la acel cerc. Acesta este drumul cerut, care se măsoară ca la pct. 4.

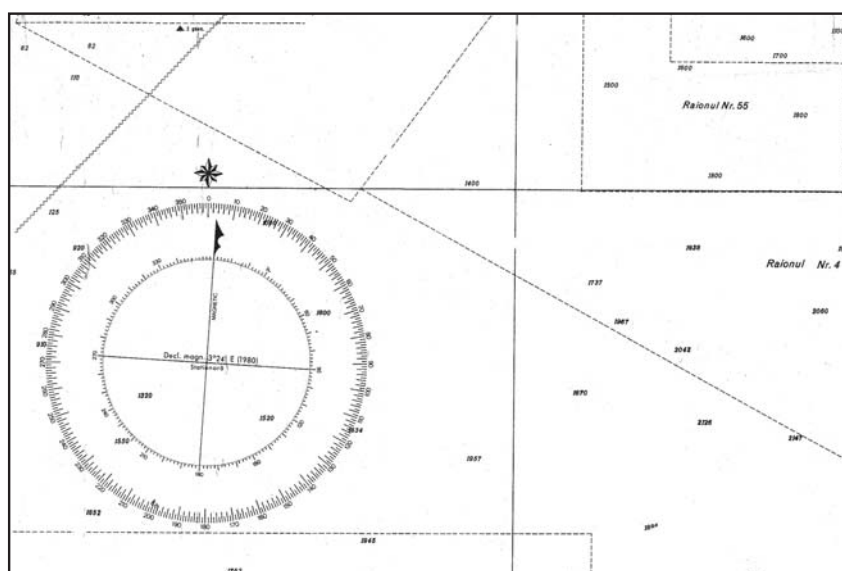
Toate aceste rezolvări ale unor probleme de navigație sunt prin metode grafice. Ele necesită o oarecare îndemânare care se capătă prin practică și corespund aproximațiilor cerute de navigație dacă sunt făcute cu atenție, cu ajutorul unor instrumente bune, fără defecte.

Liniile de drum sau relevmentele se trasează subțire, cu creion moale, se șterg după folosire cu o radieră moale, care să nu jupuiască suprafața hărții. Harta trebuie păstrată la loc uscat și la temperatură moderată. Partea pe care nu se lucrează este bine să fie acoperită cu o coală de calc transparentă, pentru a fi protejată. Pe masa de navigație nu trebuie să se mai afle alte obiecte decât strict cele necesare lucrului pe hartă. Nu trebuie să ne sprijinim cu mâinile sau cu coatele pe hartă.

Este obligatoriu ca harta să fie păstrată în cele mai bune condițiuni. Nerespectarea acestei reguli va avea ca urmare o hartă cu deformații inadmisibile, care poate fi sursa unor consecințe grave.

(va urma)

Fig.3 - Roza vânturilor de pe hărțile de navigație



PRIMUL RĂZBOI MONDIAL PE DUNĂRE

Participarea unităților de marină ale beligeranților în cadrul „Manevrei de la Flămânda” (III)

Comandor dr. Marian SÂRBU
Statul Major al Forțelor Navale

În ziua de 19 septembrie 1916, podul de pontoane pe care trecea artileria a fost atacat de vedetele fluviale ale flotei austro-ungare.

Apariția vedetelor inamice în vecinătatea podului și caracterul de surpriză al acțiunii lor de foc, a avut un impact moral însemnat asupra trupelor noastre, producându-se panică ca și în ziua precedentă, când a avut loc atacul aviației inamice.

Surpriza acestui atac neașteptat a fost determinată, pe de o parte, de creșterea bruscă a apelor, care au facilitat ieșirea navelor inamice din canalul Persina, iar pe de altă parte, de insuficiența măsurilor luate de către Apărările sub Apă pentru împiedicarea navigației de la Silistra la Rusciuk. Asupra vedetelor inamice a reacționat imediat bateria de 53 mm a Brigăzii a 7-a Infanterie care se afla trecută pe malul drept al Dunării, precum și Divizionul de Artilerie din Regimentul 13 care urma să treacă, împreună cu toate bateriile Regimentului 10 Artilerie din Divizia 21. În urma focului concentrat al acestor unități, cele două vedete inamice s-au retras la ora 09.00.

La ora 10.45 au apărut în aval de punctul de trecere monitoarele austriece *Bodrog* și *Koros*, care au deschis focul asupra podului; ele nu au putut însă să se apropie de pod din cauza șlepurilor înecate la Tabanu. Bateriile de artilerie instalate pe malul stâng au deschis focul asupra monitoarelor provocându-le avarii însemnate.¹⁴

Trecerea peste fluviu executându-se încet și în condiții foarte grele, din cauza timpului nefavorabil și în plus faptul că trupele trecute erau amenințate să rămână izolate, a impus Comandamentului Grupului de Armate Sud să suspende operațiunea, pentru a deplasa artileria grea în sus de pod, în noi amplasamente, de unde să acționeze asupra monitoarelor inamice, dar din cauza ploilor căzute noaptea, terenul era desfundat și preconizata mutare a artileriei grele nu s-a mai putut executa.

În dimineața zilei de 20 septembrie, acoperite de monitoare, vedetele *Balaton* și *Viza*, au lansat spre pod două șleperi adânc

imersate și douăsprezece mine, un șlep fiind scufundat de bateriile române instalate pe malul stâng. La ora 09.00, două monitoare austro-ungare au încercat să se apropie de Ostrovul Lung, dar au fost ținute la distanță de tirul bateriilor românești de mare calibru. La ora 11.00, datorită exploziei unei mine de curent lansate de inamic, podul a fost rupt în două locuri. *Corpul V Armată* a luat măsuri pentru remedierea oportună a daunelor și a întinderii unei plase de protecție.

În cursul aceleiași zile, în timp ce comandantul Grupului de Armate de Sud discuta cu comandantul Flotei de Operațiuni o eventuală intervenție a Escadrei de Monitoare în sprijinul podului de la Flămânda, fiind evident eșecul operației, s-a primit de la Marele Cartier General Ordinul nr.1453 în care se ordona oprirea manevrei de la Flămânda și retragerea trupelor de pe malul drept al Dunării.

Marinarii și pontonierii au retras pe ambarcațiuni trupele din capul de pod și au demontat podul de la Flămânda. După retragerea trupelor de uscat s-au desfășurat lupte aprige între micul detașament de 238 de artileriști, marinari și infanteriști de pe Ostrovul Chioslugeaua și forțele Flotei Austro-Ungare, venite să cucerească acest ostrov. Comandantul Flotei Austro-Ungare, a ordonat atacul acestui detașament din trei direcții, în cooperare cu artileria de la Șiștov. După o rezistență eroică, detașamentul român, copleșit de forțe superioare a cedat, majoritatea soldaților căzând morți, răniți sau prizonieri. A fost și cazul sublocotenentului de marină Izvoranu Aurel, care, pentru a nu cădea prizonier, încercând să treacă Dunărea înot, a fost lovit de tirul mitralierelor inamice.

Analizele și studiile publicate până în prezent, ne permit să desprindem unele învățăminte, în legătură cu „manevra de la Flămânda”, atât din perioada pregătirii dar mai ales după încheierea ostilităților. Concepția teoretică a operației a fost în concordanță cu principiile și cerințele artei militare, ea asigurând libertate de acțiune grupării principale de forțe românești care

acționa în Transilvania. Lichidarea grupării inamice din nordul Bulgariei, în cazul unei reușite, s-ar fi repercutat benefic asupra întregului front român, dar și asupra celui oriental, cu urmări importante asupra desfășurării întregii campanii a anului 1916, pe diferitele teatre de operații din Europa.¹⁵

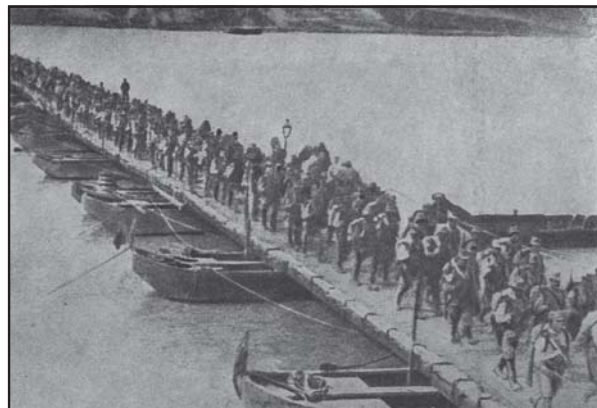
În opinia noastră, Marele Cartier General nu a ales corect din punct de vedere geografic, punctul de trecere. Înainte de 1914, istoria contabilizase 121 de treceri ale fluviului,¹⁶ din care foarte puține nu au fost reușite. Stăpân pe tot malul drept, în amonte de Mârleanu până la Flămânda, mareșalul Mackensen, ale cărui avioane survolau zilnic locul de ancoraj al Flotei Române, cunoscând în fiecare moment mișcările de trupe și de vase, a pornit cu un avantaj în respingerea acestei acțiuni.

Chiar dacă Flotila Română intenționa să intervină la Flămânda, prin brațul Borcea, acțiunea acesteia ar fi fost hazardantă datorită faptului că trupele inamice erau desfășurate de la Silistra la Turtucaia, cu bateriile de mare calibru amplasate pe înălțimi, acestea fiind avertizate de orice încercare de trecere spre Flămânda și datorită obstacolului reprezentat de barajul de mine propriu, lansat la Păpurii.

Marele Cartier General a apreciat greșit acțiunea navelor austro-ungare, luând în calcul o eventuală ieșire de la Persina doar pentru a se angaja într-o confruntare cu navele românești, care nu au participat la această operațiune de trecere a fluviului.

Marinei Militare, prin intermediul *Apărărilor sub Apă*, i-a revenit misiunea împiedicării ieșirii navelor austro-ungare din canalul Persina. Materialul utilizat, nu a fost însă de calitate, părere împărtășită și de inamic.¹⁷ Minele *Hertz*, care se bucurau de o unanimă apreciere a combatanților, nu au putut fi păstrate la suprafață datorită variației nivelului apei, acestea fiind vizibile cu ochiul liber, putând exploda la primul foc de armă.

Celor douăzeci de torpile *Whitehead*, achiziționate în anul 1888 și care au servit studiului multor generații de ofițeri de marină¹⁸, le-au fost aduse unele modificări. Suprimându-se pistonul hidrostatic și



**Trupele române trecând Dunărea
pe podul de pontoane de la Flămânda**

pendulul, acestea se puteau utiliza în apele Dunării, însă acest lucru nu a fost luat în calcul de specialiștii Apărării sub Apă, materialul nefiind utilizat și căzând în mâinile inamicului.

În ceea ce privește minele de derivă construite în atelierele marinei, ele s-au dovedit total ineficiente. Aceste aparate periculoase pentru cei ce le manevrau, s-au dovedit total ineficiente în apa fluviului. Un exemplu în acest sens îl reprezintă cazul vedetei austriece *Campo*, care grav avariata de artilerie în apropierea podului de la Flămânda, a dus cu ea, fără să știe, una din aceste mine agățată de elice, până la Budapesta, unde urma să fie reparată.¹⁹

În urma schimbării planului de campanie, Marele Cartier General a hotărât ca pe frontul de sud, *Grupul de Armate*, compus din *Armata a III-a* și *Armata de Dobrogea*, sub comanda generalului Averescu, să treacă la ofensivă împotriva Armatei Bulgaro-Germane din Dobrogea.

Ofensiva Armatei de Dobrogea a început în ziua de 18 septembrie, ora 07.00, printr-un puternic bombardament dezlănțuit pe tot frontul dobrogean și un atac concomitent cu centrul și aripa stângă. În cadrul Consiliului ținut la sediul Cartierului General Rus de la Medgidia, la care au participat și comandanții Flotei Româno-Ruse de Dunăre și Flotei de

Mare, amiralii Negrescu Nicolae și Patton Falton, au fost stabilite și misiunile acestor unități de marină; Flota de Mare urma să facă o demonstrație la Mangalia, ținând sub foc de artilerie acest sector, în strânsă cooperare cu Grupul General Hartel iar Flota Româno-Rusă de Dunăre să acționeze înapoia flancului drept al armatei de uscat.

La primirea ordinului, unitățile Flotei Româno-Ruse de

Dunăre, gata de a interveni, se aflau dislocate astfel: *Divizia Canoniere Rusă* la km. 307; *Escadra Monitoare* la km. 310, Rasova, având în avangardă un monitor și două vedete, la Ostrovul Lung, km. 315.²⁰

Pentru executarea în bune condiții a misiunii încredințate Flotei de Dunăre, fiind informat de existența bateriilor inamice de calibru mare amplasate pe malul Dunării, care ar fi putut împiedica acțiunea navelor de luptă, comandantul flotei a întrunit pe nava amiral comandanții de unități, pentru examinarea situației frontului. *Consiliul Comandanților* a ajuns la concluzia că unitățile marinei nu pot trece în amonte de km. 310 pentru a combate bateriile inamice, ele rămânând să înainteze în urma flancului drept al armatei de uscat,²¹ comandantul Escadrei de Monitoare fiind însărcinat să execute recunoașterile la uscat și să ia măsuri pentru instalarea observatorilor.

În vederea neutralizării bombardamentului inamic, comandantul Flotei a ordonat Diviziei Canoniere ruse să ocupe o poziție de tragere la km. 309 și să bombardeze pozițiile inamice de la cota 115, 121 și 1 km. sud-vest și sud-est de cota 155. Tirul canonierelor a durat de la ora 08.00 până la 15.30, inamicul fiind adus la tăcere.

În noaptea de 19/20 septembrie, ora 23.30, comandantul Flotei a primit de la

Marele Cartier General Serviciile Marinei, ordinul telegrafic nr. 593/1916,²² în care era specificat faptul că flota inamică a atacat podul de la Flămânda, solicitându-se în limita posibilităților, intervenția monitoarelor române. În conformitate cu informațiile primite, s-au luat măsuri pentru o eventuală plecare a Flotei spre Rusciuk.²³ Vedetele nr. 6 și nr.7 au executat o recunoaștere până la km. 326, unde s-au oprit datorită bombardamentului artileriei grele inamice. În ajutorul lor, la ora 12.30, canonierele ruse *Teretz* și *Kubaneț* au luat poziție de tragere la km. 310, acționând asupra artileriei inamice de pe înălțimile: cota 115 (Musait și Comoara), cota 155 și colina Germeli.²⁴

Odată cu rapoartele operative asupra operațiilor din cursul zilei de 20 septembrie, comandantul Flotei, contraamiralul Negrescu Nicolae a trimis Marelui Cartier General, Serviciile Marinei, ca anexă a Sintezei Operative și Raportul Comandantului Escadrei de Dunăre, comandor Negru Nicolae, relativ la ordinul Marelui Cartier General, care solicita o eventuală acțiune a flotei Române la Flămânda. În document se exprimă dezacordul comandantului Escadrei de Dunăre în legătură cu plecarea Escadrei spre Flămânda. Dintre argumentele menite a susține această atitudine, putem aminti: distanța de 151 de km. solicita 19 ore de marș, ori flota nu dispunea de o protecție împotriva minelor, în consecință operația de dragaj ar fi solicitat timp și nu se putea executa sub focul artileriei inamice; navigația la km. 460 defila prin fața malului inamic, prevăzut cu baterii de calibru mare și mijlociu, în punctele: ruinele Musaitului, Mârleanu, Oltina, Dervent, Ostrov, Silistra, Turtucaia, Bechet, Cetatea Veche, Oreahovo; convoiul de aprovizionare nu putea să urmeze Escadra fără să fie scufundat; necesitatea păstrării flotei intacte pentru a flanca armata de uscat și a angaja lupta cu Escadra inamică în înălțimea flancului *Armatei de Dobrogea*.²⁵

(va urma)

¹⁹ Dr. Hardy, Kalmen, Flotila noastră de Dunăre, în rozboiul mondial, articol publicat în Revista maghiară Hadtortenelmi Kozlemenyek- comunicări istorice de război, nr.4, editată de Academia Maghiară de Științe, nr.3-4, p. 73; Monitorul Bodrog având cupola tunurilor blocată a fost nevoit să se retragă din luptă la adăpostul insulei Tabanu, iar monitorul Koros, primind în plin 12 lovituri, care deși i-au redus capacitatea de manevră, a mai continuat lupta până seara, când ambele nave au fost retrase în canalul Belina;

¹⁵ Nicolae, Ciobanu, op. cit. p. 5;

¹⁶ Constantin, Kirilescu, Istoria războiului pentru întregirea României 1916-1918, vol I, București, Institutul de Arte Grafice „România Nouă”, Th. Voinea, 1922, p.125;

¹⁷ Olaf, Wulff, op. cit. p.231;

¹⁸ Ion, Bitoleanu, coordonator, Monografia Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”,

Constanța, Editura Muntenia, 1997, p.139;

¹⁹ Olaf, Wulff, op. cit. p.231;

²⁰ Ibidem, fila 279;

²¹ Ibidem, fila 260;

²² Arhivele Militare Române, fond Marele Cartier General, dosar nr. 479, fila 73 și fond 1682, Comandamentul Marinei Militare, dosar nr.5, fila 279;

²³ Ibidem, fond 2368, Divizia de Dunăre, dosar nr. 3, fila 37; Jurnalul Operativ al Escadrei de Dunăre;

²⁴ Ibidem fond 1683, Comandamentul Marinei Militare, dosar nr.5, fila 289; Raportul Operativ nr.223;

²⁵ Ibidem, fond 2368, Divizia de Dunăre, dosar nr.75, fila 290; Registrul de Ordine Flotă, Raportul Operativ nr. 182 al Comandantului Escadrei de Dunăre.

Scafandrii de luptă (VII)

SCAFANDRII DE LUPTĂ DIN COMPUNEREA FLOTEI ENGLEZE

Viceamiral (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Cu toate că *Homme Fleet* era una dintre cele mai mari și mai puternice flote aflate în conflict și care se bătea pentru obținerea supremației navale, a dezvoltat și folosit și ea, în mare măsură, forțele minore.

În compunere a avut patru tipuri de arme de diversiune sub apă: scafandri de luptă, torpila condusă de oameni (TCO sau torpila condusă de luptători TCL cum i se mai spunea); submarinele pitice (de buzunar tip X denumite *Midget*, cu trei oameni sau XE cu patru oameni); submarinul navelor *Wallesman* remorcat de vedete.

În urma acțiunii nereușite a italienilor asupra bazei de la Gibraltar din octombrie 1940, englezii au descoperit în interiorul golfului Alger o TCO de tip *Maiale*.

Fiind luată ca model, *Homme Fleet* a reușit să construiască una proprie pe care a denumit-o „*Chariott*”. După ce au experimentat-o, în iulie 1941, au introdus-o în înzestrare.

Torpila *Chariott*, condusă de doi scafandri de luptă era transportată de nave de suprafață și de submarine introdusă în containere speciale, instalate pe puntea lor.

Prima acțiune în care flota engleză a folosit TCO a fost operațiunea denumită „*Prince*”, ce a avut loc la 31 decembrie 1942 împotriva navelor italiene staționate în portul Palermo.

Acțiunea prevedea un atac cu trei submarine mari amenajate pentru ca fiecare să poată transporta câte două TCO.

Imediat după începerea acțiunii, submarinul P-311 s-a scufundat fără urme. În continuare atacul s-a executat în noaptea de 2/3 ianuarie 1943 numai cu 2 submarine.

După plecarea la atac TCO au trecut cu abilitate prin plasele antisubmarine (a/sm), ce făceau parte din sistemul de apărare a locului de staționare, după care scafandri de luptă au fixat conurile cu încărcături explozive sub chilele navelor aflate în port.

Exploziile ce au avut loc au scufundat crucișătorul ușor „*Ulpio Traiano*”

(3.362 t), două distrugătoare și un cargou.

O altă acțiune cu TCO a fost organizată de flota engleză în portul Tripoli, în ziua de 18 ianuarie 1943, când trupele germane urmau să-i blocheze intrările prin scufundarea unor cargouri.

Pentru îndeplinirea acestei misiuni a fost destinat submarinul „*Thunderbolt*” care transporta două TCO.

Submarinul n-a ajuns la timp în raion și torpilele, din cauza unor defecțiuni tehnice, n-au atins țintele; atacul a eșuat iar conducătorii TCO au fost luați prizonieri.

Principala grupare de nave a flotei germane formată din cuirasatul „*Tirpitz*” (cea mai puternică navă de luptă), de

navele din această grupare, în special cuirasatul „*Tirpitz*”, folosind aviația și mijloacele forțelor minore.

În această idee a pregătit și executat într-un mare secret două operațiuni foarte diferite între ele.

Prima acțiune a purtat numele de operațiunea *Title*, care a început la data de 26 octombrie 1942 și s-a executat cu TCO de tip *Chariotte*. Cea de a doua numită *Source* s-a efectuat cu submarine de buzunar tip X.

În cadrul operațiunii *Title*, pentru transportul a două TCO de tip *Chariotte* cu care să atace cuirasatul, a folosit cuterul „*Arthur*”, un mic pescador. **(foto 1)**

Pentru efectuarea traversadei mării din insulele Shetland până pe coastele

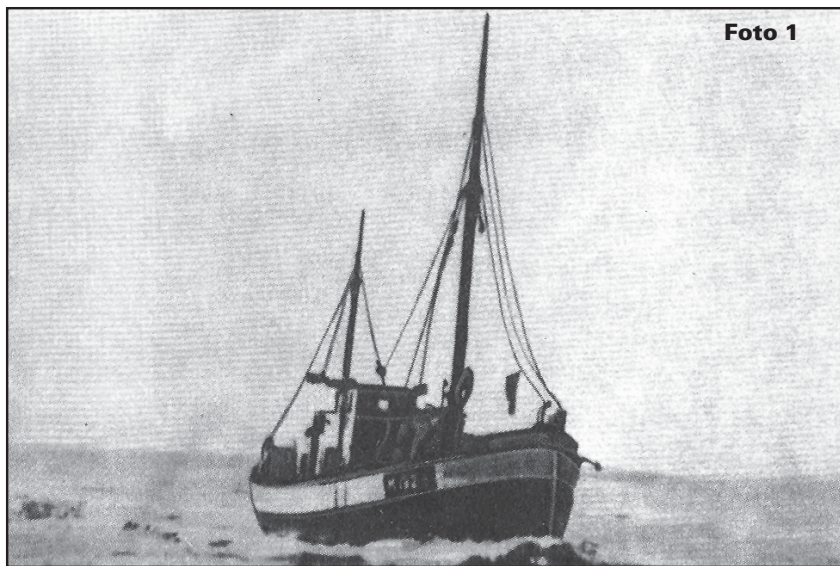


Foto 1

52600 t deplasament real, împreună cu crucișătoarele „*Scharnhorst*” și „*Lützov*” se afla în locuri de staționare în fiordurile Norvegiei.

Din aceste locuri de staționare, bine apărate împotriva oricărui fel de atac din aer, de pe mare și de sub apă, executau acțiuni asupra convoaielor aliaților care făceau traversarea Atlanticului de Nord cu armament și materiale destinate aprovizionării frontului din URSS.

Homme Fleet a hotărât să scufunde

Norvegiei cele două TCO împreună cu conducătorii acestora au fost ambarcate la bordul lui „*Arthur*”

În ziua de 26 octombrie 1942 cuterul a părăsit insulele și s-a angajat în traversada Mării Norvegiei pe o vreme destul de rea.

Pentru ca cele două TCO să fie mascate, în noaptea de 30 octombrie la bord s-a executat manevra de lăsaie a lor la apă și remorcarea în continuare la ureche (una într-un bord și alta în celălalt)

sub linia de plutire. Pe timpul traversadei cu toate condițiile hidro-meteorologice foarte proaste, precum și a întâlnirii cu diverse nave inamice, în cele din urmă cuterul a reușit să ajungă în fiordul Trondheim în apropiere de „Tirpitz”.

În noaptea de 31 octombrie pe timpul unei furtuni, în care marea avea valuri foarte mari, „Arthur” a pierdut ambele TCO. Misiunea a fost declarată nereușită.

Echipajul lui „Arthur” după ce a sabordat cuterul în apropierea malului fiordului, a luat drumul Suediei.

După eșecul operațiunii Title, flota engleză a hotărât ca pentru scufundarea navei „Tripitz” să folosească mini submarine (submarinele de buzunar) de tip X. **(foto 2)**

Primul submarin de buzunar englez de tip X (Midget) a fost construit în martie 1942. A fost unul dintre cele mai reușite (MDS) mijloace de deplasare submarină.

Minisubmarinul avea o greutate de 30t, lungime 16 m, se deplasa la suprafață cu viteza de 6 Nd dezvoltată de un motor Diesel de 30 CP, era armat cu două încărcături de explozivi a câte 2 tone, avea un echipaj de 3-4 oameni, dintre care un scafandru de luptă.

Pentru transport din bază până în apropierea unui port inamic în care trebuia să acționeze, era dus la remorcă de un submarin mare sau de o navă de suprafață.

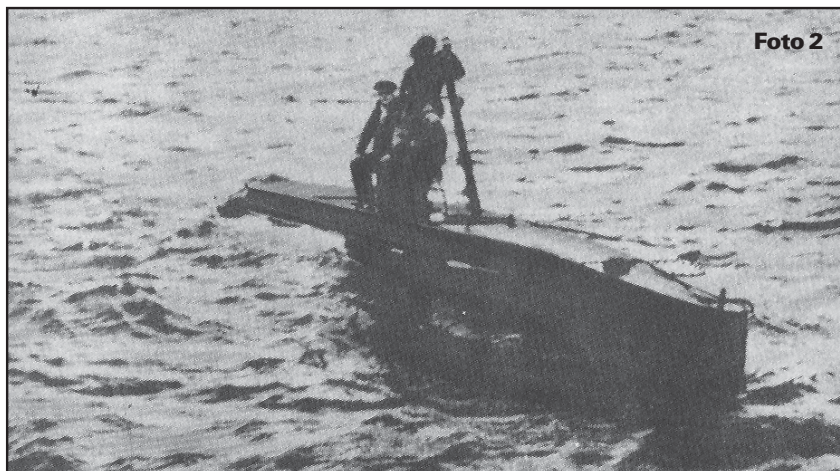
Când naviga singur spre obiectiv, dacă în drum întâlnea diferite obstacole, ca plase a/sm sau antitorpile, scafandru ieșea din minisubmarin și cu ajutorul unor scule speciale (clești) îndepărta obstacolele, ghida nava prin breșa făcută după care revenea la bord și se continua drumul până la țintă.

O dată ajuns sub țintă erau armate aparatele de aprindere ale încărcăturilor explozive după care erau degajate ca să cadă pe fundul apei.

Aceste operațiuni fiind terminate, minisubmarinul se ducea în locul destinat pentru recuperare.

Pe data de 1 septembrie 1943 Flota Engleză declanșează operațiunea Source împotriva celei mai puternice grupări a flotei germane compusă din cuirasatul „Tirpitz” și „Scharnhorst”, care abia sosiseră din insulele Spitzberg și se aflau la ancoră în fundul fiordului Kaa. Crucătorul „Lützov” care făcea parte din grupare, nu se afla la ancoră.

Locul de staționare era foarte bine păzit printr-un sistem de protecție realizat cu nave de supraveghere, câmpuri de mine amplasate în fața



coastelor și strâmtorilor, aparate de ascultare a/sm, plase a/sm și antitorpile, astfel că intrările în fiord erau aproape impracticabile.

Acțiunea prevedea ca atacul să se execute cu șase submarine pitice (X-5 la X-10) duse la remorcă, pe timpul traversadei Mării Norvegiei până într-un raion de lansare, de șase submarine mari.

Submarinele pitice erau prevăzute cu câte două echipaje, unul pe timpul traversadei, care era schimbat cu cel pentru atac aflat la bordul submarinului mare.

Plecarea din bază s-a făcut eșalonat în zilele de 11 și 12 septembrie. Ziua Z a operațiunii Source a fost fixată pentru 20 septembrie.

Planul de atac prevedea ca X-5, X-6 și X-7 să acționeze asupra cuirasatului „Tirpitz” aflat în fiordul Kaa, X-9 și X-10 crucătorului „Scharnhorst” în fiordul Alte și X-8 asupra crucătorului „Lützov” în fiordul Lang.

Schimbarea echipajelor de transversadă cu cele de atac urma să se efectueze în ziua de 18 septembrie într-un raion stabilit.

Transversada Mării Norvegiei a durat 6-7 zile pe o mare cum se spune mizerabilă și nu fără necazuri.

În ziua de 16 septembrie X-9 în timp ce naviga în imersiune la remorca lui „Syrtis”, i s-a rupt parâma de legătură și a fost dat dispărut.

În acțiunea de căutare pe care a efectuat-o „Syrtis” în ziua următoare a observat o pată de ulei pe drumul urmat de X-9. Pata de ulei arăta că acesta se scufundase.

X-8 aflat la remorca lui „Seanymph” se rătăcește și el din aceeași cauză – i s-a rupt remorca. A doua zi este găsit și reluat la remorcă. După ce face schimbarea de echipaje, pe timpul

continuării marșului, se constată că încărcăturile de explozivi fac apă, ceea ce a dus la compromiterea lor. Comandantul a declarat încărcăturile inoperative și a hotărât sabordarea lor. Acestea au alunecat la fundul mării, au explodat producând avarii grave submersibilului, inclusiv infiltrații de apă, X-9 nemaivând armamentul necesar misiunii, cu grave avarii, (la bord nimic nu mai funcționa) și cu infiltrații de apă este declarat neoperativ. Pentru că ducerea lui la remorcă în Anglia ridica probleme deosebite, în ziua de 18 septembrie s-a hotărât sabordarea acestuia.

Era ziua de 20 septembrie. Traversada luase sfârșit. Sosise ziua de plecare la atac.

Se aflau în pozițiile de lansare X-5, X-6, X-7 și X-10.

După ce au slobozit parâmele de remorcă și s-au desprins de submarinele mari, submersibilele au intrat în strâmtoarea Soroy și au pornit fiecare către „Tirpitz”.

Submarinele mari au părăsit zona și s-au retras spre larg în raioanele de patrulare și recuperare a acestora stabilite prin plan de amiralitate.

X-10 pe timpul îndelungatei transversade a fost greu încercat de condițiile hidrometeorologice, producându-i avarii la aparatură, instalația electrică avea infiltrații de apă, la bord aproape nu mai funcționa nimic. Ne mai având posibilitatea orientării în imersiune, în ziua de 21 septembrie s-a așezat pe fund în fiordul Smal pentru reparații. Acestea durând mult timp și fără rezultate s-a pierdut momentul atacului din 22 septembrie. Fără compase și periscop, fiind incapabil de luptă a abandonat încărcăturile cu explozivi. A fost sabordat în ziua de 3 septembrie.

(continuare în pagina 39)

Din lirica marină

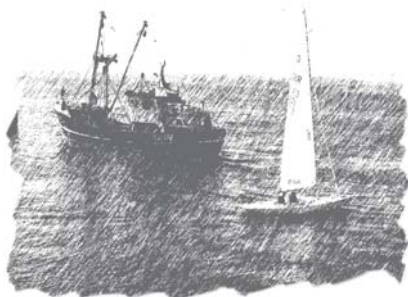
Înserare

De plecare

Sunt aproape gata...
Șterge-mi amintirea
Ca pe un vis...
Uită-mă,
Ca pe un val de mare
Risipit
Pe țărmuri de abis...
Neatinsă's gustului de sare
Prin nisipul
De clepsidră închis...

Este ora
Despărțirii
Dinspre zorii de ziuă...
Depărtarea
În noi își face loc...
Ascuțit cuvântul
Mut – adio,
Va sfârși frumos
Al nostru joc...

Gabriela Secu



*Marinarilor ce dorm
somnul de veci sub ape*

Obosit, învins și trist,
Amurgul coboară în larguri
În molcom clipocit de valuri
Ce scapără smaralde și-ametist.

Înspre apus, în zare,
Cerul în făcări și pară
Jelește în fapt de seară
Soarele-necat în mare.

Sus, în înalturi, pe cer,
Pe catifeaua violacee,
Aștri pierduți în mister
Încep zoriți să scânteie.

Naiade și iele dansează
Sub ape, în negre abisuri,
În gabie cartul veghează
Și-n cușete se nasc noi visuri.

În pacea nopții ce-alene coboară
Pe-ntinsele ape diafane
Aud un vaier ce mă-nfioară:
Îs mame și soții, vădane.

Iată, spre nord, în înalturi,
S-aprinde-n tărie o lumânare:
Luceafărul, ieșit parcă din mare
Veghează submerse catafalcuri.

Și crucea sudului apare
Veghind odihna lor sub ape;
Clipește des un far în zare;
Fie-le îngerii aproape.

cdor. (r) ing.
Ion URSAC



Marea

Senine-ndepărtări, de lună ninse,
Culcate peste-al mării-adânc ogor,
Sunt lacrimile munților prelinse
Cu fiecă suviță de izvor.

Deasupra-i prisosește aur luna
Și soarele presară solzi de-argint,
Și-n fulgere o-nlănțuie furtuna,
Pe coame de talazuri hohotind.

Menită cu splendori și maiestate,
Cu-ntindere, adânc și albăstrimi,
Cu spaime viscolite și-mpăcate,
Ne-alină, ne-nspăimântă, o iubim.

Prof. Dumitru Vasilescu- Liman
martie 2006



Țărm singuratic

O plajă fără margini, și în zare
Stă marea aspră, întunecată și grea.
Nimeni nu trece, nimic nu tresare,
Toate se caută-n inima mea.

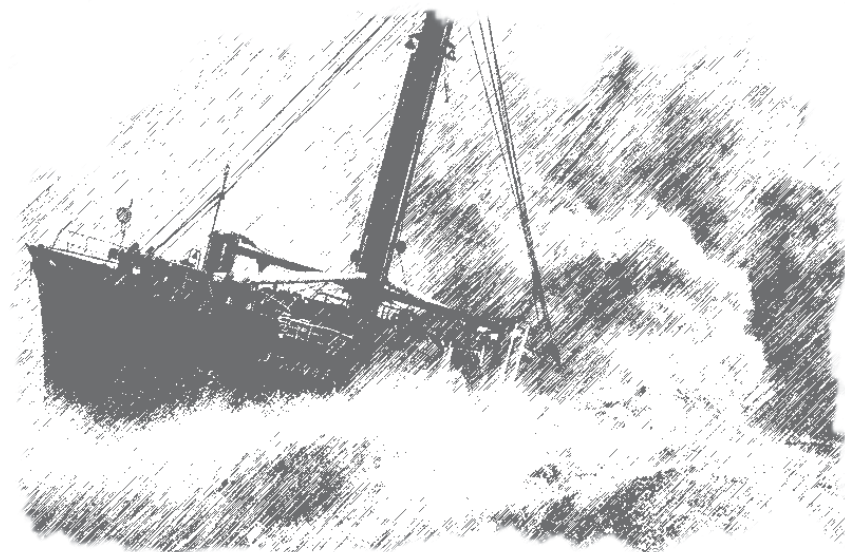
Pe nisipul întins cresc spini,
Spini cu frunzele grele de plus
Și cu flori de-o aromă ciudată,
Și răsar scoici albe, sidefii,
În care marea şușotește câteodată.

Bărci mari și negre se-nșiruie pe țărm
Ca niște delfini adormiți –
Mai departe pustiul străbate,
Și tăcerea, ca o ceață nevăzută,
Plutind din larg se-așează peste toate.

Seara ce trebuia să apară n-a mai sosit.
Să mă-ntind pe nisip, în această priveliște
Vreau să mă ascund undeva, să mă pierd.
Iată, spinii au venit lângă mine
Și florile lor albe fără rost desmierd.

De-acum lăsându-mi pleoapele
Ca două scoici să cadă,
Aș putea închide ochii – nu mai am ce vedea...
Toate rămân doar în vuetul mării,
Toate se caută-n inima mea.

A. E. BACONSKY



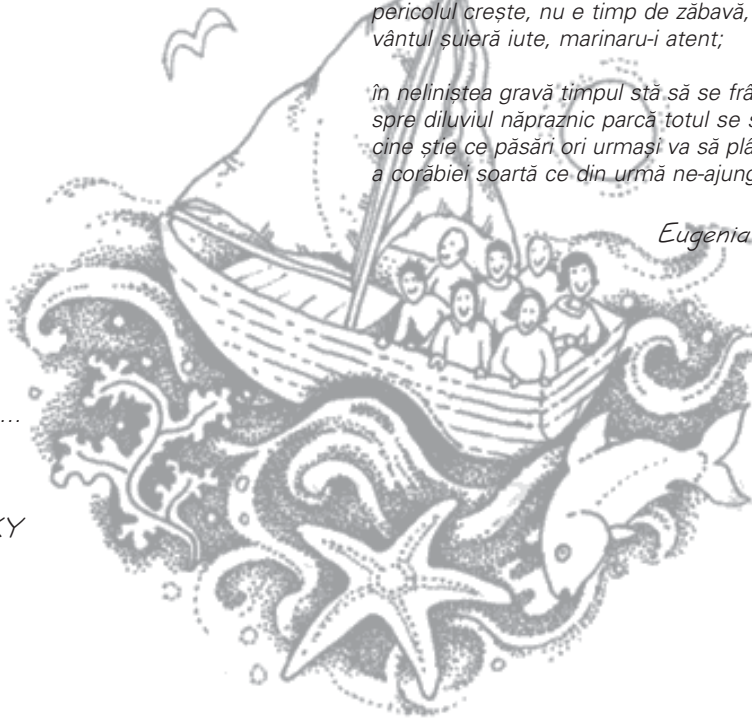
Înainte de furtună

A firii neobosită stare de veghe
ademeneste șoptit spaima lumească;
corabia e sub zare la sute de leghe
digul salvării nu-ncepuse să crească;

furia mării ar putea fi grozavă,
munții de apă se mișcă prudent,
pericolul crește, nu e timp de zăbavă,
vântul suieră iute, marinaru-i atent;

în nelinistea gravă timpul stă să se frângă,
spre diluviul năpraznic parcă totul se scurge...
cine știe ce păsări ori urmași va să plângă
a corăbiei soartă ce din urmă ne-ajunge

Eugenia VÂJIAȘ



Sonet

Se-ntorc vapoarele ostenite,
De a furtunilor vârtoare
Ce le-a lovit, cu disperare,
Pe-atâtea mări nemărginite.
Se-ntorc! A rânilor ampolare,
Le fac s-apară umilite,
Cu cabestanele zdrobite
Și suferințe, la motoare.
Iar mateloții, triști coboară,
Purtând cu ei, greaua povară
A unui chinuit destin.
O clipă stau lângă cămin
Și pleacă iar, voioși, nebuni,
Spre mări cu vrajă și furtuni!

Ing. Viorel Păun, Iași
Fratelui meu, fost marinar

Sulina la 150 de ani de la instituirea Comisiunii Europene a DUNĂRII (IV)

Dr. Ing. Constantin BONDAR



6. Prezent și viitor

În prezent se caută noi căi de revigorare economică și urbană a orașului-port Sulina în concordanță cu cerințele economiei de piață. În acest sens se fac eforturi mari pentru actualizarea cunoașterii valorilor economice, edilitare și culturale din trecutul orașului-port Sulina. Sub acest aspect se menționează un prim pas realizat în această direcție, făcut cu sprijinul Comunității Europene pentru elaborarea între anii 2000-2001 a unui "Plan Director Sulina Rescue 2000", la care și-a adus contribuția Primăria orașului-port Sulina și Fundația „Prietenii Deltei Dunării”. Întocmirea lucrării a avut suport financiar din partea Comunității Europene, în scopul reabilitării orașului, ținând seama de specificul patrimoniului cultural local. În continuare se impune ca pe baza acestui Plan Director, Statul român să se implice la finanțarea lucrărilor de reabilitare edilitară a orașului-port Sulina. În afara rolului de poartă maritimă a Dunării cu venituri provenite din taxele transporturilor navale pentru asigurarea adâncimilor de navigație maritimă prin gura Sulina, cu activitățile Zonei Libere Sulina, în orașul-port Sulina și în împrejurimile lui există resurse naturale pentru dezvoltarea unui turism corespunzător, din veniturile căruia să se revigoreze Sulina. În acest sens se impune

de asemenea asigurarea unei legături de transport rutier între terasa continentală a Dobrogei și orașul-port Sulina prin refacerea fostei șosele dintre Sulina și fosta localitate Prislav de pe brațul Sf. Gheorghe. Realizarea acestei căi rutiere de transport ar lichida izolarea Sulinei produsă în timpul iernii.

Referitor la dezvoltarea turismului la Sulina se întâmpină mari obstacole din partea Administrației Biosferei Delta Dunării care, sub pretextul de protecție ecologică a unor suprafețe mari de țărm sterpe, create în mod natural prin depuneri aluvionare, se opune realizării la țărmul mării a amenajărilor turistice.

Politica de dictat din perioada regimului totalitar din România între anii 1948-1989, a adus grave prejudicii vieții sociale din orașul-port Sulina și activității de întreținere a căii navigabile a Dunării Maritime. Sub pretextul extinderii și dezvoltării unor activități de construcții și reparații navale în portul Sulina, au fost scoase din structura organizatorică a unității A.F.D.J. din Sulina, o serie de secții productive cum a fost cazul atelierelor

mecanice și de tâmplărie, ale turnătoriei, precum și ale construcției de diguri, pereuri și cheiuri, cu care se întreține șenalul de navigație a Dunării maritime. Destrămarea secțiilor respective din structura unitară a Secției Căi Navigabile Sulina, a slăbit substanțial capacitatea de întreținere a parcului naval tehnic, utilizat la întreținerea șenalului navigabil pentru dragaje, semnalizare hidrografică și reparații de cheuri și pereuri. Înstrăinarea utilajelor respective și declinul care a urmat după schimbarea regimului totalitar, a redus practic la zero potențialul de rezolvare locală la Sulina a cerințelor legate de întreținerea căii navigabile și utilizarea forței de muncă locală. Investițiile mari pentru construirea unor cale de ridicare a navelor fluviale și maritime au rămas în stare de părăsire fără nici o utilitate practică.

În prezent singura realizare rămasă de la regimul totalitar la Sulina și exploatată cu o oarecare eficiență, este Zona Liberă Sulina. Și în acest caz se constată o serie de dificultăți și greutăți datorită unei concurențe neloiale tăcute, apărută după



Uzina de apă din Sulina, dată în funcțiune în 1903

înlăturarea regimului totalitar între Zona liberă a Portului Constanța și cea de la Sulina. Urmare concurenței respective au loc fenomene economice dăunătoare pentru portul Sulina și porturile Dunării maritime, Tulcea, Galați și Brăila. În esență este vorba de menținerea pe bara gurii canalului Sulina a unei adâncimi de numai 24 picioare engleze (7,32 m) atâta timp cât în regimul totalitar cu mijloacele tehnice de atunci, adâncimile de navigație maritimă peste bara de la gura Sulina erau întotdeauna asigurate la valori superioare adâncimii de 24 picioare. Este un anacronism inexplicabil atâta timp cât România și-a procurat din Olanda, în anul 1999 cu bani grei de la bugetul statului, o dragă maritimă de mare capacitate pentru Dunărea maritimă, ce poate asigura adâncimi pe bara Sulinei de peste 30 de picioare engleze. Armatorii de transport naval de pe Dunăre și Combinatul siderurgic Galați, așteaptă cu interes intrarea pe Dunărea maritimă a navelor maritime cu deplasamente mai mari, pentru realizarea unui trafic mai intens.

Se constată că populația și localitățile Deltei Dunării au intrat într-o tendință de declin. Din presa cotidiană și din reclamațiile care sosesc la organele centrale abilitate, răzbate nemulțumirea populației din Delta Dunării referitoare la buna gospodărire a resurselor naturale și la nivelul ei de trai.

Starea actuală a Deltei Dunării și a populației din Deltă, are la origine sistemul politic totalitar instaurat după cel de al doilea război mondial, care a suprimat proprietatea privată, i-a înstrăinat pe oameni, a învrăjbit populația prin descriminări politice și a agresat cadrul natural în modul cel mai dur.

- Suprimarea proprietății private a condus la înstrăinarea omului, generând supărări morale cu efecte de nepăsare față de bunuri și față de natură, precum și de scădere a duratei de viață. Cei mai mulți oameni au murit de supărare. Victime au fost veteranii din primul război mondial, care fiind înproprietăriți atunci de statul român, s-au văzut cu pământurile furate și descriminate politic de către sistemul politic totalitar.

- Lupta de clasă declanșată de regimul politic totalitar între cei leneși și cei bogați, între patrioți și oportuniști, a condus la fuga oamenilor din Deltă în interiorul țării, la un exod de populație băstinașă, cu precădere de naționalitate română, golind acest colț de țară de germele românesc. Tot în acest context trebuie interpretată descriminarea politică de către sistemul comunist a cetățenilor din Deltă care în timpul celui de al doilea război mondial au luptat cu demnitate

pentru redobândirea pământului românesc furat prin forță de comunistii ruși.

- Agresarea naturii, prin declanșarea activităților de exploatare intensivă și extensivă a resurselor naturale ale Deltei Dunării, a constituit cel mai puternic și mai complex impact produs asupra cadrului natural și asupra stării sociale și economice a Deltei.

Multe dintre căpeteniile care au condus și pus în aplicare programul de masacrare a Deltei Dunării, trăiesc încă, fără ca nimeni să fie adus în boxe pentru a răspunde și da socoteală de faptele lor. Glasul critic al opiniei publice referitoare la deteriorarea Deltei, este prezent în toate mijloacele mass-media, fără ca cei vinovați să suporte rigorile legii pentru faptele lor.

Mai mult, legislația adoptată de Parlamentul României pentru Rezervația Biosferei Delta Dunării a ignorat total cerințele populației locale și normele de drept din trecut referitoare la Deltă, fiind în esență un mijloc de constrângere a populației locale, limitându-i atât drepturile cât și libertățile pe care le-a avut până la regimul comunist.

Perspectiva gestionării raționale a Deltei Dunării impune cu necesitate reconsiderarea modului de organizare a administrării acestui teritoriu național la care râvnesc alte state vecine.

7. Concluzii

Din cele expuse mai sus rezultă câteva concluzii referitoare la orașul-port Sulina și rolul Comisiunii Europene a Dunării în dezvoltarea sa economică:

- Dezvoltarea ca port și oraș s-a

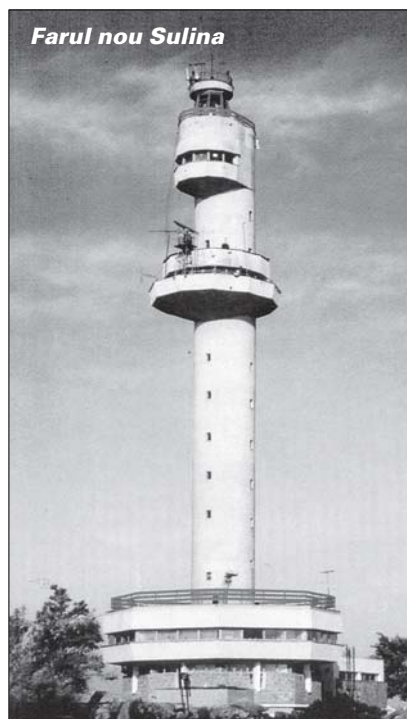
AFORISME

☞ „Toată lumea știe că anumite lucruri sunt irealizabile, până când vine cineva care nu știe acest lucru și le realizează”
Albert Einstein

☞ „Marea este o imensă regiune ce nu aparține nimănui și lăsându-se a fi cucerită de acel ce-și brăzdează mai lungi și mai numeroase drumuri pe ea.”
Constantin Păun, căpitan (1909)

☞ „Puterea maritimă este un important factor de civilizație și de apărare națională.”
Ioan Bălănescu, amiral (1928)

☞ „Indiferența opiniei publice pentru mare, navigație, vapoare etc., nu este în nici o țară maritimă așa de mare ca la noi.”
Nicolae Hârjeu, general (1905)



Farul nou Sulina

datorat instituirii Comisiunii Europene a Dunării prin Tratatul de pace încheiat la Paris în anul 1856.

- Statele civilizate din vestul Europei reprezentate în Comisiunea Europeană a Dunării au contribuit economic și politic la dezvoltarea navigației maritime pe sectorul dintre gura brațului Sulina și portul Brăila.

- Portul Sulina și așezările din lungul Dunării Maritime au beneficiat social și economic de sprijinul Comisiunii Europene a Dunării.

- Comisiunea Europeană a Dunării a lăsat României în folosință o cale navigabilă maritimă internațională și o bază tehnico-materială pentru întreținerea Dunării maritime.

- Comisiunea Europeană a Dunării a constituit pentru România un puternic scut politic de apărare a intereselor naționale la gurile Dunării.

- Cel de al doilea război mondial și consecințele lui în condițiile influenței Rusiei sovietice la gurile Dunării și pe Dunare, au fost de natură să îngreuneze și să frâneze dezvoltarea navigației maritime și fluviale.

- În semn de bună participare la acțiunile de colaborare la transporturile maritime mondiale, România depune în continuare eforturi tehnice pentru menținerea în condiții optime a căii navigabile a Dunării Maritime, poarta maritimă a Dunării.

Marea Noastră *pentru*

TRADIȚII MARINĂREȘTI (III)

cdor (r) Nicolae MUJICICOV (Moș Colea)

SOLIDARITATEA MARINĂREASCĂ

Aceasta reprezintă mai mult decât o tradiție, de fapt o chitesență a acesteia. Este vorba de solidaritatea oamenilor mării între ei, în situații când trăirile lor se întrepătrund.

Astfel, nici o navă care recepționează un apel „S.O.S” nu are dreptul moral să rămână indiferentă și prin toate mijloacele sale va veni în ajutorul „fratelui” găsit la ananghie, indiferent ce pavilion poartă acesta sau de condițiile meteorologice cu totul potrivnice.

A culege din apă pe timp de război naufragiați inamici și a-i „omeni” la bord, este o lege nescrisă dar sfântă în meseria marinarului. Iar anunțul, prin orice mijloace, a semnalului „om la apă”, nu înseamnă doar o procedură tehnică, ci un complex întreg de măsuri în scopul salvării fratelui, uneori chiar în situații critice pentru navă.

SACUL DE MARINAR

Valiza marinarului cu care se ambarcă sau pleacă pe uscat ori spre o altă navă, a fost adaptată cerințelor meseriei și vieții la bord. Ea se prezintă sub forma vestitului sac al marinarului, indiferent de țara sau marina de care depinde.

Și câte nu încap într-un asemenea sac bine burdușit și ușor de îndesat în puținul spațiu ce-i revine marinarului în careul sau în cazarma sa. Fără nici un fel de ezitare putem afirma că „sacul marinarului” face parte din zestrea tradițiilor.

GULERUL MARINĂRESC

În perioada când marinarii, neglijându-și în lungile traversade podoaba capilară, reușeau să murdărească repede bluzele lor cu părul lor lung și bineînțeles departe de a fi curat, existența unui guler care putea fi schimbat, asigura cât de cât o păstrare mai îndelungată a curățeniei bluzei propriu-zise.

MASA COMANDANTULUI

Pe orice navă, dar acest lucru fiind mai pregnant pe navele civile, la masa

comandantului iau loc numai persoanele invitate în acest sens. Dar și în acest caz în capul mesei, indiferent de personalitatea invitaților sau de gradul acestora dacă ne referim la navele militare, se va afla comandantul navei. Acest obicei respectă tradiția care spune că pe o navă comandantul este primul după Dumnezeu.

POMPONUL

Pomponul de pe bonetele marinarilor din unele marine militare și în special cea franceză, reprezintă și el o formă de tradiție. Ea trebuie căutată tot în „era” navelor cu vele când spațiul între punți, purtătoare de artilerie în borduri era mic, determinat în ultimă instanță de cât mai multe asemenea elemente de suprastructură. Acest lucru ducea mereu la riscul lovirii „tavanului” cu capul, atât în timpul acțiunii artileriei cât mai ales în momentele când marinarul, buimac de somn, părăsea hamacul său pentru a se prezenta pe punte în vederea manevrei velor. Cineva a avut inițial ideea ca pe bonetă să se aplice niște stupă, pentru amortizarea șocului, stupă care cu timpul a devenit pomponul, de regulă roșu, caracteristic acestor bonete.

LĂRGIMEA PANTALONILOR

Evazarea din partea inferioară pantalonului, devenită chiar o modă în familiile marinarilor, este explicată de un aspect practic și anume lărgirea suprafeței velice, mai ales la vânt slab.

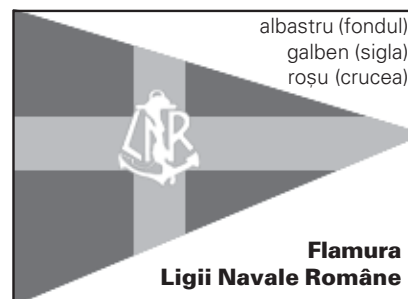
Personal mă întreb dacă într-adevăr aceasta este explicația. Indiferent de părerea mea „moda” a fost și este și astăzi.

FLAMURA

Conform Dicționarului de Marină termenul „flamură” are mai multe semnificații. Ne vom referi la cele legate propriu-zis de „tradiții”.

Este vorba de un pavilion triunghiular îngust și foarte lung și el marchează prezența la bordul navei (militare) a unui ofițer superior care, prin funcția pe care o deține, are dreptul la această marcă de comandament.

Este interesantă povestea apariției unui asemenea pavilion. Astfel marele amiral olandez Ruiter, întors victorios, a ridicat în cel mai înalt punct al arboradei un asemenea pavilion care prin forma sa sugera biciul cu care și-a bătut inamicul.



Există și flamuri ale unor companii de navigație sau asociații nautice, cum sunt de exemplu, Liga Navală Română și Yacht Club Regal Român.

SIFLEEA

Acest mic fluier, de o formă caracteristică, cu posibilități de triluri de două modulații, este propriu numai marinarilor. În ultimă instanță îl putem considera și o formă de „vorbire”, de comunicare, în diversele acțiuni sau probleme de la bord și a fost preluat de la navigația cu vele.

Siflea are tot dreptul să intre în „panoplia” tradițiilor marinărești întrucât datează încă din perioada cruciadelor. Forma actuală a siflei a fost introdusă în jurul anului 1500 de amiralul englez Edward Howard, după un model găsit asupra unui pirat mort.

Datorită acestui „fluier fermecat” găsim singura ocazie militară când salutul șefului de cart se execută la bonetă cu mâna stângă, dreapta fiindu-i ocupată cu manevrarea siflei.

PAVILIONUL „B”

Acest pavilion din Codul internațional de semnale, are în prezent semnificația: „încarc sau descarc explozivi sau material inflamabil”. În unele marine militare este folosit ca semnal de atac sau de

tineret

Marea Noastră

deschiderea focului. Pavilionul are forma de ghidon și culoarea uniformă roșie.

Istoric: Potrivit legendei, la originea semnalului s-ar afla o manta roșie ridicată de Temistocle pe o ramă, în bătălia navală de la Salamina (480 î.n.Cr.) și care a semnalat începerea luptei.

DENUMIREA BORDURILOR

Iată ce spune tradiția despre originea denumirilor de „tribord” și „babord” în unele marine, inclusiv cea română.

Pe vremea navelor cu vele, dar în primele timpuri de folosire a artileriei, aceasta era amplasată numai în prova pe teugă sau la pupa pe dunetă. Pentru a deosebi tunurile care reveneau unuia din borduri de celelalte din bordul opus, s-a împărțit cuvântul francez „batterie”, în exprimarea lui fonetică de „batri”, scriindu-l pe puncte cu fața spre prova. Așa a rezultat Ba (bord) și Tri (bord).

Se pare că există și alte explicații, a căror origine o găsim la vikingi, însă cuvintele de la care se pleacă, legate de omul de la cârmă reprezentate de o ramă și aplicată într-un bord, au suferit multe transformări pentru a se putea ajunge la actualele denumiri.

EXPRESII ȘI PRONUNȚĂRI

Este greșit a se pronunța „provă” sau „pupă”.

Acești termeni au dublă semnificație:

- cea de precizare a unei anumite părți a structurii navei;

- cea de indicare a unei direcții.

În acest sens, așa cum nu se poate spune referitor la direcții: „la stângă” sau „la dreaptă”, tot așa nu se pot folosi termenii de care vorbim într-o exprimare greșită; în concluzie, indiferent de semnificații, se pronunță „prova” sau „pupa”.

SOMNUL

Somnul reparator al marinarului, furat cu grijă între carturi și manevre, a dus la o expresie pe cât de plastică pe atât de hazlie: „a lua voltă la saltea”. Se pare că ea aparține veselei promoții de ofițeri „1941”.

Mai recent o expresie având sensul de a coborî undeva sub punte pentru culcare, este cea de „a ascunde submarinul”. Personal nu-i apreciez umorul și plasticitatea.

AMIRAL

Ce poate fi mai caracteristic marinei și oamenilor săi decât această denumire a

diferite marine civile, având mai curând semnificație de „șefi superiori”. Să revenim la titlul militar, pe care îl găsim aproape fără excepție în marile tuturor națiunilor.

Este interesant de aflat originea cuvântului și chiar și diversele grade de comandant pe care le comportă.

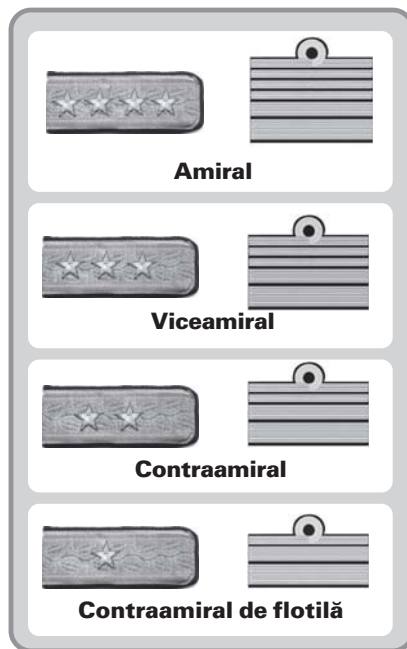
La baza denumirii este titlul arab „el Amir al-Bahar”, folosit de flotele califatelor, sultanatelor și ale pirăților barbarești din Bazinul Mării Mediterane în Evul Mediu. În traducere el înseamnă „Stăpân (prinț) al mărilor”. A pătruns ușor și în marile marelui state feudale - Spania, Franța, Anglia, Veneția etc.

Pe parcursul zecilor și sutelor de ani diversificându-se ca funcție în marină, el capătă trepte, sau mai bine zis grade de contraamiral, viceamiral, amiral. Această divizare trebuie căutată în epoca marilor escadre din secolele XV-XVIII.

Astfel, o flotă din secolul XVI era compusă de regulă din trei escadre în linie de șir. Centrul era ocupat de escadra comandată direct de șeful suprem al flotei - amiralul. Escadra din prova formației - avantgarde îl avea în frunte pe viceamiralul, un subordonat primului, cu rol de înlocuitor („vice”). În sfârșit în pupa flotei se afla escadra de ariergardă, cel care o comanda purta denumirea de contraamiral. Cuvântul „contra” provenind din sensul francez de subordonare, de ajutor.

În marile mari mai există și gradul de amiral de flotă, echivalent cu cel de mareșal.

În șirul tradițiilor marinărești, rămase sub diferite forme de manifestare și în zilele noastre, trebuie să includem și pe cele cu caracter de îndemănare sau de întrecere sportivă, sau cele de destindere, bună dispoziție sau glume, atât de necesare în lungile curse și traversări de mări și oceane. Fără a urmări o clasificare sau o ordine anumită, o să ne referim la ele în numărul următor al revistei.



Actualele grade de amiral

celor cu grade echivalente de generali. Dar uneori acest titlu îl găsim și în unele cazuri în

Excursie la fosta cetate de scaun a Țării Românești

La 10 noiembrie 2006, într-o splendidă zi de toamnă târzie, un grup de 40 de elevi ai Școlii 87 „Mihai Botez” din București, s-au deplasat cu un autocar la Târgoviște, fosta cetate de scaun a Țării Românești. Grupul elevilor a fost condus de profesoarele Angela Atanasiu – limba română; Arta Marina Barbu – educație muzicală și Ecaterina Epure – educație fizică.

Târgoviște – târg sau loc de târg – înfățișează încă din secolul XV, de pe timpul

lui Mircea cel Bătrân și a fiului său Mihail I. Excursioniștii școlii 87 au vizitat cu deosebit interes Complexul Național Muzeal „Curtea Domnească”, ale cărui obiective s-au dezvoltat în șase etape, între anii 1400 și 1803. Amintim despre: Palatele domnești, Biserica paraclis, Turnul Chindia, înalt de 27 de metri, Fortificațiile Curții Domnești, Biserica Mare Domnească, Biserica Sfânta Vineri, Casa Bălașa, Baia Domnească, Foișorul

Brâncovenesc și Grădinile Domnești. Elevi și profesori laolaltă s-au deplasat apoi la Mănăstirea Dealu, unde odihnește capul lui Mihai Viteazul (1558-1601), sub a cărui domnie, 1593-1601, s-a înfăptuit unirea celor trei țări românești. Întreaga activitate școlară s-a desfășurat ca o veritabilă lecție de istorie a neamului, prin care cunoștințele acumulate au îmbogățit nemijlocit setea de adevăr a elevilor.

Il. Barbu

Din însemnările unui pescar oceanic (I)

Mihai Lucian CĂCIULEANU

Ofițer electrician

Membru al Ligi Navale Române

Cu 42 de ani în urmă, cam în aceeași perioadă a anului, la șantierul naval de la Yatuzhima (Japonia) se construia primul trauler românesc.

În toamna anului 1963, este lansată la apă Motonava Trauler „Galați”, prima navă de pescuit oceanic sub pavilion românesc, punându-se astfel bazele flotei de profil.

După M/N Tvr. „Constanța” care părăsea același șantier naval în primăvara anului următor, flota românească de pescuit oceanic crește și se modernizează prin achiziționarea de nave din ce în ce mai performante, cum au fost cele de tip „B-

priceperea să înfrunte luni și ani la rând, capriciile vremii și ale Oceanului Atlantic, de pe punțile navelor românești de pescuit oceanic.

I. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

4 februarie – am decolat de pe Aeroportul Internațional Otopeni la ora 11⁰⁰ și, după 10 ore și jumătate de zbor peste toată Europa, Mediterana și nord-vestul Africii – cu o oră escală la Marsilia – aterizăm, în sfârșit, la Las Palmas.

De multe ori, pentru a nu scoate o navă

17 februarie – Ziua a debutat cu o surpriză. S-au adus în sfârșit „pasurile” numite aici „Tajeta de control”, care sunt emise de poliția locală pe toată durata voiajului unui echipaj și în baza cărora ne era permis să ne aflăm în oraș între orele 8-24.

Entuziasmul a fost general. Așa că atunci când nostromul (șeful de echipaj) a venit să caute voluntari pentru pregătirea bărcilor, s-au oferit atâția că ar fi ajuns, probabil, pentru toate navele din port.

18 februarie – Am plecat la mal cu prima barcă, la ora 8⁰⁰ și după vreo 15 minute am coborât pe digul „Muele de la Luz”.

În imediata apropiere a locului de debarcare, trei chioșcuri își etalează produsele: „Cerveza” (bere), cafea, alune, țigări, brichete și o gamă de necuprins de suveniruri și mărunișuri. Acest bazar colorat, inexistent pe atunci la noi, atrăgea și captiva atenția.

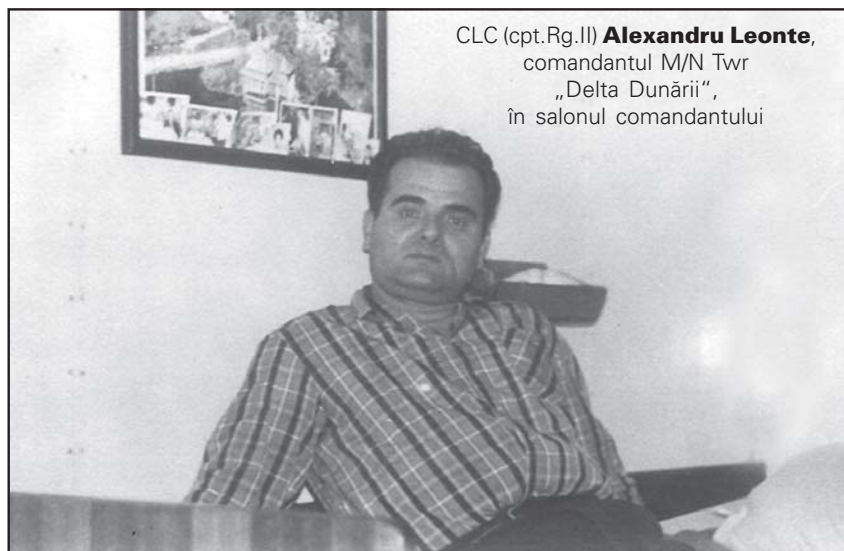
Digul pe care mergeam se transformă într-o stradă îngustă și scurtă, având pe ambele părți clădiri ce adăpostesc sediile unor societăți comerciale sau companii maritime.

Ieșind din port, primul contact cu orașul îl constituie Santa Catalina Park, o piață plină de vegetație tropicală, tăiată în două de una din principalele artere locale – Via Albareda. Peste tot se văd chioșcuri cu vederi și suveniruri, magazine și baruri, printre care forfotește o mulțime pestriță, compusă din turiști și marinari de toate naționalitățile, Piața este dominată de silueta cilindrică a unui hotel de 26 de etaje, numit (pe atunci) „Don Juan”.

Orașul și portul Las Palmas – cu statut de Porto Franco – trăiesc, în principal, din comerț și turism. După cum se poate vedea în întregul oraș, localnicii știu să facă bine și una și alta, iar principală plajă – „Playa de Las Canteras” – mărginită de hoteluri elegante, pare neîncăpătoare pentru cei care caută soarele tropicelor în toiul iernii europene.

Pentru cine a citit „Gran Canaria” lui Cronin, prima întâlnire cu „sătucul de pescari” al anilor ‘70, constituie o adevărată revelație.

Atât pe Via Albareda, cât și pe străzile laterale ce se desprind din ea, abundă tot



CLC (cpt.Rg.II) **Alexandru Leonte**,
comandantul M/N Tvr
„Delta Dunării”,
în salonul comandantului

22” – construite la Gdansk (Polonia), urmate succesiv de tipurile „Atlantic-2” și „Superatlantic” realizate la Stralsund, în R.D.G.

În anii 1972-1973, mai mult de 15 nave ale flotei românești de pescuit brăzdau deja apele Oceanului Atlantic, cea mai importantă bază a acestora fiind portul Las Palmas din Insulele Canare.

Volumul „La sud de Canare”, aflat în lucru în vederea editării, are la bază un „Jurnal de bord” ținut zilnic, în perioada 4 februarie-27 iulie 1972, la bordul traulerului „Delta Dunării”, care a fost atestat (și, desigur, cenzurat) de comandantul navei.

Volumul se vrea un salut prietenesc de aducere aminte, adresat sutelor de oameni, ofițeri și marinari, care au avut tăria și

din producție mai bine de o lună și jumătate, pentru un drum în țară și retur, mai ales când sezonul de pescuit se arăta bogat, schimbarea echipajului, după 6-8 luni de voiaj, se făcea cu avionul, prin curse charter.

6 februarie – Ziua a fost foarte agitată. În cursul dimineții, vechiul echipaj a fost transportat cu bărcile la mal și a plecat cu avionul în țară. A urmat repartizarea celor noi în cabine, s-a schimbat cazarmamentul și s-a distribuit hrană rece. N-am avut nici un program, ziua fiind considerată „de acomodare”.

11 februarie – Pe întreaga navă activitatea se desfășoară în ritm alert. Se curăță peste tot, se vopsește, se verifică și se probează diverse mecanisme și dispozitive.

soiul de magazine, cu cele mai variate mărfuri posibile, iar ceva mai departe există chiar și un bazar. Aici își află rezolvarea una din cele mai importante preocupări ale marinarilor în oraș – cumpărăturile. Listele care se întocmesc de fiecare dată, în cele două luni petrecute în larg, suferă aici modificări însemnate, în fața noilor tentații, iar odată reînforși la vapor, ciclul se reia de la capăt.

19 februarie – Azi am rămas la bord. După hoinăreala de ieri prin oraș, timpul trece parcă mai greu, mai ales că în sala mașinilor lucrările s-au cam terminat.

În timpul staționării navei în port, echipajul se împarte în două „ture”, astfel că, prin rotație, există în fiecare zi o „tură liberă” și o „tură pentru siguranța navei”, care rămân la bord unde, prin grija nostromului, se găsește permanent ceva de făcut pentru fiecare.

26 februarie – Nava este aproape gata pentru ieșirea în larg. S-au adus așternuturile de la spălat și o parte din alimente, pentru care barca a făcut mai multe curse la mal. Totodată, s-a dat un avans din diurnă, așa că mâine pot să fac deja câteva cumpărături.

Împreună cu doctorul navei, am hotărât să explorăm o zonă a orașului unde nu am fost încă.

10 martie – Doctorul navei împreună cu unul din ofițerii mecanici, au pus la cale închirierea unei mașini pentru o excursie în interiorul insulei Gran Canaria, la care m-au cooptat și pe mine.

Pornim pe Avenida Maritima, paralel cu țărmul oceanului și avem ocazia să admirăm panorama portului, din care se desprind, cam la mijlocul bazinului, trei traulere sub pavilion românesc: „Caraiman”, „Someș” și „Delta Dunării”. Scurt timp după ce ieșim din suburbiile orașului, peisajul se schimbă, vegetația devine mai sărăcăcioasă și își fac apariția zonele nisipoase.

Prima localitate pe care o străbătem este Juâinamar, așezată pe o culme constituită din lavă și alte formațiuni de origine vulcanică. Nu oprim și ne continuăm drumul spre orașul Telde.

Arhipelagul Insulelor Canare, situat în Oceanul Atlantic, la vest de coasta Marocului, are o vechime de cca. 1000 de ani și se compune din 7 insule de origine vulcanică: Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote (singura cu vulcan activ), Fuerteventura, La Palma, Hiero, Gomera.

Capitala arhipelagului este Santa Cruz de Tenerife, al doilea oraș ca importanță și mărime fiind Las Palmas de Gran Canaria – insula prin care ne deplasăm.

La Telde facem un prim și scurt popas la biserica (eu aş spune catedrala) San Juan de Bautista, cea mai veche din insulă, care

are o impresionantă colecție de fresce și obiecte de cult. Prin ghidul nostru voluntar aflăm că în această localitate ar fi fost curtea legendarului domnitor Doramus și că tot aici se află casa memorială a eroului local Leon y Castillo.

De la Telde schimbăm direcția spre vest, îndreptându-ne spre interiorul insulei. Peisajul se schimbă, arătând apropierea munților. Lăsăm în urmă localitățile San Mateo și Las Lagunetar, cu numeroasele ei terase cultivate și ajungem în orașul Las Artenara, situat – aflăm aici – la cca. 1220 m deasupra oceanului.

Facem un popas pe terasa cafenelei „La Silla”, unde ne refacem forțele, admirând totodată peisajul abrupt al versantului estic al munților Las Cambres, pe care tocmai i-am trecut.

Munții au rămas în urmă și coborâm din nou spre câmpie și spre ocean. Drumul pătrunde într-o superbă pădure de pini, în care nu ne putem refuza plăcerea de a opri câteva minute. Scurt timp după ce am părăsit răcoarea pădurii, întâlnim o zonă nisipoasă care anunță apropierea oceanului. Am traversat deci insula, ajungând la țărmul său vestic.

Prin valea Agaete . o veritabilă feerie de vegetație tropicală – ajungem în localitatea cu același nume, așezată în fundul văii, între versanți acoperiți în întregime de vegetația luxuriantă, pe fondul cărora casele albe cu acoperișuri de ardezie roșie par desenate. Renunțăm să mai vizităm și portul pescăresc „Las Nieves”, situat în apropiere și ne continuăm călătoria. Deși zona se păstrează bogată în vegetație, altitudinea pare să crească din nou, așa că orașul Moya, prin care trecem, are un aspect tipic de așezare subalpină. În imediata apropiere facem cunoștință cu un exponent

caracteristic al florei tropicale – eucaliptul – care formează aici o veritabilă dumbravă. În drum spre Arucas, facem o mică abatere spre localitatea Fargas, stațiune balneară cu izvoare minerale, a căror apă, îmbuteliată, poate fi găsită în întreaga insulă.

Orașul Arucas – veritabilă capitală a cultivatorilor de banane, regiunea fiind bogată în asemenea culturi – ne primește cu bogăția sa de culori, în timp ce mașina rulează lent, până se oprește în fața restaurantului „Meson de la Montania”.

Spre deosebire de alte popasuri, nu prea mai dispunem de timp și nu putem degusta „la ea acasă” specialitatea produsă de distileriile locale – romul de canarie.

Ca și la celelalte popasuri însă, profit de ocazie și notez pe scurt informațiile și impresiile din etapa anterioară, întrucât atâtea denumiri și date câte am auzit azi, mi-ar fi imposibil să rețin. (...).

Este de acum seară, când revenim în Las Palmas, pe Carretera del Centro, obosiți și copleșiți de impresii.

19 martie – astăzi s-au adus ultimele alimente, iar mâine e vorba să mergem la dana de motorină, să facem plinul pentru 60-65 de zile în larg.

Lucrările s-au terminat peste tot și pare să se instaureze treptat o stare de nerăbdare generală.

21 martie – Dimineața, ne-au trezit soneriile care răsunau pe coridor, însoțite de vocea metalică a difuzoarelor, care repetau comanda: „Echipaj, la posturile de manevră!”. Puntea trepida deja sub picioare, când m-am îndreptat spre sala mașinilor. În curând, a venit comanda „Încet înainte” și am simțit cum ne punem în mișcare, iar când am reușit să ajung pe punte, nava tocmai depășea capătul digului spargeval și ieșea în larg.

(va urma)



„DRIS“ (III)

Constantin ALEXANDRESCU

La ora 5, în zori, vocea ca un tunet a lui Fedea ne-a dat deșteptarea, odată cu bubuitul în demaraj al motorului ce se pregătea de drum. Mișu, ca să nu rămână mai prejos, deși nesigur încă pe crăcănatele sale picioare, a început să zvârle comenzi împrejur. Ne-am grăbit

Sfântul Gheorghe mai târziu la ora 18.00.

Examinând uscatul și orizontul cu ajutorul binoclorilor am observat niște obiecte stranii. Deși auzisem câte ceva vag despre existența lor, nimeni nu le văzuse până atunci. Atât în apropierea malului cât și în larg pe un arc de cerc la



degeaba, deoarece ca și în ziua plecării briza era slabă, avansam penibil, iar la traversul canalului Ciotic, vântul a murit lăsându-ne imobili, pe o mare oglindă ce se cheamă uzual, calm-plat.

O foaie de ziar mototolită se încăpățâna să rămână lângă noi, iar velele atârnav de parcă erau întinse la uscat..

Nici vorba să navigăm pe motor. În afara necazurilor ce ni le făceau bujiile ce se ancrasau din oră în oră, rezerva de combustibil nu putea fi atacată. Și bine am făcut.

Ne-am pierdut vremea pescuind guvizi, făcând ordine în echipament, furbișând balustrăzile, cosând velele și spălând vasele chefului din ajun. După amiază vântul s-a îndurat de noi și pe măsura creșterii intensității alura de navigație s-a îmbunătățit.

Am dublat larg întinsura de la extremitatea sudică a insulei Sahalin și am schimbat treptat capul compas spre nord urmând la circa două mile profilul coastei.

Urcam cu vântul strâns primind valurile mereu din prova tribord. Viteza crescuse la 7 noduri. Întreaga velatură fusese ridicată și nu întrevideam sosirea la

circa 90° se înșirau niște stâlpi plantați în apă.

- Ce-or fi astea Mișule?, l-am întrebat pe skipper, dându-i binoclul.

A examinat tăcut obiectele și ne-a spus:

- Cred că sunt pandere! Să ne păzim de apropierea lor. Ele țin întinse câmpurile de carmace ale brigăzii de pescuit moruni!

Nu și-a terminat bine expozeul când, cuterul frânat brusc de o forță necunoscută, aproape ne-a dat în nas și a girat brusc. Primind vântul dintr-o direcție nouă ghiurile au măturat puntea reorinetaându-se după noua direcție a acestuia.

Mișu a rămas prins la ghiu cu ambele brațe, suspendat deasupra apei și împlântat până la brâu în mare. Eram stopați și prizonieri ai unor cârlige mari și tăioase ca briciul ce se înfipseră în chila noastră de lemn. L-am scos pe Mișu cu chiuu cu vai din supărătoarea sa poziție. Șansa lui a fost că nu a fost agățat în carmace.

Cu toporișca am tăiat apoi încâlcitura de saule ce susțineau camacele și plutitorii imerși, am degajat cuterul și, din

nou la drum, cu frica în sân și cu ochii în apa, nu tocmai limpede.

Am intrat la Sfântul Gheorghe în urma unui pescador ce venea de la nord-est și care cunoștea pasa de intrare atât de îngustă și de periculoasă. Am acostat la ponton. Controlul actelor, grăniceri, căpitănie de port, formalități.

În ziua aceea căpitanul nostru împlinea 27 de ani. Era normal să sărbătorim aniversarea împreună cu autoritățile. Masă mare organizată pe ponton, de rândul acesta discret.

În prealabil ne-am scufundat discret de jur împrejurul cutterului pentru a smulge carmacele rămase înfipse în cocă, ca niște corpuri delice.

Cheful la cererea lui Mișu s-a mutat, spre seară, la restaurantul comunei unde cu ajutorul căpitanului de port, un tip înalt și ciolănos, decolorat și cumsecade, a cărei personalitate stătea în ochelarii săi de vedere cu lentile groase ca degetul și căruia nu i te puteai uita în ochi de jenă, atât de mari și amenințatori, apărându-i pupilele din spatele peretelui de sticlă. S-a mai atașat mesei medicul comunei, o sfrijitură bețivă, uscată și higroscopică, plină de oarecare duh și cu nume substantival derivat din mijlocul celei mai puternice rase de animale din pădurile carpatine.

S-a băut, potrivit comenzii lui Mișu, direct din găleată, cu ulcelele de pământ până când oboseala, și nu cuminenția, ne-a trimis înapoi la navă. Urma să plecăm a doua zi în zori.

Ajunși pe ponton Mișu a început să privească plumburiul norilor fugari și să adulmece vântul, așa cum văzusem cândva în filmul Captain Kidd când celebrul pirat aflat în mlaștinile insulei Dracului simțea după miros apropierea mării.

La un timp a venit spre noi capul zburlit de vântul ce ridica berbeci mărunți pe firul apei și implacabil ca soarta ne-a spus:

- Dacă nu ieșim acum de-aici, mâine nu mai putem! Călcăm prea mult pentru adâncimea șenalului și pe valuri mari ne putem sparge, sau în cel mai bun caz eșua. Pregătirea pentru manevra de ieșire!

Am încercat cu binișorul, am recurs la argumente diverse. A fost imposibil! Și-

asa obosiți de băutură, morți de somn, cu priviri nesigure și reflexe amorțite, ne-am răspândit pe punte, la posturi.

- Costică, pornește motorul, mi s-a adresat prin tambuchi Mișu, în timp ce eu orbecăiam după comutatorul minuscul al luminii din compartiment.

Tușind și făcând fasoane „Moskviciul” a luat-o din loc în trei bujii balansându-se pe suport. Am aprins luminile de drum.

- Toată înapoi! am auzit vocea căpitanului după ce s-a asigurat că ancora este la post și se slăbiseră amarele.

Docil, sub influența cărmei și elicei „Dris” s-a retras de la ponton, executând cu pupa o girație de circa 120° apoi, «pe drum înainte». Am defilat pe lângă ambarcațiunile de la mal, pontoane dormitor, drăgi pitice pentru deltă, mahune, lotci, remorchere și șlepuri încărcate cu stuf, încercând în crepusculul avansat să ghicim pasa de ieșire. Am navigat lent, cu nervii încordați și în tăcere circa zece minute. Singurul semn de viață la bord era vocea răgușită a doctorului, acceptat pasager clandestin, până la Sfântul Gheorghe, care ataca o melodie la modă, bălăcărind succesul acesteia în execuția lui Giani Spinelli.

Un șoc puternic, o aprobare neașteptată și ne-am pus pe uscat.

- Toată înapoi!, a tunat Mișu, marele vinovat al tentativei de navigație la crepuscul, în căutarea unei pase înguste cât o cărare prin pădure.

Am pus motorul pe drum înapoi, l-am turat la maximum, însă zadarnic. În stropul de lumină ce murea treptat, se vedeau ieșind la suprafață bucăți negre de vegetație aspirată de elice de pe fund. Am stopat după mai bine de jumătate de oră de încercări și după ce deplasasem la pupa toate greutatea de la bord, inclusiv greutatea proprie în speranța creșterii flotabilității la prova.

- Echipajul bărcii să ducă ancora cât permite lanțul spre prova și să o fundarisească, a încercat o ultimă și disperată șansă, marele nostru căpitan.

Operațiune istovitoare întrucât tot echipajul bărcii trebuia ca, odată revenit la bord să tragă la manelele lungi ale cabestanului din prova pentru a readuce târâș nava în șenalul presupus. Ne-am dar repede seama că nava nu putea fi degajată datorită fenomenului de ventuză al punerii pe uscat, cu mai



bine de 2/3 din lungimea cuterului. Ancora gripa revenind cuminte la bord, ineficace datorită fundului nisipos.

Vântul înfuriat ridica berbeci împrejur, eram uzi, necăjiți și obosiți după efortul continuu pe care-l depusesem în speranța dezechetării. Singura noastră șansă a scos capul timidă după vreo oră când, venind dinspre est, luminile de

și care vorbeau în altă limbă despre calitățile noastre marinărești și aducând unele complimente sărate la adresa înaintașilor noștri am distins:

- Trimite o parâmă, să te trag!

La iuteală cu gașa parâmei am sărit în barcă și la rame, întins către taca salvatoare.

Palele de apă sparte de prova bărcii ne săturau până la sațietate de gustul sălcii și salmastru al băii Sfântul Gheorghe și visam cu ochii deschiși la comodul vieții terestre, în timp ce cu mușchii obosiți împingeam barca spre umbra duduitoare ce ne aștepta. În lumea marinarilor solidaritatea în fața nenorocirii sau neșansei este sublimă. Nici o activitate umană nu purifică și nu unește cred, mai mult sufletele decât voința otelită în fața nefericirii altora.

După predarea parâmei am revenit la cuter și ca urmare a semnalului de începere a remorcării, coarda parâmei s-a întins ținând după ce taca a girat către est.

Eram salvați de prietenia modestă a pescarilor de larg, la care faptul că ne întâlneam pentru a doua și ultima oară, conta foarte puțin în balanța mării omenii a acestor slujitori ai mării. Acolo, în lumea lor de stuf și berze, de tântări năbădăioși și ierni aspre, unde cumiți eviscerează an de an peștele mărunț pregătind și uscând țării, acești oameni minunați, pensionari desigur, au pitite în sufletele noastre ca în templele sacre, comori de recunoștință.

(va urma)



navigație ale unei nave creșteau, creșteau odată cu speranțele noastre. Nava se apropia prin prova tribord și în curând am zărit-o ca pe o nălucă, la mai puțin de un cablu. Mișu a chemat prin porta-voce, în timp ce noi urmăream prin binoclu puntea pustie.

Au văzut luminile noastre, a stopat înaintând din inerție și prin vântul ce parcă-și schimbaseră tonalitățile în note grave, s-a auzit glasul paradisiac al lui Fedea:

- Tu ești Mișule? Ce dracu faci mai pe-acolo?

- Sunt pe uscat și nu pot ieși!, a răspuns rușinat Mișu.

După câteva cuvinte prinse fragmentat în puzderia filoanelor de aer

Semnale editoriale

Premieră editorială la Salonul internațional de carte „Ovidius“

O ISTORIE TRAGICĂ A MARINEI COMERCIALE ROMÂNE

Monica VASILIEV

Printre numeroasele titluri lansate la cea de-a V – a ediție a Salonului internațional de carte „Ovidius” se numără și volumul „O istorie tragică a Marinei Comerciale Române”, apărut la Editura Ex Ponto, sub semnătura căpitan-comandorului dr. Marian Moșneagu. Consistență în informație, lucrarea înglobează selectiv, în cele 560 de pagini, dosarele a 10 evenimente navale soldate cu pierderea unor nave comerciale românești și a numeroase vieți omenești. Astfel, în premieră în istoriografia națională, sunt prezentate detaliat naufragiile cargourilor SULINA, CARPAȚI, DÂMBOVÎȚA, OLĂNEȘTI, SADU, SCĂIENI, FĂLTICENI petrolierelor INDEPENDENȚA și UNIREA, precum și a șalupei BABADAG, pe baza unor documente inedite – rapoarte de expertiză, proteste de mare ale comandanților de nave, declarații ale supraviețuitorilor, jurnale de bord, sentințe judecătorești etc.

Un document inedit, cinic și hilar deopotrivă, este Stenograma ședinței Biroului Executiv al Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor din 26 ianuarie 1974, dată cu semnificații profunde în epocă (sic!), având drept subiect analiza raportului referitor la cauzele care au condus la scufundarea cargoului DÂMBOVÎȚA.

Cunoscut specialist în istorie navală, autorul – fost director al Muzeului Marinei Române în perioada 2001-2006 și actualmente redactor-șef al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale – dedică un capitol consistent falimentului înregistrat de flota comercială a României în ultimul deceniu al secolului al XX-lea. Astfel,

sunt prezentate protocolul de divizare a fostei Întreprinderi de Exploatare a Flotei Maritime NAVROM, situația flotei maritime în perioada 1990-1996 și strategia de restructurare și privatizare a acesteia, lista navelor de

actualii cadeți, un autentic exemplu de spirit de sacrificiu și solidaritate umană, precum și un elocvent cod deontologic al marinarilor români din toate timpurile” – conchide la finalul lucrării autorul.

Remarcată și salutată de specialiștii în domeniu, lucrarea a fost distinsă cu Premiul special pentru Studii de istorie navală.

„Din acest punct de vedere – apreciază în Cuvânt Înainte reputatul prof. univ. dr. Gheorghe Buzatu – lucrarea «O istorie tragică a Marinei Comerciale Române» este cu atât mai relevantă cu cât autorul utilizează, în premieră și cu acribie, surse inedite și de cele mai multe ori interzise opinii publice, presei și cercetătorilor, înainte și chiar după anul 1990. Iată de ce, personal consider că avem de-a face nu numai cu un produs editorial deosebit de util și de necesar pentru memoria colectivă a breslei marinarilor români ci, în egală măsură, cu un prețios instrument didactic pentru personalul Ministerului Transporturilor, Autorității Navale Române, CERONAV, specialiștii în drept maritim, cadrele didactice și, mai ales, studenții instituțiilor superioare de învățământ care pregătesc ofițeri de marină”.

Studiu complex și veridic, „O istorie tragică a Marinei Comerciale Române” este, în subsidiar, un modest omagiu adus marinarilor români care și-au pierdut viața în sinistre maritime, precum și un subtil apel la conștiința civică a autorităților administrației publice locale și portuare de a urgenta înălțarea la Constanța, în memoria lor, a îndelung așteptatului Monument al Marinarilor Români.



transport maritim și de pescuit oceanic s.a.

Un ultim capitol redă tabloul cronologic al principalelor evenimente navale înregistrate în acvatoriul și rada portului Constanța sau pe alte meridiane, în care au fost implicate nave comerciale românești – eșuări, incendii, abordaje, naufragii cauzate de minele marine, bombardamente, furtuni etc.

„Fiecare eveniment de navigație poate constitui un studiu de caz pentru

Semnale editoriale

Cărți noi

Cartea **„Cu «Mircea» pe drumul lui Columb”** reprezintă jurnalul de bord al autorului – cdr (r) dr. Ioan Damaschin, scrisă în stilul cărților de călătorie și descrie navigația transoceanică, efectuată de nava școală „Mircea” a Marinei Române în anul 1976.

Cartea face și incursiuni în istoricul Navei Școală. Un capitol aparte îl reprezintă prezentarea Regatei Bermuda-New Port OPERATION SAIL '76.

Interesante sunt pasajele privind



festivitățile prilejuite de bicentenarul SUA și vizitele efectuate de „Mircea” în porturile americane Newport, New York, Baltimore și Philadelphia.

Lucrarea este ilustrată cu numeroase fotografii interesante.

Cartea este fără îndoială o lucrare cu caracter memorialistic care prin rigoarea și savoarea povestirii, a datelor și imaginilor alese are o importantă valoare documentară.

În decembrie 2002, la Editura ExPonto a apărut lucrarea **„Economia transporturilor”**, autori comandor (r) dr. Ion Gr. Ionescu și Grațiana Brânză, cadre didactice la Universitatea Creștină „Dimitrie Cantemir” din Constanța, membri ai Ligii Navale Române.

Lucrarea este concepută astfel încât să fie accesibilă tuturor acelor care, indiferent de ocupație, vor să înțeleagă în mod explicit ceea ce latură a activității economice, organizată în scopul învingerii distanțelor. Marele merit al lucrării este că ea se poate adresa orcu și poate fi înțeleasă de oricine.

Un capitol substanțial (cap.V) se referă la Transporturile navale (maritime și fluviale).

El cuprinde: Elemente de bază ale transportului maritim. Contracte de navlosire;

Formarea navlurilor și a tarifelor deținute; Caracteristici economice și administrative ale transportului fluvial; Contractarea mijloacelor de transport fluvial; Condiții generale ale transporturilor de mărfuri pe Dunăre în trafic intern (de cabotaj); Contractul de transport fluvial în reglementările internaționale.



Cartea **„Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu românesc”** scrisă de Andreea Atanasiu-Găvan, tratează următoarele subiecte: Navigația pe Dunăre și în Marea Neagră în condițiile formării și consolidării statelor medievale românești; Folosirea mijloacelor de navigație în lupta pentru independență a Țărilor Române; Creșterea și descreșterea monopolului otoman asupra navigației pe Dunăre și Mare; Porturi românești la Dunăre și în Marea Neagră în Evul Mediu.

Se remarcă prin valoare documentară deosebită aspectele legate de traficul fluvial-



maritim, construcțiile navale, tipurile de nave românești și străine și capitolul referitor la Marea Neagră și gurile Dunării în porturile italiene și catalane de Ev Mediu.

Lucrarea a fost elaborată pe baza unei largi bibliografii care în finalul cărții este prezentă pe nu mai puțin de 15 pagini.

Comandorul (r) Nicolae C. Petrescu a editat a șaptea lucrare valoroasă de istorie a marinei române intitulată **„Ofițeri de marină eroi și martiri ai româniei”**.

Sunt prezentați pe baza unor documente de arhivă, ofițeri de marină, eroi în al doilea război mondial și anume: locotenent-comandorul Filip Nicolae; locotenentul Apostolescu Paul; locotenentul Metz Mircea; locotenentul Cornățeanu Aurel; maiorul Chicoș Ștefan; aspirantul Zlatian Corneliu; sublocotenentul Pangrate Constantin; căpitanul Vasilescu Valeriu; căpitanul Mamudi Vasile; locotenentul Abagiu Virgil; sublocotenentul Dumitrescu Marin; căpitanul Isbășescu Gheorghe; căpitanul Grigoriu Mihai; locotenentul Cristodorescu Alexandru; locotenent-comandorul Ringhiopol Haralambie; locotenent-



comandorul Constantinescu Constantin; locotenent Beiu Constantin; căpitanul Sârbu Tiberiu; căpitan-comandorul Dumbravă Alexandru. La fiecare se prezintă o fișă cu funcțiile îndeplinite, se reproduc documente de arhivă de pe timpul școlii și activității ca ofițer și acțiunile de luptă la care a participat pierzându-și eroic viața.

În capitolul II sunt prezentați ofițeri de marină decedați în închisorile regimului totalitar comunist, și anume: viceamiral Koslinsky Gheorghe; viceamiral adjutant Păiș Nicolae, locotenent-comandorul Foca Nicolae Anton.

În finalul lucrării se află un tabel cu eroii Marinei Regale căzuți în Războiul 1941-1945, document elaborat de Statul Major al Marinei, după război.

G.P.

Recenzii

CARTEA „PORTURILE DUNĂRENE, MARITIME ȘI DE PE CĂILE NAVIGABILE INTERIOARE ÎN SECTORUL ROMÂNESC”.

**Autori: Gheorghe Iurașcu,
Eugen Huhulescu
și Ion Țigaret**

Lucrarea, prima de o asemenea anvergură în România, cuprinde toate datele necesare specialiștilor, companiilor de navigație, operatorilor portuari, dar și instituțiilor de învățământ care pregătesc viitoare cadre pentru transporturi navale, exploatare portuară și turism și este structurată în trei părți:

Partea I: - Harta rutieră a Dunării, Canalelor și Litoralului Mării Negre în sectorul românesc (date hidrografice, lucrări hidrotehnice, informații, servicii, schema porturilor etc), Delta Dunării, Litoralul Mării Negre;

Partea a II-a – Porturi dunărene maritime și de pe canale, în sectorul românesc;

Partea a III-a – Harta desfășurată a Dunării și Litoralului maritim.

Cartea este însoțită de Anexă tehnică cu 7 fascicule, prezentate în biblioraft.

Prin informațiile pe care le cuprinde lucrarea reprezintă un ghid de date tehnico-științifice, economice, geografice și istorice.

Despre autori

Căpitan de Cursă Lungă și Căpitan Fluvial Gheorghe Iurașcu, s-a născut la 23 iulie 1928, ofițer în Marina Militară, promoția 1949, este absolvent al Academiei Navale, 1954. În perioada 1962-2000 a fost specialist în relațiile cu partenerii de la Dunăre și Mare „ViaCons”, apoi până în 2002, specialist în relațiile cu partenerii de la Dunăre și Mare, „Classic Media”. Este autorul a numeroase publicații de specialitate. A fost profesor de geografie maritimă la Școala Militară Superioară de Marină și șef al Inspectoratului Marinei Civile.

Ofițerul Maritim III Eugen Huhulescu, s-a născut la 24 septembrie 1934 și este absolvent al Școlii Militare Superioare de Marină – Facultatea de Navigație Constanța, promoția 1957. Este autorul a

numeroase publicații în domeniul transporturilor navale.

Ing. Ion Țigaret este absolvent al Institutului de Construcții București – Facultatea de Construcții Hidrotehnice, promoția 1955, de asemenea colaborator la numeroase lucrări de specialitate în domeniul portuar și al transporturilor pe apă.

„Porturile Dunărene Maritime și de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul românesc” este o lucrare de

specialiști săi, că încurajează actele de cultură și se implică major în comunitatea locală.

Echipa de profesioniști, aparținând Tipografiei Trustului de Presă „Cuget Liber”, singura tipografie din Dobrogea certificată ISO 9001:2000, a lucrat intens la realizarea acestei lucrări, iar calitatea acesteia este una de excepție.

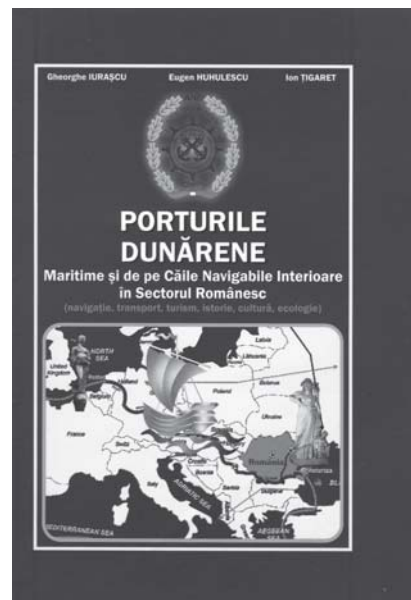
Lucrarea „Porturile Dunărene Maritime și de pe Căile Navigabile Interioare în Sectorul românesc” a fost prezentă la standul Salonului Național de carte Constanța și la Târgul Internațional de carte București, fiind un manual de referință pentru orice marinar care navigă pe căile fluviale dunărene.

Redacția

„MAREA NEAGRĂ. PUTERI MARITIME - PUTERI TERESTRE (SEC. XIII-XVIII)”

Ovidiu Cristea (coordonator), *Marea Neagră. Puteri maritime - Puteri terestre (sec. XIII-XVIII)*, Institutul Cultural Român, București, 2006, 367 p.

Volumul reprezintă o grupare de studii referitoare la istoria Mării Negre semnate de specialiști în domeniu de la Academia Română, Institutul „Nicolae Iorga” din București, Muzeul Marinei Române, universități din țară. În prima parte, cu referire la Marea Neagră ca spațiu istoric al diverselor centre de putere, academician Șerban Papacostea semnează studiul *Genovezii în Marea Neagră (1261-1453)*. *Metamorfozele unei hegemonii*; drd. Andreea Atanasiu-Găvan, muzeograf principal în cadrul Muzeului Marinei Române, aduce noi contribuții prin cercetarea referitoare la *Nave venețiene și genoveze în bazinul pontic*; cercetător Ovidiu Cristea, „*Anotimpurile*” *venetiene: cronică unei hegemonii eșuate (1204-1484)*; prof. Virgil Ciocâltan, *Bazele alianței otomano-genoveze din 1352*; academician Ștefan Andreescu, „*Cruciada târzie*” și *Marea Neagră*; prof.

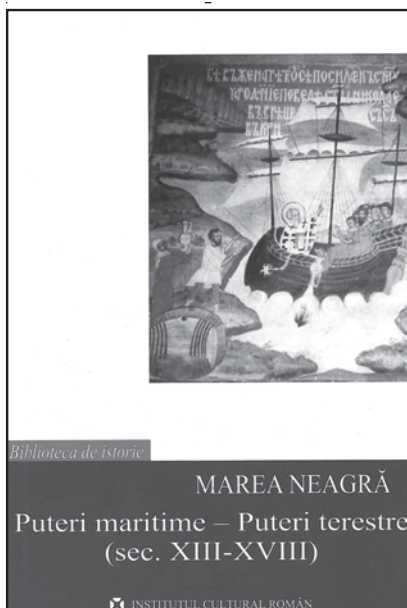


excepție, cu o calitate grafică ireproșabilă și reprezintă rodul muncii unei echipe complexe formată din specialiști în domeniu. Lucrarea a fost tipărită cu sprijinul Autorității Navale Române, la Tipografia „Poligraf” aparținând Trustului de Presă „Cuget Liber” din Constanța, în urma câștigării licitației organizate de Autoritatea Navală Română în urmă cu câțiva ani.

Prin finanțarea acestei lucrări, Autoritatea Navală Română a demonstrat încă o dată că este instituția care se preocupă de dezvoltarea și perfecționarea pregătirii profesionale, de îmbunătățirea continuă a calității serviciilor în domeniul navigației civile și al exploatarei portuare, în concordanță cu cerințele naționale și internaționale, că știe să prețuiască aportul de capital intelectual oferit de

Ștefan S. Gorovei, *Principatul de Thedoro (Mangop) și Moldova lui Ștefan cel Mare. Observații și ipoteze*. În a doua parte a volumului, intitulată *Lacul otoman*, se regăsesc următoarele studii: cercetător Anca Popescu, *Marea Neagră în sistemul otoman (sec. XV-XVI)*; academician Andrei Pippidi, *Cazacii navigatori, Moldova și Marea Neagră la începutul secolului al XVII-lea*; cercetător Ileana Căzan, *Habsburgii și Marea Neagră: de la utopia eliberării Constantinopolului la libera navigație*; cercetător Adrian Tertecel, *Marea Neagră otomană și ascensiunea Rusiei (1654-1774)*.

În rândul numeroaselor contribuții privind istoria spațiului pontic, studiile cuprinse în acest volum completează în mod fericit bibliografia Mării Negre. După aprecierea cercetătorului Ovidiu Cristea, coordonatorul volumului „dosarul chestiunii Mării Negre s-a îmbogățit considerabil astfel încât istoricul care ar avea îndrăzneala să elaboreze o nouă sinteză de istorie a Mării Negre ar fi obligat



să «navigheze» printr-un număr apreciable de surse, să parcurgă o cantitate coplesitoare de contribuții bibliografice și,

nu în ultimul rând, să fie posesorul unui bagaj lingvistic ieșit din comun. Iar dacă proiectul nu s-ar limita doar la analiza luptelor pentru hegemonie în spațiul pontic, atunci ar fi vorba de o adevărată muncă a lui Sisif” (p. 9)... Scopul contribuțiilor prezentate este acela de a desluși „măcar câteva dintre mizele luptei pentru supremație în Marea cea Mare, să surprindă mijloacele prin care puterile navale sau terestre au încercat să-și impună hegemonia, să identifice elementele de continuitate sau de discontinuitate care au jalonat istoria bazinului pontic în secolele XIII-XVIII” (p. 9).

Recomandăm acest volum tuturor celor care vor să cunoască și să aprofundeze aspectele importante ale avaturilor istorice care au marcat spațiul pontic și societățile care îi împărtășesc destinul, într-o nesfârșită tranziție...

Muzeograf drd.
Florin STAN

Scafandrii de luptă (VII)

(urmare din pagina 24)

Celelalte submersibile, cu toate că aveau o funcționare proastă a aparaturii și a periscopului, pe drumul de atac, au traversat câmpuri de mine, au evitat întâlniri cu diverse nave inamice, s-au prins de mai multe ori în plasele de protecție din care au reușit să scape prin manevre violente sau cu ajutorul scafandrilor, cu infiltrații de apă la încărcăturile de explozie X-5, X-6 și X-7 au reușit să pătrundă în locul de staționare a cuirasatului, să ajungă la el și să lanseze explozivii sub chila sau în apropierea acestuia. Încercăturile odată ajunse pe fundul apei au dat naștere la explozii puternice care au zguduit „Goliathul” german.

Fuga submersibilelor din fiord nu mai era posibilă.

Ele au fost sacrificate. X-5, care se găsea la distanța de 1 Mm de „Tirpitz”, a fost lovit și scufundat de artileria de la bordul acestuia, nici un om n-a reușit să se salveze. X-6, din cauza proastei funcționări a compaselor și a periscopului, s-a izbit puternic de coca cuirasatului reușind să desprindă încărcăturile care explodează, distrugându-l. Doi oameni care s-au salvat au fost luați prizonieri.

După atac, X-7, din cauza stării tehnice, sub ploaia de gloanțe și proiectile, este

obligat să se ridice la suprafață. Echipajul iese pe punte, îl sabordează după care se predă cuirasatului.

Epopoea tragică a acestor nave minuscule împotriva gigantului flotei germane în operațiunea Source lua sfârșit.

Ea n-a reușit decât parțial. Cuirasatul „Tirpitz” n-a fost scufundat. În urma atacului, cu coca deformată, cu compartimentul mașini avariat și cu alte stricăciuni la tehnică și armament, fiind scos din luptă pentru o perioadă lungă de timp, reușea să plutească.

Flota engleză a organizat acțiuni cu submarinele de buzunar și pe teatrul de operațiuni navale din Pacific, tot așa de importante ca Source.

Baza principală a forțelor navale aliate de la Singapore era ocupată de flota japoneză.

În iulie 1945 în strâmtoarea Malaca se aflau crucișătoarele japoneze Takao și Nasi, de câte 10.000t. Acestea constituiau un pericol pentru convoaiele aliaților.

Homme Fleet, ca să aibă o libertate de manevră deplină pe mare, a hotărât ca aceste crucișătoare să fie atacate și scufundate cu ajutorul submarinelor și a scafandrilor de luptă.

În acest scop a organizat și desfășurat operațiunea Hard Job.

La 26 iulie 1945 submarinele mari „Sturgeon” și „Spark” au luat la remorcă submersibilele XE-1 și XE-3 pentru a le deplasa în raionul de lansare.

În noaptea de 30/31 iulie, după ce se efectuase schimbarea echipajelor proprii cu cele de atac, submarinele pitice au eliberat remorcile și au pornit pe drumurile de atac.

Ca și în cazul Tirpitz-ului acestea au fost puse în situația să evite nave de suprafață, au trecut prin plasele de protecție a/s și antitorpile, prin baraje de mine în siajul unor nave ca în final să ajungă la ținte.

După ce au slobozit în apă încărcăturile, sub chila lui „Takao” au ieșit în afara raionului de staționare și au raliat submarinul „Spark” care le-a recuperat.

Exploziile produse în ziua de 31 iulie au avut ca urmare scufundarea crucișătorului „Takao”.

Bibliografie

Victor Pavica, Mihai Iordan, *Din tainele războiului sub apă*;
Cristea Traxcotă, Dorin Matei, *Un condotier al sec. XX, Magazin istoric, nr. 9-11*;
Leonce Peillard, *Scufundați cuirasatul Tirpitz*.

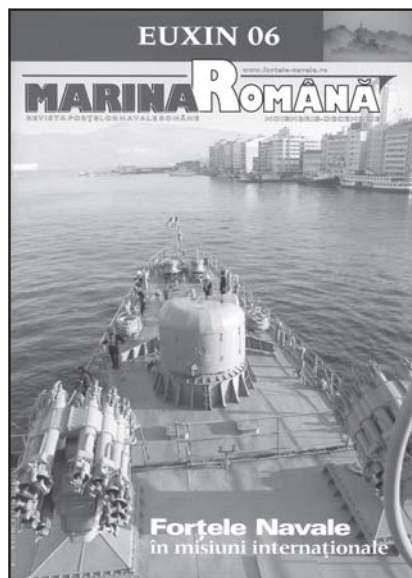


Revista revistelor



„MARINA ROMÂNĂ”

Puteți citi revista „Marina Română”, noiembrie-decembrie 2006, editată de Forțele Navale române. Numeroase



articole sunt dedicate zilei Armatei Române și zilei Naționale a României și de asemenea sunt comentate o serie de misiuni îndeplinite de navele militare.

„MARINA”

A apărut nr.57/2006 al revistei „Marina”, buletin de informare și studii de filatelie tematică, editat de Asociația filatelistilor



„Tomis” Constanța și Gruparea de filatelie tematică marină, cu un interesant conținut de informații filatelice.

„ACTUALITATEA PE DUNĂRE”

Spre sfârșitul anului 2006, a apărut la Galați, în al patrulea an de la prima apariție, numărul triplu (23, 24, 25) al revistei patronate de Asociația Armatorilor și Liga Navală Română.

Ca și numărul anterior și acesta este dedicat celor 150 de ani de la înființarea C.E.D. (Comisiunea Europeană a Dunării). În cele 210 pagini „Actualitatea pe Dunăre” prezintă numeroase știri actuale de pe fluviu. 145 de pagini reprezintă



imagini din activitatea de 80 de ani ai „Comisiunii”. Dl.dr.ing. Constantin Bondar, membru activ al LNR și cunoscut cercetător al Dunării, publică în revistă două actuale și interesante articole. „Posibilul impact hidrologic asupra Deltei Dunării produs de canalul de navigație maritimă Bistroe” și „Asupra apelor mari ale Dunării din anul 2006”. Revista gălățeană este cu totul deosebită.

„ORIZONTURI MARINE”

A apărut seria nouă a revistei „Orizonturi marine” a studenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța, în care



sunt prezentate aspecte din viața viitorilor ofițeri de marină și multiplele preocupări ale acestora.

„TIMONA”

Semnalăm apariția numărului 109 al revistei Timona, editată de Liga Maistrilor Militari de Marină, cu un bogat și interesant conținut.



„ROMÂNIA EROICĂ”

Fondată în 1919 sub numele „Cultur eroilor noștri”. Revistă de cultură și educație patriotică, de cinstire a eroilor



Revista revistelor



neamului. Editată de ANCE. Asociația Națională „Cultul Eroilor”. Număr festiv la împlinirea a 15 ani de la înființarea ANCE (19.11.1991).

- Mesajul LNR adresat ANCE la aniversare;

- ANCE și LNR au încheiat un protocol de colaborare semnat de redactorul șef, dl. Dumitru Roman;

- Cimitirul Național Arlington (SUA): cđor (r) Neculai Pădurariu;

- Revista revistelor: „Marea Noastră” și „România Maritimă și Fluvială. Magazin”, două recenzii semnate laudativ: D. Roman

ANCE și revista sa „România Eroică” – doi parteneri de asociație și media, de elită, ai LNR și publicațiilor sale.

„MAGAZIN DE FILATELIE, CARTOFILIE ȘI NUMISMATICĂ”

Consemnăm apariția revistei „Magazin de filatelie, cartofilie și numismatică”, nr.3, septembrie-decembrie 2006.



„MAGAZIN AERONAUTIC”

Semnalăm apariția, în luna februarie 2007, unei interesante și atractive publicații de Aviație și Marină sub direcția domnului Marius Herghelegiu.

În partea referitoare la domeniul



NAUTIC putem citi: ce trebuie făcut pentru a obține certificatul de conducător pentru orice tip de ambarcațiune; navigația cu yachtul în jurul lumii a familiei Albu; un nou robot subacvatic proiectat de un cadru didactic de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; călători clandestin pe „Titanic”; bătălia de la „Tușima”.

Aceste articole, ca și toate celelalte, sunt foarte frumos ilustrate.

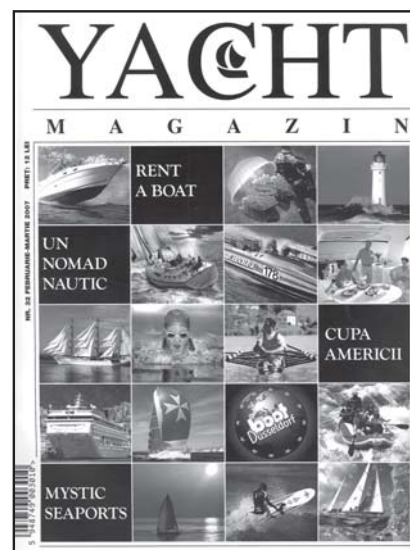
Informații despre această publicație la adresa: www.magazin-aeronautic.ro.

Redacția revistei „Marea Noastră” îi

adresează noii publicații BUN CART ÎNAINTE!

„YACHT MAGAZIN”

În numărul 31 decembrie-ianuarie 2007 al revistei „Yacht Magazin” se pot găsi informații utile pentru cei ce vor să învețe ABC-ul yachtingului și chiar vor să dobândească cunoștințe teoretice și



practice la Școala de navigație a Yacht Clubului Regal Român.

Recent a apărut și numărul 32, februarie-martie 2007, al atractivei reviste „Yacht Magazin”.

DONAȚIE

Doamna Olimpia Bogdan, soția răposatului viceamiral Victor Bogdan, fostul președinte al Ligii Navale Române, a donat filialei din Constanța un număr de 30 volume din biblioteca personală a soțului său, cărți cu specific de istorie și marină, precum și o colecție de reviste din seria veche a revistei noastre. Pentru acest frumos gest îi adresăm cele mai respectuoase și călduroase mulțumiri.

În numărul următor al revistei vom prezenta și alte numeroase donații făcute Ligii Navale Române în cursul anului 2006.

Pagini realizate de
IIB, G.P., I. Gr. I.





FUNERALIILE PREȘEDINTELUI LNR

25 octombrie – Ziua Armatei Române.
În această zi, la Cimitirul Ortodox Central din Constanța, au avut loc funeraliile viceamiralului Victor Bogdan, președintele LNR. La catafalc, ultima gardă a fost alcătuită din colaboratori apropiați ai defunctului, amiralii Ilie Ștefan, Corneliu Cristescu, George Petre și Ioan Chiril. Pe sicriu era arborat tricolorul cu gradul și numele celui dispărut. O gardă de onoare cu muzică și drapel a însoțit convoiul. S-a intonat imnul național și s-au tras trei salve de automat. Preotul militar al Comandamentului Flotei a oficiat slujba religioasă. Despre viața și activitatea amiralului Bogdan a vorbit cdor (r) Dan Ghimbășanu, reprezentantul filialei LNR Constanța. Portretul celui plecat dintre noi și pernița cu ordine și medalii au fost purtate de marinari militari. Elevi și eleve din școala cu subfiliala LNR „Amiral Bărbuneanu” conduși de prof. Elena Stănescu, au depus buchete de flori. Se aflau deasemeni un mare număr de jerbe și coroane din parte: SMFN, Comandamentul Bazei Maritime, ANMB, ANVR, LMMM, LNR: CDN, filiala București, filiala Constanța, Comandamentul Flotei, SC „EducoArt” București. Au fost prezenți la ceremonie: 14 amirali, comandori și ingineri din filiala București conduși de cam (r) ing. Ioan Chiril, numeroși membri ai filialei Constanța; amiralii Ilie Ștefan, Corneliu Cristescu, George Petre, comandorii Doru Ionescu, Dan Ghimbășanu, dr. Porumb, prof. Domnica Micu, prof. Elena Stănescu, d-na Elena Vințeanu; amiral Gheorghe Angheliescu – președintele Clubului Amiralilor; ing. Valeriu Timofei, vicecomodor al Y.C.R.R.; dr. ing. Cr. Crăciunoiu și d-na Crăciunoiu; veterani de război; ofițeri activi, în rezervă și retragere; un numeros public. Toți aceștia au înconjurat-o cu aleasă prețuire pe doamna Olimpia Bogdan, soția amiralului, i-au prezentat condoleanțe și au asigurat-o de stima lor. Doamna Bogdan și rudele apropiate din Constanța a oferit o masă creștinească tradițională în amintirea

neprețuitului său soț, amiralul Victor Bogdan.

Dumnezeu să-l aibă în grijă!

COMEMORARE A EROILOR MARINARI

◆ La 3 noiembrie, în prezența comandantului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” dl. comandor Cristea Cucușel și a studenților anului I din acest for al pregătirii viitorilor marinari a avut loc în Aula Mare, ședința din luna noiembrie a „Careului Marinarilor”.

D-na dr. ist. Mariana Păvăloiu, custodele Muzeului Academiei Navale, a prezentat auditorilor participanți la această comemorare pe invitații săi, componenții „Careului Marinarilor”, veterani de război din al doilea război mondial din Marina Militară a României, care vor evoca evenimentele petrecute acum 65 de ani, la 9 noiembrie 1941, când nava de transport sub pavilion maghiar „Ungvar”, componenta unui convoi spre Odessa și două vedete torpiloare românești „Viforul”, sub comanda aspirantului Aurel Cornățeanu și „Vijelia” comandată de locotenentul Zaharia, având secund pe aspirantul Mircea Metz, s-au scufundat în dreptul capului Carolina din zona Limanului Nistrului, întâlnind mine puse de un submarin inamic.

Despre acest eveniment a vorbit comandorul (r) Nicolae Mujicov, apoi despre ofițerii eroi care și-au jertfit atunci viața încercând să salveze camarazii lor de breaslă de pe transportorul „Ungvar” au luat cuvântul comandorul (r) Mircea Caragea, coleg de promoție cu aspirantul (locotenent post mortem) Aurel Cornățeanu și comandorul (r) ing. Radu Metz, fratele eroului de pe vedeta „Vijelia”.

Comandantul Academiei Navale, comandorul Cristea Cucușel a încheiat această comemorare prezentând câteva concluzii și învățăminte pentru viitorii marinari.

A doua zi, 4 noiembrie, în prezența membrilor „Careului Marinarilor”, a avut loc o slujbă de pomenire a eroilor marinari dispăruți la 9 noiembrie 1941.

◆ La 4 noiembrie 2006, în organizarea „Careului Marinarilor” și cu sprijinul neprecupețit al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, în localul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu”, care numără 110 ani de la înființare, a avut loc un eveniment deosebit: comemorarea marinarilor dispăruți în timpul celui de-al doilea război mondial printre care aspiranții Metz și Corlățeanu.

La capela ANMB a avut loc slujba religioasă oficiată de preotul Academiei Navale, după care a fost vizitat Muzeul Academiei, îmbogățit prin donațiile făcute de marinarii veterani.

Apoi în Sala de consiliu a Școlii de Aplicație, participanții au evocat personalitatea celor dispăruți, în memoria cărora s-a împărțit tradiționala colivă, cozonac și vin roșu.

La toate acțiunile au participat: dl. cdor Cristea Cucușel, comandantul/rector al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, dna dr. Mariana Păvăloiu, custodele Muzeului Academiei, un grup de studenți și studenți din anii terminali ai Facultății de Marină Militară. De la „Careul Marinarilor” au fost de față veteranii de război, domnii comandori (r) Radu Metz, fratele aspirantului Mircea Metz, dispărut în război; Nicolae Mujicov; Mircea Caragea; Petre Zamfir, lt. (r) Cristea Georgescu – toți din București, precum și cdor (r) Mircea Păun, din Iași și cdor (r) Matei Mircea din Constanța. Au participat de asemenea domnii: CLC Gheorghe Iurașcu și ing. Ilarion Barbu, precum și grupul doamnelor: Marina Mujicov – fiica, Marina-Arta Barbu, prof. Elena Stănescu, scriitoarea Ana Ruse și Elena Vințeanu, de la filiala LNR Constanța. Departamentul culturii și spiritualității marinărești al CDN al LNR, a oferit rectorului și custodelui Academiei și Muzeului mape cu hărți având ca autor pe cdor (r) Gh. Iurașcu, fost profesor al ANMB, precum și publicații editate de LNR.

Comemorarea ce a avut loc în incinta Academiei Navale a fost una de suflet, ce dovedește strânsa legătură între trecut, prezent și viitor, legătură larg promovată

de conducerea Academiei, cu Liga Navală Română, cu al său „Careu al Marinarilor”, cu toți cei ce iubesc marea și slujitorii săi.

◆ La 5 noiembrie 2006.

În dimineața celei de-a treia zi a periplului cultural constănțean membrii Careului marinar au participat la sfințirea demisolului Bisericii cu hramul „Nașterea Sfântului Ioan Botezătorul” din zona Brotăței.

Sfințirea s-a făcut de un sobor de preoți și diaconi, în frunte cu I.P.S. Teodosie, arhiepiscopul Tomisului, în fața a numeroși credincioși veniți în mod special la acest eveniment creștinesc.

După amiază, în organizarea Primăriei și Consiliului local și a Casei de Cultură „I.D.Chirescu” din Cernavoda, la Biserica „Sfinții împărați Constantin și Elena” din orașul port la Dunăre, a avut loc secțiunea religioasă a Festivalului Internațional de muzică corală „Ioan D. Chirescu” aflat la a XXV-a ediție.

În afara oficialităților locale, la cele nouă concerte corale, au participat IPS Teodosie, arhiepiscopul Tomisului, dl. Voicu Enăchescu, președintele ANCOR (Asociația Națională Corală din România), muzicologi, compozitori, dirijori, reprezentanți mass-media, un mare număr de credincioși.

Corurile participante erau din orașele București, Constanța, Cernavoda, Călărași și Caransebeș.

Două coruri ne-au reținut atenția pentru că au participat și la activitățile desfășurate sub egida LNR.

Ele sunt: Corala „Dumitru D. Botez” București – dirijor prof. Eugen Kreiss, și Corul „Pathos” al Școlii de Muzică și Arte nr.2 București – dirijor prof. Petre Ștefănescu.

Tot nouă formații au participat la Secțiunea laică a Festivalului, șapte din România, una din Bulgaria și una din Grecia.

Participanții și-au dat întâlnire în 2007, când speră pe o mai largă și mai diversificată paletă artistică.

Nu ar strica deloc ca până atunci să ia ființă la Cernavoda o filială a Ligii Navale Române, asociație de cultură și propagandă marinărească.

ȘEDINȚĂ A CONSILIULUI DIRECTOR NAȚIONAL AL LNR

La 14 noiembrie 2006, la sediul central LNR din București – Calea Griviței 121 – s-a desfășurat ședința extraordinară lărgită a CDN-LNR. La întâlnire au participat membri ai Consiliului și invitați: vam (r) ing. Ilie Ștefan și cam (r) dr.ing. Corneliu Cristescu (Constanța); ing.

Nicolae Stere (Galați) iar din București cam (r) ing. Ioan Chiril; cam (r) Ion Boian; cam (r) Petre Balica; vam (r) dr.ing. Alexandru Plăviciosu; comandorii (r) Marin Dumitrescu, Ernest Daisa, Dănuț Toader, Ștefan Chira, Constantin Segărceanu, Ion Simion, Gheorghe Iurașcu, Marius Popescu, Nicu Mușuroi, Florea Ionescu; M.M.P. (r) Ștefan Gherghel – veteran de război, precum și inginerii navali Constantin Alexandrescu, Sergiu Filipescu, Dan Stroescu și Ilarion Barbu.

Secretarul general LNR, dl. Cdor (r) M. Dumitrescu a făcut o scurtă informare asupra activității CDN-LNR în trimestrul 3-2006, punând accent pe problemele legate de sediul central și al filialei capitalei. S-a dezbătut apoi problema desemnării președintelui interimar al Ligii Navale Române până la Conferința națională de dare de seamă și alegeri din primăvara anului 2007. Dl.ing. Nicolae Stere, delegatul filialei LNR Galați, a propus ca președinte interimar pe dl.cam (r) Ioan Chiril. Punându-se la vot, în unanimitate, a fost desemnat ca Președinte interimar al LNR, domnul contraamiral ing. Ioan Chiril. Întâlnirea CDN-LNR s-a încheiat printr-o agapă în care au fost sărbătoriți – de ziua de naștere – domnii cam (r) Petre Balica, cdoor (r) Ernest Daisa și col (r) Constantin Segărceanu.

Tuturor: La mulți ani și la mai mare!

FILIALA BUCUREȘTI

Ziua internațională a Mării Negre

Ziua internațională a Mării Negre a fost sărbătorită la 31 octombrie 2006, în cadrul filialei LNR București, la Palatul Cercului Militar Național. Au fost prezentate următoarele referate:

1. cam (r) ing. Ioan Chiril, președintele filialei: „Convenția pentru protecția Mării Negre – pentru protejarea resurselor materiale”.

2. cdoor (r) Ernest Daisa, secretarul filialei: „Strămtorile Mării Negre – Bosfor și Dardanele – Regimul lor”.

3. cdoor (r) Dănuț Toader, vicepreședinte al filialei: „Oceanul planetar. Zone maritime. Spații maritime. Ape teritoriale. Convenția internațională asupra mării. Insula Șerpilor”.

4. ing. Dumitru Ciocoreanu: „Situația internațională și Marea Neagră”.

Au luat cuvântul, aducând numeroase și interesante completări: dr. ing. Constantin Bondar (Geo-Eco- Mar); ing. nav. Mircea Popescu; cdoor (r) Florea

Ionescu; cdoor (r) Marin Dumitrescu; mmp (r) Ștefan Gherghel.

La începutul reuniunii s-a păstrat un moment de reculegere pentru cel ce a fost președintele LNR, viceamiralul Victor Bogdan, evocându-se personalitatea sa.

Comunicări și referate

Ședința lunară de comunicări a filialei LNR București s-a desfășurat în ziua de 5 decembrie 2006, în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, care și-a sărbătorit 130 de ani de existență, la 15 decembrie 2006. Cu acest prilej, dl. mr. (r) ing. Dumitru Ciocoreanu a prezentat materiale documentare despre: „Flota Regală Britanică” (Royal Navy) și despre „Necesitatea asigurării frontierelor maritime la extremele Uniunii Europene, cu referire directă la admiterea României și Bulgariei – la 1 ianuarie 2007 – ca membre ale UE”.

În cadrul discuțiilor ce au urmat expunerilor și-au adus contribuția domnii: ing.nav. Silviu Morariu; cdoor (r) Vasile Brădeanu și cdoor (r) Ion Simion. După ședință, participanții au vizionat la Salonul Artelor CMN, expoziția de pictură „BALCIC-2006”, unde pictura de marină a fost la înălțime.

Calendar marinăresc

Filiala din București a Ligii Navale Române, având drept sponsor Administrația Zonei Libere Giurgiu, a editat în acest an un frumos calendar de perete având drept temă „Pasagere și remorchere fluviale românești”.

Calendarul a fost realizat prin contribuția iconografică a domnilor: ing. constr. nav. Dan Stroescu, cdoor (r) Neculai Pădurariu și ing. constr.nav. Silviu Morariu.

Imaginile reproduse reprezintă următoarele motonave:

Coperta: „Tudor Vladimirescu” (cu zbaturi), cea mai veche din lume;

Ianuarie: „Ștefan cel Mare” (cu zbaturi), a fost cea mai rapidă navă fluvială din lume (40km/h);

Februarie: „Principele Carol” (cu zbaturi);

Martie: „Mihai Viteazul”, a fost cea mai mare navă fluvială din Europa (depl.985 to);

Aprilie: „Cozia”, remorcher de 400 C.P., cu zbaturi;

Mai: „Mântuirea”, spărgător de gheață, navă de salvare și remorcher de 600 C.P.;

Iunie: „Gherdap” – remorcher de cataracte, de 250 C.P., cu zbaturi;

Iulie: „Traian”, remorcher de

cataracte, de 1500 C.P., cu zbaturi;

August: „Brâncoveanu”, pasager mixt, cu zbaturi (200 pasageri+20 t. marfă);

Septembrie: „Muntenia” – pasager fluvial „300 de locuri”;

Octombrie: „Oltenița”, pasager fluvial 200 locuri; nava-soră „Carpați”;

Noiembrie: „Siret”, navă de comandament și protocol a FNR;

Decembrie: „Mureș”, navă de comandament și protocol a FNR.

prof. Elena Stănescu au stabilit încheierea unui protocol de colaborare între școlile 87 „Mihai Botez” din București și 10 „Mihai Koiciu” din Constanța, ambele școli aflându-se sub umbrela protectoare a LNR.

Filiala Constanța și redacția revistei sărbătorite a oferit un cocteil la sediul filialei, unde, la un pahar de vin alb și altele de vin roșu, din cramele „I.Ștefan” s-au trecut – mai pe larg – în revistă cei 15 ani, frumoși și grei, ai dragei noastre reviste.

spre deosebire de înotătorul ceh ce s-a încumetat anterior să facă această escapadă, ea nu a avut labe pentru înot [...]. A înnotat în apa rece, traversând în 1997 strâmtoarea Bering ce desparte Alaska de Rusia, pentru ca, mai apoi, să înnoate 652 de mile de-a lungul fluviului Tennessee [...].

Amintim că periplusul înotătoarei a început pe data de 7 mai în localitatea Donaueschingen la izvoarele Dunării.”

FILIALA CONSTANȚA

„MAREA NOASTRĂ”, la a 15-a aniversare

La Cercul Militar Constanța a avut loc adunarea festivă prilejuită de împlinirea a 15 ani de la reparația revistei „Marea Noastră”, organul de presă al Ligii Navale Române, prilej cu care s-a distribuit participanților nr.60 (trim III/2006) al publicației sărbătorite. Moderatorul activității a fost redactorul șef al revistei, cam (r) George Petre. Despre „cei cincisprezece ani” a vorbit directorul publicației, vam (r) ing. Ilie Ștefan. Au luat cuvântul omagiind – și mai puțin criticând – revista și pe realizatorii ei domnii: cpt. cdor dr. Marian Moșneagu – redactor șef adjunct (care a anunțat iminenta apariție a revistei „Orizonturi marine” a ANMB); ing. Silviu Morariu, redactor șef al publicației LNR București „România Maritimă și Fluvială. Magazin” (tiraje, calitate, colegiu competent); cdor (r) ing Titu Nicolescu, din partea suplimentului „Marina” al „Mării Noastre”; dr. Nicolae Papadopol, de la ICD „Grigore Antipa”; cdor Cristea Cucușel, comandantul/rectorul ANMB; Ștefan Gherghel – veteran de război din marină și ing. Ilarion Barbu, redactor „Marea Noastră”, care a dăruit redacției o mapă conținând hărți și un set de publicații editate sub egida LNR. S-a acordat diploma „Marea Noastră” 15 ani, domnilor: cam (r) Petre Zamfir, cdor (r) Doru Ionescu, clc Mircea Marius Baniias, ing. Ilarion Barbu, ing Valerie Timofei, dr.ing. Constantin Bondar, cdor (r) Ion Borcilă, clc Paul Brânză, cam (r) ing. Cornel Cristescu, ing. Sergiu Filipescu, Horia Grideanu, Maria Grosu, clc Aurel Ionescu, cdor (r) Ovidiu Ionescu, ing. Gh. Moldoveanu, dr. Ioan Porumb, cpt. port pens. Octavian Swed, vam (r) ing. Ilie Ștefan, cam (r) George Petre.

La adunarea festivă a participat – alături de doamnele și domnii din Constanța și oaspeți din București: ing. Florin Gusman, redactor al revistei, ing. Silviu Morariu, ing. Sergiu Filipescu, ing. Dan Stroescu, ing. Ilarion Barbu, redactor al revistei, mmp (r) Ștefan Gherghel și prof. Arta-Marina Barbu, care, împreună cu

FILIALA SULINA

Eveniment

Redactorul-șef al revistei „Marea Noastră” l-a informat pe președintele L.N.R. Sulina, căpitanul de port Dănuț Chiriac, că la Sulina va sosi o temerară înotătoare americană.

O americană de 50 de ani, activistă în domeniul mediului, a înnotat timp de trei luni pe cursul Dunării, peste 2.600 km, de la izvoarele sale și până spre Delta. „Mesajul acțiunii mele este ca cele 10 țări prin care curge Dunărea să coopereze și să existe un succes din punct de vedere social și al protecției mediului și să demonstrăm că putem fi un model în lume”.

DI Dănuț Chiriac a întâmpinat-o pe temerara înotătoare, a discutat cu ea și au făcut fotografii în grup.



Căpitanul de port Dănuț Chiriac, a transmis la redacție un mesaj, din care spicuim:

„Sulina - 3 august 2006.

Urmărim de pe estacada aflată vis-a-vis de Mila marină „0”, sosirea înotătoarei Mimi Pettersen Hughes.

Această înotătoare de excepție, după cele 89 de zile, cât a durat periplusul său prin apele Dunării, de-a lungul celor 10 țări scândate de apele fluviului, se poate lăuda cu un binemeritat loc secund în ceea ce privește lista deschisă a celor ce au avut curajul să înfrunte o asemenea aventură, dar, prima, dacă ținem cont că,

FILIALA DROBETA TURNU-SEVERIN

Începând cu anul 2007 Liga Navală Română va înregistra ambarcațiunile de agrement care nu sunt pretabile înmatriculării.

Documentele necesare sunt: cartea de identitate a proprietarului (copie); o fotografie de ansamblu a ambarcațiunii, tip carte poștală; documentele de cumpărare a ambarcațiunii - factură/contract vânzare-cumpărare etc (copii); fișa tehnică ce cuprinde dimensiunile maxime ale ambarcațiunii (lungime, lățime și înălțime maxime) precum și caracteristicile motorului (putere, tip, serie motor).

Înregistrarea se efectuează pe răspunderea proprietarului privind corectitudinea documentelor depuse.

Confirmarea înregistrării se face prin eliberarea unui *card de identitate* protejat pentru mediul umed.

Documentele pot fi transmise prin poștă.

Condiția înregistrării este ca proprietarul să fie membru a LNR – filiala Drobeta Turnu-Severin cu cotizația anuală de 50 lei pe an plătită la zi.

FILIALA TULCEA

Secretara filialei Tulcea a LNR, doamna Eugenia Lungu se preocupă de transcrierea digitală a bibliografiei amiralului Iacob Bălan. Lucrarea va avea 120 de pagini.

Despre personalitatea contraamiral Iacob BĂLAN, născut pe meleaguri tulcene, am citit pentru prima dată – și precizez că ocupă un loc de frunte – la pag. 161-162 în volumul monografic „Liceul Spiru C. Haret - Tulcea, 1883-1983”, având ca autori pe prof. Virginia DIMA și prof. Aurel MUNTEANU.

Rubrica VIAȚA LIGII NAVALE

ROMÂNE a fost realizată de:

ing. nav. Ilarion BARBU,

cam (r) George PETRE

și căpitan de port Dănuț CHIRIAC.



Oscilațiile nivelului mării și implicațiile metodologice în evaluările de dinamică costieră (II)

Viorel MALCIU

Nivelul mării (II)

Media anuală a nivelului mării a fost în 2005 de 32,4 cm, cu 16,1 cm mai mare decât media multianuală 1933 - 2004 (15,9 cm.), depășind media anuală maximă precedentă, (29,7 cm), calculată pentru anul 1970. În 2005 s-au înregistrat nivelurile lunare medii maxime pentru lunile septembrie, octombrie și noiembrie 36,0, 33,2, respectiv 30,3 (Fig. 7)

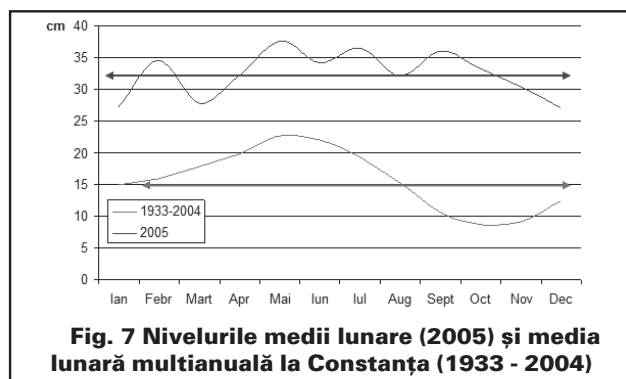


Fig. 7 Nivelurile medii lunare (2005) și media lunară multianuală la Constanța (1933 - 2004)

Persistența nivelurilor la Constanța

Histograma nivelurilor medii zilnice din perioada 2001 - 2005, pe intervale de 10 cm ne arată următoarele (Fig 8)

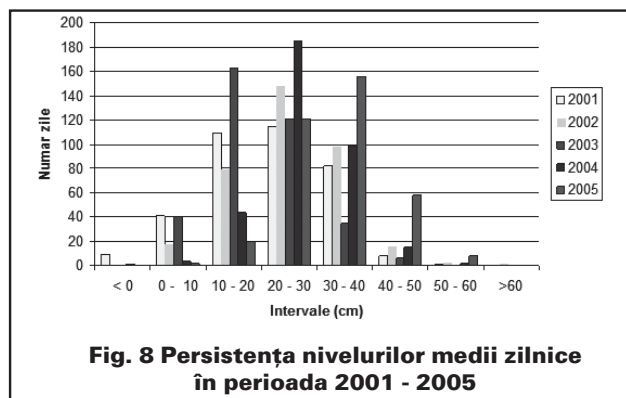


Fig. 8 Persistența nivelurilor medii zilnice în perioada 2001 - 2005

Din totalul de 1809 zile al perioadei 2001 - 2005 situația se prezintă astfel:

< 0 cm	10 zile	(0, 5 %);
0 - 10 cm	105 zile	(6, 0 %);
10 - 20 cm	415 zile	(23, 0 %);
20 - 30 cm	690 zile	(38, 0 %);
30 - 40 cm	470 zile	(26, 0 %);
40 - 50 cm	103 zile	(5, 7 %);
50 - 60 cm	14 zile	(0, 8 %);
> 60 cm	2 zile	-

Se observă că intervalul dominant este 20 - 30 cm (690 zile), urmat de intervalul 30 - 40 cm (470 zile) și 10 - 20 cm (415 zile). Putem concluziona că pe o perioadă de 1575 zile (87 %) din intervalul analizat la litoralul românesc nivelul a fost între 10 și 40 cm, existând condiții favorabile de inundare a plajelor joase. În anul 2005, ponderea se mută pe intervalul 30 - 40 cm (156 zile) urmat de intervalele 20 - 30 cm (121 zile) și 40 - 50 cm cu (58 zile). Însușind, rezultă că în 2005 nivelurile au fost crescute peste 20 cm un număr de 335 zile.

Inundarea plajei

Creșterea nivelului inunda plaja, efectele negative fiind amplificate de durata inundării. Astfel în decembrie 1998, la niveluri de aproape 50 cm, plaja Modern a fost invadată de apă, iar linia țărmului retrăgându-se spre interior (Fig 9).

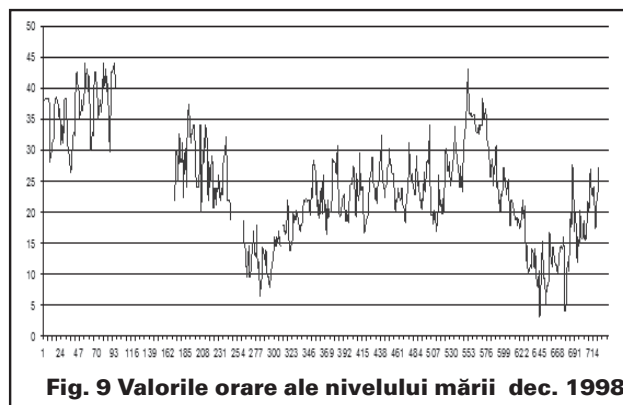


Fig. 9 Valorile orare ale nivelului mării dec. 1998

Concluzii

Nivelul mării este factorul determinant al poziției țărmului și a oscilat în limite foarte largi în funcție de succesiunea glaciațiilor care prin cantonarea apei în calotele glaciare și în ghețari au determinat retragerea puternică a apei. În interglaciare, datorită încălzirii climei, ghețarii cedează apa oceanului înconjurător. De aceea, în evaluările evoluției liniei țărmului, nivelul este un factor esențial. Trebuie însă precizat că variațiile nivelului pot fi diferite de la o locație la alta și de aceea este necesar ca raportările să se facă la un maregraf cât mai apropiat. Pe de altă parte, și această abordare trebuie făcută cu prudență, datorită efectului vântului asupra suprafeței mării. Acesta poate acționa diferit în cursul aceleiași zile, valorile care se înregistrează la capătul nordic al litoralului fiind contrare celor înregistrate în sud.

Necesitatea continuității măsurărilor de nivel devine evidentă și aceasta trebuie făcută sistematic pentru a decela viitoarele tendințe ale acestui parametru, atât de important pentru zona costieră.

Marea (II)

Petre MARAVELA

Din portulanele navigatorilor genovezi sau venețieni, a împrumutat cancelaria primilor domnitori valahi și moldoveni - numele de „Marea cea mare”, care figurează în titlurile lor.

Principatele nu și-au atins deplina dezvoltare decât atunci când au reușit să-și întindă stăpânirea până la Dunăre și mare; Basarab I învinge pe tătari (1328) extinzându-și autoritatea asupra teritoriilor străvechi, până la Chilia. Din această epocă se revine la sensul de culoare care marcase primele impresii ale marinarilor străini - „Mavri thalassa” (l. greacă), figura încă din 1265 în tratatul cu Veneția; - „Mare nigrum”, apare în izvoarele occidentale la 1338.

Între Dunăre și mare, strămoșii noștri au avut de înfruntat deseale agresii destabilizatoare ale populațiilor migratoare, precum și insistentele imixțiuni imperiale bizantine de mai târziu. Dobrotici și Ivanco au consolidat politic, militar, economic și cultural statul românesc dobrogean.

În fața agresiei otomane, pentru a nu fi transformat în pașalâc, bulgarii și românii din Dobrogea s-au unit cu statul românilor de la sud de Carpați. Securitatea traficului cerea prezența unei organizări politice și a unei autorități riguroase, în măsură să stăvilească acțiunea nomazilor din stepele vecine.

Așezat într-o zonă geografică unde s-au înfruntat încă din antichitate interesele politice ale unor mari puteri - ceea ce a dus la existența unor granițe artificiale, poporul român a reușit, cu o mână pe plug și cu alta pe sabie, să asigure continuitatea vieții de stat.

Apare în Balcani (sec. XIV), statul otoman, care ajunge pe linia Dunării, amenințând țările române; timp de 32 de ani. Prin organizarea unei acerbe rezistențe armate și promovarea unei abile diplomații, marele voievod Mircea a reușit să pună stavilă înaintării otomane la nordul fluviului. Mohamed I - obține tribut, iar la sudul Moldovei - Alexandru cel Bun îi respinge la 1420, libertatea țării ar fi fost într-o strânsă dependență de accesul ei la mare, condiția fiind să se poată totuși naviga liber. După ce Mohamed al II-lea - cucerește Constantinopolul (1453), rivalitatea genovezo-venețiană slăbise, dar rămânea Moldova lui Ștefan și stăruințele lui de a

crea o flotă de ajutor în lupta cetăților genoveze din Crimeea și de a realiza o alianță cu Persia.

Otomanii elimină din Pont pe negustorii genovezi, apoi pe venețieni (1473). Ștefan dorea să păstreze cetățile Licastamo (Chilia) și Moncastro (Cetatea-Albă), independența Moldovei și apărarea Europei de primejdia otomană.

În 1465 - Chilia este a Moldovei, Ștefan se căsătorește cu Maria de Mangop din Crimeea, consolidează hotarele, respinge pe tătari (1469).

Prin cele două cetăți domnul Moldovei deținea principalele piețe ale comerțului din zonă cu Europa, dar în 1474, eunucul

victoria din Est, dictează României condițiile lor prin Tratatul de la București, ele puneau stăpânire pe aceleași poziții care asiguraseră avântul țării spre libertate.

Victoria Antantei deschidea țării o întindere mai mare a litoralului Mării Negre și îi garanta realizarea unității naționale.

Revenind la marea noastră, cea liniștită - mai ales vara, ospitalieră, frumoasă și atrăgătoare; de culoare verzuie-albastră, schimbătoare în funcție de seninătatea cerului, poziția soarelui și alți factori.

Nord-vestul este puțin adânc dar și producător de pește, valurile pot fi de la 2 metri la 10 metri, distanța între valuri de 20-40 ori mai mare decât înălțimea lor.

Inamicul mării, a fost apa dulce adusă de fluvii, dar și aluviunile care i-au furat din suprafață, 17 țări deversând ape și reziduuri; cu 5000 de ani înainte - diverse lacuri ca: Dealul loc. Tulcea (colnicul lui Horia), Dealul cetății Enisala și Kara Kirman (Caraorman-Vaduri) - erau probabil chiar la malul mării.

Din mare, delta „fură” 25 ha de pământ nou pe an; apa este otrăvitoare la adâncimi de peste 200 de metri, din cauza hidrogenului sulfurat, aici trăiesc viețuitoare mici -

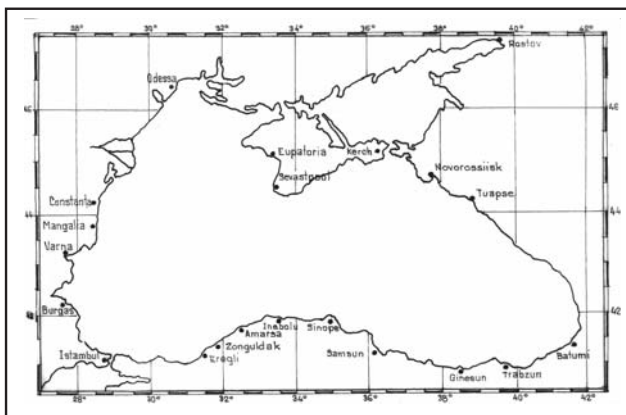
sulfobacterii, alte vietăți trăiesc într-o pătură superficială; la suprafață apa este puțin sărată (3,5 la mie).

Fenomenul de îngheț din 2006 s-a petrecut datorită păturii de apă dulce venită pe lângă mal de la gurile fluviului, salinitatea fiind mai redusă la mal.

În trecutul apropiat - aici a trăit un soi de focă, cu predilecție în peșterile cap. Caliacra; acum găsim: crustacee (483 specii), moluște (325), protozoare (370), pești (180), păsări (300), insecte (4980); numai stratul de la suprafață suportă forme de viață superioare.

Regimul juridic s-a conformat după conferințe, convenții - de-a lungul timpului ca: Haga - 1930, Geneva - 1958, 1960, Monteyo-Bay (ONU), 1982, Rio - 1992, Constanța 1992.

Aceasta a fost mica istorie a mării, ce poate fi admirată oricând de la Sulina la Vama Veche - fiecare loc având ineditul său și aflând atâtea despre ea - sigur o veți îndrăgi mai mult.



Soliman - invadează zona, iar după Vaslui, Papa îi atribuie lui Ștefan titlul „Atlet al lui Hristos”.

Vine Baiazid, trece Dunărea la Oblucita (1484), asediază Chilia cu sprijinul hanului tătar, ungurii și polonezii nu vin în sprijinul lui Ștefan și dominația otomană va dura trei secole, Marea Neagră va deveni „lac turcesc”, marile căi ale traficului internațional se abat de la regiunea pontică.

Întoarcerea la libertate urmează aceleași etape - tratatul de la Adrianopol din 1829 ridică ipoteca grea pe care o reprezenta pentru economia moldo-valahă, aprovizionarea forțată a Constantinopolului, cu prețul impus de agenții fiscoșii otoman.

Congresul de la Paris - acordând Principatelor Unite deplina stăpânire a gurilor Dunării, subliniază interesul european pentru acestea, iar în 1878 - Congresul de la Berlin recunoștea independența României și stăpânirea celei mai mari părți a Dobrogei, care îi asigura o cale maritimă și menținerea la gurile fluviului.

În mai 1918, Puterile Centrale profită de

C.L.C. Traian Băsescu, premiat de Institutul Nautic din Londra



Președintele Traian Băsescu a fost desemnat, în 2005, „Căpitanul de Cursă Lungă al Anului”, de către Institutul Nautic din Londra. Președintele filialei române a Institutului Nautic, Marin Chintoan, a declarat că premiul a constat într-un certificat de excelență și o plachetă purtând sigla institutului.

La înmânarea premiului, președintele London Nautical Institute, Phil Anderson, a declarat că este o premieră în istoria organizației pe care o conduce să ofere distincția unui comandant de cursă lungă care, după ce ani de zile a fost recunoscut pentru capacitatea profesională, a fost apreciat și pentru activitatea sa politică, ajungând șef de stat.

Distincțiile acordate comandantului de lungă cursă Traian Băsescu sunt o recunoaștere a întregii activități în navigație, susține Marin Chintoan.

Nautical Institute este o organizație maritimă internațională cu sediul la Londra care are în componență peste șase mii de comandanți de nave și peste o sută de filiale în lume.

Festivitatea organizată de filiala română a Institutului Nautic a avut loc la finalul seminarului „Competență, profesionalism, viitorul industriei transporturilor navale”, care a avut loc timp de două zile, la Constanța.

Bun cart înainte, în Uniunea Europeană!

**MESAJUL ȘEFULUI STATULUI
MAJOR AL FORTELOR NAVALE
CU PRILEJUL SĂRBĂTORILOR
DE IARNĂ ȘI AL ANULUI NOU 2007**

Forțele Navale Române încheie cel de-al treilea an de pregătire împreună și în spiritul forțelor similare ale Alianței Nord-Atlantice cu rezultate pozitive în desfășurarea instrucției și învățământului, al perfecționării concepției de acțiune și managementului resurselor, în derularea programelor de standardizare,

înzestrare și operaționalizare a unităților navale și terestre, precum și în remodelarea și optimizarea structurilor organizatorice, în ansamblul lor.

Sub conducerea Statului Major al Forțelor Navale, a statelor majore ale marilor unități și unităților de nave, s-au obținut progrese importante și s-a acumulat o experiență benefică în ceea ce privește planificarea, coordonarea și desfășurarea unor operații, aplicații și exerciții tactice internaționale, precum COOPERATIVE MAKO, cel mai complex exercițiu desfășurat în Marea Neagră, ACTIVE ENDEAVOUR, STEADFAST JAGUAR, desfășurat de scafandrii EOD în Insula Capului Verde, BLACKSEA PARTNERSHIP, BLACKSEAFOR, TURKISH MINEX, DOGU AKDENIZ și naționale, ca PONTICA și EUXIN 2006.

De asemenea, relațiile internaționale au cunoscut o dinamică fără precedent, vizitele unor înalți demnitari militari occidentali, schimburile de experiență, atelierile de lucru și prezența unor marinari români în prestigioase instituții de învățământ și



comandamente NATO constituind o recunoaștere a potențialului intelectual, capabilităților tehnice și disponibilității noastre totale de angajare și cooperare multinațională.

O recunoaștere a managementului performant și eficacității profesionalizării structurilor din subordine o reprezintă și promovarea amiralului dr. Gheorghe Marin în fruntea Statului Major General, domnia sa devenind astfel primul marinar care accede în cea mai onorantă poziție a ierarhiei militare. În același timp, la nivelul eşaloanelor superioare ale Statului Major al Forțelor Navale s-a realizat o înnoire a conducerii și s-au asigurat premisele necesare asigurării continuității și temeiniciei viitoarelor noastre proiecte și responsabilizări.

Anul 2007 ne va oferi o nouă certitudine și o nouă provocare. Integrarea României în Uniunea Europeană va determina asumarea unor noi misiuni și atribuții privind înfăptuirea noii politici maritime a Uniunii, participarea tot mai activă a Forțelor Navale la transformarea regiunii Mării Negre într-un spațiu de securitate colectivă, concomitent cu intensificarea pregătirii navelor și subunităților specializate pentru a fi capabile să asigure securitatea frontierelor fluvio-maritime, precum și

executarea oricărui tip de operație în teatrele maritime internaționale.

Personal, am convingerea fermă și încrederea deplină că nu veți pregeta să vă asumați noile responsabilități, astfel încât Forțele Navale să confirme și pe mai departe ascendentul profesionalizării și al standardizării forțelor și mijloacelor de care dispune.

Cu prilejul sărbătorilor de iarnă și al Anului Nou 2007, vă doresc tuturor să vă bucurați în liniște și în armonie cu cei dragi de satisfacțiile profesionale și familiale ale anului pe care îl încheiem și să trecem împreună pragul dintre ani sănătoși, cu bucurie în suflet și speranțe de mai bine.

Fie ca bunul Dumnezeu să binecuvânteze Forțele Navale Române cu vânt prielnic și mare calmă și să ne ocrotească familiile, călătoriile pe ape și pe noi înșine.

LA MULȚI ANI!

Urare la a XV-a aniversare a revistei MAREA NOASTRĂ

În competiție cu unele publicații din domeniu, puternic finanțate, poate ruda cea mai săracă a acestor publicații, confruntată permanent cu lipsa de finanțare, fără date fixe de apariție chiar dacă se dorește altceva, cu un colectiv de redacție nemotivat financiar dar care mai întreține pagini și la alte publicații, această MARE a NOASTRĂ a devenit cu timpul o revistă de calitate, citită chiar și de profesioniști din domeniul transporturilor dornici să afle ce s-a



mai întâmplat sau se mai întâmplă cu transporturile navale din România.

Deși impactul la public nu este cel dorit, pe măsura efortului depus de grupul de sufletești implicați în apariția revistei, și aceasta din cauza numărului mic de exemplare tipărite care nu ajung peste tot în țară sau la toți cei care pot face ceva pentru domeniu, consider o reușită și totodată o șansă pentru L.N.R. existența acestei reviste și adresez cu această ocazie Redacției și semnatarilor articolelor din paginile revistei, felicitări pentru dăruirea de care au dat și dau dovadă urându-le lor și cititorilor revistei *La mulți ani!*

07.09.2006

Florin GUSMAN
vicepreședinte al LNR

INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

OCTOMBRIE 2006

DIN NOU LA BORDUL PLATFORMEI „ORIZONT”

Cei 19 petroliști români de pe platforma „Orizont” (asupra căreia o navă militară iraniană a deschis foc de mitralieră la 22 august 2006), au ajuns la începutul lunii octombrie la bordul platformei, reluându-și lucrul.

BRACONAJ PISCICOL

La 3 octombrie 2006, presa constănțeană informa despre o acțiune de combatere a braconajului piscicol în cursul căreia poliția de frontieră a prins în flagrant pe brațul Borcea trei bărbați care pescuiau ilegal cu instrumente interzise. Ei capturaseră 30 kg de somn, prin electrocutare.

DEPUNEREA JURĂMÂNTULUI DE CREDINȚĂ FAȚĂ DE ȚARĂ

Sâmbătă 14 octombrie 2006, orele 10.00, studenții din anul întâi ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” au depus jurământul de credință față de țară. Printre cei 73 de studenți care au rostit cuvintele sacre ale jurământului militar s-au aflat și trei fete, studente ale Facultății de Marină Militară.

La festivitate au fost invitați să participe reprezentanți ai eşaloanelor superioare și administrației publice locale, directorii unor instituții publice, comandanți ai unităților militare din garnizoana Constanța, amirali și ofițeri, în rezervă și în retragere printre care și membri ai LNR.

ZIUA ARMATEI ROMÂNIEI

Miercuri, 25 octombrie 2006, Comandamentul Flotei a organizat în municipiul Constanța ceremoniale militare și religioase, precum și depuneri de coroane, jerbe și buchete de flori, la monumente comemorative de război, după următorul program:

- ora 10.00 la Monumentul Eroilor Români din Primul Război Mondial – Cimitirul Central;

- ora 11.00 la Monumentul Eroilor Români din al Doilea Război Mondial – Cimitirul Central;

- ora 13.00 la Monumentul Independenței de Stat – Casa de Cultură.

La aceste activități au participat reprezentanți ai autorităților administrației publice locale, Bisericii Ortodoxe Române, organizațiilor non-guvernamentale, veteranilor de război, cadrelor militare active, în rezervă și în retragere, precum și grupuri de copii.

110 ANI DE LA ÎNFIINȚAREA ȘCOLII DE APLICAȚIE A FORȚELOR NAVALE „VICEAMIRAL CONSTANTIN BĂLESCU”

Vineri, 27 octombrie 2006, ora 12.30, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc festivitatea prilejuită de împlinirea a 110 ani de la înființarea Școlii de Aplicație a Forțelor Navale. Cu ocazia acestui eveniment s-a dezvelit bustul viceamiralului Constantin Bălescu, al cărui nume îl poartă instituția.



La activitate au fost invitate să participe numeroase personalități militare și civile, reprezentanți ai autorităților locale, comandanți ai școlilor de aplicație ale celorlalte categorii de forțe ale Armatei, comandanți de unități din garnizoanele Constanța și Mangalia, ofițeri în rezervă

și în retragere.

Conducerea Școlii a acordat o Diplomă aniversară unor personalități care au desfășurat activități legate de învățământul de Marină, printre care și mai mulți membri ai LNR: amiralii Ilie Ștefan, Constantin Iordache, Corneliu Cristescu, George Petre, Marcel Dragu și comandorii Valentin Botezatu, Dan Leahu, Aurel Constantin ș.a.

NOIEMBRIE 2006

NUMIRI ÎN FUNCȚII

Ofițeri din Forțele Navale Române au fost numiți în funcție, prin ordin al ministrului apărării, începând cu data de 3 noiembrie 2006, astfel:

- Contraamiralul Ioan-Gunter Costi (locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale) – în funcția de director adjunct la Statul Major General.

- Contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă (comandant al Flotei) – în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale.

PARTICIPARE ROMÂNEASCĂ LA EXERCITIUL „TURKISH MINEX 06”

În perioada 05-19.11 2006, dragorul maritim „Lt. Dimitrie Nicolescu” a participat la exercițiul NATO „TURKISH MINEX 06”, desfășurat în golful Saros din Marea Egee.

La „TURKISH MINEX 06” au mai participat nave din Franța, Germania, Marea Britanie, Grecia, Spania și Turcia, nave care fac parte din Gruparea Navală Permanentă de Dragaj din Mediterana - SNMCM-2.

COMANDANTUL MARINEI MILITARE A SUA ÎN VIZITĂ OFICIALĂ ÎN ROMÂNIA

O delegație condusă de amiralul Michael G. Mullen, comandantul Marinei Militare a SUA, a efectuat o vizită oficială în România, în perioada 7 - 9 noiembrie 2006, la invitația șefului Statului Major al Forțelor Navale.

În cadrul întreprinderilor pe care oaspeții americani le-au avut cu conducerea Ministerului Apărării, a Statului Major General și a Statului Major al Forțelor Navale, au discutat aspecte privind stadiul relațiilor bilaterale și colaborarea forțelor navale americane și române în cadrul NATO. Au fost identificate, de asemenea, noi domenii de cooperare. Programul delegației americane a cuprins și vizite la Comandamentul Flotei și la unități de marină din Constanța.

NOUL ȘEF AL STATULUI MAJOR AL FORTELOR NAVALE A FOST ÎNVESTIT ÎN FUNCȚIE

La 9 noiembrie 2006, în prezența șefului Statului Major General, domnul amiral dr. Gheorghe MARIN, s-a desfășurat ceremonialul de predare-primire a comenzii și steagului de identificare a Statului Major al Forțelor Navale. Contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, noul șef al SMFN, a fost numit în funcție, prin ordin al ministrului apărării, la data de 3 noiembrie 2006.



Au fost prezenți șefii Statului Major al Forțelor Terestre, general-maior Teodor Frunzeti, respectiv Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Gheorghe Catrina, generali și ofițeri, comandanții marilor unități și unități de marină, personalul Statului Major al Forțelor Navale.

CONFISCARE ÎN PORTUL CONSTANȚA

În ziua de 9 noiembrie 2006, poliția de frontieră a confiscat două containere sosite în portul Constanța Sud Agigea care conțineau mărfuri contrafăcute sau în plus față de cele înscrise în documente. Ele erau destinate unor firme comerciale din capitală.

GREVĂ ÎN PORT

În noaptea de 15/16 noiembrie 2006, 17 marinari ecuatorieni din cei 26 de mecri ai echipajului navei „Coral Sea”, sub pavilion Bahamas, aflată în dana 35 a Portului Constanța, au întrerupt lucrul și au intrat în grevă.

„134 ANI DE ÎNVĂȚĂMÂNT DE MARINĂ”

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a sărbătorit, vineri 17 noiembrie 2006, 134 ani de la înființarea primei instituții de învățământ de marină în țara noastră.

Conducerea Academiei a înmănat Diplome aniversare unor personalități care au activat în această instituție printre care viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, vicepreședinte al LNR și contraamiral (r) dr. ing. Corneliu Cristescu, ambii foști comandanți ai acestei școli superioare de marină.

Programul manifestării a cuprins și lansarea revistei „Orizonturi marine” a studenților academiei, seria nouă, nr.1/2006.

DOCHER DECEDAT

Docherul Ismail Miren, care a căzut în data de 15 noiembrie 2006 în cala navei „Sormovo”, aflată în dana 38 a Portului Constanța, a decedat a doua zi la Spitalul Județean de Urgență.

PESCUIT ILEGAL

La 22 noiembrie, jandarmii din Gruparea Mobilă Tomis Constanța, au prins pe lacul Sinoe, în dreptul localității Istria, braconieri care capturaseră cantități mari de pește.

PARTICIPARE ROMÂNEASCĂ LA EXERCIȚIUL MARITIM „DOBU AKDENÝZ 2006”

În perioada 13 noiembrie - 1 decembrie a.c., Corveta „Contraamiral Eustațiu Sebastian”, din componența Divizionului



50 Corvete, a participat la exercițiul „DOBU AKDENÝZ 2006”, care s-a desfășurat în Marea Egee.

ALERTĂ DE POLUARE PE CANALUL POARTA ALBĂ-MIDIA-NĂVODARI

Dispeceratul Zonal Năvodari a informat în dimineața zilei de 24 noiembrie 2006, Administrația Canalelor Navigabile (ACN) că în zona ecluzei Năvodari se observă o pată de produs

petrolier de peste un km lungime și aproximativ 40 m lățime.

BARCĂ DE SALVARE RECUPERATĂ DE PE MARE

Șaluța SAR „TOPAZ”, din cadrul Agenției Române pentru Salvarea de Vieți Omenești pe Mare (ARSVOM) au recuperat din mare, duminică 26 noiembrie 2006, în dreptul localității Costinești, o barcă de salvare căzută de la bordul unei nave; barca a fost adusă în portul Constanța urmând să fie identificată nava care a pierdut-o.

COLIZIUNE ÎN PORTUL CONSTANȚA

În seara zilei de 28 noiembrie 2006, două nave românești au suferit avarii după ce s-au ciocnit, la intrarea în Portul Constanța.

Coliziunea s-a produs între remorcherul „Phoenix”, aparținând Companiei Grup Servicii Petroliere (GSP), care intra în port, și șlepu motor „Edmond”, care efectua manevra de ieșire.

DECEMBRIE 2006

ÎNECAT ÎN CANAL

Petrică Simion, de 60 de ani, a plecat sâmbătă, 9 decembrie 2006, la pescuit pe malul Canalului Poarta Albă-Midia-Năvodari, în apropiere de ecluza de la Ovidiu. S-a dezechilibrat, a căzut în apă și s-a înecat.

MACARA PRĂBUȘITĂ ÎN CANAL

La 1 decembrie 2006, în portul Basarabi, o macara de mare tonaj s-a prăbușit în apele Canalului Dunăre-Marea Neagră. Macaraua, marca Takraff, de 45 tone, aparținând S.C. Dunav Shipping Comp SRL, era angajată în operațiuni de încărcare-descărcare a nisipului de râu transportat cu barjele, în portul Basarabi, din zona carierelor de nisip de la Seimeni-Cernavodă. Macaraua a fost avariata în proporție de peste 60%.

PORTUL CONSTANȚA. TRANSPORT ILEGAL

La 30 decembrie 2006 presa constănțeană a informat că Poliția de frontieră a capturat în Portul Constanța, peste 91.000 de țigări, ascunse într-un container. Transportul ilegal a ajuns în port în cursul ultimei săptămâni a anului, furnizorul fiind o firmă din China.

Pagini realizate de
George PETRESCU
și Maria GROSU





Poșta redacției

Distinsul nostru colaborator domnul comandor (r) Neculai Pădurariu a trimis la redacție, spre informare, două scrisori primite din străinătate. Spicuiam din acestea referirile la LNR și la revista noastră.

Prima scrisoare vine din Italia. Reproducem câteva pasaje: „Marina d'Ischitella 15.12.2006. Dragă Culiță, Am primit prețioasa ta scrisoare din 29. 11.2006 pe care am citit-o în grabă la întoarcerea mea la Roma și la care mă grăbesc acum să răspund. Am rămas foarte afectat și impresionat de dureroasa veste a dispariției amiralului Victor Bogdan, președintele Ligii Navale Române [...]. Am primit, prin marea ta gentilețe, numerele 106, 107, 108 și 109 din revista „Timona”, cu interesantele tale articole, printre care „Pentru cei iubitori, dar mai puțin cunoscători ai mijloacelor de navigație...”, „Termeni (ne) marinărești în dicționare generale” și splendida pagină 4 8-A (din nr 109) cu termenii și nomenclatura velelor Navei Școală. Complimente! Printre altele, am primit cu mult interes numerele 2 (59) și 3 (60) din „Marea Noastră” care conține frumoasa recenzie asupra Dicționarului Enciclopedic de Marină” și pag. 47 a numărului 2 a amiralului Victor Bogdan, și pag 6 și 7 cu articolul «Dare de seamă

a Consiliului Director al Ligii Navale Române 2005 –2006». Te salută al tău prieten, Enzo”

Domnul Tanga Enzo, este contraamiral (r) italian, secretar al Asociației Pictorilor de Marină.

A doua scrisoare: „, 15 ianuarie 2007. Stimate domnule Pădurariu, vă mulțumesc încă o dată că mi-ați trimis «Dicționarul Enciclopedic de Marină», care după părerea mea este una dintre cele mai bune lucrări de acest gen pe care le-am văzut vreodată. Deși nu pot citi în limba română, pot să spun, judecând după meticulozitatea cu care s-au executat schemele, că fiecare subiect a fost tratat cu seriozitate. Vă felicit pe dumneavoastră și pe toți colegii pentru acest minunat efort [...]. Cele mai alese salutări, al dumneavoastră sincer, (ss) John Vlassopoulos”.

Domnul John S. Vlassopoulos este un prestigios armator și istoric grec.

Un apropiat colaborator al revistei noastre, domnul comandor (r) Marian Scărișoreanu ne-a adresat rugămintea să publicăm fotografia de la aniversarea promoției sale (1955). La acea aniversare s-a stabilit ca întâlnirile colegiale să aibă loc anual.

Îi satisfacem rugămintea.



Promoția 1955 la a 50-a aniversare

REDACȚIA

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Director adjunct:

c-dor (r) dr. Ion IONESCU

Redactor-șef: c.am (r) George PETRE

Redactor-șef adj.:

cpt.cdor.dr. Marian MOȘNEAGU

Consilier: comandor (r) Doru IONESCU

Secretar de redacție: Maria GROSU

Redactori: ing. Ilarion BARBU,

ing. Florin GUSMAN (București),

dr. Ioan PORUMB, dr. Carmen

ATANASIU (Constanța), Dănuț CHIRIAC

(Sulina), Petre MARAVELA (Brăila),

Eugenia LUNGU (Tulcea)

Corectare: ing. Ilarion BARBU

Doru IONESCU

Tehnoredactare computerizată:

Sorina CAZACU

TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.

Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Filiala Constanța

Str. N. Titulescu nr. 13, Constanța

Telefon: 0721/75.70.33

0341/43.13.51

Tel/Fax: 0241/61.18.36

e-mail: marea_noastra@yahoo.com

Coperta I: imagini suprapuse pe

o pictură de cdor Dimitrie ȘTIUBEI

Costul unui **abonament** anual: 15 RON

Vânzarea cu amănuntul: 5 RON/buc.

ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr:

c.am (r) George PETRE

Erată

La nr.3(60)/2006

- pag.3 - corect *ing. Dumitru DOROGAN*
- pag.5, col.3 - nu *școala nr.6*, ci *nr.10*
- pag.15 - foto: corect *Francisc Hoștiuc*
- pag.19 - în Planul de situație: corect *Oreahovo*
- pag.22, 23 - corect *ing. Victor Costencu*
- pag.34 - subtitlul se va citi: *Calcutta - Hong Kong*
- pag.42, col.1 - în paranteză se va citi *(1956-1959)*
- pag.44 - în loc de *avizorul*, se va citi *avizoul*
- pag.45, col.3 - în loc de „*Taifun*” se va citi „*Taifun*”

La nr.4 (61)/2006

- pag.10, col.2 - în loc de *cu toată cin* se va citi *cu toată cinstea*
- pag.15 - sub al doilea tabel, în loc de *În 1993*, se va citi *În 1994*
- pag.40 - este vorba despre *Iran*, nu despre *Irak*
- pag.42, col.2 - în loc de *L-69,92 m*, se va citi *L-6,92 m*
- pag.34, col.3 - în loc de *după invazia sovieticilor din august 1968*, se va citi *după invazia sovieticilor în Cehoslovacia din august 1968*