

serie nouă, anul XIX, nr.3 (72)

iulie-septembrie 2009

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



în acest număr despre
DUNĂRE



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 KOĞĂLNICEANU



DUNĂREA

Cam (r) George Petre
vicepreședinte al CDN al LNR



Publicația Ligii Navale Române se numește Marea Noastră, numai și numai datorită tradiției. Dar ea este o revistă navală maritimă și fluvială. Numeroase sunt situațiile în care publicăm articole despre ce se întâmplă pe cel mai important fluviu al Europei.

În istoria civilizației și culturii popoarelor

continentului, această „apă purtătoare de nori“ este o prezență remarcabilă. Arealul pe care s-a format și a evoluat istoric poporul român este desemnat de numeroși cărturari drept *spațiu carpato-danubiano-pontic*. Așadar, Dunărea și Marea ne sunt repere istorice și geografice, dar și resurse de propășire, de progres, de bunăstare dacă, și numai dacă, sunt bine puse în slujba oamenilor. Liga Navală are datoria să susțină acest deziderat de importanță națională. Este semnificativ faptul că cele mai multe filiale ale sale activează în porturile dunărene.

Se poate vorbi despre Dunărea istorică, Dunărea geografică sau despre Dunărea industrială (construcții navale, industria pescuitului, industria turismului, dar și firme din industrie care aduc materie primă și își transportă produsele cu mijloace navale fluviale). Din acest punct de vedere constatăm un evident regres în ultimii ani și se estimează slabe perspective de dezvoltare.

Putem vorbi și de Dunărea agricolă (zonele irigate, acvacultura), de Dunărea comercială (porturile, zonele libere ale acestora), de o Dunăre ecologică (nepoluată), dar îndeosebi de Dunărea Transporturilor navale. De

mare importanță este *Dunărea navală*, căile navigabile de pe cursul fluviului și canalele navigabile adiacente, porturile dunărene și șantierele navale (tradiționale fiind: Galați, Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Brăila, Orșova, Tulcea, Sulina).

Așadar, toate domeniile economiei naționale sunt prezente și în evoluții vizibile (pozitive, dar și negative) pe Dunărea noastră.

Și-au îndreptat privirea spre marele fluviu prestigioși oameni politici români (Alexandru Ioan Cuza, Mihail Kogălniceanu ș.a.), savanți și ingineri (Grigore Antipa, Anghel Saligny ș.a.), cărturari (Bogdan Petriceicu Hașdeu, Mihail Drăghicescu ș.a.), istorici (Nicolae Iorga, Constantin Giurescu ș.a.), prozatori (Jean Bart, Panait Istrati, Fănuș Neagu ș.a.) și poeți (Vasile Alecsandri, Ion Minulescu ș.a.).

Doi dintre cei pomeniți au fost marinari. Este vorba despre locotenent colonelul de marină Mihail Drăghicescu și comandorul Eugeniu P. Botez. Deoarece despre Jean Bart am scris adesea în paginile revistei noastre, în acest număr vom publica un capitol din monumentala lucrare enciclopedică a fostului șef de stat major al Flotei (numită ulterior Marina Militară, iar acum Forțele Navale) „Istoricul principalelor puncte de pe Dunăre de la vărsarea Tisei până la mare și de pe coastele mării de la Varna la Odessa“.

Am intenționat să poposim mai mult asupra *Dunării de azi și de mâine*. Din păcate am intrat în posesia unor informații sumare, nesemnificative sau de interes limitat.

Atunci ne-am mulțumit să răspundem dezideratului de a cultiva, și prin articolele publicate în acest număr al revistei noastre, în societate, îndeosebi în rândurile tinerețului, *admirația și dragostea pentru vechiul Istros* și dorința cât mai multor elevi de a se înrola în rândurile celor ce îmbrățișază profesii legate de apele navigabile ale țării.

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.

EVENIMENT

Bricul „Mircea” - nava simbol a Marinei Române

25 august 2009 - după doua luni și jumătate, Nava Școală „Mircea” s-a întors acasă, din a treia călătorie transatlantică, și a fost sărbătorită pentru împlinirea a 70 de ani de când se află în serviciul Marinei Române

La 25 august 2009, nava-școală „Mircea” (cunoscută mai mult sub denumirea de bricul „Mircea”, cu toate că este navă barc sau bric cu artimon) a sosit în portul Constanța, după un marș de instrucție și reprezentare, a treia traversare a Atlanticului. Călătoria a durat două luni și jumătate, la bord fiind ambarcați pentru practică marinărească și de navigație studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și elevi ai Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. Comandantul marșului a fost comandorul dr. Corneliu Bocai, iar comandant al navei căpitan comandorul Gabriel Moise.

Pe dana militară a avut loc festivitatea de întoarcere din voiaj și sărbătorirea a 70 de ani de la intrarea navei în serviciul Marinei Române. Navele acostate la dană au ridicat marele pavoaz, în semn de sărbătoare. Pe cheu era aliniată o gardă de onoare, cu muzică militară și drapel. Au participat președintele României Traian Băsescu, șeful Statului Major General, amiral dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral Dorin Dănilă, foștii comandanți ai navei – comandorii Alexandru Hârjan, Eugen Ispas, Dan Staiculescu, Dinu Pamparău și contraamiral de flotilă Petre Zamfir, aflați în prezent în rezervă, amirali, oficialități și un numeros public, rude a celor care au fost atâtea zile și nopți pe mare. De la Liga Navală Română au fost prezenți președintele de onoare, viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, prim-vicepreședintele Consiliului Director Național, ing. Ilarion Barbu, vicepreședinții contraamirali (r) Ion Boian și George Petre și alții. „Mircea” a acostat maiestos în acordurile „Marșului marinarilor”, interpretat de Muzica reprezentativă a Forțelor Navale și în sunete de sirene, siflee și clopote ale navelor din port.

Președintele României a fost primit cu garda de onoare. S-a intonat imnul de stat „Deșteaptă-te române”. Comandantul marșului a raportat președintelui țării că misiunea a fost îndeplinită cu succes.

Despre semnificația celor două evenimente a vorbit viceamiralul în retragere ing. Ilie Ștefan, care timp de 20 de ani a fost comandant al Academiei Navale, instituție care avea și are în subordine nava-școală „Mircea”. Discursul domniei sale îl puteți citi în continuarea acestei știri.

Cu prilejul împlinirii a 70 de ani de serviciu, pavilionul (drapelul) Navei Școală MIRCEA a fost decorat prin Decret prezidențial cu ordinul „Virtutea Maritimă”, în grad de cavalier, pentru militari, cu însemne de pace. Într-o ceremonie emoționantă, președintele României a prins decorația de pavilion, care a fost înmănat comandantului navei, Acesta s-a deplasat cu el la bord, unde a fost arborat la catarg, în acordurile Imnului Național.

Președintele Traian Băsescu, comandant de lungă cursă, care și-a început ucenicia la bordul acestei nave-simbol pentru România, a adresat echipajului urarea de BUN VENIT acasă și l-a felicitat pentru înalta distincție primită cu prilejul împlinirii a 70 de ani de la intrarea navei în serviciul Marinei Române.

Ing. Ilarion BARBU



„Mircea” vine la acostare



Publicul așteaptă sosirea navei



Cei din tribuna oficială asistă la manevranavei

**„Mircea“ acostează****Pavilionul navei este decorat****Comandantul navei așteaptă sosirea la bord a președintelui României****Întâlnirea cu cei dragi**

Cuvântul viceamiralului (r) Ilie Ștefan, președinte de onoare al Ligii Navale Române

**Stimate domnule președinte
al României,
domnilor amirali,
doamnelor și domnilor**

Sunt bucuros că am avut prilejul să particip la sosirea navei-școală „Mircea“, acest ambasador al Marinei române și al țării, sosirea din cel de-al III-lea voiaj de instrucție executat peste ocean.

Totodată aniversăm și cei 70 de ani (17 mai) de la intrarea în serviciul învățământului de marină.

Sunt onorat că am prilejul să-mi exprim câteva gânduri.

Când pășesc pe schela acestui veteran al marinei noastre naționale nu-mi pot stăpâni emoțiile pentru că acum 60 de ani am avut fericirea, ca elev al Școlii Navale, să fac ucenicia în aspra meserie a mării.

Pe punțile și sub velele sale am pătruns tainele științei navigației și am căpătat deprinderile artei marinărești.

Îmi reamintesc cum, la semnalul dat cu sifleea de șeful de echipaj, ne adunam pe punte și la comanda „sus“, în grabă și cu sufletul la gură, ne urcam în arboradă pe vreme frumoasă sau pe furtună, ziua sau noaptea și cu mâinile desfășuram sau strângeam velele.

La această navă, studenții și elevii practicanți au căpătat ceea ce sălășuiește în sufletul și în trupul unui marinar: agerimea și răbdarea, voioșia, inițiativa, calmul, hotărârea, răspunderea, rezistența fizică și obișnuința cu răul de mare.

La bordul său, timp de 70 de ani, s-a instruit generație după generație de ofițeri și maiștri ai marinei noastre. Motiv pentru care se poate spune că această navă are valoarea de simbol național al școlii și spiritului marinăresc românesc.

Nava școală „Mircea“ a preluat și vorba de duh „Spiritul Mircea“, vorbă ce s-a născut în anul 1932 pe puntea înaintașului său bricul „Mircea“, când acesta, îmbătrânit, își aniversa jumătate de secol în serviciul Marinei Române.

În marină începea criza pentru nava-școală. Cu acest prilej regele Carol al II-lea, președinte LNR, spunea: „Ridic paharul pentru spiritul MIRCEA care trebuie să fie făclia ce să călăuzească Marina Română spre calea gloriei și a propășirii“.

Tema „Spiritul Mircea“ a fost preluată cu prilejul Zilei Marinei, tot de regele Carol al II-lea, în plină criză a navei școală.

Carol al II-lea spunea: „Sunt convins că în această Marină se va perpetua acel vechi *Spirit Mircea* fără de care Marina Română nu poate trăi“.

Domnule Președinte!

De nava-școală „Mircea“ este ancorată și Liga Navală Română, asociație cetățenească de utilitate publică, de cultură și propagandă marinărescă și pentru apărarea intereselor pe apă ale României.

În viața navei-școală „Mircea“ L.N.R. poate fi asemănată cu un pion principal care este la înaintare pentru că velierul „Mircea“ s-a născut și prin donații și subscripții publice organizate de Ligă.



➔ În 1936, în plină criză de nava-școală, LNR s-a adresat tuturor românilor cu apelul: „Bătrânul Mircea a dat Marinei prezentul, noul Mircea va asigura viitorul”.

Peste 60 de ani LNR, după modelul înaintașilor, când nava-școală se afla în reparații capitale la Șantierul Naval Brăila, s-a adresat din nou marelui public în campania S.O.S. MIRCEA cu aspectul: „Cât de puțin dar de la toți”.

La aceste chemări ale LNR au subscris: tineretul școlar, funcționarii publici din diferite unități, cadre ale Marinei Române.

Subscripțiile au dovedit că donatorii sunt pătrunși de *spiritul MIRCEA*, de sentimentul patriotic și de dragoste pentru marina noastră.

Donățiile și subscripțiile au constituit acțiuni prin care guvernele respective au înțeles necesitatea unei nave-școală pentru Marina Română și au alocat fondurile necesare.

Revista „Marea Noastră”, organul central de presă al Ligii Navale Române, a consacrat pentru nava-școală „Mircea” pagini și numere întregi prin care a fost divinizată și elogiată.

De-a lungul anilor, în timpul multor marșuri, asupra velierului „Mircea” s-au abătut și furtuni în care a fost hărțuit de vânt și

valuri.

Reamintesc marea furtună din Golful Biscaya din 1965.

După părerea mea, fiecare serie de studenți și elevi, care au făcut practica la „Mircea”, și-a primit botezul mării în cadrul marșurilor.

Domnule Comandant al navei-școală „Mircea”

LNR spune navei-școală BINE A VENIT !



Personalități prezente la eveniment

diploma de EXCELENȚĂ și placheta LNR.

Domnule Președinte al României

Îmi aduc la îndeplinire o sarcină de mare onoare, primită din partea LNR de a vă înmâna cu această prilej MEDALIA navei-școală MIRCEA.

foto: Grupul Mass-media al F.N.

DUNĂREA – AZI ȘI MÂINE

ing. Ilarion BARBU,

prim-vicepreședinte al C.D.N., al L.N.R.



Fluviul Dunărea, acest dar al naturii „udă” România pe 1075 de km, din amonte Baziaș (Km 1072) până în aval Sulina (Mm 0). Magistrala de apă a Europei Dunăre – Main – Rin, are la capătul ei vestic cel mai mare port european – Rotterdam.

Pe Dunăre sunt „așezate” patru capitale: Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad. Și București, prin Canalul Argeș, ar putea fi „vecin” cu fluviul.

În „Buletinele statistice ale Comisiei Dunării” țara noastră este „frunzașă” la: numărul de porturi, numărul de nave, traficul de mărfuri etc.

Acest loc trebuie menținut în conti-

nuare și în viitor printr-o politică protecționistă, deoarece Dunărea constituie pentru România: arteră de navigație internațională de cea mai înaltă clasă, conform clasificării C.E.; sursă de apă pentru producerea energiei electrice și pentru irigații; resurse biologice, în special pești de apă dulce, de specii valoroase; ambient propice pentru efectuarea turismului pe ape, a sporturilor nautice ș.a.

S-a scris mult despre fluviul Dunărea: și ieri și azi și se va scrie și mâine.

Fiind un număr al revistei care are drept temă principală Dunărea, încercăm azi să creionăm pentru mâine, în câteva vorbe, ce înseamnă acest fluviu pentru noi și pentru alții.

Din punct de vedere economic fluviul prezintă o mare importanță.

Pe întreaga Dunăre românească a existat altădată un lanț de șantiere navale de tradiție, care construiau nave de diferite clase și tonaje, atât pentru noi cât și pentru alții.

În ultimii 20 de ani au dispărut, pentru un timp, șantierele navale de la Giurgiu, cu o vechime centenară, Sulina, Tulcea și, cel mai nou, cel de la Hârșova.

NAVOL-ul de la Oltenița – specializat în construcția pasagerelor fluviale – este o umbră palidă a fostului șantier.

Politica navală incertă a statului nostru și mai recent criza economică și-au pus amprenta și pe comenzile din industria construcțiilor navale. Numărul acestora este în scădere continuă, tendință manifestată de altfel pe plan mondial.

Navele existente stau legate la cheu nenavlosite din lipsă de caric.

Nu același lucru se petrece pe artera în continuarea Dunării, Main-Rin unde navigația interioară prosperă, mai ales că în vest navele fluviale – șleberi, barje etc – sunt auto-propulsate.

Revigorarea Canalului Dunăre – Marea Neagră cu ramura sa Canalul Poarta Albă – Midia Năvodari, reluarea navigației pe Canalul Bega pot constitui resurse economice importante ale țării noastre.

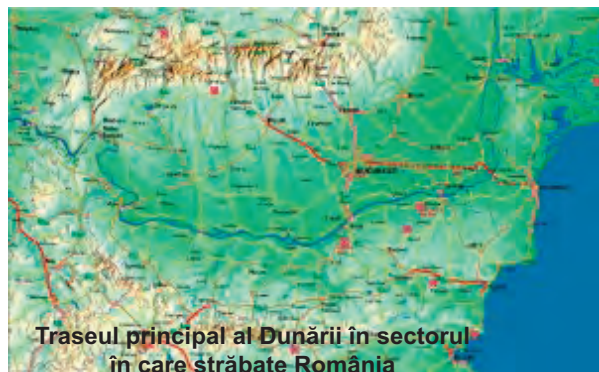
Cooperarea României cu Regatul Olandei în domeniul amenajărilor portuare și al căilor navigabile va fi benefică pentru țara noastră, având în vedere bogata experiență a inginerilor olandezi în domeniu.

Factorii politici de la noi din țară nu



Dunăre, Dunăre, Dunăre...

sunt implicați corespunzător în problematica Dunării, deși ea scaldă țara cu peste 1000 km, din care cca 250 km pe ambele maluri. Există numeroase organisme internaționale care „administrează” fluviul: la Budapesta – Comisia Dunării, la Viena – Consiliul Dunării (ecologic) etc. În ultimii 20 de ani au avut loc la București multe reuniuni ale factorilor interesați în mai buna utilizare a Dunării. Cu toate



Traseul principal al Dunării în sectorul în care străbate România

acestea, rezultatele concrete întârzie să apară. Factorii de decizie cu greu se angajează să administreze și să exploateze această bogăție cu care ne-a înzestrat natura. Sprijinul statului se lasă așteptat.

Semnalăm totuși o măsură bună: descentralizarea. Unele porturi fluviale au trecut sub directă administrare a puterilor locale. Așteptăm rezultatele. Metoda franceză a „porturilor autonome” sperăm să dea roade.

Pentru albia și malurile Dunării, autoritățile statale trebuie să se alinieze recomandărilor Comisiei Dunării. Siguranța navigației nu este o problemă de neglijat. Ordinea, controlul, semnalizarea plutitoare și costieră, avizele către navigatori, se impune să fie asigurate calitativ de către căpitaniile zonale ale Autorității Navale Române (ANR), în colaborare cu Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ). Este necesară o mai mare atenție implementării recomandărilor U.E. referitoare la dezvoltarea transportului pe apă (și pe canalele fluviale) în dauna poluatorilor auto. Autoritățile în drept acționează cu lentoare în acest domeniu.

În localitățile de pe malurile românești ale fluviului viața culturală cunoaște plusuri și minusuri. Sunt de remarcat Festivalurile de muzică clasică și folk de la Cernavodă și Sulina, cel de folclor de la Călărași, activitatea teatrelor din Galați și Brăila. La Tulcea s-a înființat Teatrul „Jean Bart”. Poetul Mircea Dinescu are meritul de a fi creat la km 811 în demult părăsitul port Cetate, primul port cultural european. A reușit să facă unele amena-

jări: ponton, pasarelă, sală de întâlniri asezonate cu bucate tradiționale și vinuri din propria podgorie. În sezonul estival poetul invită personalități marcante ale vieții culturale autohtone și străine la simpozioane, dezbateri, expoziții etc, într-un decor demn de admirat. Această inițiativă ar trebui extinsă.

Trebuie cerut sprijinul „Asociației Orașelor Dunărene” în domeniul artei și culturii orașelor-porturi de pe malurile fluviului.

Orașe precum Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Brăila, Galați, Tulcea dar și mica Sulina, organizează azi și, suntem siguri că și mâine, tot felul de festivaluri și festivități care ar fi necesar să fie mai bine mediatizate.

Ecologia fluviului este în prezent o problemă.

Toate dejecțiile colectate de râurile interioare se varsă în fluviul Dunărea. Puține localități au stații de epurare, deși U.E. o cere.

Gunoarele și peturile de orice dimensiuni și culori zac pe fund sau plutesc pe ape. Ecologiștii au navigat – în semn de protest – pe plute improvizate din butelii de plastic. Pescuitul dunărean este în suferință. Înainte vreme, cel mai bun borș pescăresc se pregătea cu apă și pește din Dunăre. Astăzi este curată sinucidere să sorbi zeama borșului dunărean. În Delta Dunării, braconierii își fac de cap cu capturarea sturionilor – altă dată din abundență în Deltă. Monitorii ARBDD – în număr de numai 35 – nu pot face față pescuitului ilegal, inclusiv electric, în perioade libere sau interzise. Mai nou, s-a înființat așa zisa „Poliție a Deltei”, dar rezultatele (bune) refuză să apară. Jefuitoarii deltei dispun de ambarcațiuni mai puternice ca cele ale autorităților, dispun inclusiv de mijloace de comunicații care alarmează „colegii de jaf”, întocmai și la timp.

O bună educație ecologică trebuie înfăptuită în această țară binecuvântată de Dumnezeu.

Reglementări internaționale există: organismul internațional însărcinat cu protecția ecologică a Dunării are sediul tocmai la Viena. O fi aproape sau prea departe?

„Dunăre, Dunăre – drum fără pulbere” sugerează, ecologic, ceva?

Sărbătoarea „Ziua Dunării”, din 29 iunie a fiecărui an are în alte țări dunărene o amploare deosebit de mare. La noi se face

câte ceva. Este necesar ca și L.N.R., prin filialele sale, să se implice mai mult.

Potențialul turistic al Dunării este mare, dar este puțin valorificat în țara noastră. Ținând seama de Rezervația Biosferei „Delta Dunării” la care se adaugă Cazanele de la Porțile de Fier, România ar trebui să fie prima din cele 10 state dunărene la turismul nautic. Din păcate lucrul acesta nu se întâmplă, deși avem – special creat – Ministerul Turismului – găzduit în Palatul Ministerului Transporturilor (și Infrastructurii). Țările din amonte: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia – au un turism pe apă mai dezvoltat ca al nostru, nave de pasageri făcând curent cursa Viena-Tulcea.

Am avut două pasagere fluviale „Carpați” și „Oltenița” de câte 200 de locuri, din care „Oltenița” a ars în zona Bratislavei, iar „Carpați” nu se știe ce face.

Excursii pe Dunăre cu navele românești nu se organizează.

În sezonul estival, există un oarecare reviriment în Delta Dunării, din păcate cu urmări nefaste asupra faunei și florei, unice în această zonă.

Hai să facem din „Ziua Dunării” de la 29 iunie, a sfinților Petru și Pavel „pescari de suflete” – o sărbătoare turistică a noastră, a tuturor. Și să reactivăm pânzarul moldovenesc „Ștefan cel Mare și Sfânt”, care zace în Dunăre la Galați – nefolosit de trei ani. Iar ridicatele taxe portuare pentru nave să le coborâm pentru atragerea navelor străine în porturile românești.

Din 1921 până în 1960 – timp de 40 de ani – România avea, după Statele Unite, cea mai puternică flotilă fluvială militară din lume, numărând nu mai puțin de 7 (șapte) monitoare: CATARGIU, LAHOVARI, BRĂTIANU, KOGĂLNICEANU, BASARABIA, BUCOVINA, ARDEAL.



Steme ale unor orașe-porturi românești de pe Dunăre



A fost escadră, divizie, flotilă, brigadă, divizion de nave. Astăzi flota dispune de 3 (trei) monitoare, toate construite în țară începând cu anul 1993: KOGĂLNICEANU, BRĂTIANU, CATARGIU, și de alte câteva nave. Să fie oare suficient pentru cei 1075 km cât are maestruoasa Dunăre românească?

Pe întreaga Dunăre fluvială, de la Buziaș la Brăila, nu mai vezi o beretă de marinar, nu mai auzi o siflee, nu mai privești un pavilion ridicat la catarg. Doar pe Dunărea maritimă, la Brăila și la Tulcea, mai avem garnizoane de marină.

Și doar suntem frontiera estică a U.E. și NATO!

Situația economică afectează **social**

cuit a U.E. nu ne are în vedere. Porturile Dunării Maritime: Brăila, Galați, Tulcea, înregistrează unele creșteri de trafic, dar nesemnificative. Este cunoscută în schimb creșterea cifrei de șomaj la Brăila. Chiar când scriam aceste rânduri triste, radioul anunța disponibilizarea a 500 de salariați ai Fabricii de celuloză și hârtie din Drobeta Turnu Severin, în tot județul Mehedinți înregistrându-se 13% șomaj din toată resursa

populația megieșă fluviului. Astăzi, pe Dunărea fluvială porturile noastre zac.

Din lipsă de trafic, din lipsă de dotări corespunzătoare.

Nu există o asociație a porturilor fluviale, fondurile sunt restrânse, Direcția Generală Afaceri Maritime și Pes-

de muncă.

Reluarea construcției Canalului București-Dunăre poate constitui un absorbant de forță de muncă și poate conduce la accesul Capitalei la rețeaua internațională de canale navigabile și la ieșirea la mare.

În încheiere am credința că avem datoria să încercăm să cunoaștem Dunărea și să o folosim la justa ei valoare, spre binele nostru și al generațiilor viitoare.

Liga Navală Română are datoria să se implice mai mult și să semnaleze factorilor de decizie problemele complexe ale acestui fluviu european și românesc în același timp.



Lucrarea enciclopedică „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la vărsarea Tisei până la Mare și pe coastele mării de la Varna la Odessa“, autor locotenent-colonel de marină Mihail Drăghicescu.



Mihail Drăghicescu
1848-1896

Născut la Brăila. Ofițer, promoția 1866, comandant al canonierei „Fulgerul” pe care a adus-o din Franța, al navelor „România” și „Ștefan cel Mare”, participant la războiul de independență, comandant al bateriei „Mircea”, la Calafat, comandant al detașamentului care a realizat primul baraj românesc de mine pe Dunăre la Nedeea, comandant al transporturilor fluviale militare, director și profesor al Școlii copiilor de marină de la Galați, șef de Stat major al Corpului Flotilei (1889-1894), comisar maritim la Sulina.

Lucrări elaborate: Manuale de Navigație, Hidrografie, Geografie maritimă, Calcule nautice, Marinărie, prima hartă românească a Dunării

Opera de căpetenie: „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și coastele mării de la Varna la Odessa” (ultima ediție – 1943,

editată de fiul autorului, contraamiralul Ferdinand Drăghicescu), din care reproducem în continuare capitolul „Numele Dunării”.



Mormântul-monument din cimitirul de la Sulina



NUMELE DUNĂRII

Lt.col. Mihail DRĂGHICESCU

Observațiuni generale asupra numelor râurilor Europei

De la venirea Sarmaților lasigi, Alanilor și Osseților, popoare aparținând marelui ramuri indo-germanice, numele generic *Don*, ori simplu, în toată puritatea sa primitivă, ori compus, intră în compunerea multor nume ale fluviilor, râurilor și izvoarelor Europei, fie occidentale, fie orientale.

Acest nume, **Don**, joacă un rol important atât în geografia antică cât și în cea modernă.

Iată care pare să fie adevărul.

În limba ossetă¹ cuvântul *don* înseamnă *apă* sau *râu*.

Se observă că înainte de venirea Sarmaților lasigi în Europa, fluviile aveau cu totul alte denumiri. După sosirea lor, ele se numesc: Ister-ul, *Danubius*; Tyras, *Danaster*; Borysthene, *Danaper*.

Danaper și *Danaster*, ce se găsesc pentru prima oară în Const. Porphyrogenitul, sunt nume luate de la Sarmații lasigi.

Aceste nume sunt ossete. Ele sunt compuse din *Dona* apă, care în acest caz devine *dan*.

Danubius, la Osseți, înseamnă, prin metaforă, țărnișă (de apă), curatul *Donabil*, adică *buza de apă*, ca persanul *Leb-i-daria*, *buză de fluviu*.

Rezumând, la început, numele date fluviilor, «au fost mai mult generice, aplicabile oricărui curent de apă, decât nume proprii, deduse din circumstanțe particulare cursului lor.

Evident, este tot astfel cu numele mai multor fluvii precum *Donul*, *Dunărea*, *Duna*, *Dvina*, cari au purtat și numele de *Rudo*, *Raudo* (!), *Raudanus*, *Eridanos*, unde se găsește, prin apocopă sau metatesă, originalul *don*, și de asemenea este mai mult ca probabil că monosilabele *tan*, *ten*, *tun* etc., ca *don* și *dan*,

atât de comune în numele fluviilor din Europa și Asia, a fost, în una din limbile cele mai vechi, numele generic de apă sau râuleț. Denumirea primitivă *don* este trecută în toată puritatea sa, prin transmigrațiuni succesive și prin graiul de oameni, vorbind această veche limbă japhetică, până în Scoția, unde găsim numele *Don*, râuleț, care curge la 3 km de Aberdeen.



Se știe acum cheia acestor nume, simple sau compuse, cari la atât de mari distanțe, n-au putut fi date totdeauna lucrurilor, de aceeași natură, arbitrar sau prin hazard, și este lesne, regăsindu-le, de a recunoaște istoricește că ele vin toate dela același izvor, căci toate popoarele Europei au suferit mai mult sau mai puțin, direct sau indirect, influența limbii acestor națiuni asiatice la cari se atașează prin atâtea legături de origine și de filiațiune»².

Numele de astăzi ale Dunării sunt: **Danube**, la Francezi: *Veritable mer en marche vers l'Orient*³; *Chemin de la Civilisation et de l'Industrie*⁴; *Le Roi des fleuves de l'Europe*⁵; **Danubio**, la Italieni și Levantini; *Rio divino*⁶; **Donau**, la Germani; *Tuonouw*, în vechea lor limbă⁷. *Der Sonnentrotzen der Alten*⁸, - înfruntătorul

soarelui, al bătrânilor (în înțeles probabil, ca rezistând puterii de a-l seca): *Schöne blauen Donau*, frumoasa Dunăre albastră; *Repedea Dunăre*;

Dunai sau Дунай⁹, *Dunaj*, *Dunej*, *Dunawo*, *Dunaghi*, *Donau*, *Duna*, *Dunez*, alba (Бѣли) linia (Тихи) Dunăre, în cântece epice și doine slave. - *Le fleuve sacré des Slaves* ... (!) qui traverse ces pays sévères aux destinées insaisissables (?)¹⁰.

Dona, la Unguri:

*Szöke Duna*¹¹ bălana (blonda) Dunăre: Hunivar sau *apărarea (înțărirea) Hunilor*, în secolul al V-lea;

Tuna, la Turci:

*Duneh*¹²

Danube, la Englezi; etc., etc.

Fluviul Dunărea - *drumul de rondă al României*¹³ binefăcătorul fizic al Românilor și patronul lor moral¹⁴, clasicul rege al fluviilor Europei, brâul care înconjură, apără și susține România (Mh. Kogălniceanu) a purtat la diferite popoare, și în diferite timpuri, diverse nume: Cel dintâi nume - acel ce trebuie să-l fi avut la Egipteni, cari cunoscuseră fluviul pentru prima oară, până la izvoarele sale, cu ocazia cutreerării pământului de către Osiris¹⁵ cu mai mult de 10.000 ani î.n. Chr. (chiar 20.000) - este Istros¹⁶.

După Egipteni, Fenicienii «principii mării și ai pământului», cum îi numeau profeții evrei¹⁷ au fost între cei dintâi cari au ocupat acest fluviu la gurile sale. Ei îl numiră *Phison*¹⁸; aceasta pare să fi fost către anul 1000, în epoca zisă a bronzului. Cetatea *Prenetos*¹⁹ era centrul acțiunii lor în Marea Neagră. Mulți comentatori dădură, adese, acestui fluviu numele de Sacru, fie din cauza mărimii, fie din cauza

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

1 Osseții, un membru al poporului caucazian (40-50.000 suflete), popor jumătate barbar, - fără importanță politică, descendent din o colonie de mezi, adusă la sciti, în Sarmația la nordul Caucazului.

2 Larousse P., Dictionnaire Univ. D., vol. VI, p.1086

3 Peletan

4 Mery

5 Napoleon cel Mare

6 Garcilasso De La Vega (1503-1536), gentilom dela Curtea lui Carol Quintu, în Canzone (scrise în exil, în o insulă a Dunării).

7 Les Niebelungen, trad. Laveleye XX, XXI și XXII, pag. 194-209. Paris 1866.

8 Heksch, în Donau-Album.

9 Maniu B., Disertație istorico-critică, pag. 448

10 Adam Mickiewicz, Les Slaves, Collège de France 1849 (ap. A.P. Calimach)

11 Donau Album

12 Grande Encyclopedie, vol.XIII, 908

13 Saint Marc de Girardin

14 G.Missail, Epoca lui Vasile Lupu și Matei Basarab, pag.185

15 Diodor de Sicilia, 1. 27

16 Apolloniu dela Rhodos IV, 257-266; pag. 158-159, edit. Lipsiae 1814 <None>17 Isaia XXVIII, 8; Ezechiel, XXVI, 15-20

18 Cesar Bolliak, Topographie de la Roumanie, Paris 1852

19 Larousse, op.cit. XII, pag.773, col.2

respectului ce aveau pentru el²⁰.

Cel dintâi nume sigur ce găsim că a purtat Dunărea este dar *Istros*.

Hesiod, 900 de ani înainte de Christ, este primul scriitor care-l prezintă sub acest nume: el îl arată ca cel mai mare râu al Europei din acea vreme, ca fiu al oceanului, dându-i adesea epitetul de *frumosul curent, râul cu undele frumoase*²¹.

Tot sub numele de Istros îl găsim la toți scriitorii vechi, luându-l și ei probabil din spusele popoarelor ce locuiau pe țărmurile Dunărei de Jos²².

Același nume pare să fi avut Dunărea și în timpul expediției regelui Sesostis sau Usortezen III (Ramses al V-lea cel Mare?) un cuceritor mare, cam la anul 3712 (sau al XXXVI secol a Chr.?) care o trecu, bătu pe Geți și așeză în țara lor colonii egiptene. Herodot, părintele istoriei (486-406 a Chr.) fiind în Egipt, văzu, la preoții egipteni o carte care descria această expediție²³. Sesostis făcuse chiar o hartă a țărilor pe care le-a cucerat²⁴.

Amintirea acestei expediții se păstră încă pe la 1263 a Chr., pe vremea Argonauților, într-o inscripție de pe porțile templului Soarelui la curtea regelui Colchidei Aetas²⁵.

Tot pe vremea Argonauților, Istrul era cunoscut ca un fluviu lat și adânc, izvor mănios pentru mare, pe care el o îmbogățește cu tributul apelor sale. Atunci, ca și pe timpul expediției Egiptenilor, el se numea *Istru*²⁶.

Tot sub numele de *Istru*, este cunoscut pe la 648 a Chr.²⁷

Pe timpul expediției lui Cyprus, în Europa²⁸ an 560 a Chr Dunărea purta același nume, de *Istru*²⁹. Herodot a vizitat în persoană, gurile sale. El spune că, în timpul său țărmurile fluviului erau locuite și că foarte mulți oameni le cunoșteau³⁰; era cel mai mare fluviu din acelea ce se cunoșteau atunci³¹; că se aseamăna mai în toate părțile cursului său; curgea vara ca și iarna; era cel dintâi ce se întâlnea

lazy afternoons on the old Danube aka: Donau, Danuvius, dānu, Dunaj, Duna, Dunărea, Dună, Tuna, Istros, Dunav, Дунав/Dunav, Дунав, and Дунай (nume ale Dunării)

Dunărea. Etimologie

Încă din antichitate, Dunărea avea mai multe nume: Istros / Istru / Hister / Danaistru, pentru sectorul inferior, în scrierile grecești și Danubius în cele latino-romane.

Denumirea dată de romani "Danubius" (Zeul fluviilor) a fost mai târziu preluată de alte popoare, și modificată, devenind Donau în limba germană, Dunaj în limba slovacă, Duna în limba maghiară, Dunav în limba sârbocroată, Дунав/Dunav; Дунав în limba bulgară, Дунай (Dunai) în limba ucraineană, pentru țăările riverane, și Danube în limba engleză și limba franceză și Tuna în limba turcă.

Numele din limba română, Dunărea, deși este înrudit cu numele latin, nu poate fi derivat din acesta folosind schimbările fonetice normale. S-a încercat o explicație printr-un nume intermediar, Donaris, dar acesta nu este găsit în niciun document antic, fiind o reconstrucție a lingviștilor moderni.

(Din Wikipedia. Enciclopedia libera)

în apusul Sciției.

Din cauza apelor ce se vărsau în el, cursul său dobânda un volum considerabil; numai ele îl făceau atât de vast.

Dunărea era la antici o lume întreagă de bogăție, de întâmplări, de viteji, de amor de poezie³². Apele sale erau ispășitoare, spălau păcatele³³.

Oracolul dela Delphi o numea: *coboritoare dela Jupiter*; Ιστρος Διπεριτής³⁴; *Marele Istru*; fluviu despre care cuceritorii, ca și diplomații, au avut visuri fericite, pe care el le duce, pe rând, pe valurile sale, la mare³⁵. Se mai numește *bătrânul Istru*³⁶; *Conjurato Istro*³⁷.

Poetul grec Opian, vedea puterea unei divinități chiar în desghețul său. Jurământul pe valurile Dunării era ceva înfricoșat; chiar Zeii l-ar fi pronunțat cu frică³⁸.

Acest jurământ era însoțit cu solemnitatea de a bea apă din Dunăre³⁹.

Bată-te Dunărea! Blestem teribil, transmis nouă, prin tradiție, din cele mai vechi timpuri.

Romanii latinizăra numele grec și-l făcură Ister, apoi îl păstrară atât în vorbă cât și în scrieri, pantru a înțelege prin el *Dunărea de Jos*.

Prin progresul comerțului și al cuceririi, ei au găsit și au împrumutat din gura băștinășilor regiunii superioare a Dunării un nou nume: *Danubius*, pe care, la început, l-au întrebuințat pentru a caracteriza numai

regiunea superioară a acestui fluviu.

Cesar (100-44 a. Chr.) este primul scriitor latin ce prezintă acest nume⁴⁰.

Denis din Halicarnas, contemporanul lui August îl numește fluviul cu cinci guri⁴¹.

Se pretinde că forma corectă a acestui nume ar fi Danuvius, din grecescul Δαυούδιος, și această idee este cu atât mai sigură cu cât o piatră găsită la Donau-Eschingen evidențiază că acest râu, chiar pe la anul Romei 954 (201 d. Chr.) purta numele de Danuvius⁴².

Mai găsim acest nume, puțin alterat, sub următoarele forme: Δάνουσις⁴³, Δάννουδις⁴⁴.

Forma *Hister*⁴⁵ este rară.

Părinții bisericii credeau că izvoarele Dunării erau în raiu, ceea ce nu se potrivește cu ceea ce spune Pliniu⁴⁶, că la izvoarele fluviului înota un pește negru care da o moarte năpraznică celor ce-l mâncau.

Ciudat pește s'ar fi mâncat în raiu...

Romanii mai numeau Dunărea de Jos *limes-romanus*; *limes-imperii*; înțelegând prin aceasta marginea, limita domniei lor⁴⁷.

Despre originile principalelor nume ale Dunării

Originea numelui grec Istros: «Istoricul got Jornandès (Episcopul Ravenei) scriitor în latinește, în al VI-lea secol, pretinde că vorba *Istros* este bessică⁴⁸; alții pretind că ea ar fi tracică; Șafaric și

20 Pilote de la Mer Noire. Côte d'Europe.

21 Hesiod, Theogonia (Nașterea Zeilor) 337/345, pag. 146, Edit. Harnisch. Basileae 1571.

22 Larousse (P.), Dictionnaire Universel du XIX-e siècle, D. pag. 98 co. IV-a

23 Herodot cartea II-a, Cap. 100-108

24 Geogr. Graeci minores, tom. II, pag.214, edit. Müller, Paris 1861

25 Valeriu Flacu, Argonauticorum V, 417-420 (id)

26 Apoloniu dela Rhodos, Argonautica, 259-265, pag. 158-159. Lipsca IS, 4 (id.)

27 Pisandru, Căsătoriile Eroilor și ale Zeilor, Fragmente. Edit. Dübner, pag.5, Paris 1840 (id.)

28 Această notă intitulată Etimologia cuvântului „Europa” cuprinde capitolele Rezumat istoric și Faze istorice (n.r. G.P.)

29 Diod. Sicili. Cartea II, Cap. XLIV

30 Herodot II, 34

31 Ibid, IV, 48

32 Alex. Papadopol Calimach, Dunărea în literatură și în tradiții, pag.19

33 Sofocle, tragedian grec 295 a Ch.

34 Χρησμός, Απολ, Δελφ (ap. A.P. Calimach)

35 A.P.Calimach, op.cit

36 Dionis. Periegetul, Stih 229, 230

37 Virgil, Georgicele, II, 497

38 Maxim Thiriu, secolul II

39 Suphidu Modestul, secolul al II-lea; ambii (27 și 28) citați de Alex. Papad. Calimach, în opera cit. pag. 15 și 17

40 De bello galico, VI, 24

41 Pilote de la Mer Noire, Côte d'Europe, pag.47, notes

42 Müllendorf (ap. Heksch)

43 Stef Byzant, pag. 221, Ed. Amsterd, 1678

44 Nichita Honiatul

45 Lucan, Pharsal, libr. II.

46 Hist. Nat. XXXI, 9

47 Histoire d'Attila, I, pag.243

48 Pronunțându-se Hister și însemnând apă. Bessii era un popor care locuia cândva în Basarabia și care (Hoffman, Dictionario, cit. de Șincai, p.70) locuise altădată în Turcia; trecând apoi Dunărea, se așezase în sudul Basarabiei de astăzi. Dela numele lor pare să se fi numit și ținutul. Nu se știe dacă Bessica, în al II-lea secol d. Chr., provincie Tracică, supusă romanilor, avea încă Bessi, sau numele îi era dat în amintirea existenței lor în localitate, la N. muntelui Rhodop, pe țărmul stâng al râului Strymon; Strabon spune că ei ar fi ocupat tot muntele Hoemus.

Cuno pretind a fi un nume cu totul slav: caracteristica limbii slave adaugă ei, fiind introducerea lui *t* între *s* și *r*. sunt filologi cari admit pe *stru* ca rădăcină primitivă (din zendicul *thru* a curge); în orice caz, această idee este controversată.

La rigoare, fiecare poate să creadă numele Istros ca derivând din unul din următoarele sorginte:

1. Din rădăcina sanscrită: *sru*, *srav-â-mi* a curge: *srav-a-s*, *srav-ant-î*, *srô-t-as*, râu;

2. Din grecescul: *pu*, *σpu*, *πέ-ω*, *curge*; *πε-ος*, *πό-ος*, *ρεῦ-μα*, râu.

3. Din litanul *strav-j-u*, *curge*; *svov-è*, scursoare de apă.

4. Din vechea slavă: *s-t-ru-jo*, fluentum; *o-s-t-rov*, insulă.

5. Din vechiul iric: *struth*, râu; etc.⁴⁹.

Oricum introducerea lui *τ* nu ar fi caracteristica limbii slave, deoarece:

1. *τ*, se găsește deja afară din numele *Ιστρος* în *Στρου-μου* și *Στρώμη* (în Tracia) în *Στρομόνιον* (în Macedonia).

2. Limbile germanice au deopotrivă *str* în: *strau-mer*, *strôm*, *strom*, râu.⁵⁰

Dela Cesar și mai cu seamă dela Strabon, sub Tiberiu, Dunărea în vorbirea și scrierea romană începu să aibă două nume: Sub August, Ovidiu, în unul din versurile sale spune: «Este o veche urbe, tare prin zid și prin poziție aproape de țărmul Istrului, celui cu două nume»⁵¹ Istrului, pe care el⁵² îl credea mai presus decât gloriosul Nil.

Strabon spune: Cursul superior al fluviului «până la cataracte purta numele de *Danubius* și curge în general prin țara Dacilor; cursul inferior până la Pontul Euxin și până în vecinătatea Geților este numit *Istros*»⁵³.

Danubius și *Ister* erau numele celor două regiuni ale fluviului, despărțite prin cataracte⁵⁴. Unii înțelegeau prin această expresie Poarta de fier; alții o identificau ca expresia *colpu*⁵⁵ din Herodot și înțelegând prin ele, *curba Dunării cuprinsă între Cerna și Izlaz*, conchid de aici, că numele *Istros* era dela gură până la Izlaz, la gura Oltului sau cel mult până la apus, aproape de Vidin, lângă insula Canapa ori Bogdan, unde începe întâiul

cot, la vale de munți și numai de acolo în sus, se numea *Danubius*.

Ptolomeu⁵⁶, geograful Alexandrin, pretinde că numele *Istros* era dat Dunării dela *Axiopolis la vale*.

Vechiul Axiopolis pare a fi Rasova (Cernavodă – n.red.) de astăzi. Bouillet însă⁵⁷ crede că acest oraș roman ar fi existat pe



locul unde astăzi se află Galații. În cazul când această afirmare ar fi sigură, Dunărea se numea *Istros* dela gura Siretului la vale; cu alte cuvinte, acest nume era același lucru cu *Poarta Dunării*.

D'Anville credea că limitele regiunilor celor două nume erau stâncile, din patul fluviului dela Islaz, cele două Tachtalii și Grebenul.

Un scriitor din al VI-lea secol după Chr.⁵⁸ pretinde că Dunărea se numea *Istros* dela guri până la Sirmiu în Panonia; din dreptul Traciei (Pliniu zice din dreptul Iliriei) însă adaugă el, indigenii nu-i mai dau numele de *Istros* ci acel de *Danubius*, care ar însemna *aducător de nori*: din cauza umezei ce produce acest fluviu, cerul deasupra sa fiind întotdeauna încercat de *nori* și plouă des.

Originea numelui latin *Danubius* are diferite explicații: Geograful Etienne, pretinde că Sciții numeau acest fluviu *Matas* (în limba scitică, această expresie reprezintă ideea de inofensiv⁵⁹) și i dădea acest nume pentru că ei treceau adesea Dunărea fără pericol; însă, adaugă el, odată cu ei având oarecari pierderi traversându-l, îl numiră de atunci *Danubis*,

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

adică autorul păcatului, al râului și din aceasta ar deriva vorba latină *Danubius*.

Unul din cei mai savanți prelați din evul mediu, Isidor, pretinde că numele *Danubius* i-ar veni din cauza marelui cantități de zăpadă care, topindu-se, mărește acest fluviu ca și cum i-ar fi zis *Da-nivius*⁶⁰.

În scurt: *Da-nubes*, *Dă-nubes*, *Dă-nori*, *Du-nori*, *Du-năre*.

Danubius, mai pare a avea o origine galo-romană⁶¹: această vorbă, se desface în două rădăcini *Dann* și *us*. *Dann*, *Dan* sau *Tan* nu poate avea, în înțelesul etimologic și pentru idiomele latino-romane altă însemnare decât *râu*, *apă*.

Expresia *Dan* sau *Tan*, exista în timpul indo-european înainte de a exista slavii, d.e. în *Danaus* (*Dan-aus*), *Danaide* (*Dan-a-ide*) *Tantalus* (*Tan-talus*).

Tan e silabă inițială la mai multe cuvinte latino-romane, semnificatoare de *râuri*, în Italia, pe unde în niciun timp n'au pătruns slavii s.e. *Tanaro* (*Tana-ro*), în Piemont. Asemenea în mai multe vorbe care înseamnă izvoare: fontana (*fontana*) fontanela (*fon-tane-la*)⁶².

Us sau *is*, *ius*, au analogie cu *Issus* (urbe în Cilicia). *Isu*, în limba galo-latină înseamnă izvor, *isvorire*, *râu*; ca și *is*, *vis*, *apă curgătoare*⁶³.

Numele *Danubius* era dat câteodată și altor râuri, de exemplu Donului; alte ori chiar Niprului sau *Danapris*⁶⁴. Acest din urmă nume se dădea și Dunării⁶⁵.

Wachter, apropiind această vorbă de celtica *Don*, *apă*. El pretinde că acest fluviu fusese numit astfel ca și *Donul*, fluviu al Sciției, ca și *Dwina*, fluviu al Livoniei.

Emițând această părere, Wachter, pare să se apropie de realitate, probat prin aceea că în sanscrită *dhuni*, înseamnă *râu*, cu același înțeles ca vorba celtică, de care vorbește Wachter și cu același înțeles ca osseta *dun*, *don*, *râu*, *apă*, derivând din rădăcina *dhu*, *dhû*, *a agita*, *a mișca*; și e probabil că acestor cuvinte li se datoresc numele *Dunării*, *Donului* și *Dwine*⁶⁶.

Se mai pretinde că numele *Danubius* ar deriva dela fragmentele slave: *Dan* și

49 Gr. Tocilescu, *Dacia înainte de Romani*, pag.252

50 Idem, pag.253

51 Ovid, *Ponticele*, I, VIII v.11 (ap.Hasdeu, opcit. Pag.249; tot astfel îl numește și Papinius Status, poet roman 80 d. Chr.: în *Silvarum*, lib. V, Carmen 1.)

52 Pontic IV, eleg.10

53 Strabon, *Geograph* III, 3, § 13

54 Vezi Suidas, tom.1, pag.1398, edit. Colonia 1619.

55 De și *Κολπος*, însemnează golf

56 Celebru astronom, trăia în Egipt prin secolul al II-lea d. Chr.

57 Dictionnaire d'histoire et de géographie, la vorba Galatz

58 Ioan Laurentius (supranumit Lydus, după patria sa) 511 d. Chr. în cartea sa *Despre magistraturile republicii romane*, comentând opera lui

Samonic (II-lea secol) *Despre felurite întrebări* (dedicate lui Dioclețian și Galeriu cel bătrân). Lydus opera. Partea 1812 cartea III-a Cap. XXXII, p.206-209 (cit. de Papadopol-Calimach)

59 Eustațiu, episcopul Tesaloniceii (1169) traduce această vorbă prin drept, cuvios, norocos

60 Larousse. *Dictionnaire universel*.

61 După academicianul B. Maniu; op.cit, pag. 448

62 Maniu, op.cit., pag.448

63 Ibid, op.cit., pag.447

64 Maniu, op.cit., pag.445

65 Se poate vedea aceasta în manuscrisele lui Iornandes (Maniu, pag.450)

66 Larousse, op.cit., pag.98, col.IV, D; Ibid, pag.99, col 1.

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

huby, purtător de inundații⁶⁷.

Cât despre expresiile *Danube* la francezi, *Danubio* la italieni, nu mai rămâne nicio îndoială, că ele derivă ca și engleza *Danube* ca și acelea ale tuturor limbilor neo-latine din *Danubius* latin.

Istoricul armean Moise de Khoren [400 d. Chr.] numește Dunărea, *Tanúp*⁶⁸.

Originea numelui german⁶⁹ *Donau*, se crede că provine :

1. După unii din cuvântul *Don*, *cantitate de materii pămâtoase reunite*, ce aduce acest fluviu.

2. După alții, din *thon*, lut, natura generală a țărmurilor sale; sau

3. Din *Tanne*, brad și *aũ*, apă; pentru că se crede că acest fluviu izvorăște din pământ de lângă un mare brad sau

4. Din *Don aw*, apă adâncă sau

5. Din *Do avv.*, două ape; Dunărea formându-se după cum se credea la început, din două ape (astăzi însă se știe că fluviul este format din unirea a trei ape)⁷⁰.

6. Din vorbele celtice *Do-na*, două râulețe⁷¹ sau

7. Dela *Abenow* sau *Abnoba*⁷², în Suabia, loc unde izvorăște Dunărea și că adăugând articolul feminin german *die*, fluviul s'a numit *Die abnaw* și prin contracție *Danaw* sau *Donaw* sau *Donau* cum în adevăr germanii îl numesc până în ziua de astăzi⁷³.

Goții (Gothi) numeau Dunărea de Jos Taurus, dela numele Balcanului, care pe acel timp purta acest nume (552 d. Chr.)⁷⁴.

Originea numelui slav *Dunaj* Дунай: Un nobil, un soldat brav, bogatir, dela curtea lui Vladimir cel Mare, anume *Dunai*, a ucis pe nevasta sa, *Nastasia* și în disperare, s'a sinucis pe corpul ei. *Dunai* se prefăcu în un mare fluviu (*Dunai*, *Dunăre*) iar nevasta sa în un pârâu. Acest cântec se auzea prin poporul slav în al zecelea secol⁷⁵.

Lina Dunăre a mai numit la Slavi, deși cam prea pe rusește: *Drumul Cazacilor spre Tzaringrad*⁷⁶.

S'mai putea ca numele slav *Dunai* să fie o greșită pronunțare a vorbeii *Dunai*, atribuită de salvi, ca nume Dunării, căci neavând nume în limba lor spre a deter-

mina acest fluviu, la venirea lor, Slavii au numit fluviu cu numele poporului ce a găsit că îl locuia, adică prin *Danai* (greci), care nume se dă câteodată Grecilor, dela *Danaos* (un domn în Argos, pe la 1511 a.Chr.) originar din Egipt, acel ce avea cincizeci de fete, etc.

În evul mediu toți Slavii numeau acest fluviu *loza*⁷⁷; nume ce a rămas astăzi și la oameni sau familii, mai cu seamă în Serbia. De asemenea atât numele *Dunărea* cât și acel de *Istru*, era adeseori întrebuițate ca nume proprii de familii: *Dunaj*, principele Galiției în 1280⁷⁸; *Dunăre*, vornicul; *Istros*, istoricul, elevul poetului Calimach, în zilele lui Ptolomeu Everghetas; se mai vorbește de un *Istros* dela Calatia⁷⁹.

Unii autori germani emit părerea că Dunărea ar fi un fluviu german. Mis-sail⁸⁰ voind să combată această pretenție de paternitate din partea germanilor asupra Dunării, numai pentru că se naște în țara lor, le aplică proverbul: *patria non ubi natus, se dubi educatus*: Dunărea ajungând în culmea puterii și frumuseții sale tocmai când trece în țările românești trebui numit fluviu românesc.

Originea numelui românesc Dunăre. Eruditul academician B.P. Hasdeu scrie: «Samonicus, scriitor roman, cu un secol posterior lui Traian și care poseda pe atunci o bibliotecă de aproape 60.000 volume, mai tot ce se scrisese vreodată până la dânsul zice că în limba tracă *Danubius* însemna purtător de nori».

La albanezi norul se cheamă *re*.

În toate limbile indo-europene radical *da* înseamnă ideea a *da*, de unde o formă principală *dan* sau *dana*.

Dana-re, dând nori, este dar numele tracic din care românul a făcut *Dună-re* și pe care Samonicus l-a tradus, cu atât mai corect prin νεφελοφόρος «purtător de nori»⁸¹.

Tot limba albaneză ne explică de ce Grecii, Romanii și Germanii au terminat numele acestui fluviu prin *β*, pe care nu-l au Românii.

Albanezul *re*, nor, admite în unele

cazuri un *v* înainte *vre*; ceea ce probează că nu este decât o contracțiune din zendicul *awra*, modernul persan *abr*, curdicul *avreh* toate aceste însemnând de asemenea *nor* și producând la vechii persani un nume propriu Αβρεδήςτας, dat de nori.

Norul chemându-se în albaneză *re* și *vre*, Δαυοδής, elin, *Danuvius* latin și *Donau* al germanilor, dela cari au împrumutat apoi slavii pe *Dunava*, maghiarii pe *Duna* etc., provin dintr'o formă colaterală *Dana-wre*.

Românii însă singuri au reținut pe caracteristicul *re*, în care se cuprinde însăși cheia enigmei⁸².

Dacă mi-ar fi permis să mă pronunț: care din toate aceste păreri seamănă cea



mai nemerită? Ași înclina către aceea a lui Maniu pentru că:

1. Numele *Danubius* apare în istoria romană cam la vreo două secole și jumătate după ce Galii locuiseră marginile acestui fluviu.

2. Romanii adoptaseră acest nume pentru că, probabil, au găsit în el o analogie cu vreun cuvânt luat de Gali din Italia, cu ocazia trecerii lor pe acolo și păstrându-l cu ei, la plecarea spre Asia, apoi l-au lăsat popoarelor ce au rămas în locul lor. Căci, altfel după cele de mai sus, este foarte greu să se creadă că Roma singură, ale cărei urme de mărire și cucerire se văd în lumea întreagă, *Roma singură* zic, să nu fi participat și ea la onoarea de a fi dat, ca celelalte toate popoare un nume al *Ei* Dunării? Și că acest nume, în general admis și servind de model, să nu fi avut nicio relație etimologică, dacă nu cu limba romană, cel puțin, prin Gali, cu aceea a vreunui popor al Italiei.

67 Dancovsky (ap. Heksch, op.cit., pag.5)

68 Probabil prin transformarea în cuvântul latin, a lui *d* în *t* și a lui *b* în *p*.
69 Numele German, pare a veni: după unii dela Gomer, fiul lui Japhet, din cari se trag; după alții, dela Guera sau gera război și man, spadă, adică războinic (Dionis. Photino vol. I Trad. Sion pag.8, note). După Strabon (cartea VII-a Cap.I) acest nume le-ar fi fost dat de romani prin vechiul cuvânt latin Germani, care ar însemna frați, născuți din același tată și din aceeași mamă, recunoscând prin aceasta că ei ar fi cu totul frații galilor.

70 Cu izvorul ce ese din bazinul de piatră al principatului de Fürstenberg din Donau-Eschingen (Malte-Brun, Geogr. Univers. vol III, pag.69, Edit. Parisiis, 1853)

71 A.F. Heksch, Die Donau, op.cit., pag. 5-7

72 Pliniu cel bătrân

73 Larousse, op.cit.

74 Iornandes, Trad. Savagner, pag.193

75 Alfred Rambaud, La Russie épiwue, Étude sur les chansons héroïques de la Russie, pag.45, 80, 108, 188, Paris 1876.

76 Iagic (pronunță Iaghici), Berlin 1876 Anal. philolog slav, vol. I, pag.301. notele asupra numelui slav, sunt împrumutate dela academiciianul Al. Papadopol Calimach.

77 B. Maniu, op.cit., pag.448 (citește pe *z* ca ...)

78 Karamzin, Istoria Rusiei (Tom. IV, 9)

79 Vossius, cart. IV, c.12, cit. de Al. Papadopol Calimach.

80 Oper. Vasile Lupu și Matei Basarab etc.

81 În unele limbi ariane, s.e. la Celți, primitivul *da*, capătă anume înțelesul de a păstra (Hasdeu).

82 B.P. Hasdeu, Ist. Crit. A Românilor, ed. II-a, pag. 293 etc.



Dunăre, Dunăre, Dunăre...

DUNĂREA. FILE DE ISTORIE

Gheorghe IURĂȘCU

comandant de lungă cursă

Eugen HUHULESCU,

ofițer maritim 3

„Spațiul geografic carpato-dunăreano-maritim, prin admirabila sa arhitectură naturală, armonioasă și simetrică, a influențat considerabil istoria poporului nostru, realitate recunoscută atât de istoricii români, cât și de către unii cercetași străini, realitate geografică hotărâtoare ce nu se poate contesta de nimeni și prin nimic“ (N. Iorga – Locul românilor în istoria universală, București 1985, p.13)

Cu toate că litoralul și regiunile afe-rente, delta, lacurile, spațiul dobrogean, s-au dezvoltat în mod unitar cu spațiul carpato-dunărean, zona a ocupat un loc special în cadrul evoluției multimilenare, de la vechii locuitori autohtoni, la vizitatori ca vikingii și fenicienii, la comercianții genovezi și venețieni și în continuare, de la colonizatorii greci și romani, la migrațiunea popoarelor distrugătoare, la domi-nația și ocupația otomană timp de aproape 5 secole și care a predat ștafeta altor dornici de ocupație venind pe calea apelor, în special.

Interesant de remarcat este că toate drumurile duceau spre „eldoradoul“ Da-ciei, respectiv al țării noastre.

Totodată, pe aceste căi au pătruns și s-au scurs bunuri materiale și spirituale, acestea fiind la încrucișarea de mari drumuri comerciale, cul-turale, strategice și politice, care au marcat evoluția istorică a vetrei geto-daco-române.

Și totuși, atât Marea cât și Dunărea au deschis largi orizon-turi către alte civilizații, cum se relevă, amintind doar de o ra-mură a Drumului Mătășii ce străbătea Marea Neagră și își continua drumul pe Dunăre spre Europa, sau drumurile comerciale nord-sud, pre-cum și cele paralele cu Dunărea, de la Galați km 150 la Ostrov km 366 sau Călărași, numit „Drumul Ambrei“ în antichitate, cu punct de încrucișare în Ostrovul „Păcuil lui Soare“ care ulterior a devenit cetate Bizantină (969-976), punct de unde se puteau controla mai bine căile naviga-bile spre gurile Dunării și implicit spre por-turile Pontului Euxin. Aici s-au găsit tezaure monetare, de la Vlaicu Vodă la Mircea cel Bătrân, monede bizantine, tătărăști ș.a.

Din diverse izvoare istorice se știa că strămoșii noștri geto-daci au navigat pe Dunăre, pe apele interioare și de-a lungul coastei Mării Negre.

Spre deosebire de litoralul maritim lo-calitățile dunărene contactul benefic cu alte popoare de navigatori a fost mult mai slab și sporadic. La aceasta s-au mai adăugat distrugerile și jafurile popoarelor migratoare, care s-au conjugat cu intere-

sele, la început militare apoi politice, pen-tru cei interesați să dețină autoritatea pe fluviu, care păstrau din amenajările găsite la sosire, dar distrugându-le la părăsire. Apoi cea mai neagră perioadă a fost în timpul dominației Imperiului Otoman, care nu numai că a fost continuu în război sau ocupant peste 350 de ani, dar a interzis și libertatea comerțului pe Dunăre până în 1878, fapt ce a dus și la ruinarea por-turilor, odată cu atingerea liniei Dunării având ca urmare suprimarea comerțului Țărilor Românești pe calea apei cu statele din centrul Europei și din Apus, precum și cu cele din marea Mediterană, stare accentuată și prin pierderea cetăților „Chilia“ și „Cetatea Albă“. Astfel blocul islamic așezat între valea Gangelui și valea Dunării, transformă Marea Nea-

În 1718, după un nou război austro-turc încheiat cu pacea de la Passarowitz, prin luarea de către Austria a teritoriilor din Serbia, Banat și Oltenia și prin tratatul comercial favorabil ei, aceasta a obținut accesul la Marea Neagră. În această pe-rioadă intră în competiție pentru Dunăre și Marea Neagră și Imperiul țarist, ținând strâmtoarele Bosfor și Dardanele.

În 1774, după un război încheiat prin pacea de la Kuciuk Kainargi, Rusia obținea dreptul de navigație și comerț pe Marea Neagră și prin strâmtoare.

În 1784 Austria obținea aceleași drep-turi de la Imperiul Otoman, moment în care începe disputa pentru stăpânirea zonei Mării Negre și a gurilor Dunării.

La începutul sec. XIX, Imperiul Britanic și Franța, apoi și Germania, își îndreaptă atenția asupra țărilor dunărene ca fiind viitoare debușeuri (ale dezvoltării rapide a pieței capi-taliste) și surse de materii prime. Drept urmare, această zonă va fi disputată atât de Tur-cia, Austria și Rusia, cât și de Anglia, Franța și Germania.

În 1812 prin Pacea de la București, ca urmare a unui nou război între Turcia și Rusia,

aceasta din urmă obținea stăpânirea brațului Chilia și libertatea de navigație pe tot fluviul pentru vasele ei comerciale. Al treilea imperiu se instalase astfel la Dunăre și devenise evidentă necesitatea reglementării navigației pe fluviile inter-naționale, deoarece fiecare stat vroia să stăpânească cât mai mult, sau chiar tot.

Căderea lui Napoleon I și Congresul de pace de la Viena (1815), au dus la pro-movarea „PRINCIPIULUI LIBERTĂȚII DE NAVIGAȚIE“ pe fluviile care străbăteau sau mărgineau mai multe state. Principiul nu a fost aplicat și în cazul Dunării, da-torită antagonismelor dintre marile puteri interesate în Problema Dunării, fapt ce a dus la înăsprirea relațiilor dintre ele.

În 1817, în baza unui protocol ruso-turc, brațul Sulina trecea sub stăpânirea Rusiei. Deși prin același tratat se cons-fințise dreptul Principatelor Române la li-bertatea comerțului pe Dunăre, prin ridicarea monopolului turcesc, interesele

În anul 1834 Mihail Kogălniceanu a văzut pentru prima oară vapoare (la Galați) scriind că acestea sunt „vase cu vapor pe care patriotul ungar Szecheny le înființase pe marele fluviu“.

„De la moși și strămoși există în poporul român instinctual că fără Dunăre, România nu poate fi, și nu ar avea rațiune de a fi. Dacă românii au o misiune providențială de îndeplinit, aceasta nu poate fi decât aceea de a fi păzitori Dunării“. 1882

Mihail Kogălniceanu „Texte social-politice alese“, Editura Politică, 1967, p.337

gră în lac otoman și Dunărea în râu îm-părătesc al Sublimei Porți (N. Bălcescu).

*

Este necesară o scurtă trecere în revistă a evenimentelor începând cu expan-siunea Imperiului Otoman în Europa, pentru a vedea mai clar condițiile impuse statului român de către alte state și con-secințele acestora asupra dezvoltării por-turilor, flotei și comerțului românesc.

Din 1562, după bătălia de la Mohaci, turcii stăpâneau Dunărea de la Bu-dapesta la vărsare și controlau întreaga navigație spre și dinspre Marea Neagră, împiedicând relațiile comerciale normale.

În 1699, prin oprirea expansiunii otomane la zidurile Vienei și prin pacea de la Karlovitz, a apărut un nou competi-tor – Austria, care a preluat de la turci o bună parte a teritoriilor cucerite anterior, astfel că Imperiul Otoman și cel habsbur-gic dominau navigația pe diferite porțiuni, în dauna celorlalți riverani.

politico-economice ale Imperiului țarist se opuneau dezvoltării comerțului străin la gurile Dunării. În aceste circumstanțe, obligația de a menține navigabilitatea brațului Sulina nu a fost respectată, ceea ce a dus la degradarea șenalului navigabil și periclitarea intereselor economice ale Austriei, Turciei, Angliei și Franței.

În 1853, în acest context, izbucnește războiul Crimeei între Rusia, pe de o parte, și Turcia, Anglia, Franța, Sardinia (Italia), pe de altă parte, având ca miză, printre altele și rezolvarea chestiunilor privind strâmtorile Mării Negre și Dunărea, în general.

În 1856, tratatul de Pace încheiat în urma Congresului de la Paris, pe lângă prevederi deosebit de importante pentru Principatele Române (Delta și cele trei județe din sudul Basarabiei au revenit Moldovei – dar Delta este din nou pierdută în 1858), cuprindea și o serie de articole care stabileau, în fapt, un „STATUT al DUNĂRII” ce avea să rămână, în general, în vigoare până la primul război mondial.

Pentru aplicarea Tratatului au fost create două comisii internaționale: „Comisia Europeană a Dunării” (C.E.D.) și „Comisia Riverană”.

„COMISIA EUROPEANĂ A DUNĂRII” (Anglia, Franța, Rusia,

Sardinia și Turcia) care avea ca scop degajarea gurilor fluviului și asigurarea liberei navigații până la Isaccea, sprijinindu-se financiar pe taxele pentru navele care intrau sau ieșeau prin gurile Dunării, a fost mandatată pe doi ani. La terminarea lucrărilor, în 1865, aceasta a fost pusă sub regimul dreptului internațional, încalcând suveranitatea României, prelungindu-i-se mandatul cu încă cinci ani, după care în 1871 a fost prelungit din nou și în final prin Tratatul de la Berlin care încheia războiul ruso-româno-turc, în 1878, i-a menținut funcțiile.

„COMISIA RIVERANĂ” era compusă din delegații Bavariei, Württemberg-ului, Austriei și Turciei, cărora li s-au adăugat și câte un reprezentant al Principatelor Dunărene (Muntenia, Moldova, Serbia și Bulgaria). Sarcina acesteia a fost elaborarea Regulamentului de navigație pe Dunăre și preluarea sarcinilor C.E.D. după dizolvarea acesteia (care nu a mai avut loc).

Trecând peste hotărârea tratatului de

la Berlin (1878), s-a hotărât ca regulamentele de navigație, de poliție și de supraveghere pe segmentul de fluviu între Porțile de Fier și Galați, să fie elaborate de către C.E.D., extinzându-i-se jurisdicția până la Galați în deplină independență față de autoritatea teritorială, hotărâre confirmată în 1883 la Conferința de la Londra (de semnatorii Tratatului de la Berlin, fără consultarea țării noastre și a Serbiei). România nu s-a considerat legată în nici un fel de aceste reglementări, fapt ce a făcut inaplicabilă hotărârea Conferinței. Mai mult, România a rezistat presiunilor marilor puteri și și-a exercitat suveranitatea și autoritatea asupra apelor sale, de la Turnu-Severin până la Galați, afirmându-și prezența și suveranitatea statului român în apele sale teritoriale, fluviale și maritime prin înzestrarea cu nave

date: flota comercială era compusă dintr-un singur vas mare și din circa 90 de nave mici, cu vele, în majoritate de servitute în porturi.

Majoritatea navelor ce navigau prin apele românești erau sub pavilion străin: englez, austriac, german, francez, grec, olandez, italian, rus sau turc.

Deci, în condițiile și situația de mai sus, erau necesare noi măsuri astfel:

- în 1879 a fost elaborat „Regulamentul de poliție a porturilor și malurilor și serviciilor căpităniilor de porturi”;

- în 1888 a fost votată „Legea pentru înființarea marinei comerciale”, dar din motive financiare a fost împiedicat acordarea creditului necesar;

- în 1890, a fost înființat „Serviciul Român de Navigație Fluvială” (N.F.R.);

- În 1895 a fost înființat „Serviciul de Navigație Maritimă” (S.M.R.);

- În 1906 a fost pus în aplicare „Regulamentul serviciului la bord”;

- În 1907 „Legea pentru organizarea marinei comerciale și regulamentelor de aplicare” prevedea și acordarea dreptului de arborare a pavilionului național;

Toate acestea au fost întrunite ulterior într-un „Cod Maritim și Fluvial”.

Consecința logică a creșterii rapide a producției industriale, agricole și a comerțului de la noi a fost dezvoltarea corespunzătoare a mijloacelor de transport pe apă și a punctelor de încărcare, descărcare și depozitare a mărfurilor, prin amenajări de bazine, cheuri, mărirea spațiilor de depozitare a cerealelor și altor mărfuri, diguri de piatră, iluminate electric și instalații mecanice de transport și ridicare. Astfel:

- în 1880 a fost înființat portul Zimnicea;
- în 1880 a avut loc modernizarea porturilor Calafat și Turnu Severin;
- în 1881 a început construcția docurilor din Galați, Brăila, Constanța și Sulina și cu anexele aferente;
- în 1883 portul Turnu Măgurele a fost amenajat cu un cheu de lemn, înlocuit în 1900 cu unul din piatră, iar portul Corabia cu unul de lemn;
- în 1896 portul Giurgiu a fost modernizat prin lucrări de dragaj interioare la canalul Sf. Gheorghe și un bazin interior, terminate în 1910; lucrările de amenajare au continuat în aproape toate porturile fluviale, precum și în Constanța, până la intrarea României în primul război mondial;
- în 1908 a fost înființată „Direcția ge-

Dunărea la intrarea în țară - Baziași



și cu program de organizare, pe etape în 1860 (unificarea flotilelor principatelor la 22 octombrie prin Înaltul Ordin de zi 173 semnat de domnitorul Alexandru Ioan Cuza), 1864, 1880, 1882-1884, 1886, 1913. Lucrurile au rămas așa până la intrarea României în primul război mondial.

În condițiile enumerate mai sus era dacă nu imposibil, foarte dificil de a avea o flotă, porturi organizate, personal instruit și legi și regulamente care să asigure o continuitate a activității și reguli care să o protejeze și pe baza cărora să-și desfășoare activitatea. Totul sau aproape totul trebuia luat de la început, acțiune ce a fost posibilă datorită dobândirii independenței de stat.

După dobândirea independenței (1877) țara noastră a cunoscut un progres rapid în toate domeniile, îndeosebi în comerțul exterior, pornind aproape de la zero.

Și ca să ne putem da seama în ce stadiu eram cu flota și cu porturile fluviale și maritime, cu organizarea și legislația la acea perioadă, redăm mai jos câteva

Dunăre, Dunăre, Dunăre...



nerală a porturilor și căilor de comunicație pe apă" (P.C.A.).

Ca urmare a acestor eforturi numărul navelor intrate și operate în porturile noastre s-a dublat între 1878 și 1911.

Șantierelor de construcții și reparații navale au avut, ca și porturile, o perioadă de dezvoltare. Astfel:

- în 1893, Regia Monopolurilor Statului a cumpărat Șantierul Naval Turnu Severin de la societatea austriacă D.D.S.G., efectuând construcții noi și reparații pentru statul român;

- în 1896, odată cu construirea noului port, în Constanța au fost puse bazele unui șantier naval pentru navele maritime;

- în 1897 a început dezvoltarea șantierului particular Fernic din Galați;

- în 1902 a început funcționarea Șantierului diviziei de dragare din Giurgiu, care a fost modernizat în 1907.



Sulina - far vechi pe digul de nord

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

Am trecut în revistă toate aceste date despre flotă, porturi, șantiere, pregătire și legislație pentru a se pune în lumină ce s-a putut realiza într-o perioadă relativ scurtă, de 36 de ani (1879-1915), în comparație cu perioada de peste 350 de ani, înainte de 1562 (bătălia de la Mohaci) și 1877, Independența României.

În perioada de dezvoltare a activităților de transport naval, efectiv s-a plecat de la o singură navă mare și 90 de nave mici și s-a ajuns la 10 linii de pasageri interioare și de marfă până la Regensburg, fiind înregistrate înaintea începerii primului război mondial, 21 pasagere, 87 remorchere, 625 șleपुरi și multe alte numeroase mijloace de capacitate mai reduse.

Strălucite victorii ale voievozilor români în apărarea frontierei dunărene (I)

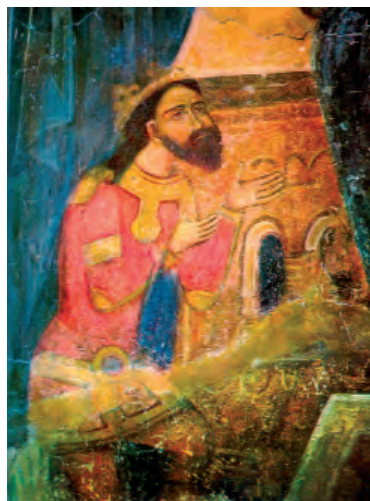
ing. Dan STROESCU

Într-o veche cronică românească se amintește că principele Țării Românești (Valahia sau Muntenia, cum mai este denumit principatul) a fost întemeiat de legendarul Radu Negru, care în anul 1290, nemaisuportând vasalitatea față de coroana maghiară, plecând din Transilvania unde era Herzog pe Almaș și Făgăraș, s-a pogorât pe apa Dâmboviței cu mulțime de norod și așa cum se menționează în cronică „au început a face țară nouă”, întemeind orașul Câmpulung. De aici au descălecat la Argeș unde și-a instalat scaunul voievodal. Tot cronică mai menționează că norodul care îl însoțea, o parte s-a întins spre răsărit până la apa Siretului, iar alții au pogorât în jos până la marginea Dunării.

Pentru această Dunăre, apă sfântă și de hotar a neamului nostru, „cheia mântuirii noastre” așa cum o caracteriza ilustrul om politic Mihail Kogălniceanu, românii, de-a lungul istoriei, au vărsat valuri de sânge, apărându-și cu sabia în mână ființa lor ca neam și țară.

Descălecatul Țării Românești n-a fost pe placul regelui și nobilimii maghiare, care urmăreau să anexeze această țară cu orice preț și să o facă vasală. Cronicile ungurești relatează că în luna septembrie a anului 1330, regele maghiar Carol Robert, înconjurat de cei mai înalți demintari ai coroanei, în fruntea unei puternice armate, năvăli în Țara Românească ocupând cetatea Severinului și orașul, pe care le-a dat unui oarecare Dionisie, căruia îi conferi și titlul de „Ban de Severin” (titlul nobiliar de BAN, este echivalent cu cel de vice-rege).

Ocupația maghiară a Severinului a fost de foarte scurtă durată. Domnitorului muntean Alexandru Basarab I, cunoscut și sub numele Basarab cel Mare (1342-1365), adunând oastea țării, îl înfruntă pe câmpul de luptă pe trufașul rege maghiar



Basarab Întemeietorul

și îl învinge. Acesta se retrage cu rușine la Timișoara, oraș în care își alesese reședința de campanie. Severinul – orașul și cetatea, rămân românești.

Urmașul la domnie a lui Alexandru Basarab I a fost fiul acestuia Vlaicu (1366-1380) care, în anul 1368, a purtat un război contra turcilor ce ajunseseră stăpâni pe malul drept al Dunării, de unde organizau expediții de jaf în Țara Românească.

Vlaicu trecu Dunărea cu oastea pe malul drept și înaintă victorios până la Târnovo, apoi întorcând din drum, în 1369

cucerii Vidinul și alungă de acolo garnizoana ungurească (Vidinul a fost cucerit de regele Ungariei Ludovic cel Mare, în primăvara anului 1365 de la turci).

Cum coroana maghiară nu renunțase la gândul de a supune Țara Românească și a o catoliciza, cucerirea cetății Vidinului de către Vlaicu, a fost pretextul de a face o nouă încercare.

Regele Ungariei, Ludovic cel Mare, în cursul aceluiași an își trimite întreaga armată în Bulgaria, cu intenția ca de aici, făcând pod peste Dunăre, să năvălească în Țara Românească. Ungurii reocupă Vidinul.

Pe malul stâng, în dreptul Calafatului de azi, Vlaicu făcea eforturi mari să oprească acțiunea regelui maghiar de forțare a fluviului. Armata maghiară suferea pierderi neașteptat de mari în oameni. Asupra ei cădeau ca ploaia săgețile trase de arcașii voievodului muntean.

În amonte, ungurii reușesc iar să ocupe cetatea Severinului și orașul, însă nu reușesc să facă podul peste Dunăre, așa cum preconizau. Totuși reușesc să treacă pe malul stâng în numeroase luntre, din nou cu pierderi foarte grele. Din cauza acestor pierderi imense, regele Ludovic renunță la continuarea campaniei de anexare a Țării Românești și se retrage cu întreaga armată spre Severin, care vremelnic rămâne unguresc.

În timpul domniei sale, voievodul Dan I (1381-1383), organizează o mare expediție militară asupra Banatului de Severin, în urma căreia intră din nou în stăpânirea orașului și a cetății. Între anii 1382-1430, în nici o cronică sau act oficial nu se mai amintește de nici un Ban unguresc la Severin.

va urma

MARINA GRĂNICEREASCĂ a luat ființă la DUNĂRE

Petre MARAVELA

Se împlinesc, în toamna anului 2009, 80 de ani de la înființarea oficială a trupelor de grăniceri marinari. Drumul a fost destul de întortocheat. Să mergem în amonte istoriei, să vedem cum au început și au acționat marinarii străjuitori ai fruntariilor dunărene ale țării, de la începuturi până în anul 1934. Istoria marinei grănicerești se întrepătrunde cu cea a Marinei Militare. Se poate spune chiar ca cea grănicerească este predecesora marinei fluviale de război.

După hrisovul emis de Alexandru Moruzi, trebuiau luate măsuri pentru a face navigația românească să progreseze. O misiune importantă apărută atunci a fost „asigurarea poliției pe Dunăre și apărarea fruntariilor țării”. În 1835, grănicerii munteni aveau pe apă un grup de 18 caice înarmate, ocărnuite fieșterea care dintrânsele de un ofițer și 8 vâslași, în total, 162 de marinari dispuși în punctele principale: Brăila, Giurgiu și Calafat, secundare: Cerneți, Turnu, Zimnicea, Călărași și Piuța Petrii, dar și la Vârciorova, Izvoarele, Bechet, Corabia și Oltenița (categ. III). Toate aveau rol de vamă (controlul călătorilor, a mărfurilor, animalelor și mijloacelor de transport), unele având organizate și carantine. Între puncte, existau 131 de pichete, ce supravegheau granița pe fluviu, în total 1321 de oameni și 18 caice. Primele caice se construiesc în 1833, în județul Dolj, fiindcă se găsesc păduri pentru materialul lor și încă și oareșce săteni meșteri, la Giurgiu și la Brăila – unde podpolcovnicul (locotenent-colonel) Odobescu angajase pe Ioan Marangozul și Mastroiane Califa; Moldova avea la Galatzi - 2 caice mari și 6 mici.

Se creează pe Dunăre, între gura Prutului și gura Siretului, o „flotă”, la început cu bărci de infanterie. În 1835 goeleta „Emma” (construită la Galatzi; ea avea tunuri de bronz 120 mm. Cei 22 de marinari erau conduși de locotenent Steriade, viitorul comandant al flotei Moldovei. În 1860, cu gradul de colonel, este numit comandant al Flotei (Marinei militare) Principatelor Unite. În 1843 în dotarea marinei grănicerești a Moldovei au intrat șalupele „Ștefan cel Mare” și „Galatzi”, iar în 1847 – 3 șalupe înarmate cu tun. Această „flotă” acționa toată în cooperare cu grupul de caice ale Țării Românești, staționate în portul Brăila.

În 1851 se construiește șalupea – canonieră „Natalia” (17 m, 2 arbori, 18 vâsle și tunurile de pe „Emma”). Comandant – Anton Barbieri.

Aceste ambarcațiuni, vor constitui nucleul marinei grănicerești.

Ambarcațiunile moldovenești erau mai numeroase. Motivul: portul Galatzi controla comerțul exterior al Principatelor.

Regulamentul pentru carantină al Principatului Valahiei, reglementa modul de îndeplinire a misiunilor navelor privind paza pe fluviu.

Echipamentul marinarii era din postav, pe cap se purtau pălării vara și căciuli iarna iar în picioare opinci.

În 1841, conducerea Miliției din Moldova cerea ispravnicilor de ținuturi să intervină în zona Galați – Dobrogea, care era „plină” de infrațiuni, în special pe timpul înghețului.

Domnitorul Barbu D. Știrbei organizează temeinic, în 1850, instituția grănicerilor, printr-o lege specială. În total pe Dunăre erau 222 de pichete dintre care 13 în zona Brăila, 12 în zona Ialomița și 2 la Giurgiu, repartizate... familiilor din sate hotărâte la strejuirea acestor granițe, câte 22 de oameni/pichet. Acești „grăniceri” erau în vârstă de 20 – 40 de ani și erau vrednici de a purta arme.

Pentru paza frontierei pe linia Dunării, erau prevăzuți 4884 de grăniceri civili cu schimbul.

Inspectoria Dunării, avea 12 companii în localitățile dunărene, fiecare având în subordine câte 19 pichete x 22 oameni, cu bărci, deservite de 594 militari și 4290 civili. Să nu uităm că pe Dunăre era granița cu Imperiul Otoman.

Pentru controlul navigației, s-au mai adăugat celor 18 caice, încă 3 șăici, una cu 4 tunuri, două cu câte un tun, dislocate la Brăila, Giurgiu și Turnu, înființându-se „Comandamentul Șalupelor Canoniere” – încadrat cu 4 ofițeri, 3 maiștri, 7 subofițeri,

107 soldați și 2 toboșari. La comandă a fost numit locotenentul Constantin Petrescu, (viitor comandant al Flotei Munteniei și mai târziu al Marinei militare a României). Această unitate era subordonată Inspectoratului Graniței Dunării.

După 1859, granița cu Imperiul Otoman avea 1030 km. lungime.

Urmează unirea flotelor celor două principate sub Alexandru Ioan Cuza la 22 octombrie 1860. Este data de înființare a Marinei militare a statului român modern.

La 19 ianuarie 1867, grănicerii au fost reînființați pe vechea structură.

În anul următor se consti-

tuia Corpul Grănicerilor și Dorobanților. Se reconfirmă serviciul militar de 6 ani și se aduc din Belgia 120 de luntre.

În 1872, grănicerii se transformă în dorobanți. În iulie 1878 frontierele se modifică: 153 km cu Serbia (râul Bahna – Pristol), 631 km cu Bulgaria (până la Silistra) și cu Imperiul Rus 840 km (gura Prut – canal Starai Stambul). Existau 25 de pichete între Văcăreni și gura brațului Chilia, 63 de cazărmi, printre care cele mai mari erau la Sulina, Isaccea și Măcin.



O șalupe de Dunăre



Dunăre, Dunăre, Dunăre...

În 1882, șalupele : „Alexandru cel Bun” (104 t, 2 tunuri de 37 mm și mitralieră), „Rahova”, „Opanez”, „Smârdan” (45 t, tun 37 mm), „Veghetorul” și „Poterașul” (15 t, mitralieră), „Santinelă”, „Vulturul”, „Șoimul”, „Pandurul” și „Grănicerul” din structura Marinei militare, aveau destinația de a păzi granița.

Prin Legea de organizare a flotei și serviciul porturilor din 1885, se înființează 5 companii de marină, dotate cu șalupe înarmate cu tunuri.

Batalionul de Dorobanți din Dobrogea este transformat în 1889 în Regimentul 33 Dorobanți preluând, în cooperare cu marinarii, paza frontierei fluviale și pe litoral; pichetele erau amplasate la distanță de 15 km, iar pe Prut la 6 km.

De la înființare, grănicerii au fost subordonați astfel: 01 ianuarie 1834 – 23 iunie 1850 Armatei, 23 iulie 1850 – 24 iulie 1864 Ministerului Afacerilor Interne, 24 iulie 1864 – 02 iulie 1891 Ministerului de Război și 02 iulie 1891 – 01 aprilie 1904 Ministerului de Interne.

Înființarea Corpului Grănicerilor prin Înalț Decret Regal nr. 884 / 13 martie 1904, a fost un moment de importanță majoră în istoria străjuitorilor frontierelor românești. În iunie 1905 s-au pus la dispoziție două grupe de vase de poliție. Efectivul era: 41 ofițeri, 584 maiștri, subofițeri și trupă. În aprilie 1907 paza frontierei se extinde pe brațul Chilia (unde se înființează o companie cu 4 plutoane) și pe litoral.

S-a stabilit, ca navele să poarte un pavilion special, cu o ancoră și coroana regală pe fond galben.

Prin Decizia ministerială nr. 100/29 martie 1910, Marina Militară Fluvială se diversifică, înființându-se la Galați Compania de Grăniceri de Marină (comandant căpitanul Titus Ciornei), cu 4 secții: Galați, Tulcea, Giurgiu, Calafat. Ea primește de la Marina canonică „Fulgerul”, șalupele: „Argeșul”, „Teleormanul”, „Trotuș” și „Vedea”, vapoarele „Prutul” și 4 șalupe – automotoare A – D, cu tot personalul. Compania se întoarce la Marina Militară, prin Decizia Ministerială nr. 151/15 aprilie 1913.

După realizarea dispozitivului de pază de către Regimentul 1 și 2 Grăniceri, în 1918 s-au creat condiții de navigație pe Dunăre, Nistru și Mare, simțindu-se nevoia înființării unei unități speciale de marină grănicerească.

Ziua de 16 nov. 1919 – este considerată ca dată a nașterii Marinei Grănicerești, când se înființează Compania de echipaje – comandată de căpitanul Ion Tănase, subordonată Comandamentului Corpului Grănicerilor, iar administrativ Reg. 2 Grăniceri Brăila.

În 1920, 50 de lotci sunt trimise la pichetele de pe Dunăre. Misiunile navelor grănicerești se amplifică. Prin Ordinul Marelui Stat Major nr. 13658/8 febr. 1921, Compania devine Grupul Navelor Grănicerești, cu sediul în portul Brăila, comandant fiind locotenent-comandorul Ion Constantin Cerna, un ofițer valoros.

Acesta elaborează un plan de dezvoltare al Marinei Grăniceri, ajutat de doi ofițeri și un maestru motorist. Era perioada consolidării frontierelor României Mari.

După studii temeinice și o bună documentare, comandă în Italia, la Uzinele „Pattison” – Neapole, 15 șalupe: 4 maritime, 8 fluviale și 3 pentru râul Nistru. Se obține vechea cazarmă a dorobanților (de pe bulevardul Carol), unde se instalează Co-

mandamentul, organele tehnice și administrative, atelierele și dormitoarele trupei. Unitatea primește și un teren pe digul exterior al bazinului docurilor.

Grupul era organizat pe 2 companii, (una de instrucție echipaje – timonieri și mecanici, cealaltă pentru patrulare), un atelier mecanic pentru reparații, întreținere și construcție de mici nave.

În 1923 Grupul Nouă Grăniceri avea în componere 21 de nave: canonierele: Bistrița, Oltul și Siretul; șalupele : Teleorman, Trotuș, Porumbița și Șoimuleț; 7 șalupe fluviale numite CTRD; șalupele maritime: „Cpt. Pănculescu”, „Cpt. Popescu” și „Cpt. Constantinescu”; remorcherele :

„Coșna” și „Maican”; șlepurile : ZTL 25 și ZTL 101; nava școală cu zbaturi „Comandor Demetriade” (oferită în 1922 de Marina Militară).

Pavilionul Administrativ se construiește în 1925, iar în 1928 Cazarma și Atelierele – unde se vor realiza ambarcațiuni, foșoare, lansatoare de semnale, dispozitive de sesizare a infractorilor, panouri de tragere.

O misiune importantă, s-a executat în vara anului

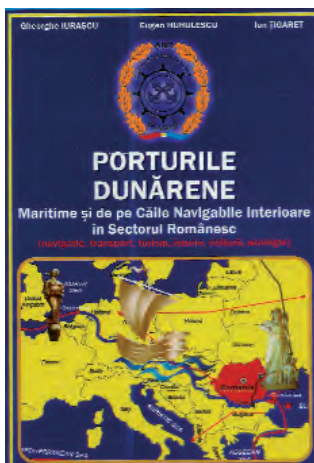
1925, prin asigurarea pazei Regelui Ferdinand și a Regelui Greciei, aflați în vizită în deltă, cu iahtul regal.

La inundarea Vâlcovului, din 1931, navele intervin cu ajutor, fiind felicitate de Carol II, care în anul următor face o vizită în deltă, însoțit de N. Titulescu și voievodul Mihai, la bordul șalupei „Eugen Pănculescu”. Cu această ocazie, comandantul Cerna solicită și obține 3 vedete maritime de la Marina Regală.

În 1931, locțiitor al comandantului GNGr. este maiorul Gheorghe Eminescu (nepotul marelui poet), om cu o ținută impecabilă. Unitatea era considerată cea mai disciplinată din garnizoană, renumită ca „trupa de elită”. Pe 10 mai 1933 unitatea participă la defilarea din București.

Navele grănicerești au parcurs în perioada 1921 – 1934, în misiuni pe Dunăre 444.000 km, anii cei mai activi fiind 1923, 1927 și 1933.

Marinarii grăniceri vor fi prezenți la toate activitățile orașului Brăila: 10 mai, Ziua Eroilor, Ziua Marinei și Ziua Apelor. Participanți: oficialități, elevi, Liga Navală, Clubul Nautic și cercetașii.



Vă recomandăm să procurați de la Autoritatea Navală Română (ANR) - relații la telefon: 0744.341.187 - lucrarea despre porturile dunărene care are drept anexă Rutiera Dunării.

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

Administrația Fluvială a Dunării de Jos (A.F.D.J.) Galați

Scurt istoric

În conformitate cu prevederile H.G.R. nr. 492/2003 privind organizarea și funcționarea Regiei Autonome Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați, aceasta îndeplinește funcția de autoritate de căi navigabile pe tot sectorul românesc al Dunării de la intrarea în țară la km 1.075 până la ieșirea în Marea Neagră, pe brațul Sulina, în rada Sulina, pe brațele secundare navigabile ale Dunării, Borcea, Bala, Măcin, Vâlcu, Caleia, pe brațul Chilia cu brațele secundare, pe brațul Sf. Gheorghe cu canalele de rectificare și pe brațele secundare ale Canalului Sulina, denumite Dunărea Veche, administrând 1.600 km de cale navigabilă interioară.

În calitatea sa de autoritate de căi navigabile și în conformitate cu prevederile Convenției despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la Belgrad la 18 august 1948, ratificată prin Decretul nr. 298/1948, AFDJ Galați are ca obiect de activitate asigurarea adâncimilor minime de navigație prin dragaje de întreținere, asigurarea semnalizării costiere și plutitoare, efectuarea de măsurători topohidrografice, efectuarea de lucrări de construcții și reparații construcțiilor hidrotehnice pentru asigurarea condițiilor de navigație, asigurarea efectuării pilotajului navelor maritime pe sectorul Dunării cuprins între rada Sulina și Brăila (km 175) și în porturile situate pe acest sector etc.

Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați este înființată în conformitate cu prevederile art. 20 din Convenția despre regimul navigației pe Dunăre, semnată la 18 august 1948, la Belgrad. În baza Acordului bilateral încheiat la Moscova în data de 18 iunie 1957, în perioada 1954 – iulie 1957 a funcționat ca Administrație mixtă româno – sovietică, iar din iulie 1957 până în prezent ca Administrație românească. În anul 2007 s-au împlinit 50 de ani de activitate ca Administrație românească.

Organizare

În vederea asigurării condițiilor de navigație pe tot sectorul Dunării și pe brațele secundare navigabile, Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați are în componență Sectoare de Căi Naviga-

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

bile după cum urmează:

- Sectorul Căi Navigabile Turnu Severin – asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării de la km 1.075 la km 845+500.

- Sectorul Căi Navigabile Giurgiu – asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării de la km 845+500, la km 375.



- Sectorul Căi Navigabile Călărași – asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării de la km 375, la km 300 și pe brațele Bala, Borcea.

- Sectorul Căi Navigabile Brăila – asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării de la km 300 la km 175 și pe brațele Caleia, Vâlcu, Măcin.

- Sectorul Căi Navigabile Tulcea – asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării de la Mm 47+1/2, la Mm 34 și pe brațul Sf. Gheorghe.

- Sectorul Căi Navigabile Sulina – asigură condiții de navigație pe Canalul Sulina și la Bara Sulina.

- Serviciul Hidrotehnic, Căi Navigabile Galați - asigură condiții de navigație pe sectorul Dunării Maritime de la Mm 47+1/2 la Km 175 și pe Brațul Chilia.

Prezentare activități relevante

Asigurarea adâncimilor minime de navigație prin dragaje de întreținere.

Pe sectorul Dunării cuprins între bara Sulina și Brăila (km 175), denumit sectorul Dunării Maritime, dragajele de întreținere la punctele critice de pe acest sector se execută cu draga absorbant refulantă «DUNĂREA MARITIMĂ». Această dragă a fost construită în

Olanda, fiind recepționată de AFDJ Galați în anul 2000. Draga poate efectua lucrări de dragaj până la adâncimea de 28 m, are o magazie proprie cu capacitatea de 2.680 mc, capacitatea maximă de încărcare este de 3.000 tone la un pescaj de 5,00 m, propulsia fiind asigurată de două motoare cu o putere totală de 1.908 kW.

Pe sectorul Dunării cuprins de la km 175 la km 1.075, denumit sectorul Dunării Fluviale și brațele secundare navigabile, dragajele de întreținere la punctele critice de pe acest sector se execută de către societăți comerciale specializate, în baza unor contracte de lucrări, adjuocate în urma unor proceduri de achiziții publice.

Asigurarea semnalizării costiere și plutitoare.

Această activitate se realizează cu ajutorul navelor de semnalizare tip SEMNAL, care au o putere totală de propulsie de 640 CP, asigurată de 2 motoare tip MB836Bb, lungimea maximă 42 m, lățimea 9 m, pescajul maxim 1,80 m. AFDJ

Galați are în dotare un număr de 4 nave de acest tip.

La bara Sulina și pe Canalul Sulina activitatea de semnalizare se realizează cu nava MAMAIA 2, care are o putere totală de propulsie de 600 CP, asigurată de 2 motoare tip TAMB – 120A, lungimea maximă 36,85 m, lățimea 10,20 m, pescajul maxim 2,75 m.

Activitatea de măsurători topohidrografice.

Această activitate se asigură cu navele de semnalizare care au instalate la bord sonde ultrason hidrografice și echipamente de poziționare prin satelit (GPS).

În cursul lunii decembrie 2007, AFDJ Galați a achiziționat un număr de 3 nave de măsurători hidrografice care au instalate la bord echipamente moderne de măsurare, poziționare prin satelit, achiziționare și procesare date etc.

Activitățile de intervenție la navele maritime aflate în pericol și de spargere a gheții pe Dunărea Maritimă.

Se realizează cu remorcherul maritim multifuncțional cu clasă de gheață PERSEUS, care are o putere totală de propulsie de 6.600 CP, asigurată de 2 motoare licență MAN, construite la Reșița.



Nava a fost construită la Șantierul Naval Brăila în anul 1990, are lungimea maximă de 68,63 m, lățimea 16,55 m, pescajul maxim 6,20 m, deplasamentul 3.795 tone, puterea de tracțiune la cârlig și vinci de remorcă de 100 tf.

Remorcherul a participat la toate campaniile de spargere a gheții pe Dunărea Maritimă începând cu anul 1991.

Activitatea de pilotaj a navelor maritime și fluvio – maritime pe Dunăre de la Bara Sulina la Brăila și în porturile situate pe acest sector.

Pilotajul se execută de către piloți maritimi încadrați la societăți comerciale cu care AFDJ Galați

are încheiate contracte. Acești piloți sunt autorizați anual pentru exercitarea funcției de pilot la bordul navelor maritime și fluvio - maritime.

Transportul piloților la bordul navelor și de la bordul navelor se efectuează cu nave PILOT, care au o putere de propulsie de 300 CP, lungimea max. 22,18 m, lățimea 4,80 m, pescajul 1,50 m. și cu șalupe tip ZĂRNEȘTI cu puterea de 150 CP, lungimea max. 12,61 m, lățimea 3,23 m, pescajul maxim 1,10 m.

Proiecte importante

Printre obiectivele specifice ale Programului Operațional Sectorial de Transport 2007 – 2013, se află și promovarea transportului naval, deoarece este cel

mai puțin poluant și cel mai economic.

În cadrul strategiei se are în vedere modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport naval de-a lungul Axei



Prioritare nr.18 – coridorul VII din cadrul Rețelei Trans Europene de Transport. Administrația Fluvială a Dunării de Jos Galați este beneficiarul final în cadrul a 2 măsuri:

Proiectul ISPA – «Îmbunătățirea condițiilor de navigație pe Dunăre între Călărași și Brăila și măsuri complementare – etapa I».

În cadrul acestui proiect se vor executa lucrări de construcții hidrotehnice în 3 zone (Bala - Caragheorghe km 347 – km 343 ; Epurașul km 342+700 – km 341+800 și Ostrovul Lupu km 194 – km 197). Valoarea proiectului este de 38.700.000 euro, cu termen de execuție 36 de luni de la semnarea contractului. Fi-

nanțarea este asigurată din fonduri nerambursabile de la UE în procent de 50% și de la bugetul de stat 50%.

Proiectul ISPA – «Asistență tehnică pentru îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul comun româno – bulgar al Dunării și studii adiacente».

În cadrul proiectului Consultantul v-a întocmi Studiul de Fezabilitate și Studiul de impact asupra mediului pentru lucrările de îmbunătățirea condițiilor de navigație pe sectorul Dunării de la km 863(Porțile de Fier II) până la km 375(Silistra) și pe sectorul Dunării Maritime de la Mm 43 la Mm 34. Valoarea estimată a proiectului de investiții pe sectorul Porțile de Fier II(km 863) – Călărași/Silistra(km 375), ce va urma acestei pregătiri, este de 79,3 mil-

ioane euro.

Un proiect important este și proiectul « Apărări de maluri pe Canalul Sulina – Faza I » din cadrul Contractului de finanțare dintre România, Banca Europeană de Investiții și AFDJ Galați, semnat la București la 08.03.2002 și ratificat prin Ordonanța de Urgență nr. 187/12.12.2002. În cadrul Fazei I se vor executa apărări de maluri pe o lungime de 15,2 km, valoarea lucrărilor fiind de 29,5 milioane Euro cu TVA inclus.

ȘEF SERVICIU

ing. Dorian DUMITRU

consilierdg@afdj.ro, tf. 0744-642.140

23 aprilie 2008

Gheorghe IURAȘCU Eugen HUHULESCU Ion ȚIGARET
PORTURILE DUNĂRENE

Dunărea a fost, este și va fi „Coloana vertebrală” a Europei, deoarece traversând-o de la vest la est și în jurul căreia a luat naștere viața, a permis popoarelor să comunice între ele, să facă schimburi materiale și spirituale, economice și politice, devenind cu timpul un altar pe care s-au făurit civilizațiile popoarelor europene - „Civilizația Europei”.

Cu ieșire la două mări, în trecut folosind și o porțiune de uscat, astăzi însă circulându-se numai pe apă se poate spune că această coloană se sprijină deopotrivă pe Marea Neagră și Marea Nordului.

Dunărea a fost de asemenea și o continuare a Drumului Mătăsii pe care au circulat bunurile Orientului, iar astăzi acesta a devenit Noul Drum al Mătăsii (Drumul Petrolului), și care în viitor va deveni un Drum al Cunoașterii, Colaborării și Păcii.

DUNĂREA CIMITIR FĂRĂ CRUCI

Cdor dr. Marian MOȘNEAG



Prin adresa D.M.K. nr. 1541 G/1943, comandorul german Kiderlen înainta Comandamentului Forțelor Maritime Române darea de seamă a locotenentului Kreis de la Sperrwaffenkommando Constanța, cuprinzând constatările sale asupra cauzelor scufundării vapoarelor de pasageri fluviale „MIHAI VITEAZUL” și „ISMAIL”.

Astfel, pentru executarea ordinului comandantului D.M.K., în ziua de 29 mai 1943 acesta s-a deplasat la Galați și Tulcea pentru a efectua o cercetare asupra împrejurărilor în care s-au scufundat cele două pasagere.

Sosit la Galați, ofițerul german s-a informat la ofițerul de legătură al Marinei Germane (M.V.O.), la Divizia de Dunăre și la căpitanul român al portului asupra modului în care s-au produs cele două evenimente.

Neputând obține indicații precise asupra cauzelor scufundării, în cursul după amiezii s-a deplasat la Spitalul Militar și la Spitalul „Regina Elisabeta” din Galați pentru a obține date mai precise de la cei 21 răniți de pe „MIHAI VITEAZUL”, internați în cele două instituții spitalicești. În marea lor majoritate, răniții aveau fracturi la picioare, de coapse și leziuni la cap.

Din declarațiile supraviețuitorilor, care în momentul exploziei se aflau pe puntea de la pupa, a rezultat faptul că în momentul exploziei au fost aruncați sub punte și în timpul căderii s-au ales cu numeroase leziuni. Fracturile de picioare s-au produs din cauza aruncării în sus de suflul exploziei violente. După gravitatea rănilor, ofițerul a estimat că a fost vorba de o can-

nită mare de muniție, între 50 și 100 kg. În ziua de 30 mai 1943, la ora 10.43 s-a deplasat la Tulcea, întrucât toate documentele oficiale se aflau la căpitanul acestui port. După o convorbire amănunțită cu căpitanul portului i s-a tradus procesul-verbal al comandantului pasagerului „MIHAI VITEAZUL”, precum și al pilotului, ofițerului secund, mecanicului șef și al unui fochist de la mașini.

Din examinarea acestor documente a rezultat că nava „MIHAI VITEAZUL”, având 1080 tone, lungimea - 85 metri, lățimea - 11 metri, pescajul - 1,90 metri și două elici, a plecat în ziua de 27 mai 1943, ora 11.30 din Tulcea spre Brăila. La Tulcea s-au eliberat 136 bilete de călătorie pentru localități din susul Dunării. Cum atât la Galați cât și la Brăila se cumpăraseră bilete dus-întors cu valabilitatea de 5 zile, era evident faptul că la bord au fost și pasageri, al căror număr nu a putut fi stabilit. Dintre pasageri au fost salvați 125 și a fost găsit un mort.

Explozii neelucidate

La ora 12.58 în dreptul Milei 48,5 s-a produs o explozie.

Pilotul a crezut că este o explozie de mină și a încercat imediat să întoarcă spre tribord, pentru a pune vaporul pe uscat la malul stâng, unde adâncimea apei era relativ mică. Manevra a eșuat întrucât cârma nu a răspuns la comenzi, iar mașinile s-au oprit după circa două minute.

Imediat după explozie, observând că mașinile mergeau mai încet, motoristul a încercat să mențină mașinile în funcțiune reglând alimentarea cu combustibil; operațiunea nu a avut nici un efect, fiindcă elicele fuseseră probabil îndoite. În aceste condiții, mecanicul a urcat pe punte și a raportat comandantului avariarea mașinilor. Revenit sub punte, acesta a constatat că apa se infiltrasă până la înălțimea de circa 30 cm; apa pătrundea prin două uși dinspre pupa în cabina mașinilor, de unde concluzia că bordajul lateral și fundul compartimentului mașinilor nu erau avariate.

Vântul puternic de Nord a împins vaporul către babord spre malul din dreapta, la distanța de circa 120 - 150 metri de locul unde s-a produs accidentul. Comandantul a lăsat ancora la apă pentru a amara vaporul cu parâme de arborii de

pe mal.

Cea mai mare parte a echipajului și pasagerilor a reușit să se salveze la uscat. Vaporul s-a scufundat sub ochii lor, a smuls arborii din rădăcini și s-a scufundat apoi în decurs de 16 - 20 minute, înainte ca toți pasagerii să fi ajuns la mal.

Persoanele rămase la bord s-au salvat înot, pe plute și pe grinzi. Cum în acest sector malul cădea oblic, nava a alunecat în adâncuri, dispărând complet, numai vârfurile catargelor rămânând deasupra apei circa 0,5 metri.

Explozia producându-se la o adâncime destul de mare - circa 24 metri, probabil la tribord, la circa 20 - 25 metri depărtare de pupa, persoanele aflate pe puntea superioară și puntea bărcilor nu au fost rănite de muniție și schije.

Caporalul telegrafist Kuhlmann de la Radio-Stația Galați l-a asigurat că a văzut scânduri laterale de la pupa tribord dizlocate de explozie.

Mecanicul șef a exclus probabilitatea că ar fi explodat o mină de fund, întrucât mașina din babord a fost oprită abia după ce mașinistul și cei trei subordonați ai săi au părăsit compartimentul mașini, iar pompele se pare că nu fuseseră avariate. De asemenea, nici unul dintre motorști nu a suferit răni s-au fracturi, fapt care exclude impactul navei cu o mină de fund.

Sublocotenentul Volmer de la Grupul de Transmisiuni al aviației din Tulcea, care a vorbit cu o parte din echipaj, între care și cu comandantul vaporului, a confirmat faptul că puțin înainte de explozia produsă pe „MIHAI VITEAZUL” același traseu ar fi fost străbătut de un cargo mai mare, veridicitatea informației putând fi verificată la Seetra Galați.

Vaporul cu zbaturi „ISMAIL”, cu un deplasament de 777 tone, lungimea - 66 metri, lățimea - 8,10 metri și pescajul de 2,50 metri, aflat la Ismail, unde se găseau și toate documentele oficiale privind scufundarea navei, nu a putut fi expertizat întrucât începând de duminică, 30 mai 1943, a fost stopată întreaga circulație pe Dunăre.

Conform declarației căpitanului portului Tulcea, explozia pe „ISMAIL” s-a produs la o adâncime de numai 9 metri, în comparație cu adâncimea de 24 metri în dreptul căreia s-a produs explozia pe

Dunăre, Dunăre, Dunăre...



„MIHAI VITEAZUL”. Cârma s-a avariat imediat dar cele două sbaturi au rămas intacte, astfel încât explozia probabil s-a produs, către pupa, și ca urmare nava a putut să fie pusă pe uscat în apă mică.

Au fost înregistrați puțini morți și răniți, întrucât pe acest traseu au fost mai puțini pasageri la bord, iar explozia a fost pr-odusa o cantitate mult mai mică de explozibil. Un scafandru care a cercetat opera vie nu a constatat avarii la bordaj, ci numai scrijelituri, iar gaura de apă se afla, cel mai probabil, pe fundul navei.

Cu puțin timp înainte de producerea exploziei, căpitanul și ofițerul secund cred că au auzit un zgomot suspect, ca și când de-a lungul bordajului ar fi trecut un corp sferic (mină). Ipoteza pare foarte puțin plauzibilă, întrucât zgomotul invocat ar fi trebuit să fi fost perceput mult mai clar de persoanele aflate sub punte, mai ales în camera fochiștilor sau la mașini.

În aceste împrejurări, exista posibilitatea ca să fi fost vorba de mine lansate din avion, întrucât, după declarația sublocotenentului Vollmer, în ziua de 24 mai ar fi fost reperate mai multe avioane în regiunea din fața Gurilor Dunării până la Ismail. De altfel, Ismailul declanșase alarma aeriană.

Concluziile anchetei

Conform constatărilor ofițerului neamț, scufundarea ambelor vapoare a fost determinată, cel mai probabil, ca urmare a unor acte de sabotaj, sabotorul introducând un geamantan plin cu explozibil sub puntea navelor, la „MIHAI VITEAZUL” în spațiul cabinelor, la circa 75 cm distanță de punte. Aducerea la bord a unui asemenea geamantan se putea face fără nici o greutate, întrucât bagajele pasagerilor nu erau controlate.

Dunăre, Dunăre, Dunăre...

Ca urmare, era exclusă posibilitatea ca vapoarele să se fi scufundat prin ciocnirea de mine magnetice de fund. Până la acea dată nu fuseseră semnalate la ruși mine magnetice de fund, proprii. Minele magnetice de fund utilizate de aceștia erau englezești, model ELMJ, cu încărcătura de 275 kg și chiar mai mare. Alte mine de fund nu fuseseră semnalate.

Efectul unei asemenea mine ar fi fost cu mult mai mare și foarte diferit. În momentul producerii exploziei, „ISMAIL” se afla pe un fund de 9 metri iar „MIHAI VITEAZUL” pe unul de 24 metri. În cazul lovirii de o mină de fund dintre cele cunoscute, prima navă ar fi fost ruptă în bucăți.

Același lucru s-ar fi întâmplat dacă ar fi fost vorba de o mină ELMJ. De aceea, raportorul opina că nu se impunea dragarea Dunării cu G.B., cu atât mai mult cu cât aceste aparate erau mult mai imperios necesare în zona Crimeii.

Era puțin probabil ca rușii să fi folosit o mină de fund nouă și încă necunoscută, după cum era și mai puțin posibil ca ei să fi utilizat simultan mai multe tipuri de mine cu încărcături diferite. La „ISMAIL”, care se afla pe un fund mic, trebuia să fi fost o mină mică, iar la „MIHAI VITEAZUL”, aflat în apă adâncă, ar fi trebuit să fi existat o mină mare de fund.

Era exclusă și varianta unei mine de avion rusești, ancorată, întrucât aceasta ar fi explodat la prova sau, cel mai departe, în mijlocul navei.

Era luată în calcul și posibilitatea ca oameni deghizați în pescari să fi așezat mine de suprafață, întrucât din informațiile căpitanului portului Tulcea rezulta că ambele locuri în care s-au produs accidente se aflau în regiuni nelocuite și prost păzite.

În rezoluție pe această dare de seamă, comandantul convoierilor, comandorul Kiderlen aproba concluzia locotenentului Kreis, conform căreia exploziile pe „MIHAI VITEAZUL” și „ISMAIL” nu fuseseră cauzate de explozii de mine, ci de acte de sabotaj.

Ca argument era invocat faptul că dragajul intens al minelor nu a dus la nici un rezultat.

În plus, în cazul navei „MIHAI VITEAZUL”, pe puntea superioară efectul exploziei a fost atât de mare încât pasagerii aflați acolo au fost aruncați în tavan, provocându-le numeroase fracturi de picioare și leziuni ale coloanei vertebrale. Pe de altă parte, în compartimentul mașinilor apa a pătruns lent, prin uși deschise și nu prin avarierea bordajului lateral sau a fundului.

Dacă s-ar fi produs o explozie de mină, care să fi avut ca urmare efectele puternice observate la puntea superioară, atunci corpul navei ar fi suferit mult mai mult, nava s-ar fi înecat mult mai repede, iar scufundarea s-ar fi produs într-un timp mai scurt. Și nava „ISMAIL” s-a scufundat foarte încet. Ținând seama de dimensiunile mici ale acestui vapor, o mină ar fi avut efecte mult mai mari.

În urma scufundării, la 27 mai 1943, a



vasului de pasageri „MIHAI VITEAZUL”, întreaga activitate pe Dunărea de Jos a avut de suferit, din cauza sistării navigației ordonată de autorități.

De asemenea, au fost sistate transporturile de minereuri din Transnistria, deoarece din cauza pericolului minelor, vasele sosite la Sulina nu puteau fi aduse în Dunăre.

Populația basarabească din Delta era complet lipsită de legături cu restul țării.

Pentru ranfluarea vasului „MIHAI VITEAZUL” s-a încheiat contract cu firma „PANELLI”.



PRIMUL MONITOR FLUVIAL ROMÂNESC POSTBELIC „Mihail Kogălniceanu 2”

După război. Au trecut 25 de ani de la tăierea la fier vechi a legendarelor monitoare „Mihail Kogălniceanu”, „Ion C. Brătianu”, „Lascăr Catargiu”, „Ion Lahovari”, „Basarabia”, „Bucovina”, „Ardeal”. Puterice nave fluviale cuirasate participante la cele două războaie mondiale. Bătrânii marinari se gândesc cu nostalgie la vechile monitoare, iar momentul unei noi serii a sosit. Este o perioadă propice creșterii capacității de luptă a forțelor fluviale și a puterii combative a marinei militare.

Primul proiect, cel din 1986, concepea o navă cu o suprastructură prea înaltă, cu mult confort și cu limite privind dotarea cu armament.

Căpitanul de rangul 3 Mircea Jeflea și subsemnatul, sunt primii membri ai echipajului, deja numiți. Proiectul navei intră la ICE-PRONAV Galați pentru a fi modificat.

Se stabilește șantierul naval, în care primul monitor modern va „prinde” viață. Acesta este „SEVERNNAV” - Drobeta Turnu Severin, unde tocmai se finalizase seria noilor vedete dragoare (din aluminiu).

În 1987, începe construcția proiectului nr. 1316. Modificările vor fi numeroase: se adaugă o bloc secție pentru mărirea lungimii, se înlocuiește suprastructura din aluminiu, cabinele se coboară sub punte. Se urmărea amplasarea a cât mai multe piese de artilerie, spre a realiza o armare potrivită cu destinația acestei clase de nave. Pe timpul construcției, nu s-au făcut fotografii (operațiune interzisă la acea vreme), lucru pe care îl regret acum.

Problema cea mai delicată a fost amplasarea și protejarea celor două instalații mobile de rachete reactive (de 122 mm) și a DIC - urilor (rastele pentru depozitarea celor 80 de rachete de rezervă).

Se aduc toate piesele de artilerie, acțiune executată pe calea ferată de ofițerul secund, căpitanul Paul Dragomir, șeful de echipaj și militarii artileriști.

Se stabilește și numele navei „MIHAIL KOGĂLNICEANU”. Se pregătesc tablele blindate pentru corp, suprastructură,

punte și piesele de artilerie. Dar banii sunt tot mai puțini. Apar perioade de stagnare a lucrărilor în perioada 1989 – 1990.

Un rol deosebit în timpul de construcția navei l-a avut căpitanul de rangul 1 inginer Constantin Rusu și reprezentantul militar al șantierului - tehnicianul Ilie Istrățescu, dar și echipajul navei, care a avut în permanență câte o echipă în șantier (formată din ofițeri, maiștrii militari și militari angajați), ce a colaborat cu personalul șantierului, rezultatele dând satisfacție tuturor celor implicați.

Sutele de propuneri ale echipajului,

suprastructură; 2 instalații cvadruple de mitraliere A.A. de 14,5 mm.;

Armament reactiv: 2 instalații cu 40 de țevi pentru proiectile reactive nederijate cal. 220 mm.; 2 instalații de lansare pentru lovituri reactive A.A. dirijate prin infraroșu, tip STRELA 2M (demonțate în 1996).

Aparatura era bună pentru nivelul anilor 90.

După probe și armarea finală, pe 21 noiembrie 1993 nava pleacă spre Brăila, trece prin ecluza Porțile de Fier II (unde își lasă „autograful” pe unul din pereți).

Timpul este urât, nava este plină de gheață. Ajunge pe 25 noiembrie în portul militar, la Km. 176 - braț Arapu, unde nava este încadrată la Unitatea Militară 02100, din Brigada 24 Fluvială.

Pe 19 decembrie 1993, comandantul navei - căpitan comandorul Mircea Jeflea, primește de la comandantul Marinei militare, viceamiralul Gheorghe Anghelescu, pavilionul de luptă. Totodată are loc botezul navei printr-o slujbă religioasă.

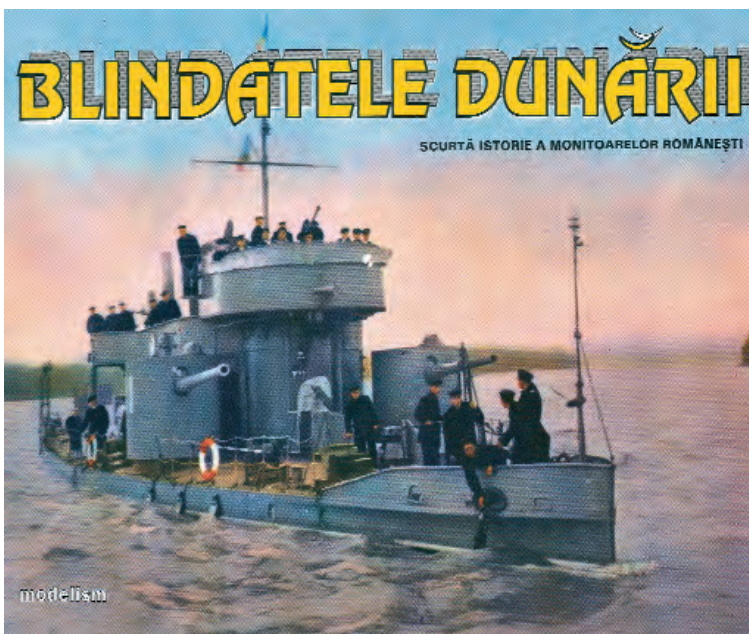
Curiozitatea tuturor marinarilor este mare, vizitele nu încetează, toți vor să vadă noul monitor fluvial, de la ministrul apărării, la

atașații militari străini.

În 1994, monitorul „Mihail Kogălniceanu” este supus la probe, se trage cu tot armamentul din dotare, în zona gurilor brațului Sfântu Gheorghe.

Navă cu putere mare de foc, bine structurată, cu autonomie mare. Din orice unghi ai privi nava, senzația este de forță. A avut un echipaj unit și bine pregătit pe toată perioada primilor 15 ani.

După demagnetizarea navei, efectuată la mila 8,5 braț Sulina și consemnarea într-un document a tuturor problemelor apărute, în 1995 monitorul se deplasează la Drobeta Turnu Severin, pentru lucrări de garanție, în același șantier „Severnnav”.



au fost prompt aplicate de șantier sau de I. N. M. Termice - București (privind metoda de mărirea a puterii motoarelor prin suprapunere). Conclucrarea între instituții a fost condusă în permanență de comandantul navei.

După 1992 se lucrează în forță. Nava se apropie de caracteristicile stabilite: deplasament = 550 tone, dimensiuni = 52 m x 9 m x 2,80 m x 1,7 m ; viteza maximă în apă stătătoare = 32 km / oră, propulsie = 2 motoare Diesel dublu Boxer 24 H RINS 320 - de 2000 CP, 2 elici, autonomie = 1000 km., blindaj = 10 mm. ; echipaj = 6 ofițeri, 12 maiștri, 48 militari angajați pe bază de contract.

Armament de artilerie: 2 tunuri de 100 mm. în turele, prova și pupa; 2 instalații binate de tunuri A.A. de 30 mm., pe

continuare la pg. 31



ziua

marinei

române

ORDIN 15 august 2009

al ministrului Apărării Naționale, ministrului Transporturilor și Infrastructurii și viceprim-ministrului,
ministrului Administrației și Internelor
PRIVIND SĂRBĂTORIREA ZILEI MARINEI ROMÂNE

(EXTRASE)

Ziua de 15 august, Ziua Marinei Române – sărbătoare deopotrivă a marinarilor militari și civili, a constructorilor navali și lucrătorilor portuari, ocupă un loc aparte în conștiința națională.

Oficializată ca sărbătoare a marinarilor români la 15 august 1902, în urmă cu 107 ani, de Sfânta Maria Mare, Ziua Marinei române și-a certificat pe deplin, caracterul de autentic festival al mării și spiritualității marinărești. Concepută la început ca serbare națională, sărbătoarea marinarilor atrage atenția, prin modul de perpetuare a tradițiilor specifice, prin programul său deosebit de atractiv și pitoresc.

Programele alcătuite de organizatori dau farmec și culoare unei sărbători care este, deopotrivă, a Forțelor Navale Române, a Marinei Comerciale, a orașelor-porturi și a țării.

Domnilor marinari militari,

[...]

Exercițiile multinaționale, care din an în an cresc în amploare și devin tot mai complexe, la care au participat nave de luptă ale României alături de forțele aliate și cele partenere, au contribuit la creșterea nivelului de integrare a Forțelor Navale Române în structurile NATO.

[...]

România dispune de nave cu care a participat și va participa activ la îndeplinirea misiunilor ce derivă din statutul de membru NATO și al Uniunii Europene.

Participarea cu nave de luptă la Gruparea Blackseafor, ce reunește culorile tuturor statelor riverane Mării Negre, precum și prefigurarea participării la operația de securitate din Marea Neagră / Operația Black Sea Harmony, reprezintă dorința sinceră a României de implicare în obținerea unui climat de securitate și încredere în această zonă a Europei.

[...]

Grupul de Elicoptere a Forțelor Navale a adus valențe superioare și capacități operaționale sporite pentru îndeplinirea misiunilor tactice pe mare.

[...]

Se impune în continuare ca instituțiile militare de învățământ să anticipeze evoluția echipamentelor ce vor fi folosite în marină, astfel încât specialiștii formați aici, atât cei pentru Forțele Navale, cât și cei pentru Poliția de Frontieră, să fie în măsură să răspundă cerințelor tehnice, precum și specificului misiunilor primite.

Domnilor marinari polițiști de frontieră maritimă și fluvială,

Procesul de integrare a României în Uniunea Europeană, precum și cel de pregătire a aderării țării noastre la spațiul Schengen, au impus asigurarea unui înalt grad de eficiență a componentei navale din Poliția de Frontieră Română, ceea ce reprezintă o premisă a asigurării securizării frontierelor albastre – parte integrantă a frontierei externe a Uniunii Europene.

Având ca zonă de responsabilitate un spațiu maritim de circa 18.000 kilometri pătrați la Marea Neagră și o frontieră – pe mare, fluviu și râuri, în lungime de 2072,2 kilometri, din totalul de 3144 kilometri, marinarilor din poliția de frontieră română le revine importanta misiune de asigurare a supravegherii și controlului naval, în scopul prevenirii și combaterii migrației ilegale și a faptelor specifice criminalității transfrontaliere, a respectării

regimului juridic al frontierei de stat și asigurarea intereselor statului român în zona de competență.

[...]

Domnilor marinari ai companiilor de navigație civilă,

Sunteți beneficiarii unei frumoase și bogate experiențe în conducerea și exploatarea navelor pe apele interioare, pe mările și oceanele lumii, în condiții de navigație deosebit de complexe.

Faceți dovada calităților deosebite pe care le aveți navigând pe mările și oceanele lumii, pentru că numai în larg, dincolo de orizont, acolo unde se cizelează caracterele, începe adevărata dumneavoastră existență!

Consacrați cu consecvență și dăruire inteligența și puterea dumneavoastră de muncă pentru eficientizarea activității de transport și exploatarea în siguranță a navelor!

[...]

Domnilor constructori navali,

Prin performanțele atinse de-a lungul anilor în construcția de nave ați făcut din vapoarele românești adevărate simboluri naționale. Din șantierele noastre navale, de la mare și de pe Dunăre, au fost lansate la apă nave cu calități tehnice apreciate de beneficiari, care poartă cu ele măestria și capacitatea creatoare a navalistilor români.

Răspundeți permanent exigențelor economiei de piață, prin calitatea și fiabilitatea construcțiilor navale, prin adaptarea la noile cerințe impuse de competiția dintre marile șantiere navale din lume!

[...]

Domnilor lucrători portuari,

Sunteți cei care deschideți porțile pe apă ale țării spre și dinspre lume, contribuind, prin seriozitatea și profesionalismul dumneavoastră, la executarea de calitate a complexelor operațiuni portuare.

Depuneți eforturi pentru creșterea calității și siguranței prestațiilor dumneavoastră, răspundeți prompt și eficient la toate solicitările și urgențele ce apar în domeniul dumneavoastră de activitate!

Cu prilejul tradiționalei sărbători a Zilei Marinei Române și a Forțelor Navale vă adresăm sincere felicitări și urări de succese în tot ceea ce întreprindeți!

Dumnezeu și Sfânta Maria să vă binecuvânteze și să vă ocrotească!

BUN CART ÎNAINTE!

LA MULȚI ANI!

Semnează

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

Domnul MIHAI STĂNIȘOARĂ

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnul RADU MIRCEA BERCEANU

VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRU ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR

Domnul DAN NICA

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
CONSILIUL DIRECTOR NAȚIONAL
București



Mesajul
adresat sărbătoriiilor cu prilejul
Zilei Marinei 2009

Liga Navală Română adresează tuturor marinarilor, navalistilor și celor inrudiți cu ei prin profesie sau pasiune, colegiale felicitări cu prilejul Zilei Marinei.

În acest an, pentru prima oară, ziua de 15 august – praznicul creștin al Adormirii Maicii Domnului, protectoarea marinarilor și Ziua Marinei – are caracter de sărbătoare națională, zi nelucrătoare. Așa dar, sărbătoarea noastră este sărbătoarea tuturor cetățenilor României.

Așa cum Dumnezeu l-a creat pe om, tot așa omul a creat nava, căreia i-a dat suflet din sufletul lui, nava fiind singura creație a omului. Celelalte sunt doar realizări. Nu întâmplător, Dumnezeu i-a dat omului capacitatea de a crea nava. I-a dat-o pentru că l-a înconjurat de apă și i-a dat, astfel, posibilitatea să se miște în spațiul pe care i l-a hărăzit. România a fost binecuvântată de Dumnezeu cu o mare și un fluviu. Astfel a găsit de cuviință Dumnezeu să ne îndemne spre a crea nave și spre a ne deplasa pe ape. Dintre noi, cei care au înțeles cel mai bine acest mesaj sunt marinarii și navalistii. Tot nu întâmplător, ziua lor este de Sfântă Maria, maica tuturor celor ce sunt și celor ce nu sunt.

În această zi de mare sărbătoare, Liga Navală Română, soră a Marinei Române, urează tuturor celor ce crează nave și tuturor navigatorilor care le dau suflet din sufletul lor, BUN CART ÎNAINTE și VÂNT BUN DE PUPA, oriunde s-ar afla și orice uniformă ar purta!

LA MULȚI ANI MARINARI ROMÂNI!

LA MULȚI ANI NAVALIȘTI ROMÂNI!

LA MULȚI ANI MARINA ROMÂNĂ!

Președintele Ligii Navale Române,
Contraamiral de flotilă (r) ing.
Marian IOAN

Pentru conformitate,
Vicepreședinte al CDN, Contramiral (r) George Petre
15 august 2009



CENTENAR INAUGURAREA PORTULUI CONSTANȚA

Ing. Petre COVACEF



Regele Carol I și Regina Elisabeta au sosit cu trenul la Constanța pe 26 septembrie 1909, la orele 5 d.a., fiind întâmpinați de Sc. Vănav prefectul județului și c. amiralul Eustațiu Sebastian, comandantul garnizoanei.

Ceremonia inaugurării urma să aibă loc a doua zi, la ora 10, în fața silozurilor.

La ora 10,20 crucișetorul „Elisabeta”, lansează 21 salve de ar-

tilerie, iar trăsura oficială sosește în port.

Regele Carol I este întâmpinat în prezența unei asistențe numeroase și condus de contraamiralul Eustațiu Sebastian, comandantul Marinei Militare, la festivitatea de inaugurare a portului Constanța. Regele se îmbarcă pe o barcă a crucișătorului „Elisabeta”, până în fața Silozului nr. 1 unde are loc festivitatea de inaugurare.

Regele Carol I și invitații săi la inaugurare, se ambarcă pe diferite nave și se deplasează la far.

În dreptul gurii de intrare în port, între farurile care o mărginesc, farul verde în dreapta și cel roșu în stânga, regele taie panglica tricoloră care lega cele două faruri. Din acel moment, de la ora 12, portul Constanța este deschis navigației ca port românesc la Marea Neagră.

Regele Carol I zidește în peretele de beton al farului caseta de bronz cu documentul comemorativ. Farul este construit din beton placat cu borduri din piatră de granit colorat, pietre albe și negre. Pe bordura albă inferioară se găsesc pe trei laturi efigiile Regelui Carol I pe fronton și ale Împăratului Traian pe latura de est.

Din ziua de 27 septembrie 1909 farul poartă numele Farul Carol I și portul este deschis traficului.

De la far, suita regală se înapoiază la magaziiile cu silozuri de unde se îmbarcă în trenul special de călători pentru ieșirea din port și deplasarea la Stația de export petrol a portului.

La ora 12,30 trenul a ajuns la Stația de primire a vagoanelor cu petrol pentru export.

O garnitură de tren formată din 30 de vagoane cisternă de 10 t, se afla la descărcare spre rezervoarele de depozitare, de unde, prin pompare țițeiul a fost refulat direct la Bazinul de petrol, unde, în dana operativă E, se afla o navă sub pavilion străin, care a primit încărcătura de petrol. După încărcare nava a ponit în voiaj spre Orient.

La ora 13, trenul cu întreaga Suită regală a ajuns în Stația CFR Constanța oraș.

Seara, la orele 19, în salonul pregătit special la Silozul nr. 1, s-a desfășurat banchetul oferit de Administrația S.P.M. pentru cinstirea evenimentului.

Au participat 250 de invitați. Tacâmurile au fost pregătite de Casa Capșa.

Amplasarea Bazinului de petrol la interiorul portului a fost una dintre soluțiile originale și economice date de Anghel Saligny. Poziția excentrică a bazinului în raport cu centrul de greutate al portului, a asigurat ușurința, dar și siguranța în exploatare, față de un pericol de incendiu potențial. O măsură în plus a fost aceea de a închide gura bazinului cu o poartă plutitoare din beton armat. Eventuale produse petrolifere scurse accidental în bazin, nu se puteau propaga prin plutire la exteriorul bazinului, chiar dacă luau foc. Pe marginile bazinului se găsea o întreagă rețea de tunuri cu apă, care refulau apa de mare cu presiune spre poarta plutitoare, prevăzută cu rezervoare de prea plin și cu materiale ignifuge.

Toastul la inaugurare rostit de Anghel Saligny: „Construcția portului Constanța cu adâncimi și instalații speciale, a redus navlul cerealelor prin sporirea capacității

vapoarelor și scurgerea (reducerea, n.n.) timpului de încărcare. Industria noastră de petrol n-ar fi putut lua desvoltarea de acum fără lucrările ce le inaugurăm astăzi”.

Din răspunsul Regelui Carol I: „Porturile maritime sunt plămânii unei țări, de aceea guvernul nu a cruțat nimic pentru a da portului Constanța tot ce i-a trebuit, pentru a deveni o mândrie națională”.

Inaugurarea portului în anul 1909 a fost semnalul care a făcut ca în următorii cinci ani exporturile de cereale prin cele două silozuri să ajungă la 2,5 milioane de tone pe an, iar exporturile de petrol au făcut ca până în anul 1936, portul Constanța să ajungă la 6,5 milioane tone trafic/an.

ACTUALITĂȚI



Informații ulterioare la articolul: „Patrimoniul naval național, situația dramatică a acestuia”*. Nava „REPUBLICA”

Expert dr. Carmen Irène ATANASTIU * Articol publicat în „Marea Noastră”, serie nouă, anul XIX, nr. 5 (70), ian.-mart. 2009. p. 16-20.

În luna mai 2008, la solicitarea Direcției Județene pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național Tulcea, am efectuat expertizarea navei „Republica” (ex „Lt. Cdr Vasile Păun” - navă de comandament a Marinei Militare (1918 - 2003) și am întocmit dosarul în baza căruia obiectivul a fost clasat în patrimoniul cultural național, categoria „TEZAUR” (O.M.C.C. 2346 / 22.05.2008).

La acea dată, nava „Republica”, cedată în anul 2003 Primăriei orașului Tulcea de către Marina Militară, se afla în exploatarea S.C. Transport Public S.A. – Tulcea și funcționa ca terasă-braserie, ancorată la cheu.

A fost unul din motivele pentru care s-a solicitat expertizarea și, eventual, clasarea navei, în încercarea de a o salva, fie de la vânzarea în străinătate, fie de la deteriorarea pe care noua destinație a navei și locul prost ales de acostare o puteau provoca. Cu toate acestea, prin grija personalului de la bord, în special a șefului mecanic, cu atribuții de administrator pe navă de la preluarea ei în 2003, fost sergent în Marină și unul din puținii specialiști în vechi mașini navale cu aburi, „Republica” era bine întreținută și, important, nu avuseseră loc intervenții, în afara celor impuse de întreținere și reparații, care să-i modifice aspectul, fiind evidentă grija pentru piesele originale (trombele de aer, vinciul de ancoră etc.) sau pentru acele compartimente care păstrau elemente originale (exemplu sala mașinilor). Pentru funcționarea terasei, pe puntea de comandă erau instalate câteva mese și scaune, fără ca sistemul de fixare să perforzeze puntea.

În perioada următoare, Direcția Județeană pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național Tulcea (DJCCPCNT) a căutat și caută în continuare soluții financiare pentru reamenajarea navei, cu intenția declarată de a transforma vasul „Republica” în navă muzeu.

În paralel și independent de aceste demersuri, S.C. Transport Public S.A - Tulcea a închiriat nava „Republica” unui întreprinzător privat, fără ca, în prealabil, să aducă la cunoștința chiriașului, în scris, statutul navei de bun cultural de patrimoniu clasat în categoria „TEZAUR” și nici condițiile regimului de protecție impus prin lege decurgând din acest statut.

Fără a aduce la cunoștința DJCCPCNT și implicit fără acordul acesteia, chiriașul a demarat o serie de lucrări pentru instalarea unui restaurant – bar pe puntea de comandă, cu instalațiile și echipamentul aferent.

Invitată de Direcția pentru Cultură, să iau parte la o întâlnire cu scop de consultanță și asistență privind lucrările ce se efectuau pe nava „Republica”, am vizitat nava în ziua de 29.07.2009, prilej cu care am constatat că pe navă se execută:

- lucrări care deteriorează, degradează nava și pot duce chiar la distrugerea ei;

- lucrări care modifică aspectul navei, actualmente departe de cel original, kitch-ul fiind nota dominantă a ceea ce s-a realizat până acum.

Câteva exemple sunt semnificative: puntea de comandă (tablă de oțel), a fost acoperită cu plăci fabricate sintetic (obținute prin aglomerarea cu lianți sintetici a așchiilor de lemn din sortimente inferioare sau din deșeuri de la exploatarea și industrializarea lemnului), de culoare maro; în anumite locuri, plăcile au fost fixate cu șuruburi autofiletante care au perforat puntea. Deși negată de întreprinzător, intervenția este vizibilă sub punte unde, prin orificiile create pătrunde apa, iar pe culoare, acolo unde tavanul nu a fost îmbrăcat cu material izolant, se văd șuruburile (ex. cabine și culoare prova, în bordul babord); a fost adus la bord echipament electric necesar funcționării restaurantului (cuptoare, frigidere, lăzi frigorifice,

aparate de fabricat gheață etc.), care suprasolicite instalația electrică provocând arderea siguranțelor, scurcuite ce pot duce la incendierea navei; trombele de aer și ancadramentele hublourilor au fost acoperite cu foiță de alamă roșie, pe suprafața căreia este vizibil procesul de oxidare. Efectul, mai ales în contrast cu unele obiecte de bronz existente pe punte (ex. telegraful, barele de protecție ale becurilor navalizate), este deosebit de urât și nu are legătură cu pictura unui vapor; ușile din lemn natur șlefuit și lăcuit, au fost fie îmbrăcate în foiță de alamă roșie, fie vopsite cu pictură albă; la vedere a fost instalat barul din lemn vopsit alb, cu tejgheaua îmbrăcată grosolan în tablă de cupru, deja oxidată.

La cele prezentate, conform informațiilor pe care le posed și care pot fi probate, există și un alt pericol deosebit de grav, care vizează structura de rezistență a vaporului, dacă nu se iau măsuri în consecință. Opera vie (corpul navei aflat sub apă) este corodată puternic, prezentând zone în care grosimea a ajuns la numai 3 mm. Eventualele lucrări de amenajare ale saloanelor și spațiilor de sub punte, pot duce la perforarea carenei. În consecință una din primele măsuri care ar trebui luate de utilizatori, ar fi ridicarea navei pe cală, în șantier și înlocuirea tablei.

Situația în detaliu și concluziile au fost înaintate Comisiei Naționale a Muzeelor și Colecțiilor, Direcției Județene pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național Tulcea, cât și instituției care are nava în exploatare, S.C. Transport Public S.A. – Tulcea.

În adresa trimisă către S.C. Transport Public S.A am prezentat toate aceste probleme, subliniind toate abaterile de la prevederile legii: Legea nr. 182 din 25 octombrie 2000 privind protejarea patrimoniului cultural național mobil; Legea nr. 422 din 18/07/2001 privind protejarea monumentelor istorice; Legea nr. 6 din 11.06.2008 privind regimul juridic al patrimoniului tehnic și industrial.

Prin aceeași adresă am cerut sistarea imediată a lucrărilor până la întocmirea unui proiect de reamenajare aprobat de Comisia Națională a Muzeelor și Colecțiilor și corectarea în termen de 30 zile a efectelor acelor intervenții (cu caracter reversibil) care modifică aspectul navei, transformând-o într-un obiect de bălci.

Din nefericire, cel puțin până acum, la trei luni din momentul efectuării acestor demersuri, situația a rămas neschimbată.

(Ultima afirmație poate fi modificată având în vedere situația existentă mai aproape de apariția revistei).



MINICURS DE CINEMATICAL NAVALĂ

- rezolvări grafice (VI) -

- se stabilește poziția fictivă a lui M pentru poziția T_2 și obținem punctul M_2 , iar M_2M_2 este DMR;

- se construiește triunghiul vitezelor în M_2' : se pune vectorul V_T paralel cu D_T dar în sens invers; din vârful lui V_T se intersecțiază DMR cu V_M :

- se duce o paralelă la V_M din M_2 până intersectează D_T' și se obține punctul M_1 de ieșire din formație și drumul pentru ocuparea poziției M_2 (D_{M1}); din M_2 nava M va lua drumul de furnizare D_F . Alte elemente se pot calcula prin analogie cu cele prezentate anterior.

c) Lansarea unei perdele de fum pentru mascarea navei proprii față de un obiectiv fix (fig. 102)

Nava M aflată în M_0 trebuie să se depărteze sub acoperirea perdelei de fum. Luând un drum pe direcția M_0M_1 (pentru a avea vântul înaintea traversului) începe lansarea perdelei de fum, într-un timp t_f . După terminarea fumizării perdeaua M_1A se deplasează în continuare sub acțiunea vântului într-un timp t_p , numit timp de persistență, formând paralelogramul M_0M_1CB . În acest timp t_p punctul de terminare a fumizării (M_1) se va deplasa spațiului $M_1C = V_W \times t_p$, iar nava M va parcurge spațiul $M_1M_2 = V_M \times t_p$, având asigurată mascarea în sectorul de mascare γ .

d) Lansarea unei perdele de fum pentru mascarea navei proprii față de un obiectiv mobil (fig. 103)

Se procedează la fel ca în primul caz. În timpul t_f nava T va parcurge un spațiu $T_0T_1 = V_T \times t_f$, iar în timpul t_p va parcurge spațiul $T_1T_2 = V_T \times t_p$. Sectorul de mascare γ este marcat de releventele T_1M_1 și T_2C . În timpul t_p nava M se poate deplasa un spațiu $M_1M_2 = V_M \times t_p$.

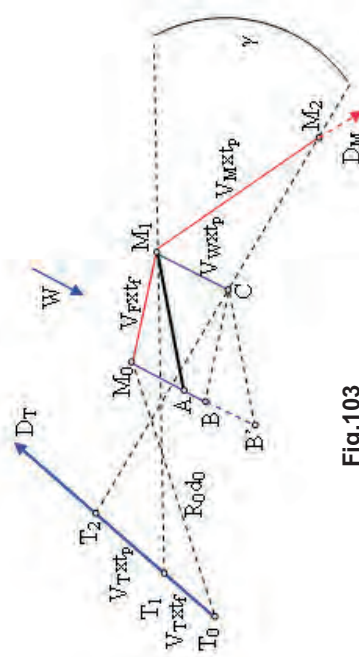


Fig.103

Notă: detașați paginile 25-28, tăiați-le pe mijloc și pliați pentru a obține o broșură.

Material realizat de
C.A.M.F.I. (r) Dan LEAHU

NOTĂ: Cu acest număr s-a încheiat „Minicursul de cinematică navală - rezolvări grafice”. În cepând cu nr. viitor al revistei vom prezenta probleme pentru rezolvare (propuse de noi sau de cititori), iar modul de rezolvare se va prezenta în numărul următor, cu varianta „catedrei” și cu soluții trimise de cititori. Vă așteptăm cu propuneri.

Redacția

c) Căutarea pe drumuri alternativ paralele (fig.88)

Acest procedeu se folosește când lățimea raionului de căutare este mai mare decât fâșia efectivă controlată de formație ce acționează pe drumuri paralele.

Timpul de căutare pentru M necesar parcurgerii spațiului M_0M_3 trebuie să fie mai mic sau cel mult egal, cu timpul necesar lui T pentru a parcurge spațiul T_0T_3 ($M_0M_3 / V_C < T_0T_3 / V_T$); $T_0T_3 = 1,4 P - Av$ (Av este avansul navei M)

Avansul navei M se obține din formula $T_0T_3 / V_T = (2Slat + Av) / V_C$ unde $Slat = l_{cn} - 1,4 P$.

Lățimea raionului controlat de o navă l_{cn} sau AB trebuie să îndeplinească condiția: $1,4 P \leq AB \leq 1,4 P + (0,7 P \times V_M) / V_C$

Grafic problema se rezolvă astfel:

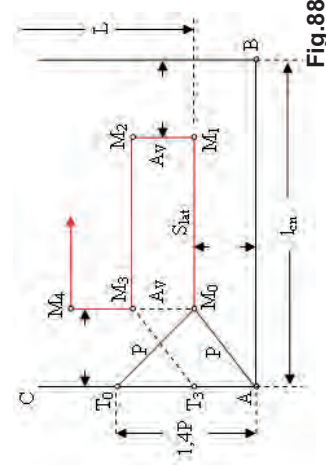


Fig.88

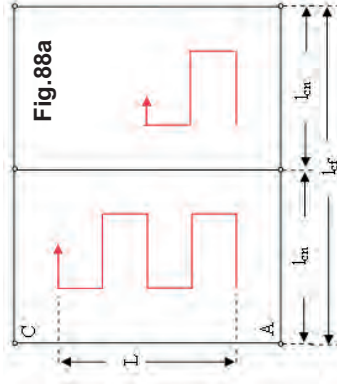


Fig.88a

- se trasează raionul de căutare și se determină Slat și L, scăzând din dimensiunile raionului câte $0,7 P$ pe fiecare latură;

- se pun pozițiile M_0 și T_0 și se calculează Av;

- se trasează drumurile lui M: M_0M_1 ; M_1M_2 ; M_2M_3 etc.

Timpul necesar parcurgerii unei semiperioade (M_0M_1 , M_1M_2) $t_{sp} = (Slat + Av) / V_C$

Durata căutării întregului raion $t_c = (L - 1,4 P) / Av \times t_{sp}$

Dacă $AB > 1,4 P + (0,7 P \times V_M) / V_T$, raionul nu poate fi controlat de o singură navă. În acest caz lățimea raionului AB se împarte la numărul de nave și se află lățimea raionului pentru fiecare navă: $l_{cn} = l_{cf} / n$ (fig. 88a).

d) Căutarea în zig-zag (pe drumuri generale paralele) (fig. 89, 89a)

Prin acest procedeu se mărește suprafața controlată sau se menține o viteză constantă față de formație (convoi).

Trebuie să se determine: unghiul de zig-zag α ; timpul necesar parcurgerii unei semiperioade t_{sp} ; distanța laterală acoperită de zig-zag $dlat$; viteza generală de căutare V_{gen} ;

avansul Av ; durata căutării tc ; lăţimea raionului controlat l_{cn} .

Timpu de căutare pentru M necesar parcurgerii spaţiului $M_0M_1M_2$ trebuie să fie mai mic sau cel mult egal, cu timpul necesar lui T pentru a parcurge spaţiul T_0T_2 $M_0M_3/V_C \leq T_0T_2/(V_T)$
 $T_0T_2 = 1,4 P - Av$, iar Av se obţine din formula $2S_{M_1}/V_C = T_0T_2/V_T$

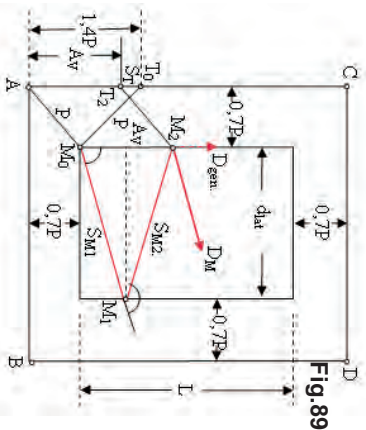


Fig.89

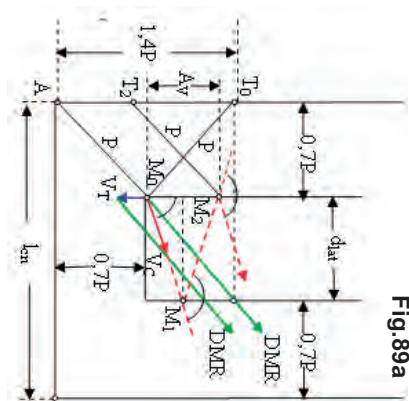


Fig.89a

Grafic problema se rezolvă astfel:

- se trasează raionul de căutare și se determină l_{at} (distanța laterală = fâșia acoperită de zig-zag; $l_{at} = l_{cn} - 1,4 P$) și L scăzând din dimensiunile raionului câte $0,7 P$ pe fiecare latură;
- se pun pozițiile M_0 și T_0 , iar din T_0 se duce o paralelă la AB și obținem punctul M_1 ;
- în M_0 se trasează vectorul V_T paralel cu L și în sensul ieșirii din raion;
- se unește M_0 cu M_1 și obținem DMR ,
- din vârful lui V_T se duce o paralelă la DMR , iar din M_0 se intersectează DMR cu vectorul V_C , obținându-se primul drum de zig-zagare DM_1 (M_0M_1);
- unghiul format între L ce pleacă din M_0 și DM este unghiul de zig-zagare α ;
- în M_1 se pune unghiul 2α plecând de la DM_1 spre interiorul raionului și obținem al doilea drum de zig-zag DM_2 (M_1M_2);
- în continuare se pun alternativ drumurile DM_1 și DM_2 până la capătul raionului;
- celelalte elemente se calculează ca la căutarea pe drumuri alternativ paralele:

- timpul parcurgerii unei semiperioade $t_{sp} = 2S_{M_1}/V_C$;
- viteza generală $V_{gen} = (L - 1,4 P) / t_{sp}$;
- timpul total de căutare $t_c = (L - 1,4 P) / Av \times t_{sp}$.

Cu cât unghiul α este mai mic, cu atât avansul este mai mare. Cu cât α se apropie de 90° avansul este tot mai mic, înzând să devină o linie. În acest caz raionul se împarte la mai multe nave.

Dacă se impune un timp de căutare tc : viteza generală $V_{gen} = L / tc$, iar unghiul de zig-zagare se calculează cu formula $\cos \alpha = V_{gen} / V_C$.

e) Căutarea pe un aliniament sau supravegherea (fig. 90, 91)

Se urmărește descoperirea înțeleor care intersectează aliniamentul de supraveghere. Se poate executa cu navele în staționare (fig.90), dispuse la o distanță $dn \leq 1,4 P$.

- Când nu avem suficiente nave, acoperirea aliniamentului se face prin patrulare (fig. 91):
- se trasează aliniamentul de supraveghere II' ;
- se stabilește poziția M_0 și se duce câte o paralelă la II' de o parte și de alta față de acesta, la distanța $0,7 P$;
- din M_0 se duce o perpendiculară pe aliniament și obținem punctele K_1 și K_2 ;

trebui să dea goană poziției M_1 :

- se trec datele cunoscute (R_f, df, L_f) pe hartă, față de poziția T_0 ;
- se construiește triunghiul vitezelor în P_f sau în B și se determină punctul de începere a fumizării (fictiv) M_1 ;
- se calculează timpul de fumizare $t_f = M_1A / V_F$;
- din M_1 se duce o paralelă la DF și se marchează segmentul $M_1M_1' = V_T \times t_f$;
- nava M pornind din M_0 , va da goană punctului M_1 și obținem poziția M_1 , adică punctul de începere a fumizării;

- M_0M_1 este drumul de goană, iar M_1M_2 (paralel cu M_1A) este drumul de fumizare DF ; după terminarea fumizării nava M își va recupe poziția în formație, dând goană punctului M_0 ;

- durata misiunii $t = t_f + (S_{M_1} + S_{M_2}) / V_M$.

Fumizarea poate începe din ambele capete ale perdedei de fum (fig. 100). Triunghiul vitezelor se poate construi în A , în B , sau în centrul perdedei P_f (fig. 100a). Se alege varianta cea mai avantajoasă, ținând cont mai ales, de durata misiunii și de poziția lui M față de punctul de începere a fumizării.

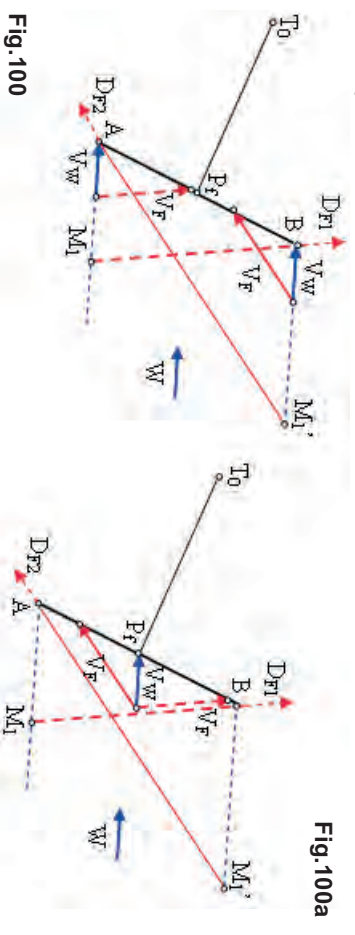


Fig.100a

Fig. 100

Se poate pune problema ca perdeaua să fie pusă la un anumit moment (fig. 101). În acest caz se stabilește unde va fi formația la momentul ordonat (punctul T_3), se trasează elementele perdedei pentru acel moment și se determină punctul de începere a fumizării M_2 :

- se calculează timpul de fumizare $t_f = M_2M_3 / V_F$
- se calculează spațiul parcurs de T în timpul t_f $T_3T_2 = V_T \times t_f$ și se obține poziția T_2 ;

când T este în T_2 nava M trebuie să fie în M_2 ;

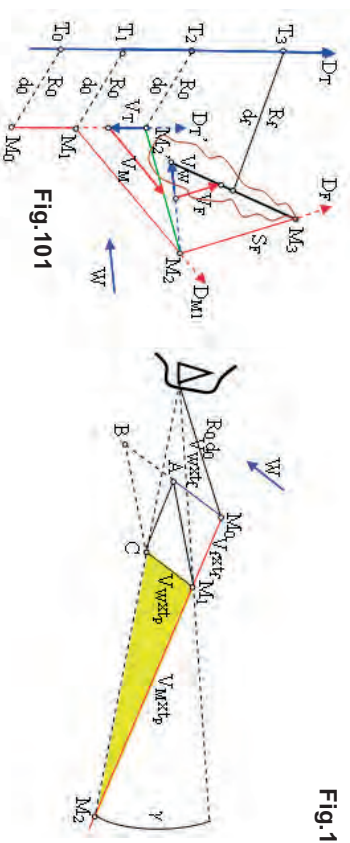


Fig. 101

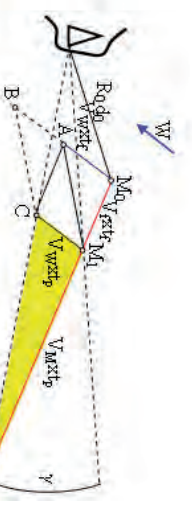


Fig. 102

Problema se poate pune și altfel : se dă timpul de fumizare și se cere să se determine lungimea perdelei de fum (fig.97):

- se trasează linia perdelei de fum perpendicular pe R_f la df față de O_f ;
- se construiește triunghiul vitezelor în punctul P_f și se obține viteza vântului relativ V_{WR} cu care se poate calcula lungimea perdelei $L_f = V_{WR} \times t_f$;
- din P_f , pe linia perdelei în ambele sensuri, se pun segmentele $L_f / 2$ și se obțin capul și coada perdelei;
- din extremitățile perdelei se duc paralele la vectorii V_F și V_W , iar la intersecția lor se obține poziția M_1 , care este punctul de începere a fumizării; punctul M_2 este punctul de terminare a fumizării;
- orientarea segmentului M_1M_2 ne dă drumul de fumizare D_F .

b) Lansarea perdelei de fum pentru mascarea unui obiectiv mobil (fig. 98)

Nava M ce manevrează cu V_F trebuie să lanseze o perdea de fum în R_f și la df pentru mascarea obiectivului mobil T , care se deplasează în drum D_T cu viteza V_T . Se cunosc direcția vântului W , viteza vântului V_W și viteza de fumizare V_F :

- se trec datele cunoscute pe hartă;
- se pun elementele perdelei pentru poziția inițială a lui T (T_0);
- se construiește triunghiul vitezelor în P_f și se determină punctul de începere a fumizării M_1' (considerând că T stă pe loc);
- se calculează timpul de fumizare $t_f = M_1'M_2' / V_F$; orientarea segmentului $M_1'M_2'$ ne dă drumul de fumizare D_F ;
- din M_1' se duce o paralelă la D_T și pe aceasta se marchează segmentul $M_1'M_1 = V_T \times t_f$ și obținem punctul real de începere a fumizării M_1 , determinat de R_1 și d_1 ;
- din M_1 nava M ia drumul de fumizare D_F pe o distanță $S_F = V_F \times t_f$;
- când M ajunge în M_2 nava T va fi în T_1 , având perdeaua de fum în R_f și la df .

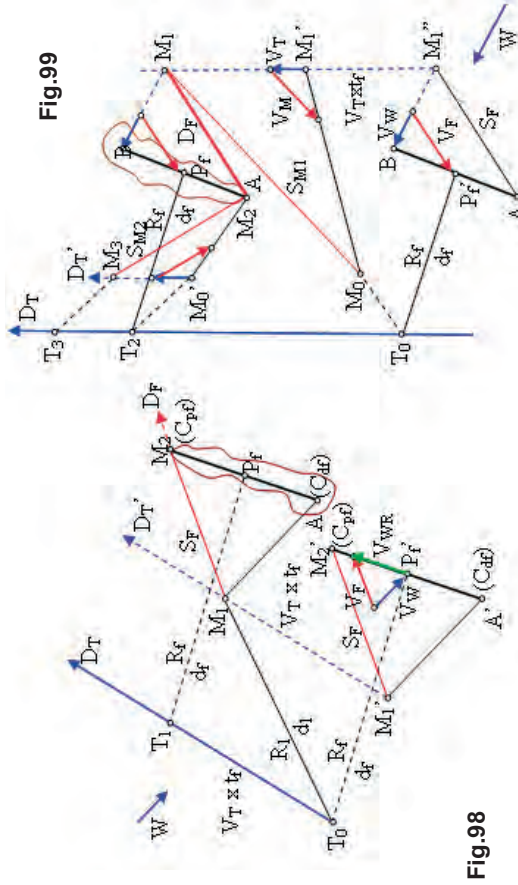


Fig.98

Dacă avem o formație de nave și una din nave primește misiunea să lanseze o perdea de fum (fig. 99) se procedează ca în cazul anterior, cu diferența că nava care fumizează va

- în punctul K_1 se construiește triunghiul vitezelor: se pune V_T perpendicular pe aliniament; din vârful lui V_T se pune V_M paralel cu aliniamentul; se unește K_1 cu vârful lui V_M și se obține DMR , iar prelungirea acesteia intersectează aliniamentul în punctul M_1 , care este punctul de întoarcere pentru nava M ; deci, când M pleacă din M_0 , T pleacă din K_1 , iar când M revine în M_0 , T va ajunge în K_2 .

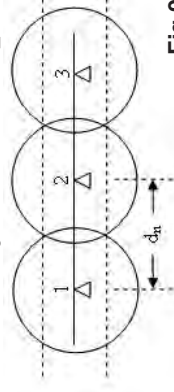


Fig.90

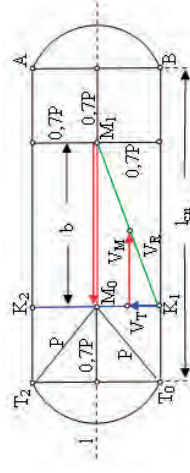


Fig.91

$1,4 P / V_T = 2 b / V_M$, deci $b \leq 0,7 P$ (V_M / V_T), unde b este lungimea segmentului de patrulare. Lungimea segmentului de aliniament acoperit de o navă:

$$L_{cn} = 1,4 P + b = 1,4 P + 0,7 P (V_M / V_T)$$

Dacă aliniamentul nu poate fi acoperit de o singură navă, atunci se împarte lungimea aliniamentului la mărimea segmentului acoperit de o navă ($1,4 P + b$) și se determină câte nave sunt necesare.

f) Căutarea submarinelor prin procedeul spirală 1 (paianjen 1) (fig. 92)

- Se execută cu o singură navă când distanța dintre poziția submarinului și nava de căutare nu este prea mare;
- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 , iar în T_0 se trasează cercul cu raza egală cu eroarea în punct a submarinului;
- din M_0 se dă goană punctului T_0 și obținem punctul de coliziune M_1 ;
- în T_0 se duce o perpendiculară pe direcția M_0T_0 de o parte și de alta a lui T_0 ;
- din T_0 se trasează un cerc cu raza T_0M_1 și obținem punctul T_1 ;
- din M_1 se dă goană punctului T_1 și obținem primul drum de căutare DM_1 și punctul de coliziune M_2 ;

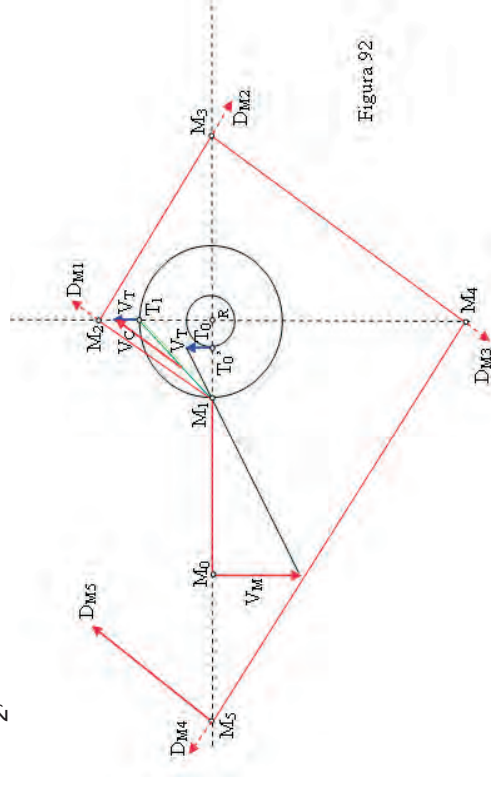


Figura 92

- în punctul M_2 nava M întoarce cu 90° spre submain și obținem al doilea drum de căutare DM_2 , iar la intersecția acestuia cu prelungirea segmentului M_0T_0 se obține poziția M_3 , unde nava M întoarce din nou cu 90° spre submain, rezultând al treilea drum de căutare M_3 și așa mai departe.

g) Căutarea submarinelor prin procedeul spirală 2 (paianjen 2) (fig. 93)

Se execută cu 4 nave. Este un caz special al căutării pe drumuri variabile. Se folosește când distanța la submarin este mare față de navele de căutare și dimensiunile raionului de căutare ar necesita un număr mare de nave.

- se pun pozițiile inițiale M_0 și T_0 , iar în T_0 se trasează cercul cu raza egală cu eroarea

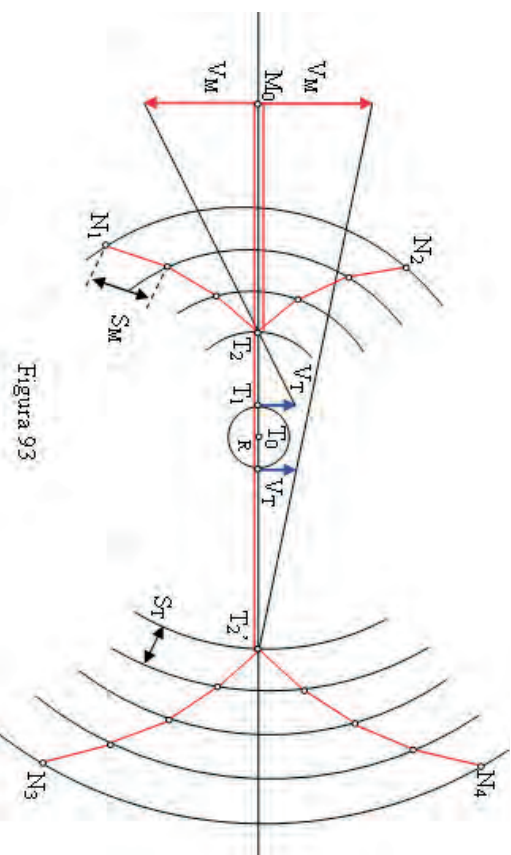


Figura 93

în punct a submarinului;

- se unesc pozițiile inițiale și se prelungesc dreapta dincolo de T_0 ;
- din M_0 se dă goană punctelor T_1 și T_1' în cazurile speciale, navele manevrând în grupuri de câte două, obținând punctele T_2 și T_2' de unde navele vor proceda ca la căutarea pe drumuri variabile (se trasează arcele de cerc, mărind raza succesiv cu valoarea $\Delta ST = V_T \times \Delta t$, iar apoi se intersectează aceste arce cu segmentul egal cu $\Delta SM = V_C \times \Delta t$, obținându-se drumurile de căutare pentru fiecare navă.

De remarcat că goana se dă cu V_{Mmax} , iar căutarea se execută cu viteza de căutare V_C .

FUMIZAREA

Se execută pentru mascarea vizuală a unor obiective sau acțiuni, precum și împotriva mijloacelor radioelectronice prin folosirea substanțelor radiorreflectozante.

Elementele perdeli de fum (fig.94): obiectivul mascat fix sau mobil; relevmentul de fumizare R_f ; distanța de fumizare df ; lungimea perdeli de fum L_f ; capul perdeli de fum C_{pf} (punctul de terminare a fumizării); coada perdeli de fum (punct de începere a fumizării) C_{df} ; sectorul de fumizare γ ; orientarea perdeli de fum Of ; timpul de fumizare (durata lansării) tf ; durata persistenței (menținerii) perdeli tp .

Executarea manevrei de fumizare presupune cunoașterea elementelor vântului adevărat. Grafic

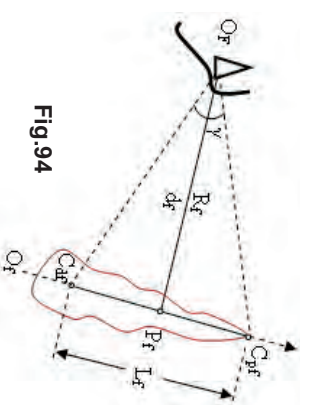


Fig.94

se procedează astfel (fig.95):
- într-un punct arbitrar O se trasează DM și se pune pe el V_M ;

- tot prin O se trasează direcția vântului relativ WR ;

- din vântul lui V_M se duce o paralelă la direcția vântului relativ și pe aceasta se pune vectorul vântului relativ V_{WR} (obținută de la giruetă, anemometru);

- se unește originea lui V_M cu vântul lui V_{WR} și se obține vectorul vitezei vântului adevărat (real) V_W , deci și direcția vântului adevărat (atenție – vântul „între” în compas).

a) Lansarea perdeli de fum pentru mascarea unui obiectiv fix (fig. 96)

Se cunosc: relevmentul și distanța de fumizare R_f , df ; poziția perdeli (perpendiculară pe R_f , la distanță df) P_f ; lungimea perdeli L_f ; viteza de fumizare V_F ; viteza și direcția vântului V_W , W .

Se determină: punctul de începere a fumizării; punctul de terminare a fumizării; drumul de fumizare DF ; timpul de fumizare tf .

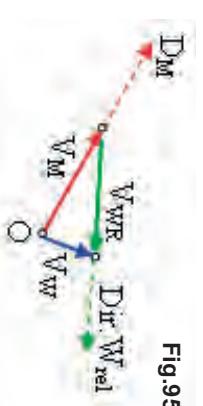


Fig.95

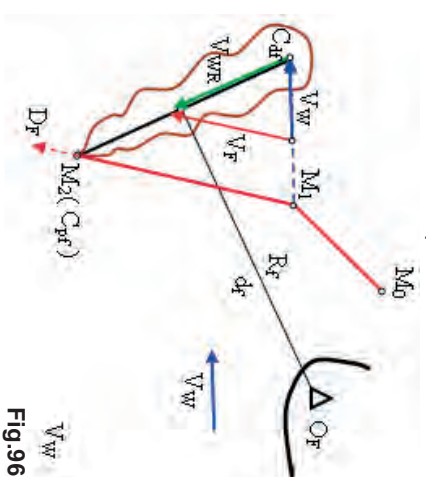


Fig.96

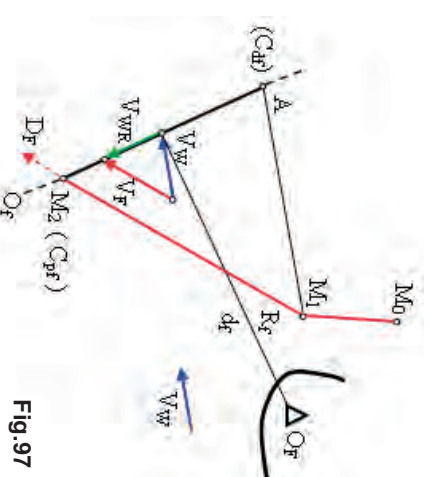


Fig.97

Algoritm de rezolvare:

- se trec datele cunoscute pe hartă;
- se construiește triunghiul vitezelor la un capăt al perdeli (C_{df} sau C_{pf}) sau în P_f : în C_{df} se duce o paralelă la direcția vântului și se pune vectorul V_W ; din extremitatea lui V_W se pune vectorul V_F până intersectează perdea;
- din punctul de terminare a fumizării (capul perdeli C_{pf}) se duce o paralelă la V_F și se obține drumul de fumizare DF ;
- intersecția dintre DF și prelungirea vectorului V_W ne dă punctul de începere a fumizării M_1 (din M_0 până în M_1 nava rezolvă problema);
- timpul de fumizare $tf = S_M / V_F$.

PIRATERIA ZILELOR NOASTRE

CLC Andrian MIHEI



Transportul maritim este mijlocul prin care este vehiculat peste 80% din volumul mondial de mărfuri. La nivel european, există peste 9732 de nave comerciale de peste 100 tone brut, care însumează aproximativ 250 milioane TDW, aproximativ un sfert din tonajul mondial. Transportul maritim pune în mișcare 90 % din comerțul european și 40 % din totalul comerțului intern al Uniunii Europene; aproximativ 25% din vasele lumii navigă sub pavilioane ale statelor membre UE și 40% sunt controlate de companii europene; anual, în jur de 1 miliard de tone de petrol intră în porturile Uniunii Europene sau trec peste apele care îi înconjoară teritoriul. O considerabilă parte din aceste schimburi comerciale se derulează între țările din UE și țările din Asia. Tranzitarea Canalului de Suez și implicit a Golfului Aden constituie cea mai scurtă și economică rută comercială dintre Europa și Asia. Astăzi, Canalul de Suez se confruntă cu perspectiva declinului traficului de nave, ca urmare a prăbușirii schimburilor comerciale între Europa și Asia, generată de criza financiară și economică internațională, dar și datorată intensificării atacurilor piratilor asupra navelor ce tranzitează Golful Aden.

Pirateria a fost practică încă din antichitate, atingând apogeul fenomenului în secolele XVII și XVIII, în vremea corsarilor din Oceanul Indian și a piratilor Atlanticului, și continuând până în zilele noastre în diverse zone ale oceanului planetar. De-a lungul ultimelor decenii pirateria maritimă s-a limitat la zone cum ar fi: sudul Asiei, Golful Bengal, coasta de est și vest a Africii și unele porturi din

America de Sud, reducându-se la acțiuni izolate de tâlhărie asupra navelor aflate la ancoră sau la cheu și mai puțin la nave aflate în marș. Anul 2008 a reprezentat o adevărată explozie a numărului de nave atacate și deturnate în zona Golfului Aden și în largul coastelor Somaliei. Raportul anual cu privire la piraterie, realizat de Centrul pentru raportarea actelor de piraterie al Biroului Maritim Internațional al Camerei de Comerț Internațional, la data de 31 decembrie 2008, consemnează în întreaga lume un total de 293 de incidente, cu 49 de nave deturnate, 889 membrii de echipaj luați ostatici, 11 uciși și alți 21 dați dispăruți, posibil decedați. Alarmantă este creșterea atacurilor de piraterie și jaf armat din Golful Aden și largul coastei Somaliei, 111 atacuri cu 42 de nave deturnate. La acea dată, piratii

ACTUALITĂȚI

somalezi erau suspectați pentru sechestrul a 13 nave spre răscumpărare și 242 de membri de echipaj ostatici. În mod direct sau indirect, ca rezultat al atacurilor, 4 membri de echipaj au decedat, 2 au fost răniți, iar alți 14 sunt declarați dispăruți. În 2008, valoarea cererilor de răscumpărare a variat între 1 milion și 8 milioane de dolari și se estimează că piratii au primit plăți de răscumpărare de circa 150 - 200 milioane dolari.

Ca o primă măsură de contracarare a pirateriei pentru protejarea navelor și a rutelor maritime, Uniunea Europeană a lansat prima sa operațiune navală la începutul lunii decembrie 2008. EU NAVFOR ATALANTA a trimis în zonă mai multe nave militare și aeronave de patru-

lare care s-au alăturat navelor NATO, grupului combinat de nave CTF-151 al SUA și altor nave trimise de Franța, Rusia, China, Japonia, India, Malaezia, Singapore și Garda de Coastă Yemen. Chiar dacă în zona golfului Aden s-au intensificat acțiunile forțelor navale pentru combaterea pirateriei, piratii, sfidând navele militare ce patrulează în zonă, de multe ori reușesc să captureze nave comerciale ce tranzitează zona. Atacurile lansate de piratii somalezi s-au intensificat, au mărit zona de acțiune și au escaladat în violență. În prima jumătate a anului 2009, în largul coastei de est a Somaliei, incluzând Oceanul Indian, Golful Aden, sudul Mării Roșii, Strâmtoarea Bab El Mandeb, largul coastei de est a Omanului și Marea Arabiei, Centrul pentru raportarea actelor de piraterie a înregistrat 148 de incidente de piraterie, depășind astfel numărul înregistrat pe întregul an 2008. Atacurile lor au vizat orice tip de nave, precum cargouri, vrachiere, tancuri petroliere, tancuri chimice, roro-uri, containiere, pescadoare, veliere și remorchere, ce transportau orice fel de marfă, indiferent de pavilionul navei sau naționalitatea echipajului, interesul lor rezumându-se numai la obținerea unor sume considerabile pentru răscumpărarea lor. În această perioadă, piratii somalezi au reușit să sechestreze 30 de nave și să țină ostatici 495 de navigatori, din care 6 au fost răniți, 4 uciși și unul dat dispărut. Inclusiv România a avut de suferit prin personalul navigant român ambarcat pe navele cu pavilion străin deturnate de piratii somalezi (3 marinari de pe nava grecească „Titan”, 5 marinari de pe remorcherul italian „Buccaneer”, 11 marinari de pe nava „Victoria”, pavilion



➔ Antigua). În prezent piraii somalezi țin ostatici 178 de navigatori de pe 11 nave sechstrate (incluzând o navă din 2008) în vederea răscumpărării.

Dispariția flotei românești a avut ca efect firesc migrarea personalului navigant către companii de navigație străine. Astăzi România, în conformitate cu datele furnizate de SIRC (Seafarers International Research Centre), din poziția de beneficiar a devenit un furnizor de forță de muncă în domeniul transporturilor navale, cu o cotă de 2% la nivel mondial.

SIRC și Procentajul forței de muncă: Filipine 28,50%; Rusia 7,30%; Ucraina 6,20%; Polonia 5,90%; China 5,40%; India 5,00%; Grecia 3,10%; S. Korea 2,50%; Croația 2,30%; România 2,00%

În consecință nu mai trebuie să reprezinte o surpriză implicarea membrilor de echipaj de naționalitate română ca victime în actele de piraterie.

Posibilitatea piraiilor de a acționa la distanțe mari față de coastă se datorează faptului că ei traiesc în "nave mamă", unde depozitează arme, combustibil și alimente și care au în dotare și bărci foarte rapide. Ei lansează atacuri asupra navelor vizate folosind bărcile foarte rapide, înarmați cu pistoale mitralieră AK-47 și lansatoare de rachete și urcă la bord folosind diverse tipuri de scări. Ținând cont că navele de pescuit din zonă au la bord arme pentru autoapărare, este foarte dificil pentru unitățile navale de intervenție să deceleze între acestea și "navele mamă" aparținând piraiilor somalezi. Surse din serviciile de informații afirmă că 3 nave de pescuit din Golful Aden ar putea fi „nave mamă”. Descrierea lor este transmisă navelor aflate în zonă împreună cu avize de navigație în scopul preîntâmpinării unor eventuale atacuri de piraterie. De asemenea, navele ce tranzitează zonele cu risc de piraterie sunt instruite să se înregistreze și să raporteze periodic poziția lor la MSC-HOA (Centrul de securitate maritimă - Cornul Africii), să urmeze instrucțiunile primite, să folosească rutele recomandate, eventual

culoarul internațional de securitate, să implementeze măsurile de securitate la bord, în măsura posibilităților angajarea de gărzi înarmate, dotarea navei cu echipamente electronice de observare și securizare a perimetrului de securitate din jurul navei, să țină legătura și să coopereze cu navele militare din zonă raportând orice eventual indiciu ce ar putea constitui un posibil atac de piraterie. Este



demn de reținut ca și practică uzuală în aceste cazuri de deturnare de nave că, odată ce piraii reușesc să urce la bordul navei atacate, pentru a evita posibile pierderi de vieți din rândul echipajului navei deturnate, intervenția unităților navale devine aproape imposibilă. În acest caz, echipajul navei este folosit ca scut viu și monedă de schimb pentru negocierea și încasarea răscumpărării. Pirateria nu ține cont de naționalitățile membrilor de echipaj, acționând ca un factor perturbator atât economic dar și social, cu unic scop,

obținerea de foloase materiale prin folosirea forței. Sunt informații că o parte din diaspora somaleză este implicată în rețeaua folosită pentru obținerea de informații și negocierea răscumpărării. Aceasta este plătită în numerar prin parașutarea de saci cu bani în apropierea navei deturnate. Pirateria somaleză a devenit o adevărată afacere profitabilă ce realizează un impact economic deosebit de negativ. Potrivit unor estimări, anul acesta valoarea răscumpărărilor încasate de piraii somalezi depășește câteva zeci de milioane de dolari.

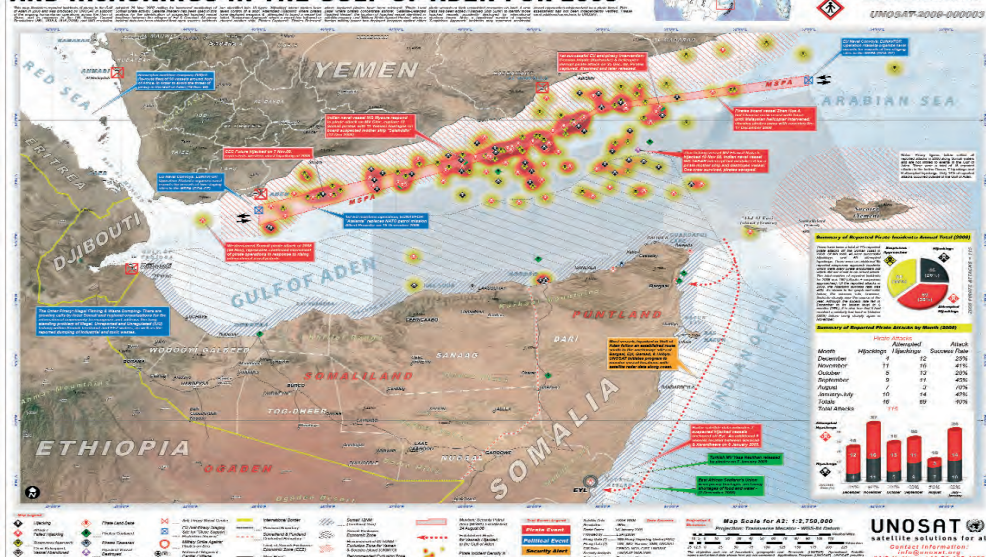
Ca efect al musonului de sud-vest, datorită condițiilor hidrometeorologice improprie acțiunilor întreprinse cu barci în marea liberă de-a lungul coastei Somaliei, numărul atacurilor a scăzut în perioada mai – septembrie. Odată cu îmbunătățirea condițiilor

climaterice activitatea piraiilor a cunoașcut o nouă intensificare.

Eradicarea pirateriei somaleze este dificilă datorită disoluției autorității statului somalez în urma celor două decenii de război civil, iar numărul mare de atacuri de piraterie într-o zonă vastă (aproximativ 2,8 milioane km²) reprezintă o problemă de securitate aproape imposibilă pentru navele militare din zonă. În orice caz, fenomenul pirateriei în zonă fără măsuri de combatere din partea comunității internaționale, poate să prindă rădăcini și să se dezvolte afectând-o pe aceasta din urmă pe termen lung. De aceea, prezența unei coaliții legitime, multinaționale de

ACTUALITĂȚI

REPORTED INCIDENTS OF SOMALI PIRATE ATTACKS AND HIJACKS IN THE GULF OF ADEN FOR 2008





forțe militare, sprijinită de nave și avioane de patrulare, și cooperarea cu toate organismele interesate, are menirea să descurajeze dar și să contracareze pirateria și jaful armat asupra navelor civile din apele internaționale și în marea teritorială. Aceste operațiuni militare trebuie să protejeze industria maritimă internațională până când aceasta va fi aptă să implementeze propriile măsuri de autoapărare. Pentru stabilirea măsurilor de autoapărare la nivelul fiecărei nave, societățile de transport maritim internațional trebuie să furnizeze „Managementul celor mai bune practici” prin care să se poată evita atacul de piraterie sau descurajarea atacurilor ori întârzierea acestora până când autoritatea jurisdicțională poate să intervină, și trebuie să prevadă planul de securitate al navei în conformitate cu practicile recomandate de IMO și celelalte organisme implicate.

Având în vedere faptul că majoritatea personalului navigant provine din instituții

civile de învățământ de specialitate și sunt state în care serviciul militar nu mai este obligatoriu, se impune introducerea unor cursuri minime de autoapărare și pregătire militară de specialitate pentru contracararea atacurilor de piraterie la bordul navelor. De asemenea, la nivelul fiecărui stat se pot realiza schimburi de experiență la bordul navelor, între ofițerii marinei militare și cei ai marinei civile cu scopul de a promova bune relații între ofițerii celor două structuri. Prin furnizarea de personal navigant din marina militară către marina civilă și invers, se realizează familiarizarea lor cu problemele specifice celeilalte structuri, dezvoltând ofițerilor din marina civilă aptitudini în domeniul apărării. Sistemul ar permite personalului navigant pe o perioadă determinată să navighe pe nave militare, iar celor din marina militară să navighe pe diferite tipuri de nave comerciale, stabilind compatibilități în comunicarea dintre cele două structuri.

Ca o concluzie, creșterea alarmantă a actelor de piraterie și jaf armat, cu precădere în zonele în care statul sau statele riverane nu au capacitatea de a-și impune autoritatea, periclitează siguranța rutelor maritime, navigației și locurilor de muncă ale navigatorilor, determină mărirea primelor de asigurare care se adaugă la prețul transportului, generând creșterea prețurilor mărfurilor, și riscă să devină un fenomen ce afectează economia locală și regională cu consecințe notabile asupra economiei mondiale. De aceea, pirateria trebuie considerată ca o amenințare la securitatea tuturor națiunilor și necesită o cooperare la nivel internațional pentru creșterea capacității de intervenție, spre soluționarea oricărui eveniment, indiferent de locație. Comunitatea internațională are datoria de a stabili cadrul legal internațional pentru prinderea și pedepsirea pirăților.



continuare din pagina 20

PRIMUL MONITOR FLUVIAL ROMÂNESC POSTBELIC „Mihail Kogălniceanu 2”

Între timp construirea navelor surori este finalizată, monitorul „I.C.Brătianu”, în decembrie 1994. Se constituie Divizionul 42 Monitoare. Vine apoi și nava nr. 3 - „Lascăr Catargiu”. Formarea echipajelor pentru aceste nave nu s-a făcut întâmplător. S-au înscris sau au fost numiți militari, maiștrii și ofițeri cu o înaltă pregătire și dorință de a servi pe o navă fluvială de elită.

Încep activitățile în cadrul divizionului: trageri, exerciții, aplicații precum „Dunărea - 95” sau „Dunărea - 97”; curiozitatea față de cele mai puternice nave militare de pe fluviul Dunărea rămâne aceeași, sunt vizitate de militari și civili.

Monitoarele sunt participante activ la „Parteneriatele pentru pace” sau exercițiile NATO. Cu acele prilejuri ofițerii străini sunt impresionați. Navele sunt nelipsite de la sărbătorirea Zilei Marinei, unde cetățenii au putut vizita monitoarele, la fel și de „Ziua porților deschise” - activitate



desfășurată anual.

Monitoarele fluviale încep să fie prezente după anul 2000 și la serbările Zilei marinarilor din Constanța, iar în 2006 pentru prima dată la exercițiile de pe mare (unul din motive fiind interzicerea folosirii poligoanelor din zona Dunării).

Aplicațiile sunt într-adevăr complexe;

ele dovedesc profesionalismul echipajelor și buna colaborare cu alte forțe și nave europene. Enumerăm câteva: „Blueroad - 2004”, zona Orșova - baraj Porțile de Fier I; „Pontica 06” (august 2006); Exerciții cu trageri de luptă (aprilie 2007); „Dunărea 07”.

Divizionul execută exerciții tactice trimestriale, de mai mică amploare.

Timpul se derulează repede, iată că au trecut 15 ani de când primul monitor fluvial modern își începea activitatea, la bordul său pregătindu-se numeroși ofițeri, maiștrii militari sau s.g.v.

Prin activitățile de pregătire echipajele monitoarelor se dovedesc demne urmașe a tradițiilor de luptă ale blindatelor Dunării.

Tuturor să le urăm succes, iar navei „MIHAIL KOGĂLNICEANU” - viață lungă.

*m.m.pr.(r) Petre MARAVELA,
primul șef de echipaj al navei
(1987 – 1998)*

INTERESELE MARITIME ALE ROMÂNIEI PROMOVAREA INTERESELOR NAVALE ALE ROMÂNIEI (II)

ROMANIAN MARITIME INTERESTS IMPORTANCE OF PROMOTING ROMANIAN MARITIME INTERESTS

comandor dr.

Ștefan GEORGESCU

În numărul trecut al revistei noastre am publicat partea I-a a acestui studiu care a cuprins: Introducerea, Capitolul I. „Interesele României la Marea Neagră și în regiunea extinsă a Mării Negre” și Capitolul II „România - putere maritimă regională, unul din interesele naționale majore” (mai exact: „Afirmarea României ca putere regională...” - n.red.)

Capitolul III

Factori care pot provoca schimbări ale stării de securitate din M. Neagră și regiunea extinsă a Mării Negre

Principalii factori de risc¹ identificați în regiunea Mării Negre sunt:

Factorii de risc de natură economică:

- decalajele economice dintre statele din zonă și promovarea unor strategii economice inadecvate;
- miza economică declanșată de exploatarea și transportul petrolului prin Marea Neagră, care poate contribui direct, fie la aplanarea unor conflicte, fie la acutizarea și diversificarea acestora;
- eludarea drepturilor statelor de a-și exploata bogățiile naturale de pe teritoriul lor sau din zona economică maritimă ce le aparține.

Factori de risc de natură politico-militară:

- menținerea stării conflictuale și acutizarea diferendelor teritoriale, exacerbarea naționalismului și a tendințelor separatiste, cât și instabilitatea internă din statele formate după destrămarea Uniunii Sovietice;
- poziția reticentă a Rusiei față de extinderea Alianței Nord-Atlantice spre est, inclusiv în statele limitrofe Mării Negre și, implicit, a includerii bazinului Mării Negre în zona de responsabilitate al flancului sud-estic al Alianței. O nouă extindere spre est a NATO ar sensibiliza și mai mult Rusia care vede în aceasta o intenție a SUA de a transforma procesul de integrare în NATO într-un element de control al situației din zonele „fierbinți”, adiacente Mării Negre, cu consecințe nefaste pentru ea, ca izolarea și amenințarea poziției de mare putere și de factor de influență în zonă;

c. lupta pentru resursele energetice reprezintă, deocamdată, dimensiunea cea mai importantă dintre statele care au interese în această zonă. Ea poate contribui direct, fie la aplanarea unor dispute, fie la acutizarea sau diversificarea acestora. Astfel de situații pot acționa ca o frână în calea investițiilor în zonă (cu excepția domeniului petrolier din spațiul Mării Caspice) sau pot limita sfera de acțiune a programelor de asistență, create de diferite instituții europene și internaționale, necesare unei dezvoltări regionale susținute. Se poate aprecia că în viitorul apropiat stabilitatea în zona Mării Negre va depinde considerabil de extracția și dirijarea petrolului și gazelor naturale din spațiul Mării Caspice. Prin darea în exploatare a canalului Rhin-Main, care leagă Marea Nordului de Marea Neagră, iar în perspectivă și cu Marea Baltică, prin canalul Main-Elba, Dunărea se constituie în principala magistrală navigabilă a Europei, permițându-se astfel, accesul mai rapid spre piețele asiatice, precum și spre zona Mării Caspice, în vederea trecerii la exploatarea pe scară largă a importantelor rezerve petroliere existente;

d. criminalitatea transfrontalieră, conexiunile cu crima organizată, în special privind aspectele legate de traficul de arme,

droguri și persoane. Astfel, în ultima perioadă, acest spațiu este traversat de mai multe rute de tranzit al drogurilor provenite din Orientul Mijlociu și Asia Centrală, în special din Afganistan, către piețele de consum din Federația Rusă și statele europene.

Factorii de risc de natură militară:

- existența unor conflicte militare interne în derulare sau a unor conflicte militare între statele din zonă;
- dezintegrarea armatelor unor state federale și folosirea armatelor naționale formate ulterior, pentru obținerea unor avantaje politice, economice și teritoriale în noile condiții;
- schimbarea raportului de forțe pe plan subregional datorită creării unor armate noi;
- realizarea unor noi alianțe militare;
- redimensionarea potențialelor militare;
- posibilitatea apariției unor discrepanțe considerabile în ceea ce privește gradul de protecție a statelor; în perspectiva aderării la Uniunea Europeană, unele state din estul și sud-estul Europei vor beneficia de o protecție triplă (OSCE, NATO, UE), altele dublă (OSCE, NATO), iar a treia categorie de un singur nivel de protecție (OSCE);
- producerea unor decalaje de potențial militar între state în etapele procesului de reducere a armamentului convențional și a efectivelor militare;
- neparticiparea în proporții egale a tuturor statelor la aprofundarea măsurilor de întărire a încrederii și securității în zonă și la regimul „cer deschis”;
- implicarea, sub diferite forme, a unor organisme non-guvernamentale, firme particulare și mercenari în conflictele existente sau potențiale.

Marea Neagră și statele riverane acesteia, în ansamblu, reprezintă o zonă de interes politic, economic și militar, de o sensibilitate aparte, dată de factorii de risc specifici și amenințările posibile la adresa securității acestui spațiu, ce pot apărea ca urmare a gestionării deficitare a riscurilor.

Prin poziția geografică, riscurile și amenințările existente și avantajele oferite privind cooperarea politică, economică și militară, în ultimii ani, zona Mării Negre a atras tot mai mult interesul organizațiilor europene și transatlantice, dar și al principalelor puteri, determinând o abordare mai atentă a problemelor cu care se confruntă acest spațiu.

Evoluțiile de securitate în zona Mării Negre sunt direct conectate la transformările securității globale, la creșterea oportunităților de stabilitate în logica integrării, iar pe de altă parte, la creșterea necesității de gestionare a provocărilor și riscurilor de securitate din zonă.

Evaluările asupra sistemului de securitate pot aborda o viziune extinsă asupra Mării Negre, de vreme ce evoluțiile din această regiune sunt intrinsec legate de granița UE și NATO, dar și de schimbările în mediul de securitate din Balcani - de la

¹ Sorin Vicol - *Geopolitică și geostrategie în Regiunea Extinsă a Mării Negre* – Editura CTEA, p. 68-70, 2008.



fosta Iugoslavie la Albania și Grecia; din Caucaz - cu Georgia, Armenia și Azerbaidjan; din Orientul Apropiat și Mijlociu - de la Turcia la Irak și Iran.

În viitor, regiunea Mării Negre ar putea juca un dublu rol: ca platformă pentru proiectarea forței militare către Orientul Mijlociu și Asia Centrală și ca zonă-tampon împotriva riscurilor asimetrice pentru securitatea europeană.

Anihilarea factorilor favorizanți dezvoltării riscurilor și amenințărilor în plan regional a fost și rămâne în atenția statelor riverane Mării Negre și a organismelor europene și internaționale. Cu toate măsurile întreprinse, acești factori continuă să mențină riscurile și amenințările și chiar să genereze altele noi.

Complexitatea situației de securitate din statele riverane Mării Negre este rezultatul însumării efectelor conflictelor separatiste, interetnice, religioase, a traficului ilegal de arme, droguri, persoane și a altor forme de criminalitate transfrontalieră. Această stare de fapt, coroborată cu ineficiența autorităților locale din statele vizate în gestionarea situațiilor, reprezintă un cadru propice pentru desfășurarea de acțiuni ce ar putea destabiliza echilibrul regional.

Cu toate deosebirile și asemănările existente față de alte zone, un fapt rămâne cert: riscurile de criză și conflict din estul Europei sunt complementare celor de pe întregul continent. Vidul de securitate apărut în zonă după destrămarea U. R. S. S. este în curs de a fi înlocuit, în primul rând de Occident, fiind evidentă intensificarea activităților militare ale NATO în bazinul Mării Negre.

Prin poziția sa geografică și oportunitățile de cooperare economică, tehnică și militară, zona Mării Negre are un rol deosebit pentru dezvoltarea țărilor sud-est europene în perspectiva integrării acestora în organismele europene.

Statele riverane Mării Negre sunt interesate de crearea unui climat de stabilitate și securitate care să permită promovarea proiectelor de cooperare și dezvoltare economică și socială.

Noul statut de parteneriat al Federației Ruse și, parțial, al Ucrainei în relațiile cu NATO, UE și SUA facilitează abordări mai constructive într-un cadru multilateral al problemelor ce au incidențe directe asupra securității regionale, cum ar fi:

- a. combaterea amenințărilor asimetrice sau neconvenționale;
- b. anumite aspecte ale reformei organismului militar;
- c. siguranța energetică.

Deși redusă ca pondere la statutul unei puteri regionale, Federația Rusă continuă să joace un rol semnificativ în zonă atât prin exercitarea unei influențe directe, cât și prin potențialul său de acțiune în domeniul geopoliticii energiei. Emergența Ucrainei, Georgiei și a altor state rezultate din destrămarea fostei URSS, ca actori statali, capabili să articuleze și să promoveze interese proprii, reprezintă, de asemenea, un element nou în configurația strategică a regiunii.

Pe plan militar, situația din bazinul Mării Negre se caracterizează printr-o relativă stabilitate. Importanța strategică a forțelor navale ale țărilor riverane tinde să se modifice în urma atenuării rolului tradițional de apărare teritorială, dobândind funcțiile principale de combatere, prin cooperare, a riscurilor asimetrice și de proiecție a forței în zona Mării Negre și în afara zonei Mării Negre.

Potențarea previzibilă a colaborării multilaterale în bazinul Dunării, ca magistrală navigabilă transeuropeană, contribuie substanțial la punerea în valoare a căilor de transport maritime și fluviale în întreaga zonă a Mării Negre, inclusiv racordarea la bazinul Mării Caspice prin sistemul Volga-Don.

Dezvoltarea comerțului reprezintă, în continuare, un factor primordial de convergență integratoare a statelor din regiune.

Obiectivele urmărite sunt: accelerarea pregătirii pentru statutul de economie de piață funcțională; încurajarea zonelor de liber schimb; clarificarea statutului.

Evoluția relației strategice est-vest și deschiderea economică provocată de lărgirea Uniunii Europene și a N. A. T. O. impun clarificarea unor teme strategice, ce vizează transformarea Mării Negre într-un pol al stabilității politice și al creșterii economice, cu scopul extinderii climatului de pace și securitate spre spațiul Balcanic și mai departe spre Caucaz și Asia Centrală.

Există trei teme strategice, în care acest proces intră în contact cu provocările și oportunitățile din zona Mării Negre, și anume:

1. Extinderea liberalismului instituțional în regiune și succesul tranziției către democrație a țărilor riverane.
2. Modificarea importanței militare a Mării Negre. Regiunea ar putea juca un dublu rol: ca platformă pentru proiectarea forței militare către Orientul Mijlociu și Asia și ca zonă-tampon împotriva riscurilor asimetrice pentru securitatea europeană.
3. Necesitatea de a dezvolta și asigura securitatea rutelor energetice de la zonele de extracție din Caspică și Asia Centrală până la piețele europene.

Admiterea României în Alianța Nord-Atlantică și în Uniunea Europeană a crescut responsabilitățile statului român referitoare la securizarea convingătoare a frontierei de sud-est a Europei. De ce ? Întrucât responsabilitățile frontaliere ale României, parte acum a celor ale Europei unionale, dar și ale Alianței Nord-Atlantice, sunt în postura unei duble afirmări operaționale, cu determinare reciprocă: responsabilitățile României privind securizarea frontierelor nord-vestice ale regiunii Mării Negre sunt, deopotrivă, și ale Alianței, și ale Uniunii Europene, după cum, în logica activă a determinării reciproce, responsabilitățile astfel specificate ale României subsumează implicit pe cele ale organizațiilor din care face parte, respectiv NATO și UE.

De altfel, edificarea unei Românii profund europene, a unei Românii pe deplin și convingător euroatlantice, țară democratică, sigură și prosperă, este dezideratul general transmis Strategiei de Securitate Națională a României².

Din perspectiva analitică a acestui document, vom sublinia în continuare rolul și interesul strategic al României de a se afirma ca vector dinamic al securității și prosperității în regiunea Mării Negre, acestei problematice alocându-i-se, în economia documentului, un capitol distinct.

Din perspectiva astfel invocată, se apreciază că România, „ca stat de graniță al Uniunii Europene și ca membră a NATO, are interesul major de a se învecina cu state stabile, democratice și prospere, deoarece numai acestea sunt capabile să mențină pacea și buna înțelegere în relațiile dintre ele, să creeze comunități regionale pluraliste, și să aibă un comportament predictibil în domeniul securității”, considerându-se că, în actualul context geopolitic și geostrategic, „construirea unui climat de securitate și prosperitate în zona Mării Negre reprezintă o direcție distinctă de acțiune a acestei strategii”³.

De fapt, România are interesul strategic ca Regiunea Mării Negre și Regiunea Extinsă a Mării Negre să fie stabile, democratice și prospere, strâns conectate la structurile europene și euroatlantice. Subsumat acestui interes, obiectivul strategic - vector dinamic al securității democratice, stabilității și prosperității economice - este de a stimula o implicare europeană și euroatlantică mai puternică în regiune.

Argumentele interesului strategic al României pentru regiunea Mării Negre rezidă, în principal, în următoarele considerente:

- a. din punctul de vedere al provocărilor de securitate, regiunea este o oglindă fidelă a noilor riscuri și amenințări și un

2. Document adoptat în ședința CSAT, din 17 aprilie 2007, prin Hotărârea nr. 62.

3. Sorin Vicol - *Geopolitică și geostrategie în Regiunea Extinsă a Mării Negre* - p. 70-72, Editura CTEA, 2008.

➔ virtual poligon periculos pentru experimentarea lor. În rândul acestora trebuie menționate: terorismul internațional; proliferarea armelor de distrugere în masă și a mijloacelor de transport la țintă; conflictele locale; traficul ilegal de armament, muniții și explozivi; traficul de droguri; migrația ilegală și traficul de ființe umane; guvernarea ineficientă, minată de corupție endemică și criminalitate organizată, caracterizată prin deficit democratic și incapacitatea exercitării corespunzătoare a atribuțiilor conferite statelor suverane;

b. regiunea Mării Negre este cea mai „bogată” parte a Europei în conflicte separatiste, stări tensionate, dispute și, probabil, una dintre cele mai dense de pe glob;

c. criminalitatea transfrontalieră constituie o realitate a regiunii. Activitățile infracționale de această natură se desfășoară pe uscat și pe apă, au conexiuni cu grupările teroriste internaționale și sunt favorizate de regimurile separatiste și de prezența ilegală a unor trupe străine pe teritoriul noilor democrații.

Contracurarea acestor riscuri și amenințări este o responsabilitate primordială a statelor riverane Mării Negre. Acestea trebuie să fie, în primul rând, conștiente de existența acestor pericole și sunt obligate să dezvolte politici interne, externe și de securitate capabile să neutralizeze fenomenele negative în interiorul propriilor granițe și să se abțină de la sprijinirea, în orice fel, a mișcărilor separatiste, a organizațiilor extremiste sau teroriste, a activităților infracționale. Țările riverane Mării Negre trebuie să coopereze activ și eficient, să promoveze măsuri destinate creșterii încrederii în regiune și să-și îndeplinească cu bună credință obligațiile privind reducerea armamentelor convenționale și retragerea forțelor militare staționate ilegal pe teritoriul altor state.

În sensul celor susținute, pornind de la caracterul indivizibil al securității în spațiul euroatlantic, în acord cu cerințele globalizării, de la nevoia unui tratament egal pentru toate entitățile care au interese în zonă - inclusiv NATO și Uniunea Europeană -, România apreciază că regiunea Mării Negre este un spațiu geopolitic deschis comunității democratice internaționale, în cadrul căruia se pot manifesta plenar statele aliate, parteneri și prietene.

În acest scop, România promovează activ ideea necesității unei strategii euroatlantice pentru regiunea Mării Negre, luând în considerare experiența abordării concertate NATO-UE în procesul de stabilizare din Europa de Sud-Est și nevoia unui echilibru apt să favorizeze opțiunea democratică a statelor, să preîntâmpine agravarea riscurilor și amenințărilor și să contribuie eficient la soluționarea conflictelor și a stărilor de tensiune. Extinderea responsabilităților Uniunii Europene în stabilizarea și reconstrucția regiunii, consolidarea prezenței și a contribuției Alianței Nord-Atlantice și a Programului de Parteneriat pentru Pace la procesele de promovare a democrației, păcii și securității, ca și prezența unor capacități operaționale americane în regiune, reprezintă factori capabili să contribuie la fundamentarea unei astfel de strategii.

BIBLIOGRAFIE:

Sorin Vicol – *Geopolitică și geostrategie în Regiunea Extinsă a Mării Negre*, Editura CTEA, 2008.

Constantin Anechitoae – *Geopolitica sistemelor maritime – note de curs*, Editura Militară, 2008.

Recomandarea 65/2002 a Adunării Băncii de Dezvoltare și Comerț a Mării Negre.

Doctrina pentru operații a Forțelor Navale – S. M. F. N.

Ședința CSAT din 17 aprilie 2007 - Hotărârea nr. 62.

Alocuțiunea președintelui României, Traian Băsescu, la Institutul Nobel, 7 noiembrie 2007.

Scufundarea navelor de război folosind încărcături cumulative

Contraamiral (r) ing. Ioan CHIRJL



Scurt istoric

Înainte de cel de-al doilea război mondial în Anglia se efectuau diferite demonstrații referitoare la noile arme.

Pe timpul unei demonstrații, într-un loc plin cu personalități militare „se aflau acolo generali înalți și supli, scunzi și grași, cu mustață în furculiță sau, dimpotrivă, cu mustață scurtă, bine potrivită din foarfecă, și mai erau fără mustață”. Cei mai mulți dintre ei gravitau în jurul unui general mai scund, mai gras și mai tânăr decât ceilalți și care era, evident, considerat vedeta Statului Major. Acest general primea și aproba informațiile ca idei geniale și cu aplauze.

În acea perioadă se derula un proiect conceput să clarifice controversa ce exista în legătură cu capacitatea bombardierelor de a scufunda nave de război, deși cu ani în urmă se demonstrase că acest lucru este posibil. Evident, ar fi fost cam costisitor să se bombardeze propriile nave și de aceea, înainte de război, s-a executat o copie a unei părți dintr-o navă de război, care a fost amplasată într-un poligon de trageri.

Această navă a fost numită „Job 74” și la începutul celui de-al doilea război mondial era neclintită în ciuda diferitelor tipuri de bombe pe care aviația le lansase asupra Jobului.

Oamenii de știință englezi s-au gândit atunci că pentru bombardarea navelor de război, ale căror punți erau blindate, ar fi fost ușor perforate cu lovituri (bombe) cumulative.

Ce este încărcătura cumulativă și ce face ea?



Încărcătură cumulativă

Încărcăturile explozive cunoscuseră importante progrese, mai ales prin folosirea a ceea ce se cunoștea ca „efectul Munro”.

Munro a fost un experimentator de explozive în arsenalul naval al SUA. Cam pe la 1900 Munro a observat că, după producerea exploziei unei bucăți de cordită (pulbere fără fum, compusă din nitroglicerina, nitroceluloză și vaselină) în contactul cu o placă de oțel pe aceasta se putea citi în oglindă inscripția „U.S.



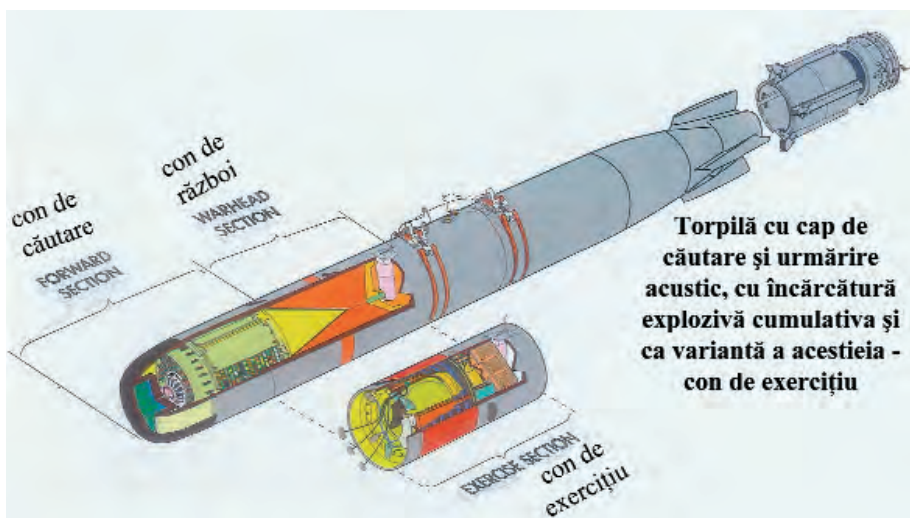
Navy". Fiecare bucată de cordită avea gravată aceste cuvinte în partea de jos și, orificiile astfel create, concentraseră cumva efectul explozibilului. Mulți ani de zile efectul a rămas o simplă curiozitate, dar în cele din urmă potențele acestuia au fost apre-

lativ (limbă de foc) ce iese în prelungirea axei conului și care perforază placa de metal cu care a fost în contact.

Ca urmare, s-a propus aruncarea loviturilor (bombelor) cumulative asupra lui „Job 74”. Dar între timp amiralii se atașaseră atât de mult de „Job” încât era considerat a fi reprezentantul adevăratelor lor nave. Astfel aceștia au insistat să nu se bombardeze direct ținta (jobul) și au cerut să se fixeze un sistem de protecție format din plăci de oțel sprijinite la pământ de niște stâlpi adecvați (o placă de oțel cântărea 50 tone). În timpul demonstrației una din plăci, care nu a fost bine fixată ca urmare a fostei explozii, s-a rostogolit cca 2 km mai bine ca roata unui car.

În timpul invadării Țărilor de Jos (10 mai 1940) de către hitleriști, aceștia exploatează posibilitatea încărcăturilor cumulative. Astfel, cu 85 de soldați transportați cu plane, au capturat cu o ușurință surprinzătoare fortăreața extrem de puternică, punctul cheie Eben Emael, de lângă Liège care era

apărată de 750 de luptători și au plasat pe cupolele fortului încărcături cumulative. În urma inițierii încărcăturilor s-au produs găuri în cupole imobilizând tunurile din fort. Cum a fost posibil acest lucru? Hitler ordonase ca acțiunea să rămână secretă, așa încât a trebuit ceva timp englezilor pentru a dezlega acest mister. Acesta a fost unul din episoadele în cursul cărora ambele tabere au dezvoltat în secret aceeași muniție.



ciate și astfel a apărut „încărcătura perforată” (sau încărcătura cumulativă). Încărcătura cumulativă, în forma ei cea mai simplă, consta dintr-o bucată cubică sau cilindrică de exploziv destul de mare, cu o scobitură conică, a cărei suprafață este acoperită cu manșon metallic, de obicei din cupru. Când se produce inițierea încărcăturii cumulative (având baza suprafeței conului în contact cu o placă de metal destul de groasă), manșonul metallic (cupru) al suprafeței conului încărcăturii se transformă într-un jet cumu-

IMPACTUL DEZVOLTĂRII TEHNOLOGICE ASUPRA STRATEGIEI NAVALE DUPĂ AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

*Cpt.cdor.conf.univ.dr. Olimpiu Manuel GLODARENCO
Cdor Ionel Dan CIOCOIU*

Sfârșitul celui de-al doilea război mondial a deschis calea unei dispute tehnologice aprinse. Au fost, ca de obicei, adversare, două curente de gândire: unul care susținea că forțele navale vor avea, în continuare, un viitor cert, și altul care susținea că forțele aeriene și, în particular, armele nucleare vor arunca în uitare puterea navală. Deși adepții celui dintâi au acceptat dispariția navelor de linie încă din 1941, ei nu au încetat să creadă că portavionul este noul stăpân al mărilor. Extremității celui alt curent credeau că unei bombe nu îi trebuie decât un avion cu rază lungă de acțiune.

Lobby-ul pentru puterea aeriană părea că a câștigat partida când, în 1949, Congresul american a respins planurile marinei pentru construcția unui mare portavion în favoarea a 36 de bombardiere. Din fericire, războiul din Coreea a readus în atenție portavionul, care s-a dovedit a fi unealta necesară pentru un răspuns rapid la o criză militară. Cu mult înainte ca forțele terestre să sosească în ajutorul Coreii de Sud, avioanele de pe portavioanele americane erau deja în acțiune. Chiar și după ce forțele Națiunilor Unite au fost implicate în război, portavioanele au continuat să asigure sprijin neprețuit forțelor terestre, iar navele de linie și crucișătoarele au lovit ținte importante de la litoral. Lecția învățată în Coreea a fost că flotele sunt bune pentru managementul crizelor.

Marinele au capacitatea de a reacționa prompt și flexibil pe timpul crizelor care au perturbat pacea omenirii. Cel mai bun exemplu este criza rachetelor din 1963, când rușii au încercat să construiască baze pentru rachete nucleare în Cuba. Fără îndoială că aviația americană ar fi bombardat insula, iar forțele terestre ar fi cucerit-o, dar ar fi riscat un conflict deschis cu Uniunea Sovietică. Numai marina a fost cea care a putut institui blocada prin care navele sovietice, care transportau rachete, nu au putut trece. Astfel, în timp ce lumea aștepta cu răsuflarea tăiată deznodământul, marina a reușit, într-un mod mai puțin zgotos, să întoarcă din drum navele sovietice, fără să tragă mărcaș sau lovitură de tun. Bunul simț și puterea navală au reușit acolo unde alte categorii de forțe ar fi dat greș.

Admițând că puterea navală are de jucat un rol important în lumea de azi, trebuie să fie identificate care sunt acele atuuri care permit acesteia să se facă auzită. Răspunsul îl reprezintă, mai mult decât alți factori care au schimbat lupta pe mare, următoarele domenii: electronica, armele ghidate și puterea nucleară. Revoluția produsă de electronică reprezintă, pur și simplu, accelerarea procesului început la sfârșitul anilor '30, odată cu instalarea radarului la bordul navelor. Dacă la început echipamentul electronic era folosit mai ales pentru supraveghere și avertizare, acum este inima oricărei activități pe mare. Acesta asigură comandanților de nave informații despre momentul când poate fi folosit armamentul cu eficacitate, mecanicii au datele necesare pentru viteza optimă a motoarelor pe timpul

girației, sau indică șantierului naval care sunt piesele de schimb necesare.

Deși pe timpul ultimului război mondial au fost folosite rachete ghidate primitive, era rachetelor nu a început decât la mijlocul anilor '50, când marina Statelor Unite a transformat două vechi crucișătoare în nave purtătoare de rachete pe care le-au dotat cu rachete navă-aer pentru a apăra flota de bombardierele sovietice. Pe măsură ce rachetele au devenit mai eficiente, șansele ca un bombardier pilotat să penetreze sistemul antiaerian de apărare au scăzut drastic. Nu numai că bombardierul putea fi lovit încă înainte ca acesta să ajungă la distanța de la care să-și poată lansa bombe, dar aviația ambarcată putea lovi chiar mai departe, folosind rachetele aer-aer de la bord pentru a-și doborî adversarul. Această posibilitate a mărit, până la 150 de mile, distanța la care flotele puteau fi apărute, ceea ce a adus o creștere a importanței portavioanelor în anii 1960-1970. Problema portavioanelor este costul lor, care arată creșterea fenomenală a prețurilor în industria de armament. La prețurile actuale, port-

avioanele nucleare, împreună cu aviația pe care o au la bord, costă 3,5 miliarde dolari: fiecare avion costă câteva zeci de milioane, iar toate la un loc (80-90 de avioane) costă cam cât întreg portavionul. Beneficiile unei flote care are în compunere o astfel de navă sunt imense, atât în ofensivă cât și în defensivă.

Problema este dacă o astfel de forță costisitoare poate să-și poarte singură de grijă, sau eficacitatea acesteia poate fi asigurată și pe alte căi. Dezbateră a fost plină de furie și cuvinte grele și datorită faptului că mentenanța acestor nave era foarte costisitoare în anii '60, ceea ce a obligat câteva marine să rămână în afara cursei înarmărilor. Vulnerabilitatea la rachete și torpile lansate de pe submarine reprezenta principala sursă de nemulțumire. Însă, întrebarea la care criticii nu puteau să răspundă era ce anume putea fi pus în loc, și care să asigure lovituri tot atât de puternice și, totodată, să participe la apărarea altor nave. Singurul răspuns l-a constituit faptul că prețul puterii navale era ridicat, iar o marină care dorea să controleze mările trebuia să plătească pentru acest privilegiu.

continuare în numărul viitor

Marinar voluntar

Amintirile uni T.R.-rișt ambarcat la bordul fregatei „MĂRĂȘEȘTI“

Doctor Toma Octavian MELINTE

Motto: „Nimic nu este mai necesar în armată ca moralul corpului ofițeresc“.

General aviator Al. I. Jienescu

Am fost, la cerere, militar marinar terist în perioada 12 iunie-20 decembrie 2001. Din august în decembrie am îndeplinit, din ordinul medicului șef Dr. Adrian Sorescu, atribuțiile (rolul) asigurării sanitare la bordul fregatei „Mărășești” – F 111. Mi s-a întocmit caracterizarea nr. A 1160/19.12.2001, din care spicuiesc: „în perioada respectivă a dat dovadă de conștiinciozitate, executând cu responsabilitate activitățile specifice medicale în cadrul infirmeriei unității. A dat dovadă de spirit de ordine și a manifestat inițiativă, fiind disciplinat, ordonat și punctual. A efectuat corect și la timp tratamentele programate pentru marinarii internați în infirmeria unității“.

Îmi amintesc cu emoție de ziua depunerii jurământului militar la Mangalia. Era 14 iulie. Dintre oficialități l-am remarcat pe amiralul Constantin Nasuia, comandant superior al unităților de nave maritime.

Am avut onoarea să fiu comandat de ofițeri competenți, profesioniști adevărați. La centrul de instrucție de la Mangalia ne-a inițiat în ale milităriei locotenentul Răileanu. Am ajuns la bordul navei-amiral. Comandantul secund, Costel Tătaru, ne arăta zilnic, prin maniera foarte exigentă de conducere a oamenilor, că serviciul militar la marină este dur. Exigent din cale afară era totuși omenos.

Nu-l pot pierde din amintirile mele din acea perioadă pe comandorul Truță. Era considerat atunci un as al tehnicii de luptă

navală informatizată și programarea calculatoarelor.

Veneau în control șefi cu stagii îndelungate de practică la bordul multor nave maritime. Îmi amintesc de „vizitele” (controalele) amiralilor Traian Atanasiu și Hașovschi.

La 15 august 2001 am defilat la Constanța, la Ziua Marinei. Emoții mari și pregătiri intense sub comanda locotenenților Drăgușin și Avisalon. În fruntea subunității de marinari, într-o ținută impecabilă, defila eminentul comandor Kaiter.

La bord maiștrii de marină sunt oamenii care fac ca nava să meargă bine din toate punctele de vedere. Tehnica, instalațiile, aparatura, mașinile și motoarele, radiolocația, aparatura radio sunt pe mâna unor profesioniști destoinici. Merită tot respectul șefilor lor și al tuturor marinarilor de la bord. Dintre numeroșii maiștri mi-l amintesc acum pe maistrul militar clasa a II-a Gheorghe Adrian. Om inimos și pasionat de meseria sa.

Mi-l amintesc cu recunoștință pentru contribuția sa esențială la formarea noastră ca buni militari, pe comandantul fregatei, comandorul Dumitru Preda. Avea pentru fiecare un cuvânt de îmbărbătare. Când te dojea simțea că o face cu bunățate. Cu tact dirija destinele oamenilor pe care îi avea în responsabilitate. Menirea sa era să ne facă militari adevărați, care să contribuie prin cinste, muncă, talent și creativitate la edificarea

României militare de azi și de mâine, sub deviza FORȚĂ, PROFESIONISM, RESPECT!

Am amintit câțiva marinari care și-au dedicat eforturile pentru a ne forma caracterele și calitățile militare. Ne-au indus în conștiințe repere morale și cetățenești utile până la sfârșitul vieții.

Nu îi uit pe colegii mei, camarazi destoinici. Criteriul menținerii lor în memorie îl constituie comportarea lor meritorie la bordul navei.

Lucian Uță, nu era tentat să găsească pretexte valabile pentru a-și ușura viața la bord, nu a avut nici o absență de la pregătire. Cosmin Neagu, absolvent al Universității Maritime Constanța, era un terist pasionat de marinărie și navigație. A reușit să devină ofițer activ în Forțele Navale, din anul 2006. Francisc Nemeth, terminase facultatea de Drept, profesase ca avocat, era campion național de șah și maestru internațional în acest sport al minții. Teia Enache era economist, iar Viorel Ionescu, inginer electronist.

Ca pe arca lui Noe: în echipajul unei nave există mereu un mozaic de personalități, caractere, atitudini, pasiuni. Ce îi unește? Probabil că soarta navei și solidaritatea omenească. Ei trebuie să fie sănătoși. Eu în acest domeniu m-am străduit să fiu util la bord. În numărul viitor al revistei veți putea citi opiniile mele privind prevenirea unor posibile situații de îmbolnăviri la bordul navelor.

Canalul Suez – o grandioasă lucrare din domeniul naval aparținând secolului XIX

17 noiembrie 2009 140 de ani de la inaugurare

Comandor (r), Ion APOSTOL

La 17 noiembrie 1869 ziarele și telegrafele marilor agenții de presă din toate țările lumii informau opinia publică despre un eveniment de importanță mondială: inaugurarea Canalului Suez – o spectaculoasă construcție din domeniul naval, prin care erau unite apele a două mări, relativ închise, Marea Mediterană și Marea Roșie.

Unirea Mediteranei cu Marea Roșie este un proiect care datează din vremea antichității egiptene.

Istmul Suez, este situat în nord-estul Egiptului, la hotarul ce desparte cele două mari continente: Asia și Africa. Relieful este un șes întins, deșertic, presărat cu o salbă de lacuri, lipsit de așezări omenești.

Din informațiile păstrate de istoria veche rezultă că, pe fâșia de pământ care desparte Mediterana de Marea Roșie, încă din anii antichității s-au intersectat drumurile comerciale care făceau legătura între spațiile geografice ale Orientului, zona limitrofă Oceanului Indian, și regiunea Mediteranei de Est.

Construirea unui canal prin istmul Suez, constituia o necesitate a scurtării drumului spre „Indii”, ocolind sudul Africii pe la Capul bunei Speranțe.

Ne reamintim că în anul 1497 portughezul Vasco de Gama descoperea drumul maritim spre „Indii”, ocolind sudul Africii pe la Capul Bunei Speranțe. Un drum lung de mii de mile marine, ce se parcurgea în luni de zile și în condiții grele de navigație, ruta prin sudul Africii fiind cunoscută cu furtuni frecvente.

În secolele următoare nevoile dezvoltării economice a țărilor europene reclamau găsirea unui drum mai scurt între Europa și țările limitrofe Oceanul Indian, cunoscute prin resursele lor bogate în materii prime.

În Franța adepții filozofului socialist-utopic Saint Simon considerau realizarea unui canal prin istmul Suez ca o mare binefacere pentru omenire. Animați de această idee, ei vin în 1847 în Egipt unde înființează o societate multinațională, având ca obiect de activitate studiul și prospectarea istmului Suez în vederea

săpării canalului mult mediatizat.

Informat de această acțiune, Mehmet Ali, vice-regele Egiptului își exprima însă dezacordul. Ca urmare a atitudinii lui chestiunea săpării unui canal prin istmul Suez părea amânată „sine die”. Ideea avea să reapară însă după numai câțiva ani. Ce s-a întâmplat?

În 1854, în împrejurări neprevăzute de nimeni, a intrat în scenă un om cu o extraordinară voință și putere de convingere, o personalitate ieșită din comun, ce va intra în istorie și în legendă încă din timpul vieții sale. Acest om se numea **Ferninand Lesseps**.



Autorul spectaculoasei construcții navale, cunoscută astăzi sub denumirea de „Canalul Suez” nu era nici inginer constructor, nici armator sau magnat al industriei, nici marinier sau militar de carieră. Lesseps era un fost diplomat, inteligent și curajos, un spirit pragmatic și vizionar. Născut în 1805 într-o familie cu tradiții consulare, face el însuși carieră în diplomatie, ajungând la vârsta de 27 de ani vice-consul la Alexandria – Egipt.

Prin calitățile personalității sale, Ferdinand Lesseps va izbuti să devină consilierul ascultat al lui Mehmet Ali, vice-regele Egiptului și prietenul tânărului său fiu Mohamed Said, căruia îi va da

lecții de limbă franceză, de tir și echitație.

La Alexandria, interesat de problemele Orientului, tânărul diplomat își dă seama de importanța săpării unui canal prin istmul Suez pentru economiile țărilor europene, care reclamau un transport mai rapid de mărfuri și materii prime din și spre țările limitrofe Oceanului Indian.

Având aceste convingeri, în 1836 când va părăsi Egiptul pentru a ocupa în Olanda un alt post de diplomat, Lesseps va lua cu el prețiosul dosar „SUEZ”, conținând însemnări, studii, hărți și grafice, documente referitoare la proiectul viitorului canal. Prilejul de a folosi acest dosar a survenit neașteptat în toamna anului 1854, în împrejurări inedite.

Retras din diplomatie de câțiva ani, Lesseps se afla cu familia la proprietatea sa din provincia Berry, undeva la sud de Paris. Aici la Berry, răsfoind ziarul din 15 septembrie 1854, află că Mohamed Said, prietenul și fostul său elev din vremea când a funcționat ca vice-consul la Alexandria, a fost proclamat vice-rege al Egiptului. Ca gest protocolar îi trimite acestuia o scrisoare de felicitare, la care drept răspuns primește din partea tânărului suveran o cordială invitație de a merge la Cairo, invitație căreia îi dă curs.

Ajuns la Cairo Lesseps este primit de Mohamed Said. Ocazia este folosită pentru a-i prezenta vice-regelui Egiptului concluziile sale cu privire la oportunitatea și beneficiile pe care le-ar aduce realizarea unui canal navigabil prin istmul Suez.

Convins de argumentele ce i-au fost prezentate, Mohamed Said convoacă consulii generali acreditați la Cairo și le anunță hotărârea sa de a aproba tăierea istmului

ANIVERSARE

printr-un canal ce va lega Marea Mediterană de Marea Roșie; le precizează acestora că realizarea proiectului va fi încredințată prin concesiune unei companii internaționale, cu constituirea acesteia fiind însărcinat Ferdinand Lesseps.

continuare la pg.44



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE

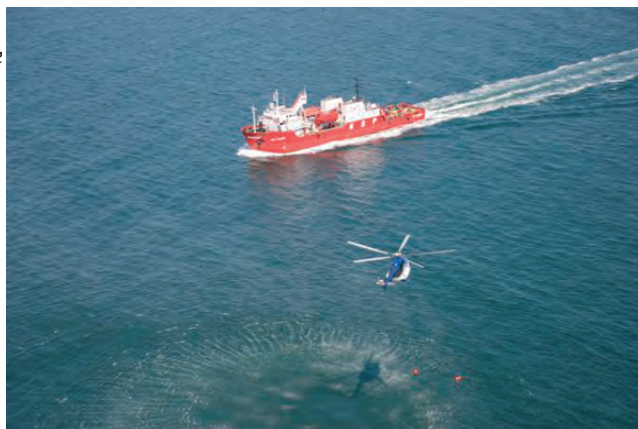


Autoritatea Navală Română a organizat RODELTA 2009, (cu componenta națională de căutare și salvare de vieți omenești pe mare și componenta internațională pentru răspunsul și cooperarea în caz de poluare marină)

Ion Gr. IONESCU, Comandor (r) dr. ec.
Irina CASIADE, Inspector S.A.R., poluare

În perioada 25 – 27 august 2009 s-au desfășurat în România, la Constanța, exercițiul de intervenție în situații de Poluare marină cu hidrocarburi și de căutare și salvare RODELTA 2009. Acest exercițiu reunește evenimente de importanță majoră pentru activitatea de căutare și salvare de vieți omenești pe mare, precum și pentru răspunsul și cooperarea în caz de poluare marină cu hidrocarburi, și anume Exercițiul Național SAR (căutare și salvare de vieți omenești) și cel de-al doilea Exercițiu Regional Operațional de răspuns la poluarea marină cu hidrocarburi la Marea Neagră – sub numele de RoDelta 2009.

Exercițiul Regional Operațional de răspuns la poluarea marină cu hidrocarburi la Marea Neagră, a avut ca scop principal testarea nivelului de cooperare, potrivit Protocolului Convenției de la București, 1992 – pentru cooperarea în vederea combaterii poluării Mării Negre cu hidrocarburi, sau alte substanțe dăunătoare în situații de ur-



gență, organizat sub egida Comisiei Mării Negre. Aceasta este structura responsabilă de implementarea Convenției de la București, care oferă cadrul legal pentru cooperare regională și stabilește acțiunile necesare pentru reducerea poluării și creșterea protecției mediului marin.

În Declarația făcută în cadrul Conferinței Interministeriale de la Sofia, la care au participat reprezentanți ai ministerelor responsabile cu protecția mediului în țările membre ale Convenției Mării Negre se spune: „Noi, miniștrii responsabili pentru protecția

mediului din Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Turcia și Ucraina, ca membri semnatori ai Convenției pentru Protecția Marii Negre Împotriva Poluării, am decis să îmbunătățim atât capacitățile naționale și regionale, cât și stadiul de pregătire necesare prevenirii și răspunsului în caz de urgență

și situații de dezastru care pot amenința zona Mării Negre, prin implementarea Planului de Contingentă al Protocolului de Cooperare pentru Combaterea Poluării Mării Negre cu petrol sau alte substanțe nocive în situații de urgență”.

Autoritatea Navală Română (ANR), organul tehnic de specialitate al Ministerului Transportului și Infrastructurii, a organizat exercițiul, în cooperare cu: Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Apărării, Ministerului Mediului, Comisia Mării Negre,

„Un accident pe mare impune o desfășurare majoră de forțe, într-un timp record. În plus, buna coordonare a intervenției și identificarea foarte clară a responsabilităților fiecărei instituții pot avea un rol major în restrângerea impactului dezastrului asupra mediului, a timpului de intervenție sau a măsurilor optime adoptate”, a declarat C.L.C.Paul Brânză, director general al A.N.R.

În fapt, exercițiul internațional a început cu simularea accidentului dintre două nave: tancul petrolier UTOPIA, sub pavilion Panama, aflat sub operațiuni de descărcare la geamandura de operare SPM, aparținând Midia Marine Terminal, membră a grupului Rompetrol, a fost colizionat de car-goul OVIDIUS, sub pavilion Cambod-





AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



gia, care din cauza unor probleme la instalația cârmei, a pierdut total capacitatea de manevră. Midia Marine Terminal a anunțat la Centrul Maritim de Coordonare din cadrul Autorității Navale Române (ANR) că se scurgea țiței dintr-un tanc de marfă din bordul babord al tancului petrolier UTOPIA care, la rândul lui, era încărcat cu 150.000 tone țiței ușor de Siberia. În urma coliziunii, în mare s-au revărsat 5.000 de tone de țiței, iar patru membri ai echipajului de pe Utopia au căzut peste bord, alți doi fiind grav răniți. Totodată, doi membri ai echipajului de pe nava OVIDIUS au căzut peste bord, iar altul a fost rănit grav.

Pentru răspunsul la Poluare, s-a activat inițial Planul local de intervenție al Midia Marine Terminal, apoi a fost activat Planul Național de Contingență, după care s-a activat Planul regional de Contingență la Marea Neagră..

Cele peste 14 nave, care au acționat în timp util la locul dezastrului, au reușit să salveze persoanele aflate în pericol și să recupereze o parte din țițeiul deversat. Echipile de intervenție au acționat și pe mal, pentru depoluare. (În astfel de situații, Coordonatorul General al intervențiilor este Prefectul Județului Constanța, prin Divizia pentru Operațiuni Maritime, coordonată de ANR și Divizia pentru Operațiuni Terestre, coordonată de DADL).

Potrivit reprezentanților Rompetrol, în cazul unui astfel de accident, Midia Marine Terminal - Rompetrol și-ar fi întrerupt activitatea timp de o lună și ar fi răspuns cu echipamente și materiale la efectele accidentului și la combaterea poluării, toate aceste pierderi însumând peste 2 milioane dolari. De asemenea, în condițiile unui accident de asemenea dimensiune, ar fi fost puternic afectate activitatea hotelierilor și agenților economici din Mamaia, activitatea de pescuit, activitățile comerciale maritime. În cadrul exercițiului RoDelta, grupul de evaluare a pagubelor și de formulare a cererilor de despăgubire a estimat un quantum total al solicitărilor de despăgubire în valoare de 3.600.000 euro, dintre care despăgubiri maritime de 1.600.000 euro, iar despăgubirile terestre ar fi ajuns la

2.000.000 euro. În cazuri reale, costurile totale ale răspunsului la poluare se plătesc în conformitate cu Convenția internațională privind răspunderea civilă pentru pagubele produse



prin poluarea cu hidrocarburi, din 1992, conform principiului „poluatorul plătește”. Conform estimărilor făcute de specialiști, în aproximativ 24 de ore de la momentul coliziunii, toată plaja din stațiunea Mamaia ar fi fost afectată de poluare, urmînd a se interveni pe plajă conform planurilor de intervenție elaborate de Direcția Apelor Dobrogea Litoral (DADL), din cadrul Administrației Naționale Apele Române (Ministerul Mediului) și aprobate de prefectul județului Constanța.

Componenta de căutare și salvare de vieți omenești pe mare a fost coordonată de Centrul Maritim de Coordonare din cadrul ANR, iar componenta de răspuns la Poluare a fost coordonată în baza deciziilor luate de către Comandamentul Operativ pentru Depoluare Marină. La RoDelta au luat parte 250 de specialiști din România și țările riverane Mării Negre: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin ANR, ARSVOM, APMC, CERONAV și Radionav, Ministerul Administrației și Internelor, prin structurile locale - Inspectoratul pentru Situații de Urgență

Dobrogea, Inspectoratul Județean de Jandarmi, Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră, Inspectoratul de Poliție al Județului Constanța, Ministerul Apărării, prin Direcția Hidrografică-

Maritimă, SMFA și SMFN; Ministerul Mediului, prin DADL, INCDM, APM, precum și societăți private (Grup Zăcăminte Petromar, Regional ASir Services, S.C. BRANIC SRL și S.C. ENVOROTEC S.R.L) și organizații non-guvernamentale (Societatea Națională Crucea Roșie).

Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă a participat la exercițiu cu două nave specializate pentru colectarea produselor petroliere, GSP Orion și AKTEA OSRV. Societăți private din Georgia și Turcia au participat cu echipamente și personal la acțiunile de depoluare la țărm.

La exercițiu au participat observatori internaționali din partea țărilor riverane Mării Negre, Comisiei Mării Negre, Agenția Europeană pentru Siguranța Maritimă, Organizația Maritimă Internațională, Comisia Europeană, Cluburile P&I, Oil Spill Response, Oil Spill Preparedness and Response Initiative for Black Sea and Caspian Sea, International Tankers Owner Pollution Federation, etc.



Marea Noastră

pentru

Marinarul sportiv episodul 2

comandor (r) veteran de război
Nicolae MUJICOV,
din Careul Marinarilor

Către Redacție

Între frumoasele aspecte ale vieții umane, legăturile sufletești dintre oameni în general și dintre marinari în special își au un loc deosebit. De aceea m-am gândit să vă propun spre publicare un articol despre un exemplu a unor asemenea marinari în devenire – elevi ai Școlii Navale.

Ne aflam cam pe la jumătatea lunii octombrie (1939) sau poate chiar pe la începutul ei. Echipa de volei a „Școlii Navale” este deja sudată, supraantrenată și clocotește de dorința exprimării – o confruntare cu un adversar, cu care ocazie să-și etaleze valoarea și să culeagă primii lauri ai victoriei. Nu știm care a fost organizatorul, dar iată că trebuie să ne prezentăm pe teren, în fața unui adversar adevărat.

Eram complet străini de mișcare și viața sportivă., în cazul nostru cea de volei, din Constanța. În scrut timp însă ne vom convinge că aceasta era în plină efervescență, iar jocul de volei constituia cel mai important aspect al acesteia. În paranteză spus, la această „viață” contribuiau mult comunitățile greacă și armeană din oraș.

Deci ne aflam în preajma debutului. El urma să se desfășoare pe un teren (astăzi dispensar) la intrarea în port dinspre „grăniceri”. Nu-mi aduc aminte cu cine urma să ne confruntăm. Dar importanța „meciului” era amplificată de faptul că pentru prima dată de la „încalzare” ieșeam și noi în lume. Pe atunci, neavând încă „țoale” de oraș, necunoscând încă noțiunile de bază ale regulamentului militar și cel mai important aspect – nu depusesem încă jurământul, cunoșteam Constanța numai prin ochi de civili, mai ales din perioada examenului de admitere din vara precedentă. Și auzeam de la cei mai „bătrâni”, sau originari din oraș, că Tomisul lui Ovidiu nu reprezenta numai „Tristele și Pontica” ci și prezența impunătoare a „maidanelor”, populate în special de divele liceului de fete. Unii chiar aveau și cunoștințe din această tagmă de locuitori ai Constanței.

Deci, urma o dublă întâlnire, cu adversarii din teren și cu reprezentantele viitoare noastre galerii, întrucât pot anticipa în aceste amintiri: am furat propriu-zis o bună parte din galeria feminină a

echipelor mai vechi, fapt pentru care nu am fost niciodată iertați de acestea.

Era o zi de sâmbătă. Meciul urma să se desfășoare în cursul după-amiezei și pregătirile materiale și mai ales cele spirituale erau în toi. Între altele, fusesem implorați de unul din camarazii noștri, Radu Drăgănescu zis „Frumușelu”, să-l luăm cu noi pe post de cărător de mingi și echipament, urmând ca această ocazie să-i dea posibilitatea de a se întâlni cu „Ica” (Ica Manguș, fiică de căpi-

În paranteză, cu „Guli” eram vechi cunoștințe încă din adolescență, iar Plache se lipise bine de mine încă de pe atunci. În toată această mică aventură extracazarmă nu ar fi fost nimic deosebit, dar unul din „degustători”, Plache, nu prea era încă obișnuit cu licorile lui Bachus și inevitabilul s-a produs, adică ridicătorul principal al echipei era crită, fapt observat mai târziu în timpul jocului.

În jurul terenului era prezentă o selectă galerie, a echipei cu care ne înfruntam, nu mai știu care din ele, și a noastră formată mai ales din elevii din anii mai mari, precum și din tineri ofițeri din frumoasa noastră armă, unii însoțiți chiar și de soții sau prietene.

Chiar de la primele schimbări de mingi peste fileu se observă o nesiguranță, o ezitare a echipei noastre. Ce se întâmpla? Plache se vede reușise a avea o dublă vedere, întrucât nu prea nimerea minge, iar dânsul reprezenta coordonatorul de joc și ridicătorul cel mai important la fileu pentru „cotoi”, bombardierul nr.1. Aburii lichidului consumat clandestin ceva mai înainte își făceau efectul. A urmat bineînțeles schimbarea „accidentatului” și lucrurile revin la normal, iar rezultatul a reprezentat prima noastră victorie adevărată (în cele



„Cotoi”, „Plache”, „Gloaba” - la fileu.
În planul îndepărtat galeria dominată de caschete albe.

tan de lungă cursă, îi va deveni soție). Trebuie să precizez că din anul nostru, anul I, numai noi jucătorii eram învoiți a părăsi incinta „cazarmei”.

Întâmplarea face ca „Domnul elev” Chiril Stepancovschi din anul III, să ne invite pe mine și pe Plache, la o mică „degustare de lichid” în podul Școlii Navale.

afirmate mai sus am autentificarea adevărului chiar de la Plache, pe care îl vizitam deseori în singurătatea invalidității sale actuale - 2008).

Acesta a fost începutul. A urmat angrenarea echipei în campionatul Constanța și prezența ei, mereu victorioasă, în întâlnirile desfășurate: campionat, cupe



tineret

etc. Ele, fără excepție, ne revin nouă, dar cel mai important câștig îl reprezenta galeria furată de la adversari.

Meciurile oficiale se desfășurau pe un teren amplasat sus, pe faleză, cam în dreptul locului unde azi coboară autobuzele din oraș, spre port. Școala Navală, care ocupa clădirile actualului Muzeu al Marinei, era la doi pași și veneam la teren în trening, complet echipați. Iar explozia prezenței noastre cu o impozantă galerie are loc în momentul în care nu a mai existat, pentru anul nostru de studii, consemn în cazarmă și mai ales, după depunerea jurământului militar.

Să spicuiam din figurile de bază ale galeriei acum semicunoscutelor echipe a Școlii Navale. În fruntea uniformelor îl situăm pe „Nea Nițu Voinescu”, pe atunci locotenent-comandorul Victor Voinescu (viitor Cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul”). Mai apăreau ici și acolo câte un căpitan, nicaiva locotenenti, dar mai ales aspiranți, majoritatea din cei de la Școala de Aplicații (promoțiile 1937 și 1938) – Popescu Gheorghe (Bonzo), Apostolescu Coco, Petreanu zis „Măciucă”, Buruiană Gabi, sau mai vechii Mănescu Gheorghe și Jean Marin Dumitriu, ambii din promoția 1936. Acesta din urmă, cu reale clăități în acest joc sportiv, va intra în unele perioade în componența echipei, mai ales la jocurile neoficiale. Această apropiere se datora în bună parte și faptului că ofițerul (șeful promoției sale), va face parte din corpul didactic al Școlii o bună perioadă de timp. Odată cu aceștia erau nelipsite de pe banca galeriei cele două surori ale lui J.M. Dumitrescu, Ica Manguș, și fete din familii cu rezonanță grecească ca Frangopol sau Carabiber (Fifi Carabiber va deveni soția lui Victor Gadidov). La toți aceștia putem adăuga și mai mulți din camarazii noștri de an, în special Aurel Cosma.

Cum pe acele vremuri sportul din țara noastră nu se prea bucura de săli specifice pentru activitatea din timpul iernii, iar voleiul de atunci nu reprezenta un joc de sală, abea în primăvară ne-am reluat activitatea competițională, cu același avânt și cu aceleași succese. Între timp Alin Petrescu și Ernest Pisarciuc sunt avansați aspiranți și echipa devine în totalitate proprietatea anului nostru.

va urma

Marea Noastră

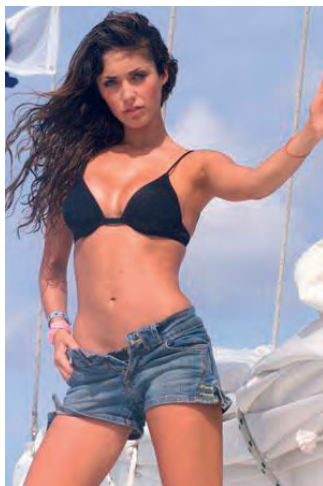
Adolescenti pe mare



Nichita STĂNESCU

Această mare e acoperită de adolescenți care învață mersul pe valuri, în picioare, mai rezemându-se cu brațul, de curenți, mai sprijinindu-se de-o rază țeapănă, de soare. Eu stau pe plaja-ntinsă tăiată-n unghi perfect și îi contemp lu ca la o debarcare. O flotă infinită de yole. Și aștept un pas greșit să văd, sau o alunecare măcar pân'la genunchi în valul diafan sunând sub lenta lor înaintare. Dar ei sunt zvelți și calmi, și simultan au și deprins să meargă pe valuri, în picioare.

PE MARE...



Flamura LNR

CÂTEVA DATE DESPRE FOCA MĂRII NEGRE - (*Monachus monachus*, Hermann - 1779), O SPECIE ASTĂZI DISPĂRUTĂ

dr. Nicolae C. PAPADOPOUL,
drd. Angelica CURLISCA
Complexul Muzeal de Științe
ale Naturii Constanța

În acești ani, poveștile cu „.... A fost odată, o focă a Mării Negre” devin din ce în ce mai greu credibile, așa după cum mulți te privesc cu neîncredere atunci când rememorezi că, în anii '50 și evident înainte de ei, întinderile albastre ale MĂRII erau gazda bună pentru cârduri mari de scrumbie albastră și pălămidă, cârduri ades însoțite de grupuri compacte de delfini.

De unde vine această neîncredere, ades ferm exprimată? Poate de la verile de azi, sufocant de tropicalizate ale litoralului, de la apele sale ades tulburi, încărcate de alge, poate de la ideea că nimic nu scapă întreg sub tăvălugul avalanșei antropice estivale, dar în mod sigur și de la ignoranța, de la slaba cunoaștere a unui trecut nu prea îndepărtat al MĂRII.

În acest context, ne-am gândit că este bine să scuturăm colbul istoriei și să aducem în prim plan povestea unui mamifer marin care a constituit cândva o emblematică prezență a litoralului de vest al Mării Negre.

Foca Mării Negre, *Monachus monachus*, Hermann – 1779, mai este cunoscută și sub următoarele denumiri populare: foca călugăr, foca cu burtă albă, vaca de mare, sau foca de Kaliakra, ultima denumire având în vedere locul de pe coasta bulgărească unde a format, cândva, o colonie importantă.

Aparținând familiei PHOCIDAE, din subordnul PINNIPEDIA al marelui grup al carnivorelor, foca de Marea Neagră este, prin excelență, o specie mediteraneană, cu ieșire în Atlanticul african până la Cap Blanc/ Mauritania și cu o prezență istorică în Marea Marmara și Marea Neagră.

Impactul dur al activităților pescărești, al industrializării acestora, dar mai ales evoluția sufocantă a turismului, invazia umană în locuri de coastă, altă dată uitate și sălbatice, au dus toate, treptat, la reducerea zonelor de habitat pentru această specie, arealul său devenind insular, disjunct.

Specia este azi semnalată în Marmara, dar și în zonele cu țarm încă sălbatic, stâncos, din Grecia sau Croația, la coastele Tunisiei, în insulele Canare, sau în Baia Levrier, de la sud de Cap Blanc, în Mauritania.

Fără a fi niciodată numeroasă, până la nivelul anilor '20-'30, foca călugăr a format

o colonie relativ stabilă pe stâncăriile de la Cap Kaliakra/Bulgaria, de unde exemplare izolate se aventurau ades și spre nord, spre coasta românească, ajungând a fi capturată în carmacele de la Sf. Gheorghe.

Declinul populației pontice începe în anii celui de-al doilea război mondial și se continuă în perioada anilor '50-'60, de excesivă industrializare a pescăriilor bulgărești și românești dar și odată cu creșterea interesului local pentru dezvoltarea turismului litoral.

Plecând de la istoriile pescărești ale carmagiilor de la gurile Dunării, semnalarea acestei foci în apele românești se oprește la anii '50.

În apele bulgărești de la Cap Kaliakra, acolo unde de fapt a existat nucleul populațional de bază, foca călugăr a fost semnalată până în anii 1971-1973, aceste ultime observații aparținând prof. dr. Trayan Trayanov (informație – dr. Violin Raykov/ IFA Varna 2008).

După toate datele de care dispunem azi, la nivelul anilor 2000-2008, foca de Marea Neagră, foca călugăr, poate fi considerată ca fiind dispărută din fauna marină locală. Rămân, pentru a puncta prezența sa în spațiul pontic, două repere istorice, două exemplare masculine, naturalizate: unul păstrat în muzeul Institutului pentru Pescuit și Acvacultura/IFA Varna Bulgaria; unul prezent în spațiul expozițional al Muzeului Național de Istorie Naturală „Grigore Antipa” București/România.

În arealul mediteranean și centru-est



Atlantic, foca călugăr este azi protejată, prin severe legislații naționale, fiind încă prezentă în apele insulelor Sporade, ale insulelor Dodecanez, pe litoralul insulei Karpathos, dar și pe coasta egeană a Greciei, pe coasta mediteraneană a Turciei și la „Côte des Phoques”/ Cap Blanc – Mauritania.

Care sunt cauzele dispariției acestei specii din Marea Neagră? Au concurat la aceasta: extinderea antropizării pe tot litoralul bulgăresco-romănesc; sofisticarea tehnicilor și a mijloacelor de pescuit, industrializarea pescăriilor; industrializarea excesivă a regiunii de coastă; creșterea numărului de porturi; creșterea numărului

plajelor amenajate și adiacent a activităților hoteliere estivale.

Acestora li se adaugă, mai mult decât orice, schimbarea structurală a ihtiofaunei din Marea Neagră, cu dispariția speciilor de talie mare (macroul și pălămida), și creșterea ponderii în pescuit a speciilor de talie mică (sprot, stavrid, hamsie, etc.) mai puțin capabile a suporta presiunea unei populații, fie ea mică, de pinnipede.

Acest minunat mamifer marin, extrem de timid și rezervat în raport cu vecinătatea oamenilor, este o focă cu blană, cu peri deși, scurți și elastici, de culoare brun-gri, cu pete albe pe abdomen, de unde și denumirea științifică mai veche de *Monachus albiventer*.

Atinge talii de 2,0 – 3,8 m și o greutate de 250-400 kg, masculii fiind mai mari. Este o specie nemigratoare, gregară, fiind foarte legată de locurile sale istorice de cantonament, preferând locurile izolate, plaje pustii sau cavități/peșteri din ariile de stâncării, ferite de vecinătatea oamenilor.

Se reproduce în tot timpul anului, în principal însă din august până în octombrie.

Puii de focă au la naștere dimensiuni între 80-100 cm și o greutate de 15-20 kg.

Trăiește în jur de 20-30 ani și este una din puținele specii de focă care se adaptează mai greu condițiilor de captivitate din oceanării/delfinari.

Denumirile străine ale focii călugăr sunt foarte asemănătoare între ele, subliniind preferința animalului pentru ariile izolate, ferite de efectele negative ale civilizației: bulg. - maty morya; eng.- monk seal; fr.- phoque - moine méditerranéen; it.- foca monacha; sp.- foca fraile; russ: cernomorskii tyleni; turk: akdeniz foku.

Reamintim multora din prietenii noștri marinari, ofițeri sau comandanți de navă din fosta flotă de pescuit expediționar românească, că focile întâlnite în apele mauritaneze, la așteptarea intrării pe canalul de la Nouadhibou erau din aceeași specie cu aceea despre care discutăm în acest articol.

Încercăm a fi optimiști, în așteptarea unor schimbări profunde la Marea Neagră, din ce în ce mai curată în ultimii ani, sperând să auzim, într-o seară liniștită de vară, cu cer înstelat și mare ondulată lin, lătratul scurt, repetat, dus de ecou, într-un loc de coastă mai liniștit, la Vadu sau la Sulina, unde vreți dumneavoastră, semnal al reîntoarcerii focii călugăr.

Să sperăm.....!



POEM MARINAR

*Sergiu MANDINESCU, (1926 - 1964) fost elev al
Liceului militar „Mihai Viteazul”*

La sânul odihnei ai vrea să te culci
Dar treci prin furtuni. De ce oare?
Visând liniști dulci, liniști dulci, liniști dulci,
Plutim pe neliniști amare.

De ce cu catargul speranțelor rupt,
Pe căi de dorințe și lupte,
Gonesc ne'nterupt, ne'nterupt, ne'nterupt,
Vieți doar de moarte 'nterupte?

Sub greul atâtor albastre furtuni,
Năierii de astăzi suspină.
De ce ca nebuni, ca nebuni, ca nebuni,
Vâslesc către-un cer de lumină?

Năierii de mâine vor ști naviga
Și ura din suflet să 'nece;
Și cald vor sfida, vor sfida, vor sfida,
Furtunilor clocotul rece.

Cu trombele mării la luptă s'or lua
Și ei vor învinge taifunul;
Atunci vor spera, vor spera, vor spera,
Sperând, vor lupta pân'la unul.

Năierii de mâine cântând vor porni
Prin șuer de rupte zăgazuri,
Iar noi vom dormi, vom dormi, vom dormi,
Sub verdele mării talazuri.



Prietenie

Nermin HOGEA, membră a L.N.R.

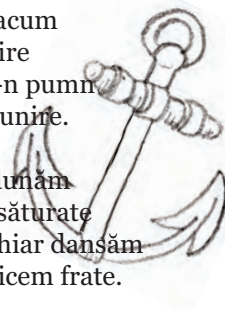


Noi am crescut la malul mării
În țipete de pescăruși
În colțul de sud-est al țării
Români, armeni, greci, turci și ruși.

Suntem prieteni și-acum
Nu s-a făcut deosebire
Ca degetele strânse-n pumn
Mai credem încă în unire.

Și la petreceri ne-adunăm
Bem și mâncăm pe săturate
Rădem, cântăm și chiar dansăm
Și când vorbim ne zicem frate.

Căci am crescut la malul mării
În țipete de pescăruși
Suntem cu toții fiii țării
Români, armeni, greci, turci și ruși.



Pescarul

Pe lună plină, lângă mare,
O umbră străjuiește malul
Tăcere-adâncă. Numai valul
Îi poartă masca către zare.

Din când în când, săgeți de pene
Sub clarul Lunii se desprind,
În liniștea ce din străfund
Se-mbată-n cântec de sirene

Doar umbra-stâncă nemișcată
Lângă altarul jertfelor, tăcut,
Împărștie într-un țesut
O plasă fină, belstemată.

În ea, când Luna se destramă,
Se-adună arginți cu vâsle tremurânde
Ce vor de moarte să mai scape
Plătind prea scump a vieții vamă.

O ultimă și tristă binecuvîntare
Pescarului și peștilor în agonie,
Nici când aflați în dușmănie,
Trimite-n unde prea bătrâna mare.

*prof. Elena STĂNESCU,
membru al Consiliului Director al filialei L.N.R. Constanța
1 aprilie 2009*

continuare de la pg. 37

La 30 noiembrie 1854 un firman semnat de Mohamed Said precizează detaliile referitoare la concesiune: durata concesiunii este fixată la 99 de ani; la expirarea termenului „Compania Internațională a Canalului Suez” urma să intre în proprietatea statului egiptean; conducerea companiei se încredințează d-lui Ferdinand Lesseps; beneficiile din exploatarea canalului urmau să fie repartizate astfel: 15% guvernului egiptean, 10% membrilor fondatori ai companiei și 75% acționarilor.

Capitalul companiei a fost fixat la 250 milioane franci, împărțiți în 400.000 de acțiuni, a câte 500 franci acțiunea.

Surprinsă neplăcut de evoluția evenimentelor derulate la Cairo, Londra intervine pe lângă guvernul de la Constantinopol pentru a împiedica ratificarea concesiunii de către sultan; reamintim că Egiptul era teritoriu sub suzeranitate otomană din anul 1517.

În paralel cu acțiunile guvernului de la Londra, Lesseps călătorește, la rândul său, prin capitalele europene, reușind să obțină adeziunea la proiectul său din partea Germaniei, Austriei, Italiei, Olandei, Rusiei și Vaticanului.

Încurajat în demersurile sale, Lesseps dă prima lovitură de târnacop pe șantierul viitorului canal la 25 aprilie 1859, fără să mai aștepte aprobarea guvernului de la Constantinopol; de altfel aceasta va veni cu 17 ani mai târziu, în martie 1886, la intervenția lui Napoleon al III-lea (1852-1870), adresată sultanului.

Săparea albiei canalului, terasamentele și realizarea dotărilor necesare unei bune desfășurări a navigației pe canal au durat 10 ani și 6 luni, grandioasa lucrare fiind dată spre exploatare la **17 noiembrie 1869**, cu 140 de ani în urmă.

Inițial, la săparea canalului a fost folosită munca forțată a 20.000 de felahi (țărani egipteni) puși la dispoziția lui Lesseps de către prietenul și sprijinitorul său, suveranul Mohamed Said.

Ulterior, survenind moartea neprevăzută a acestuia, la care s-au adăugat criticile opiniei publice internaționale, s-a renunțat la munca forțată a felahilor.

Pentru continuarea lucrărilor, Lesseps aduce pe șantier utilaje mecanice performante, care vor mări productivitatea

muncii. În paralel cu această acțiune, pentru planificarea și conducerea lucrărilor angajează ingineri și mari antreprenori din țările Europei; aceștia au adus cu ei lucrători calificați (excavatoriști, fierari-betoniști, zidari, dul-

adâncimea este mai mare permițând tranzitarea canalului de către nave cu un deplasament de până la 150.000 tone.

Pentru realizarea albiei canalului s-au săpat inițial 74 milioane metri cubi de pământ, nămol și nisip; după darea în folosință, cu ocazia lucrărilor de întreținere, la acestea s-au adăugat alte 325 milioane metri cubi de săpături.

De regulă, canalul este traversat zilnic de trei convoaie: două către sud, spre Marea Roșie și unul către nord, spre Marea Mediterană. Tranzitarea de la Port Said la Suez durează între 11 și 16 ore; viteza navelor este limitată la aproximativ 8 Nd, pentru prevenirea erodării malurilor de către valurile produse de navele aflate în tranzit pe canal.

Prin prevederile Convenției de la Constantinopol din 28 octombrie 1888, semnată de Anglia, Franța, Germania, Austria, Spania, Italia, Rusia, Țările de Jos și Turcia, Canalul Suez are statut internațional; el este liber și deschis tuturor navelor comerciale sau militare, indiferent de pavilion, atât în timp de pace, cât și în timp de război.

Prin scurtarea distanțelor dintre porturile europene și cele din bazinul Oceanului Indian cu aproximativ 50%, Canalul Suez și-a dovedit pe deplin eficiența economică încă din primul an de dăre în funcțiune; astfel, dacă în 1870 canalul a fost tranzitat de 486 nave, cu un volum de 630.000 tone marfă și 26.759 de pasageri, în 1900, după 30 de ani, cifrele au crescut la 3441 nave, cu un volum de 13.700.000 tone marfă și 282.500 pasageri.

În prezent, Canalul Suez este tranzitat zilnic în medie de 50 de nave, acestea transportând anual pe canal peste 300 milioane tone marfă. Este important de subliniat că din punct de vedere al structurii mărfurilor tranzitate prin „Suez”, a crescut de la an la an ponderea petrolului transportat pe canal. Marile tancuri petroliere încărcă prețiosul combustibil în porturile arabe limitrofe Golfului Persic și îl descarcă în rezervoarele marilor porturi europene: Anvers, Rotterdam, Londra, Hamburg ș.a.

Eficiența construcției navale a lui Ferdinand Lesseps este confirmată și de veniturile aduse de aceasta Companiei Internaționale a Canalului Suez. În acest sens, bilanțul financiar, încheiat la 31.12.1910 arăta pentru administrația companiei încasări de 5.217.400 lire sterline; numai guvernul egiptean încasa de la canal

17 noiembrie 2009 - 140 de ani de la inaugurarea Canalului Suez

ANIVERSARE



gheri etc) recrutați nu din Egipt, ci liberi angajați din țări ca Franța, Italia, Grecia, Spania, Maroc, Algeria ș.a.

La 6 ani de la deschiderea lucrărilor la gigantul obiectiv naval, Ferdinand Lesseps a invitat peste 100 de armatori, industriași, bancheri și alți oameni de afaceri ca să viziteze șantierul viitorului canal. La încheierea vizitei aceștia au rămas entuziasmați de ceea ce au văzut, apreciind în același timp elogios ospitalitatea amfitrionului. Concluzia: Lesseps câștigase bătălia pentru „Suez”.

În continuare voi prezenta câteva **date tehnice constructive și performanțe economice**.

Albia canalului are o lungime de 163 km și o lățime, astăzi, de 300 metri, în punctul cel mai îngust în albie.

Adâncimea, la finalizarea lucrărilor în 1869, era de numai 7,6 metri; în prezent, ca urmare a lucrărilor în albie, executate în timp de către administrația canalului,



o redevență de 300.000 lire sterline anual.

Festivitatea de inaugurare a canalului a avut loc la 17 noiembrie 1869. Activitățile din programul unei sărbători cu totul de-

osebite s-au desfășurat la Port Said, orașul-port de la Marea Mediterană, de unde navele se angajează pe canal; acestea au fost prezidate de împărăteasa Eugenia, soția lui Napoleon al III-lea și de Ismail Pașa, vice-regele țării gazdă, Egipt.

La ceremonia inaugurării Canalului Suez au participat, ca invitați, personalități de rangul cel mai înalt; au fost prezente capete încoronate din Egipt, Franz Joseph – împăratul Austriei, prințul de Wales al Marii Britanii, prinții moștenitori ai Prusiei și ai Țărilor de Jos, reprezentanți ai 40 de națiuni, precum și un număr mare de savanți, scriitori, artiști ș.a.

La început a fost celebrată o slujbă religioasă, după care în acordurile muzicii operei „Aida” de Giuseppe Verdi, al cărei libret este inspirat din istoria Egiptului, împărăteasa Eugenia și invitații au urcat schela la bordul yachtului imperial „L'Aigle”. În aceste momente emoționante, marile agenții de

presă, ziarele din toate țările lumii anunțau marele eveniment naval.

Yachtul imperial, cu marele pavoz arborat, în fruntea unui convoi de 50 de nave, a tranzitat întregul canal de la Port Said la Suez. Pe durata marșului, mulțimea adunată pe malurile canalului, entuziasmată, aclama trecerea navelor.

La 20 noiembrie 1869, după trei zile de serbări, baluri și spectacole specific arabe, formația de nave a intrat în Marea Roșie; a fost prima tranzitare a Canalului Suez, eveniment memorabil consemnat în paginile tuturor ziarelor vremii.

Apreciindu-se marile servicii aduse Franței, la 25 aprilie 1885, Academia Franceză l-a primit pe Ferdinand Lesseps în rândul membrilor ei. La ședința înaltului for academic, cu acest prilej se aflau în sală nume celebre cunoscute nouă, ca: Victor Hugo, Alexandre Dumas, savantul Louis Pasteur, criticul literar H. Taine ș.a.

La 26 aprilie 1956, sub președinția colonelului Gamal Abdel Naser Compania Internațională a Canalului Suez a fost naționalizată, în prezent compania aflându-se în proprietatea statului egiptean.

IN MEMORIAM

Contraamiral inginer CONSTANTIN TOMESCU



S-a născut la Galați la 30 ianuarie 1922 dintr-o familie de navigatori. Tatăl, toată cariera și-a desfășurat-o în calitate de comandant de navă fluvială de pasageri, executând marșuri cu turiști pe Dunărea de Sus (Viena - Regensburg). Veteran al primului război mondial.

A urmat cursurile primare și liceale la Galați. La Liceul „Vasile Alecsandri” a fost premiantul I în toți cei 8 ani de liceu, secția reală, terminând cu diploma de bacalaureat în iunie 1941. A fost trecut pe placa de marmură a liceului ca fiind unicat, având medii mari și numai premiul I.

În perioada 1941 - 1943 la îndemnul tatălui sau se înscrie la examenul de admitere în Școala Navală, reușind pe locul I.

În iulie 1943 este avansat la gradul de aspirant, șef al promoției DECEBAL. Din cei 23 de aspiranți i s-a conferit sabia de șef de promoție ofițeri de marină 1943 - pe care era inscripționat citatul latin „AUDACES FORTUNA JUVAT” (norocul îi ajută pe cei îndrăzneți) și semnau conducătorul statului Mareșal Ion Antonescu și Regele României Mihai I.

Fiind în plin război, ca șef de promoție și-a ales nave de luptă. A fost ambarcat ca ajutor ofițer cu navigația pe Distrugătoarele Ferdinand și Maria în tot restul războiului 1 iulie 1943 - 23 august 1944. A îndeplinit și funcția de adjutant al comandantului escadrilei de Distrugătoare.

În urma atacului samavolnic al trupelor rusești la capturarea

navelor flotei militare din noaptea de 5 septembrie 1944, este scos de la bordul navei, fiind impus de baionetele rusești și pus sub pază pe dana militară.

În urma unui ordin de colaborare între Ministerul de război și Ministerul învățământului, împreună cu alți colegi este detașat pentru a absolvi Institutul Politehnic București. În perioada celor 5 ani de facultate ca aspirant, ofițer activ al Marinei militare, numai cu solda de grad, obține la sfârșitul perioadei diploma de inginer electromecanic.

Întors în marina militară ocupă funcția de inginer pe linie tehnică, ajungând până la funcția de Locțiitor tehnic al Comandantului Marinei militare. Atunci a fost avansat la gradul de contraamiral inginer. În cariera de ofițer a fost și șeful Catedrei tehnico-științifice o perioadă de 3 ani la Școala Militară Superioară de marină (S.M.S.M.). Fiind solicitat de CNST (Consiliul Național pentru Știință și Tehnologie), este numit Director la I.R.C.M. (Institutul Român de Cercetări Marine) unde a funcționat șapte ani. A ieșit la pensie la -vârsta de 60 ani. Ca pensionar a fost ales președinte la C.A.R.P. Constanța (Casa de Ajutor Reciproc a Pensionarilor) în perioada 1992 - 1997).

Om capabil, inteligent, bun matematician, serios, om de caracter.

„Unchiul Tom” cum i se mai spunea, a fost fire blajină cu frica de Dumnezeu. N-a făcut rău nimănui.

S-a stins din viață la 16 septembrie 2009.

Dumnezeu să-l aibă în paza Lui cea dreaptă.

Cam fl. (r) ing. Corneliu ENĂCHESCU



MAI 2009

Conferința pe țară din 16 mai 2009 a LNR a stabilit strategia de urmat în următorii patru ani, document intitulat:

Discursul contraamiralului de flotilă (r) ing. Marian Ioan, la Conferința pe țară a LNR, din 16 mai 2009, cu prilejul alegerii sale în funcția de președinte al Ligii Navale Române

OBIECTIVELE GENERALE ALE LNR PENTRU PERIOADA 2009-2013

1. LNR, asociație de utilitate publică, de promovare și apărare a intereselor navale ale României, își va păstra caracterul de asociație de cultură și propagandă marinărească, neguvernamentală, nonprofit și în afara oricărui grupări politice, urmărind ca întreaga sa activitate să cultive atașamentul și interesul față de marină și viața marinărească, a respectului față de mediul marin și fluvial, popularizarea Marinei Române și tradițiilor sale, dezvoltarea sporturilor nautice și a turismului pe apă;

2. În anul 2013 LNR va împlini 85 de ani de la înființare. Se vor organiza de către C.D.N și filiale activități închinute acestui eveniment, între care o sesiune de comunicări științifice privind importanța și rolul LNR de-a lungul existenței sale;

3. Se va urmări extinderea ariei de acțiune a LNR, filialele (sucursalele) accentuând munca de atragere în rândurile asociației de noi membri – în special din rândurile tineretului, iar C.D.N. sporind eforturile pentru înființarea de noi filiale în orașele port dunărene;

4. În scopul păstrării tradițiilor marinărești, se va organiza și desfășura activități cultural-sportive, respectând sărbătorile specifice ca Ziua Mării Negre, Ziua Marinei, Ziua Apelor, Ziua Eroilor, Ziua Dunării; se vor comemora evenimente de mare importanță pentru Marina Română, se vor evoca eroi și personalități care au contribuit în mod deosebit la crearea și dezvoltarea flotei noastre;

5. Va fi sporită preocuparea de consolidare și extindere a relațiilor cu instituții și organizații care au tangență cu scopurile LNR. În mod deosebit, C.D.N. se va îngriji de consolidarea și extinderea relațiilor sale cu asociații similare din străinătate. De asemenea se va pune accent pe îmbunătățirea colaborării cu mass-media centrală și locală;

6. O atenție deosebită va fi acordată răspândirii, în special în rândurile tineretului, a cunoștințelor elementare marinărești, siguranța navigației, activitatea portuară, cercetarea și învățământul marinăresc, dezvoltării turismului și sporturilor nautice, protecția mediului marin și fluvial și legislația în vigoare referitoare la aceste domenii de activitate;

7. Se va pune un accent deosebit pe coordonarea activităților editoriale și publicistice, urmărind îmbunătățirea nivelului de prezentare, atât din punct de vedere grafic, cât și al conținutului revistelor și publicațiilor care apar sub egida LNR, precum și reactualizările și actualizarea permanentă a paginii de internet LNR;

8. În mod deosebit, C.D.N. va sesiza organele centrale și locale ale puterii de stat până la Guvern și Președinție, precum și opinia publică, asupra unor probleme economice și sociale și de altă natură privind Marina Română și interesele pe apă ale țării.

Vă rog să mi se acorde dreptul de a avea cele mai mari emoții în raport cu emoțiile invocate de antevorbitorii mei. Am încercat să fac o statistică a categoriilor socio-profesionale reprezentate în sală, pentru a găsi formula cea mai bună de adresare. Cred, însă, că cea mai bună formulă este aceasta:

Doamnelor și domnilor iubitori ai navelor și ai văzduhului naval care este apa,

Dumnezeu i-a dat României în dar o mare, iar la poale i-a așternut un fluviu. Depinde numai de fiii ei, ai României, cum îi valorifică darul de la Dumnezeu. Știm că există autorități care înglobează priceperea, mijloacele și resursele necesare valorificării acestui dar. Nu-i suficient, însă. Mai trebuie și puțină dragoste. Iar Liga Navală, îndrăznesc a spera că este păstrătoare, continuatoare dar și promotoare a acestei iubiri. Probabil nu suntem

singurii, dar, cu siguranță trebuie să fim cei mai iubitori.



Nu sunt un dușman al activităților protocolare sau de reprezentare, dar nu cred în activitățile protocolare care se constituie în scop în sine. Vreau să spun că noi ne vom fi împlinit menirea nu atunci când vom fi bifat cât mai multe activități protocolare sau de reprezentare, ci atunci când numărul candidaților la toate

formele de învățământ de marină va fi mai mare decât numărul de locuri scoase la concurs și atunci când Liga Navală va putea formula opinii care vor fi luate în seamă, fie că le va formula din proprie inițiativă, fie că le va formula la cererea altor organisme sau instituții. Și, îndrăznesc a adăuga, cu speranța că nu voi supăra pe nimeni, atunci când media de vârstă din această sală va deveni mai scăzută, dar nu numai pe cale naturală și prin invitarea unor grupe de copii cu vârste sub 10 ani.

Istoria și tradițiile sunt de neînlucuit, din ele venim, dar dacă rămânem la a le admira ar însemna să le anulăm rolul de motor și să ne rezumăm la a le contempla. Anumite tradiții nu mai corespund zilelor noastre, nu mai pot fi preluate așa cum sunt, dar nimeni nu ne împiedică să le actualizăm. Ele, tradițiile, ne stau la îndemână și ne așteaptă să ne aplecăm asupra lor cu înțelepciune. Noi trebuie să contribuim astăzi, la nașterea tradițiilor pentru generațiile viitoare.

Înțeleg NU că mi s-a făcut o onoare ci că mi s-a repartizat o responsabilitate. Onorat mă simt doar eu, pentru că mi s-a repartizat această responsabilitate. Știu că o parte din voturi mi-au fost acordate pe bază de încredere, dar mai știu și că o altă parte din voturi mi-au fost acordate ca o expresie a speranței. Nu pot înșela încrederea și aș fi profund nefericit dacă aș năruir speranțele. Îmi doresc să nu fiu în situația ca



acum, la 45 de ani de când am intrat pe porțile Scolii Superioare de Ofițeri de Marină, să interpretez rolul unui simplu „paiet Makarov”.

Întrucât mi s-a cerut din sală să spun câteva cuvinte despre mine, vă voi spune că sunt născut în anul 1946, am absolvit liceul militar „Dimitrie Cantemir”, Școala Militară Superioară de Ofițeri de Marină promoția august 1968 și Facultatea de Nave a Universității din Galați. Am lucrat în Marină până în 1984 când am fost mutat la Statul Major General. Am lucrat în Direcția Informații militare până la trecerea în rezervă, fiind atașat militar în Japonia, în perioada 1990 -1992.

La sfârșitul unei conferințe lungi, cel mai bun este un discurs scurt.

Vă mulțumesc și pentru încrederea, dar și pentru speranța cu care m-ați investit! Urez tuturor membrilor Ligii Navale multă sănătate, iar Ligii îi urez să „zdrobească” inimile cât mai multor tineri și să atragă cât mai multe valori materiale și spirituale în jurul său!

Să ne dea Dumnezeu vânt bun, din pupa, cu toate semnificațiile acestei urări!

Iunie 2009

Consiliul Director Național

Conducerea LNR în vizită la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Pe data de 17 iunie 2009, președintele Ligii Navale Române, contraamiralul de flotilă (r) Marian IOAN, însoțit de vicepreședinți ai Consiliului Director Național al LNR a avut o întâlnire cu secretarul de stat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii Valentin PREDA. Au fost discutate aspecte ale colaborării dintre MTI și LNR în vederea identificării unor modalități mai eficiente de colaborare spre punerea în valoare a potențialului și disponibilităților LNR. S-a convenit ca discuțiile să continue, în special pe aspecte de ordin concret pentru găsirea unor soluții practice.

Redacția revistei „Marea Noastră”

Filiala București

Ziua Apelor României

La Palatul Cercului Militar Național din București, Careul Tineretului a desfășurat în ziua de **9 iunie 2009**, o amplă activitate culturală dedicată Zilei Apelor României.

La început s-a vernisat expoziția de pictură și sculptură „APA în viziunea artiștilor români”. Au expus 24 de pictori și 6 sculptori.

Un moment deosebit al manifestării a fost lansarea a trei cărți. Acestea sunt: romanul „Trăind printre lupii de mare” de Mircea Novac, romanul „Ființă dificil de fixat” și volumul de versuri „Maimuța de mătase”, ambele de Elena Toma.

Participanților li s-au oferit CD-uri cu cântece interpretate de formația „Triolet”, fondată și condusă de profesoara Arta Marina Barbu, liderul membrilor juniori ai LNR din Capitală.

A urmat un recital susținut de grupurile de copii „Pardon” și „Carisma” din Pitești, laureate ale Festivalului copiilor de la Mamaia.

Manifestarea s-a încheiat cu un recital de poezie susținut de cinci poeți, simpatizanți ai Ligii Navale Române.

În organizarea întregii activități Careul Tineretului a avut următorii parteneri: Statul Major al Forțelor Navale, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Federația Română de Yachting, Yacht Club Regal Român, Palatul Cercului Militar Național.

Sponsori au fost: Yacht Club Regal Român și S.C. Hipocrate

2000 S.R.L.

Meritorie este contribuția la reușita acestei ample manifestări a conducătorului Careului Tineretului, comandantul de lungă cursă Mihnea Bolintineanu. Organizator principal a fost ofițerul maritim 2 Laurențiu Macarie, membru al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române.

A participat președintele LNR, contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian Ioan și un numeros public.

Ziua Dunării la Giurgiu

Pentru a treia oară consecutiv, filiala LNR București, împreună cu **sucursala LNR Giurgiu**, au sărbătorit la 27 iunie 2009: Ziua Apelor Române (24 iunie), Ziua mondială a pescuitului și pescarilor (27 iunie) și Ziua Dunării (29 iunie).

Ca de fiecare dată evenimentul a avut loc la piciorul podului dunărean, pe brațul Ara din Giurgiu, loc mirific, liniștit și răcoros. Vremea bună i-a îmbiat pe participanți la plajă, înot și un prânz pescăresc.

Despre semnificația celor trei sărbători a vorbit comandorul (r) Dumitru Cucu, președintele sucursalei LNR Giurgiu, completat de comandorul (r) Florea Ionescu, președintele filialei București a LNR. Au fost afișate fotografiile color realizate de Mihai Lucian Căciuleanu, mulți ani ofițer pe navele flotei de pescuit oceanic. Inginerul Ion Nedelescu a oficiat botezul Dunării.

Din București au participat 50 membri ai LNR, transportul fiind asigurat de un autocar pus la dispoziție de SC „Filaret” SA, prin grija contraamiralului (r) ing. Ioan Chiril, președintele de onoare al filialei București a Ligii Navale Române.

Ing. Ilarion Barbu

Filiala Drobeta-Turnu Severin

Prezentare de cărți cu subiecte de marină

Într-un cadru deosebit de plăcut, la bordul navei de croazieră „FLAMINGO”, în ziua de 11 iunie 2009, Liga Navală Română, filiala Drobeta Turnu Severin a organizat o prezentare de carte cu specific marinăresc: Dictionarul marinarilor români – autor cdor dr. Marian MOȘNEAGU; Tratat de navigație maritimă, vol I, Navigația clasică, vol II; Navigația modernă – autor cdor (r) dr. în Științe matematice Stelian COJOCARU; Manualul conducătorului de ambarcațiuni cu motor pentru agrement – autori – dr. ing. Mihai GHIBA și Florin OPREA

La această prezentare au participat contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian IOAN – președintele Ligii Navale Române, viceamiralul (r) dr. ing. Ioan Alexandru PLĂVICIOSU - vicepreședinte al Consiliului Director Național al L.N.R., domnul Ion CIUPITU – decan Universitatea din Craiova – Departamentul de Științe Aplicate, Navigație și Protecția Mediului, profesorul Petre PĂTRĂȘANU – directorul Liceul de Marină Orșova, televiziunea locală R.T.S. precum și alți membri și simpatizanți ai L.N.R.

Cu acest prilej dr. ing. Mihai GHIBA – președintele filialei Drobeta Turnu Severin a făcut o scurtă prezentare a lucrărilor de mai sus și a înmănat câte un exemplar participanților.

Postul de televiziune R.T.S. a realizat cu acest prilej un reportaj și interviuri cu participanții la manifestare.

M.G.



Filiala Constanța

Simpozion național

La 20 iunie 2009, mai mulți membri ai LNR au participat la Simpozionul național „130 de ani de presă românească în Dobrogea”. La 23 iunie 1879 a apărut, la Tulcea, prima publicație în limba română intitulată „Steaua Dobrogei”.

La acest simpozion, care a avut loc la Universitatea „Ovidius” din Constanța, au prezentat comunicări științifice mai mulți membri ai LNR, astfel: prof. univ. dr. Valentin Ciorbea, cdor. (r) lector univ. dr. Ioan Damaschin (coautor cu dr. Mariana Păvăloiu al comunicării „Presa de marină în perioada interbelică”), ing. Petre Covacef, cam. (r) George Petre care a abordat tema „1931-2009. Retrospectivă Marea Noastră”. Moderatorul simpozionului a fost conf. univ. dr. Aurelia Lăpușan, secretar științific al Asociației Române de Istorie a Presei. Cei care au prezentat comunicări științifice au fost distinși cu „DIPLOMA ANIVERSARĂ 130 de ani de presă românească în Dobrogea”.

Anul Internațional al Astronomiei - 2009

La 26 iunie 2009, la Constanța, a avut loc Masa rotundă cu tema „Navigația astronomică în mileniul III”.

Evenimentul a fost organizat de Complexul Muzeal de Științe ale Naturii Constanța (instituție în cadrul căreia se află și un Planetariu), Liga Navală Română, filiala Constanța, Yacht Club Regal Român și Universitatea Maritimă Constanța. Lucrările s-au desfășurat sub patronajul Comisiei Naționale a României pentru UNESCO, Autorității Navale Române și Consiliului Județean Constanța. În sala de conferințe a Complexului Muzeal a fost prezent un numeros public.

După citirea Mesajului CNR pentru UNESCO, a fost prezentată prima expunere de către contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte al Consiliului Director Național al Ligii Navale Române, redactor-șef al revistei „Marea Noastră” despre „Contextul actual al dezvoltării cunoștințelor de navigație maritimă”. Au urmat expunerile: „Principiile astronomice ale navigației satelitare” (lector univ. Sergiu Lupu, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”), „Perspectiva navigației astronomice în viziunea Convențiilor internaționale” (clc Ion Pană, Autoritatea Navală Română-ANR), „Analiza tendințelor existente în practica actuală a navigației” (clc Constantin Simion, ANR), „Agrementul nautic și navigația astronomică” (ing. Valerie Timofei, vicecomodor Yacht Club Regal Român), „Loxodroma și navigația astronomică” (clc Dumitru Mărășescu, membru al Ligii Navale Române, comandant instructor). La dezbateri s-a vorbit pe larg despre noi instrumente de navigație astronomică (conceperea unui sextant electronic la Catedra de Navigație a Universității Maritime) și necesitatea utilizării metodelor furnizate de navigația astronomică ca rezervă operațională la folosirea metodelor moderne. Despre studierea navigației astronomice au vorbit mai mulți specialiști-profesori care au predat acest curs zeci de ani, iar viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președinte de onoare al LNR (vreme de 20 de ani comandant al Academiei Navale și profesor de Navigație), a formulat o serie de concluzii importante.

În cadrul Comitetului de organizare au desfășurat o amplă activitate: amiralul (r) dr. Traian Atanasiu, profesor de Navigație Astronomică, dr. Nicolae C. Papadopol, membru al Ligii Navale Române, director științific al Complexului Muzeal, organizator principal, contraamiralul (r) George Petre, comandorul (r) dr. Aurel Constantin, prim vicepreședinte al Consiliului Director al filialei Constanța a LNR ș.a.

Petre GEORGESCU

Ziua Apelor României la Constanța

Marti 30 iunie 2009, la Constanța a avut loc Simpozionul „Apele României”, organizat de LNR filiala Constanța și Complexul Muzeal de Științe ale Naturii. Dintre numeroasele comunicări prezentate a atras atenția prin valoarea științifică deosebită studiul cu tema „Hidrotoponomia apelor României” al dr. (în Filologie) Mirela Buzatu, specialist la Direcția Hidrografică Maritimă.

În cadrul manifestării au conferențiat: Cam.(ret.) dr. ing. Cornelii Cristescu – „Ziua Apelor Române”; dr. Nicolae Papadopol (C.M.Ș.N.) – „Câte ceva despre oamenii mării”; dr. Raluca Kerkman (C.M.Ș.N.) – „Incursiune în lumea microscopică a apelor marine”.

Pe lângă membrii ai instituțiilor organizatoare, la simpozion au mai participat reprezentanți ai: Agenției de Protecție a Mediului Constanța – dna. Luminița Goidea; Comisariatului Județean al Gărzii de Mediu – comisar șef ing. Vasile Petro; Direcției Hidrografice Maritime – cdor. Gheorghe STAIU; Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” – prof. univ. dr. Ali Beazit; Universității Maritime Constanța – conf. dr. Dumitru Brânză; Yacht Club Regal Român – dl. gen. bg. Oscar Benes; Organizației „Mare Nostrum” – dl. cdor (r.) Nicolae Munteanu; CERONAV Constanța – dl. director general ing. Dorel Popa; Asociației Absoventilor Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Nicolae P.

„Phoenix” pe urmele „Speranței” din „Toate pânzele sus”

Sâmbătă, 27 iunie 2009. În portul turistic Tomis-Constanța a avut loc festivitatea oficială de plecare într-o expediție transoceanică a velierului „Phoenix”, pe traseul urmat de corabia „Speranța” din romanul *Toate pânzele sus!* de Radu Tudoran.

Artizanii acestei aventuri sunt Marius Albu aflat la a treia călătorie circumterică pe mare, soția sa Eugenia Cătălina Albu (ei sunt echipajul micului velier, lung de 10 metri) și sponsorul principal și organizatorul misiunii transatlantice, Cornel Tăbăcaru. La eveniment au fost prezenți zeci de jurnaliști de la numeroase posturi de televiziune și de radio și de la multe ziare. Au fost prezenți actorii Ion Dichiseanu și Jean Constantin care au jucat în filmul „Toate pânzele sus!”, ecranizare a romanului omonim.



Vicepreședintele LNR, cam (r) George Petre, înmânează echipajului Mesajul de Drum Bun al LNR

Din partea Ligii Navale Române au participat: viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al Ligii Navale Române (LNR), contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR, redactor-șef al revistei „Marea Noastră”, comandor (r) Valentin Botezatu, vicepreședinte al filialei Constanța a LNR, comandor (r) Dan Ghimbășanu, secretarul aceleiași filiale și comandorul (r) Nicolae Ștefan,



membru în conducerea filialei constănțene a LNR.

Organizatorul festivității Cornel Tăbăcaru l-a invitat pe contraamiralul Petre să conducă momentul în care se urează echipajului DRUM BUN! Acestea a spus câteva cuvinte despre cel mai bun roman de aventuri pe mare și despre autorul acestuia, despre cei doi actori prezenti. Apoi îl prezintă pe Marius ALBU, absolvent al școlii de yachting al Ligii Navale Române, promoția 1993, mus al skiperului Mihaela Mușat (brevetată în Grecia) în primul voiaj transatlantic, ajuns un excelent skiper de velier în croaziere transoceanice. S-a transmis apoi mesajul de Drum bun din partea LNR și apoi al Asociației Absolvenților Academiei Navale (președinte comandorul Botezatu). Contraamiralul Petre a dat citire următorului mesaj adresat de președintele LNR: „Cu speranța că veți regăsi...„Speranța”, vă urez vânt bun de pupa și vă ofer un suflu bun din...inimă!

Contraamiral de flotilă (r) inginer Marian IOAN, Președintele Ligii Navale Române, Fost „timonier de regată”...pe Siutghiul anilor de studenție navală.

După aceea a prezentat Scrisoarea deschisă adresată de veliști membri ai LNR. Ea arată astfel:

Domnului Marius Albu,

Mândri că ați absolvit Școala de yachting la Liga Navală Română, în Constanța, promoția 1993, noi cei împătimiți de navigația cu vele, urăm echipajului ambarcațiunii „Phoenix” drum bun până la „capul pământului” care, zicea încurajator Anton Lupan către echipajul „SPERANȚEI”, „nu-i un drum chiar așa de greu de făcut... în loc să faci de douăzeci de ori (de nenumărate ori!) drumul de-aici (de la Sulina) până la Pireu...”

Urări pentru domnul Marius Albu și însoțitorii săi,

Mergeți cu bine pe urmele „SPERANȚEI”, care la 21 iulie 1881, pornea la drum cu toate pânzele sus.

Să aveți izbânda în lupta cu vânturile și valurile, amintindu-vă că SPERANȚA gonea tare cu un vânt bun, cu „pavilionul românesc fluturând pe catarg”, schimbându-și leganarea și gama foșnetului bordajului de câte ori cutreera „nemărginitul ocean”.

În numele celor de mai jos semnează:

Viceamiral (r) ing. Ilie ȘTEFAN, președinte de onoare al Ligii Navale Române, fost velist sportiv de performanță la clasa STAR, fost președinte al Federației Române de Yachting, profesor de navigație cu vele la Școala de yachting a Ligii Navale Române.

Veliști membri ai Ligii Navale Române (LNR):

Contraamiral de flotilă (r) PETRE Zamfir, velist de performanță, fost comandant al Casei Vapor din Mamaia-bază a sporturilor nautice cu rame și cu vele, fost comandant al marelui velier „MIRCEA”, fost șef al Catedrei de Marinărie la Academia Navală și profesor de Navigație cu vele, veteran de război, membru al Consiliului Director al filialei Constanța a LNR; Contraamiral (r) George PETRE, redactorul șef al revistei Marea Noastră, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR, fost mus și skiper pe SNIPE, fost vicepreședinte al Federației Române de Canotaj și Yachting, în prezent profesor de Navigație cu vele; Contramiral (r) dr. ing. Corneliu CRISTESCU, președintele filialei Constanța a LNR, sportiv de performanță la clasa STAR; Profesor Domnica MICU, antrenor de yachting la Clubul Sportiv „Universitatea” Constanța, șeful Departamentului

Sporturi Nautice la LNR filiala Constanța; Profesor Alexandru MICU, multiplu campion național și balcanic la mai multe clase de yachturi; Comandor (r) Dan GHIMBĂȘANU, secretarul filialei Constanța a LNR, fost mus și skiper pe SNIPE.

Delegația LNR a oferit echipajului insigne și plachete ale LNR, revista „Marea Noastră” (numărul dedicat împlinirii a 70 de ani de la intrarea în serviciul Marinei române a marelui velier „Mircea”), cartea contraamiralului George Petre „Rememorari la tarmul marii” (apărută sub egida LNR), în care un capitol se referă la Radu Tudoran.

Velierul va pleca din Sulina (ca și „Speranța”), va traversa Mediterana și Atlanticul și va ajunge în Țara de Foc. Misiunea va dura doi ani. Apoi va începe o nouă aventură: trecerea prin strâmtoarea Magellan și navigația spre țară prin alte mări și oceane.

Petre GEORGESCU

Filiala Brăila

Ziua Dunării

La 27 și 28 iunie 2009 au avut loc și la Brăila, ca în toate localitățile dunărene din toate țările prin care curge marele fluviu european, manifestări prilejuite de ZIUA DUNĂRII.

Sâmbătă și duminică, 27 și 28 iunie 2009, membri ai filialei LNR Brăila au participat la manifestări dedicate Zilei Dunării (29 iunie) printre care: acțiuni de ecologizare pe malul Dunării, concursuri de înot (au participat 12 fete și opt băieți), de cultură generală, întreceri de caiac-canoe, demonstrații de asamblare a unor navomodele, demonstrații practice de noduri marinărești. S-au acordat premii în bani și obiecte.

În incinta bazinului, profesorul Mihai Țărlungă, împreună cu elevii de la Cercul Navomodele al Palatului Copiilor și Elevilor Brăila, au făcut o demonstrație de asamblare a unei machete de navă și au prezentat diferite tipuri de ambarcațiuni. Demonstrația de noduri marinărești a fost susținută de doi maiștri militari clasa I, din cadrul Serviciului Fluvial: Costică Apostu și Dan Carapetru.

cdor (r) Alexandru IORDAN

IULIE 2009

Consiliul Director Național

Festivitate de absolvire la Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN”

La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc vineri, 31 iulie 2009, ceremonia de absolvire a ofițerilor ingineri militari și civili, precum și a maiștrilor militari ai Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

În cadrul manifestării a avut loc și avansarea la gradul de aspirant a promoției 2005-2009 a Facultății de Marină Militară și acordarea gradului de aspirant în rezervă absolvenților Facultății de Marină Civilă.

Remarcăm prezența la festivitate a șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă. La acest important



eveniment pentru absolvenții celor două instituții au participat reprezentanți ai autorităților centrale și locale, ai Ministerului Apărării Naționale, personalități ale vieții publice și universitare constănțene, reprezentanți ai instituțiilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului naval și al activităților portuare, reprezentanți ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, rude și prieteni. Printre cei invitați s-a aflat și președintele Ligii Navale Române, contraamiral de flotilă (r) ing. Marian IOAN. În alocuțiunea rostită cu acest prilej, președintele LNR a reliefat frumusețea și importanța carierei pe care și-au ales-o absolvenții, apreciindu-i pe aceștia ca «viitori însuflețitori ai navelor». De asemenea, vorbitorul a subliniat caracterul apolitic și de utilitate publică al L.N.R., accentuând asupra faptului că marinarii, în rândul cărora au intrat și proaspeții absolvenți, sunt cei mai buni purtători de imagine ai idealurilor L.N.R.



Șefii de promoții

Din partea L.N.R., președintele Ligii a acordat tuturor șefilor de promoții carnetul de membru al Ligii Navale Române, cu cotizația plătită până la sfârșitul anului 2009, precum și cartea „LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ” în două volume, cu dedicație personalizată și adecvată în funcție de specialitatea fiecăruia.

Sucursala Sulina

Yachtul „Phoenix” a plecat pe Itinerariul Sperantei de la Sulina



Sâmbata 4 iulie 2009, a plecat din portul Sulina pe urmele corabiei „Speranța” din romanul *Toate pânzele sus!*, yachtul „Phoenix”, având în echipaj pe Marius Albu și soția acestuia (aventura va dura 2 ani, pe itinerarul Sulina - Țara de Foc).

Artizanii acestei aventuri sunt Marius Albu aflat la a treia călătorie circumterică pe mare, soția sa Eugenia Cătălina Albu (ei sunt echipajul micului velier, lung de 10 metri) și sponsorul principal și organizatorul misiunii transatlantice, Cornel Tăbăcaru.

Liga Navală Română a fost implicată la această manifestare de la Sulina prin primarul Aurel Dimitriu, membru al LNR, Dănuț Chiriac și Ilinca Mihăilă, președinte și respectiv vicepreședinte la sucursala Ligii din localitate.

Căpitan de Port Dănuț CHIRIAC

Filiala Constanța

Luna Spiritualității Marinărești

În Programul „Lunii spiritualității marinărești” elaborat de Liga Navală Română filiala Constanța, figurează mai multe activități culturale și sportive care au loc în perioada 15 iulie -15 august, pentru întâmpinarea Zilei Marinei. Astfel pe 15 iulie a avut loc la Cercul Militar o Conferință de presă, în ziua de 22 iulie s-a vernisat o expoziție la Muzeul Marinei Române (organizată de LNR), iar la 23 iulie s-a desfășurat a IX-a Consfătuire a redacțiilor publicațiilor de marină.

La Muzeul Marinei Române a fost deschisă o **expoziție de pictură, fotografie și tapiserie**, intitulată „Marea Noastră”. Găzduită de cele trei încăperi ale sălii „Dimitrie Știubei”, expoziția reprezintă un omagiu adus mării, de către organizatori (LNR și Muzeul Marinei Române) la realizarea acesteia aducându-și contribuția membri ai Asociației Artiștilor Plastici „Amfora”.

Pe pânze, pictorii au redat albastrul etern al mării, în diferite ipostaze precum și peisaje pitorești care surprind atmosfera marină. Culoarea dominantă a acestor lucrări fiind albastrul, expoziția redă emoția pe care o inspiră privitorului contemplarea țărmurilor însoțite ale Mării Negre și, implicit, bucuria de a trăi. Picturilor li se adaugă și fotografiile realizate de Marcel Tudor, care surprind, în lumina asfințitului, momente irepetabile, de o nemărginită nostalgie, de la țărm de mare. Expoziția „Marea Noastră” capătă un farmec aparte datorită tapisierilor spectaculoase, cu specific marin, realizate de către Elena Blaj.

Artiștii care au contribuit la realizarea acestei expoziții sunt secretarul filialei Constanța a Ligii Navale Române, comandorul (r) Dan Ghimbășanu, președintele fondator al Asociației „Amfora”, Paul Teodorescu, Marcel Tudor, Ina Iordan, Elena Blaj, Chirică Ivanof, Marian Sirbu, Nermin Hoge, Alexandrina Macarov, Mihai Cojocar, Maria Goșoiu, Vasile Munteanu și Gheorghe Caraiman. Expoziția „Marea Noastră” face parte din seria manifestărilor organizate de Liga Navală Română, dedicate Zilei Marinei Române.

Întâlnire cu veteranii de război

În ziua de 18 iulie 2009, din inițiativa filialei Constanța a Ligii Navale Române și cu sprijinul moral și material al Asociației Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” - ALUMNI, a



Ligii Ofițerilor din Marina Militară și a Ligii Maiștrilor Militari de Marină, la Căminul Militar nr. 2 din Constanța, a avut loc întâlnirea anuală a conducerilor asociațiilor respective cu veteranii de război din Marina Română.

La această întâlnire de suflet au putut răspunde și s-au putut deplasa următorii veterani: Contraamiral de flotilă (r) PETRE Zanfir; Cdor. (r) DIMA Gheorghe; Cdor. (r) MATEI Mircea; Cdor. (r) ing. IOSIF Gheorghe; Cdor. (r) IONESCU Doru Alexandru; Lt. (r) HUDIȚEANU Marin; Maistru principal (r) LAZĂR Ion; Maistru principal (r) RĂMETE Gheorghe; CLC SMEDREA Ion și Maistru principal (r) MOCANU Ion. Anul acesta au lipsit veterani din Capitală și din alte localități ale țării; cauzele sunt multiple, în general de natură obiectivă.

Vasilița MITREA

August 2009

Consiliul Director Național

Simpozion consacrat Zilei Marinei 2009

În ziua de 7 august, la București a avut loc un simpozion dedicat Zilei Marinei, organizat de Statul Major al Forțelor Navale. În cadrul manifestării a luat cuvântul și președintele LNR, contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian IOAN.

Au participat reprezentanți ai conducerii M.Ap.N., ai Statului Major General (SMG), ai Statelor Majore ale celorlalte categorii de forțe, ai Asociației Veteranilor de Război. Au fost prezentate mesaje din partea ministrului apărării naționale și din partea șefului SMG. În cadrul simpozionului, au prezentat comunicări șeful SMFN, contraamiralul Dorin DANILĂ și locțiitorul șefului SMFN, contraamiralul de flotilă dr. Nicolae VÂLSAN. Din partea Ligii Navale Române (LNR) au participat președintele LNR, prim-vicepreședintele, ing. Ilarion BARBU, vicepreședintele viceamiral (r). dr. ing. Ion Alexandru PLĂVICIOSU, secretarul general al LNR comandorul (r) Marin DUMITRESCU, președintele filialei București a LNR comandorul (r) Florea IONESCU, secretarul filialei București comandorul (r) ing. Adrian IONESCU, alți membri ai filialei București a LNR.

Șeful SMFN a oferit emblema de onoare a SMFN post-mortem viceamiralului Victor BOGDAN, fost președinte al LNR, și colonelului (r) ing. Dan MOLNAR din filiala București.

Președintele LNR, contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian IOAN, a susținut o comunicare cu titlul „LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ ÎNTRE TRECUT ȘI VIITOR”.

Cu același prilej, a fost organizată o expoziție-concurs de pictură cu tematică navală, la care au fost expuse și lucrări aparținând unor membri ai LNR din filialele București, Constanța și Brăila, precum și o expoziție de sculptura aparținând unui membru al filialei București a LNR.

Viceamiralul (r) Constantin IORDACHE, președintele Clubului Amiralilor, a lansat cu această ocazie cartea „STRATEGII ALE RĂZBOAIELOR MARITIME DIN MAREA NEAGRĂ. 1853-1944”. Lucrarea a beneficiat de o prezentare susținută de căpitan comandorul. dr. Olimpiu Manuel GLODARENCO, directorul Muzeului Marinei Române.

Prezentăm în continuare discursul președintelui LNR

LIGA NAVALA ROMANA INTRE TRECUT SI VIITOR

Liga Navală Română este onorată să fie, la sărbătorirea Zilei marinei noastre din acest an, alături de Marina Română pe care o consideră sora sa mai mare, chiar dacă este soră după un singur părinte, și anume părintele numit “credința că domeniul naval este vital pentru o țară cu ieșire la mare și cu un fluviu la poale”. Născută în urmă cu 81 de ani, intrată în comă profundă în urmă cu 49 de ani, Liga Navală Română a fost readusă

la viață în 1990 de un grup de oameni care nu au încetat a crede că nici marea și nici fluviul nu ne-au fost oferite întâmplător și că nu putem rămâne indiferenți în fața acestor daruri ale naturii.

Ca și la înființare, Liga Navală Română are două obiective majore: să convingă autorităților că este nevoie de dezvoltarea domeniului naval pentru a valorifica eficient, prin programe adecvate, ceea ce Dumnezeu ne-a oferit; să atragă populația, în special tineretul, spre preocupări fără de care programele de dezvoltare navală nu ar putea să se materializeze.

Cu peste 2600 de membri înregistrați la sfârșitul anului 2008, din cele mai variate categorii socio-profesionale, incluzând ingineri navalști, comandanți de nave, comandanți de unități și mari unități navale, artiști plastici, scriitori, istorici, profesori, cercetători, marinari, și chiar și aviatori, Liga Navală are 10 filiale în orașele-porturi Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Brăila, Galați, Tulcea, Sulina, Constanța, Mangalia și București, filiale care organizează și desfășoară multiple activități menite să promoveze, în special în plan cultural, dar nu numai, ideile Ligii. Prin membrii ei, Liga este parte activă la manifestări științifice, sportive, culturale, în care sunt angrenate personalități ale vieții științifice și culturale, dar și reprezentanți ai vieții publice, precum și numeroși tineri și copii. Cunoașterea tradițiilor marinărești, recunoașterea meritelor înaintașilor noștri, dezvoltarea curajului și a dorinței de cunoaștere a lumii, cultivarea spiritului de echipă, a onestității și altruismului, trăsături fără de care “marea nu te iartă”, se înscriu printre obiectivele pe care Liga urmărește să le atingă prin acțiunile pe care le organizează.

Acum, Liga Navală se află într-o „strămtoare”. Este „prinsă” între un trecut meritoriu, la care nu se mai poate, totuși, întoarce și un viitor ale cărui caracteristici nu pot fi deslușite foarte clar prin lentilele binocurilor tradiționale. Condițiile în care autoritățile iau astăzi decizii și posibilitățile de implementare a acestor decizii s-au schimbat. Chiar și motivațiile în baza cărora tinerii își aleg drumul în viață s-au schimbat. Deși yachtul “Phoenix” a plecat recent pe urmele corăbiei “Speranța”, “eroina” romanului “Toate pânzele sus”, și deși generații întregi de marinari au luat calea mării animate de aceeași “Speranță”, astăzi, altele sunt coordonatele după care se orientează tinerii în viață. Liga Navală trebuie să-și calibreze și discursul și acțiunile în funcție de noile condiții și va trebui ca, pe lângă acțiunea de promovare pe lângă autorități a obiectivelor ce decurg din nevoia de dezvoltare a domeniului naval, să și sprijine autoritățile în proiectarea și în implementarea programelor destinate acestui scop. Credibilitatea este o calitate esențială în orice condiții, dar devine vitală în condiții dificile. Iar credibilitatea se câștigă prin argumentația demersului și prin implicarea în înfăptuirea celor afirmate. Liga Navală nu poate să facă excepție din acest punct de vedere. În același timp, Liga va trebui să coopereze în rândurile sale cât mai mulți tineri, apropiați de vârsta celor pe care vrea să îi convingă de frumusețea, de utilitatea și, așa zice, chiar și de noblețea profesiilor specifice domeniului naval, pentru a putea găsi căile cele mai potrivite către sufletele și către inteligențele lor.

Desigur, nu numai Liga Navală, ci orice ființă, orice instituție și chiar și orice element din natură se află în orice moment al existenței sale, între un trecut și un viitor. Numai că, atât oamenii cât și instituțiile își mai schimbă obiectivele pe parcursul vieții. Doar ceea ce este dat de natură nu-și schimbă obiectivele. Din acest punct de vedere, îndrăznesc a afirma că Liga Navală, ca și Marina, de altminteri, este un dat al naturii, ale cărei obiective nu vor dispărea decât atunci când Marea Neagră și Dunărea vor seca. Numai atunci Liga Navală își va putea depune cererea de desființare!

Națiunea considerată ca având cel mai dezvoltat spirit marinăresc, națiunea britanică, folosește trei pronume personale

pentru persoana a treia singular. "He" ca înlocuitor numai pentru ființa umană de genul masculin, "she" ca înlocuitor numai pentru ființa umană de genul feminin și "it" ca înlocuitor pentru toate celelalte elemente componente ale universului, indiferent de gen ar fi. Adică, avionul este înlocuit în vorbire cu "it", lebăda este înlocuită tot cu "it", aerul este "it", frunza este "it", scaunul este "it". Până și inima este tot "it". Cu o singură excepție. Nava este... "she". Pentru că nava este ființă umană! Este o ființă care, dacă o îngrijești și te porți frumos cu ea, te protejează, te învață multe și te ajută să ajungi departe, cu toate semnificațiile acestui "departe". Cei ce construiesc nava și cei ce o îngrijesc-marinarii-fac ca nava să fie ființă. Iar asta este un merit care nu este la îndemâna oricui și nu poate fi dobândit oricum. De aceea, ei merită aprecierea noastră, merită respectul nostru, merită dragostea noastră.

La acest moment sărbătoresc, Liga Navală Română îi felicită pe cei ce prin munca lor fac ca nava să fie vie, indiferent de uniforma pe care o poartă și de modalitatea prin care ei dau navei suflet din sufletul lor!

CU PRILEJUL ZILEI MARINEI VĂ ROG SĂ PRIMIȚI DIN PARTEA LIGII NAVALE ROMÂNE SINCERE FELICITĂRI ȘI URAREA MARINAREASCĂ BUN CART ÎNAINTE DRAGI MARINARI MILITARI ȘI CIVILI !

LA MULȚI ANI MARINARI ROMÂNI !;
LA MULȚI ANI NAVALIȘTI ROMÂNI!
LA MULȚI ANI MARINA ROMÂNĂ !

Filiala Brăila

Inaugurarea unui nou monument

Pe data de 1 august.2009, a avut loc inaugurarea monumentului dedicat eroilor marinari ,situat pe brațul Măcin km. 6. Activitatea a fost organizată de LNR sucursala Brăila cu sprijinul unor membri activi ai L.N.R. din localitate, care fac parte din Baza de Reparații a Poliției de Frontieră Brăila (fostul Atelier Plutitor al grănicerilor). Deplasarea participanților la monument s-a făcut cu vapoarașul "Lacul Sărat", pus la dispoziția LNR Braila de primăria municipiului. A participat președintele LNR contraamiralul de flotilă (r) ing. Marian IOAN, care a ținut o frumoasă și emoționantă alocuțiune. Au fost prezenți la eveniment și mulți copii de la Smârdan care au depus flori la monument. Evenimentul a fost mediatizat de presa locală și televiziunile centrale și locale.



Cdor (r) Alexandru
Iordan

Filiala București

Ziua Marinei

În Capitală, tradiționala sărbătoare a marinarii române s-a desfășurat la Debarcaderul Central din Parcul Herestrau, în prezența oficialităților și a Zeului Neptun.

Pe catargul instalat anul acesta, a fost ridicat pavilionul și marea pavoaz, în acordurile imnului național al României. Un pluton de onoare și muzica militară a Regimentului 30 Gardă și

Protocol „Mihai Viteazul” aliniate pe platoul Debarcaderului, au prezentat onorul.

Au fost citite mesajele de felicitare adresate marinarii de ministrul Apărării Naționale, șeful Statului Major General, Asociația



Națională a Veteranilor de război. Președintele Ligii Navale Române, contraamiralul de flotilă (r) ing. **Marian IOAN** a prezentat **Mesajul LNR**. S-a dat citire ordinului comun al ministrului Apărării Naționale, ministrului Transporturilor și Infrastructurii și ministrului Administrației și Internelor, dat cu prilejul Zilei Marinei Române. Părintele Daniel Negoită, preot militar, a oficiat slujba religioasă și a sfințit ancora de flori ce s-a lansat la apă în memoria eroilor marinari. În timpul lansării la apă a ancorei de flori, fanfara a interpretat Imnul Eroilor.

Întreaga flotilă de agrement a Administrației Parcuri, Lacuri și Agrement a Primăriei Generale a Capitalei, formată din 10 ambarcațiuni, a plimbat gratuit timp de două ore, pe cei prezenți, veniți în număr mare.

Muzica militară ambarcată pe nava „Otopeni” a interpretat muzică de promenadă și cântece marinărești.

Au urmat jocurile marinărești: trasul la parâmbă și umplutul butoaielor cu apă, câștigătorii fiind premiați.

Masa de prânz, la care au participat cca 120 de persoane, a avut loc la restaurantul-bar „Herestrau”, într-un decor mirific.

La sărbătorirea Zilei Marinei Române, organizată de filiala LNR în București au fost prezenți: membrii LNR cu familiile, cadre militare active, în rezervă și în retragere, veterani de război,

cercetași, copii și tineri, sportivi, reprezentanți ai mass-media (Observatorul militar, Adevărul, Prima TV, Realitatea TV etc), un public numeros.

Sărbătorirea zilei marinarii române, care este și ziua ordinului „Virtutea Maritimă”, a fost un real succes.

Ilarion BARBU

Filiala Constanța

Muzeul Marinei Române - 40 de ani

La 4 august 1969 s-a înființat la Constanța Muzeul Marinei Române, instituție republicană de cultură de categoria 1. Muzeul ființează în localul în care a fost Școla Navală, de pe str. Traian.

Realizarea unui muzeu al marinei a fost unul dintre obiectivele activității LNR în perioada interbelică. S-au strans obiecte muzeistice, s-au făcut expoziții, s-au oferit foarte multe piese de tehnică și arme de marină Muzeului Militar Național din Bu-



curești, dar un muzeu nu s-a putut realiza din lipsa fondurilor necesare. Abia în anii 60, datorită stradanilor unor oameni ini-moși, s-a înființat la Mangalia, într-o baracă, un fel de muzeu, care ulterior s-a mutat la Constanța. În numeroase rânduri a beneficiat de modernizări, dintre care două „capitale” (prima încheiată în anul 1984, iar a doua în 2009).

La festivitate s-au acordat plachete aniversare și diplome de onoare, printre cei distinși aflându-se și numeroși membri ai Ligii Navale Române, colaboratori statornici ai instituției aniversate.

Filiala Constanța a LNR a adresat un Mesaj de felicitare personalului Muzeului, care a fost prezentat în cadrul festivității de expert dr. Carmen Atanasiu, vicepreședinte în Consiliul Director al Filialei, mulți ani muzeograf și șef al Secției de istorie a M.M.R.

George I. PETRE

LNR la Ziua Marinei – Constanța 2009

Principalele manifestări ale Zilei Marinei au avut loc, ca de obicei, la Constanța. Reprezentanții LNR au fost, ca în fiecare an, prezenți active la toate activitățile programate.

La 15 august 2009, au avut loc manifestări sărbătorești de amploare la Constanța. În tribuna oficială aflată pe terasa clădirii Comandamentului Flotei, alături de persoanele oficiale și alți invitați, s-au aflat: președintele de onoare al LNR, viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, vicepreședinții Consiliului Director Național viceamiral (r) dr. ing. Ion Plăviciușu și contraamiral (r) George Petre, președintele sucursalei Mangalia, contraamiralul (r) Ion

primul vicepreședinte al LNR Constanța, comandorii Nicolae Ștefan și Costică Ciocoiu (co-mandant de navă civilă). În aceeași zi a avut loc, la Teatrul Național de Operă și Balet „Oleg Danovski” din localitate concertul de muzică de cameră „Cântecul apelor”, organizat de Comandamentul Flotei și Yacht Club Regal Român.

Programul de Ziua Marinei a cuprins: ceremonia ridicării pavilionului, geacului și marelui pavoaz la navele aliniate în radă în fața tribunei oficiale, în acordurile Imnului național interpretat de muzica reprezentativă a Forțelor Navale și de marinarii din garda de onoare, discursul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, citirea Ordinului comun al miniștrilor Apărării Naționale, al Administrației și Internelor și al Transporturilor și Infrastructurii, citirea Mesajului președintelui României, domnul Traian Băsescu, Te Deum, oficiat de un sobor de preoți în frunte cu arhiepiscopul Tomisului dr. Teodosie, lansarea la apă a unor ancore de flori în memoria eroilor marinari, parada navelor și exerciții de luptă demonstrative cu participarea navelor, scafandrilor de luptă, aviației, parașutiștilor, infanteriei marine. Spre sfârșit puteau fi admirate ambarcațiunile cu vele participante la regata organizată de Yacht Club Regal Român.

Petre GEORGE și Maria GROSU

Sucursala Giurgiu

LNR organizează Ziua Marinei Române

În incinta portului Giurgiu au avut loc festivitățile tradiționale de Ziua Marinei. Un moment important l-a constituit Discursul președintelui Ligii Navale sucursala Giurgiu, comandorul (r) DUMITRU CUCU despre semnificația evenimentului.

Un sobor de preoți a oficiat slujba religioasă potrivită celor două evenimente: Adormirea Maicii Domnului, protecția marinarii și Ziua Marinei Române. A fost lansată în apele Dunării o ancoră de flori în memoria eroilor marinari.

A urmat: parada navelor și jocuri marinărești; concomitent asistența a ascultat muzică de fanfară.

La prânz a avut loc o masă festivă cu participarea familiilor membrilor LNR. Apoi muzică și dans.

Seara giurgiuvenii au asistat la un spectacol artistic în port; focuri de artificii și Discotecă în aer liber, organizate de Administrația Porturilor Dunării Fluviale, Giurgiu.



Sucursala Galați

Ziua Marinei

Președintele sucursalei gălățene a LNR, ing. Octavian Gheorghiu în calitate de director al Căpitaniei Zonale Galați, și colaboratorii acestuia, precum și vicepreședintele Consiliului Director al Sucursalei LNR Galați, publicistul Maximilian Popescu au avut un rol important în organizarea Zilei Marinei, 2009.



Postică, precum și mai mulți membri ai filialei Constanța a LNR, printre care vicepreședintele filialei CLC Șerban Berescu și secretarul acesteia, comandorul (r) Dan Ghimbășanu.

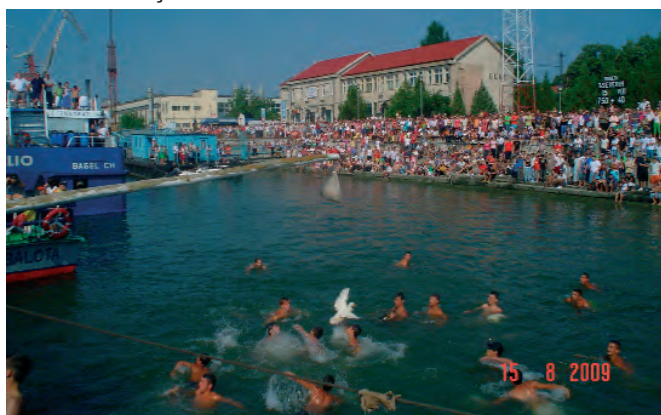
În întâmpinarea Zilei Marinei filiala constănțeană a organizat Luna spiritualității marinărești (15 iulie-15 august) în programul careia au fost incluse: o conferință de presă, întâlnirea anuală a veteranilor de război, o expoziție de pictură, consfătuirea redacțiilor publicațiilor de marină, concurs de recitări „Poemele mării”, cupa „Ziua Marinei” la yachting, demonstrație a ambarcațiunilor cu vele pe lacul Mamaia (pe 15 august). În ziua de 14 august la ceremonia militară și religioasă de la Crucea Marina-riilor a depus o coroană de flori în memoria celor decedați pe mare o delegație a LNR, formată din viceamiralul (r) Ilie Ștefan, comandorul (r) dr. Aurel Constantin,



Filiala Drobeta-Turnu Severin

15 AUGUST 2009 - o zi plăcută, încărcată de mici surprize, festivități și jocuri distractive

Programul ales a fost unul suficient de lejer pentru a realiza atât punctarea evenimentului în mintea și inima marinarilor și a tuturor celor care au participat, cât și parcurgerea unei zile plăcute instructive și educative.



Am făcut din toate câte ceva, am dat cuvântul oficialităților, printre ei și rude de marinari, am depus coroane de flori la monumentul marinarilor din Drobeta Turnu Severin și am desfășurat câteva jocuri marinărești. Foarte important la capitolul realizări a fost faptul că unul din veteranii manageri ai flotei severinene de navigație, domnul ing.Nicolae Cioaba, a promis că se va implica mai mult în activitățile filialei. Mânați de același imbold sărbătoresc marinarii secției de nave de la Inspectoratul Poliției de Frontieră au promis că se vor înscrie în asociație, așa să fie! Spre încurajare am împărțit cu dărnicie insigne „LNR” și icoane reprezentând-o pe Sfânta Maria, invitaților.

Ziua am încheiat-o trăgând concluziile și sărbătorind cum se cuvine la restaurantul „Marinarul !!”.

Președintele L.N.R. Filiala Drobeta-Turnu Severin, Mihai GHITBA

Sucursala Sulina

Ziua Marinei

Ziua Marinei Române la Sulina - ritual al verii - așteptat deopotrivă de locuitorii așezării și de turiștii aflați în localitate în această perioadă.

Începând de la slujba dedicată celor ce au îmbrățișat onorabila meserie a apelor, trecând apoi prin tumultul întrecerilor marinărești și până seara târziu, după ce se sting ecourile spectacolului dedicat acestei sărbători, există o stare specială ce te învâluie ca o manta fermecată a bunei dispoziții.

Ziua Marinei Române la Sulina – ritual al verii - sărbătorită așa cum se cuvine.

Ancoră de flori



Trasul la parâmă

Este și foarte greu, dacă nu imposibil, să faci abstracție față de o asemenea sărbătoare într-o localitate – insulă, loc în care simpla prezență îți conferă statutul de trăitor între ape, în vecinătatea unui fluviu legendar ce-și găsește aici sfârșitul în brațele unei mări capricioase. Această apropiere este o binecuvântare pentru populația ce-și găsește rostul pe aceste meleaguri și o oază pentru relaxarea musafirului venit la capăt de lume. Poate, de aceea, organizarea acestei sărbători se face cu atâta înverșunare, organizatori și participanți fiind cuprinși de febra pregătirilor cu mult timp înainte.

Ziua Marinei Române la Sulina – ritual al verii – împletind jocul și întrecerea sportivă cu spiritul și tradiția marinărească.

Asa, ca întotdeauna, am primit „acordul zeului Neptun”, au fost întrecerile între lotcile tradiționale cu rame, cursa de înnot mare fond și cele de înnot pe distanțe scurte, pe grupe de vârstă, săriturile la trambulina mică și cea mare (trei și cinci metri înălțime), mersul pe școndu (uns cu vaselină, având la capătul dinspre larg stegulețul roșu ce confirmă parcurgerea acestuia), prinderea rațelor, alergarea în sac, trasul de parâmă, spectacolul organizat pe faleza orașului și petrecerile de după.

Apoi ecourile acestor manifestări s-au stins încet, în noapte, în cercuri largi, asemenea urmelor picăturilor de apă, lăsând în urma lor frânturi de amintiri pe care ne facem datoria de a le aduna în albume de fotografii, martore ale unor clipe minunate ce se doresc reeditate iar și iar, pentru a păstra în sufletul nostru, mereu vie, flacăra unor tradiții ce ne leagă de trecut și ne dau imboldul de a „naviga” către viitor..

Ziua Marinei Române la Sulina – ritual al verii – ce și-a demonstrat încă odată menirea, adunând laolaltă mic și mare, aducând astfel un omagiu celor ce au plătit prețul suprem pe fluviile, mările și oceanele lumii, în încercarea de a îmblânzi natura.

Dănuț CHIRIAC





LA MULȚI ANI PROMOȚIEI DE OFIȚERI 1974

În ziua de 22 august 2009 la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” Constanța a avut loc întâlnirea colegială a ofițerilor absolvenți ai academiei (fostul Institut de Marină), promoția 1974, secția militară, prilejuită de aniversarea a 35 de ani de la absolvirea Institutului de Marină de către ofițerii respectivei promoții, din rândul cărora face parte și amiralul Gheorghe Marin, șeful Statului Major General al armatei române.

Ofițerilor participanți la întâlnire, le-au fost adresate frumoase cuvinte de salut și de „bun venit” la plăcutul și emoționantul eveniment, de către comandantul Academiei Navale, comandorul Dan Hăulică și de viceamiralul (r) Ilie Ștefan, comandantul Institutului de Marină la data absolvirii studiilor de către promoția 1974.

În alocuțiunea sa, amiralul Gheorghe Marin, și-a exprimat satisfacția și bucuria revederii colegilor săi de institut și a prezentat aspecte și experiențe din activitatea sa.

După strigarea catalogului și informarea de către fiecare ofițer al promoției cu evenimentele personale și familiale din ultimii 5 ani, în fața clădirii Academiei Navale s-au făcut tradiționalele fotografii cu toți participanții la eveniment.

Programul a mai cuprins o vizită la Stațiunea de pregătire marinărească Palazu Mare, o masă festivă, la nava de protocol „Mureșul”, iar a doua zi, pe 23 august o scurtă dar deosebit de frumoasă ieșire pe mare cu nava de protocol „Egreta”.

cdor (r) Ion Apostol

Forțele Navale – evenimente

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat vineri, 31 iulie 2009 ceremonia de absolvire a ofițerilor ingineri militari și civili, precum și a maiștrilor militari ai Școlii Militare de Maiștri de Marină a Forțelor Navale „Amiral Ioan Murgescu”. În cadrul manifestărilor a avut loc și avansarea la gradul de aspirant a promoției 2005-2009 a Facultății de Marină Militară și acordarea gradului de aspirant în rezervă a absolvenților de Marină Civilă.

Sâmbătă 08 august 2009, Forțele Navale Române au organizat „Ziua Porților Deschise” în porturile militare Constanța, Mangalia, Brăila și Tulcea. Cu această ocazie publicul larg a putut vizita navele militare și expozițiile de

tehnică militară de marină, precum și expoziția omagială organizată cu ocazia comemorării a 115 ani de la nașterea contraamiralului Horia Măcellariu, la bordul fregatei „Regina Maria”.

În zilele de 08 și 09 august Muzeul Marinei a avut „intrare liberă” pentru populația civilă.

În această perioadă s-a desfășurat Regata „Cupa Bricul Mircea”, etapă de campionat național. Manifestarea a fost organizată de SMFN, Liga Ofițerilor de Marină și Yacht Club București.

Sâmbătă 15 august 2009, FNR au organizat pe faleză Cazinou, în fața Comandamentului Flotilei, festivitatea dedicată Zilei Marinei Române. După întâmpinarea oficialităților a avut loc ceremonialul ridicării pavilionului și marelui pavoaz de către navele aflate în dispozitiv.

După citirea mesajelor și alocuțiunilor personale, a urmat slujba religioasă și depunerea ancorelor de flori în mare. A sosit Zeul Neptun care a dat dezlegare să înceapă demonstrațiile și exercițiile navale specifice. A urmat defilarea navelor, regata „Cupa Mircea” demonstrații acvatice, jocuri marinărești, premiarea câștigătorilor și retragerea Zeului Neptun.

După-amiază Muzica Militară a executat un marș prin orașul Constanța, iar în portul Tomis a avut loc un spectacol de muzică ușoară și prezentarea de filme tematice din Forțele Navale.

După aprinderea pavoazului electric a urmat un foc de artificii. În încheiere s-a desfășurat retragerea cu torțe.

Luni 14 septembrie 2009 Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a organizat festivitatea de deschidere a noului an de învățământ. De peste un secol, Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale formează și perfecționează maiștri militari de marină, un corp profesional cu roluri deosebite în structura Forțelor Navale.

În perioada 28 septembrie – 02 octombrie 2009 s-a desfășurat exercițiului „Rouex 09” în poligoanele de pe teritoriul național, având ca obiective evaluarea în vederea afirmării a forțelor destinate NATO, perfecționarea capacități de planificare și conducere a unităților pe timpul operațiilor. S-a urmărit antrenarea simultană a structurilor de conducere operațională de nivel operativ și tactic ale unităților și marilor unități participante.

În fiecare an, la data de 1 octombrie se sărbătorește Ziua Scafandrilor Români. Cu această ocazie Centrul 39 Scafandri al Forțelor Navale a organizat un ceremonial militar la care a participat șeful S.M.F.N. contraamiral Dorin Dănilă. În discursul său, șeful SMFN a făcut aprecieri pozitive asupra contribuției pe care scafandri militari o au în afirmarea Forțelor Navale pe plan național și internațional și, totodată, a adus un omagiu celor care și-au sacrificat viața în adâncurile apelor pe timpul misiunilor specifice.

Pe 01 octombrie Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat festivitatea de deschidere a noului an universitar. Peste 500 de cursanți au pășit în anul întâi, la facultățile de marină militară, civilă și la studiile de masterat.

Cronica Navală

În perioada 2-5 iulie 2009 a avut loc vizita navei-școală „Jadran” din Muntenegru în portul militar Constanța. Alături de cei 60 de membri ai echipajului, la bordul navei s-au aflat 23 de cadeti, ofițeri și maiștri militari din Albania, Grecia, Italia, Slovenia și Muntenegru. Pentru două săptămâni un student de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și un elev de la SMMM „Amiral Ion Murgescu” s-au pregătit la bordul navei-școală „Jadran”. Programul escalei a cuprins vizitarea Academiei Navale, a Școlii Maiștrilor Militari de Marină și a obiectivelor turistice din Constanța.

În perioada 16-19 iulie navele „Prometeu” și „Ikaria” aparținând forțelor navale din Grecia, au desfășurat o vizită în portul Constanța. Pe timpul escalei cei 259 de membri ai echipajelor, din care 158 de studenți ai Academiei Navale din Grecia, au efectuat vizite la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și la Muzeul Marinei.

Comandanții celor două nave au fost primiți la Comandamentul Flotilei și la oficialitățile locale.

Pe 19 iulie cele două nave grecești, împreună cu fregata „Regina Maria”, au executat exerciții specifice de tip PASSEX în apele teritoriale ale României.

În perioada 16-20 iulie 2009 vânătorul de mine „Orion” aparținând Forțelor Navale franceze, cu un efectiv de 46 de marinari, a făcut o escală în portul Constanța. Pe timpul vizitei marinarii francezi au desfășurat exerciții comune cu scafandri români și cu marinari din cadrul Divizionului de Nave Minare-Deminare. De asemenea, programul escalei a cuprins vizite la Comandamentul Flotilei, Centrul de Scafandri și nava „Grigore Antipa”.

Distrugătorul american USS SCOUT a efectuat în perioada 21-24 iulie 2009 o vizită în portul Constanța. Pe tim-

pul escalei o delegație condusă de comandantul navei, căpitan-comandorul Mark J. Oberley, a efectuat o vizită la Comandamentul Flotei.

Programul echipajului navei a cuprins o serie de exerciții de vitalitate, boerding și de asistență medicală în colaborare cu marinari români, vizitarea Școlii Militare se Maiștri de Marină precum și a obiectivelor terestre din Constanța.

În perioada 04-27 august, corveta „Horia Macellariu” a participat la activitatea Grupului de Cooperare Navală BLACKSEAFOR. La această activitate au mai participat fregata TCG „Barbaros” (Turcia), GSC „Sokhumi” (Georgia), nava de comandament „Slavutich” (Ucraina), nava de debarcare desant RFS „Tseyar Kunciov” (Federația Rusă) și corveta „Smeli” (Bulgaria).

Duminică, 09 august a.c. șeful SMFN contraamiral Dorin Dănilă, a participat la ceremonialul de predare-primire a comenzii Grupului de Cooperare Navală din Marea Neagră BLACKSEAFOR, organizat la Varna, Bulgaria. În cadrul acestei activități Ucraina a predat comanda BLACKSEAFOR Bulgariei care, conform protocolului de înființare al acestei inițiative regionale, va îndeplini responsabilitățile de conducere timp de un an.

Pe 25 august, în portul militar Constanța a avut loc ceremonialul prilejuit de revenirea navei-școală „Mircea” din marșul anual de instruire practică. Festivitatea a avut o dublă semnificație: sosirea navei, precum și sărbătorirea a 70 de ani de la reintrarea în serviciul Marinei Militare Române.

Nava a efectuat începând cu 12 aprilie 2009 un marș internațional, în care a parcurs peste 1200 de mile marine, cu escale în opt porturi de la Marea Egee, Marea Mediterană și Oceanul Atlantic.

Aflat la cel de-al 36-lea marș internațional și a treia traversadă a Oceanului Atlantic velierul a participat la competiția nautică „Tall Ships Atlantic Challenge 2009” unde s-a clasat pe locul doi la clasa A și pe locul patru în clasamentul general. La bordul navei s-a aflat un echipaj format din 190 de persoane din care 65 de studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și 32 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu”.

În perioada 26-29 august 2009, velierul „Amerigo Vespucci”, aparținând Marinei Militare Italiene a efectuat o vizită în portul Constanța. Nava, având la bord un echipaj format din 244 membri se află într-o campanie de instruire a elevilor ofițeri.

Informații

Pe 01 august 2009 în cadrul Muzeului Marinei Române a avut loc festivitatea de sărbătorire a 40 de ani de activitate. Au participat reprezentanți ai SMG, SMFN, cadre din unități de garnizoană, ai instituțiilor de cultură și învățământ militar și civil din Constanța ai administrației publice locale, ai bisericii, precum și reprezentanți ai asociațiilor nonguvernamentale. În cadrul manifestării a avut loc și înmânarea festivă a diplomelor și plachetelor aniversare, „Muzeul Marinei Române – 40 de ani în serviciul culturii naționale și istoriei militare”.

Vineri 14 august a.c., Forțele Navale Române cu sprijinul autorităților locale, au organizat un ceremonial militar și religios în memoria eroilor marinari. Activitatea s-a desfășurat în fața Comandamentului Flotei și a continuat la monumntul „Crucea Marinarilor”. După terminarea ceremonialului religios s-au depus coroane de flori.

În perioada 3-6 septembrie 2009 Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda celei de-a IV-a ediții a Conferinței Balcanice de Cercetări Operaționale BALCOR 2009. Această manifestare și-a propus facilitarea schimbului de informații științifice și tehnice din domeniul cercetării operaționale la nivel internațional, în special în țările balcanice.

Pagină realizată de cam fl (r)
Dan LEAHU

CUPRINS * CUPRINS * CUPRINS

Editorial. Dunărea - cam (r) George Petre.....	p.1
Bricul „Mircea” - nava simbol a Marinei Române - ing. Ilarion Barbu.....	p.2
Cuvântul vam (r) Ilie Ștefan.....	p.3-4
Dunărea - azi și mâine - ing. Ilarion Barbu.....	p.4-6
Lucrarea enciclopedică a lt-col M. Drăghicescu - redacția.....	p.6
Numele Dunării - lt. col. Mihail Drăghicescu.....	p.7-10
Dunărea. File de istorie - clc Ghe. Iurașcu și of. III Eugen Huhulescu.....	p.11-13
Strălucite victorii ale voiev. rom. în apărarea frontierei dunărene (I) - ing. Dan Stroiescu.....	p.13
Marina Grânicerească a luat ființă la Dunăre - Petre Maravela.....	p.14-15
Administrația Fluvială a Dunării de Jos (A.F.D.J.) Galați.....	p.16-17
Dunărea, cimitir fără cruci - cdor dr. Marian Moșneagu.....	p.18-19
Primul monitor fluvial românesc postbelic „M. Kogălniceanu” -Petre Maravela.....	p.20, 31
Ziua Marinei Române.....	p.21-22
Centenar inaugurarea portului Constanța - ing. Petre Covacef.....	p.23
Nava „Republica” - expert dr. Carmen Atanasiu.....	p.24
Minicurs de cinematică navală - cam fl. (r) Dan Leahu.....	p.25
Pirateria zilelor noastre - clc Andrian Mihei.....	p.29-31
Interesele maritime ale României - cdor dr. Ștefan Georgescu.....	p.32-34
Scufundarea nav. de răz. folosind încărcături cumulative - cam (r) ing. Ioan Chiril.....	p.34-35
Impactul dezvoltării tehnologiei asupra strategiei navale după al doilea război mondial - cpt. cdor. conf.univ.dr. Olimpiu Manuel Glodarenco; cdor Ionel Dan Ciocoiu.....	p.35-36
Amintirile unui terist - dr. Toma Octavian Melinte.....	p.36
Canalul Suez - 140 de ani de la inaugurare - cdor Ion Apostol.....	p.37
A.N.R. - „RODELTA 2009” - cdor dr. ec. Ion Ionescu; Irina Casiade.....	p.38-39
Marea noastră pentru tineret.....	p.40-41
Foca Mării Negre - dr. N. Papadopol, drd Angelica Curlisca.....	p.42
Pagini literare.....	p.43
Din viața LNR.....	p.46-54
Informații - noutăți.....	p.55-56

ERATĂ la numărul 71 (2) 2009

pag.9 - în caseta de jos corect academicianul Dan Berindei

pag.44, col.2 - în loc de Mirea Dumbravă se va citi Mircea Dumbravă;

pag.46, col.2 - în loc de Garabet Kumbetian se va citi Garabet Kumbetian;

REDACȚIA

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN
Redactor-șef: c.am (r) George PETRE
Redactori-șef adj.: c.am.fl. (r) Dan LEAHU; cdor.dr. Marian MOȘNEAGU
Consultant: comandor (r) Doru IONESCU
Secretar de redacție: Maria GROSU
Redactori: ing. Ilarion BARBU, cdor (r) Neculai PĂDURARIU, ing. Florin GUSMAN, ing. Silviu MORARIU (București), dr. Carmen ATANASIU (Constanța), Dănuț CHIRIAC (Sulina), Petre MARAVELA (Brăila)
Corectură: ing. Ilarion BARBU, prof. Elena STĂNESCU
Tehnoredactare: Maria GROSU
Director ec.: cdor (r) Ion IONESCU
Difuzare: cdor (r) Costică CIOCOIU
TIPOGRAFIA: C.N. APMC. S.A.
Editor: LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ
Telefon: 0744/341.187
Tel/Fax: 0341/431.351
Tel/Fax: 0241/611.836
e-mail: marea_noastra@yahoo.co
www.lnr.ro
Coperta I: Dănuț CHIRIAC și Maria GROSU
ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr
ILARION BARBU