

serie nouă, anul XVII, nr. 2 (63)

aprilie-iunie 2007

# Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



*Transporturile  
maritime  
ale României  
ieri și azi*



# 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



Flota de transport maritim a României în secolul XX .....4

*Locotenent comandor drd. ing. Dumitru CORDUNEANU*



România și piața containerelor de la Marea Neagră .....11

*Comandor (r) dr. ec. Ion Gr. IONESCU*

*As. univ. dr. ec. Daniela-Simona DIMITRIU*

România mai are flotă maritimă? .....8

*Interviu cu inginerul Mihai Daraban*

*Independența României – a 130-a aniversare*

Participarea Marinei Române la evenimentele din 1877 .....14

*Maistru militar principal (r) Petre MARAVELA*



Participarea unităților de marină ale beligeranților în cadrul  
„Manevrei de la Flămânda“ .....18

*Comandor.dr. Marian SÂRBU*



Submarinele nucleare și submarinele clasice .....28

*Viceamiral (r) ing. Ilie ȘTEFAN*

A 30-a aniversare a Grupării de filatelie marină (GFM) .....35

*Comandor (r) ing. Titu NICOLESCU*

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.

# Transporturile maritime

## Flota de transport maritim a României în secolul XX

Locotenent comandor drd. ing.  
Dumitru CORDUNEANU



**S-a născut la 27 aprilie 1972, la Târgu Frumos, Iași.**

**A absolvit Liceul Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” din Constanța, în anul 1990. A urmat cursurile Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Facultatea de Navigație și Transporturi Maritime. În anul 1995, a devenit ofițer de marină și a obținut Diploma de inginer licențiat.**

**În anul 2004 a absolvit Facultatea de Științe Economice din cadrul Universității „Ovidius”, Constanța.**

**Este doctorand la Institutul Național de Cercetări Economice din cadrul Academiei Române.**

**În prezent este încadrat în Forțele Navale, la Comandamentul Flotei.**

Transporturile navale moderne românești s-au cristalizat la sfârșitul sec. al XIX-lea, odată cu înființarea serviciilor regulate de transport fluvial și maritim și s-au dezvoltat considerabil în sec. XX.

Astfel, în prima jumătate a secolului XX, Flota Maritimă de Transport a fost administrată în principal de către Serviciul Maritim Român, companie de navigație cu capital de stat, înființată în anul 1885, la care se vor alătura mai târziu două companii de transport maritim cu capital privat – Societatea Româna – înființată în anul 1913 și care a funcționat până în anul 1934, când datorită crizei de pe piața navlurilor intră în proces de lichidare, respectiv Societatea Steaua Română - înființată un an mai târziu și specializată în transportul produselor petroliere Românești.

În cea de-a doua jumătate de secol, Flota Maritimă de Transport va fi administrată în principal de către Intreprinderea de Exploatare a Flotei Maritime Navrom - Constanța, care în ultimul deceniu al sec. XX va fi divizată în 3 companii de navigație cu capital de stat: Compania de Navigație Maritimă - Petromin; Compania de Navigație Maritimă - Navrom și Compania de Navigație Maritimă - Romline, toate cu sediul în municipiul Constanța. Până la sfârșitul deceniului 9 al sec. XX, alături de IEFM

Navrom – Constanța în domeniul exploatarei Flotei Maritime de Transport au mai activat încă două companii de navigație: ICE Navlomar București – întreprindere de comerț exterior cu capital integral de stat, respectiv compania mixtă Româno-Libianeză Roliship, și care împreună au deținut cca. 4,5 % din numărul total de nave și cca.4,17 % din capacitatea de transport.

În sec. XX, dezvoltarea capacității de transport a Flotei Maritime a urmărit

satisfacerea cerințelor de import-export ale țării, fiind substanțial accelerată de la mijlocul celui de-al șaptelea deceniu, când în baza politicii economice a statului în domeniul naval, Flota Maritimă de Transport beneficiază de importante programe de investiții, derulate până la finele deceniului 9 al secolului trecut.

Calculând și reprezentând grafic indicele de dinamică al dezvoltării Flotei Maritime Românești, cu baza fixă în anul 1900, constatăm următoarele:

◆ Față de începutul sec. XX, până în momentul său de vârf, indicele de dinamică al Flotei Comerciale Românești înregistrează următoarele variații; o creștere de 2,7 ori la numărul de nave intrate în dotare și de aproape 4 ori la capacitatea de transport; înainte de izbucnirea primului război mondial (1914); 3,7 ori la numărul de nave și cca. 5 ori la capacitatea de transport; înainte de izbucnirea celui de-al doilea război mondial (1939); 41,1 la numărul de nave și 323,3 ori la capacitatea de transport până la finele anilor 1989.

Încercând să facem o comparație a dezvoltării Flotei Maritime în cele două jumătăți de secol se observă că pentru prima jumătate, variațiile celor doi indicatori auți în vedere sunt aproape insesizabile, față de cea de-a doua jumătate de secol când de la

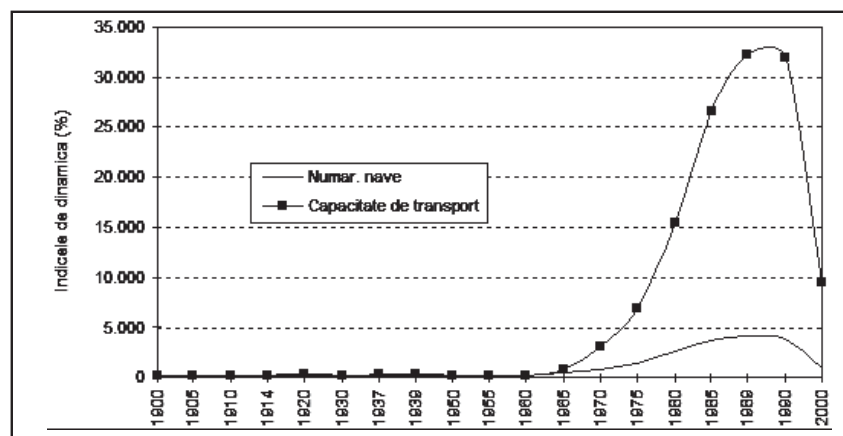


Fig.1. Dinamica Flotei Maritime românești după număr nave și capacitate de transport, în sec. XX.

# ale României ieri și azi

mijlocu deceniului 7 al secolului trecut, la fiecare 5 ani, capacitatea de transport a Flotei Maritime Românești se dublează, mai puțin în ultimul deceniu al secolului XX când fenomenul descris anterior ia o turnură inversă; în numai 5 ani de la reforma structurală declanșată în 1990 sunt vizibile primele semne ale procesului ireversibil de decapitalizare a Flotei, falimentul acesteia fiind declarat oficial 4 ani mai târziu, mai exact în anul 1999.

În cea de-a doua jumătate de secol, Flota Maritimă de Transport intră într-un proces complex de dezvoltare. Crește numărul de nave intrate în dotare, sporesc capacitățile de transport și se adâncește gradul de specializare al navelor, Flota Maritimă Comercială fiind dotată pe rând cu cargouri multifuncționale, vrachiere, mineraliere, petroliere, nave ro-ro și ferry, nave portcontainer, nave tehnice și de serviciu, platforme de foraj marin, ajungând la finele deceniului 9 al secolului XX, la un număr de 288 de nave cu o capacitate de 5.614 mii tdw.

## TRAFICUL

Din punct de vedere al evoluției Traficului de Mărfuri și Călători realizat de Flota Maritimă de Transport constatăm

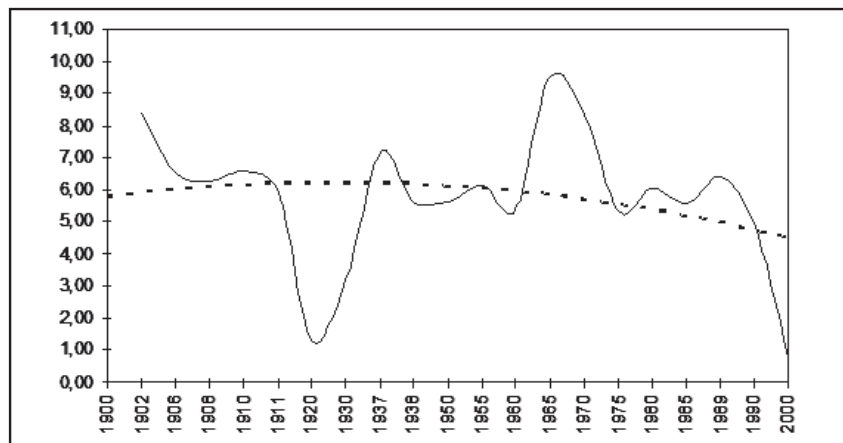


Fig. 3. Indicele de utilizare a capacității de transport a flotei Maritime, în sec. XX.

următoarele: (Vezi Fig.2.)

◆ În transportul de mărfuri, vârful de trafic este atins în anul 1989, când Flota Maritimă a transportat cca. 36 milioane tone marfă, înregistrând o creștere de cca. 244 ori față de începutul secolului XX, dată de la care volumul de mărfuri preluat cu flota proprie scade dramatic, ajungând la sfârșitul secolului XX la cca. 1,3 milioane tone, ceea ce procentual reprezintă cca. 3,7 % din realizările anului 1989. Din cele 1,3 milioane

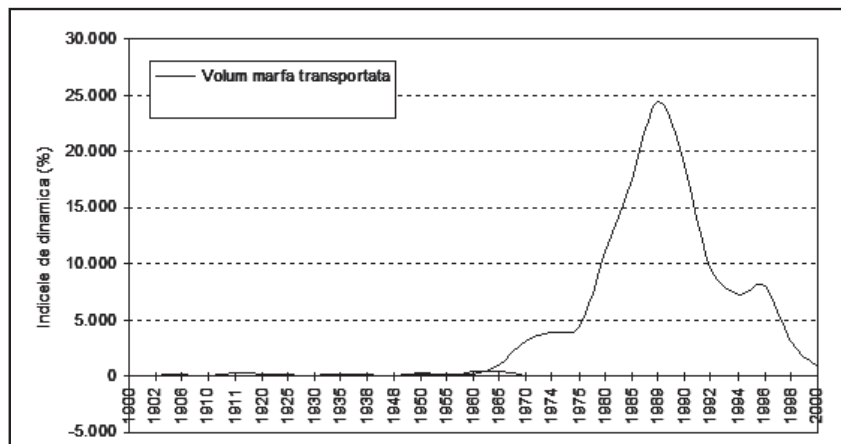


Fig. 2. Dinamica volumului de mărfuri transportate cu Flota Maritimă, în sec. XX.

tone marfă transportate în 2000, sectorul de stat (cele trei companii de navigație maritimă) a transportat doar 0,368 mil. tone, ceea ce procentual reprezintă 27,1 %, restul de 0,959 mil. tone fiind preluate de către sectorul privat.

◆ În transportul de pasageri, vârful de trafic este realizat în anul 1961, când cu Flota Maritimă au fost transportați cca. 126 mii călători, iar din anul 1974 acest mod de transport încetează, odată cu scoaterea din

perioada de refacere de după război și un punct de maxim, înregistrat în anii '60, când volumul comerțului exterior crește de 8,36 ori față de 1950, mijloacele de transport maritim existente la acea vreme fiind intens exploatate, în special în importul de materii prime necesare industriei Românești. În anul 1989, indicele de utilizare are o valoare de numai 6,4, cu mult sub capacitatea de transport la care ajunsese Flota Maritimă, acest lucru fiind datorat în principal problemelor tehnice care încep să greveze asupra parcului de nave, în principal după 1982, odată cu lansarea Programului Naval prin care se interzicea importul de piese de schimb, impunându-se asimilarea în țară a tuturor reperelor tehnice, indiferent de gradul lor de complexitate.

## FLOTELE MARITIME EUROPENE

În ceea ce privește Locul Flotei Maritime Românești în cadrul Flotei Maritime Europene, în determinarea poziției ocupate, pentru ultimul deceniu al sec.XX, utilizând statisticile internaționale furnizate de UNCTAD, constatăm următoarele:

◆ În prima jumătate de secol, mai exact la finele perioadei interbelice, Flota Maritimă a României se afla la periferia Europei, având o capacitate de transport de 24 de ori mai mică decât cea a Greciei, de 64 de ori mai mică decât cea a Norvegiei, de 46 de ori mai mică decât cea a Italiei, de 239 de ori mai mică decât cea a Angliei, de 39 de ori mai mică decât cea a Franței, de 28 de ori mai mică decât cea a Olandei, de 21 de ori mai mică decât cea a Suediei și de 5 ori mai mică decât cea a Țării de Jos.

◆ În cea de-a doua jumătate de secol, mai exact în cele 3 decenii de la demarajul

exploatare a ultimei nave de pasageri, motonava Transilvania.

## PRODUCTIVITATEA

Din punct de vedere al Productivității Flotei Maritime, în sec. XX, indicii de utilizare a capacității de transport a evoluat după următoarea lege de dinamică:

◆ Valoarea medie a acestui indicator se cifrează în jurul valorii de 6, cu cele două puncte de extrem: unul de minim înregistrat în anul 1920, când țara noastră traversa

construcțiilor navale, (1960-1990), cel puțin din punct de vedere al capacității de transport a *Flotei Maritime*, România a reușit să reducă substanțial din diferențele istorice avute față de *Marile Puteri Maritime* ale Europei. Până la sfârșitul deceniului IX al sec. trecut, decalajul avut față de Grecia s-a redus de 4 ori, față de Norvegia de 14 ori, față de Italia de 23 de ori, iar față de Anglia s-a redus de 133 de ori. La aceeași dată, capacitatea de transport a Flotei Maritime a Franței era doar cu 16 % mai mare decât cea a României, iar a Spaniei cu 13 %, țara noastră aflându-se înaintea unor țări cu vechi tradiții maritime, precum Olanda, Portugalia, RFG, RDG, Belgia, Finlanda, etc. Dacă, în prima jumătate de secol Olanda avea o flotă de 28 de ori mai mare decât cea a României, la finele anilor 1989, capacitatea de transport a Flotei Olandeze era cu 20 % mai mică, țara noastră situându-se pe *locul 9* în rândul statelor deținătoare de *Flote Maritime* în Europa.

◆ Conform datelor aceleiași surse, la nivelul anilor 1990 - înainte de divizarea Flotei Maritime și intrarea în criză, când în virtutea contractelor economice încheiate până la data respectivă au mai intrat în dotare încă 6 nave iar cele 24 de nave vândute până la finele anilor 1990 probabil că mai figurau în statisticile internaționale - capacitatea totală a *Flotei Maritime* era estimată la cca. 6,089 milioane tdw, *România ocupând locul 7* în ierarhia *Flotei Maritime Europene*, devansând de această dată Yugoslavia și Franța.

#### PATRIMONIUL

În ceea ce privește *Patrimoniul Flotei Maritime Românești*, în sec. XX, acesta a avut următoarea dinamică:

Cu toate eforturile depuse de către stat, în prima jumătate de secol România a dispus la Marea Neagră de o *Flotă Comercială* restrânsă, acest lucru fiind datorat în principal lipsei de capital intern, înapoierii industriale a țării noastre care nu putea oferi posibilitățile tehnice de realizare în țară a navelor maritime, toate acestea fiind dublate de concurența companiilor străine care își adjudecau cea mai mare parte din contractele de transport maritim, patrimoniul Flotei Maritime ajungând înainte de izbucnirea primului război mondial la 5,35 milioane dolari, respectiv 5,50 milioane dolari în anul 1939. În ciuda acestor dificultăți, preocupările generațiilor anterioare au avut ca rezultat crearea unei *Flote Maritime de Transport* care a înscris România în *Traficul Internațional de Mărfuri și Călători*, a pus bazele formării forței de muncă specializate, a adâncit relațiile economice externe și de navigație ale României. Totodată s-au deschis noi perspective ce se vor materializa în cea de-a doua jumătate de secol când, odată cu dezvoltarea economică generală a țării, a șantierelor navale și a industriei

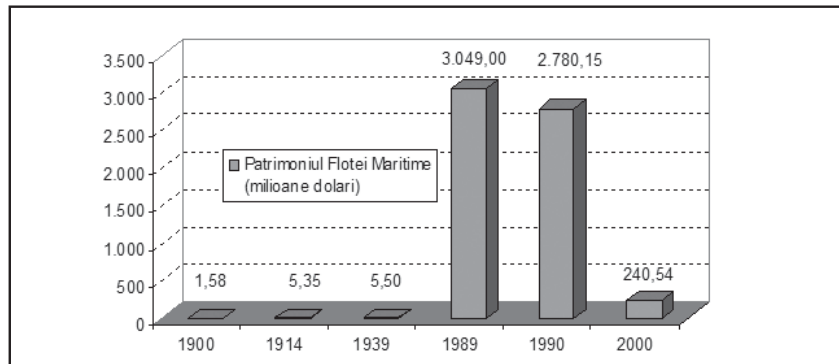


Fig. 4. Evoluția *Patrimoniului Flotei Maritime Românești*, în sec. XX

orizontale de profil, *Flota Maritimă Comercială* a beneficiat din partea statului de importante fonduri pentru dezvoltare, ajungând ca la finele deceniului 9 al secolului trecut să atingă punctul maxim pe curba evoluției de peste un secol, plasând România printre marile state ale Europei deținătoare de Flote Maritime de Transport.

◆ Astfel, valoarea fondurilor fixe aparținând *Flotei Maritime* la 31 decembrie 1989, se ridica la cca. 3,049 miliarde dolari, iar în urma reevaluării de la 30 iunie 1990 activul total al Flotei maritime a fost estimat la cca. 2.780,15 milioane dolari, care defalcat pe cele două componente reprezenta 1.358,44 milioane dolari investiți în active imobilizate și 49,77 în active circulante;

◆ La numai un an de de declanșarea procedurii de închidere operațională parțială a *CNM ROMLINE* și *PETROMIN* și a celei de lichidare judiciară a *CNM NAVROM* - Constanța, *Flota Maritimă* mai figura cu un *Activ Total* de cca. 240,54 milioane dolari, din care activele imobilizate mai reprezentau 24,76 milioane dolari iar cele circulante cca. 49,77 milioane dolari. La aceeași dată **capitalurile proprii** ale *Flotei* mai reprezentau cca. 12,90 milioane dolari iar datoria rămasă - după ce a fost stinsă o parte către masa credală prin vânzarea de nave - se ridica la 88,93 milioane dolari, gradul de îndatorare reprezentând cca 37 % în total activ și de cca. 7 ori capitalurile proprii existente. Din datele prezentate mai sus, se observă că în doar 10 ani valoarea mijloacelor fixe ajunge de la 3,049 miliarde dolari, existent la începutul anului 1990, la 25 milioane de dolari la sfârșitul anilor 2000, adică o scădere de 123,14 ori, ceea ce reprezintă cca 0,81% din valoarea înregistrată în anul luat ca bază de comparație. Corespunzător, cuantumul datoriei Flotei Maritime ajunge la 110 milioane dolari în anul 1999, respectiv 89 milioane de dolari în anul 2000, înregistrând o creștere de 4 ori, respectiv 3,06 ori față de cea existentă la 01.01.1990, de cca. 29 milioane dolari. Dealtfel, până la finele secolului XX, tonajul maritim al țării va fi practic lichidat, navele care mai figurau în inventarele celor trei

companii de navigație cu capital de stat - parte din ele sechestrate în diferite porturi ale lumii datorită datoriei acumulate și a stării tehnice deplorabile la care au fost aduse - vor face în următorii ani obiectul tranzacțiilor de vânzare-cumpărare în vederea stingerii obligațiilor financiare către masa credală.

Din momentul reconstrucției și dezvoltării *Flotei Maritime Românești* și până în momentul său de vârf, mai exact perioada anilor 1960-1989, *Flota Comercială* a României a transportat cca. 341.408.000 tone marfă, încasând un navlu total de 71,946 miliarde lei și asigurând un loc de muncă stabil pentru cca. 10.500 de oameni. La o rată de schimb de cca. 14,92 lei pentru un dolar SUA, rezultă că *Flota Maritimă de Transport* a scutit bugetul de stat de o plată externă, în devize convertibile, de cca. 4,822 miliarde dolari. Dacă luăm în calcul cheltuielile totale pentru aceeași perioadă, estimate de noi la cca. 52,710 miliarde lei (cca. 3,532 miliarde dolari), rezultă un profit brut de aproximativ 1,289 miliarde dolari. Ținând cont de faptul că la finele anilor 1989, *Flota Comercială a României* însemna o investiție de cca. 3,05 miliarde dolari, rezultă că cca. 42 % din această valoare a fost amortizată prin rata profitului. Dincolo de contribuția directă a *Flotei Maritime Comerciale* la transportul mărfurilor de import-export ale țării, prin creșterea ponderii pavilionului național în traficul portuar maritim de la 8 % în prima jumătate de secol la cca. 54,09 % în anul 1989 scăzând la 5,33 % la finele anilor 2000, flota noastră de transport maritim a contribuit substanțial la dezvoltarea relațiilor economice ale României, atingând până la finele deceniului 9 al sec. XX peste 1.200 de porturi de pe toate continentele lumii.

Luând în calcul faptul că dolarul din perioada interbelică avea o putere de cumpărare de cca. 4 ori mai mare decât cel din perioada 1990-2000, puterea dolarului aur din perioada antebelică o putem considera de cel puțin 8 ori mai mare față de cea din ultimul deceniu al secolului XX.

Dacă avem în vedere faptul că valoarea fondurilor fixe din anul 1914, reprezentând doar

navelor SMR, se ridică la cca. 3,72 milioane dolari aur, iar cele ale *Flotei Maritime* de la sfârșitul anilor 2000 la cca. 24,76 milioane dolari, atunci concluzia pe care o putem trage față de situația *Flotei Maritime Românești* și a celei de *Pescuit Oceanic*, de la sfârșitul sec. XX, este pur și simplu *dezarmantă* - Întreg edificiu construit în acest domeniu timp de peste un secol, cu un substanțial efort uman, material și financiar - se prăbușește; în mai puțin de un deceniu, *Flota Maritimă de Transport* a țării fiind aruncată cu aproape un veac în urmă. În doar 10 ani de la declanșarea procesului de tranziție, *Flota Maritimă de Transport* cu capital de stat, cu o valoare a fondurilor fixe de cca. 3,05 miliarde dolari la 31.12.1989 și *Flota de Pescuit Oceanic* reevaluată la cca.240 milioane dolari la 31.12.1990 - devin istorie, o „performanță” greu de explicat și fără echivalent în istoria modernă și contemporană a României.

După cercetarea întreprinsă, în opinia noastră, din multitudinea de factori ce au determinat lichidarea *Flotei Maritime Românești*, cel puțin 2 dintre acestea au avut un rol determinant: managementul defectuos și înstrăinarea acestuia către *FPS*, iar cel de-al doilea a fost generat de retragerea totală a statului de la susținerea intereselor maritime naționale. Dacă primul nu mai necesită nici un fel de comentariu, oprindu-ne asupra celui din urmă, reiterăm faptul, că în majoritatea țărilor lumii

deținătoare de Flote Comerciale, activitatea de transport maritim este dirijată direct sau indirect de către stat, indiferent de faptul că *Flotele Maritime* aparțin unor companii private, de stat sau mixte, statul încurajează dezvoltarea acestora prin acordarea de credite avantajoase și apărarea armatorilor autohtoni prin aplicarea unor măsuri administrative flotelor străine. Unele state fixează anumite reguli pentru ca flota națională să participe la transportul mărfurilor de export și mai ales de import ale statului respectiv, altele susțin flota națională nu numai prin măsuri protecționiste, ci și prin subvenții directe acordate fie șantierelor navale fie prin exploatarea flotei pe anumite relații

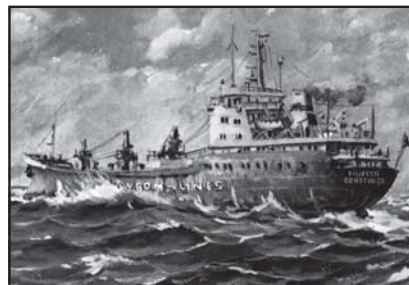
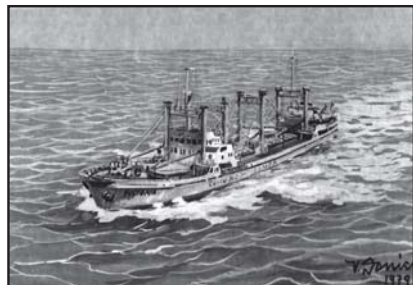
Menționăm faptul că în marea majoritate a statelor lumii care dețin *Flote Maritime de Transport*, cu excepția SUA și Canada, toți constructorii de nave primesc subvenții de la buget. În regiunea Asia - Pacific de exemplu, la sfârșitul sec. XX, subvențiile guvernamentale depășeau chiar 30 %, iar în Germania și Norvegia firmele care investeau în construcțiile de nave erau scutite de impozit.

De pildă, în Japonia armatorii interni pot folosi facilități de credit prin Banca pentru Dezvoltare a Japoniei, în termeni foarte favorabili - se oferă 50 - 60% finanțare, plata se face în 15 ani la o dobândă de 15%. În Coreea de Sud, creditele de export pentru șantierul naval sunt disponibile prin Banca

de Export-Import a Coreei (KEXIM). Pe durata perioadei de construcție, valoarea maximă a împrumutului pe care KEXIM îl va face disponibil va fi de 90% din prețul de contract. Rata dobânzii la fondurile în moneda sud-coreeană este fixată la 9% / an, iar pentru fondurile în valută, între 0,5-1,5%. Banca de Import-Export a Taiwanului oferă credite ce se ridică la 80% din prețul de contract, pentru o perioadă de 12 ani, la o rată a dobânzii de 7,5%. Aceeași termeni de credit sunt disponibili atât pentru comenzile interne cât și pentru export

Până în anul 1996, data intrării în vigoare a *Acordului de reducere a subvențiilor* acordate constructorilor de nave, semnat de către statele membre *OECD*, Industria Navală Europeană era puternic subvenționată, dar chiar și după această dată au fost aplicate măsuri de susținere a *Flotelor Naționale*, fie indirect, prin acordarea de credite avantajoase sau aplicarea unor măsuri protecționiste, fie chiar prin subsidieri directe care au continuat în unele state.

La noi în țară, hotărârea din anul 1990, de sistare a alocațiilor bugetare a fost luată în mod hazardant și suspicios de rapid, fără a se face un studiu prealabil, *Flota Maritimă* fiind lăsată să se descurce în spiritul principiilor economiei de piață, fără a exista mecanismele de funcționare a acestei piețe, care în statele dezvoltate au fost create cu câteva secole în urmă.



Nave românești. Picturi de Valentin Donici

Surse:

1. Anuarul Statistic al României 1915/1916, p. 132-133;
2. Anuarul Statistic al României 1922, p. 121;
3. Anuarul statistic al României - 1937/1938, p. 524, 525;
4. Anuarul statistic al României - 1961, p. 285.
5. Anuarul statistic al României - 1971, p. 544;
6. Anuarul statistic al României - 1976, p. 340;
7. Anuarul statistic al României - 1981, p. 476;
8. Anuarul statistic al României - 1982, p. 234;
9. Anuarul statistic al României - 1983, p. 226;
10. Anuarul statistic al României - 1984, p. 232;
11. Anuarul statistic al României - 1986, p. 259, 265;
12. Anuarul statistic al României - 1991, p. 539, 547;
13. Anuarul statistic al României - 2001, p. 441, 445;
14. A. M. Gheorghiu, *Problema marinei comerciale*. Tipografia „Slava”, Brăila 1931, p. 79;
15. Arhivele IEFM Navrom - Constanța, Dosar 228/1981, Dosar 97/1985, Dosar 5/1989 - nepaginat;
16. Calendar Maritim Român, 1910, p. 196-197;
17. Cezar Boerescu, *Influența marinei Comerciale asupra civilizației*, Ed. Cartea Românească, București, 1940, p. 77.
18. Enciclopedia României, vol. IV. *Economia Națională, circulație, distribuție și consum*, Imprimeria Națională, București 1943 p. 100;
19. Gălcă Theodor, *Navigația fluvială și maritimă în România*. Institutul de Arte Grafice Lupta, București 1930, p.138;
20. Ion A Manoliu, *Nave și Navigație*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p.170-174;
21. MICM, MT Studiu de ansamblu privind dezvoltarea transporturilor maritime și fluviale, București, 1970, p.11;
22. N Bârdeanu, D Nicolaescu, *Contribuții la istoria marinei române din cele mai vechi timpuri până la 1918*. Vol.I. Editura Științifică și Enciclopedică, București 1979, p. 326-327;
23. Registrul Naval Român, Registrul Navelor, București, 1980; 1992;
24. Sergiu Filipescu - inginer constructor naval - în *Marea Noastră*, nr. 48; 50, Constanța, 2003; 2004, p21; 18;
25. UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, New York 2001, p.113.
26. UNCTAD, *World merchant fleet by flag of registration and by type of ship, 1979-2004*;
27. V Ciorbea, C Atanasiu, *Flota maritimă comercială Română*. Fundația Andrei Șaguna Constanța 1995;
28. V. Axenciuc, *Evoluția economică a României*, vol 1 - Industria, Ed. Academiei Române, Buc., 1992, p. 357;

# TRANSPORTURILE MARITIME

## România mai are flotă maritimă?

*Președintele Camerei de Comerț Industrie Agricultură și Navigație, domnul inginer Mihai Daraban, a avut amabilitatea să acorde revistei noastre, la data de 16 martie 2007, interviul ce urmează.*



**S-a născut în anul 1967, la Tecuci, dar a copilărit și și-a făcut studiile liceale la Constanța. Este licențiat al Facultății de Mașini și Echipamente Tehnice a Institutului Politehnic București.**

**În perioada 1992-1993 a lucrat în Departamentul Transporturilor Navale din ministerul Transporturilor. Din 1993 deține funcții de conducere la firma „Histria Shipmanagement”. În 1995 a urmat un curs de Shipping la Academia Norvegiană Oslo, în domeniul managementului. În anul 2005 a frecventat cursurile, și a absolvit, Colegiul Național de Apărare. În prezent este doctorand în domeniul managementului la Academia de Studii Economice București.**

**În anul 2002 a fost ales președinte al Camerei de Comerț, Industrie, Agricultură și Navigație Constanța, iar în anul 2006 a fost reales.**

de la cotidienele centrale, care au abordat, mai mult sau mai puțin politic acest aspect. Un lucru trebuie știut, că pe noi ne-a prins revoluția cu o flotă de vreo 15 ani, ca medie de vârstă, durata normată de viață a unei nave era de 20-25 de ani, deci noi oricum prin anii 90-95, puteam să uităm de flotă având în vedere ca nu am pus nimic la loc în această perioadă.. Dar flota există, flota există pentru că există armatori români, dacă ar fi să-i iau ca persoane fizice, probabil așa va trebui să-i considerăm de acum încolo, nu să ne uităm la proveniența persoanei juridice sau a pavilionului, ci să ne gândim la faptul că există flotă controlată de armatori români, care pot, fie pe societăți persoane juridice române, fie pe persoane juridice străine, fie cu pavilion străin cel care prevalează de fapt, fie cu pavilion român și pot să spun că dacă ar fi să trag o linie există un tonaj de 1.500.000 de tdw, care se află în creștere sub control românesc, ceea ce este foarte important. Adică spre acest lucru se merge.

**Întrebare: Ce legătură are viața dumneavoastră cu marea, cu navele, cu cărușia pe mare?**

**Răspuns:** Pai, eu ce să vă spun, fiind constănțean am trăit lângă nave și de fapt nu toți constănțenii au trăit lângă nave, dar dat fiind ca tatăl meu a avut vreo 34 de ani de muncă în Șantierul Naval Constanța unde a trecut de la inginer stagiar prin toate etapele, până la director general, a făcut ca viața, copilăria mea, și a întregii familii de altfel, să fie strâns legată de nave, de flotă. După spusele celor din familie pe la 2-3 ani umblam prin docurile plutitoare din Șantierul Naval și ulterior, tatăl meu mă lua în toate probele de mare cu navele noi pe care le făcea șantierul naval, în special cele construite după anul 1975, mă refer la mineraliere, petroliere. Bineînțeles cele care mă prindeau în vacanța școlară, trebuie să subliniez acest lucru, și ultima probă de mare la care am fost a avut loc în 1991 cu feribotul „Eforie”. Pot să spun că în unele dintre aceste plecări am mai petrecut și revelioane pe mare.

**Î: Dar acum în calitate de președinte al Camerei de Comerț Industrie, Agricultură și Navigație (CCIAN) ce legătură aveți cu Transporturile navale?**

**R:** Această instituție este într-adevăr singura Cameră de Comerț din țară, din

cele 42, care are în titulatură și **navigație**, și acest lucru este recunoscut și prin hotărâre de guvern, Hotărârea de Guvern 799/1990. Trebuie să menționez că aici am fost ales, deoarece am legătură cu shipping-ul. Am fost ales președinte la Camera de Comerț din calitate de director la Histria Shipp Management.

**Î: România mai are Flotă maritimă?**

**R:** Da, mai are. Despre flota maritimă au fost foarte multe speculații în acești ultimi ani, mai ales în anii de după revoluție. Presa, ziaristii în general s-au transformat peste noapte în mari specialiști ai flotei, mă refer la ziaristii

**Î: De ce armatorii români preferă pavilionul străin celui românesc?**

**R:** Referitor la pavilion vă spuneam că există o abordare greșită a presei prin care se încearcă acreditarea ideii că pavilionul de complezență înseamnă evaziune fiscală, înseamnă o încercare de a fugi de fisc. Acest lucru este complet fals pentru că aici stau alte considerente și nu trebuie să ne apucăm să acuzăm acum sutele vapoare din lume și sute de armatori care merg pe pavilioane de Panama, Honduras, Belize, Bahamas sau altele, deci nu are rost să intrăm într-o asemenea polemică. Este vorba de autoritatea de pavilion, care acordă niște facilități atât din punct de vedere fiscal cât și din punct de vedere comercial. Un exemplu ar fi petrolierul „Biruința” care dacă îl duci acum la Novorosisk să încarce și ai pavilion de Panama te costă în jur de 250 mii de dolari taxele portuare iar dacă ai pavilion de Malta te costă 125 de mii.

interviul la  
**Marea Noastră**

# ALE ROMÂNIEI AZI

## Î: Dacă e sub pavilion român?

**R:** Tot 125 de mii, dar acum se pune problema că această navă nu face numai Novorosisk. Ea este într-un trading care este și în Mediterana și în Marea Neagră, deci trebuie să găsești acel numitor comun de armator care să-ți meargă bine din punct de vedere comercial, iar pe de altă parte băncile finanțatoare să-ți recunoască pavilionul, să-ți recunoască jurisdicția, pentru că se știe că în orice afacere, nu neapărat în shipping, se merge foarte mult pe credit, pe ipotecarea navei și atunci este necesar ca ipoteca să fie acceptată de către bancă. Mai bine zis, teritoriul, nava având un anumit pavilion, se transformă în teritoriul vamal al pavilionului respectiv, iar banca trebuie să știe dacă poate sau nu să execute silit, într-un anumit caz, acel vapor pentru neplata creditului respectiv sau pentru datorii. Bineînțeles există și facilitățile date de fiecare pavilion armatorului, care sunt incontestabile, sunt sume fixe, sume pe care armatorul le poate previziona pe un timp îndelungat, ceea ce la noi, cu părere de rău trebuie să o spun, nu se știe niciodată. Te duci pe pavilion român și nu știi ce te așteaptă la anul. La noi, vedem foarte bine, ne jucăm de-a codul fiscal, facem tot felul de „veritingouri”. Ei bine, lumea shipping-ului are nevoie de stabilitate, lumea shipping-ului nu-și poate permite „un joc de glezne” pe care îl face un guvern sau altul din România.

## Î: Cu pavilionul e clar. Cu băncile, cu creditele cum se pune problema?

**R:** Sunt bănci foarte mari, bănci mult mai mari decât cele pe care le avem noi în România. Vreau să spun că nu toate băncile din România sunt toate băncile din lume. Deci sunt bănci foarte mari, și ca să dau numai câteva exemple e Royal Bankng Scotland sau Bank Calion, care este fostul credit vienez care a fuzionat cu Bank Industries care nu au nici măcar o sucursală. Acestea sunt bănci a căror dimensiune și reputație nu o poate contesta nimeni. Ei bine, băncile acestea finanțează shippingul iar băncile îți dau o listă de pavilioane sub care poți să înregistrezi nava, pavilioane acceptate de către bancă, în cazul în care îți dă un credit, dându-ți ție, ca armator, prin această listă și flexibilitatea ca să faci o judecată a ceea ce înseamnă acel

pavilion comercial. Armatorul nu este obligat să accepte un anumit pavilion, el își face o analiză care pavilion este mai bun din punct de vedere comercial pentru zona lui de trading. Sunt armatori care sunt fixați pe Mediterana, Marea Neagră, Caraibe, deci sunt armatori care și-au creat zona lor de trading, unde se simt mai bine cu navele și unde cunosc piața. Ei, banca îți dă această facilitate, îți dă o listă de pavilioane, tu ca armator faci o analiză de piață. Bineînțeles că pentru zona ta de trading să spunem că pavilionul maltez e cel mai bun, ei, poți să mergi pe pavilion maltez. Aceasta este abordarea băncilor și nu cred că numai a celor care nu au sucursală în România. Numai că băncile din România sunt cu niște limite de creditare. Sunt sucursale ale băncilor fie din Franța, fie din Austria, care, din cunoștințele mele nu pot merge mai mult de până la 5-6 milioane de euro, decât dacă ceri aprobarea hedoficului, deci au puteri limitate.

## Î: Statul român ce rol mai are în această situație, în domeniul transporturilor maritime?

**R:** În primul rând rolul de a face reglementări bune. Colegul meu, Adrian Mihei (c.l.c. A. Mihei este deputat, vicepreședinte al CCIAN pentru

navigație, vicepreședinte al LNR, filiala Constanța) a făcut nenumărate demersuri în acest sens, dar cu rezultate nesemnificative. Iată că Georgia ne-a luat-o înaintea. În primul rând este vorba de stabilirea unor criterii, a unor plafoane pentru înregistrarea unei nave sub pavilion național iar acest lucru să rămână bătut în cuie. Marea problemă a României de după revoluție este această nepredictibilitate a afacerilor, în toate domeniile de activitate. Shippingul este și el acolo, în cărți. La noi nu se poate stabili (vedem cum se schimbă codul fiscal, amendamente la codul fiscal și așa mai departe), guvernul vine cu alt grad de impozitare, altă structură, s-a venit la cota unică, acest lucru nu are ce căuta în shipping pentru că destabilizezi pe armator, destabilizezi băncile, finanțările. O navă, când vorbim de un vapor deja este o investiție integrată iar dacă vorbim de construcții noi este deja o problemă de ciclu lung de fabricație în care trebuie să ai lucrurile foarte clare mai ales că un armator când își ia o navă nu o ia ca pe o mașină mică, o navă este o industrie.

## Î: Cine poate subvenționa acest domeniu strategic al economiei naționale?

**R:** Subvenții de la bugetul de stat nu



Santierul Naval Constanța



# TRANSPORTURILE MARITIME

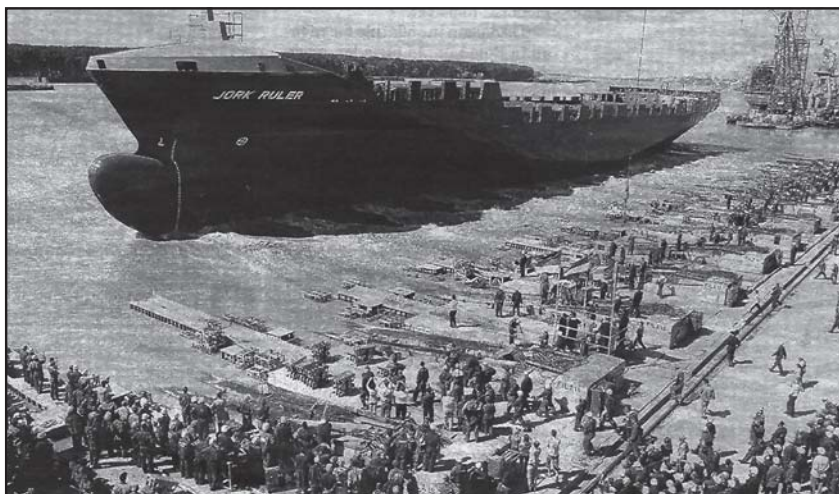
cred că se pot face, nu văd așa ceva. Acum doar șantierele navale ar trebui sprijinite, într-un fel sau altul (pentru că au un ciclu lung de fabricație), cu finanțări rezonabile, adică nu poți să-i dai unui șantier un credit cu o dobândă similară creditării unui importator de banane. Deci trebuie ținut cont că are un ciclu lung de fabricație, este un produs care asimilează foarte multe industrii orizontale din România. Șantierul naval este un integrator. Electrozii nu sunt făcuți în șantierul naval, tabla nu-i făcută în șantierul naval, echipamentele nu-s făcute în șantierul naval, deci acesta este un integrator al unei industrii orizontale care deservește șantierul naval. Aici sunt lucrurile unde statul ar putea să intervină cu subvenții la credite.

**Î: Aderarea României la Uniunea Europeană va revigora transporturile maritime ale țării sau dimpotrivă?**

**R:** Eu spun că noi jucăm un rol important. Se pare că din punct de vedere al industriei navale ne-am cam câștigat locul la negocieri în Europa. Suntem recunoscuți și cred că suntem una dintre puținele țări care mai facem nave comerciale în Europa (România, Polonia, Croația), pentru că restul au trecut la construcția de nave pasager sau militare, și cred că avem un viitor mare în Europa din punct de vedere al transportului maritim și cred că un mare accent va fi pe transportul fluvial. Pentru că tot ce se întâmplă la ora actuală în Europa, politicile de mediu te împing automat să faci pasul către fluviu, mai ales că avem un fluviu insuficient exploatat, un fluviu care trece prin foarte multe țări care nu au ieșire la mare și care pot face din Constanța un mare hub. Portul Constanța nu trebuie văzut doar ca un port românesc ci și un port al Ungariei, al Austriei, este un port al Uniunii Europene și nu numai. Vin vapoare cu containere ce se îmbarcă în vagoane și continuă transportul pe calea ferată, diminuându-se drastic transportul auto care este poluant.

**Î: Și în cazul acesta, Constanța va avea un rol mai mare în transport fluvial. Înseamnă că și pe calea mării vor veni aici mai ales containere?**

**R:** Deja containerele vorbesc de la sine; deci, se pare că, în tot jocul acesta al transportului în zonă, nouă ne-a fost lăsat acest capitol al containerelor, să



Lansare de navă la Galați

devenim un mare hub de containere în Marea Neagră.

**Î: Transportul naval al petrolului în Marea Neagră va fi diminuat datorită conductelor petroliere?**

**R:** Probabil că da. În primul rând datorită necesității de a evita strâmtorile turcești

Autoritățile turcești, după cum știți, au avut nenumărate discuții în ultimii ani, au început să conteste Tratatul de la Montreaux argumentând faptul că în acea vreme, anii 30, era vorba de discutat despre un alt tonaj la nivel mondial; navele au crescut, Istanbulul s-a extins și pe un mal și pe altul, au fost și cazurile unor accidente grave, știm bine despre unul dintre ele – catastrofa în Bosfor a navei „Independența”. Acestea au dus în final, din ce în ce mai mult, la restricționarea Bosforului, și atunci s-au găsit soluții de baipasară a strâmtorilor prin conducte de pe litoralul vestic al Mării Negre spre Trieste și spre Alexandroupolis.

**Î: Sunt probleme deosebite în legătură cu concurența în materie de transporturi?**

**R:** Nu, e loc pentru toată lumea. Transportul maritim e internaționalizat. Practic armatorii doar locuiesc, pentru că și ei trebuie să locuiască în niște țări, navele sunt pe toate meridianele și paralele lumii, deci nu se pune problema că există o zonă în care armatorii se calcă în picioare. Uitați-vă ce e la Pireu, Atena. Sunt nu știu câți armatori pe metrul pătrat dar nu înseamnă că acolo își scot ochii pe stradă între ei. Concurența este

mondială, nu mai este nici europeană, nici zonală, este mondială. Trebuie să fii eficient, nava să fie în standarde, să o ții la nivelul tehnic superior, să nu o lași să cadă, pentru că nava cade foarte ușor.

Trebuie bani mulți. Trebuie investiții pe orizontală, trebuie ca echipajele să fie la standarde cu oameni foarte bine pregătiți, să ai un program de întreținere permanentă la bord, echipajele trebuie să înțeleagă că nu pleacă în croazieră, că pleacă la muncă, să-și facă lucrările și carturile ca și cum ar munci la o uzină la uscat.

**Î: Trebuie bani mulți. Armatorii au capacitate de investiții?**

**R:** Au capacitate pentru că piața îi și ajută. Acum este un bun de piață, cel puțin la petroliere și mineraliere (la mineraliere ajung deja la niște cote impresionante, la nave vrachiere în general nu neapărat mineraliere), niște cote de piață extraordinare. Deci este o perioadă bună a pieței, cam la toate sectoarele. Singura problemă este că navele devin din ce în ce mai specializate, vestita navă cargou, de mărfuri generale o să cam ia calea istoriei, vedem bine că traficul de mărfuri generale ușor-ușor a fost absorbit de către containere, deci rămân navele care au un specific anume și care au succes. Fie că vorbim de petroliere, fie că vorbim de nave care cară produse finite petroliere, fie că vorbim de mineraliere, fie că vorbim de vrachiere în general, care cară și cereale, fie că vorbim de port containere, fie că vorbim de riffer, fie că vorbim de nave feribot, fie că vorbim de nave RO-RO, care cară mașini deci ușor-ușor traficul mondial s-a specializat.

# ALE ROMÂNIEI AZI

**Î: Au mai fost vorbe precum că datorită concurenței pe noi ne-au scos de pe piață grecii.**

**R:** Ne-am scos singuri. Nu ne-a scos nimeni.

**Î: Unii armatori consideră că este prea mare exigența ANR-ului când înscriu navele pe lista neagră a acelor care nu pot opera în porturile românești. Ce părere aveți?**

**R:** Bineînțeles că fiecare cum își așterne așa doarme. Ai o navă pe care o ții în standarde, care nu are probleme port control, care nu are probleme cu clasificarea nu ai nici o problemă cu viața navului. Deci este o problemă pentru cine are probleme.

**Î: Ar mai fi ceva de adăugat despre flota de transport maritim?**

**R:** Un aspect, referitor la primele întrebări, de necompetitivitate ar fi acela că pe noi ne-a prins revoluția cu o mare flotă de cargouri. Flotă de cargouri care ce făcea? Aveai la bord, la un cargou de 8700 tdw maxim 2-3 conosamente. Era un comerț interstatal în care România, exporta pe de o parte, bineînțeles printr-o societate de comerț exterior, iar pe de cealaltă parte era un alt stat care primea marfa tot prin intermediul unei societăți de comerț exterior a statului respectiv. Acum, după revoluție, s-a văzut că, pentru industria românească, pentru ceea ce a mai rămas din industria românească, a fost foarte greu să mai încarci un cargou din acela la capacitate, și atunci armatorii au fost puși în situația de a căuta marfă pe plan mondial ceea ce nu făcuseră înainte de revoluție. Lucrurile au dus la o cădere a noastră de pe piață.

**Î: Înainte Flota aducea dolari, își acoperea cheltuielile. În prezent, din transporturile navale se obțin profituri?**

**R:** Nimeni nu s-ar apuca de așa ceva dacă nu ar avea profit. Atunci era un alt sistem. Un sistem care nu contabiliza staționarea, se contabiliza doar voiajul pur și simplu restul era trecut pe costurile naționale, pe costurile populației. Nu se mergea cu un stil economic de a vedea business-ul de armator, era o cotă uriașă.

**Î: Ce speranțe aveți în legătură cu viitorul transporturilor maritime? Dar cu practicarea îndeletnicirii de marinar de către români?**

**R:** Este o mare speranță în dezvoltarea transporturilor maritime, dar trebuie completat că și transportul fluvial va juca în viitor un rol deosebit de mare, după cum v-am spus înainte. Categorie că și politicile de mediu atât ale U.E., cât și la nivel global nu pot decât să ajute și să impulsioneze transportul maritim și fluvial. Vedem că se discută de încălzirea globală, de Tratatul de la Kyoto, deci lucrurile acestea nu duc decât la impulsționarea transporturilor pe apă, în detrimentul celui de pe uscat, cel de uscat, cel auto nu al căii ferate.

Practicarea îndeletnicirii de marinar? Vedem că orașul Constanța e plin de banere, că se caută ofițeri maritimi în flote.

**Î: Deci pentru meserii asta ar fi interes. Se caută.**

**R:** Se caută, bineînțeles, și atâta timp cât acești oameni se întorc în țară cu bani, se justifică practic școlarizarea lor. Pentru că aici există o problemă; foarte mulți au spus că noi școlarizăm gratuit, din bani publici, ca ei să deservească flote străine. Eu m-am contrazis în general la acest gen de abordare pentru că mi-am spus că acești oameni pe care-i pregătim aduc bani în țară. Dacă ne uităm de pe strada Traian și vedem portul o să ne întrebăm cum există creșterea economică în România după traficul din port. Dar creșterea economică este dată de cele 5 miliarde care au fost băgate în băncile românești anul trecut de către toți românii care muncesc în străinătate. Pentru că nu s-a întâmplat nimic spectaculos în industria românească, nu am excelat într-un domeniu, tot munți de fier vechi și maldăre de cherestea. Asta e exportul României? Ce Dumnezeu! Creșterea economică este că ăia care pleacă afară aduc bani și aici e creșterea economică.

Cei câțiva armatori români depun eforturi pentru ca firmele lor să fie încadrate cu cei mai buni marinari români, cărora le asigură un lucru foarte important: stabilitatea locurilor de muncă și obținerea unor venituri atractive.

**Reporter: Mulțumim domnului ing. Mihai Daraban pentru interviul acordat.**

*Interviu realizat de redactorul șef împreună cu secretarul de redacție al revistei*

## România și piața containerelor de la Marea Neagră

*Comandor (r) dr. ec. Ion Gr. Ionescu  
As. univ. dr. ec. Daniela-Simona  
Dimitriu*

Cu toate că în anul 2001 exista doar un singur terminal specializat, la „Socep” S.A., portul Constanța înregistra un record în operarea mărfurilor containerizate – 118.645 TEU (Twenty Equivalent Unit). După numai patru ani, ca urmare a intrării în exploatare a terminalului de containere *Constanța Sud*, cifra record a rămas în urmă. În anul 2005, au fost operate 770.000 TEU, iar în anul 2006, portul Constanța a avut ca obiectiv intrarea în „Clubul milionarilor în TEU”. Numărul operatorilor de containere din portul Constanța a crescut, printre ei numărându-se: „Constanța South Container Terminal” – cu o pondere de 84% din traficul total, „Socep”, „Umex”, „Decirom”, „Romtrans”- *Agenția Constanța Sud*, „APM Terminal România” și „Astar Stevedoring”.

Concurența pe piața transporturilor a crescut nu numai în interiorul portului, odată cu apariția în cascadă a unei suite de operatori, ci și pe piața Mării Negre, între România și Ucraina. Porturile Odessa și Ilicevsk au înregistrat, la rândul lor, creșteri substanțiale și urmăresc noi cote de performanță. În anul 2001, Ucraina opera 165.000 TEU, la Marea Neagră, pentru ca în anul 2005 să ajungă la 589.482 TEU. Proiectele ei vizează creșterea capacității de operare până la 3,5-4 milioane TEU pe an, iar în acest scop și-a propus să investească 495 milioane dolari, în următorul deceniu.

Sub aspect economic, Ucraina este importantă pentru portul Constanța, pentru că, în ultima perioadă, 60% din fluxurile de mărfuri care intră în terminalele românești de containere reprezintă tranzitul, iar cea mai mare parte a acestuia are ca destinație porturile ucrainene. Traficul containerizat al Ucrainei a crescut cu 50%, în 2005, în timp ce al României cu 100%. Ucraina își dezvoltă capacitățile,



## TRANSPORTURILE MARITIME ALE ROMÂNIEI AZI

⇒ făcând investiții de 50 de milioane de dolari, în 2006, în vreme ce operatorul de la *Constanța Sud* a investit 80 de milioane de dolari, în perioada 2006-2007, pentru extinderea terminalului.

Cel de la *Constanța Sud*, care în momentul de față realizează 84% din traficul de containere prin portul Constanța, a fost conceput și construit gradual. În anul 2004 a fost dată în folosință investiția din prima etapă. În 2008-2009 urmează să se finalizeze cea de-a doua. Ultima etapă este programată să se încheie în 2014-2016. În anul 2005 s-a înregistrat un adevărat boom în trafic – creștere de sută la sută a numărului de containere manipulate. Acest lucru a avut ca efect semnarea, în anul 2006, a unui act adițional pentru începerea lucrărilor la etapa a doua ce va fi gata în anul 2008, concomitent cu solicitarea operatorului pentru demararea negocierilor în vederea închirierii suprafeței pentru etapa a treia, care urmează să fie încheiată în trei-patru ani. Practic, portul Constanța va fi în avans cu cinci-șase ani, față de estimările din anul 2003, iar competiția cu Ucraina nu va afecta traficul din portul nostru, din mai multe considerente. În primul rând, traficul global, în particular cel din Marea Neagră, va crește, iar acest lucru se va reflecta în sporuri de măsură, atât la noi cât și în Ucraina. Portul Constanța dispune de facilități pe care vecinii noștri nu le au, atât ca adâncime, cât și ca suprafață de operare. Reprezentanți ai unor instituții financiare din vestul Europei au confirmat faptul că marile porturi din nordul continentului – Rotterdam, Bremer Haven, Hamburg sau Antverp – au capacitățile de dezvoltare limitate, în primul rând din cauza barierelor naturale, de cele ecologice și de organizațiile non-guvernamentale, care se opun, de regulă, unor asemenea proiecte, fapt pentru care liniile de navigație și proprietarii de marfă se gândesc la soluții alternative. Portul Constanța are condiții naturale de dezvoltare fără a pune în pericol ecosistemele din Marea Neagră. În zona de sud a portului se pot crea încă patru-cinci moluri, care cu ușurință pot fi destinate, cel puțin în parte, operării containerelor.

În anul 2006, saltul n-a mai fost la fel de mare, dar creșterea este considerabilă, de 44% pe primul semestru, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2005.

În primele șase luni ale anului 2006 au fost operate 471.664 TEU. Toți operatorii de containere din portul Constanța au



înregistrat creșteri în această perioadă, dar cea mai ridicată a fost la „*Constanța South Container Terminal*”. Teoretic, în anul 2006, s-a putut realiza milionul de containere în TEU, ceea ce constituie o performanță.

Cea mai mare parte a mărfurilor containerizate, aflate în tranzit, sunt destinate Ucrainei. Cum această țară își dezvoltă capacitățile de operare, în timp, mărfurile vor fi preluate de ea în mod direct, fără ca acestea să mai treacă spre Constanța. Ucraina reprezintă o piață uriașă și din acest motiv prin porturile ucrainene sunt deservite și alte piețe precum sudul Rusiei, Moldova, Transnistria. Dar, în perspectivă, traficul se va muta nu doar din Constanța în Ucraina, ci și invers. Armatorii au luat decizia de a înlocui navele de linie cu altele de mai mare capacitate.

Așa cum semnalăm în numărul 3 (60), iulie-septembrie 2006, al revistei „Marea Noastră”, firma „Zim Line” a luat decizia să-și mute o parte din trafic, de la Rieka, la Constanța. Astfel, România nu este în competiție numai cu Ucraina, ea concurează, de asemenea, cu Pireul care are hub (port de preluare a mărfurilor, în vederea redistribuirii) pentru foarte multe linii navale. Acest nou venit deservea, deja, cu feederile, zona Mării Negre. Însă „Zim Line” a luat decizia să vină direct la Constanța, cu navele mari, ceea ce înseamnă că România a intrat în competiție, de ce nu, cu întreg continentul.

În ultima perioadă a început traficul containerizat, pe Dunăre. Există dificultăți pe sectorul românesc și cel ungar din cauza zonelor ce nu depășesc adâncimi de 2,5 m. Pe Rin sunt adâncimi constante

de 3,5-4 m care permit accesul navelor cu capacitate mai mare de transport. Aceste lucruri se vor rezolva pentru că există proiecte mari de finanțare pentru sistematizarea cursului Dunării. Este vorba nu doar de menținerea adâncimilor, ci și de realizarea unui sistem de semnalizare pe fluviu și de insuficiența infrastructurii rutiere și feroviare. În prezent, în portul Constanța se stă destul de mult cu un container, ajungându-se până la două săptămâni de așteptare, ceea ce este greu de acceptat de către unii importatori. „CFR Infrastructură” a demarat proiectul de modernizare a liniei ferate Constanța-București. Până în anul 2008 vor exista condiții tehnice să se circule pe calea ferată cu 200 km/h, pe acest traseu, timp în care va fi finalizată și autostrada dintre litoral și capitală.

Există un studiu de fezabilitate și un proiect de execuție pentru extinderea capacității feroviare în interiorul portului Constanța. A fost câștigată licitația pentru execuția unui nou pod peste Canal ce va fi construit, începând cu anul 2007. În 2006 s-a obținut finanțarea de la bugetul de stat pentru extinderea căii ferate portuare. Sumele primite pentru 2006 și 2007 sunt de circa 11 milioane de euro. Portul va fi gata cu investițiile sale în momentul în care CFR și Autoritatea Națională a Drumurilor își vor finaliza investițiile lor. Cu alte cuvinte, până în anul 2008, România pune bazele viitoarei explozii a traficului containerizat, pe mare, pe fluviu, pe calea ferată și pe autostradă.

# Impresii din călătoriile pe mare ale scriitoarei Ana Ruse

O nouă carte de călătorii a fost editată de doamna profesoară Ana Ruse, colaborator apropiat al Ligii Navale Române și al revistei „Marea Noastră”. Cartea se intitulează „Evantai în imagini” și prezintă, într-un stil literar ales...imagini, adică impresii de călătorie, din Polonia, Suedia, Norvegia, Finlanda și Danemarca.

În capitolul „Suedia-vis împlinit” primul subcapitol este intitulat „Prima noapte pe vas”, din care reproducem un scurt pasaj:

„Vaporul «Wavel», în inima căruia se odihnea autocarul nostru, alături de altele, este atât de mare că nu simțim tangajul sau ruliul. De altfel, Marea Baltică ne întâmpinase cu un zâmbet albastru și nu dă semne că s-ar supăra, dându-ne emoții sau rău de mare, prin valuri înalte.

Urcăm întâi pe puntea superioară cu liftul până la etajul zece. Soarele deja aruncă sulite de foc spre obrazul liniștit al mării care abia îi așteaptă sărutul. O pace serafică este stăpână peste imensitatea albastră. [...].

Orașul Ystard cu încăpătorul lui port ne primește și pe noi. Autocarul ne așteaptă, și lângă el, o alee de tei încă înfloriți acum la sfârșit de iulie.

- Suedia vă descoperă un teritoriu al pădurilor și lacurilor. După capitală, ne spune Marina, (ghidul excursiei - n.n.) Göteborgul este al doilea mare oraș și un important port. Îl vom vizita la întoarcere. Al treilea oraș este Malmö, tot port, legat nu de mult de Danemarca printr-un tunel rutier ce trece pe sub apele Balticeii.

de nord sunt acoperiți de zăpezi permanente. Laponii ce locuiesc în nord, crescătorii de reni, sunt altă parte a populației Suediei, cu o viață aparte adaptată la condițiile climaterice”.

„Plimbare cu vaporul pe fiord” este un

salvare. [...].

Curentul e cam mare, cred că în curând vom mai coborî o punte și vom sta la pupa.

Mergem întâi către S-E, apoi apele se îngustează și pornim spre S-V până la capătul fiordului. Apa, la țârm, pare de



Norvegia - Vedere de pe Promotoriul Dalsnilba

segment din capitolul despre Norvegia.

Reproducem prima parte a acestei însemnări:

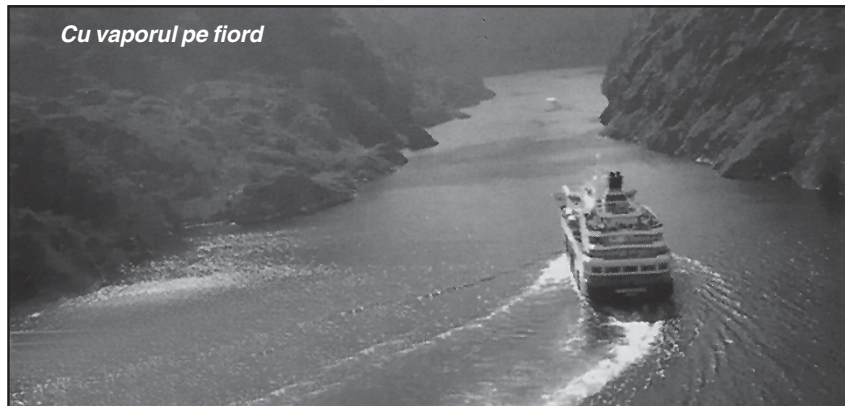
„Alchimii tainice pictează cerul dimineții harnice cu fantastice culori. Daniel ne invită să urcăm în autocar. Marina ne întreabă dacă ne este dor de încă o cascadă. Se cheamă Cascada Doamnei. Ajungem

smarald reflectând verdele pădurilor ce se întind până la unda apei. Ici, colo, câte o fermă sau o casă de vacanță. Ultima porțiune a fiordului este atât de îngustă încât ne pare că munții se prăbușesc peste noi. Vaporul merge încet și siajul este mic. Pe țârm, un grup de foci nu par deranjate de trecerea noastră. Malul fiind aproape, Marina ne atenționase să nu vorbim tare. În depărtare, zărim niște forme alungite, de culoare închisă și o păcălim pe Vera că sunt foci ca să-și pregătească repede camera. Era un grup de caiace. Râde și ea cu poftă de păcăleală. Ne intersectăm cu un vapor și urmărim un stol de pescăruși însoțindu-i pe turiști, în dorința de a căpăta ceva de mâncare. Se vede un port în depărtare și câteva vase.

Ajungem la Gutvangen și debarcăm. Căutăm autocarul, dar nu se vede. Marina află că are ceva probleme și va ajunge puțin mai târziu. Este timpul să colindăm prin micul port”.

Cartea este frumos ilustrată cu fotografii făcute pe timpul călătoriei în țările scandinave.

G.I.Petre



Cu vaporul pe fiord

Vechea capitală, Uppsala, se află la nord de cea actuală. Și ea ne așteaptă să-i descoperim frumusețile. Munții din partea

într-un mic port și ne imbarcăm pe vasul Lady Ellisbeth. Are trei punți. Pe cea superioară sunt niște lăzi cu veste de

# 130 de ani de la Războiul

## Participarea Marinei române la evenimentele din 1877

*Maistru militar principal (r)*  
Petre MARAVELA

De la marea confruntare militară de acum 130 de ani, voi aminti doar unele acțiuni din zona Dunării, în special ale Marinei Române.

După reizbucnirea „crizei orientale“, a luptei de eliberare a popoarelor balcanice și a disputei dintre cruce și semilună, un război ruso-turc devine iminent.

Încercările de pace europene și de neutralitate a României nu reușesc. Măsuri de apărare sunt necesare, ținând cont și de cantonarea spre malul fluviului a numeroase foarte otomane.

Pe malul românesc se fortifică punctele Brăila, Giurgiu, Turnu Măgurele, Gruia, Bechet și altele; se amenajează redute pe dealurile Barboși pentru protejarea podului de peste râul Siret; se execută fortificații pentru amenajarea de baterii și redute la Calafat.

După convorbiri cu Rusia – septembrie 1876 în Crimeea, ambele armate se pregătesc.

Mica diviziune, formată din 3 nave cu aburi, execută trageri de artilerie la gura brațului Oceakov – pe 21 octombrie.

Ofițeri ruși fac recunoașteri în punctele propice pentru forțarea fluviului, Marina rusă organizează la Țiglina un depozit pentru torpile (de școndru), arme și muniții.

Anul 1877 va fi greu, pe 21 martie otomanii jefuiesc portul Bechet.

Mobilizarea generală, aprobată prin Decretul din 6/18 aprilie duce la pregătirea căzărnilor și a spitalelor militare la Brăila, Galați și Ismail, cât și a Arsenalului Marinei.

Dunărea nu era deloc pustie, inamicul organizase Flota Otomană de Dunăre, cu următoarele nave:

- „Resmo“ și „Arkadi“ (de comandament);
- „Hifz-ur Rahman“ și „Lutfu Celil“ (corvete cuirasate cu vele și elice);
- „Podgorice“, „Bogurtlen“, „Iskodra“, „Semendere“ și „Feth-ul Islam“ (canoniere fluviale cuirasate);
- „Seyfi“ și „Hizber“ (monitoare fluviale);
- „Akka“, „Sunne“, „Şevket“, „Numă“ și „Varna“ (canoniere de lemn cu vele și elice);
- 3 remorchere, 4 nave de transport cu elice, 12 cu zburatori; dar și vase sau corăbii civile ce făceau comerț în porturile dunărene.

Pe 9/21 aprilie, yachtul „Ștefan cel Mare“ (352 tone, 58 metri, cu tunuri de 78 mm), comandat de căpitanul Vasile Urseanu, cu navele „România“ (150 tone, 35 metri, cu tunuri de 45 mm), „Fulgerul“ (canonieră cuirasată de 90 tone, 25 metri, cu tunuri de 87 mm) și 4 șleपुरi la remorcă, intră pe râul Prut. În localitatea Giurgiuilești, maiorul Ioan Murgescu predă bastimentele rușilor, cu piloții și mecanicii la bord, unde li se întăresc copastiile.

Flota este completată cu vase



**Maiorul Ioan Murgescu, erou la atacul de la Măcin, 1897**

comerciale închiriate sau cumpărate, iar cu trenul sosesc șalupe torpiloare rusești.

Maiorul de marină Nicolae Dumitrescu Maican – comandantul Flotei, este numit comandant al bateriilor de la Calafat, armate cu echipajele navelor predate.

Comandanții bateriilor erau: căpitanii Ion State, Vasile Urseanu, și Mihai Drăghicescu; locotenenții: Ionescu, Capitanovici; sublocotenenții: Ilie Irimescu, Emanoil Koslinski, Mavrodi, Ponici și Georgescu.

În acest timp, bandele de cerkezi și bașbuzuci trec frecvent fluviul, executând razii asupra satelor de români și a pichetelor de grăniceri Chiseleț, Oinacu (pe 23 aprilie), Șoimu, Verașca sau Șocariciu.

Navele militare turcești prădează corăbiile și capturează peste 200 de

ambarcațiuni de pe râul Jiu (22 aprilie), portul Bechet (16 aprilie) sau Siliștra (20 aprilie); dar riposta forțelor române este promptă.

Artileria turcă deschide focul asupra orașelor: Brăila (21 apr.), Reni, Călărași, Bechet, Oltenița și altele; dar curând trupele rusești ajung la malul Dunării, întărind toate punctele importante.

Și navele turcești deschid focul asupra porturilor românești (21, 24 sau 27 aprilie).

Atacurile culminează pe 26 aprilie/8 mai, la ora 14.15, când artileria din Vidin bombardează Calafatul timp de 3 ore, după care începe duelul artileristic masiv al conflictului.

Primul proiectil românesc ce trece peste Dunăre, este tras de tunul nr.1, din bateria a-2-a (comandată de locotenentul E. Dănescu) a Regimentului 1 Artilerie.

Bateriile 1,2 și 6, trag în acea zi 130 de lovituri, bubuitul lor „făcând“ turul României, domnitorul Carol aflat la Calafat va exclama: „Asta-i muzica care-mi place“.

Dunărea devine un mare teatru de război, bateriile românești și rusești trag în tot ce mișcă, multe nave turcești se retrag după ostroavele de la malul drept, sau în deltă.

Încep și atacurile turcești; în 27 aprilie nave militare pleacă din portul Rusciuc spre Smârda, pe 1 mai spre Malul Roșu, în 4 mai de la Siliștra.

Pe 29 aprilie/11 mai, nave turcești încearcă ieșirea de pe brațul Măcin, iar corveta cuirasată „Lutfu Celil“ (2540 tone, 61 metri, cu 2 tunuri de 203 mm și 2 de 178 mm, cu 140 de marinari) este scufundată de artileria rusă din Brăila, după 30 de lovituri.

Duelul se mută la Oltenița-Turtucaia.

În 30 aprilie/12 mai, Parlamentul aprobă ruperea relațiilor cu imperiul Otoman.

Brăila este bombardată pe 3 și 6 mai; nava „Iskodra“ trage asupra Islazului (4 mai) dar tunurile românești îi lovesc catargul și coșul. Atacurile continuă în 8 și 11 mai la Bechet.

Vestea care generează entuziasm, în sufletele românilor, are loc pe 9 mai 1877, când la ora 14.00, Parlamentul României proclamă Independența țării. Mihail

# de Independență a României

Kogălniceanu – primul ministru – declară în Parlament: „Suntem independenți, suntem națiune de sine stătătoare“.

Pe 12 mai, un detașament de militari români, fac o incursiune cu bărcile la malul drept în zona Măgura-Ghigenen.

După ce maiorul Ion Murgescu, bun cunoscător al zonei fluviale, este detașat pe 10 mai la Comandamentul flotei ruse, se pregătesc, la Barboși (pe Siret), 4 șalupe dotate cu torpilă de școndu. Acestea erau: „Xenia“ – comandată de locotenentul Șestakov, „Djight“ – comandantă de aspirant Persine, „Țarevna“ – comandată de aspirantul Ball și „Țarievici“ („Rândunica“ de 9 tone) – comandată de locotenentul Dubasov (care era și comandantul grupării), având la bord pe maiorul Murgescu, pilotul Ștefan Constantinescu și mecanicul Pavel.

Ținta lor – navele ancorate pe brațul Măcin „Feth-ul Islam“, „Kilic Ali“ și „Seyfi“.

În noaptea de 14 mai/26 mai, la ora 02.30, școndu cu torpilă al șalupei „Țarievici“ (Rândunica) lovește nava din aval, „Xenia“ dându-i o altă lovitură înspre prova. Monitorul turc „Seyfi“ (de 400 tone, 48 metri, cu 2 tunuri de 120 mm și 60 de marinari) se scufundă pe brațul Măcin.

În aceeași zi, o navă otomană pleacă din Rahova și deschide focul asupra localității Corabia timp de trei ore; în 16 mai două monitoare atacă portul, dar sunt respinse.

Rușii blochează canalul Sulina, Dunărea fiind barată și în zonele Reni, Brăila, Galați, Flămânda și Corabia prin amplasarea barajelor de mine.

Un grup de cinci nave, printre care „Fulgerul“ și „Rândunica“, face recunoașteri în zona Hârșova, instalând baraje de mine în 26 și 29 mai pe canalul Vâlciu, pe brațul Măcin și amonte de Brăila.

Bombardamentele continuă la Calafat-Vidin. Pe 22 mai, unele grupări otomane încearcă debarcarea la Rast și Bistreț, în 23 și 27 mai la Ostroveni, pe 29 mai la Bechet, dar toate atacurile sunt respinse. Lupta se dă pe ostroave, artileria română vizează orice mișcare de pe malul drept al Dunării.

Pe 12 mai Calafatul și cetatea Vidin trag timp de 6 ore.

În noaptea de 9 iunie, la km 163, armata rusă forțează fluviul prin amplasarea unui pod de vase. Navele românești ajută operațiunea.

Sunt eliberate localitățile Măcin, Tulcea, Isaccea.

Consiliul de război rus, condus de

marele duce Nicolae, stabilește pentru 14/26 iunie forțarea fluviului la Zimnicea-Șiștov. Montarea podului de vase se execută cu ajutorul celor 150 de pontoane și 60 de plute coborâte pe râul Olt, ce trec noaptea pe lângă Nicopole; acțiunea surprinde inamicul; timp de zece zile trec fluviul 120.000 de militari.

Trecerea Dunării de către primele unități române s-a făcut pe 16 iulie, într-un mod solemn. Regimentul 5 infanterie cu drapelul desfășurat a fost îmbarcat pe un șlep tras de remorcherul „Aneta“, în acordurile marșurilor patriotice.

După eșecul rușilor la Plevna și vestita telegramă primită de domnitorul Carol de la ducele Nicolae (19 iulie), Armata de Vest



**Maiorul Nicolae Dumitrescu Maican, comandantul Flotei române în 1877**

ruso-română, este comandată de domnitorul român. Malul drept este pregătit (12-14 august), localitățile Măgura și Ghigenen sunt ocupate, podul românesc peste Dunăre se amplasează la km 622 – Siliștioara, unde fluviul are 1240 metri lărgime, un ostrov și un banc de nisip.

Colonelul E. Arion conduce lucrările între 14-19 aug., șalupele „Bucur“ și „Rândunica“ lucrează zi și noapte, podul are 1036 metri, 120 pontoane și căluși.

Pe 20 august, podul și trupele sunt inspectate de Carol, care le adresează Ordinul de zi, în prezența populației și a oficialităților; armata română trece fluviul pe 21 august – ora 17.00, în sunetul fanfarei, cu steagurile desfășurate.

Domnitorul Carol sosește la Poradim, unde ia comanda de la generalul Zotof iar

după trecerea trupelor, podul se demontează și se mută la Turnu Măgurele.

Între Vidin și Rahova, un bastiment otoman, intercepta nave și bombardea localități, fapt ce duce la hotărârea de anihilare a sa.

Acest ordin îl primește maiorul Nicolae Dumitrescu Maican, care stabilește în punctul Râiosu – bateria „Perseverența“ cu trei obuziere de 120 mm cu 600 de obuze și 3 tunuri de 90 mm; iar punctul de observare în ostrovul Canapa.

Toate acestea în perioada 21 oct – 4 nov. Distanța până la nava inamică ce se adăpostește după ostrovul Chiftele era de 1850 metri.

Odată cu Ordinul nr.377, tragerile indirecte încep pe 7 nov la ora 11.00 și după 77 de lovituri, la ora 16.00, puntea de 33 mm este străpunsă, pulberea producând explozia. Canoniera fluvială „Podgorice“ de 33 tone, 31 metri, cu 2 tunuri de 150 mm și 2 de 76 mm care au tras 180 de proiectile, se scufundă cu 45 de marinari la bord.

Tot în această acțiune, marinarii artileriști conduși de locotenentul Peticari și dirijați de maiorul Maican, scufundă și remorcherul de lemn cu zături „Ceylan“ și două șlepuri.

În 25 octombrie, pentru protejarea podului de la Turnu Măgurele, se instalează la Nedeia un baraj de mine, operație executată de marinarii conduși de căpitanul Mihail Drăghicescu.

Deja, ambele maluri ale Dunării, de la Baziaș la Turnu Măgurele sunt controlate de români.

Victoriile de la Plevna și Rahova fac turul țării, dar și al Europei.

Vine frigul, podul Turnu Măgurele este distrus de sloiuri. Trupele se întorc acasă cu ajutorul flotei.

Pentru Marina Română, concluziile au fost:

- participarea cu toate navele la război;
- au avut loc operațiuni noi;
- altele fuseseră exersate;
- pe Dunăre s-au instalat 13 baraje de mine și 4 poduri (2 rusești).

Războiul ruso-turc a devenit pentru români – Războiul de Independență. Românii au avut mari pagube materiale și multe sacrificii (7500 de morți și răniți). Printre participanții la luptele pentru consfințirea pe câmpul de război a Independenței, s-au aflat și MARINARI, înaintași ai noștri, cărora, acum 130 de ani de la evenimente trebuie să le dăm ONORUL.

# 130 de ani de la Războiul

## Un episod al Războiului de Independență Misiunile vapoarelor „Ada” și „Bucur”

Ing. Dan STROESCU

Se împlinesc 130 de ani de când România și-a câștigat independența de stat, prin jertfa supremă a multor fii ai ei pe câmpurile de luptă ale Bulgariei. Printre aceștia s-au numărat și mulți marinari. Dunărea, la 1877, a fost un teatru de luptă în care a curs mult sânge românesc.

Evenimentele redate în continuare, puțin cunoscute, scot în evidență sacrificiul marinarilor români din războiul pentru neatărnare.

În urma declarării stării de beligeranță dintre Rusia și Poarta otomană, la 1877, aceasta din urmă a făcut cunoscut puterilor europene ale timpului că Dunărea este blocată navigației, de la guri în amonte, spre Porțile de Fier, pentru toate pavilionele. Turcia în acea vreme stăpânea întregul mal drept al fluviului, până la gura de vărsare a Timocului râul care o despărțea de principatul semiindependent al Serbiei.

Rusia, în orgoliul ei de mare putere militară, a vrut să demonstreze Europei că această blocadă este ineficace pentru ea. În acest scop a cumpărat din Austro-Ungaria, de la Budapesta, un mic vapor care purta numele „Ada”, navă propulsată cu zbuturi, acționată de o mașină cu aburi ce dezvoltă o putere de 20 C.P. Vasul a fost adus la Turnu Severin, unde a făcut pregătiri

pentru spargerea blocadei fluviale impusă de Turcia. Se intenționa ca aceasta să forțeze trecerea de la gura Timocului, în aval, până la Zimnicea. La Severin nava a fost armată cu echipaj românesc din Corpul Flotei: un sergent, un caporal și 6 mateloți și avea pilot pe Anton Cuglivan, pilotul de pe bastimentul „Ștefan cel Mare”. La bord se aflau și doi ofițeri de marină ruși, în total un echipaj de 11 oameni.

În data de 14 iunie 1877, seara la ora 21 și 30 minute, „Ada” pleacă din Severin în misiunea sa, după ce, în prealabil, trupele de la pichetele românești înșirate pe malul stâng al Dunării au primit ordin să-i protejeze trecerea.

În ziua de 16 iunie, nava ajunge în apropiere de Calafat și se adăpostește după micul ostrov Golia. Pe întregul parcurs a fost întâmpinată cu foc neîntrerupt de infanterie și de artilerie, atât din partea turcilor, cât și din partea pichetelor românești care au confundat-o. Confuzia s-a datorat faptului că nava era pictată în negru și nu în culoarea albă, așa cum acestea au fost înștiințate.

Seara, de la ora 22 și 40 minute „Ada” își continuă drumul în aval de Calafat. În timp ce trecea prin dreptul Vidinului, între bateriile de coastă românești de la Calafat și cele din cetatea Vidinului, avea loc un schimb intens de artilerie. Acest lucru a favorizat trecerea

navei mai departe, fără ca aceasta să sufere avarii.

După miezul nopții, la ora 0 și 30 minute „Ada” trece prin dreptul localității Arcer-Palanka, unde a fost întâmpinată, din nou, de focul artileriei turcești. Un obuz lovește roata zbutului din bordul tribord pe care o sfărâmă. Totuși nava depășește acest punct și se adăpostește după un ostrov, în amonte de Bechet. Aici a stat ascunsă câteva zile până ce a fost descoperită și atacată de un monitor turcesc. Neavând mijloace de a se împotrivi, căpitanul rus al „Adei” hotărăște abandonarea navei în acest loc și scufundarea ei pentru a nu cădea în mâinile inamicilor. Echipajul s-a salvat înot pe malul românesc.

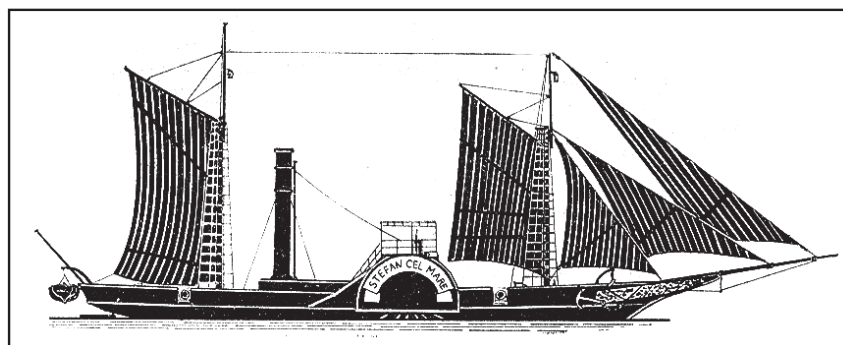
La sfârșitul lunii iulie „Ada” a fost ranfluată de ruși, a fost reparată și a primit misiunea de a forța din nou linia Dunării. De această dată avea la bord un echipaj rusesc, sub comanda căpitanului de marină Leontiev. Pilotul vasului era grec.

Pe data de 7 august „Ada” pornește forțarea Dunării pentru a doua oară. Nava trece cu bine punctul de la Rahova, dar în aval de această localitate, din cauza unei erori de pilotaj, se pune pe uscat într-un banc de nisip. Turcii văzând că vasul era în dificultate aduc pe mal o baterie mobilă de artilerie și îl bombardează violent, producându-i mari avarii printre care și distrugerea cârmei.

În această situație, cu nava rămasă fără guvernare, echipajul decide abandonarea ei. Acesta se salvează înot până la un ostrov apropiat. Nu exista la bord nici o barcă în dotare. Ulterior, bande de cerchezi din Rahova ocupă nava părăsită și după ce o jefuiesc, îi dau foc.

Echipajul „Adei”, refugiat pe ostrov, a fost salvat a doua zi de către un pichet de grăniceri români și adus la mal cu o luntră din dotarea acestuia.

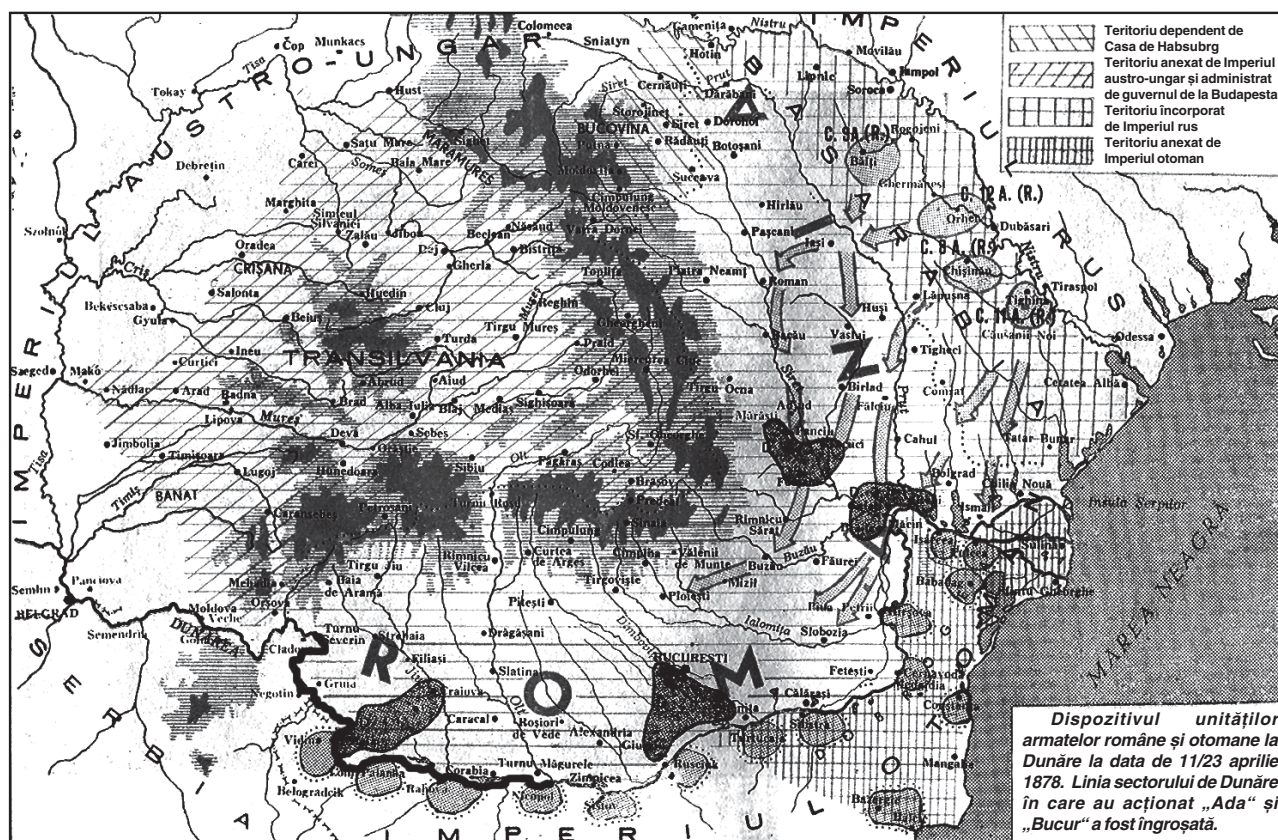
O a doua navă ce a avut misiunea de a forța blocada Dunării, între gura de vărsare



Nava „Ștefan cel Mare”, într-o viziune grafică aproximativă, reprodusă din cartea „Corăbii străbune”, de Cristian Crăciunoiu

<sup>1</sup> Prima navă militară a Flotei Române după Unirea Principatelor Moldova și Țara Românească. A fost construită în anul 1865 în Austria la Șantierul Naval din Linz. În 1867 în urma abordajului pasagerului unguresc „Szekeny Istvan”, este scufundată. În același an este ranfluată și reparată în Ungaria, la Budapesta. Reintră în serviciul Flotei în anul 1968. În anii următori este folosită ca yacht regal. În timpul războiului de Independență a fost cedată marinei ruse executând transporturi de trupe și materiale militare. Nava „Ștefan cel Mare” avea următoarele caracteristici: lungime - 58 m; lățime - 9,8 m; pescaj - 1,1 m. Vasul era propulsat cu zbuturi acționate de o mașină cu aburi ce funcționa pe cărbuni. Viteza în apă moartă 14,8 km/h.

# de Independență a României



a Timocului, până la Rahova și apoi mai departe până la Turnu Măgurele, a fost micul remorcher sub pavilion românesc „Bucur”. Nava, care era mai mult o șalupă, era armată cu echipaj românesc, fiind comandată de sublocotenentul Mavrodi, din Corpul Flotilei.

Micul bastiment a plecat în misiune din Severin în ziua de 11 august 1877, ajunsă la gura Timocului, nava fu întâmpinată de pe malul turcesc de un puternic foc de infanterie. Trecând cu bine de acest punct și-a continuat drumul spre Calafat, îndurând în tot acest timp, împreună cu echipajul o ploaie de gloanțe. După un scurt repaos în acest port, vasul a plecat mai departe. În dreptul Canapei, un număr mare de bărci, pline cu tătari îi taie drumul.

Sublocotenentul Mavrodi, intuind pericolul, eșuează nava pe coada unui ostrov și împreună cu echipajul o părăsește, trecând înot pe malul românesc. Văzând-o părăsită, turcii încearcă să pună mâna pe ea dar a fost bine apărată de focul de

infanterie a pichetelor de grăniceri români.

Pentru recuperarea lui „Bucur” a venit la fața locului, de la Calafat, căpitanul Drăghicescu Mihai, care împreună cu o echipă de marinari avea misiunea să treacă pe ostrov și să demonteze mașina și corpul, piesele componente să fie aduse la mal și ulterior să le reasambleze. Operațiunea executată cu foarte mare greutate, sub o ploaie de gloanțe din partea turcilor, a fost dusă la bun sfârșit. S-a lucrat, în special, noaptea.

Piesele componente ale coprului și ale mașinii, cu toată împotrivirea turcilor care trăgeau neîncetat, au fost încărcate în căruțe și trimise la Turnu Măgurele. Aici ele au fost reasambalate, iar remorcherul „Bucur” refăcut.

Operațiunea fiind încheiată nava a luat mai apoi parte, împreună cu șalupa „Rândunica”<sup>2</sup> la construcția podului de vase de la Turnu Măgurele, ce a unit cele două maluri ale Dunării, drumul care a condus spre glorie întreaga armată română.

## Bibliografie:

1. Locotenenti Eugeniu Botez și Kiritescu Nicolae, *Războiul pe Dunăre, vol. I, București, 1905;*
2. Lt. colonel Mihai Drăghicescu, *Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării de la Varna la Odesa, București, 1943;*
3. Lt. comandor C. Ciuchi, *Istoria marinei române în decurs de 18 secole, Constanța, 1906;*
4. Nicolae Bârdeanu, Dan Nicolaescu, „Contribuții la istoria marinei române”, *Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1979.*
5. George Petre, Ioan Bitoleanu, „Tradiții navale românești”, *Editura Militară, București, 1990.*
6. Comandor Anton Bejan și colectivul, *Dicționar enciclopedic de Marină, Editura Societății Scriitorilor Militari, 2006.*

<sup>2</sup> Șalupa „Rândunica” a fost construită în Anglia și a intrat în componența Flotilei în anul 1875. Era armată cu torpilă de școndru. În timpul Războiului de Independență s-a distins prin torpilarea monitorului turcesc „Seyfi” pe canalul Măcin. Avea următoarele caracteristici: lungime - 15 m; lățime - 3 m; pescaj - 0,75 m; viteza 8Nd; greutatea 9 tone.

**PRIMUL RĂZBOI MONDIAL PE DUNĂRE**

# Participarea unităților de marină ale beligeranților în cadrul „Manevrei de la Flămânda“ (IV)

*Comandor.dr. Marian SÂRBU - Statul Major al Forțelor Navale*

În cursul zilei de 21 septembrie, la Flota de Operațiuni s-a primit solicitarea de la *Grupul de Divizii Radian*, situat la aripa draptă a *Armatei de Dobrogea*, de a asigura concursul canonierelor ruse, în bombardarea pozițiilor ocupate de artileria de calibru mare a inamicului.<sup>1</sup>

Canonierele *Teretz* și *Kubanetz*, au ocupat o poziție de tragere la km. 309, executând foc asupra cotei 115 Mârleanu și Vlahchioi, tirul fiind condus de observatori de pe ambele maluri.

În urma unor informații conform cărora, pe canalul dintre Ostrovul Fermecatu și malul drept circula o șalupă și lotci inamice, Comandamentul *Escadrei de Dunăre* a ordonat executarea pe timpul nopții a unei cercetări de către vedeta nr.2, *Cpt. Bogdan*, protejată de monitorul *I. C. Brătianu*. De asemenea, pentru siguranța malurilor vedetele nr.5, *Mr. M. G. Ioan* și nr.6, *Mr. I. Șonțu* au patrolat pe malul stâng, până la km. 326.<sup>2</sup>

Datorită insuccesului operației de la Flămânda, a cărei acțiune subsidiară era și acțiunea ofensivă a *Armatei de Dobrogea*, Marele Cartier General a decis în după-amiaza zilei de 23 septembrie, sistarea ofensivei trecându-se la acțiunea de apărare activă.

În concluzie, acțiunea *Flotei Româno-Ruse* pe timpul *Manevrei de la Flămânda* s-a concretizat prin ajutorul eficace dat flancului drept al *Armatei de Dobrogea*, prin trageri împotriva artilerie inamice din zona *Brigăzii germane Bode*, în regiunea Alimanu, satul Movila și Vlahchioi, coada bălții Baciul și prin susținerea recunoașterilor zilnice trimise de



Monitor pe Dunăre

*Brigada colonel Cratero* din *Divizia a 2-a* în sectorul său de responsabilitate.

Navele Flotei au executat misiuni de recunoaștere, în special cu vedetele susținute de către un monitor, și trageri împotriva artileriei grele inamice la distanțe de 6.000-7.000 de metri cu monitoarele și canonierele ruse.

Relațiile dintre Comandamentul Flotei și cel al Diviziunii de Canoniere ruse au fost normale, comandanții de nave executând prompt și cu bune rezultate misiunile primite de la comandantul Flotei, contraamiral Nicolae Negrescu.

Considerăm că, desfășurată în aval de Turtucaia, operația de trecere peste Dunăre putea fi un succes. În alegerea locului de trecere se putea găsi un punct mai favorabil, de exemplu platoul de la Popina (km. 403), care era mărginit de un mal cu povârniș abrupt. În favoarea alegerii acestui loc se

putea pune bază pe estacada de la km. 442, cu cele patru linii de mine *Hertz*, care se întindea pe o lungime de 1 km. și care forma un obstacol major pentru Flota Austro-Ungară, acest lucru a fost de altfel dovedit pe timpul lunii decembrie, când au fost necesare opt zile pentru a se deschide o cale de deplasare spre Oltenița, din ordinul mareșalului Mackensen.

Nu lipsit de importanță este de amintit faptul că bateriile de pe crucișătorul *Elisabeta* se găseau amplasate în acest loc. Pe de altă parte, dacă se hotăra să se apeleze la serviciile Flotei, aceasta putea ajunge în acest loc înaintea navelor austro-ungare.

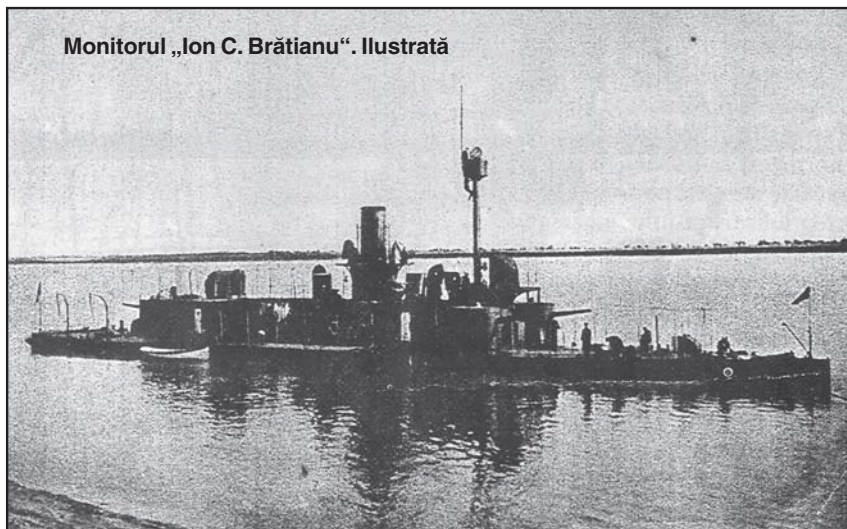
Condiția esențială pentru reușita unui astfel de operații o reprezintă secretul absolut și luarea unor măsuri organizatorice stricte. Ori, din prima zi, presa vremii a abordat modalitățile de acțiune a celor doi generali,

<sup>1</sup> Arhivele Militare Române, fond Marele Cartier General, dosar nr. 5. <sup>2</sup> Ibidem, fila 634, Rapoartele Operative nr. 306 și 308; fila 301; Ordinul de Operație nr. 167;

Mackensen și Averescu, oferind detalii bogate.<sup>3</sup> Pe baza unor astfel de informații și a celor culese de pe teren, la 14 septembrie, aviația bulgară i-a adus la cunoștință generalului Toșev, faptul că românii execută mișcări de trupe la est de Oltenița, iar coloane de militari din diferite direcții se îndreaptă spre Dunăre. În același raport se menționa existența unei aglomerări de material pentru executarea unui pod în satul Pueni.<sup>4</sup> Generalul bulgar îi împărtășea trei zile înainte de trecere, temerile sale marelui Mackensen.

Dealtfel, comandantul *Armatei a III-a Bulgare*, recunoaște importanța strategică a „Manevrei de la Flămânda”, spre deosebire de generalul Ludendorf, care în memoriile sale de război, considera că această îndrăzneală acțiune a trupelor române nu putea să schimbe cursul evenimentelor din Ardeal și Dobrogea. Obiectiv, generalul Toșev, recunoaște că acțiunile de la Flămânda au produs „tulburare în Bulgaria și griji pentru mareșalul Mackensen”<sup>5</sup>. El a înțeles totodată că un eventual succes al trupelor române, pus în strânsă legătură cu atacurile *Armatei de Dobrogea*, putea să destabilizeze situația din Dobrogea și chiar din Salonic.<sup>6</sup>

Se poate comenta „manevra de la Flămânda”, aducându-se argumente pro și contra, dar, în același timp, istoria ne învață să judecăm faptele prin prisma rezultatelor obținute. Din această perspectivă, putem afirma, fără teama de a greși că această operație concepută de Marele Cartier General nu a fost cea mai potrivită opțiune, în contextul desfășurării operațiilor militare, consumând timp și forțe, rezultatul nefiind pe măsura obiectivelor propuse.



Monitorul „Ion C. Brătianu”. Ilustrată

Nota redacției: autorul atașează mai multe anexe din care prezentăm un extras privind

- grupul dragă-mine  
- grupul vedetelor antisubmarin - 6 vedete

#### SITUAȚIA ȘI RAPORTUL DE FORȚE PE FRONTUL ROMÂN 2/15.09-20/31.09.1916<sup>7</sup>

##### FORȚE NAVALE

1. Flota Româno –Rusă de Operațiuni

a. Escadra de Dunăre cu

- 2 Divizii de monitoare
- grupul vedetelor
- grupul canonierelor și șalupelor
- Apărarea sub Apă- pusă sub ordinea Armatei a 3 a

a. Diviziunea Canonierelor ruse, compusă din 3 canoniere armate cu: 6 pise calibru 150 mm, 20 de pise calibru 120 mm și 6 pise calibru 75 mm.

2. Flota rusă din apele teritoriale maritime românești care cuprindea:

- cuirasatul *Rotislav*;
- grupul contratorpiloarelor- 4-6 unități
- grupul submarinelor tip Kars

Flota de mare avea:

- 6 pise de artilerie de 250 mm
- 4-6 pise de 75 mm.
- 32-42 tunuri de 47 mm.
- 6 mitraliere

Forțele germano-bulgare de Dunăre:

Flota Austro-Ungară dislocată la Belene, compusă din:

- Diviziunea I a Monitoare- *Bosna, Sva, Inn*
- Diviziunea a II a Monitoare- *Bodrog, Koros, Szomos, Leitha*
- Grupul de vase patrulă- *Fogas, Czuka, Viza, Barsch, Campo, Vels*
- Flotila de vase motor germană
- 15 unități motorizate ușoare

La Orșova se găseau: 3 vase de război, vasul armat *Almoș*, vasul comandant al grupului operativ colonel von Szivo.

**SFÂRȘIT**



Reprodus din „Blindatele Dunării”, de Cristian Crăciunoiu ș.a.

<sup>3</sup> Vezi Ziarul Universul, nr. 257, din 15 septembrie 1916;

<sup>4</sup> Ibidem, nr. 258, din 16 septembrie 1916;

<sup>5</sup> Ștefan, Toșev, *Operațiile Armatei a II-a în Dobrogea în 1916*, Sofia, 1922, p. 117;

<sup>6</sup> Ibidem, p. 173;

<sup>7</sup> Nicolae, Ciobanu, *Manevra de la Flămânda și implicațiile ei asupra Planului de Campanie al Marelui Cartier General*, în *Revista de istorie militară*, nr.4, 1991; *Marele Stat Major, Serviciul Istoric, România în războiul mondial 1916-1919*, București, Imprimeria Națională, 1913-1914, vol. I, p. 443.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ \* SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



## Căpităni portuare (I)

Comandor (r) dr. Ion IONESCU

As. univ. drd. ec. Grațiela BRÂNZĂ

*Din structura ANR fac parte: 5 căpităni zonale, care au în subordine căpităniile portuare. În nr. 62 al revistei noastre am prezentat căpitănia zonală Constanța. Continuăm cu prezentare căpităniilor zonale fluviale: Turnu Severin, Giurgiu, Galați și Tulcea.*

În structura Autorităților Navale Române sunt 5 căpităni zonale. Căpitănia zonală Constanța am prezentat-o în numărul trecut al revistei. În continuare vom înfățișa celelalte patru căpităni, toate având zona de jurisdicție Dunărea și apele interioare.

Principalele atribuții ale căpităniilor zonale

- supraveghează navigația, controlul și dirijarea traficului de nave în apele naționale navigabile și în porturile românești;
- stabilește necesitatea instalării

sau suprimării semnalelor de navigație, dispune amplasarea dispozitivelor de semnalizare în apele naționale navigabile și controlează funcționarea acestora;

- efectuează formalitățile de sosire/plecare a navelor;
- autorizează agenții economici care desfășoară activități de transport naval în apele naționale navigabile și în porturi;
- coordonează activitățile de asistență, căutare și salvare în apele naționale navigabile și acțiunile în caz de calamități naturale și sinistru naval;

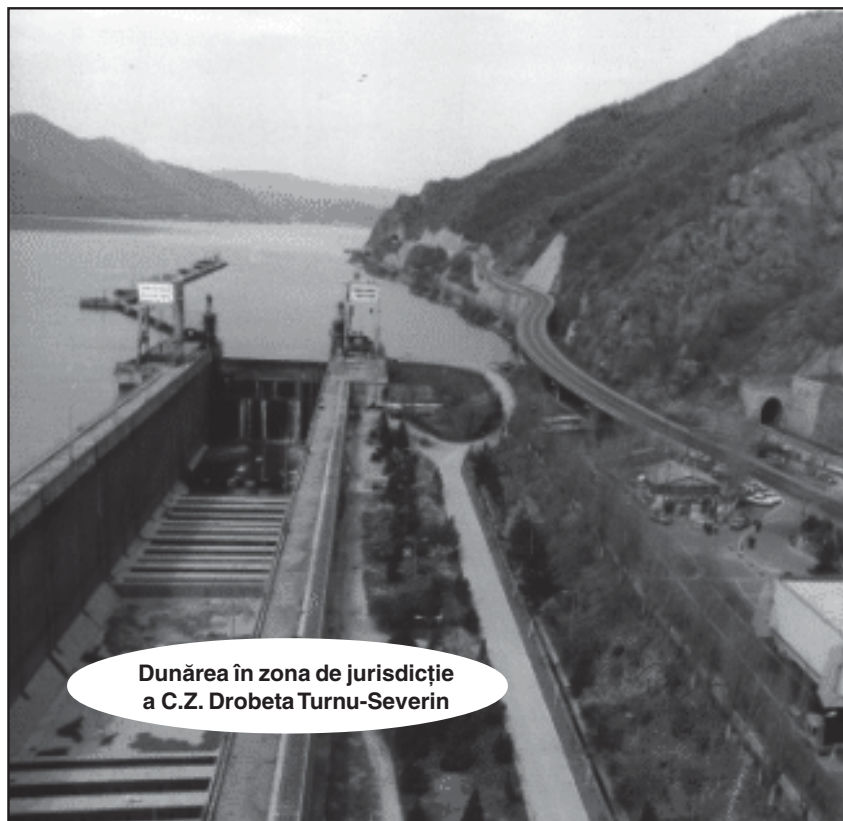
- coordonează activitățile de prevenire, combatere și limitare a consecințelor poluării apelor de către nave aflate în apele naționale navigabile și coordonează acțiunile de intervenție pentru depoluare;

- efectuează înmatricularea și ține evidența navelor care arborează pavilionul român, precum și a navelor aflate în construcție în România;

- autorizează societățile comerciale care desfășoară activități de recrutare și plasare a personalului navigant maritim și fluvial român pentru angajare pe nave care arborează pavilionul român sau străin.

Servicii asigurate clienților

- înmatricularea, transferul de proprietate și eliberarea actului de naționalitate;
- autorizare de reconstrucție, modificare, transformare sau de dezmembrare a navei;
- emiterea permiselor provizorii de arborare a pavilionului român;
- înscrierea/radierea contractelor de închiriere, bare-boat, leasing;
- prelungirea valabilității carnetului de marinar sau a certificatului de conducător de ambarcațiune;
- organizarea examenelor pentru obținerea certificatelor de capacitate de conducător ambarcațiune de agrement;
- autorizarea agenților economici pentru desfășurarea activităților de transport naval sau de selecție și plasare a personalului navigant;
- însoțirea transporturilor speciale pe apă cu mijloace de transport ale căpităniei de port;
- dirijarea traficului pentru controlul siguranței navigației la intrarea/ieșirea în/din porturi/canale.

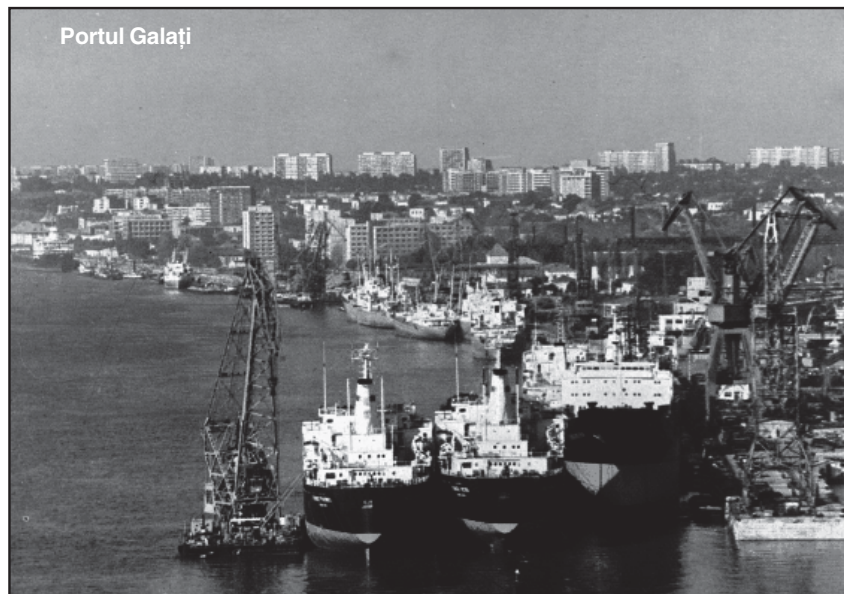


Dunărea în zona de jurisdicție a C.Z. Drobeta Turnu-Severin

### CĂPITĂNIA ZONALĂ DROBETA TURNU-SEVERIN

Zona de jurisdicție:

- Dunărea, de la km 655, la km 1075;



Portul Galați

• Lacurile și apele interioare de pe teritoriul județelor Dolj, Gorj, Mehedinți, Caraș-Severin, Timiș, Hunedoara, Arad, Alba, Bihor, Sălaj, Cluj, Mureș, Bistrița-Nasăud, Satu Mare, Maramureș.

Unitățile componente

- Căpitania Portului Drobeta Turnu Severin
  - o Oficiul de Capitănie Bechet
  - o Oficiul de Căpitanie Calafat
  - o Oficiul de Capitănie Timișoara
  - o Oficiul de Capitănie Dej
- Căpitania Portului Orșova
  - o Oficiul de Căpitanie Moldova Veche

### CĂPITĂNIA ZONALĂ GIURGIU

Zona de jurisdicție

- Dunărea, de la km. flv. 330, la km. flv. 655
- Brațul Borcea, de la km 68 – 100 ambele maluri;
- Lacurile și apele interioare, de pe teritoriul județelor Giurgiu, Brașov, Sibiu, Dâmbovița, Prahova, Călărași, Ilfov și municipiul București, Argeș, Teleorman, Vâlcea, Olt

• În zona de jurisdicție a C.P.Giurgiu se află podul Giurgiu – Russe, situat la km.flv. 488,7. Trecerea se face și ziua și noaptea, prin deschiderea laterală, imediat învecinată deschiderii centrale, situată în dreapta, după sensul de trecere al navelor. Prin aceste deschideri lățimea șenalului este de 120 m, iar înălțimea maximă liberă pe sub pod cu traveea ridicată

este de 27,60 m la cota 0 Giurgiu.

Unități componente

- Căpitania Portului Călărași
- Căpitania Portului Turnu-Măgurele
  - o Oficiul de Căpitanie Corabia
  - o Oficiul de Căpitanie Zimnicea
  - o Oficiul de Căpitanie Oltenița
  - o Oficiul de Căpitanie Snagov

### Locuri oficiale pentru adăpost și iernat

În jurisdicția CP Giurgiu sunt situate două locuri oficiale pentru adăpost și iernat :

- Bazinul Veriga, situat la malul stâng al Dunării, în zona km. flv. 492,1. Caracteristici:
  - lungime de 1000 m
  - lățime - între 120 și 150 m
  - lățimea căii de acces, între 40 și 50 m
  - adâncimea bazinului și a căii de acces este de 2,5 m la cota 0, Giurgiu.

Pe canalul de acces e instalat un far verde cu lumină fixă. Capacitatea sa este de 150 nave, staționarea tancurilor fiind interzisă.

- Bazinul Plantelor, situat la malul stâng al Dunării în zona km. flv. 489,8. Caracteristici:
  - lungime de 2300 m
  - lățime - între 50 și 70 m
  - lățimea gurii de acces între 40 și 50 m
  - adâncimea pe toată întinderea este de 2,0 m la cota 0, Giurgiu.

Capacitatea este de 120 nave, inclusiv nave tanc.

### CĂPITĂNIA ZONALĂ GALAȚI

Zona de jurisdicție

- Pe Dunăre de la Mm 64 – mal drept și de la Mm 72,5 la km 285 – ambele maluri; Brațul Măcin, Brațul Bala, Brațul Borcea până la km 68

- Ambele maluri ale Siretului
- Malul drept al râului Prut
- Lacurile și apele interioare de pe teritoriul județelor Galați, Brăila, Buzău, Ialomița, Vrancea, Covasna, Iași, Harghita, Bacău, Vaslui, Suceava, Neamț și Botoșani.

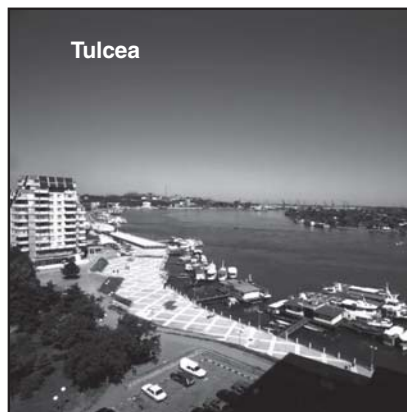
Unități componente

- Căpitania Portului Galați
  - Oficiul de Căpitanie Bica
- Căpitania Portului Brăila
  - Oficiul de Căpitanie Măcin
- Căpitania Portului Hârșova
  - Oficiul de Căpitanie Fetești

### CĂPITĂNIA ZONALĂ TULCEA

Zona de jurisdicție

- Mm 64 Dunărea Maritimă – Mm 0 Brațul Sulina;
- Brațul Chilia, malul drept;
- Brațul Sfântu Gheorghe;
- Litoralul Mării Negre de la Gura Brațului Chilia la Periteasca;
- Delta Dunării.



Tulcea

Unități componente

- Căpitania Portului Tulcea
  - Oficiul de Căpitanie Isaccea
  - Oficiul de Căpitanie Mahmudia
- Punct Lucru Sfântu Gheorghe
- Căpitania Portului Sulina
  - Punct lucru Uzlina
  - Punct lucru Mila 23

# Leții de inițiere

## Navigația maritimă (II)

### DRUMURILE NAVEI

*Contraamiral (r) George PETRE*

Să ne imaginăm că suntem în largul Mării Negre, la bordul unei nave care navigă după compas. Ce este compasul? Este o busolă de navigație. Timonierul pune cărma la tribord și nava întoarce la dreapta. Observăm că rozeta compasului se rotește la stânga. De fapt ea stă, stă orientată tot spre nord, iar noi, cu nava, ne rotim.

**Compasul de navigație** este un instrument nautic ce indică direcția Nordului (suntem în emisfera nordică), cu ajutorul căruia nava ține drumul, adică direcția de deplasare. El poate fi magnetic, giroscopic și giromagnetic.

**Compasul magnetic** este compus dintr-o cutie cilindrică nu prea înaltă, fabricată din metal amagnetic, închisă la partea superioară cu un geam. În interiorul cutiei se află un pivot central cu vârf de iridiu pe care se reazemă, prin intermediul unei ceșcuțițe din piatră dură, un flotor; pe acesta se sprijină rozeta compasului. Interiorul cutiei este umplut cu alcool sau cu uleiuri fine. Flotorul și rozeta au o flotabilitate ușor negativă, ceea ce face ca frecarea dintre ceșcuță și vârful pivotului să fie foarte mică. Pe rozeta compasului, în partea de dedesubt sunt prinse două bare magnetice, care orientează rozeta în direcția Nord. Rozeta vânturilor este gradată de la 0° (direcția Nordului) la 360°, în direcția de rotire a acelor de ceasornic. Drumul navei sau capul (când auzim pe comandant că îl întreabă pe timonier „Ce cap ții?” sau „Ce cap ai?” trebuie să știm că vrea să afle care este drumul în grade indicat de compas) se poate citi după gradația aflată în dreptul liniei de credință trasată pe cutia compasului (linia de credință este în direcția axului longitudinal al navei spre prova). Dacă la compas citesc 15°, înseamnă că nava merge în Drum 15°. Compasul este montat cu ajutorul unei suspensii cardanice (spre a-l ține în poziție orizontală indiferent de balansul navei) pe un suport, denumit picior, în care sunt montați magneți longitudinali, transversali și verticali care

formează un sistem de compensare a deviației compasului, adică a abaterii acestuia de la direcția Nordului datorită magnetismului navei. Există compas etalon (unde va în partea de sus a navei unde magnetismul acesteia este mai mic) și compas de drum sau de cărmă.

**Compasul giroscopic** se bazează pe principiul giroscopului (prin rotirea cu viteze foarte mari a giroscopelor acestea se orientează permanent în aceeași direcție, în cazul nostru spre Nord). Acționarea giroscopelor se face cu motoare electrice (dacă la bord „cade” curentul electric, fugim repede la compasul magnetic). Indicațiile acestui compas nu sunt influențate de magnetismul navei sau de cel terestru. Există un compas mamă (un fel de unitate centrală) și repetitoare giro, legate prin cablu de girobusolă.

**Compasul girostatic** este un compas magnetic stabilizat cu un sistem giroscopic.

#### **Drumul navei (fig. 1 și fig. 2)**

Direcția pe care se deplasează o navă este un DRUM. Pe hartă acest drum se trasează printr-o linie. Puțină lume știe

însă că drumul în navigație este un unghi. În navigație se folosesc următoarele noțiuni: Drum adevărat (Da), Drum magnetic (Dm), Drum compas (Dc), Drum giro (Dg), precum și cele de Declinație magnetică (d), Deviația compasului magnetic (δ), Deviație giro (Δg).

Elipsoidul de rotație care este Pământul se învârtă în jurul unui ax care „înțepă” scoarța terestră în două puncte, unul este Polul Nord, iar celălalt Polul Sud. Liniile ce unesc cei doi poli perpendiculare pe ecuator sunt meridianele. Pe hărțile de navigație meridianele sunt niște linii drepte verticale, perpendiculare pe paralele.

Din punctul navei, de coordonate  $\varphi$  și  $\lambda$ , se trasează imaginar o linie spre Polul Nord. Această linie este meridianul locului. Unghiul între acest meridian și direcția în care se deplasează nava se numește DRUM ADEVĂRAT (Da). Acesta și numai acesta se trece pe hartă.

Dar în afară de Polul geografic (N=Polul Nord geografic) mai există și alți poli și anume Polul magnetic (Nm), „Polul compas” (Nc) și „Polul giro” (Ng). Aceștia se află în poziții ușor decalate

față de poziția Polului geografic. Polul magnetic, spre care se îndreaptă acul oricărei busole, diferă de cel geografic datorită magnetismului terestru

Unghiul dintre direcția spre Polul magnetic și direcția de înaintare a navei se numește DRUM MAGNETIC (Dm).

Unghiul între direcția de la navă la Polul geografic și direcția spre Polul magnetic se numește *Declinație magnetică* și se notează cu  $d$ . Dacă polul magnetic se află spre Est declinația are în calcule semnul plus, iar dacă se

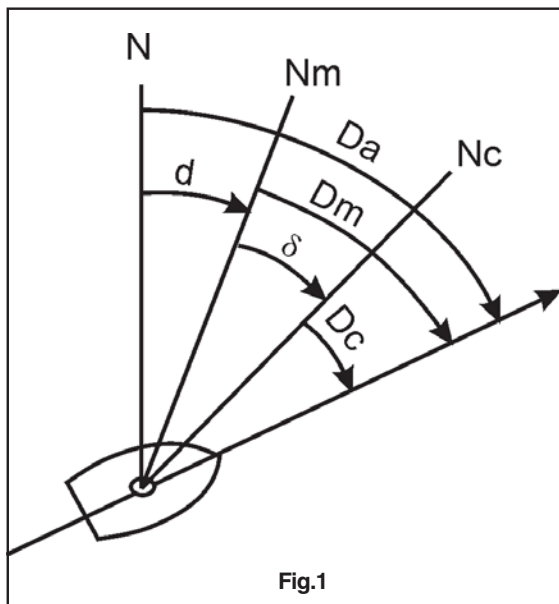


Fig.1

află spre West are semnul minus. Declinația diferă de la un loc la altul, în funcție de latitudinea și longitudinea locului. Ea se află înscrisă pe hărțile de navigație în centrul rozei vânturilor (vezi fig. 3, de la pag. 21, a numărului trecut al revistei noastre). Spre exemplu: „Declinația magnetică 3°24'E (1980); crește cu 3' pe an”.

Cifra 1980 din paranteză indică anul determinării declinației. Pentru a afla valoarea declinației în momentul efectuării navigației, să zicem anul 2007, aflăm diferența de ani (2007-1980=27 ani). Înmulțim cu valoarea creșterii anuale  $27 \times 3' = 81'$  adică  $1^\circ$  și  $21'$ . Deci, declinația în anul 2007 va fi:

$$\begin{array}{r} 3^\circ 24' E + \\ 1^\circ 21' \\ \hline d = 4^\circ 45' E \end{array}$$

Dar noi nu avem la bordul navei instrumentul cu care să „vedem” direcția spre Polul magnetic. Cu compasul de navigație s-ar putea afla această direcție doar în condițiile în care la bord nu s-ar afla corpuri metalice care deviază acul magnetic de la direcția spre Nordul magnetic.

Compasul ne va indica, datorită magnetismului navei, direcția spre „Polul compas”.

Unghiul dintre direcția spre „Polul compas” și direcția de înaintare a navei se numește DRUM COMPAS (Dc) și se citește pe compasul de drum sau pe compasul etalon.

Unghiul între direcția spre „Polul magnetic” și „Polul compas” se numește *deviația compasului magnetic* ( $\delta$ ) și este individualizat pentru fiecare compas de la

bord. Se încearcă anularea ei prin compensarea compaselor magnetice (se mișcă pe orizontală și verticală magnetii din interiorul piciorului compasului), care se execută anual pe mare, într-un poligon, de către specialiști. Nu se reușește pe deplin. Deviația diferă de la o direcție la alta în care este îndreptată nava (câmpurile magnetice care înfășoară nava

interacționează cu magnetismul terestru în funcție de direcția lor pe orizontală). Experimental se determină, pe mare, valorile Deviației întorcând nava pe drumuri diferite, din 10 în 10 grade sau din 5 în 5 grade, indicate de compas și se întocmește un Tabel al deviației magnetice în care se intră cu drumul citit la compas (Dc) și se află  $\delta$ , care are semnul plus sau minus. Pentru valori intermediare ale drumului citit, evident, se fac interpolări.

Unghiul între direcția spre „Polul giro” și direcția de înaintare a navei se numește DRUM GIRO (Dg).

**Girocompasul** indică direcția spre „Polul giroscopic” dar cu o mică diferență față de Polul geografic numită *Deviație giro* ( $\Delta g$ ). Aceasta este constantă indiferent de direcția în care navigă nava.  $\Delta g$  se determină trecând cu nava printr-un aliniament.

La bord noi citim Dc și Dg dar pe hartă trebuie să trecem Da. Cum îl aflăm?

Citesc la compasul magnetic Dc (spre exemplu  $45^\circ$ ). Caut în Tabelul de deviație valoarea lui  $\delta$  pentru Dc =  $45^\circ$  (să zicem  $-3^\circ$ ); știind valoarea lui  $d$  (cea luată de exemplu pentru anul 2007, adică  $4^\circ 45' E$ ). Se lucrează cu zecimi de grad așa că avem  $4^\circ_7$ .

Convertim Dc în Da astfel:

$$\begin{array}{r} Dc = 45^\circ + \\ \delta = -3^\circ \\ \hline Dm = 42^\circ + \\ d = 4^\circ_7 \\ \hline Da = 46^\circ_7 \end{array}$$

Acum se navigă, în general, după compasul giroscopic. Și în acest caz

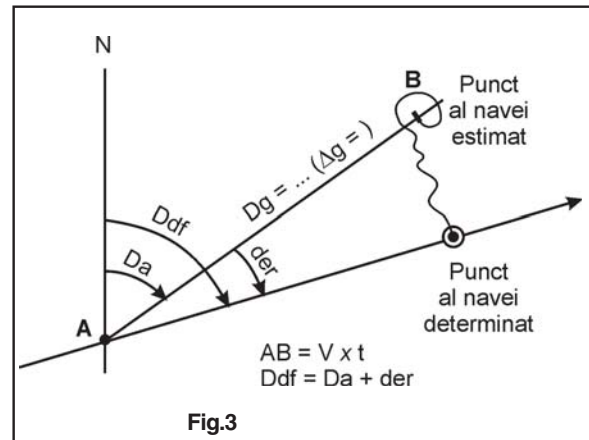


Fig.3

trebuie să aflăm Da (fig.3).

Considerăm  $\Delta g = -2^\circ$

Citim la repetitorul de drum al compasului giro, Dg =  $83^\circ$

$$Dg = 83^\circ +$$

$$\frac{\Delta g = -2^\circ}{Da = 81^\circ}$$

Calculule se pot face și invers. Scot de pe hartă Da dintre două puncte între care vreau să mă deplasez și calculez Dc și Dg.

Drumul navei este influențat și de deriva provocată de vânt și de deriva de curent. Suma acestora se află prin metode simple cunoscând două puncte succesive ale navei. Eu țin prova pe o direcție (Da calculat), dar unind cele două puncte determinate cu metode precise constat că mă deplasez pe altă direcție (punctul este deviat de la cel estimat prin calculul distanței parcurse D în cabluri = Viteza în cabluri pe minut înmulțită cu timpul măsurat în numărul de minute trecute de la punctul anterior trecut pe hartă). Datorită vântului (care „bate în compas”; când spun „Vânt Nord-Est”, înseamnă că vântul bate din acea direcție) și curentului (care „curge din compas”, când spun „Curent Sud”, înseamnă că direcția curentului este spre Sud), unghiul dintre direcția Da și cea a drumului real parcurs este deriva (der). La Da adun der (cu semnul plus când abaterea este spre dreapta sau minus când este la stânga) și aflăm DRUMUL DEASUPRA FUNDULUI (Ddf), și dacă continui să merg pe aceeași direcție, acesta se trece pe hartă. Dacă schimb „capul” (adică drumul în care navig), atunci se va schimba și der (care se determină din nou).

$$Ddf = Da + der$$

În numărul viitor vom scrie despre relevmente.

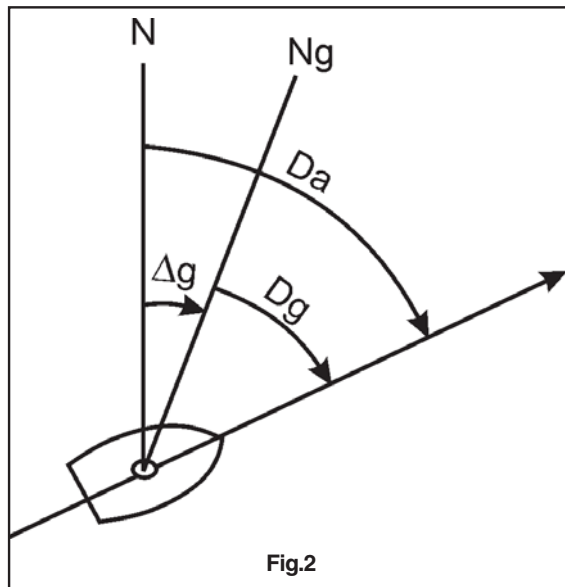


Fig.2

# Marea Noastră

*pentru*

## Tradiții marinărești (IV)

Coamandor (r) Nicolae MUJICICOV

**BOTEZUL LINIEI** De fiecare dată când o navă traversează linia imaginată a ecuatorului, dintr-o emisferă în cealaltă, se organizează la bord o sărbătoare patronată de nelipsitul zeu al mărilor - Neptun. Cu cât sunt mai multe costumări în diferite figuri mai caracteristice navei în marș - comandantul, secundul, șeful mecanic etc, cu atât fastul, dar mai ales hazul acestei sărbători capătă o strălucire mai mare. Tematica poate fi aleasă în special din diversele evenimente trăite mai recent la bord, nelipsind bineînțeles aspectul de „haz de necaz”, sau radiografia unor comportări mai aparte a unuia sau altuia din echipaj.

În orice caz nu poate lipsi „botezul” tradițional al novicelui în această traversare. Și cu cât este mai fastuos, dar păstrându-se pe cât posibil până în ultima clipă aspectul de surpriză, cu atât hapul și buna dispoziție sunt mai mari.

Povestea unui asemenea botez are „n” variante, „n” superlative, după cum „n” este numărul celor care l-au trăit odată. Și fiecare din asemenea variante descoperă imaginația și veșnica bunadipoziție a marinarului.

Cu ocazia acestor sărbători se pot organiza și întreceri cu caracter sportiv, specifice desfășurării pe puntea unei nave. Dintre acestea cele mai caracteristice sunt „cursele în saci”, „trasul la parâmbă” și „lupta brațelor puternice” (skanderbeg). Le găsim destul de răspândite și printre „muritorii de rând” de pe uscat, dar parcă desfășurarea lor pe o punte capătă valențe speciale.

**DE ZIUA MARINEI** Alte întreceri caracteristice marinarilor se desfășoară cu ocazia marilor sărbători, în special de ziua Marinei - 15 august, când calendarul creștin prăznuiește „Adormirea Maicii Domnului”, tradiționala patroană a oamenilor mării. În afară de nelipsitele întreceri de bărci și cele de înot și sărituri în apă, au loc și altele pe care le vom aminti.

Dar până atunci „merită” să consemnăm un adevăr. Odată cu avântul tehnic al zilelor

noastre, care se concretizează și în laturile mai ales tehnice și de construcții în Marină, au început să dispară aceste forme exterioare de sărbători. Asistăm de ani buni în Marina noastră la fastuoasele, dar devenite pe undeva stereotipe forme de demonstrații sau defilări, multe cu caracter de suprafață sau prea puțin tangente cu „marina”. Prezența nelipsită a elicopterelor și a luptătorilor subacvatici pot reda într-adevăr aspecte inedite. Mult mai puțin sugestive sunt defilările de nave cu vele din domeniul yachtingului, sărăcăcioase ca număr și anvergură și care de regulă trec aproape neobservate sau mai puțin apreciate de spectatori.

**TRASUL LA PARÂMBĂ** Pentru că am amintit de „trasul la parâmbă”, a rămas mult timp proverbială în Marina Militară, performanța „echipei” de pe vechiul bric „Mircea”, care în anul 1896, la sărbătorile inaugurării canalului Kiel, a câștigat fără drept de apel întrecerea cu „echipa” celei mai vestite marine din lume din acele vremuri - Marina Britanică. Se pare că pe undeva, în afară de forța propriu zisă a bravilor noștri matrozi, la victorie a contribuit și stabilitatea deosebită a acestora datorată încălțăminteii folosite, cea a picioarelor desculțe.

**ÎNTECERILE DE ÎNOT** Tot atât de apreciate erau și întrecerile de înot, a căror protagoniști erau marinari sau gradați, de pe diverse nave. Aceștia se „antrenau” separat cu mult timp înainte. Și unde mai punem că toate acestea aveau loc și în condițiile mai vitrege ale zilelor de război.

Pot veni personal cu o exemplificare în acest sens, când răspunzând de pregătirea fizică a echipajului distrugătorului „NMS Regele Ferdinand”, între altele am reușit ca prin unul din marinarii echipajului să câștig spre onoarea navei proba de înot. Protagonist - caporalul torpilor Echenea Boris.

Din păcate aceste forme specifice de

manifestare marinărească tind să dispară din tradiția noii generații, aplicată mai mult pe performanțele aparatului electronic, a înlocuirii omului cu asemenea „mașinării”. În fond, orice marinar are datoria morală de a fi un înotător și de a ști să tragă la rame. Niciodată nu poți ști ce îți rezervă viața, mai ales în condițiile desfășurării ei pe apă, dacă nu pentru tine dar cel puțin pentru omul de lângă tine aflat. în pericol.

Să revenim la „tradiționalele concursuri” ce au loc cu ocazia marilor sărbători marinărești și care de regulă, în aceste zile, intră în programul complementar al sărbătorii.

**ÎNTECERILE DE BĂRCI** Unde sunt tradiționalele întreceri de bărci (obișnuite sau baleniere), care reprezentau fiecare din ele o navă sau



o formație (bric, distrugător, navă bază, chiar torpiloare etc). Cu săptămâni bune înainte, chiar și cu luni, armamentele acestor bărci se antrenau sub supravegherea și conducerea unor șefi de barcă, de regulă maeștri cu multă experiență. Dacă mai pui la aceasta și folosirea unor procedee mai puțin ortodoxe de pregătire a bărcilor propriuzise și anume, în afară de curățirea conștiințioasă a bordajului, ungerea lui cu vaselină. La vechiul bric „Mircea” renumit a rămas maestrul Mastella, cu secretul lui de ungerea bordajului cu

*tineret***Marea Noastră****PURCELUL  
LA TANGON**

săpun. La capătul unui școndru, bine uns în prealabil cu grăsime (vaselină, seu etc), se atârână un purceluș de lapte. Marinarul care râvnește la o asemenea pradă trebuie să ajungă la ea prin cățărare, alunecare, echilibru. Spre hazul spectatorilor și în gîițatul „premiului”, rînd pe rînd concurenții cad în apă; totuși se găsește până la urmă unul mai isteț care va reuși performanța de a parcurge lunecosul traseu și a se bucura de răsplată.

**VÂNĂTOAREA  
DE RAȚĂ**

Într-un spațiu bine delimitat, prezentând un luciu de apă suficient pentru desfășurarea întrecerii, se lansează o rățușcă, asigurându-se în prealabil, prin intervenții în penajul acesteia că nu va putea zbura, dar nici ieși din spațiul delimitat.

În acest mic bazin pătrund și amatori de o „rață pe varză” și ea va reveni aceluia care va reuși s-o prindă înot. Hazul constă efectiv în dificultatea

acestei vânători, biata pasăre folosind toată gama posibilităților de deplasare a unei palmipede, pentru a scăpa de urmăritori, inclusiv cea de scufundare sub apă. Dar tocmai în aceasta stă posibila „victoria” vânătorului și anume atacarea ei de sub apă.

*Acest material a fost prezentat la „Careul Marinarilor – „Cpt cdor Alexandru Dumbravă” în data de 15.03.2006, de către subsemnatul, care am semnat atunci, Moș Colea.*

## *Sub valurile oceanului*

### *Caleidoscop oniric*

**- PROZĂ SCURTĂ -**

Alexandru PETCU

Uite așa am ajuns la bordul unui pescador, mai exact în cabina de comandă a pescadorului „Fenris”, un vas norvegian. Dacă vă spun numele meu, teamă îmi e că mă luați în aluzii ironice așa cum o fac și camarazii mei, când ajungem la uscat, mai exact la „Balena subțirică” în drumul nostru spre casă. Păi ... mă numesc Björnson, ca pe marele scriitor, laureat al premiului Nobel în urmă cu mai mult de o sută de ani. Deci, mă numesc Bernard Björnson, sunt la a doua îmbarcare pe „Fenris”, mă aflu în „cartul cânelui”, cu ochii ațintiți mai mult spre valurile poleite cu staniol decât spre compasul din fața mea. Luna plină este la zenit, lumina ei nu mă deranjează, ba din contră îmi luminează tot câmpul vizual, așa că am stîns farul plasat pe acoperișul comenzii și urmăresc, fascinat, valurile ușoare, de cel mult doi metri, care mă lovesc din prova babord, acompaniat de un „vuuf” drăgăstos. Spectacolul e mai frumos decât panorama Sognefjord-ului de acasă bîntuit mai mereu de ceață și de burniță.

Undeva, departe, în prova, în cununa argintie a valurilor se zărește un punct negru ce se mărește luând o formă de bandă verzuie închis; banda devine o cărăruie, apoi o alee și, în curând, un drum în pantă pe care alunecăm tot mai repede. Deasupra noastră, oceanul ne-a devenit acoperiș și ne-am trezit, ca într-un acvariu,

eu fiind vietatea de observat. Am avantajul că văd tot ce este între ape, fără să mă ud și fără să-mi fie frig pentru că sunt în mijlocul Curentului Norvegiei, ramură a Curentului Nord-Atlantic, care și el provine din Curentul Golfului. Atmosfera e de primăvară așa că mă dezbrac de canadiană.

Pe ici, pe colo, se văd epave îmblănite în alge; printre golurile create se zbenguiesc peștișori fugăriți de alții mai mari. Undeva, la tribord, un mare ghem de pești, într-o mișcare browniană disperată, este asediat de delfini care îi zăpăcesc prin lansări repetate de bule. Ghemul devine tot mai mic pe măsură ce delfinii înghit tot ce le intră în gură. Câțiva pești reușesc să scape și, uniți într-o altă sferulă, fug din locul masacrului.

Câteva epave se scutură de păienjeniișul de alge fluturînd, redevin ce au fost, niște crucișătoare semețe și își reiau lupta dintre ele trimițându-și iar proiectilele grele, ce la perforază structura din ou și le trimit în adâncuri, pe vechile locuri. Nici nu s-au așezat bine, cetățile marine, pe patul de mîl, că fundul oceanului se frămîntă și din scoarța ei apar niște suveici de oțel ce se înalță până aproape de suprafața apei, cercetează roiul de vase comerciale și, ca niște gheparzi ai mării, își aleg prada și îi trimit moartea prin torpile dresate. Marinarii de pe vasele de suprafață își ascund frica ce îi stăpânește de la plecare până la portul de destinație sperînd că nu vor fi ei, cei

atingi de moartea ascunsă sub valuri. Câte o flacăra gălbuie și un tunet izbucnit din valuri aduc liniștea definitivă, fie în apa rece, fie prinși în interiorul carcasei navelor. Dar nici haita lupilor nu e scutită de moartea ce se aude, ca un clinchet de clopoței de argint alunecînd prin straturile de ape, și se termină printr-o presiune pe care nici o carcasă de oțel nu-i poate rezista...

Și se așează și ele, fie victime, fie învingători de moment, pe catafalcul de mîl și de nisip al oceanului. La babord, apar din pâcla istoriei călărind talazurile, bărci lunguiețe cu prova arcuită, terminată cu sculpturi create de imaginația oamenilor. Velele sunt întinse iar corăbierii discută, tihniți, între ei, fiecare laudându-se cu prada lui: câteva fete, câteva oi dar mai ales ferecături metalice de biblii, ferecături fără folos practic, cel mult ca trofee de către niște vikingi voinici și fioroși, care au distrus, care au incendiat.

Curentul cald din adâncuri ne aduce la suprafață pe aceleași cărări de basm, verde-închis, apoi verde mai luminos, din ce în ce mai strălucitor. Cu o lovitură strașnică ne aruncă pe valuri, într-o lumină puternică.

Trenul a frînat brusc și m-a desprins din brațele lui Morfeu.

- Brașov ... staționare cinsprezece minute!



# Din lirica marină

## CREPUSCUL LA TOMIS

Pe mare-n asfințit...  
Și vântul  
Îmi poartă barca pe cărarea  
Pe care soarele și marea  
Se-mbrățișează cu pământul !...

Din larg,  
Ca niște mici fragmente  
Desprinse din albastrul infinit,  
Înamoratele sirene  
Apar cu gesturi indecente  
Și-n cinstea mea încep să-noate  
Pe spate  
Cu câte-un far aprins sub gene,  
Ce-mi luminează-n asfințit  
Temutul semn de întrebare  
Cu care marea m-a-nfrățit...

Iar eu –  
Pornit în căutarea  
Frumosului din suflet  
Și din rime –  
Un vagabond pe care marea  
M-a scos de păr din adâncime,  
M-avânt din nou în infinit...  
Și convertit  
De dragul unei simple jucării,  
M-agăț cu mâinile de astrul  
Ce ca un pescăruș rănit  
Își moaie aripa-n albastrul  
Crepuscularei agonii!...

Ion MINULESCU

## De veghe-n cart

De veghe-n cart  
Vezi stele vesel licărind.  
De veghe-n cart  
Valurile-auzi șoptind.  
De veghe-n cart  
Vezi marea cum țese povești.  
Iar tu, marină de veghe-n cart,  
Suflet din sufletul mării ești.

Dumitru Ciobanu-Dolj

## Drum bun!

Prieteni buni  
Oprți-vă din drum!  
Nu mai cântați, voi, valuri  
și tu mare!  
Tu, pescăruș, întoarce-te acum!  
Nu mai cădeți, voi stele căzătoare!

Pe țărmul cald  
Învăluți în noapte  
ca într-un vis doi tineri s-au oprit.  
Întârzie privirea ei în mare  
și mâna lui în păru-i despletit.

Și nu știu ce le tulbură privirea.  
Le joacă stinsă în ochi, oglinda mării,  
și îi cuprinde din adânc  
iubirea.

Taci, mare!  
Șoptește încet vioară!  
Din păr i s-a desprins ușor o floare,  
curg lacrimi de iubire întâia oară.  
Închideți ochii stelelor de vară,  
nu tulburați întâia sărutare!  
Ce sfântă și adâncă îmbrățișare!

Cad florile uitării împrejur  
Învăluindu-i într-o altă lume,  
ca doi copii ai cerului de mai  
furați de somnul dulce și bălai  
la marginea de dragoste a lumii.

Tu, noapte,  
cu părul tău negru,  
cu tainele tale,  
iubirea aceasta  
râvni-vei, tu, oare?!

Voi, ceruri,  
Voi, stele,  
Tu, mare,  
iubirea aceasta  
Râvni-veți, oare?!

Mă uit adânc în suflet și mă doare...

Cu gust de mare  
prima sărutare  
mi-a răscolit un cântec ce l-am frânt.

Hai vânt  
Dă-mi mâna ta rece  
să mergem undeva unde-om petrece...

A apărut și luna după nori,  
femeie goală și nerușinată,...  
Și Timpul a căscat nepăsător.

Tăcerea ca o fată vinovată  
Și-ascunde iarăși chipul până în zori.

Doar ei rămân îmbrățișați în noapte.  
Pământul doarme pentru ei de-acum.  
Drum bun!  
Drum bun, iubirii voastre mai departe  
și tuturor iubirilor  
Drum bun!

Valeriu CUȘNER

## Zbucium de larg

Spic de ploaie, spic de vânt,  
Geană neagră de mâine,  
Rupte bariere cad.

Tună glasuri de urgie,  
Monștrii volbură ridică,  
Cer ofrandă de genuni.

În lumina unui fulger,  
Răstignită-n vârf, pe cer,  
O nălucă, un catarg,  
Alte fulgere brăzdează,  
Trâmbe, răstrunând catarge,  
Volte sumețite-n van.

Vuiete-n răspântii cresc  
Rânjesc hăuri, jinduind  
Prada tulburelui val.  
Brusc, stihii dispar în trapă  
În repaus, cer și apă,  
Osteniți, se primenesc.  
Păsări țărmul își anină.  
Nava, stoarsă de furtună.

Angela MACARIE

## Când s-a născut Dunărea?

- Când TATĂL CERESC a despărțit apele de uscat  
 - Când bătrâna TETHYS s-a retras, lăsând ochiurile de mări să privească mișcătoarea ață lucindă, argint viu, printre pietre și argilă, până la o altă întâlnire.  
 - Când a vrut Ea, fără să ne dea socoteală de ceea ce a făcut și va mai face, încă.  
 - Când Cerul și Pământul au copiat la indigo pe DANUBIUS, născându-l pe Istros din mama DONAU.  
 - Când oamenii au vrut să-și dea mâna, să se cunoască și să trăiască într-o armonie perfectă.  
 - Când apele și-au împărțit peștii și plantele, racii și scoicile, melcii și stelele, toate vietățile, pentru a le hrăni și adăposti, acolo unde le este azi locul.

## De ce s-a născut Dunărea?

Pentru ca:  
 - să apropie MUNȚII de MAREA CEA MARE.  
 - să depene legendele PĂMÂNTULUI în zece limbi.  
 - să binecuvânteze PARADISUL păsărilor între brațele leneșe, sărutate de MARE.  
 - să incite „Caii putere” spre a urni CALEȘTILE CU ENERGII.  
 - să tivească, în broderia albastră a TERREI, rochia de bal a valsului REGE.  
 - să colinde liniștită, aducând pacea într-o EUROPĂ UNITĂ.

Prof. Elena STĂNESCU

## Sonet

O! De-am putea scoate din mare  
 Atâtea nave scufundate,  
 Să le-ngrijim, atent, pe toate  
 Să le redăm, a lor valoare

Le vom da, cu veritate  
 Tot ce-a avut eri, fiecare:  
 Pânze, armament, ancoră mare  
 Și marinari, mulți, cât se poate.

Și-astfel, vom îngheba o flotă,  
 A cărei minunată notă  
 E lipsa de monotonie  
 Și faptul că; sobră, cuminte,  
 Prin secole să reprezinte  
 Milenii de marinărie!

Ing. Viorel Păun

## ASCULT CUM...

Ascult cum cresc pescărușii în ouă în liniștea nisipului și lipovencele împletesc parâme de dor pentru plecații în albastru urletul mării  
 Farul vechi pare un turn de meduze în urzeala de ceață aducând rădăcinile cerului în sufletul meu  
 tu vii ca o flacără întârziată cu două stele de lacrimi în ochi prin pustiul sidelfului care seamănă cu începutul și prin echilibrul nopții vii fără de cântec  
 precum lebăda adăugând adâncului meu freamăte noi pentru ce ți-e teamă de cearcăne întreb  
 tu îmi arăți retragerea valurilor și-mi spui:  
 „și ele sunt riduri albe care îmbătrânesc marea aducând-o într-un sfârșit” și ai noapte adâncă în glas din care parcă lăstărește plaja decolorând întunericul...  
 Delfinii îngroapă aștri în leagănul apei  
 și trupul îți este abur ieșit din fierberea stridiei și-mi ține loc de văzduh. O, E atâta liniște încât aud tija de iarbă cum începe prin tine să respire...

Ion TUTUNEA

## Marea în furtună

Se-adună-nspre mare-n grăbire  
 Nori negri, vestind a furtună  
 Dând bice de foc, ce răsună  
 A copite de cai pe ceaire.

Vuiește văzduhu-n alarmă  
 Ziduri se-nalță din ape  
 Fugind cu dorința să scape  
 Valuri în maluri de spaimă.

Lovește în plumbul din cer  
 Ciocanul furtunii stârnite  
 Scânteii de lumini, ogndite  
 În pulberi de ape, tot pier.

Se-ntunecă brusc, ca-n eclipsă  
 Vacarmul furtunii tot crește,  
 Ecol din larg povestește  
 Imagini de apocalipsă.

Ligia GeorgiAna GAVRILĂ

## DEZLEAGĂ-MĂ!

Dezeleagă-mă, mare, de blestemul ce-l port  
 De-a căuta adâncuri în ce nu-i adânc,  
 Sete de viață în ceea ce-i mort,  
 Cântec de îngeri în ce nu e cânt;  
 Înțelepciune la proștii din turmă,  
 Preabunătate la hoțu-nrăit,  
 Iertare și milă în ziua din urmă,  
 Iubire în toate ce nu-s de iubit.

Dezeleagă-mă, mare, de tot ce-i păcat,  
 Speranțe și visuri ce nu le-am crezut,  
 Plăceri desfrânate ce tot le-am cântat,  
 Trufie și faimă în tot ce-am pierdut,  
 Căință-ngropată-n greșeli mai adânci,  
 Râvnire și poftă la tot ce-i prea sus.  
 Dezeleagă-mă, mare!  
 Că prea mă târâsc și-mi dau brânci  
 Oștenii care l-au răstignit pe Iisus!

Valeriu CUȘNER

# Submarinele nucleare

Vam (r) ing. Ilie ȘTEFAN

Submarinul clasic a fost realizat aproximativ între anii 1889-1891, cam în aceiași timp în Franța și SUA și a avut nevoie de peste 15 ani pentru a se impune definitiv ca mijloc de luptă navală.

Se cerea submarinului să poată acționa în larg, independent de navele de suprafață și să fie capabil să folosească torpila ca armă principală.

Războiul ruso-japonez (1904-1905) a fost ultimul conflict naval desfășurat fără submarine; după aceea, mai toate forțele maritime europene au fost înzestrate cu aceste asemenea mijloace de luptă.

Etapă de folosire în lupta navală a submarinului a fost primul război mondial.

Perioada celui de al doilea război mondial a constituit a doua etapă a evoluției, dezvoltării și folosirii submarinelor.

Este cunoscut faptul că Hitler, văzând că este incapabil să domine mările și oceanele, cu flota sa de suprafață, a trecut la perfecționarea și construirea masivă a submarinelor pe care le-a lansat la asaltul navelor și convoaielor de aprovizionare ale aliaților.

Între 1939-1945 aproape 5000 de nave aliate au fost scufundate de submarinele germane și japoneze. S-au pierdut și 781 de submarine, raportul fiind de 1/6 în favoarea acestora.

Prin acțiunile întreprinse submarinele germane au intrat în istoria bătăliilor navale. Cel mai celebru a fost submarinul U-90 care a scufundat 44 de nave comerciale și un distrugător, în total 266.000 t.

În mai 1945 amiralul Dönitz, comandantul Marinei germane, pierdea bătălia pentru Atlantic și Hitler războiul, iar Germania a fost nevoită să capituleze.

După terminarea celui de al doilea război mondial, submarinele au intrat în cea de a treia etapă de dezvoltare.

Trupele aliate, odată cu intrarea în Germania, au capturat mai multe submarine care se aflau în momentul capitulării în diferite situații: unele dintre ele în reparații, altele în construcție și altele în stare de operativitate. Printre submarinele capturate se aflau și unele de tipul XXI. Acest tip de submarin avea un deplasament de 1300 t și intrase în înzestrarea Kriegsmarinei în anul 1943. El era mai modernizat și se deosebea mult în raport cu celelalte: avea propulsie diesel-electrică; tuburi lans-torpilor echipate cu sisteme automate de încărcare; ca

armament era dotat și cu torpile teleghidate (pentru calculul drumului de atac folosea distanță și relevment la țintă furnizate de un sonar ce putea lucra în regim activ și pasiv).

În caz că era detectat, pe timpul apropierei de țintă, pentru a scăpa se folosea de viteza ridicată în imersiune (17,5 Nd). Această viteză mare în imersiune îi dădea posibilitatea să se sustragă urmării de către navele de suprafață; la vremea respectivă vânătoarele de submarine engleze cât și cele americane nu puteau folosi sonarele la viteze mai mari de 12-13 Nd.

Deoarece submarinul de tip XXI a fost apreciat de aliați ca foarte bine gândit și care a realizat performanțe ridicate, nu mult timp după terminarea războiului, acesta și-a făcut apariția în flotele Angliei, Franței, SUA și URSS prin recondiționarea unora sau terminarea construcțiilor la altele.

Mai târziu Forțele Maritime Militare (FMM) ale acestor state, pe baza probelor,



**Fig.1. Submarin nuclear purtător de rachete balistice**

încercărilor și experiențelor efectuate pe submarinele de tip XXI recondiționate, au stabilit unele tehnologii pentru modificarea submarinelor proprii și au încorporat la construcțiile noi unele mijloace moderne asemănătoare cu ale acestui tip.

În același timp, cele trei puteri aliate învingătoare au cerut unor specialiști germani să valorifice experiența lor în dezvoltarea submarinelor proprii din anii anteriori și în care să includă și proiectele din ultimii ani de război.

Odată cu aderarea fostei RFG la Uniunea Vest Europeană i s-a permis prin Tratatul de la Paris din 23 octombrie 1954 să construiască și să aibă în înzestrare submarine cu un deplasament standard nu mai mare de 350 t.

Construcția acestor submarine a fost anunțată pentru prima oară la data de 24 ianuarie 1956 în Buletinul guvernului RFG:

„Avându-se în vedere experiențele germane în construcția submarinelor, putem afirma cu toată siguranța că, constructorii germani vor avea realizări cât se poate de mari, deși și aici, s-a prevăzut o limitare de 350 t“.

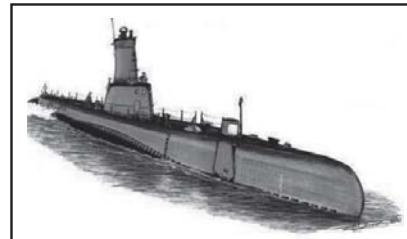
Documentul a constituit impulsul care, în ianuarie 1958, pune în mișcare proiectarea a 12 submarine pentru marina fostei RFG. De fapt acest moment a constituit începutul deoarece în continuare, independent de Tratatul de la Paris, RFG și-a asumat față de NATO obligația de a construi și pune la dispoziție un anumit număr de submarine.

În aceeași perioadă, determinată de primii ani după terminarea războiului, mai asistăm la un nou start în evoluția tehnicii submarinelor.

Amiralul american Hyman G. Rikover și amiralul sovietic Serghei Grigorievici Gorscov au preluat ideile proiectului german Lafferentz care, din cauza apropierei prăbușirii grabince a Germaniei naziste, nu a putut fi aplicat de Hitler.

Proiectul prevedea instalarea pe submarinele germane a rachetelor cu bătaie mare V-2. În plus, progresele realizate în folosirea energiei atomice sugerează celor doi amirali ideea unui submarin căruia să-i confere o rază de acțiune „infinită“, o viteză sportivă în imersiune și cu o putere de foc extraordinară, care să-l facă practic invincibil.

Acest submarin va trebui să înlăture servituțurile submarinului clasic, de a fi nevoit să iasă la suprafață pentru încărcarea bateriilor sau de a scoate de sub apă schnorkelul, acel tub destinat pentru



**Fig.2. Submarin clasic**

aspirarea aerului necesar funcționării motoarelor diesel.

Primul submarin atomic a fost Nautilus de 3764/4040 tone care a devenit operațional în flota SUA în anul 1954. Acesta a marcat începutul folosirii energiei nucleare la propulsia submarinelor.

Submarinul atomic fiind mai rapid, cu

# și submarinele clasice

rază mare de acțiune și foarte bine armat a fost conceput să fie folosit în scop strategic pentru lansarea rachetelor balistice intercontinentale cât și pentru căutarea și atacul navelor de suprafață și a submarinelor, pe teatrele mari de acțiuni navale.

Deoarece sateliții, radarele și laserele rămân oarbe sub apă, submarinele nucleare dar și convenționale moderne, datorită performanțelor au devenit mijloace de luptă de primă importanță.

Ghemuite sub apă, stând la pândă sau patrulând în spații mari și în locuri necunoscute, impenetrabile „ochiului electronic” al sateliților și radiolocatoarelor, submarinele de toate felurile pot fi în permanență gata de atac.

Unele fapte reale petrecute în timpurile noastre și care nu fac subiectul prezentului articol, ne arată că are loc o așa zisă piraterie sub apă.



Fig.3. Submarin cu turelă mică

După datele prezentate de Jane's rezultă că în componerea flotelor țărilor lumii se află un număr impresionant de submarine de diferite tipuri din care câteva zeci sunt cu instalații energetice nucleare.

Funcție de nevoile flotelor submarinele se pot folosi în operațiuni ofensive cât și în cele de apărare.

Nevăzute, neașuzite, greu de localizat, submarinele pot supraveghea porturile, punctele obligate de trecere, raioanele de formare a convoaielor și căile de comunicații.

Fără să recurg la detalii de prisos, se pot remarca la submarine clase fundamentale, care fiecare posedă caracteristici specifice iar la rândul lor clasele se pot divide în subclase în funcție de anumite criterii.

Într-o formă cu totul generală, submarinele existente se pot împărți cam în următoarele clase principale:

- a) submarine nucleare purtătoare de rachete balistice (SAPRB);
- b) submarine nucleare de atac (SAA);
- c) submarine convenționale cu motoare

diesel (SD) clasă ce se poate divide, la rândul ei, în mai multe subclase:

- submarine convenționale de buzunar (pitice);

- submarine convenționale mici;

- submarine convenționale mijlocii;

- submarine convenționale mari.

- a) submarine cu destinație specială;

- b) submersibile.

Subliniez convenționalitatea clasificării și a denumirilor de mai sus deoarece în unele manuale ale diverșilor autori străini se pot întâlni și alte clasificări și denumiri dintre care unele nu coincid cu cele prezentate.

Fiecare din aceste clase au caracteristici proprii/specifice: de construcție, propulsie și dotare cu armament, tehnică și aparatură.

## CARACTERISTICILE SUBMARINELOR NUCLEARE/ATOMICE ȘI CELE ALE SUBMARINELOR CONVENȚIONALE

**a) Submarinele atomice/nucleare purtătoare de rachete balistice (SAPRB) (fig.1)**

Fac parte din forțele cu destinație strategică și sunt considerate de marile puteri militare ca platforme pentru lansarea rachetelor intercontinentale.

Specialiștii militari apreciază că aceste submarine vor fi folosite pentru distrugerea obiectivelor strategice, economice și a centrelor administrative de pe teritoriul adversarului dar și pentru dezorganizarea comunicațiilor.

Pentru a răspunde acestor cerințe, ele sunt armate foarte puternic cu rachete balistice cu bătaie mare și cu mai multe capete de luptă.

Aceste submarine pot acționa pe toată durata șederii sub apă, care pare a fi nesfârșită, folosind armamentul din această poziție.

Distanța mare de lansare a rachetelor permite fiecărui submarin folosirea unor raioane de patrulare destul de mari, din care acesta să-și poată folosi armamentul principal. Se înțelege că un submarin atomic purtător de rachetă balistică, nu poate acționa pe teatre de operațiuni restrânse.

Raioanele de patrulare se pot fixa și mai aproape de litoralul adversarului din cauză că forțele antisubmarine (a/sm) ale acestuia

nu pot acționa la distanțe mari față de bazele lor și astfel se dă posibilitatea submarinelor să-și extindă tirul rachetelor mult în interiorul litoralului adversarului asupra centrelor industriale și economice.

SAPRB au ca armament auxiliar, pentru apărarea împotriva submarinelor, torpile de diferite categorii cu bătaie mare, pentru lansarea cărora dispun de 4 tuburi lans-torpilă.

Până nu de mult deplasamentul acestor submarine s-a înscris în limitele 6700-8200 t. Sunt cazuri în care, din punct de vedere al deplasamentului, au devenit adevărați monștri ai apelor adânci, au ajuns la 30.000 t, cu o lungime de 180 m și lățime de 23 m (submarinul Typhoon – după Jane's).

b) Submarinele atomice/nucleare de atac SAA (vânătoare)

Această categorie de submarine consfințe o particularitate a submarinelor convenționale (cea de atac cu torpila) însă mai mari, cu un deplasament de 2800-4300 t propulsate de reactoare atomice care le dau o viteză și o autonomie mai mare.

În opoziție cu tendințele unor flote de a construi SAPRB cât mai mari este ideea creării unor SAA cu o lungime mai mică și un deplasament mai redus.

Aceste submarine sunt destinate căutării și distrugerii navelor de suprafață și submarinelor; dezorganizării comunicațiilor maritime; apărării SAPRB; apărării a/sm a portavioanelor; cercetării și asigurării forțelor flotei.

Pentru îndeplinirea acestor misiuni armamentul de bază îl constituie torpilele de diferite categorii care au curse mari și pentru lansarea cărora dispun de 4-6 tuburi lans-torpilă. Unele torpile pot avea ca exploziv încărcături nucleare.

Aceste submarine au fost dotate și cu rachete cu bătaie medie ce se lansează de sub apă împotriva navelor de suprafață.

**c) Submarinele convenționale cu motoare diesel (SD) (Fig.2)**

Datorită faptului că submarinele atomice prezintă unele avantaje copleșitoare față de cele convenționale la un moment dat s-a pus întrebarea dacă mai este cazul să se mai construiască acestea din urmă.

Totuși timpul, practica și experiența au arătat că submarinul convențional mai are încă de jucat un rol important. Nu numai că este mai ieftin de construit și echipat dar are avantajul deplasării mai silențioase pentru că a apărut submarinul cu propulsie diesel-electrică.

Submarinul atomic este foarte scump, costul acestuia este mare. Construirea unui asemenea submarin nu este la îndemâna țărilor cu flote mici și litorale puțin întinse, a căror doctrină este cea de apărare.

Utilizarea submarinelor cu propulsie nucleară rămâne privilegiul celor patru mari puteri (SUA, Rusia, Franța și Anglia).

Datorită dimensiunilor mai mici ale submarinului convențional și pentru că este mult mai silențios decât SA, el poate fi folosit în apele puțin adânci din apropierea litoralului pentru îndeplinirea misiunilor de cercetare și supraveghere de sub apă și a celor de apărare.

Din aceste motive, în prezent în lume, există o mare cerere pentru submarinele convenționale. În ultimul timp au fost oferite pe piața de submarine nave cu deplasament de 1100-1400 t care în trecut erau denumite „mașini de sport”.

Fiind o navă cu o mare putere de lovire permite flotelor mici și slabe să se apere împotriva unui inamic naval mai puternic.

Multe din șantierele navale constructoare de submarine au ca preocupare pentru cele cu un deplasament de 150-350 t categorie căreia nu i s-a acordat mare atenție pe la începutul anilor '70. Această categorie s-a dovedit a fi aptă atât pentru misiuni de luptă cât și pentru cele politice (spionaj).

Submarinul convențional ca și cel atomic de atac are ca armă principală torpila. El poate lua la bord o gamă largă de torpile pentru lansarea cărora dispune de 6-8 sau chiar 10 tuburi lans-torpilă în funcție de mărimea lui.

O altă cerință pentru submarinele convenționale o constituie puterea de foc care să fie similară cu cea a SAA, ceea ce înseamnă torpile de 533 m/m și rachete antinavă. Sunt și cazuri de submarine convenționale purtătoare de rachete balistice (clasa Golf II-V după Jane's).

Submarinul clasic folosind motorul electric pentru deplasarea în imersiune, are o mișcare silențioasă la viteza de 3-5 Nd. La acest tip de submarin gama zgomotelor crește odată cu mărirea vitezei.

Dacă n-ar avea nevoie să încarce bateriile electrice prin punerea în funcție a motoarelor diesel, submarinul convențional ar putea face tot ceea ce îi revine unui SAA.

Pentru încărcarea bateriilor electrice submarinul convențional iese la suprafață sau la cota periscopică, ca să folosească schnorkelul, tubul pentru aspirație-evacuare a aerului necesar funcționării motoarelor diesel.

Deplasamentul acestei categorii se întinde pe o gamă foarte largă începând de la 200-300 t și ajunge la 2500-3000 t. În

limitele 1800-3000 t se înscriu submarinele mari; cele mijlocii 700-1800 t; între 400-700 t cele mici iar 200-400 t cele de buzunar (minisubmarinele).

Un submarin clasic, în raport cu unul nuclear, poate fi folosit în misiuni maximum 30-35 zile în funcție de clasa din care face parte; cele mici mai puțin.

Și la submarinele convenționale, în special la cele din categoria celor mari s-au realizat noi performanțe din punct de vedere al construcției corpului. S-a adaptat forma corpului ca a unei picături de apă alungită, adică un corp mai scurt și cu diametru mai mare. Acest profil a fost modelat după cel al submarinelor atomice. S-a adoptat propulsia cu o singură elice în loc de două iar în interior corpul rezistent are compartimentele dispuse pe etaje ca la submarinele atomice.

Dimensiunile, armamentul, propulsia sunt în general datele tehnice care deosebesc clasele între ele și le atribuie utilizări diferențiate.

Problemele legate de viteză și adâncimile de scufundare au preocupat și preocupă pe proiectanți în aceeași măsură pentru toate tipurile de submarine.

Submarinele atomice au atins anumite performanțe în legătură cu viteza în imersiune. Aceasta a ajuns la 30-40 Nd iar după Jane's submarinul (fost sovietic) „Alpha” cu o viteză de 40 Nd iar „Los Angeles” (SUA) 35 Nd.

Viteza submarinelor clasice este mult limitată datorită consumului curentului electric al ME precum și al capacității limitate a bateriilor de acumulatori.

De regulă, viteza maximă a acestora în imersiune n-a depășit 20-22 Nd doar pentru un interval de timp foarte limitat de 20-60 minute în care are loc un consum foarte mare de curent.

Creșterea vitezei în imersiune pentru toate categoriile de submarine, atrage după sine creșterea nivelului de zgomote produse în special de vibrațiile corpului la deplasarea prin apă.

Pentru o acțiune tactică importantă și cu succes este necesar îndeplinirea a două cerințe importante: viteză mare și zgomote mici, condiții care se exclud între ele.

În goana pentru mărirea vitezei și pentru micșorarea zgomotelor proprii la toate categoriile de submarine s-au redus la minim toate părțile suprastructurii, care opun rezistență la deplasarea în imersiune. Este posibil ca în viitor să dispară turela care în prezent a fost micșorată mereu (Fig. 3).

Tot pentru micșorarea nivelului de zgomot se folosește și acoperirea corpului

exterior al submarinului cu învelișuri din materiale speciale (în mod deosebit cauciucul).

În aceeași idee de micșorare a zgomotului propriu provenit de la instalațiile mecanice au fost ecluse transmisiile mecanice în special cele cu roți dințate iar mecanismele (pompe, motoare electrice, motoarele termice) sunt montate pe amortizoare de construcții speciale iar pereții în interior au izolație sonoră.

SA fiind în esență o navă cu vapori, deci cu schimbător de căldură nuclear care în permanență are nevoie de răcire, aceasta se realizează cu pompe pentru circulații puternice, cu debite mari și care produc o gamă mare de zgomote.

În ceea ce privește adâncimea de scufundare specialiștii consideră că mărirea acesteia este una din problemele principale în construcția tuturor categoriilor de submarine.

Rezolvarea acesteia duce la creșterea posibilităților de luptă și a siguranței în sensul că printr-o scufundare la o adâncime mai mare submarinul poate trece dincolo de limitele de acțiune ale bombelor și rachetelor antisubmarine.

În prezent submarinele convenționale au corpul rezistent construit din oțeluri speciale, înalt tensionate de tipul HY-100 care rezistă la adâncimea maximă de scufundare de 300-500 m.

Submarinele atomice au ajuns la adâncimi de scufundare de 700-800 m. Corpul acestor submarine este construit din titan, un metal dificil de prelucrat și mai cu seamă greu de sudat dar care rezistă mai bine decât oțelurile speciale la presiunile mari ale apelor adânci.

Până într-un viitor încă îndepărtat detectarea submarinelor sub apă se face destul de greu deoarece acustica submarină este deosebit de dificilă datorită influenței preponderente a mediului acvatic. Din cauza eterogenității apei în funcție de adâncimea din zonă face ca toate datele obținute prin propagare să fie variabile.

Caracterul ascuns al acțiunilor submarinelor și prezența la bordul lor a armamentelor de rachete și torpile precum și instalațiile energetice puternice au permis ca acestea să devină o armă principală în cadrul flotelor.

Folosirea lor ca mijloc de luptă navală a adus importante modificări în construcțiile navale, în construirea și organizarea flotelor, dar în special în tactica navală pentru că dintre toate mijloacele de luptă ele au cea mai mică vulnerabilitate și cea mai mare eficacitate în luptă.

# Al 38-lea Congres al Comisiei Internaționale pentru Explorarea Științifică a Mării Mediterrane, Istanbul / Turcia, 8-13 aprilie 2007

*Dr. Alexandru S. Bologa*  
*Delegat național CIESM*

Cel de-al 38-lea congres al Comisiei Internaționale pentru Explorarea Științifică a Mării Mediterane (CIESM) a avut loc la Istanbul, Turcia, între 9 și 13 aprilie 2007.

Congresul a fost precedat de prima ședință a Biroului Central (8 aprilie) desfășurată conform Agendei de lucru anunțate în prealabil. Au participat 13 din cei 23 de delegați naționali. S-a discutat un prim bilanț al celui de al 38-lea congres CIESM. S-a prezentat și agreat noua propunere de statut al CIESM. S-au trecut în revistă activitățile științifice desfășurate sub egida CIESM între ianuarie 2006-martie 2007, orientările strategice / dezvoltarea de programe și sinergii cu alte programe internaționale majore, precum și bugetul pe 2006, 2007, 2008.

La cea de a doua ședință a Biroului Central (12 aprilie) au fost discutate reînnoirea mandatului Președintelui, a Secretarului General, alegerea Comitetului restrâns, locul de desfășurare a congresului următor.

Delegații naționali au votat prin vot secret, pentru Comitetul restrâns, pe lângă Franța, Italia, Spania, Monaco (din oficiu) și Germania, Turcia, Croația, Tunisia (2007-2011).

Pentru viitorul congres s-au pronunțat ca potențiale gazde Germania, Grecia și Marocul.

Lucrările congresului, ținute în incinta Centrului Internațional de Congrese, dispunând de tot confortul, facilitățile logistice și dotările tehnice necesare, au debutat cu cuvântul de bun venit al prof. B. Öztürk / delegat național al Turciei și organizator, urmat de alocuțiunile prof. M. Parlak / rector al Universității Istanbul, Guvernatorul Istanbulului, Ministrul Transporturilor, A.S.S. Prințul Albert II de Monaco / Președinte de onoare al CIESM și prof. F. Briand / Director General al CIESM.

Auditoriul a fost informat asupra derulării Congresului conform celor cinci Comitete științifice, a prezenței a cca 700 de participanți din 35 state și a prezentării a peste 700 de

contribuții (din 520 instituții de cercetare și învățământ superior).

România a fost reprezentată de către INCDM (delegat național și un poster *in absentia*), GeoEcoMar (2), Universitatea «Ovidius» Constanța (5) și Universitatea «Alexandru I. Cuza» Iași (1).

În raportul general prezentat, prof. F. Briand a rezumat principalele amenințări pentru mediul marin în prezent: schimbări climatice, eroziune costieră, țunami, suprapescuit, transport maritim / specii invazive, exploatarea fundului marin (deep sea), contaminanți noi, amenajarea teritoriului costier.



Participanți la Congres

Programul manifestărilor științifice a cuprins 8 paneluri (a.m.) și 23 sesiuni științifice, iar contribuții vizând Marea Neagră au fost susținute în toate Comitetele științifice.

Masa rotundă «Progrese științifice recente privind Marea Neagră» a fost moderată de către prof. T. Oguz (Turcia), fiind introdusă de paneliștii A. Boetius (Germania), A. Kideys (Turcia), I. Osvath (AIEA / Monaco), N. Panin (România) și A. Zafepin (Federația Rusă).

În cadrul secțiunii «Contaminanți chimici și sănătate publică» au fost prezentate rapoarte asupra nivelului și interacțiunilor următorilor contaminanți: metale grele, hidrocarburi, produse farmaceutice și radionuclizi. A fost prezentat programul «Mediterranean / Black Sea Mussel Watch», realizările Fazei I (cu contribuția INCDM) și perspectiva continuării sale prin Faza II (2007-2010). S-au prezentat rezultatele

exercițiului de intercalibrare AIEA privind măsurarea Cs-137 în mediul marin, utilizat și pentru programul «Mussel Watch», în care INCDM a fost apreciat pentru performanțele obținute.

Semnatarul a informat succint auditoriul asupra câtorva dintre principalele realizări ale INCDM, a proiectului comun asupra îmbunătățirii infrastructurii de cercetare științifică a Mării Negre (COMN) și preocuparea pentru dezvoltarea acestuia ca aplicație CE / PC7 sau Program Marea Neagră ENPI CBC (2007-2013). De asemenea a anunțat organizarea simpozionului internațional «Protection and sustainable management of the Black Sea ecosystem, third millennium imperative» de către institut, Constanța / 29-31 octombrie a.c., dedicat sărbătoririi Zilei Internaționale a Mării Negre.

Totodată participarea a facilitat discutarea unor parteneriate / colaborări în curs de perfectare, de ex. proiect CE / PC7 «GRASSEA» (L. Bat / Turcia), proiect CE / COST (M. Dassenakis / Grecia), program comun de monitoring / cercetare a părții de N-V a Mării Negre (I. Belkin / SUA).

Raportul «Réunion du Bureau» / Istanbul, 8 aprilie 2007 și volumul de rezumate «CIESM -38<sup>e</sup> Congres / Abstracts only» au fost aduse pentru biblioteca INCDM.

În locul obișnuitului volum cu lucrări, un CD-ROM numai cu lucrările susținute (oral sau poster) va fi remis prin poșta celor care și-au plătit cotizația de participare.

Congresul, foarte bine organizat, s-a bucurat de aprecierea unanimă a Președintelui de onoare, a Directorului general, a tuturor delegaților naționali, a autorităților turce și a participanților.

La buna revedere în 2010 care va ocaziona aniversarea centenarului creării fondării Comisiei Mediterane, viitoarea CIESM, de către A.S.S. Prințul Albert I de Monaco !



## În memoriam Comandor Constantin Scarlat

**S-a împlinit în primăvara aceasta un an de când, comandorul Constantin Scarlat nu mai este printre noi. Revista noastră a clintit cum se cuvine și va continua să țină trează amintirea acestui merituos deschizător de noi drumuri în cercetarea subacvatică, ori de câte ori se va simți nevoia, iar ocaziile o vor impune.**

**Realizările sale în domeniul scufundărilor autonome în diferite scopuri, ca de exemplu cercetările submarine, construcții subacvatice, de arheologie subacvatică, perfecționarea metodelor de cercetare științifică a**

**viețuitoarelor ce trăiesc sub masca apelor sau pe fundul mărilor, a uneltelor de pescuit etc, stau și vor rămâne la baza respectivelor domenii, în viitor.**

**Avem ocazia să prezentăm în paginile revistei noastre un articol scris de la cel a cărei activitate o omagiem și care nu a văzut lumina tiparului în timpul vieții sale. Articolul arată încă o fațetă deosebită a caracterului acestui minunat om și felul cum știa să-și apropie colaboratorii, el înșși devenind specialiști în acest domeniu.**

Redacția

## Scafandrii autonomi în exercițiul funcțiunii

Comandor Constantin SCARLAT

În activitatea lor, scafandri autonomi sunt chemați pentru a acorda „asistență” unor lucrări de mare însemnătate. Astfel, în anul 1979, pe nava de pescuit oceanic unde mă aflam, s-a ivit o discuție privitoare la cheltuielile în valută ce trebuia să le suporte nava pentru diverse lucrări mici de scafandrie: scoaterea unei parâme înfășurate pe elice, deblocarea unei prize de fund etc.

Atunci am hotărât organizarea unui curs de scafandrie la bordul navei, cu marinari care s-au oferit voluntar. Cursurile s-au desfășurat bine și s-a ivit chiar o ocazie deosebită de a demonstra utilitatea și buna noastră pregătire. De la șantierul marelui pod de la Fetești-Cernavodă ne-a venit o solicitare: să acordăm asistență tehnică într-o chestiune care ar fi solicitat specialiști străini.

Împreună cu grupul de ofițeri-scafandri am plecat la șantierul podului. Inginerul șef al acestei lucrări ne-a dat lămuriri.

- Aceste grupuri de țevi, care abia se zăresc deasupra apei, sunt capetele de susținere a viitorului pod rutier și feroviar Fetești-Cernavodă. Coloanele sunt țevi sudate cap la cap ce au fost introduse prin trepidație până la 57 m sub albia Dunării. Ele sunt goale în interior. Urmează a fi umplute cu beton pentru a deveni coloane de susținere a podului cu arcade laterale. Deocamdată ele sunt pline cu apă, dar înainte de a turna beton în ele trebuie să fim convinși că pe pereții interiori nu se găsesc argile care ar putea provoca goluri în beton. Pentru această expertiză tehnică v-am chemat, apelând la priceperea și competența dumneavoastră...

Pe malul brațului Borcea, o mulțime de lume ne-a înconjurat, examinând cu multă

curiozitate aparatele noastre autonome cu două butelii. Am fost chiar întrebați de un necunoscut dacă ne scufundăm fără costume. L-am asigurat că acum, în iulie, apa este caldă și nu ne mai complicăm cu costumele.

Pregăteam aparatele și ne organizam pentru imersiune sub privirile curioșilor. Nimeni nu reușise să-i trimită la treburile lor și chiar conducătorii echipelor de pe șantier erau la fel de curioși ca și ceilalți.

Pentru a da ajutor în caz de nevoie, pe țărni și-au făcut apariția două autosanitare, având fiecare câte un medic și doi asistenți. Un medic tânăr s-a apropiat de mine întrebându-mă dacă am nevoie de ceva.

- Avem de toate, i-am răspuns. Ne pregătim pentru imersiune.

Mă echipasem cu aparatul în spate, gata să cobor în primul tub, avându-l coechipier pe Paul I., un scafandru instruit la primul curs, care avea o apnee de peste trei minute în staționare și adâncime atinsă în apnee de 65 m, deci eram sigur de el că putea învinge și cei 57 m din tub și putea reveni teafăr la suprafață în cazul unui incident. În plus, mai lucrase cu mine în apa tulbure a Dunării, la motonava „Polar IV”, dobândind experiență. Pentru ceilalți colegi care urmau să coboare în alte tuburi am făcut semnul convențional „Atenție!” adică „veți lucra cu noi”. Ei au încuviințat tot așa, cu un semn obișnuit în „lumea tăcerii”.

Inginerul ne-a indicat primul tub. Dorea să afle dacă există sau nu reziduuri argiloase în interior, precum și structura fundului. Am plonjat în tub, făcându-i semn lui Paul să mă urmeze. Cronometrării noștri au și început marcarea timpului necesar

palierelor pentru o decompresie corectă. Îl țineam pe Paul de mână și-i coordonam mișcărilor, strigându-i prin muștruc cuvinte pe care le putea înțelege prin apă: „stop”, „egalare”...Cuvintele se auzeau foarte bine sub apă, dar erau greu de rostit deoarece trebuia să ținem buzele strânse pe muștruc spre a evita intrarea apei. Sub apă se poate vorbi rar. Noi exersasem acest procedeu inedit, vorbind în mediu terestru cu gura închisă.

După ce am coborât la 2 m adâncime, a dispărut orice urmă de lumină și întunericul absolut domina spațiul îngust cu diametrul de 2 m. Era imposibil să vedem acul profundimetrului. Eu eram obișnuit să apreciez adâncimea după felul cum se făcea egalarea presiunii în urechi și astfel i-am strigat lui Paul:

- Zece.

- Da, zise Paul, adăugând: îmbinare de sudură...El, ca sudor, sesizase repede prima îmbinare sudată, care confirma adâncimea de 10 m deoarece aceasta era și lungimea primului segment de tub.

- Are argilă?

- Nu, e curat.

- Coborâm mai repede.

Ne-am oprit amândoi respirația pentru a auzi bătăile în tub, care ne avertizau că trecuseră 3 minute, tocmai când Paul, ca un specialist sudor, dibuise îmbinarea de 30 m.

- Dă-i gaz, repede jos, i-am strigat lui Paul.

- Stop, iată sapa de foraj.

- Tubul e curat...N-are argilă.

Acesta era principalul obiectiv.

- Urcă! Timpul! .... Ești beat?

- Nu!

Paul nu sesizase beția adâncului care începu să se instaleze. Era vesel și evident amețit.

Urcam cu viteza admisă, sub 20 m pe minut, bănuind că semnalul de zece minute nu-l auzisem. Și nu ne înșelam: din cauza „convorbirii”, a bolboroselii apei și a adâncimii mari n-am auzit semnalul și nici nu puteam vedea cadranul ceasului etanș într-o asemenea beznă.

Ne ghidam cu o mână după arborele pivot al sapei de foraj iar cu cealaltă mână controlam continuu pereții interiori ai tubului, spre a depista periculoasele argile eventual rămase și de care se temeau constructorii. Era destul să fi rămas pe la jumătatea tubului un strat de argilă, pentru ca rezistența lui de susținere să fie serios afectată. Eram deci atenți, simțeam răspunderea expertizei noastre pentru „viața” viitorului pod, dar și satisfacția aportului nostru la siguranța măreței construcții.

Discuțiile noastre sub apă se auzeau

foarte bine la suprafață, însă erau bruiate de zgomotul bulelor de aer. Tubul se comporta ca un canal acustic, astfel încât toți cei care se adunaseră acolo, și în special conducătorii șantierului, au ascultat toată conversația noastră.

Ieșind din apă, după terminarea din apă, am spus că tubul este curat, fără argilă. Directorul m-a surprins cu remarcă:

- Știam, am auzit tot ce-ați vorbit sub apă. S-a auzit foarte bine.

În același tub au coborât apoi alți doi scafandri pentru o dublă verificare, unul tânăr, de 20 de ani, și un ofițer de marină de aproape 50 de ani, cel mai vârstnic participant la cursurile de scafandri. Deși atât de vârstnic, ofițerul trecuse cu succes toate probele de bazin: înot 1000 m, transportul unor greutăți prin înot la suprafață pe distanță de 500 m etc. El practicase însă până la această vârstă aproape toate sporturile, cu prioritate înotul, gimnastica, luptele, alpinismul și-i depășea pe cei cu mult mai

tineri în multe probe. Plonjarea lui direct prin săritură, cu aparatul în spate, de la o înălțime de 4 m, a declanșat uluirea tuturor.

Între timp, un tânăr ofițer electro-mecanic, se echipase cu costumul de neopren și coborâse după ceilalți doi, stând în așteptare la 6 m, gata să intervină la nevoie.

- Deci aveți și costume, spuse careva.

- Avem, dar nu le folosim întotdeauna, mai ales când apa e caldă ca acum.

- Până la ce adâncime se poate coborî în apă cu acest costum?

- Ca și fără costum, până la 80 m, cât permite aerul comprimat din butelii. Acesta nu-i un costum etanș și nu produce placaj. Între costum și corp se află apă, care se încălzește și păstrează constantă temperatura corpului.

Verificarea tuburilor a durat câteva zile și am simțit o mare bucurie deoarece noi, scafandrii, am reușit să ne achităm cu succes de o asemenea sarcină de mare încredere.

## Un pionier al arheologiei submarine

*Interviu reprodus din cartea: Constantin I. Lambă, „Frânturi de viață”, Ed. Europolis, Constanța, 2006.*

Anul 1970, toamna. L-am întâlnit la Muzeul Marinei Române. Trebăluia printre obiectele antice – amfore, fragmente de ancore, țigle scoase pe fundul mării și expuse într-o sală căruia cu mândrie îi spunea: Secția de Arheologie Marină.

Omul acesta, care mi-a devenit interlocutor în primele interviuri pentru radio, se numea Constantin Scarlat și avea gradul de căpitan-locotenent. Convorbirea noastră s-a înfiripat repede, firesc și la obiect.

**Întrebare: Înțeleg căpitan, că iubești marea și adâncurile ei?**

**Răspuns:** Sunt îndrăgostit de această întindere de apă și de lumea ei nevăzută și tăcută. Sunt scufundător de profesie și pot să vă spun că, din anul 1966, de când am început să scormonesc adâncurile, am avut multe satisfacții.

**Întrebare: Știu că ați recuperat de sub apă foarte multe și valoroase obiecte, care se găesc expuse în cadrul muzeului.**

**Răspuns:** Într-adevăr, am scos din adâncurile mării amfore de tipul Heracleea, Rhodos, Chersones, țigle sinopiene, fragmente de ancore și alte obiecte care au fost puse în evidență cu ajutorul arheologilor constănțeni.

**Întrebare: Înțeleg că ați fost unul dintre pionierii care au pus bazele arheologiei submarine la Constanța?**

**Răspuns:** Așa se pare. Doresc să vă spun că arheologia submarină nu se rezumă

la scoaterea la suprafață a obiectelor antice aflate pe fundul mării, ea presupune în primul rând, identificarea obiectelor, precizarea coordonatelor geografice ale fiecăruia în parte, poziția și distanța față de alte repere. Observarea atentă a acestora, timp îndelungat, mi-a permis studierea influenței mecanice, chimice și biologice a mării asupra obiectelor păstrate ani mulți pe fundul mării. Așa am putut să trag anumite concluzii asupra efectelor distructive sau de conservare ale acestor factori la diferite adâncimi și a mișcărilor tectonice care au determinat scufundarea unor porțiuni de mal. Astfel, este lucru demonstrat că, datorită formei sale, o amforă întreagă aflată pe fundul de mare la câțiva metri, poate rămâne locului mii de ani, în timp ce amforele sparte, chiar dacă se află la adâncimi relativ mari, sunt purtate de curenții marini la zeci și sute de metri de locul inițial. Forța mecanică a mării acționează distructiv chiar și asupra blocurilor marine de piatră, marmură, granit etc.

**Întrebare: În scufundările pe care le-ați făcut, dar și prin studiile realizate la suprafață, ați reușit să alcătuiți o hartă a litoralului românesc?**

**Răspuns:** Așa este. În 1968 a fost definitivată harta descoperirilor submarine de la Mangalia, iar în decembrie 1969 s-a terminat alcătuirea hărții Tomisului subacvatic. Detaliile și amănuntele au fost acumulate cu răbdare prin scufundări

efectuate de-a lungul a patru ani de zile, prin filmări și fotografii subacvatice, întocmiri de schițe pe melamină, acțiuni continuate în 1970.

**Întrebare: Ce concluzie se poate trage în urma cercetărilor făcute?**

**Răspuns:** Așa cum se poate constata din schiță, portul și cetatea antică Callatis se întindeau cu multe zeci și sute de metri spre mare. Blocuri mari de piatră roștuite, descoperite la o adâncime relativ mică, permit identificarea a cinci dane de acostare. Amforele găsite spre interiorul digurilor reprezintă locul magaziiilor descoperite pe cheu. Amforele descoperite, dintre care unele cu reziduuri pietrificate ale vinurilor, uleiurilor și altor lichide păstrate în ele, mă fac să cred că este un mare rezervor de obiecte: construcții portuare, ziduri de cetate etc, în stare să fascineze pe orice cercetător al adâncurilor.

Caracteristic pentru anticul port Tomis este faptul că extremitatea sa estică se află mult mai spre larg, cuprinzând și o peninsulă situată în apropierea „Cazinoului”. Peninsula scufundată este un mare rezervor de obiecte: construcții portuare, ziduri de cetate etc, în stare să fascineze pe orice cercetător al adâncurilor.

Este un merit al Marinei Militare, al Muzeului Marinei Române care au încurajat asemenea acțiuni pe planul cunoașterii istorice, care ne fac să ne îmbogățim cunoștințele, să ne iubim și mai mult marea și oamenii ei.

## Amintiri de pe mare

# Alb și Negru



Ion NAE

Vara anului 1968. Eram îmbarcat ca cercetător științific (oceanograf) pe traulerul „Constanța”, în prima mea ieșire la ocean. Comandantul navei era Val Săvulescu și secund George Matei, ambii proveniți din Marina Militară, absolvenți, ca și mine ai Școlii Militare Superioare de Marină. Am plecat din Tulcea la pescuit de heringi în zona George's Bank din Atlanticul de NV în sudul Golfului Maine unde, în sezonul de vară/toamnă, această specie se aglomerează la adâncimi între 40 și 180 m pentru hrană și reproducere.

La îmbarcare, din echipajul navei îl cunoșteam doar pe timonierul Nicu Zuican, fost coleg de liceu. Pe timpul traversadei și după începerea pescuitului cunoștințele s-au înmulțit. Apropierea de Val Săvulescu a fost un efect al unei simpatii la prima vedere. Cine a fost îmbarcat știe (cine n-a fost află) că timpul la vapor înseamnă serviciul (cartul), masa, somnul și nesfârșitele taclale despre orice. Așa a aflat Val că mi-am permis să iau la bord câțiva pasageri clandestini: Eminescu, Blaga, Topârceanu, Minulescu iar el mi-a spus că nu-l deranjează, dimpotrivă îi consideră bineveniți. Prin ei am devenit prieteni. Totuși frișca de pe tortul prieteniei noastre a reprezentat-o parodia marină făcută de mine după G. Topârceanu, un fel de Baladă a marinarului:

*Trec zilele-ncet, nu în goană  
Ce greu săptămânile trec!  
Pe unde mi-ai fi tu cucoană,  
În brațe la care zevzec?*

*Eu nu știu limanul spre care  
Mă-ndrept cu vaporul acum,  
Ce demon mă pune-n mișcare  
Ce taină mă mână la drum.*

*Dar știu c-o să vin iar acasă  
Cu „biful” bogat, la colet.  
Iar tu o să fii drăgăstoasă,  
Cu ochii mai mult la pachet.*

*Te voi strânge atunci ca pe-o fiară  
Și-ai să crezi că fiorii mă trec...  
Te-oi iubi – cam cu silă – și iară*

*Voi lua geamantanul să plec.  
Căci simt că m-apasă pereții  
Acasă-s chiriaș trecător  
În scurtul popas al vieții,  
Eu fi-voi mai mult la vapor.*

*Pe cheu, tu îmi fluturi năframa  
Dar gândul ți-e deja la gagiu.  
Eu plec dar tu nu îți dai seama  
Că doar mă prefac că nu știu.*

*Mă refac, dar mi-e inima rană...  
Și iar săptămâni abea trec.  
Pe unde mi-oi fi tu cucoană,  
În brațe la care zevzec?*

„Opera” mea a făcut rapid turul vaporului, a fost „gustată” pentru că marinarii au simțul umorului și fac mereu haz de necaz. În nenumăratele ore de traulare sau de căutare a peștelui, pe comandă, în special în cartul ofițerului III (monitorizat discret de comandant), vorbeam, vorbeam câte în lume și-n stele.

Cursa de pescuit trebuia să dureze 90 de zile. Din păcate peștele și condițiile meteo n-au vrut să țină cont de planificare și ne-am întors la Tulcea după 124 de zile. În acest interval, mai ales pe zona de pescuit s-au întâmplat multe, și bune și rele, albe și negre. Iată două dintre ele, alese pe ideea de alb și negru.

20 oct. 1968. Fugim spre golful Maine să evităm cicloul Gladys. Asta ne mai lipsea!  
21 oct. 1968. De ce ție frică nu scapi. Gladys ne-a ajuns și ne pălește cu forța 10-11. Ținem la capă cu cca 2 Nd. Viteza e mică dar totuși ne apropiem de coastă. Ar trebui să întoarcem să nu ne punem pe uscat sau să ne izbim de ceva. Întuneric complet, valuri înspăimântătoare. Vaporul, cu prova în val e când vapor când submarin. Stau alături de Val pe puntea de comandă în babord. Din cauza mugetului apei, a ploii și tunetelor nu prea aud ce se spune. Înțeleg totuși că vrea să întoarcă nava. Nu comentez. Mi-e frică. Printre fulgere îl văd că se proptește cu mâinile de balustradă și privește intens valurile. Le numără, le vrăjește? Nu știu cât a durat concentrarea. Am auzit comanda către timonier, strigată cu disperare: Banda

stânga! Am încremenit. Când mi-am revenit, aveam vântul din pupa – Val Săvulescu făcuse o magie, magie albă, bilă albă.

19 sept 1968. Zona de pescuit parcă-i un teatru de operațiuni militare navale. Înghesuială mare pe m<sup>2</sup> pentru că „s-a căzut” pe pește. Vapoare de toate națiile. Cei mai căpoși, rușii și polonezii. Nu-i chip să intri între ei fără să dai de belea. Cum-necum am intrat și noi pe „pasa belșugului”, cu traulul la apă. Din tribord vine un rus tot cu traulul la apă. Ca de obicei sunt prezent pe comandă alături de comandant, ofițerul III și timonierul Nicu Zuican. Deși viteza de traulare e doar 3 Nd, distanța dintre noi și rus scade alarmant. Semnale de sirenă noi, semnale ei. Nici unul nu schimbă de drum. Relvement de coliziune. Să mai fi rămas 1 cablu până la ciocnire. Privim fără grai, îngroziiți. Primul rupe tăcerea Val cu comanda „banda stângă!” Fulgerător îmi dau seama că a greșit. La banda stângă pupa noastră se duce direct în prova rusului. Instinctiv strig la timonier „banda dreaptă, Nicule!” Fostul meu coleg prinde ideea și execută comanda mea. Pupa noastră alunecă spre stânga și trece la câțiva metri de prova rusului. Am scăpat ca prin minune de coliziune dar tot am agățat traulul. Val, alb la față ca aluatul, nu spune nimic. Vine la mine și mă îmbrățișează. Nici eu n-am zis ceva. L-am înțeles, nu poți să fii mereu perfect, mai ai și momente negre.

Cu Val, când era în țară, m-am mai întâlnit la un pahar cu bere și taclale. După ce a plecat, mult prea devreme, în voiajul cel fără întoarcere, mă gândesc de multe ori la el, la cursa botezului meu la ocean, recitesc însemnările.

De acolo de unde e, de dincolo de noi, poate și el face la fel. Nu știu alții cum l-au cunoscut și apreciat. Pentru mine însă a rămas ca un marinar desăvârșit, adept fidel al zeului Neptun dar, ca orice marinar adevărat și al lui Bachus. Un comandant de navă rasat, poate ușor atipic datorită sufletului romantic. Un om.

Îi dedic aceste rânduri, cu drag, pentru că nu mi se pare drept ca oamenii care dispar să ia cu ei și memoria celor care i-au cunoscut.

## A 30-a aniversare a Grupării de filatelie marină (GFM) – 1977-2007

Comandor (r) Titu NICOLAESCU

Filiala A.F.R. – Constanța (denumirea de atunci), împreună cu Muzeul Marinei Române au organizat, în perioada 22 aprilie-10 mai 1977, Prima expoziție de filatelie cu tematică marină, intitulată „MARINA '77” activitate în cadrul căreia s-a desfășurat și Primul simpozion de filatelie tematică marină.

La expoziție, care a fost de nivel interjudețean, au participat 43 de filателиști din 14 orașe ale țării, iar colecțiile prezentate de aceștia au fost expuse pe 182 fețe de panou.

Simpozionul a avut loc a doua zi după vernisarea expoziției, adică la data de 23 aprilie 1977.

Cu prilejul discuțiilor purtate la simpozion, s-a născut ideea necesității constituirii unei grupări filatelice care să înglobeze filателиști din întreaga țară ce colecționează mărci și efecte poștale cu tematică marină.

Tot la acest simpozion, participanții au susținut ideea apariției unei publicații filatelice care să abordeze subiecte legate de tematica marină, numită «Buletin de informare, documentare și studii de filatelie tematică „MARINA”».

La data de 15 ianuarie 1978 în Gruparea de Filatelie Marină erau înscriși 65 de membri. De la înființare și până în prezent s-au înscris 583 de filателиști tematici din întreaga țară.

În ultimii ani am contat pe prezența activă doar a circa 80-100 de membri. Aceștia au continuat să colecționeze piese filatelice cu tematică marină din diferite domenii ca: evoluția și construcția navei, istoria navigației și a descoperirilor geografice,

navigatori, piraiți și corsari celebri, bătălii navale, transporturi navale, hărți, porturi, șantiere navale, oceanografie, faună și floră



**Titu Nicolaescu, președintele  
Grupării tematice Marina  
a Asociației Filatelice Tomis**

marină, meteorologie, sporturi nautice, pictură marină, ștampile și casete de bord etc.

În perioada ce a trecut de la înființarea G.F.M., membrilor acesteia le s-a creat posibilitatea de a-și expune colecțiile în peste 35 de expoziții filatelice interne (din care două cu participare internațională: EXFIMAR '80 și EXFIMAR '88) și să participe la 6 simpozioane și la 11 târguri filatelice.

Începând cu Buletinul „MARINA” nr. 1 ce a apărut în luna aprilie 1978 și până în prezent, cât și în expozițiile organizate au fost abordate cu precădere mul-tiplele evenimente din istoria națională și universală, ce au fost sărbătorite în țara noastră.

Activitatea rodnică depusă de membri G.F.M este ilustrată și de următoarele realizări obținute de-a lungul perioadei de 30 de ani: editarea a 122 de picuri filatelice pentru expoziții, aniversări ocazionale, întreguri poștale etc; confecționarea a 91 ștampile poștale pentru expoziții, aniversări ocazionale și publicitare; obținerea a 126 ștampile și casete de bord de la navele militare străine care au vizitat Portul Constanța; realizarea a 22 ilustrate maxime, 23 cataloage, palmarese, diplome editate cu prilejul expozițiilor; conceperea și tipărirea a 2 broșuri de popularizare;

confecționarea unei insigne și a unei ștampile a grupării; realizarea a 11 medalii confecționate pentru expoziții.

La toate acestea trebuie adăugate operațiunile de redactare și publicare a Buletinului „MARINA” care astăzi a ajuns la nr.58 (în curs de tipărire). Timp de 30 de ani a fost redactat și publicat unimportant și variat material informativ din domeniul filateliei marine, al cărui volum a depășit 1200 de pagini.

Ca o recunoaștere a activității desfășurate, Buletinul „MARINA” a fost premiat la diverse expoziții interne și internaționale, la clasa literatură, cu următoarele diplome: una de argint-aurit, una de vermeil, două de argint și trei de bronz din care – argint la Expoziția „Philtema '91” și bronz la Expoziția „Genova '92” am-bele organizate în Italia. Încă două medalii de argint i-au fost atribuite revistei noastre la expozițiile „ROMFILEX '96” și „EFIRO '98” la București.



Conducerii Ligii Navale Române – filiala Constanța și cea a C.N.Administrației Porturilor Maritime Constanța, ne-au sprijinit efectiv în ultimii ani în editarea Buletinului „MARINA”.

Pentru marcarea aniversării celor 30 de ani de activitate a G.F.M, conducerea A.F.Tomis și a grupării, au luat măsura realizării unui plic omagial, a unei ștampile circulare folosită la obliterarea acestuia, precum și la confecționarea la Monetăria Națională a unei medalii jubiliare, din tombac cuprat.

## Navele secolului XXI

# Corveta germană K - 130 (I)

Datele prezentate în acest articol au reieșit din materialele puse la dispoziția participanților la cea de a treia Conferință Internațională pe Probleme Navale – „MECON - 06”, desfășurată la Hamburg, la sfârșitul lunii august 2006. Conferința a fost organizată de către ThyssenKrupp Marine Systems, componentă a concernului ThyssenKrupp AG și, începând cu anul 2005, noul lider european al construcțiilor navale.

Fiecare epocă istorică a lăsat omenirii realizări tehnice de excepție, în toate domeniile. Evident, nici domeniul construcțiilor navale nu avea cum să lipsească de la întâlnirea cu cele mai noi cuceriri ale inventicii începutului de

participanții la conferința „MECON - 06”, celelalte două – distrugătorul britanic T-45 și cel american DD (X) – având încă timp să supraliciteze și să depășească realizările uluitoare ale deja celebrei „Visby”.

În aceeași notă de performanță, prezentăm în cele ce urmează o altă construcție navală de excepție. Este vorba despre corveta germană K-130, realizată de către consorțiul german ThyssenKrupp Marine Systems – și care a fost predată Forțelor Navale Germane în primul trimestru al anului 2007.

### 1. Necesitatea proiectării unui nou tip de corvetă

unei fregate.

Astfel, pe 13 decembrie 2001 Biroul Federal pentru Tehnologii de Apărare și Achiziții al Armatei Germane a semnat cu un grup de trei șantiere navale („Blohm & Voss”<sup>1</sup>, „Friedrich Lursen”<sup>2</sup> și „Nordseewerke”) contractul de achiziție a noii clase de corvete. O săptămână mai târziu, programul de construcție a celor 5 nave K – 130 a debutat, marcând finalizarea fazei de definire a proiectului ce începuse în iunie 1998.

### 1. Spectrul misiunilor corvetelor K – 130

Realizarea proiectului K – 130 marchează introducerea în înzestrarea flotelor a unui nou tip de navă a cărei principală misiune o reprezintă supravegherea navală și angajamentul țințelor de suprafață. Având un grad ridicat de autoapărare împotriva țințelor navale și aeriene, corveta este special destinată angajamentului naval pe întinderile de apă din apropierea litoralului.

Aționând independent sau în cadrul unei grupări navale, corveta K-130 poate îndeplini, simultan sau succesiv, una dintre următoarele misiuni:

- controlul traficului naval pe rutele maritime și în apele de litoral (lupta împotriva contrabandei și a traficului ilegal de persoane, armament și droguri);
- coordonarea tactică și comanda grupurilor de forțe navale;
- integrarea și participarea în cadrul conceptului „task group” al Forțelor Navale Germane;
- descoperirea și angajamentul țințelor navale de suprafață, la mare largă și în apropierea litoralului;
- sprijinul marilor unități ale forțelor terestre ce desfășoară operații întrunită în apropierea litoralului (angajamentul țințelor terestre);
- participarea la operațiuni de criză și conflict;
- neutralizarea pericolelor navale asimetrice în marea teritorială și în zona economică liberă;
- lansarea minelor marine – ca o misiune secundară.

Datorită puterii sale de luptă, capacității de rezistență și supraviețuirii

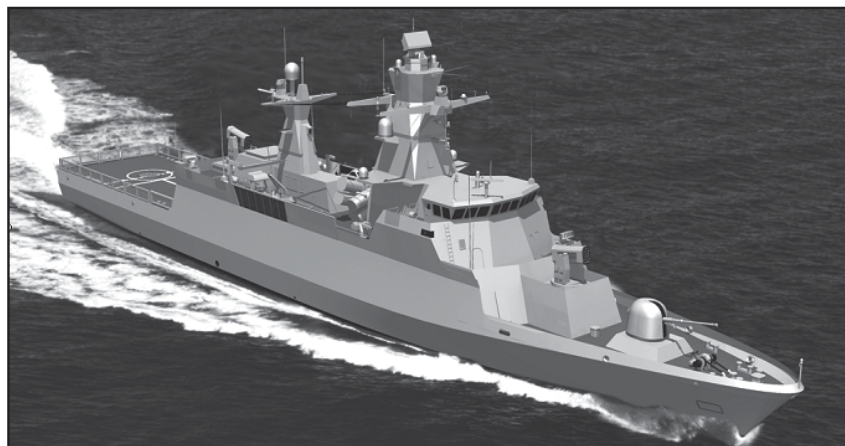


Fig. 1. Corveta K-130, așa cum a fost gândită de către proiectanți (imagine computerizată).

secol XXI. Revistele de specialitate se întrec în a prezenta nave de război, mega-yachturi sau nave de transport care înglobează atâta tehnologie de vârf încât, chiar și după lecturarea articolelor cu pricina, ne este dificil să pricepem până unde poate pătrunde iscoditoarea minte omenească.

Nu cu mult timp în urmă, revista Filialei București a Ligii Navale Române, „România Maritimă și Fluvială - Magazin”, prezenta în nr. 1 (16) din luna mai 2006, sub semnătura prolificului comandor (rez.) Ștefan Chira, trei dintre realizările de seamă ale navelor de război de suprafață. Una dintre acestea, corveta „Visby”, deja străbate întinderile Mării Baltice și a uimit cu adevărat

Participarea, în ultimul deceniu al secolului trecut, a Forțelor Navale Germane la operațiuni de impunere sau menținere a păcii, precum și a celor de prevenire, de pe mare, a acțiunilor teroriste a evidențiat necesitatea proiectării și construcției unui nou tip de navă. Era nevoie de o navă multirol care să îmbine capabilitățile de luptă multiple ale unei fregate cu caracteristicile tehnico – tactice ale unei clase de nave de dimensiuni mai mici: corveta. Scopul acestei abordări a fost acela de a realiza o navă capabilă de a acționa oriunde în lume, atât în misiuni de luptă clasice cât și în cele antiteroriste, dar cu consumuri specifice mult mai reduse și cu un echipaj de trei ori mai mici decât cel al

## 135 DE ANI DE ÎNVĂȚĂMÂNT ROMÂNESC DE MARINĂ

## La aniversarea Academiei Navale

Ing. Dan Stroescu

Învățământul românesc de marină, reprezentat la nivel superior de către Academia Navală „Mircea cel Bătrân” din Constanța a împlinit 135 de ani de activitate. Această școală este păstrătoare a vechilor tradiții marinărești ale poporului român. Aici și-au făcut ucenicia generații întregi de ofițeri marinari, dintre care mulți au ajuns comandanți de nave, de unități și mari unități, unii au dobândit gradul de amiral.

Marina nu o formează numai navele din dotare, ci și oamenii. Printre aceștia se află și cei care se pregătesc pentru a deveni ofițeri de carieră, cât și cei care îi pregătesc pe aceștia – profesorii lor.

În Academia Navală domnește rigoarea studiilor în săli, biblioteci, laboratoare, cabinete. În plus, mai este

prezentă vigoarea vieții fizice în săli și baze sportive și nu în ultimul rând domnește, deasemenea și o viață specific marinărească. Academia Navală îi deprinde pe tineri cu toate rigorile vieții.

Pentru că nu poate deveni cineva ofițer de marină fără o pregătire desăvârșită, fără a se deprinde cu simțul răspunderii și al inițiativei, fără a se obișnui cu rigorile disciplinei, pentru a fi capabil, mai târziu de a-și desfășura activitatea în structurile superioare de comandă.

Dar, pe lângă Academia Navală, mai este atașată o navă de suflet, un velier. Aceasta este nava școală „Mircea”, care îi deprinde pe elevi cu viața de larg și cu jocul capricios al vântului. Vela a rămas eterna și minunată școală care îi poate forma cu adevărat pe oamenii mării. Iar

MARINA, prin ea însăși, formează o elită, care păstrează și trece din generație în generație acea noblețe a caracterelor și simțămintelor și acea eleganță a comportării în societate.

În zilele noastre MARINA crește pe tinerii ce i s-au dedicat în cultul riscului asumat, al onoarei fără răsplată și al disciplinei fără condițiuni. Iar Academia Navală nu este numai o instituție care formează marinari și soldați. Ea este în egală măsură și o școală de educație patriotică, rezervă morală a României., Generații întregi ce s-au format aici, au fost oameni credincioși și loiali țării.

*La ceas aniversar – Academiei Navale, LA MULȚI ANI și BUN CART ÎNAINTE!*

➔ pe mare, nava este aptă să ducă acțiuni de luptă atât în spațiu maritim deschis cât și în apropierea litoralului adversarului și chiar să sprijine cu armamentul de la bord operațiile trupelor terestre desfășurate pe litoral. Aceste noi capacități, transferate de la distrugătoare și fregate, clasei corvetelor fac din nava K - 130 o minifregată adecvată atât desfășurării operațiilor navale propriu-zise, cât și acțiunilor de prevenire a conflictelor sau a celor destinate managementului crizelor.

## 2. Platforma navală

Principalele caracteristici ale navei sunt prezentate în tabelul următor:

Deplasament maxim	1.840 t.
Lungime maximă	89,12 m.
Lungimea la linia de plutire	82,80 m.
Lățime maximă	13,28 m.
Lățimea la linia de plutire	12,44 m.
Pescaj	3,40 m.
Autonomia fără reprovizionare pe mare	7 zile
Autonomia cu reprovizionare pe mare	21 zile

Viteza maximă	> 26 noduri
Raza de acțiune la viteza de 15 noduri	4.000 Mm.
Echipaj	65

Merită a fi subliniat faptul că în afara celor 1.840 t., cât reprezintă deplasamentul total al navei, aceasta dispune și de o rezervă de deplasament de 140 t. disponibilă modernizărilor ulterioare.

Pentru reducerea deplasamentului și mărirea manevrabilității navei, corpul corvetei este realizat din tablă subțire de oțel special extrem, de rezistent la șocuri și presiuni exterioare.

Principala caracteristică a platformei navale este dată de remarcabila realizare a constructorului în ceea ce privește reducerea drastică a tuturor câmpurilor fizice ale navei (amprentă sau semnătură)<sup>3</sup>. Astfel, pentru reducerea posibilității de detectare prin radar, proiectanții au adoptat soluția realizării profilului corpului navei sub forma literei X. Este vorba despre așa-numitul corp „X-form”, prin care undele radar

reflectate de corpul navei iau alte direcții decât cea către emițător, în așa fel încât raza de descoperire prin radar să se micșoreze cu peste 50%.

De asemenea, amprenta datorată emisiei de căldură generate de funcționarea motoarelor navei (l. R. signature) a fost redusă prin aplicarea unei inovații tehnice: injecția apei de mare în tubul de evacuare a gazelor emise de motoarele navei.

Corveta poate ambarca un echipaj mixt (bărbați și femei) de 65 persoane, având posibilitatea cazării întregului personal în sectorul prova al navei, în cabine de 2, 4 și 6 locuri, fiecare cu grup sanitar propriu.

Ca mai toate navele de luptă germane, corveta beneficiază de tehnologia de construcție de tip „MEKO”, dar de data aceasta modularizarea navei s-a utilizat în sistem orizontal pentru a permite instalarea modulelor complete în condițiile existenței unor spații de înălțime redusă.

*Redacția*

<sup>1</sup> Șantierul naval din Hamburg care a construit bricul „Mircea”, în anul 1939.

<sup>2</sup> Șantierul naval care a realizat cele cinci nave de patrulare proiect „P157” - aflate în dotarea Grupului de Nave Constanța a Poliției de Frontieră.

<sup>3</sup> Prin „amprenta” sau „semnătura” unei nave se înțelege forma și mărimea semnalului radar (termic, acustic, magnetic, hidrodinamic, etc) reflectat de către aceasta și receptat pe monitorul stației de detecție.

## „DRIS“ (IV)

Constantin ALEXANDRESCU

După despărțirea frățească ne-am continuat drumul spre est până am atins curba batimetrică de 10 metri, am urcat circa o milă spre nord și am ancorat.

Am aprins luminile de ancoră și ne-am închis ca lona în pânțele cașalotului nostru. Desfigurați de oboseală ne-am culcat legănați de valurile ce creșteau sub forța nedomolită a maselor de aer deplasate spre maximul baric de la sud-vest.

O dimineață mohorâtă, cu norii cumulus alergând la joasă altitudine, cu viteza unui expres, cu valuri îngrijorătoare, cu orizont difuz și colorat în tente rău prevestitoare, ne-a întâmpinat ursuză. Cu prova pe val, tangând violent „Dris“ trăgea scrâșnind de ancoră și împroșcând jerbe de apă înspumate în borduri. La intervale regulate bompresul se îngropa în masa apelor cu martingală cu tot, lăsând să curgă de la prova spre cockpit șiroaie de apă rece și limpede, încât puntea aluneca datorită peliculei invizibile de plancton ce aderase la stejar.

Am părăsit ancorajul la iuțeală îngrijorați de starea mării și aspectul boltei cerești. Cu vecele terțalorate pe ghiuri, cu un singur foc, cu vântul strâns am început să ne cățărăm pe treptele latitudinii, grăbiți să intrăm la Sulina, până nu era prea târziu. Timpul se închidea pentru noi. Spre sud să fi navigat nici vorbă, Constanța era departe. La Sfântul Gheorghe nici atât, eram pățiți și nu mai puteam risca o eșuare.

Ne rămânea Sulina cu orice risc. Nici nu puteam altfel. Era ținta croazierei noastre și cu orgoliul unora ca noi nu era de glumit. Al meu și al altora conta mai puțin, dar al lui Mișu se ridica cu dimensiuni de piramidă în calea oricărei alte soluții.

A fost un chin. Primele răbufniri ale furtunii au apărut la jumătatea drumului izbindu-ne în față cu pachete alternative de aer cald și rece, o ploaie nedemnă și copleșitoare ne-a amintit că elementul lichid se regăsește pretutindeni și că mantalele noastre de ploaie nu făcuseră obiectul unei proiectări minuțioase. Colac peste pupăză, fulgerele s-au întezit, trăsnete lugubre sfâșiau cerul care se înnegrea treptat spre nord, punându-

ne serioase probleme chiar și numai acelea ale electricității statice. Cu sufletele făcute ghem și sunând a gol ca nucile costelive, am redus velatura terțarolând și mai mult, cu groaza trăsnetelor în inimi și cu ochii strecurați spre nord la fiecare escaladare de val în căutarea moazelor de la Sulina.

Când am ajuns în radă drăgile își recuperau papionajele pregătindu-se de retragere. Amărăți, sătui de tăvăleala încasată am pătruns pe braț și am acostat la pontonul pescăriei, unde am zărit un grănicer. Alte emoții. Deșteptaserăm din



Farul de la Sulina

somn un doctor cadaveric, cu fața șifonată, mahmur și cu barba nerasă, iar pe deasupra, pasager clandestin. L-am pitit într-un dulap sub pături și nonșalanți aparent am prezentat actele la control. Norocul buclușului doctor și în cea mai mare măsură al nostru, a fost și de această dată nelipsit.

Navigam din nou spre mila 0, de data aceasta cu motorul. Aveam un coleg la AFDJ Sulina pe care intenționam să-l călcăm ca niște pirați. În spatele nostru marea se colora treptat în drum albicios frământându-și furioasă apele și răscolind adâncurile pline de alge marine. Vântul ștergea tangent apa fluviului aruncând aripi subțiri de apă rece în toate direcțiile. Eram uzi până la piele, cu degetele albite de apă ca după spălatul a cinci albi de rufe. Nu ne lipsea

însă umorul. Înviași din lichidul vâcos al temerilor cauzate de elementele dezlănțuite.

Navigând aproape de malul stâng al brațului am zărit o primă prezență feminină ce, cu un paner sub braț, se îndrepta săltat spre o clădire arătoasă cândva, lăsând să i se zărească, dezgolite de vânt, picioarele bronzate și lungi. Nu avea desigur un aspect prea arătos însă nici o atenție să nu acorde glasurilor admirative și ușor nepoliticoase cu care am întâmpinat-o nu se făcea.

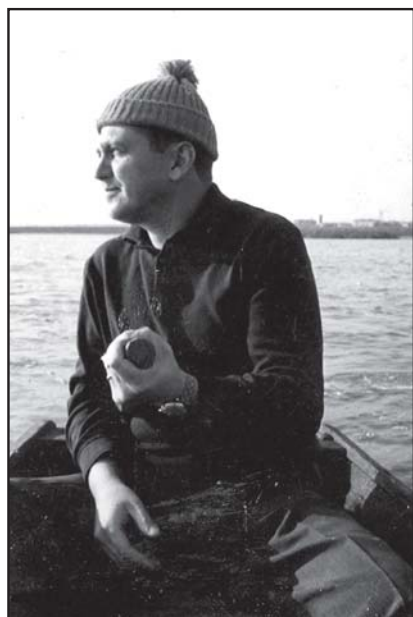
Am acostat la fostul local al Comisiei Dunării.

Coroanele plopilor ce străjuiau de jur împrejur, cocheta biserică a Sulinei se zbăteau disperate în încleștarea vântului în timp ce baia Stari Stambul măcina valurile ce năvăleau amenințătoare.

Am legat strâns nava, am asigurat-o împotriva oricărei surprize și am declanșat operațiunea de căutare a lui Max.

I-am găsit cu ușurință în clădirea odinioară somptuoasă a Comisiei Dunării. Surpriza nu i-a fost atât de mare, cât bucuria de a-și revedea doi colegi de facultate. Zvârlit de soartă la marginea Deltei ducea o viață plină de romantism și farmec, mai ales pe timpul verii. Iarna venea însă ca o pedeapsă amară și nemeritată, cu viscole dezlănțuite la rase-motte, atât de mărunte sunt solul și clădirile miniaturale în comparație cu nivelul mării. Rare sunt iernile când Dunărea îngheață bocnă, când suflarea îți încremenește și se împrăștie ca praful suflat de pe mobile, în ace microscopice de gheață. Noi, deși exilați la Tomis ca Ovidiu Publius Naso, aveam avantajul scurgerii a două milenii de civilizație. La Sulina se părea că nimic nu s-a schimbat de la Jean Bart și sensibilitatea rândurilor închinată de el acestor locuri.

Casele de lemn devenite cenușii sub patima intemperiiilor și cojite de vopseaua uscată, când de toridul soarelui verii, când de viscol, se alinau de-a lungul cheului ca niște babe cocoșate înșirate pentru spovedanie. Balcoanele din bărne crăpate erau nesigure, iar fațadele clădirilor invariabil văruite în tente pornind gradat de la albul



murdar al calcanului impur, la galbenul dovleacului porcesc. Curțile în acel sezon erau înecate în verdeață. Predominau șerpii subțiri ai zorelor cățărare pe șpalieri, ortensii, iriși și margarete sălbatice. Pomii fructiferi erau rari, cel puțin în zona portului.

Activitatea era departe de a fi dezolantă. Remorchere cu aburi, drăgi, șalande, șalupe și lotci foiau în susul și în josul brațului, în timp ce, de vis-a-vis, de la șantierul de reparații al AFDJ-ului, se auzeau înfundat ciocăniturile rapide ale buterolelor și săreau ici-colo unde se suda scânteile violacee ale arcelor voltaice.

De braț cu Max am revenit la „Dris“, am încuiat cabinele și „in corpore“ am plecat spre casa lui cu aspect de conac boeresc, retrasă discret de la șoseaua ce însoțea malul Dunării. Max, față de noi, toți cinci holtei, se căsătorise. Stupoare! Soția lui Lizica era tocmai sprintena căprioară zărită pe mal și purtând un paner pe braț și căreia îi aduseserăm complimente mult mai îndrăznețe decât ar fi trebuit, cu numai o oră mai înainte.

Ne-a iertat, ne-a înțeles și gospodină excelentă, s-a retras în bucătărie abia după ce-am doborât cu un retevei patru pui mărișori din lumea ce popula curtea. I-am dat o mână de ajutor. Noi am fost cei ce-au opărit, curățat și pregătit proaspătul vânat și iată-ne în puterea după-amiezii instalați în sufragerie împrejurul unei mese a regăsirii, voioși, înfometați și mai ales setoși în noutăți și nu numai de-atât.

Rezervele „Dris“-ului erau

substanțiale și Georgică a acceptat zâmbind cu dantura lui de viplă ce-i lumina fața negricioasă, multiplele misiuni de aprovizionare încredințate de căpitan.

Afară însă dezlănțuitele energii ale cerului și mării învăteau în turbioane puhoaiete de apă prăvălitate din înalt peste trupul lui puțintel și fragil. Numai când fulgerele crăpau munții norilor se zărea prin geamurile trepidând marea spre est cum împingea cu buldozerele furiei valuri monstruoase peste diguri inundând platforme joase.

Georgică revenea de fiecare dată muiat până la piele, parcă mai mic și mai supt, purtând sub brațe obuzele arsenalelor de la Nazarcea și Babadag. Am revenit la navă spre ziuă după ce închinaserăm multe pahare lui LENEU când concertul sinistru de-afară atinsese paroxismul. Călcam peste copacii doborâți, peste garduri prăvălitate și chiar peste linia telefonică singura legătură a Sulinei, pe-atunci, cu restul țării.

A doua zi, deșteptați matinal de ilustrul nostru skipper, am îndeplinit mai mult robotic, programul de curățenie. Nu mai ploua însă furia vântului crescuse, marea era hidoasă la înfîțișare de parcă scăpase din peștera infernului din Peloponez de la Tenare.

Ne-am ferchezuit cum am putut și spre prânz am pornit în urma lui Max ce



venise să ne ia din nou la el.

Lizica era împreună cu două localnice de origine greacă și uite așa, la iuțea au ieșit la iveală două chitare în acord italian. Lui Mișu îi scăpărau ochii după un pic de muzică dar și după cea mai brunetă și durdulie descendentă a lui Dedal. De aceea, probabil, târziu, în scurgerea după-amiezii, cele două muze își amestecau vocile cu ale noastre într-un concert demn de cerberul cel cu

100 de capte și limbi trifurcate.

Ce-i drept muzica greacă originară din Plaka era divină. Ne-am întâlnit peste ani cu aceleași melodii minunate în preajma agorei ateniene, singurul loc unde se mai cânta din vechile melodii «Sagapao», «Otan mehazis» sau «Tamatia» și unde electronica adaptată la buzuki nu a creat încă, amestecul dintre tradițional și modern, oferit cu dărnicie turiștilor străini.

Singurul care nu cânta era Georgică. El nu avea har și nici pretenții ca unii din noi. El a mai mers pe-afară și ne-a spus că un avion bimotor AERO al pazei de coastă s-a învățit de câteva ori pe deasupra portului, cu tot pericolul furtunii. Atunci, nu știam că pe noi ne căutau. Neavând cum să distingă în pădurea de punți și catarge „Dris“-ul a plecat cum a venit. Am aflat abia la Constanța după un marș forțat, fără escală, că de fapt fuseserăm dați dispăruți în furtună. Linia telefonică fiind distrusă de vânt nu permise nici o informare și ultima noastră prezență fusese semnalată la Sfântul Gheorghe.

Am petrecut la Sulina patru zile de basm în compania noilor și devotatele noastre cunoștințe, am ușurat „Dris“-ul de bogatul său leș, l-am ușurat și pe Max de câteva duzini de pui mărișori și am plecat lăsând legate în bintele cheului numai amintirile noastre. Am

revenit peste ani în acele locuri situate la marginea țării și am găsit amintirile intacte, așa cum le-am legat, într-o lume acum străină și necunoscută aflux normal al pașilor evoluției.

„Dris“ a fost repus pe cavaleți, acolo, în portul Tomis și cred că așteaptă un alt echipaj, pentru o terță croazieră.

Sper că cele auzite nu pot fi reale întrucat

această navă mărunță și docilă merită a nu fi înstrăinată, ea purtând în arboradă numele unor oameni îndrăgostiți de mare și de meseria întinderilor fără de sfârșit.

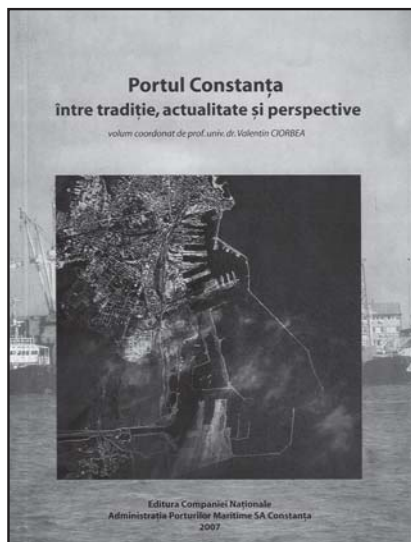
Printre cei care-au plecat se numără și Augustin Stuparu așa, încât, din echipajul de atunci a mai rămas doar cel care nu te uită și care își pune toată încrederea în tine și în cei la fel de buni slujitori ai mării.

**SFÂRȘIT**

# Semnale editoriale

Rubrică realizată de căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

Marți, 27 martie 2007, în sala de marmură a Gării Maritime a avut loc lansarea volumului „PORTUL CONSTANȚA ÎNTRE TRADIȚIE, ACTUALITATE ȘI PERSPECTIVE”, editat de Universitatea „Ovidius” Constanța, Facultatea de Istorie și Științe politice și Centrul de Studii și Cercetări ale Istoriei și Civilizației Zonei Mării Negre (secolele



XIX-XXI), în parteneriat cu Compania Națională Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A.

Apărută la inițiativa și sub coordonarea prof. univ. dr. Valentin Ciorbea la Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța S.A., lucrarea este dedicată împlinirii a 110 ani de la inaugurarea oficială a lucrărilor de construcție și modernizare a portului Constanța (16 octombrie 1896 – 16 octombrie 2006) și este structurată pe patru secțiuni: Portul Constanța în lumina istoriei, Portul Constanța – actualitate și perspective, Portul în mărturia documentare și Portul Constanța în reperi bibliografice.

Printre autorii volumului se numără amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General – „Portul Constanța, parte componentă a comunicației maritime”, comandorul dr. Marian Sârbu, Statul Major al Forțelor Navale – „Oportunitățile de care dispune orașul-port Constanța în domeniul economic și social prin apartenența sa la zona Mării Negre”, căpitan-comandorul dr. Marian Moșneagu,

redactorul-șef al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale – „Portul Constanța sub ocupație sovietică (1944-1958)”, muzeograf drd. Florin Stan, șeful Secției Istorie la Muzeul Marinei Române – „Portul Constanța: poartă deschisă evreilor spre „țara promisă” între anii 1940-1944” și contraamiralul (r) George Petre – „Portul Constanța în paginile revistei „Marea Noastră”, publicație a Ligii Navale Române”.

\*  
\* \*

După volumul de real succes și maximă necesitate pentru clarificarea statutului juridic și apartenenței fără echivoc la teritoriul României a Insulei Șerpilor - „Insula Șerpilor”, Editura „Muntenia”, Constanța, 2004, 557 p., prima monografie românească și internațională a acestui disputat teritoriu pontic - reputatul prof. univ. dr. Dominuț Pădurean, cadru didactic în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” revine asupra subiectului – menținut în actualitate pe plan diplomatic – cu o nouă lucrare. Este vorba despre „INSULA LUI ACHILLE (INSULA ȘERPILOR) – MITOLOGIE ȘI ADEVĂR ISTORIC”, Editura „Muntenia”, Constanța, 2007, 184 p. Autorul tratează, într-o manieră demnă de reputația cercetătorului preocupat până la obsesie de profunzimea investigației pluridisciplinare, personalitatea eroului „Iliadei” lui Homer și al tuturor grecilor Achille, dimensiunile mitologice ale legăturilor acestuia cu zona insulară, precum și mărturiile arheologice privind existența pe insulă a templului și cultului eroului, pe baza vestigiilor descoperite în arealul insular.

Iconografia bogată și inspirat selectată din cele mai varii surse impune de la sine necesitatea unei ediții color, într-o limbă de circulație internațională.

\*  
\* \*

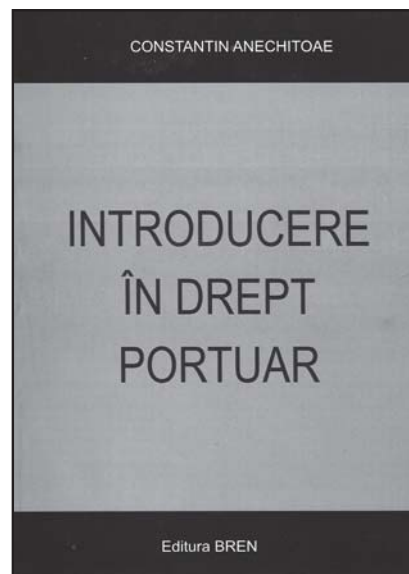
Locotenent-colonelul (r) dr. Constantin Anechitoae este, fără îndoială, unul dintre cei mai prolifici autori în domeniul dreptului maritim, lucrările sale îmbogățind în chip fericit literatura de specialitate, privată până nu demult de tratate și culegeri legislative pe măsura complexității și dinamicii problematicei domeniului maritim. O astfel de lucrare este, cu certitudine și „INTRODUCERE ÎN DREPT

PORTUAR”, Editura Bren, București, 2007, 628 p., subramură a dreptului maritim, care tinde să se impună ca disciplină juridică „autonomă” în sistemul științelor juridice.

În evaluarea evoluției dreptului maritim, autorul nu ezită să reexamineze coordonatele evoluției transportului și comerțului maritim, precum și componentele dreptului maritim, respectiv dreptul internațional public maritim, dreptul mării, dreptul internațional privat maritim, dreptul administrativ și dreptul comercial maritim și evident, dreptul portuar. De asemenea, rețin atenția informațiile particularizate cu privire la codificarea dreptului maritim în România, reglementările specifice activităților portuare, principalele organizații și asociații în domeniul activităților maritime și portuare.

Într-o abordare originală și atotcuprinzătoare, autorul inventariază problematica vastă și complexă a porturilor maritime – definiție, importanță, statut juridic, regimul juridic al conducerii porturilor maritime, doctrine manageriale, clasificarea și componentele porturilor maritime, regimul porto franco etc.

Referindu-se explicit la exploatarea porturilor maritime românești, autorul clarifică noțiunile de bază referitoare la regimul juridic și clasificarea dreptului de proprietate, autoritățile și serviciile portuare, tipologia activităților de transport



# Semnale editoriale

naval desfășurate în porturile maritime românești, protecția și securitatea activităților portuare. În egală măsură, este remarcabilă includerea cu prioritate printre subiectele de actualitate a problemelor legate de proliferarea pirateriei, regimul epavelor, jurisdicția portuară în cazul conflictelor armate, precum și prevederi ale Comunității Europene în domeniul activităților portuare.

Completată cu un număr consistent de acte normative specifice mediului portuar maritim și fluvial de ieri și de azi, convențiile maritime internaționale semnate sau ratificate de România și o bibliografie tematică minuțios selectată, lucrarea conf. univ. dr. Constantin Anechitoae este remarcabilă, în accepțiunea eminentului prof. univ. dr. Dumitru Mazilu, membru al Academiei Diplomatice Internaționale cu atât mai mult cu cât „*perseverența autorului în studiul dreptului maritim este de apreciat în sensul tenacității și curajului de a motiva cu argumente juridice prezența unui domeniu de activitate cunoscut de specialiști și practicieni, însă pentru prima dată reglementat într-o lucrare distinctă*”.

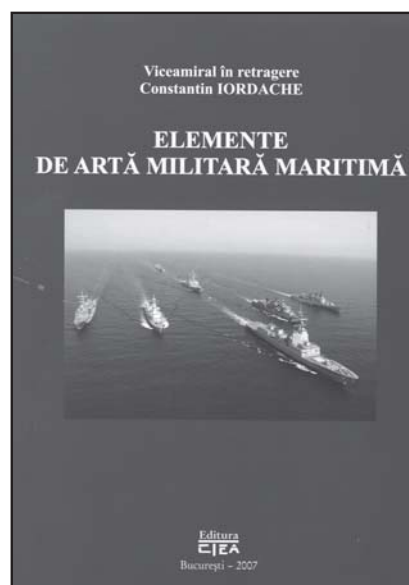
\*  
\* \*

La Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei a apărut recent, sub semnătura viceamiralului în retragere Constantin Iordache, lucrarea „ELEMENTE DE ARTĂ MILITARĂ MARITIMĂ”. În cele 400 de pagini, însoțite de numeroase schițe, grafice și fotografii alb-negru și color, autorul – exigent și avizat analist militar al domeniului – soluționează două teme esențiale pentru trecutul, prezentul și, deopotrivă, viitorul Forțelor Navale – strategia maritimă și tactica navală.

„Cartea scoate în evidență faptul că – conchide în „Cuvânt înainte” șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin – *puterea maritimă a României rezidă din suma capabilităților statului nostru de a-și implementa interesele sale în Oceanul Planetar, folosind întreaga suprafață a acestuia pentru dezvoltarea activităților politice, economice și militare, în scopul atingerii obiectivelor naționale în domeniu. Iată de ce autorul insistă pe necesitatea definitivării doctrinei maritime românești și aprobarea oficială a acesteia, apreciind că ea trebuie să fie „un*

domeniu al gândirii militare privind apărarea intereselor țării pe ape de către toate categoriile de forțe ale armatei, nu o problemă numai a Marinei Militare, motiv pentru care trebuie cunoscută de către toate eșaloanele Armatei României”.

*Pornind de la aprecierea că interesele maritime și fluviale românești sunt parte a intereselor naționale, economice și politice ale statului, autorul insistă, pe bună dreptate, ca doctrina maritimă românească să statueze principiile și modalitățile acțiunilor militare pe apă, în aer și pe uscat, în cadru național sau multinațional, să reflecte transpunerea politicii militare pentru componenta*



*navală, dar și pentru cea aeriană și terestră când acționează pe mare sau fluviu, înscriindu-se în politica NATO de apărare colectivă*”.

Deosebit de utilă pentru toți marinarii și îndeosebi pentru ofițerii de stat major de la toate eșaloanele, comandanții de nave cât și pentru ofițerii cursanți din cadrul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” și aspiranții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, lucrarea – apărută sub egida Asociației „Clubul Amiralilor” – este o amplă sinteză a problematicei deosebit de vaste și mai mult ca oricând actuale a puterilor, doctrinelor și politicilor maritime ale statelor lumii,

evaluate în evoluția lor cronologică, pe baza experienței liderilor consacrați în spațiul maritim și a învățămintelor desprinse din desfășurarea principalelor conflicte armate ale omenirii.

În egală măsură, viceamiralul Constantin Iordache abordează, prin prisma teoriilor unor consacrați exegeți și a școlilor occidentale de marcă, geopolitica activităților maritime, geostrategia și strategia maritimă în diferite epoci, neezitând să analizeze tendințele în evoluția strategiei maritime a S.U.A., Federației Ruse, Franței, Turciei, Ucrainei și României la începutul secolului al XXI-lea.

Partea a doua a lucrării este rezervată tacticii navale, subiect predilect al fostului șef al Statului Major al Comandamentului Marinei Militare. Astfel, autorul evidențiază corelația dintre tactică, arta operativă și strategie, evoluția tacticii navale de-a lungul secolelor, cu reliefația experienței românești în domeniu, caracteristicile luptei pe mare, concepte și elemente de tactică navală – tactica acțiunilor pe comunicațiile maritime, respectiv de proiecție a puterii navale asupra uscatului, precum și tactica acțiunilor de luptă contra minelor, de minare, a apărării obiectivelor importante din marea teritorială și zona economică exclusivă și tactica fluvială.

Glosarul și bibliografia selectivă atașate conferă lucrării rigoare și legitimitate științifică, autorul fiind convins că „*Strategia Militară a României trebuie să aibă o componentă distinctă, Strategia Maritimă, care nu trebuie confundată ca fiind proprie numai Forțelor Navale, ci tuturor categoriilor de forțe ale Armatei și instituțiilor civile care acționează pe mare și fluviu*”.

*Pentru etapa actuală, luând în considerare atât situația internă cât și cea internațională, apreciez că se poate astfel formula concepția fundamentală a Strategiei Maritime a țării noastre: „România trebuie să-și poată apăra singură interesele în Marea Neagră și pe fluviul Dunărea și, în cooperare cu aliații și partenerii săi, în celelalte spații maritime internaționale”. Pentru aceasta are nevoie de forțe navale moderne –*

maritime și fluviale – capabile să lupte și să învingă”.

\*  
\* \*

Institutul pentru Studii Politice de Apărare și Istorie Militară a inaugurat colecția „Marea Neagră – istorie-geopolitică”, îngrijită de Sergiu Iosipescu, cu volumul „MAREA NEAGRĂ DE LA „LACUL BIZANTIN” LA PROVOCĂRILE SECOLULUI XXI”, o excelentă culegere de studii, coordonată de directorul instituției, generalul-maior (r) dr. Mihail E. Ionescu.

Apărut în 2006 la Editura Militară, volumul reunește 10 studii ale unora dintre cercetătorii institutului, menite să ofere o perspectivă istorică actualiei chestiunii a Mării Negre. În ordine cronologică, acestea sunt: „Marea Neagră, „lac bizantin” – Alexandru Madgearu, „Marea Neagră, de la Imperiul Mongol și coloniile genoveze la afirmarea statelor riverane și cucerirea otomană (1204-1484)” – Sergiu Iosipescu, „Marea Neagră, „lac otoman” – Mircea Sorescu, „Internaționalizarea chestiunii Mării Negre și a Strămtorilor 1774-1856” – Sergiu Iosipescu, „Marea Neagră, de la



Războiul Crimeii la Primul Război Mondial (1856-1914)” – Ruxandra Vidrașcu, „Marea Neagră în preajma și în timpul Primului Război Mondial – Șerban Pavelescu, „Marea Neagră în relațiile

internaționale din perioada interbelică – Petre Otu, „Arealul pontic în anii celui de-al Doilea Război Mondial” – Gheorghe Vartic, „Marea Neagră în timpul Războiului Rece. 1945-1990” – Laurențiu-Cristian Dumitru, Șerban Pavelescu și „Securitate și stabilitate în bazinul Mării Negre în epoca post-Război Rece” – Mihail E. Ionescu.

Abrevierile, indicele și dosarul cartografic și iconografic conferă acestui prim volum statutul unei lucrări de excepție, în completarea altor două monografii moderne, „Marea Neagră” de Grigore Antipa (1941) și „La Mer Noire” de Gheorghe I. Brătianu (1969).

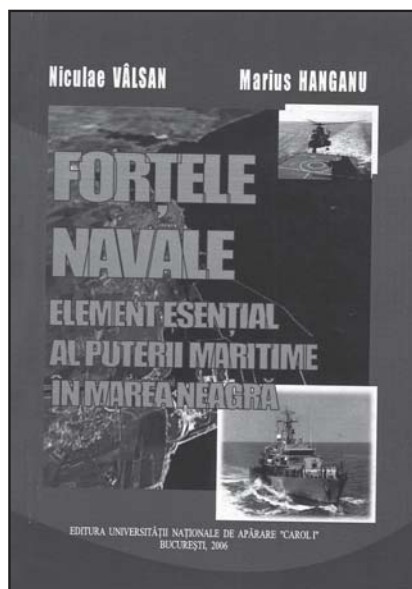
\*  
\* \*

Un cunoscut ofițer de marină, C.L.C Valentin Stan, este autorul romanului „Marinarul”. Valentin Stan a devenit locotenent în marina militară în anul 1955 când a absolvit actuala Academie Navală „Mircea cel Bătrân”. A fost ofițer de bord și apoi secund al Navei Școală „Mircea”. Trecând în Marina civilă a urcat toate treptele ierarhiei ofițerilor până la cea de comandant de navă.

## PREMIILE „CLUBULUI AMIRALILOR”

Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

Vineri, 16 februarie 2007, în Sala Bizantină a Cercului Militar Național din



București a avut loc festivitatea de acordare a premiilor Clubului Amiralilor pe anul 2006. Manifestarea a fost onorată de contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale,

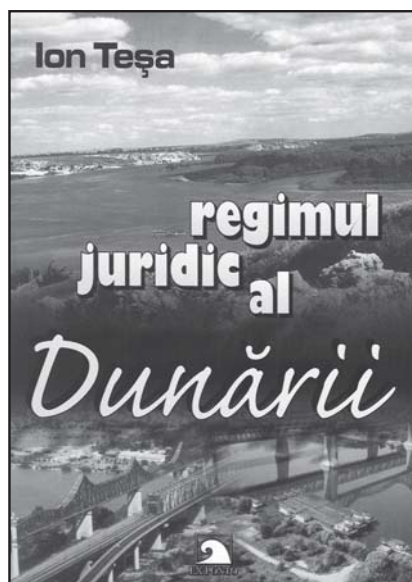
comandorii dr. Nicolae Vâlsan, șeful Instrucției și Doctrinei și dr. Vergil Moraru, șeful Serviciului Doctrină din S.M.F.N., membri ai Ligii Navale Române și Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere, precum și numeroși invitați militari și civili.

În deschiderea festivității, viceamiralul (r) Constantin Iordache a precizat criteriile de evaluare a celor mai valoroase produse editoriale lansate în anul 2006. La această primă ediție, președintele Clubului Amiralilor, amiralul (rtg.) Gheorghe Angheliescu a înmănat diplome și premii în bani autorilor unui număr de 24 de lucrări cu tematică de marină.

Astfel, premiul special „VICEAMIRAL IOAN BĂLĂNESCU” în domeniul *Teorie și Artă militară navală* a fost acordat contraamiralului de flotilă prof. univ. dr. Marius Hanganu (Universitatea Națională de Apărare „Carol I”) și comandorului dr. Niculae Vâlsan (S.M.F.N.), pentru lucrarea „Forțele Navale - element esențial al puterii maritime în Marea Neagră”. Pentru același domeniu au mai fost premiate lucrările „Cinemematică navală. Principii teoretice ale manevrei tactice a navei” –

autor viceamiral (r) dr. Traian Atanasiu (A.N.M.B.), „Geopolitică și geostrategie” – comandor dr. Marian Sârbu (S.M.F.N.) și colonel (r) dr. Leonida Moise, „Forțele Navale în executarea operațiilor maritime de stabilitate” – căpitan-comandor dr. Ion Chiorcea (U.N.Ap.), „Tradiții și actualitate în lupta contra minelor navale” -





contraamiral de flotilă (r) prof. univ. dr. Marius Hanganu și comandor dr. Vergil Moraru (S.M.F.N.) și „Planificarea operațiilor navale în conformitate cu standardele NATO” – comandor dr. Ștefan Georgescu (Flotila 56 Fregate).

Premiul special „VICEAMIRAL ING. GRIGORE MARTEȘ” în domeniul *Știință și tehnică de marină* a revenit lucrării „Compatibilitate electromagnetice la bordul navei maritime militare” – autor comandor (r) dr. ing. Traian Moșoiu-Ioniță (A.N.M.B.). Au mai fost premiate lucrările „Analiza asimptotică a unor probleme la limită singular perturbate” – Ion Colțescu, Dan Lascu (A.N.M.B.), „Radarul. Principii și echipamente” – prof. univ. dr. Mariana Jurian, Dan Popa (U.M.C.) și „Instalația de propulsie electrică a navei” – căpitan-comandor prof. univ. dr. Gheorghe Samoilescu (A.N.M.B.).

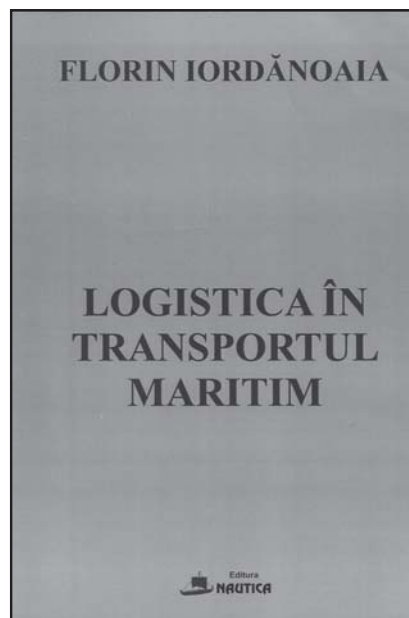
Premiul special „VICEAMIRAL PREDĂ C. FUNDĂȚEANU” în domeniul *Legislație maritimă și fluvială* a fost acordat lucrării „Regimul juridic al Dunării” – autor colonel (r) dr. Ion Teșa (A.N.M.B.). Un alt premiu a fost acordat comandorului (r) Constantin Manea pentru „Legislație maritimă” – supliment al revistei „Marea Noastră”.

Premiul special „COLONEL DE



MARINĂ MIHAIL DRĂGHICESCU” în domeniul *Istorie Navală și Geografie maritimă și fluvială* a fost acordat căpitan-comandorului dr. Marian Moșneagu pentru monografia „Regele și Regina Mării Negre. File din istoricul distrugătoarelor & fregatelor „REGELE FERDINAND” și „REGINA MARIA”. La aceeași secțiune au mai fost premiate lucrările „Ofițeri de marină eroi și martiri ai României” – autor comandor (rtg.) Nicolae C. Petrescu, „Cu „MIRCEA” pe drumul lui Columb” – comandor (r) lector univ. dr. Ioan Damaschin (Universitatea „Andrei Șaguna”), „Operațiile aeriene navale în anii celui de-al Doilea Război Mondial” – căpitan-comandor dr. Olimpiu-Manuel Glodarenco și „Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu românesc” – muzeograf drd. Andreea Atanasiu-Găvan (Muzeul Marinei Române).

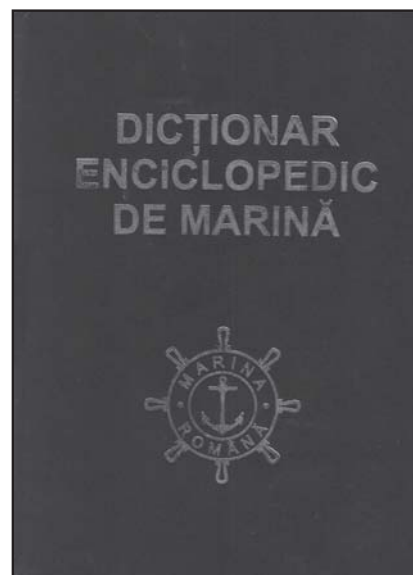
Premiul special „COMANDOR C.L.C. GHEORGHE BALABAN” în domeniul *Navigație, Transport maritim și activitate portuară* a revenit lectorului univ. dr. Florin Iordănoaia (Universitatea Maritimă Constanța) pentru lucrarea „Logistica în transportul maritim”. La același capitol au



mai fost premiate lucrările „Cartea Pilot a Mării Negre” editată de Direcția Hidrografică Maritimă, „Perspective privind evoluția traficului de mărfuri în portul Constanța în perioada 2006-2010” – Eugen Bârsan, Florin Iordănoaia, Paulică Arsene și Ghiorghe Bătrâncă (U.M.C.) și „Evaluarea riscului producerii unor accidente maritime în portul Constanța” – Eugen Bârsan, Dumitru

Brânză, Paulică Arsene, Radu Hanzu-Pasara și Codruț Muntean (U.M.C.).

Premiul special „COMANDOR EUGENIU BOTEZ” în domeniul *Enciclopedic și Publicistică de marină* a revenit comandorului (r) Anton Bejan, coordonatorul „Dicționarului enciclopedic de marină”. De asemenea, a mai fost premiat colectivul de amirali și ofițeri care a redactat „Almanahul Forțelor Navale 2007”, Marian Ganea, redactorul-șef al revistei „Actualitatea pe Dunăre” și ing. Silviu Morariu pentru articolul „Doi



marinari originari din România „,încrucișează săbiile” și „schimbă soarta lumii”, publicat în nr. 3 (60)/2006 al revistei „Marea Noastră”.

Clubul Amiralilor l-a desemnat pe comandorul Alexandru Mîrșu, comandantul Flotei 56 Fregate, „Ofițerul anului 2006” pentru performanțele profesionale deosebite și competența cu care a comandat Gruparea Navală de Cooperare în Marea Neagră BLACKSEAFOR și merite deosebite în întreaga sa activitate.

Cu acest prilej, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă a configurat cadrul de desfășurare a viitoarei ediții: „Vreau să-ți asigur pe distiinșii mei foști șefi că anul viitor intenționez ca această activitate - și sper să fie și dănișii de acord - să o desfășurăm de o amploare mai mare, în sensul de a reuni atât premiile Clubului Amiralilor, cât și celelalte premii instituite de Liga Navală Română, Liga Ofițerilor din Marina Militară și Liga Maiștrilor Militari de Marină”.



## Conferința pe țară a Ligii Navale Române – mai 2007

La 27 mai 2007 a avut loc la București Adunarea generală anuală a Ligii Navale Române în care s-a prezentat Repostul de activitate pe anul 2006 (intitulat „Starea Ligii Navale Române”) și s-a adoptat Programul pentru perioada următoare. Președinte de onoare al LNR a fost ales viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, iar președinte contraamiralul (r) ing. Ioan Chiril.

Vom reveni cu detalii în numărul următor al revistei noastre.

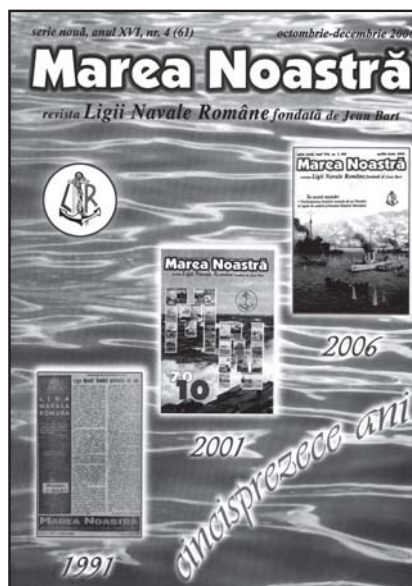
*Redacția*

## Revista Ligii Navale Române „Marea Noastră” – 15 ani

Cu acest titlu publicația „Națiunea”, nr.394/2007 a publicat articolul ce urmează:

Prestigioasa publicație a Ligii Navale Române, iată a împlinit 15 ani de apariție, în serie nouă!

Fondată ca publicație lunară de Jean



Bart (Eugeniu Botez), publicația și-a schimbat numele, dar nu și profilul, de-a lungul timpului, ajungând la acest secol XXI-lea, un standard, o tribună a Marinei Românești, a concepțiilor sale de

dezvoltare și exploatare a potențialului nautic.

Numărul 4 (61) al prestigioasei reviste, conține comentarii vizând politica marină românească, indici numerici și procentuali de flotă, echipaj și tonaj, noțiuni de navigație maritimă, pagini de istorie, informații din teritoriu.

Salutăm apariția numărului aniversar „Marea Noastră”, umbrit de dispariția viceamiralului Victor Bogdan.

În continuare, vom fi alături de membrii Ligii Navale Române și, în măsura disponibilităților, vom încerca să reflectăm cele mai reprezentative aspecte din activitatea acestei „Obști a Marinarilor”, legați, poate sau, în mod sigur, de „noduri” mult mai trainice decât cele ale noastre, ale „pământenilor”.

La multe apariții „Marea Noastră” și „Bun cart înainte!”

## Careul Marinarilor la ceas aniversar

În ziua de 17 ianuarie 2007 a avut loc o nouă reuniune lunară a membrilor Careului Marinarilor. Au participat: Mircea Caragea, Nicolae Mujicov, Mircea Păun, Romeo Hagiac, Nicolae Preda, Cristea Georgescu, Gheorghe Iurașcu, Mircea Popescu, Radu Metz, Petre Zamfirescu precum dna Mariana Păvăloiu și dna Dana Gruia Dufaut, amabila gazdă a acestei întruniri. Din partea Statului Major al Forțelor Navale au fost prezenți ca invitați comandorii Virgil Moraru și Marian Sârbu.

În cadrul acestei întruniri s-a prezentat de către Nicolae Mujicov un bilanț al activităților din anul precedent. Dacă „2005” a însemnat un an de reorganizare a Careului, cu întâlniri lunare cu tematică prestabilită, anul 2006 a reprezentat o ieșire „în forță” a acestui Careu în lumea bună a marinarilor.

În cadrul tematicii au predominat evocări de personalități și figuri din trecutul Marinei Române – Stihii Eugen, Mărăcineanu Nicolae, Samson Titus, Bujoreanu Florin, Sârbu Tiberiu.

Majoritatea activității Careului în anul 2006 s-a concretizat în participare efectivă la evenimente legate de viața Marinei, la care au fost invitați membrii săi. Astfel, am

luat parte la sărbătoarea a 67 ani a Navei Școală „Mircea”. Un grup reprezentativ al Careului a participat la pelerinajul la Mănăstirea Cozia, la mormântul marelui amiral Horia Macellariu. De „15 august” sărbătorile Marinei Române, Careul Marinarilor a trăit timp de 5 zile, pe lângă evenimentele legate propriu zis de sărbători, și sentimentul pe care și-l dorea de mult, cel al prețurii membrilor săi de către noua generație de marinari. Cu această ocazie bătrânii marinari au avut prilejul de a depune o jerbă de flori la „Crucea marinarilor”.

Evenimentul înălțător a fost și comemorarea de către Careul Marinarilor a eroilor „Școlii Navale” – Aurel Cornățeanu și Mircea Metz, organizată atât de frumos și cu mult suflet de Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. În sfârșit anul 2006 s-a încheiat pentru Careu cu participarea, în calitate de invitați ai Statului Major al Forțelor Navale, la sărbătorirea Crăciunului.

La sfârșitul acestei prime părți a întrunirii s-a păstrat un moment de reculegere în memoria unuia din membrii Careului care ne-a părăsit de curând – viceamiralul (r) Victor Bogdan.

Partea a doua a întrunirii a fost consacrată sărbătoririi a „6” ani de existență a Careului Marinarilor, precum și a cei „88” ani împliniți de Mircea Caragea, decanul de vârstă.

Din partea Șefului Statului Major al Forțelor Navale – contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. Domnul comandor Virgil Moraru a prezentat Mesajul șefului Statului Major al Forțelor Navale pe care îl reproducem în continuare și felicitări cu ocazia acestei sărbători.

### Mesaj la împlinirea a 6 ani de la înființare:

Stimați membri ai Careului Marinarilor,

Astăzi, 17 ianuarie 2007, la aniversarea celor șase ani de existență ai Careului Marinarilor, îmi revine onoranta misiune să vă felicit pentru tot ceea ce întreprindeți în vederea cunoașterii și păstrării tradițiilor navale românești, contribuind la educarea tinerilor generații de marinari.

Careul Marinarilor a reprezentat întotdeauna liantul sufletesc al oamenilor mării și, de aceea, vă felicităm pentru inițiativa de a crea această asociație în București, care, pentru tână generație, se constituie ca un imbold de a cinsti deviza înscrisă la bordul navelor, *Onoare și Patrie*.

Dumneavoastră sunteți pentru noi, cei care servim în Forțele Navale Române, modele de profesionalism, de cinste și de iubire de țară.

Vă rog să primiți, în numele meu personal și al tuturor marinarilor militari, sincere urări de sănătate, de viață lungă, cu multe bucurii, noroc și prosperitate.

**LA MULȚI ANI!**

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, Contraamiral de flotilă, Dorin Dănilă“.

*Cdor (r)*

*Nicolae MUJICICOV*

## Careul Marinarilor

În luna martie, în ziua de 20, ultima zi de iarnă astronomică, a avut loc tradiționala întâlnire a membrilor Careului Marinarilor.

DI. cam (r) Raymond Stănescu a prezentat pe scurt acțiunile armatei și flotei în anii 1941-1945. DI. cam (r) ing. Ioan Chiril a vorbit despre activitatea CDN-LNR și a celor 11 filiale, despre programul de activitate comun al LNR și SMFN, comemorările și aniversările viitoare. DI. cdor (r) Emilian Munteanu a amintit că la 2 iunie 2007 va avea loc parastasul de 7 ani al amiralului Gheorghe Sandu, primul președinte al LNR după reluarea activității. Dna dr. Mariana Păvăloiu a prezentat câteva din acțiunile avute în vedere de conducerea și studenții ANMB și despre marșul navei-școală „Mircea” ce va începe la jumătatea lunii iunie. Ing. Ilarion Barbu a prezentat nou înființata Asociație a Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, distribuind adeziuni de înscriere în ALUMNI-ANMB.

Un suflu nou, de primăvară, a adiat la Careu.

*II. Barbu*

## Fiilala Brăila

### Bilanț la bordul navei „Mureșul”

Pe 9 martie 2007, ora 12.00, la bordul navei „Mureșul” a avut loc Adunarea anuală a Ligii Navale

Române – filiala Brăila.

Au participat 47 militari activi și 25 rezerviști, toți membri ai organizației, Prezidiul adunării fiind onorat de contraamiral (r) Ioan Chiril, comandor Gh. Dragomir – comandant al Serviciului Fluvial, maistru militar (r) Gherghel (LNR București), cpt cdor Coman și cpt cdor Gândac.

Președintele interimar al LNR, cam (r) I. Chiril a prezentat momente din activitatea Ligii Navale, încheind cu dorința ca filiala din portul Brăila să devină mai activă.

Maistru militar (r) Gherghel (86 de ani) a amintit despre câteva obiceiuri, tradiții și activități ce se pot desfășura la malul Dunării.

Vicepreședintele filialei, cpt cdor Gândac a prezentat Darea de seamă – ce a cuprins și un mic istoric: Înființată pe 27 mai 1995, în cadrul Divizionului de nave grănicerești, cu 87 de membri, președinte – cdor Ion Nițulescu; în 2003 cu 198 de membri iar din 7 aprilie 2004 filiala LNR are o nouă conducere, cpt cdor Alexandru Iordan și un nou sediu – Divizionul de monitoare, numărul de membri activi ridicându-se la 381, cu o situație financiară echilibrată.

După numeroase propuneri supuse la vot, noua conducere a LNR – filiala Brăila arată astfel: președinte cam (r) Petre Cioromele; vicepreședinți: cpt cdor (r) Gheorghe Ispas, cpt cdor Coman, cpt cdor (r) I. Bizinechi; secretar lt cdor Anton; membri cdor (r) Stănescu, cpt. cdor (r) N. Ionescu, cpt cdor Iulian Sandu, cpt cdor (r) N. Balaban.

Comisia de cenzori: col (r) B. Oancea, cpt cdor N. Căpățână; trezorier mm S. Bertescu.

După supunerea la vot a Dării de seamă, a conținutului raportului comisiei de cenzori și a noii conduceri s-a prezentat schița program 2007-2008. Aceasta cuprinde: mărirea numărului de membri, mutarea în noul sediu (clădirea Serviciului Fluvial, fosta Flotilă), sprijin financiar pentru Capela marinarilor, organizarea de jocuri marinărești și oferirea de premii cu ocazia Zilei Marinei, acordarea de ajutoare familiale, organizarea de excursii și întâlniri cu elevii liceelor din oraș, studiu pentru proiectul „Monumentul marinarilor” – cu ampalsament pe faleză Dunării.

În final, noul președinte al LNR – filiala Brăila, fost comandant al Flotei cam (r) Petre Cioromele, a mulțumit pentru alegere și încredere, anunțând că va încerca revigorarea activităților, amenajarea noului sediu într-un timp cât mai scurt, angrenând toți membrii.

*Mmpr (r) Petre Maravela*

## Fiilala București

### Întâlnire colegială

La 16 ianuarie a avut loc întâlnirea săptămânală a membrilor LNR București. Cu acest prilej s-a desfășurat un „Moment Eminescu”, cu prilejul sărbătorii – la 15 ianuarie 2007 a 157 de ani de la nașterea poetului, manifestare desfășurată sub egida departamentului culturii și spiritualității marinărești.

S-au făcut două interesante propuneri. Veteranul-marinar Ștefan Gherghel a amintit de grija ce revine leneriștilor bucureșteni pentru îngrijirea mormântului lui Jean Bart, (cdor Eugeniu Botez), mormânt aflat în Cimitirul Bellu (militar).

Ing. Dumitru Ciocoreanu a propus ca la sediul central LNR să se expună un panou cu fotografiile și anii în care au funcționat președinții Ligii Navale Române.

### Momentul Unirii

În ședința săptămânală a membrilor filialei LNR București din 23 ianuarie 2007 a avut loc un „Moment al unirii” închinat zilei de 24 ianuarie, a 148-a aniversare a „Zilei Unirii”. Cu acest prilej a fost elogiat Domnitorul Alexandru Ioan Cuza (1859-1866), care, prin Înaltul Ordin de Zi nr.173 din 22 octombrie 1860 a dispus înființarea Corpului Flotei, primul nucleu al Marinei Militare Române.

Evocarea a fost susținută de șeful departamentului culturii și spiritualității marinărești.

### In memoriam: pictorul Ion Țărâlungă

La 31 ianuarie 2007, în Sala „Ștefan cel Mare” a Cercului Militar Național a avut loc un simpozion despre viața și activitatea lui Ion Țărâlungă, deopotrivă pictor al aviației și marinei. Simpozionul s-a desfășurat sub egida Fundației „Erou căpitan aviator Alexandru Șerbănescu”.

Fundația a acordat un număr de opt diplome de excelență celor ce s-au distins în punerea în valoare a operei picturii Ion Țărâlungă, ca de exemplu ziarista gălățeană Violeta Ionescu, care a publicat volumul: „Un pilot subtil – Ion Țărâlungă. În memoriam”. Se intenționează publicarea unui album al lucrărilor maestrului aflate în unitățile de aviație și la bordul navelor, pe care Nelu le-a iubit în egală măsură.

## Întâlnire lunară

La 6 februarie a.c. în Sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național, a avut loc întâlnirea lunară a membrilor filialei LNR București. Cu acest prilej s-au prezentat următoarele comunicări:

- c-dor (r) Dănuț Toader: „Aplicația NATO-PfP «Strong rezolve '98»”. Ofițerul a participat la aplicație fiind ambarcat pe corveta „Mărășești”. Marșul a avut loc în Marea Neagră – Bosfor-Dardanele-Marea Egee (un exercițiu PASSEX)-Marea Mediterană-Oceanul Atlantic (cu escale în porturile Lisabona și Brest);

- M.m.p (r) V.R. – Ștefan Gherghel: „5 septembrie 1944 – zi cernită a marinei militare române”. Dl. Gherghel a fost participant la confiscarea flotei maritime de război române de către sovietici. Cu emoție în glas a vorbit despre momente triste din istoria noastră.

## Mărțișor marinăresc

A intrat în tradiția filialei LNR a capitalei ca în ziua de 1 martie a fiecărui an, leneriștii să-și sărbătorească doamnele. Momentul din anul 2007 a avut loc la Palatul Cercului Militar Național, în sala norvegiană.

## Adunarea generală anuală a filialei București

Adunarea generală anuală a filialei LNR București, s-a desfășurat la 21 aprilie a.c. în sala „Ștefan cel Mare” a Palatului Cercului Militar Național. La parterul Palatului CMN au putut fi vizionate expozițiile de arte plastice: Teodor Vescu – pasionat de pictura marină și cea a Cercului de arte plastice a cenaclului „Ion Țuculescu” în care expun și doi membri LNR gl.bg. (r) ing Petru Moțiu și dl. Gh. Carapavel.

La Adunare a fost intonat imnul național și s-a păstrat un moment de reculegere pentru amiralul Victor Bogdan, fostul președinte al LNR.

Moment solemn: înmânarea Diplomei „Jean Bart” pentru întreaga activitate publicistică oferită de Consiliul Director al filialei LNR București – postmortem – col.dr. Ion Aramă. Diploma, operă a cdor (r) Em. Munteanu, a fost primită de soția scriitorului, dna M. Aramă și fratele acestuia dl. M. Aramă. Despre „Starea filialei” a vorbit cdor (r) Dănuț Toader.

Cotația a fost stabilită la 15 RON/an.

Consiliul director al filialei a fost completat cu doi noi membri: cdor (r) ing. Adrian Ionescu și cdor (r) Vasile Brădeanu. Dl. cdor (r) Ernest Daisa a fost

ales vicepreședinte iar dl cdor (r) ing. Adrian Ionescu, secretarul filialei.

Președinta Careului Doamnelor a fost aleasă dna Clonțea, soția col (r) Em. Clonțea. Dl. cdor (r) Dănuț Toader a fost propus și ales, în unanimitate, ca președinte al filialei LNR București.

Principalele probleme ce s-au desprins din discuții au fost: sărbătorirea a 80 de ani ai LNR – 8 martie 2008; editarea calendarului pe anul 2008 cu ilustrații din viața filialei București; site-ul LNR și accesul la Internet; declararea LNR ca ONG de utilitate publică; atragerea de noi membri în special din rândul tinerilor; organizarea de excursii pe circuite tematice; elaborarea de articole pe teme tehnico-ingenerești; expoziții-simpozioane-referate științifico-literare; organizarea timpului liber, etc.

*Il. Barbu*

## Fillala Constanța

### Concursul „Viceamiral Vasile Urseanu” la a XV-a ediție

Tradiționalul concurs de matematică „Viceamiral Vasile Urseanu” a ajuns anul acesta la a XV-a ediție. A fost organizat de către LNR, fillala Constanța cu sprijinul substanțial al Inspectoratului Școlar Județean, la data de 31 martie 2007.

La această ediție s-au înscris 142 de elevi din ultimul an de gimnaziu, de la numeroase școli din Constanța, Medgidia, Năvodari și alte localități ale județului. Mai mulți ca la edițiile anterioare.

Concursul a avut drept scop atragerea tinerilor elevi spre Liga Navală, stimularea celor cu rezultate deosebite la matematică și în mod deosebit cinstirea memoriei unui ilustru ofițer de marină, viceamiralul Vasile Urseanu, cu preocupări remarcabile în domeniul marinăriei, dar și al matematicii și astronomiei.

Organizarea activității a fost foarte bună. Aceasta s-a datorat în mod esențial comandoului (r) Nicolae Ștefan, președintele comisiei de organizare.

Directorul al concursului a fost contraamiralul (r) George Petre, inițiatorul competiției, acum 15 ani pe când era comandant al Liceului militar de marină „Alexandru Ioan Cuza”. Din comisia de examinare au făcut parte ca și în anii trecuți profesorii Adrian Osman, Alecu Pascalin și Geagadari Musa-Cerchez.

S-au acordat 3 premii și 7 mențiuni: diplome, bani, cărți și reviste, alte obiecte.

Locul I a fost ocupat de elevul Mateescu Luca de la Liceul teoretic „Ovidius” care a obținut 97 de puncte din 100 posibile. Valoarea premiului I a fost de 250 lei.

Premiul II a fost obținut de elevul Belciug Marius, Colegiul Național „Mircea cel Bătrân” iar premiul III de elevul Neamțu Dragoș de la Școala nr.7, Constanța.

Cu mențiuni au fost distinși elevii: Giurin Andreea (Șc. Nr.3 „Ciprian Porumbescu”); Ciorbaru Raluca (C.N. „Mircea cel Bătrân”); Apostol Sterian (Liceul Teoretic „Ovidius”); Păun Monica (Colegiul Național „Mircea cel Bătrân”; Mangeri Alexandra) (Șc.nr.37); Muciuleanu Eduard (Colegiul Național „Mircea cel Bătrân”) și Halip Alexandru (Șc. Nr.39 „Nicolae Tonitza”).

Reușita deplină a concursului „Vasile Urseanu” a fost posibilă datorită unor sponsori generoși precum: Fundația „Energia Vie”, Sindicatul Platformelor Maritime Constanța, S.C. „Normarine”, S.C. „The Green Seas”, S.C. „Five Holding”. Au făcut donații pentru concurs și domnii: Mihai Lupu și Cristian Darie.

La festivitățile de deschidere a concursului și la cea de premiere a participat din partea Inspectoratului Școlar Județean Constanța profesorul Florin Gache, care a adresat felicitări organizatorilor și concurenților și urări de noi succese pe acest tărâm.

*George Petre*

## Adunarea anuală a filialei Constanța

La 14 aprilie 2007, la Cercul Militar Constanța, s-au desfășurat lucrările Adunării anuale a filialei LNR Constanța.

Darea de seamă pe perioada 2006-2007 a fost prezentată de dl. cam (r) ing. Corneliu Cristescu. Planul de activitate pe perioada 2007-2008 a fost citit de dl.cdor (r) Constantin Aurel. Planul cuprinde nu mai puțin de 54 de activități.

La conferința din 14 aprilie, două eleve ale Școlii nr.10 condusă de dna prof. Elena Stănescu, au prezentat omagiul tinerilor leneriști.

În timpul discuțiilor au făcut interesante propuneri: ing. Ilarion Barbu, vam (r) Constantin Lordache, dr. Nicolae Papadopol.

Conferința anuală a LNR Constanța s-a desfășurat într-o atmosferă de colaborare între marinarii militari și marinarii civili, din care are de câștigat Marina Română.

*Il. Barbu*



# Oameni care au fost

## Căpitanul de lungă cursă Angela Lefterescu – pe marea eternității

*Comandor (r) dr.  
Ian DAMASCHIN*

Căpitanul de Lungă Cursă ANGELA LEFTERESCU a pornit în ziua de 2 aprilie 2007 în lungul drum fără întoarcere pe Marea Eternității. Trupul firav, puternic altă dată când înfrunta valurile și furtunile Oceanului Atlantic, sau ale Mării Nordului, i-a fost primit cu generozitate de Pământul încărcat de istorie și credință creștină al Dobrogei din satul Urluia, comuna Adamclisi.

Născută la 3 august 1926 în Fălticeni, în familia Socolescu s-a bucurat de o copilărie fericită cu întâmplări în Dumbrava Minunată situată la doar 4-5 kilometri de târg, superb immortalizată de marele scriitor Mihail Sadoveanu, loc preferat de copiii din zonă pentru săniuș și schiat.

Marea Doamnă a Marinei Române a început navigația pe Marea Neagră la bordul unor nave de pescuit ca marinar brevetat, în anii '50, renunțând la un an de facultate de medicină, la vârsta la care fetele mai cochetau încă cu visurile adolescentine.

Nu a fost ușor. Dorința de a naviga, de a duce o viață la bordul unei nave, așa aspră cum este ea, s-a lovit, dintru început, de orgoliul mai marilor vremii din Direcția Marinei Comerciale, care spuneau că "marinăria nu este pentru fete". A insistat și, în cele din urmă a reușit, aducând ca argument Constituția Țării care, la acea dată, stipula în mod expres egalitatea dintre sexe. De atunci, Angela Lefterescu a înnobilit blazonul Marinei Române, fiind singura femeie marinar și apoi ofițer de bord într-o profesie ce părea exclusiv apanajul bărbaților.

Căsătoria cu Mihai Lefterescu îi va întrerupe, temporar, activitatea la bordul navelor, va renunța la mare pentru o viață liniștită și boemă în București. Această viață nu era potrivită, însă, cu aspirațiile și

dorințele ei. În anul 1963, se va reintegra în viața marinărească, în calitate de căpitan la bordul unei nave de cercetări marine în Marea Neagră. Cu brevetul obținut, așa cum consemnează Rodica Simionescu în cartea ce i-a dedicat-o, "Angela Lefterescu semna o pagină unică în istoria navigației românești: o femeie cu brevet de căpitan!"

În anul 1970 ANGELA LEFTERESCU, reia viața aspră de marinar ca ofițer la bordul unei nave de pescuit oceanic, traulerul „Trotuș”. Conform uzanțelor, a urmat viața și la bordul altor nave: „Polar 1”, „Cerna”, „Dorna”, „Polar 8”. A îndeplinit toate funcțiile ca ofițer de marină, inclusiv pe cea de comandant de navă. Nava i-a fost casa, iar echipajul, familia.

Era cunoscută și respectată de toți marinarii din Flota de pescuit oceanic. Spiritul exigent de căpitan sau comandant de vas era, adesea, funcție de circumstanțe, înlocuit de cel matern, după cum se purta cu tinerii marinari.

S-a pensionat în anul 1983. De atunci și-a petrecut viața într-o modestă garsonieră din cartierul constănțean Tomis Nord, împreună cu un grup restrâns de prieteni, cunoștințe și rude, dar și cu cele câteva pisici ce și-au găsit sălaș în viața ei. Atunci când ieșea la plimbare prin oraș, puțini erau trecătorii care recunoșteau pe Marea Doamnă a Marinei Române, Angela Lefterescu.

Căpitanul de Lungă Cursă ANGELA LEFTERESCU a intrat în istorie, iar Marina Română are astăzi un nou reper: primul căpitan de cursă lungă – femeie.

Îmi cer iertare poetului nepereche pentru faptul că încerc să-i parafrazez o strofă dintr-o binecunoscută poezie. O fac însă, în semn de potrivit omagiu adus celei ce a fost Marea Doamnă a Marinei Române, Căpitanul de Lungă Cursă ANGELA LEFTERESCU. El însuși, poetul, cred, i-ar fi dedicat-o, ca epitaf pe piatra de mormânt.

*Să-ți fie somnul lin  
Și Marea aproape,  
Să ai un cer senin  
Pe-ntinsele ape.*

## Comandorul Costică Mârșu

*Comandor (r)  
Aristică BARDAN*

Îmi fac o datorie de conștiință, colegială de a aduce în atenția și memoria tuturor marinarilor care l-au cunoscut pe regretatul comandor Costică Mârșu, care a activat în Marina Militară Română peste 38 de ani.



S-a stins din viață în decembrie 1989, la numai 56 de ani, după ce a navigat peste 20 de ani.

Mârșu, „Neptun” cum îi spuneam eu, s-a născut în „Citadela” marinarilor, Constanța. A fost atras de copil de Marea cea Mare, de siajul și sirenele navelor și nu în ultimul rând de cariera tatălui său, Panait Mârșu, un desăvârșit maistru de marină.

Înalt, cu o înfățișare suplă și athletică, pe care a păstrat-o tot timpul vieții, de la locotenent la comandor, după terminarea liceului Costică a fost selecționat pentru a urma cursurile frumoasei și prestigioasei Școli de Ofițeri de Marină.

Aici l-am cunoscut, susținând împreună examenul și urmând ulterior, timp de 2 ani și 4 luni, cursurile școlii, el în specialitatea Arme sub apă, eu în Navigație.

*continuare în pag.50*



### „Concepte intermodale în transporturi“

- Este titlul lucrării publicate sub egida Academiei de Științe Tehnice din România (ASTR) în Editura AGIR. Volumul numără 235 de pagini și conține numeroase date, tabele, grafice, schițe și o bogată bibliografie. Cartea cuprinde lucrările seminarului din 14 iulie 2006, organizat sub egida ASTR, în cadrul proiectului „Încurajarea preluării intermodale a mărfurilor la transportul fluvial și descongestionarea convoaielor de transport prin sporirea intermodalității Dunării – IM7DANUBE – din Programul CE.EX. Cercetare de excelență“.

Coordonatorul lucrării ing. nav. Ioan Cuncev, director de proiect la IPTANA, vicepreședinte al LNR, care a prezintat la seminarul amintit nu mai puțin decât cinci comunicări în domeniu. Regretatul viceamiral Victor Bogdan, președintele LNR la data seminarului, a prezentat referatul „Dunărea. Reper geografice și istorice“.

### Naufragiu în largul Siciliei

Două persoane și-au pierdut viața și cel puțin 20 au fost rănite după ce o navă de pasageri a abordat – la 15 ianuarie 2007 – o ambarcațiune cargo în strâmtoarea Messina din sudul Italiei. La bordul navei se aflau 140 de pasageri, majoritatea muncitori care se întorceau acasă de la locurile de muncă din Messina. Victimele au decedat la câteva zeci de minute după accident, din cauza rănilor grave.

### Șefi la Convenția Fluviului Dunărea

România a preluat președinția Comisiei Internaționale pentru Protecția Fluviului Dunărea (ICPDR) deținută până acum de Republica Moldova. Președintele Convenției va fi Lucia Varga, secretar de stat din Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor. Întreprinderea a avut loc la începutul lunii ianuarie 2007, la sediul Convenției de la Viena. ICPDR coordonează toate activitățile privind cooperarea pentru protecția și utilizarea durabilă a Dunării și reprezintă principalul organism de decizie al Convenției. România a devenit stat membru în 1995.

ICPDR a luat ființă la 29 iunie 1994, fiind ratificată de 11 țări din Bazinul Dunărean.

Convenția a fost semnată și ratificată ulterior și de Bosnia-Herțegovina și Serbia-Muntenegru.

România propune un program pentru evaluarea corectă a calității apei din Dunăre, un altul pentru oprirea poluării, continuarea implementării Directivei Cadru pentru Apă în bazinul dunărean și realizarea unei hărți de risc la inundații pentru tot cursul Dunării.

*Informație preluată din presă*

### Adunarea Generală a YCRR

La 18 aprilie 2007, a avut loc, la București, Adunarea Generală a YCRR. Adunarea a dezbătut: Darea de seamă asupra activității Consiliului Director în anul 2006; probleme financiare, de organizare ș.a.

Asistența a păstrat un moment de reculegere pentru cei dispăruți: v.am Victor Bogdan; ing. Gelles Victor Emil; ing. Oancea Gheorghe.

Principalele capitole luate în discuție au fost: Școala de navigație – NAVYC; Concursuri de yachting; Viața de organizație; Activitatea internațională de marketing și financiară.

S-au menționat ca aspecte pozitive: realizarea noului sediu central YCRR din str. Constantin Noica nr.138, Sectorul 6; reparația – după un an de întrerupere – a revistei „Yacht Magazin“, ajunsă la nr.33; construirea și deschiderea site-ului YCRR.

### Marinarul centenar

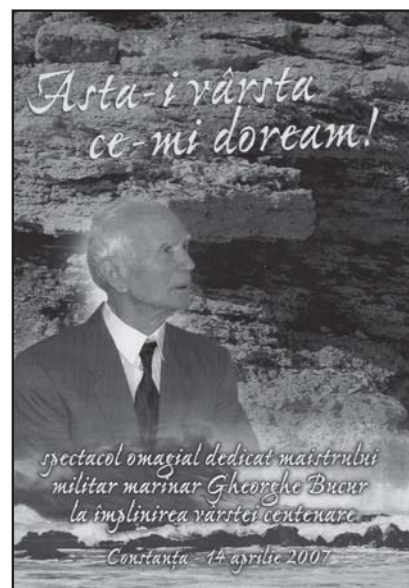
La 14 aprilie 2007, în Sala de festivități a Cercului Militar din Constanța, a avut loc spectacolul omagial dedicat maestrului militar marinar Gheorghe Bucur, la împlinirea vârstei centenare, specialist în arme sub apă și în special în torpile, dl. Bucur, beneficiind de Legea veteranilor de război, are astăzi gradul de locotenent comandor în retragere.

Activitatea în marina militară și-a început-o în anul 1920, la vârsta de 13 ani, ca elev la Școala Copiilor de marină. Este maestru militar promoția 1926.

La festivități, de la Liga Navală Română au participat domnii amirali C.

Cristescu și G. Petre, precum și familia Barbu din București.

Moderatorul activității a fost maestru militar principal Aurel Lăzăroiu, care a prezentat CV-ul sărbătoritului, în acordurile imnului maistrilor militari de marină (autori dnii M. Huditeanu și D.Mihăilescu). Dl. cam Doru Dănilă, șeful SMFN, a înmănat d-lui Bucur, diploma de excelență și simbolul SMFN. Generalul Gh. Opreșor, consilier de stat, secretarul CSAT, a prezentat mesajul Președintelui României. Plut.maj.șef Tiberiu Nicolau, consilier MAP pentru probleme subofiterilor și maistrilor militari, a dat citire mesajului ministrului Apărării. Au mai prezentat mesaje maestru militar principal Ovidiu Badiu, consilier al șefului SMFN. Din partea



Asociației Naționale a Veteranilor de Război – filiala Constanța au vorbit: gl.av. (r) Constantin Gheorghe și cam fl. (r) Petre Zamfir. MMP (r) Grigore Drinel, președintele Ligii Maistrilor Militari de Marină, a înmănat sărbătoritului „Certificatul de longevitate“. Au mai luat cuvântul cam (r) ing. Corneliu Cristescu, președintele filialei LNR Constanța, gl.bg. (r) Constantin Zeca, președintele Asociației Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere, organizația județeană „Cam H. Macellariu“ Constanța, cam (r) ing. Marcel Dragu a vorbit din partea Asociației Naționale „Cultul Eroilor“, filiala Constanța. A urmat un spectacol închinat Maistrului Militar Principal Gh. Bucur.

Desfășurat de-a lungul a două ore și sfârșit cu un cocteil oferit participanților, spectacolul omagial de la 14 aprilie a fost un real succes al Ligii Maistrilor de Marină Militară, asociație de prestigiu ce face cinste Forțelor Navale ale României.

## „KRISTINA REGINA“ la Constanța

Pasagerul de lux „Kristina Regina“, una dintre cele mai luxoase nave de croazieră din lume, a acostat, la 25 aprilie a.c., în Portul Constanța, cu peste 300 de turiști finlandezi la bord. Turiștii au plătit aproape 2000 de euro pentru această croazieră, ce a durat aproape două săptămâni. Nava a fost construită în anul 1960 și recondiționată în 1987.

(Newsin)

## Noul submarin nuclear rus

La 15 aprilie a.c. Rusia a lansat, pentru prima dată de la destrămarea URSS, prima nouă generație de submarine cu propulsie și capacitate nucleară. Submarinul a fost transferat la o bază ultrasecretă din apropierea portului Severdinsk, situat la Cercul Polar de Nord (Flota Arcticii).

## S.O.S. încălzirea globală

- 96% din ghețari și-au diminuat mărimea;
- 60% din ghețari vor dispărea până în 2050;
- Un milion de oameni suferă de lipsa de apă în 2007.

## Opt ore înot la 13 ani

O elevă din Wellington în vârstă de 13 ani a devenit cea mai tânără femeie care a traversat înot strâmtoarea Cook, cu o lățime de 26 de km, ce desparte insulele de nord și de sud ale Noii Zeelande. Stephanie Bennington, emigrată din Canada, a traversat strâmtoarea Cook în 8 ore și 10 minute.

## De la Forțele Navale

◆ În perioada 17-19 ianuarie 2007, dragoarele maritime „Lt. Remus Lepri“, „Slt. Alexandru Axente“ și puiorul de mine „Vam Constantin Bălescu“, din Divizionul 146 Nave Minare-Deminare au executat pregătire pe mare, în cadrul căreia s-au executat exerciții de conducere a unui convoi prin pasa dragată, de minare și dragaj, de descoperire și raportare a țintelor aeriene și navale.

În perioada 25-26 ianuarie 2007, corvetele „Amiral Petre Bărbuneanu“, „Viceamiral Eugeniu Roșca“ și „Contraamiral Horia Macellariu“, aparținând Divizionului de corvete, au



participat la exerciții pe mare în vederea perfecționării pregătirii pentru îndeplinirea misiunilor de căutare și atac a submarinelor.

◆ În perioada 12-18 februarie 2007, fregata „Regele Ferdinand“, împreună cu distrugătorul USS „The Sullivans“ și un avion de patrulare maritimă de tip P3 Orion au desfășurat antrenamente în comun în marea teritorială a României și în apele internaționale ale Mării Negre.

◆ La data de 20 februarie 2007, la sediul Statului Major al Forțelor Navale din București a avut loc, în prezența ministrului apărării, Sorin Frunzăverde, și a șefului Statului Major General, amiral dr. Gheorghe Marin, bilanțul activității desfășurate de marina militară în cursul anului trecut.

◆ La data de 17 martie 2007 s-a înființat Asociația absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. Președinte al asociației a fost ales viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, cel care a fost vreme de 19 ani comandant al acestei prestigioase instituții de învățământ superior de marină.

◆ Între 27 martie și 6 aprilie la bordul fregatelor „Regele Ferdinand“, „Regina Maria“ și al altor nave de luptă s-au desfășurat testele de omologare a elicopterului IAR 330 PUMA NAVAL (foto).

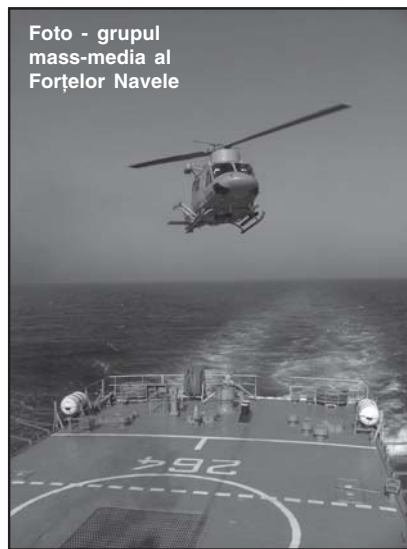


Foto - grupul mass-media al Forțelor Navale

◆ Grupul de Cooperare Navală în Marea Neagră – BLACKSEAFOR (BSF) s-a reunit la Constanța pentru a participa la a doua fază (care va dura până la 24 aprilie) a celei de a șasea activări.

Din partea României a participat corveta „Contraamiral Sebastian Eustațiu“, comandată de locotenent-comandorul Constantin Jianu.

Activități au avut loc pe mare și în porturile Constanța, Burgaz și Istanbul.

Gruparea BLACKSEAFOR (la care participă nave de luptă din statele riverane Mării Negre: Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Ucraina și Turcia) este concepută ca o forță navală care acționează „la chemare“ și este activată de două ori pe an pentru a desfășura exerciții navale în comun.

◆ În perioada de 6-9 aprilie a.c., a avut loc la Constanța vizita unei grupări navale militare turcești și a unui submarin.

◆ Unități de nave maritime și fluviale din Forțele Navale ale țării noastre au executat, în perioada 16-20 aprilie a.c., în apele teritoriale naționale un exercițiu cu trageri de luptă și lansări de rachete.

◆ În zilele de 24 și 25 aprilie a.c. șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, a participat la Conferința Internațională cu tema „Transformarea Marinei Militare Bulgare – noi misiuni și tehnologii“.

◆ Corveta „Contraamiral Horia Macellariu“ a reprezentat Forțele Navale Române la exercițiul maritim „BLACKSEA PARTNER SHIP“, care a avut loc, în organizarea Republicii Turcia, în perioada 25 aprilie – 4 mai 2007.

◆ La 28 aprilie a.c. la Centrul de Instrucție al Forțelor Navale, din Mangalia, a avut loc ceremonia de depunere a jurământului militar de către prima serie de soldați voluntari.

◆ În ziua de 30 aprilie, la sediul Batalionului 110 Transmisiuni din structura Forțelor Navale, au avut loc manifestări prilejuite de sărbătorirea împlinirii a 45 de ani de la înființarea unității.

Rubrică realizată de  
ing. nav. Ilarion BARBU  
și cam (r) George PETRE

## Comandorul Costică Mârșu

*urmare din pag.47*

La 30 decembrie 1953, am fost avansați locotenenți de marină, întâmplarea făcând ca amândoi să fim numiți, prin același ordin, pe legendarul submarin „DELFINUL” - Mârșu ofițer cu Artileria și Armele sub apă iar subsemnatul ofițer cu Navigația și Transmisiunile.

Pe 4 martie 1954, pe un timp frigos și cu o zăpadă de 1-2 metri înălțime, am plecat cu bucurie la Mangalia, unde am fost primiți de falnicul și impunătorul maistru de marină Mârșu senior, care făcea serviciu la unitatea de vedete torpiloare.

După prezentare și urarea de bun venit la bordul submarinului, comandantul navei -căpitanul Ilie Ștefan - ne-a acordat 15 zile să învățăm principalele instalații ale submarinului și în mod amănunțit tehnica de la „punctele de comandă” ale unităților de luptă respective, pe care urma să le comandăm.

În anul 1954, „DELFINUL” a executat o pregătire intensivă pe mare, care a solicitat un efort prelungit atât echipajului cât și nouă, celor doi ofițeri tineri, care trebuia să îndeplinim îndatoririle pe linie de specialitate dar și pe cele ale serviciului de cart. Printre altele, trebuia să folosim frecvent periscopul și să conducem manevra de rapidă imersiune în caz de atac aerian. Verificările se țineau mereu după noi, creindu-ne tot timpul emoții și tensiune.

Mârșu a făcut cu „DELFINUL” circa 10-12 imersiuni.

În mod neașteptat, la începutul anului 1955, Costică Mârșu a fost selecționat pentru specializare în domeniul armelor sub apă la Academia din Leningrad. Revenit de la studii în 1957, a fost o scurtă perioadă de timp ofițer cu Armele sub apă pe distrugătorul D 3 din cadrul Brigăzii 214 Nave.

Între anii 1958-1963 a fost ofițer secund pe dragorul de bază 13, respectiv comandant pe dragoarele de bază 14, 15 și 16. Cu aceste nave a participat la misiuni reale de căutare a minelor în raioanele Midia și Sf. Gheorghe. A traversat de mai multe ori marea pe itinerariul Constanța-Sevastopol, avându-l la bord pe comandantul Marinei Militare, viceamiralul ing. Grigore Marteș, pe un timp nefavorabil, din partea căruia a primit felicitări pentru conducerea în siguranță a navei.

Ca urmare a pregătirii și a rezultatelor

obținute, în perioada 1963-1966 a fost numit șef de Stat Major al Divizionului 146 Dragoare de Bază.

Întrucât era un adept convins al instrucției pe mare, Mârșu planifica ieșiri de lungă durată, urmate de exerciții tactice cât mai apropiate de realitatea luptei pe mare. Pot spune, fără a greși, că în cei 8 ani de serviciu la bordul navelor dragoare de bază, Mârșu s-a format ca un bun comandant și marinar, calități pe care le-a desăvârșit în funcțiile ulterioare.

Între 1966-1969, Mârșu a lucrat în Biroul Pregătire de Luptă al Diviziei 42 Maritime, funcție în care a manifestat exigență și perseverență.

În perioada 1969-1971 a urmat cursurile Academiei Militare Generale, după absolvire fiind numit comandantul Divizionului 50 Vânătoare de Submarine Mangalia, funcție pe care a îndeplinit-o cu succes timp de 9 ani. În această perioadă unitatea a ajuns în elita Marinei Militare, grație coeziunii și profesionalismului imprimate echipajelor de personalitatea comandorului Mârșu.

Deosebit de exigent și pragmatic în raport cu pregătirea ofițerilor, în special a comandanților de nave le puncta prin stația radio greșelile în manevra navei, făcute pe timpul navigației. Mulți ofițeri din subordinea sa au ajuns mai târziu amirali, comandori și comandanți de unități și mari unități.

Având pregătirea necesară, experiență și spirit de organizare în procesul de instrucție la unități în vara anului 1980 a fost numit șeful Secției Pregătire de Luptă din Comandamentul Marinei Militare. În pofida ariei extinse de responsabilitate, cauzate de dispersia unităților și a marilor unități în zona maritimă și fluvială, și a structurii eterogene a acestora, Mârșu și-a impus stilul său de conducere perseverent și autoritar, dând un nou impuls pregătirii efectivelor de pe nave și din unitățile de uscat.

În luna mai 1982, Mârșu a fost numit locțiitor al șefului Direcției Hidrografice Maritime, unde și-a impus exigența și autoritatea în toate compartimentele.

În perioada 1984-1986 a activat ca șef al Biroului Operații și Pregătire de Luptă din cadrul Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, de unde a trecut direct în retragere.

Comandorul Mârșu a lăsat în „siajul” său doi copii, o fată și un băiat, Alexandru, care urmând cariera tatălui său, s-a ridicat prin muncă și învățătură la gradul de comandor, fiind în prezent comandantul Flotei 56 Fregate.

### 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)

**Corectare:** ing. Ilarion BARBU

**Tehnoredactare computerizată:**

Sorina CAZACU

**TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.**

**Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ**

Filiala Constanța

Str. N. Titulescu nr. 13, Constanța

**Telefon:** 0744/34.11.87

**Tel/Fax:** 0241/61.18.36

**e-mail:** marea\_noastra@yahoo.com

**Coperta I:** Valentin Donici

Costul unui **abonament** anual: 12 RON

Vânzarea cu amănuntul: 3 RON/buc.

**ISSN: 1223-0332**

**Responsabil de număr:**

Maria GROSU

### Erată

**la nr. 1(62) ianuarie-martie 2007:**

Pag.3, col.3, r.1 sus: în loc de *cerea* se va citi *cererea*.

Pag.11, col.3, r.9 jos: în loc de *200* se va citi *2003*.

Pag.13, col.1, r.11 jos: în loc de *Istambul* se va citi *Istanbul*.

Pag.20, figura 1: în loc de  $\Phi = 44^{\circ}47'N$  se va citi  $\Phi = 41^{\circ}47'N$ .

Pag.39, col.3, r.3 jos: în loc de *Traxcotă* se va citi *Trancotă*.

Pag.43, col.2, r.15 jos: în loc de *materiale* se va citi *naturale*.

Pag.46, col.2, r.6 sus: în loc de *Licastamo* se va citi *Licastro*.

Pag.46, col.3, r.7 jos: în loc de *Mantevo-Bay* se va citi *Montego-Bay*.

Pag.47, col.3, r.22 sus: se va adăuga semnătura *Contraamiral de flotilă Dorin Dănilă*.

**Începând cu numărul următor al revistei noastre, vom publica un serial despre MAREA NEAGRĂ, studii care au ca autor pe comandorul (r) Ion Apostol.**