

serie nouă, anul XX, nr.1 (74)

ianuarie-martie 2010

Marea Noastră

revista *Ligii Navale Române* fondată de Jean Bart



Cazino. Centenar. Inaugurat în 1910

Participarea României la
transporturile maritime comerciale
Prezent și perspective



SATEC GROUP motors srl

Certificat IMM nr.1234/12.02.2001 eliberat de O.R.C. Ilfov
78135 Bucuresti-Mogosoaia, sos. Buc.-Tirgoviste nr.172 A

Tel: 021- 350.66.84
021- 350.66.85
Fax: 021- 350.66.97
www.satecgroup.ro
office@satecgroup.ro
Mobil: 0743 - 1 satec
Mobil: 0722 - 219.296



Forklift trucks and spare parts for

VI&RUS Toyota PEGASO STILL Caterpillar Linde Komatsu KALMAR LMY Yale
Jungheinrich FIAT OM MANITOU T. C. M. Balkancar MITSUBISHI CLARK

Yacht Club Mircea

Bd. Magheru nr. 27 A, București
Sector 1, Tel./fax: 021.3125900
E-mail: mircea@com.pcnet.ro



POSEIDON SHIPPING LTD.

SHIPPING, TRADING, FINANCE

16 Decebal Str. 900665, Constanta, Romania

FAIRWAY MARITIME SERVICES S.R.L.

Str. Revoluției nr. 22
Decembrie 1989, nr. 18
bl. 19, sc. A, et. 1, ap. 3
8700 Constanta
Tel./Fax: +40.241.616533;
619566; 619837;
Tlx.: 14974 fairy r

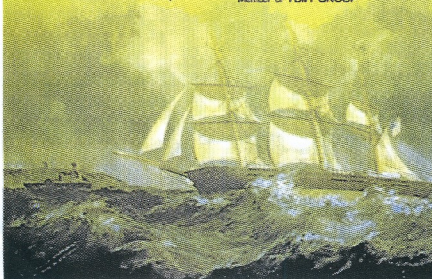


Tel.: +4 0729 334 455
Fax: +4 0241 614 891

http: www.poseidon.ro
E-mail: peter@poseidon.ro
trade@poseidon.ro
crew@poseidon.ro

OMNIASIG

Member of TBIH GROUP



Gama completă de
asigurări marine:
- Hull & Machinery
- Protection & Indemnity
- Cargo
- Asigurare echipaj
(conform IIG 83/2003)

Un singur specialist
poate prelua toate
riscurile dumneavoastră

OMNIASIG
Member of TBIH GROUP

Str. Tudor Vladimirescu
nr. 21, Constanta
Telefon/Fax:
0241.693.046
0241.665.810

Marea Noastră

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

SUMAR

p.2

FLOTA, un vis frumos



p.16

Liga Navală Română
redivivus



p.34

Panait Istrati, vagabond pe mare

Amintiri din război - fapte,
personaje și întâmplări cu
caracter anecdotic din viața
marinarilor în timpul războiului

p.42



De ce nu avem nave cu
pavilion român la catarg?

p.14



2010 - anul Navigatorilor

p.29



p.8

Transporturile maritime
comerciale în atenția
Ligii Navale Române



Bătălia de la Actium



p.38

p.44

Istoria pirateriei



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.

FLOTA

un vis frumos

Cam (r) George PETRE, vicepreședinte
al Consiliului Director Național al LNR



aerul – brici – taie respirația. Viața marelui port maritim se desfășoară însă în același sens unic al muncii neîntrerupte. Oamenii – oameni al căror destin se află rânduie sub semnul cutezător al ancorei – predau și preiau schimburile din mers. Mii și mii de oameni, în șuvoaie neîntrerupte. Este de-a dreptul impresionant să vezi oamenii portului, dimineața, mergând spre locurile lor de muncă.

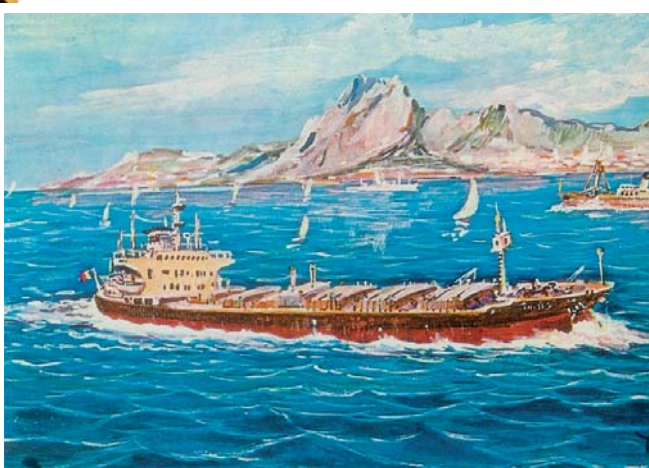
Mai departe articolul scrie că la 6 decembrie „s-a realizat un trafic portuar de 89.044 tone mărfuri numai la export”.

Apoi spre finalul articolului, citesc (în vis) cele ce urmează: „Zeci de nave de diferite tonaje se aflau sub operațiuni de încărcare-descărcare, în danele specializate. În 30 se încărcau mărfuri pentru export: produse ale industriei noastre [...]: «Făgăraș», «Moinești», «Cozia», - pro-



FILIPEȘTI - cargou construit în 1979
(din serie cu cargoul MOINEȘTI)

Am visat. Se făcea că e decembrie, minus 10 grade la Constanța. Ger. Citesc (în vis) un articol dintr-un jurnal constănțean. În el scria: „Vremea s-a schimbat. O zi nu seamănă cu alta. Termometrul continuă să arate cu încăpățănare numai valori scăzute. Mai ales în zori, aici pe țarm,



TOMIS - mineralier-vrachier construit în 1975

Motto:
„Visul, adesea, nu-i decât un delator secret al celor mai ascunse dorințe ale noastre [...]”

Jean Francoise Ducis - dramaturg francez

duse metalurgice; «Brad», «Horezu», «Oravița», - produse chimice; «Călugăreni», «Târgu Jiu» și «Mediaș» - produse ale industriei constructoare de mașini (autovehicule de teren ARO, autobasculante, autocisterne, autoșasiuri, autospeciale); «Frunzănești» - produse ale industriei electrotehnice; «Turda» - utilaje pentru industria textilă.

La danele 80, 81, 82 și 83 specializate se descărcau, în ritm susținut, mărfuri de masă. Pe estacadele elevatorilor curg continuu adevărate râuri de



minereu: «Buziaș», «Băilești», «Tomis», celelalte nave saltă din ape

ușurate văzând cu ochii. La fel și «Basarabi» care a sosit recent cu un transport de cărbune cocsificabil de peste Atlantic. La dana 62 – o dană de mare productivitate – se afla sub operațiuni de descărcare nava-mineralier «Callatis», aducând fosfați din Iordania. Cu bărbăție și curaj, la minus 7, minus 8 și chiar minus 10 grade, în aceste dimineți de început de decembrie, oamenii Portului maritim Constanța asigură cu răspundere și dăruire pulsul economiei țării întregi.

Când m-am trezit mi-am amintit că articolul era din „Dobrogea Nouă”, semnat de Gheorghe Constantinescu și datat 7 decembrie 1989.

Acum. Visez cu ochii deschiși că nepoții noștri vor vedea la Constanța, în port, multe nave românești aflate sub operațiuni (moderne) de încărcare-descărcare.



RÂMNICU VÂLCEA - cargou construit în 1973
(din serie cu cargoul BRAD)

Prezentarea navelor enumerate în editorial

1. FĂGĂRAȘ – cargou de 8.750 TDW, lungime 130,80 m, lățime 17,70 m, pescaj 10,20 m, viteză 16 Nd. Nave surori: BIHOR, BUȘTENI, CĂCIULATA, CĂLMĂNEȘTI, CĂLUGĂRENI, COSTINEȘTI, DEJ, DOLJ, FĂGET, FĂUREI, FELDIOARA, FELEAC, FELIX, FIENI, FIERBINȚI, FILARET, FILIAȘI, FILIOARA, FIRIZA, FLOREȘTI, FOIȘOR, FRASIN, FRĂSINET, FRUNZĂNEȘTI, GORJ, HAGIENI, HAȚEG, HÂRȘOVA, HOREZU, HUMULEȘTI, HUȘI, ILFOV, LUGOJ, MEHEDINȚI, ODORHEI, OLĂNEȘTI, ORAVIȚA, RĂDĂUȚI, RUPEA, SATU MARE, SIMERIA, TELEORMAN (43 de nave în serie). Nave construite în șantierul naval Galați și Brăila;

2. MOINEȘTI – cargou de 8.850 TDW, 130,80 m, 17,70 m, 10,20 m, 15 Nd. Nave surori: FĂLCIU, FILIPEȘTI, FÂNTÂNELE, FUNDEȘTI, FUNDULEA, GIURGENI, GIURGIU, GORGOVA, GORUN, GOSTINU, GOVORA, GRĂDIȘTEA, GRIVIȚA, GRUIA (15 nave în serie). Nave construite în șantierul naval Galați;

3. COZIA – cargou multifuncțional de 15.500 TDW, 158,60 m, 22,80 m, 13,20 m, 17 Nd. Nave surori: CALAFAT, LEREȘTI, MIRĂSLĂU, RĂZBOIENI, ROVINE, VALEA ALBĂ, VORONEȚ (opt nave în serie). Nave construite în șantierul naval Galați;

4. BRAD – cargou de 4.800 TDW, 106,00 m, 14,80 m, 8,50 m, 14 Nd. Nave surori: AZUGA, CĂLĂRAȘI, CODLEA, DUMBRĂVENI, FĂLTICENI, GHEORGHIEI, PLOPENI, RÂMNICU VÂLCEA, SĂCELE, SĂLIȘTE, SĂVENI, SĂVINEȘTI, SLATINA, SLOBOZIA, SOLCA, TÂRGU JIU, TÂRNĂVENI (18 nave în serie). Nave construite la șantierul naval Brăila.

5. HOREZU – idem FĂGĂRAȘ

6. ORAVIȚA – idem FĂGĂRAȘ

7. CĂLUGĂRENI – idem FĂGĂRAȘ

8. TÂRGU JIU – idem BRAD

9. MEDIAȘ – cargou de 1.920 TDW, 85,90 m, 12,40 m, 7,05 m, 13,4 Nd. Nave surori: BEGA, DROBETA 1850, TIMIȘ (patru nave în serie). Nave construite la șantierul naval Drobeta Turnu Severin;

10. FRUNZĂNEȘTI – idem

FĂGĂRAȘ

11. TURDA – cargou de 2.400 TDW, 88,75 m, 12,80 m, 6,70 m, 12,7 Nd. Nave surori: TARCĂU, TAZLĂU, TECUCI, TEIUȘ, TISMANA, TITU, TUȘNAD, TOHANI, TOPLIȚA, TULCEA (11 nave în serie). Nave construite la șantierul naval Drobeta Turnu Severin;

12. BUZIAȘI – vrachier de 55.000 TDW, 220,00 m, 32,20 m, 17,00 m, 16 Nd. Nave surori: BEIUȘ, BICAZ, BÂRLAD, BOCȘA, BORSEC, BOTOȘANI, BREAZA, CALLATIS, TOMIS (10 nave în serie). Nave construite în șantierul naval Constanța, Galați și Mangalia.

13. BĂILEȘTI – vrachier de 55.000 TDW (aceleași caracteristici ca BUZIAȘI). Nave surori: BALOTA, BALȘ, BLAJ, BOCȘA, BRĂTULEȘTI, BUHUȘI (șapte nave în serie). Construite la șantierul naval Galați și Mangalia.

14. TOMIS – idem BUZIAȘ

15. BASARABI – vrachier de 65.000 TDW, 253,90 m, 32,20 m, 17 m, 14,8 Nd. Nave surori: BAIA DE ARIEȘ, BAIA DE FIER, BĂCEȘTI (patru nave în serie). Nave construite la șantierul naval Constanța.

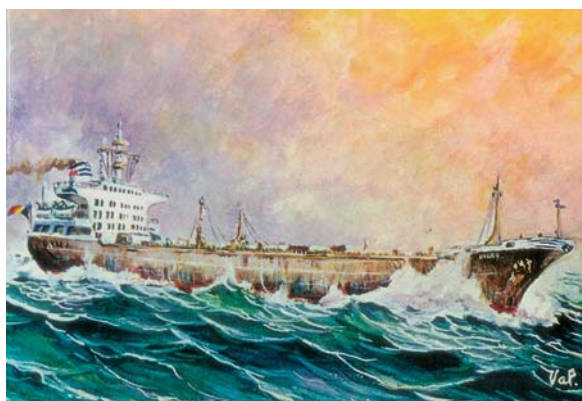
Picturi de Valentin Donici



GALAȚI - cargou



REȘIȚA - mineralier-vrachier



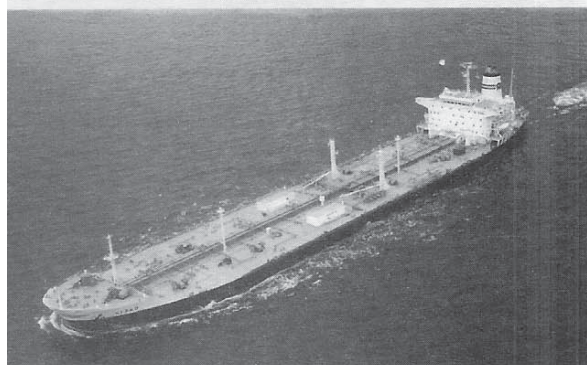
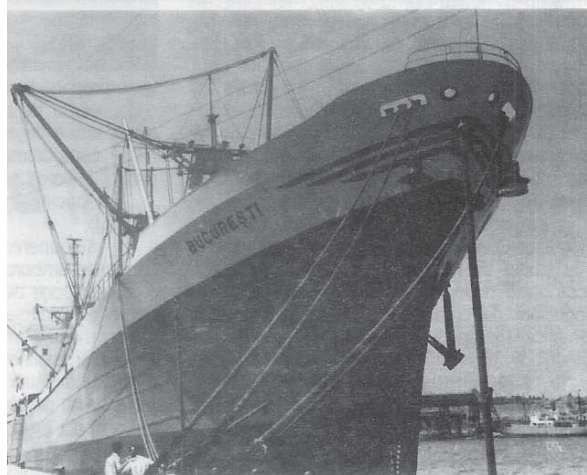
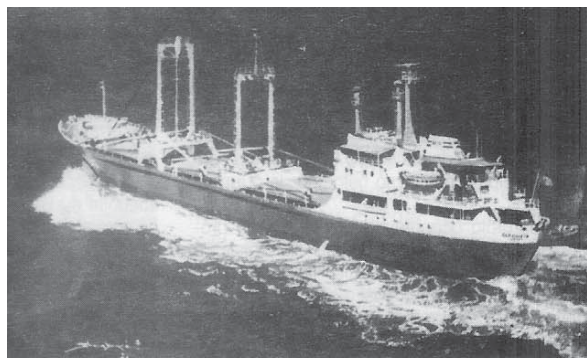
ARGES - tanc petrolier



UNIREA - tanc petrolier

DOTAREA CU NAVE A FLOTEI MARITIME COMERCIALE ROMÂNE DUPĂ AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Reproducere după un studiu întocmit de ing. constructor naval Sergiu FILIPESCU și publicat în
MAREA NOASTRĂ, nr.48/2003



Existenț în perioada 1940 - 1950

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea tđw	Șantierul constructor	Anul constr.
Anul 1940					
28 de nave cu circa 110.000 tđw					
Anul 1946					
5 nave cu circa 29.500 tđw					
Anul 1950					
1	Ardeal	cargou	7840	Germania	1922
2	Plehanov	cargou	5200	Anglia	1900
3	Dimitrov	cargou	6096	Olanda	1920
4	Fr. Engels	cargou	5500	URSS	1930
5	Berezina	cargou	4849	Anglia	1918
6	Midia	cabotier	676	Tr. Severin	1949
7	Sulina	cabotier	676	Tr. Severin	1950
8	Constanța	cabotier	613	Ungaria	1949
9	Mangalia	cabotier	613	Ungaria	1950
Total: 9 nave cu 32063 tđw					

Dotări în perioada 1951 - 1996

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea tđw	Șantierul constructor	Anul constr.
1951-1955					
Total: 0 dotări					
1956-1960					
1	Galați	cargou	4400	Galați	1960
Total: 1 navă cu 4400 tđw					
1961-1965					
1	Arad	cargou	1015	Tr. Severin	1961
2	Brăila	cargou	4400	Galați	1961
3	Buzău	cargou	1015	Tr. Severin	1961
4	Craiova	cargou	4400	Galați	1961
5	Dobrogea	cargou	12832	Rijeka	1961
6	Iași	cargou	4400	Galați	1961
7	Suceava	cargou	4400	Galați	1961
Total: 7 nave cu 32462 tđw					
1	București	cargou	12961	Rijeka	1962
2	Cluj	cargou	4400	Galați	1962
3	Timișoara	cargou	4400	Galați	1962
4	Victoria	cargou	4400	Galați	1962
Total: 4 nave cu 26161 tđw					
1	Brașov	cargou	4400	Galați	1963
2	Oradea	cargou	4400	Galați	1963
3	Pitești	cargou	1049	Tr. Severin	1963
4	Roman	cargou	1049	Tr. Severin	1963
Total: 4 nave cu 10898 tđw					
1	Bacău	cargou	4400	Galați	1964
2	Caransebeș	cargou	1488	Tr. Severin	1964
3	Deva	cargou	4400	Galați	1964
4	Petrița	cargou	1723	Tr. Severin	1964
5	Sighisoara	cargou	1488	Tr. Severin	1964
6	Ploiești (ex. Pace-57)	tanc	19324	Suedia	1964
7	Prahova (ex. Prietenie-57)	tanc	19324	Suedia	1964
Total: 7 nave cu 52147 tđw					



Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea tdw	Şantierul constructor	Anul constr.
1	Baia Mare	cargou	4400	Galaţi	1965
2	Moldova (ex. Soka - 53)	cabotier	707	Rijeka	1965
3	Piatra Neamţ	cargou	1757	Tr. Severin	1965
4	Reşiţa	mineralier	25817	Japonia HZ	1965
5	Sibiu	cargou	4400	Galaţi	1965
6	Vatra Dornei	cargou	1757	Tr. Severin	1965
Total: 6 nave cu 38838 tdw					
Total general 1961-1965: 28 de nave cu 160506 tdw					
1966-1970					
1	Bucegi	mineralier	25607	Japonia HZ	1966
2	Hunedoara	mineralier	25799	Japonia HZ	1966
3	Lupeni	mineralier	25814	Japonia HZ	1966
4	Predeal	cargou	14830	Anglia	1966
5	Sinaia	cargou	14830	Anglia	1966
6	Târgovişte	cargou	4400	Galaţi	1966
7	Târgu Mureş	cargou	4400	Galaţi	1966
Total: 7 nave cu 115680 tdw					
1	Carpaţi	mineralier	25827	Japonia HZ	1967
2	Dunărea	mineralier	25815	Japonia HZ	1967
3	Iaşi	cargou	4400	Galaţi	1967
4	Maramureş	mineralier	25607	Japonia HZ	1967
5	Oltenia	petrolier	36150	Japonia HZ	1967
6	Olt	mineralier	25820	Japonia HZ	1967
Total: 6 nave cu 143619 tdw					
1	Argeş	petrolier	36150	Japonia HZ	1968
2	Petroşani	mineralier	12500	Galaţi	1968
3	Vaslui	cargou	4400	Galaţi	1968
Total: 3 nave cu 53050 tdw					
1	Anina	mineralier	12500	Galaţi	1969
Total: 1 navă cu 12500 tdw					
1	Cugir	mineralier	12500	Galaţi	1970
Total: 1 navă cu 12500 tdw					
Total general 1966-1970: 18 nave cu 337349 tdw					
1971-1975					
1	Brad	cargou	4800	Galaţi	1971
2	Uricani	mineralier	12500	Galaţi	1971
3	Vulcan	mineralier	12548	Galaţi	1971
4	Rovinari	mineralier	12500	Galaţi	1971
Total: 4 nave cu 42348 tdw					
1	Dolj	cargou	8659	Galaţi	1972
2	Drobeta 1850	cargou	1920	Tr. Severin	1972
3	Medias	cargou	1979	Tr. Severin	1972
4	Sălaj	cargou	8298	URSS	1972
5	Slobozia	cargou	4800	Galaţi	1972
6	Târgu Jiu	cargou	4795	Galaţi	1972
7	Vrancea (ex. Vishvo Shanti constr. 1962)	cargou	12519	India	1972
Total: 7 nave cu 42970 tdw					
1	Bega	cargou	1980	Tr. Severin	1973
2	Bihor	cargou	8659	Galaţi	1973
3	Gorj	cargou	8659	Galaţi	1973
4	Năsăud	cargou	8290	URSS	1973
5	Rm. Vâlcea	cargou	4800	Galaţi	1973
6	Timiş	cargou	1979	Tr. Severin	1973
Total: 6 nave cu 34367 tdw					

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea tdw	Şantierul constructor	Anul constr.
1	Azuga	cargou	4800	Brăila	1974
2	Bumbestii	vrachier	24850	Bulgaria	1974
3	Călăraşi	cargou	4800	Galaţi	1974
4	Călimăneşti	cargou	8750	Galaţi	1974
5	Codlea	cargou	4800	Brăila	1974
6	Crişana	petrolier	86094	Japonia IHI	1974
7	Dacia	petrolier	86094	Japonia IHI	1974
8	Livezeni	vrachier	24850	Bulgaria	1974
9	Muntenia	petrolier	86094	Japonia IHI	1974
10	Muscel	mineralier	12930	Galaţi	1974
11	Nazarcea	cargou	1950	Constanţa	1974
12	Novaci	cargou	1950	Constanţa	1974
13	Odorhei	cargou	8750	Galaţi	1974
14	Peleş	cargou	1950	Constanţa	1974
15	Poiana	cargou	1950	Constanţa	1974
16	Rădăuţi	cargou	8750	Galaţi	1974
17	Satu Mare	cargou	8750	Galaţi	1974
18	Slatina	cargou	4560	Galaţi	1974
19	Teleorman	cargou	8750	Galaţi	1974
Total: 19 nave cu 391422 tdw					
1	Banat	petrolier	86094	Japonia IHI	1975
2	Buşteni	cargou	8750	Galaţi	1975
3	Căciulata	cargou	8750	Galaţi	1975
4	Câmpulung	mineralier	12930	Galaţi	1975
5	Gheorghieni	cargou	4795	Brăila	1975
6	Olăneşti	cargou	8750	Galaţi	1975
7	Plopieni	cargou	4795	Brăila	1975
8	Săcele	cargou	4795	Brăila	1975
9	Târnăveni	cargou	4795	Brăila	1975
10	Tomis	vrachier	54615	Constanţa	1975
Total: 10 nave cu 199069 tdw					
Total general 1971-1975: 46 nave cu 710176 tdw					
1976-1980					
1	Agnita	mineralier	12930	Galaţi	1976
2	Alba Iulia	cargou	11742	Polonia	1976
3	Bicaz	vrachier	54615	Constanţa	1976
4	Bârlad	vrachier	54615	Constanţa	1976
5	Bocşa	vrachier	54615	Constanţa	1976
6	Călan	mineralier	12930	Galaţi	1976
7	Curtea de Argeş	cargou	11742	Polonia	1976
8	Drăgăşani	cargou	13900	R.D.G.	1976
9	Dumbrăveni	cargou	4795	Brăila	1976
10	Făgăraş	cargou	8750	Galaţi	1976
11	Fălticeni	cargou	4795	Brăila	1976
12	Făurei	cargou	8750	Galaţi	1976
13	Fieni	cargou	8750	Galaţi	1976
14	Filiaşi	cargou	8750	Galaţi	1976
15	Focşani	cargou	13900	R.D.G.	1976
16	Lotru	vrachier	24850	Bulgaria	1976
17	Neptun	cargou	5530	Polonia	1976
18	Sadu	cargou	4757	Brăila	1976
19	Salva	vrachier	24850	Bulgaria	1976
20	Simeria	cargou	8750	Brăila	1976
21	Topoloveni	cargou	4737	Brăila	1976
22	Vidraru	vrachier	24850	Bulgaria	1976
23	Vişeu	vrachier	24850	Bulgaria	1976
Total: 23 nave cu 408753 tdw					

DOTAREA CU NAVE A FLOTEI MARITIME COMERCIALE ROMÂNE DUPĂ AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea taw	Şantierul constructor	Anul constr.
1	Borşa	vrachier	54615	Constanţa	1977
2	Botoşani	vrachier	54615	Constanţa	1977
3	Dej	cargou	8750	Brăila	1977
4	Făget	cargou	8750	Galaţi	1977
5	Feldioara	cargou	8750	Galaţi	1977
6	Floreşti	cargou	8750	Galaţi	1977
7	Frăsineţ	cargou	8750	Galaţi	1977
8	Frunzăneşti	cargou	8750	Galaţi	1977
9	Motru	vrachier	24850	Bulgaria	1977
10	Pionierul	vrachier	18000	Galaţi	1977
11	Sadova	cargou	4787	Brăila	1977
12	Romanăţi (ex. Segarcea)	cargou	4737	Brăila	1977
13	Snagov	cargou	4737	Brăila	1977
14	Soveja	cargou	4795	Brăila	1977
15	Tg. Bihor	vrachier	18295	Galaţi	1977
16	Tg. Frumos	vrachier	18295	Galaţi	1977
17	Tg. Ocna	vrachier	18295	Galaţi	1977
18	Tulcea	cargou	2400	Tr. Severin	1977
19	Turda	cargou	2400	Tr. Severin	1977
Total: 19 nave cu 283321 taw					
1	Alba	cargou	8400	Galaţi	1978
2	Beiuş	vrachier	54615	Constanţa	1978
3	Blaj	vrachier	54615	Constanţa	1978
4	Buziaş	vrachier	54615	Constanţa	1978
5	Callatis	vrachier	54615	Mangalia	1978
6	Feleac	cargou	8750	Brăila	1978
7	Felix	cargou	8750	Galaţi	1978
8	Fierbinţi	cargou	8750	Galaţi	1978
9	Filioara	cargou	8750	Galaţi	1978
10	Firiza	cargou	8750	Galaţi	1978
11	Foişor	cargou	8750	Brăila	1978
12	Independenţa	petrolier	163857	Constanţa	1978
13	Oraviţa	cargou	8750	Brăila	1978
14	Rupea	cargou	8750	Brăila	1978
15	Sălişte	cargou	4795	Brăila	1978
16	Săveni	cargou	4795	Brăila	1978
17	Săvineşti	cargou	4795	Brăila	1978
18	Sebeş	cargou	4795	Brăila	1978
19	Sovata	cargou	4737	Brăila	1978
20	Suceviţa	cargou	4737	Brăila	1978
21	Tecuci	cargou	2400	Tr. Severin	1978
22	Teiuş	cargou	2400	Tr. Severin	1978
23	Tg. Lăpuş	vrachier	18295	Galaţi	1978
24	Tg. Neamţ	vrachier	18295	Galaţi	1978
25	Tg. Secuiesc	vrachier	18000	Galaţi	1978
26	Tismana	cargou	2400	Tr. Severin	1978
27	Tuşnad	cargou	2400	Tr. Severin	1978
Total: 27 nave cu 553561 taw					
1	Breaza	vrachier	54615	Constanţa	1979
2	Cotnari	cargou	13900	R.D.G.	1979
3	Filaret	cargou	8750	Brăila	1979
4	Filipeşti	cargou	8850	Galaţi	1979
5	Fântânele	cargou	8850	Galaţi	1979
6	Frasin	cargou	8750	Brăila	1979
7	Fundeni	cargou	8850	Galaţi	1979
8	Haţeg	cargou	8750	Brăila	1979
9	Oituz	cargou	15000	Galaţi	1979

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea taw	Şantierul constructor	Anul constr.
10	Salonta	cargou	4693	Brăila	1979
11	Sascut	cargou	4795	Brăila	1979
12	Slănic	cargou	4795	Brăila	1979
13	Solca	cargou	4620	Brăila	1979
14	Tg. Trotuş	vrachier	18295	Galaţi	1979
15	Topliţa	cargou	2400	Tr. Severin	1979
16	Titu	cargou	2400	Tr. Severin	1979
17	Unirea	petrolier	163527	Constanţa	1979
18	Zalău	cargou	14930	URSS	1979
Total: 18 nave cu 356770 taw					
1	Fălcu	cargou	8850	Galaţi	1980
2	Fundulea	cargou	8850	Galaţi	1980
3	Gorgova	cargou	8850	Galaţi	1980
4	Govora	cargou	8850	Galaţi	1980
5	Griviţa	cargou	8850	Galaţi	1980
6	Hârşova	cargou	8750	Brăila	1980
7	Huşi	cargou	8750	Brăila	1980
8	Mărăşti	cargou	15000	Galaţi	1980
9	Mărăşeşti	cargou	15000	Galaţi	1980
10	Panciu	cargou	13900	R.D.G.	1980
11	Săbăreni	cargou	4620	Brăila	1980
12	Scăieni	cargou	4620	Brăila	1980
13	Smârdan	cargou	4620	Brăila	1980
14	Sulina	cargou	4620	Brăila	1980
15	Tohani	cargou	2522	Olteniţa	1980
Total: 15 nave cu 126652 taw					
Total general 1976-1980: 102 nave cu 1729057 taw					
1981-1985					
1	Baia Mare	vrachier	64820	Constanţa	1981
2	Brăneşti	vrachier	64854	Constanţa	1981
3	Bujoreni	vrachier	64854	Constanţa	1981
4	Covasna	cargou	4620	Brăila	1981
5	Giurgiu	cargou	8850	Galaţi	1981
6	Grădiştea	cargou	8850	Galaţi	1981
7	Gruia	cargou	8850	Galaţi	1981
8	Horezu	cargou	8750	Brăila	1981
9	Libertatea	petrolier	163647	Constanţa	1981
10	Răureni	cargou	15082	Galaţi	1981
11	Sucidava	cargou	4620	Brăila	1981
12	Tarcău	cargou	2400	Tr. Severin	1981
Total: 12 nave cu 420197 taw					
1	Balş	vrachier	54158	Mangalia	1982
2	Bărgănu	vrachier	64360	Constanţa	1982
3	Bobâlna	vrachier	64854	Constanţa	1982
4	Borzeşti	vrachier	64854	Constanţa	1982
5	Buhuşi	vrachier	54158	Mangalia	1982
6	Cozia	cargou	15555	Galaţi	1982
7	Dragomireşti	cargou	15000	Galaţi	1982
8	Gheorghieni	cargou	8850	Galaţi	1982
9	Giurgeni	cargou	8850	Galaţi	1982
10	Gorun	cargou	8850	Galaţi	1982
11	Gostinu	cargou	8850	Galaţi	1982
12	Hagieni	cargou	8750	Brăila	1982
13	Humuleşti	cargou	8750	Brăila	1982
14	Paşcani	Ro Ro	4100	Galaţi	1982
15	Războieni	cargou	15555	Galaţi	1982
16	Rovine	cargou	15555	Galaţi	1982
17	Seimeni	cargou	4620	Brăila	1982



Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea taw	Şantierul constructor	Anul constr.
18	Tazlău	cargou	2522	Olteneşti	1982
Total: 18 nave cu 428191 taw					
1	Baia de Aramă	vrachier	64897	Constanţa	1983
2	Băileşti	vrachier	54158	Mangalia	1983
3	Bistreţ	vrachier	64854	Constanţa	1983
4	Brătuleşti	vrachier	54311	Galaţi	1983
5	Ilfov	cargou	8750	Brăila	1983
6	Mehedinţi	cargou	8750	Brăila	1983
7	Mirăslău	cargou	15555	Galaţi	1983
8	Păuliş	Ro Ro	4100	Galaţi	1983
9	Ştefăneşti	cargou	4620	Brăila	1983
10	Valea Albă	cargou	15555	Galaţi	1983
11	Voroneţ	cargou	15555	Galaţi	1983
12	Zărneşti	cargou	4620	Brăila	1983
Total: 12 nave cu 315725 taw					
1	Baia de Arieş	vrachier	64897	Constanţa	1984
2	Baia de Criş	vrachier	64897	Constanţa	1984
3	Baia de Fier	vrachier	64897	Constanţa	1984
4	Băneasa	vrachier	64897	Constanţa	1984
5	Bazias 1	Ro Ro	4700	Galaţi	1984
6	Bazias 2	Ro Ro	4700	Galaţi	1984
7	Bazias 5	Ro Ro	4700	Galaţi	1984
8	Becheş	vrachier	65418	Mangalia	1984
9	Biruinţa	petrolier	161477	Constanţa	1984
10	Borşa	vrachier	54158	Mangalia	1984
11	Calafat	cargou	15555	Galaţi	1984
12	Drăgăneşti	cargou	15000	Galaţi	1984
13	Lugoj	cargou	8750	Brăila	1984
14	Păltiniş	Ro Ro	3974	Galaţi	1984
15	Tutova	Ro Ro	6700	R.D.G.	1984
16	Vâlcea	cargou	8750	Brăila	1984
17	Zimnicea	cargou	4620	Brăila	1984
Total: 17 nave cu 618090 taw					
1	Băceşti	vrachier	65418	Mangalia	1985
2	Balota	vrachier	54311	Galaţi	1985
3	Basarabi	vrachier	65360	Mangalia	1985
4	Bazias 3	Ro Ro	4700	Galaţi	1985
5	Bazias 4	Ro Ro	4700	Galaţi	1985
6	Călugăreni	cargou	8750	Brăila	1985
7	Costineşti	cargou	8750	Brăila	1985
8	Lereşti	cargou	15555	Galaţi	1985
9	Moineşti	cargou	8825	Tulcea	1985
10	Nicoreşti	cargou	8750	Brăila	1985
11	Periş	Ro Ro	3974	Galaţi	1985
12	Posada	cargou	15000	Galaţi	1985
13	Roman	cargou	15000	Galaţi	1985
14	Telega	cargou	4620	Brăila	1985
15	Tuzla	Ro Ro	6700	R.D.G.	1985
Total: 15 nave cu 290413 taw					
Total general 1981-1985: 74 nave cu 2072616 taw					
1986-1990					
1	Avrămeşti	cargou	15000	Galaţi	1986
2	Baroalt	vrachier	64854	Mangalia	1986
3	Borcea	vrachier	64897	Constanţa	1986
4	Buştenari	petrolier	39184	Galaţi	1986
5	Grozăveşti	cargou	15000	Galaţi	1986
6	Moldoviţa	cargou	8825	Tulcea	1986

Nr. crt.	Numele navei	Tipul	Capacitatea taw	Şantierul constructor	Anul constr.
7	Plătăreşti	cargou	8749	Brăila	1986
Total: 7 nave cu 216509 taw					
1	Alexandria	cargou	14955	Galaţi	1987
2	Arad	cargou	14955	Galaţi	1987
3	Bănişor	vrachier	65360	Mangalia	1987
4	Bucşani	petrolier	39184	Galaţi	1987
5	Mirceşti	cargou	8730	Tulcea	1987
6	Olteneşti	petrolier	151707	Constanţa	1987
7	Prahova	petrolier	84766	Constanţa	1987
Total: 7 nave cu 379657 taw					
1	Aiud	cargou	14955	Galaţi	1988
2	Amara	cargou	14955	Galaţi	1988
3	Brazi	petrolier	39768	Galaţi	1988
4	Mangalia	feribot	12000	Constanţa	1988
5	Mizil	cargou	8730	Tulcea	1988
6	Piatra Olt	container	8200	Galaţi	1988
7	Vulcana-Băi	cargou	14955	Galaţi	1988
Total: 7 nave cu 113563 taw					
1	Adjud	cargou	15240	Galaţi	1989
2	Albeşti	cargou	15240	Galaţi	1989
3	Avrig	cargou	14955	Galaţi	1989
4	Baia Sprie	vrachier	65350	Mangalia	1989
5	Caracal	tanc ulei	5069	Brăila	1989
6	Caransebeş	container	8200	Galaţi	1989
7	Caras Severin	cargou	8720	Brăila	1989
8	Cărbunest	vrachier	171875	Constanţa	1989
9	Comăneşti	vrachier	171875	Constanţa	1989
10	Miercurea Ciuc	cargou	8637	Tulcea	1989
11	Ploieşti	petrolier	84766	Constanţa	1989
12	Râmnicu Sărat	cargou	8720	Brăila	1989
13	Teleajen	petrolier	84766	Constanţa	1989
Total: 13 nave cu 663413 taw					
1	Câmpia Turzii	cargou	8637	Tulcea	1990
2	Câmpina	petrolier	39768	Galaţi	1990
3	Histria	cargou	3114	Tr. Severin	1990
4	Mamaia	cargou	15240	Galaţi	1990
5	Râşnov	cargou	8763	Brăila	1990
6	Tr. Severin	cargou	3114	Tr. Severin	1990
Total: 6 nave cu 78636 taw					
Total general 1986-1990: 40 nave cu 1451778 taw					
1991-1996					
1	Bărbos	vrachier	65144	Mangalia	1991
2	Eforie	feribot	12000	Constanţa	1991
3	Reghin	cargou	8750	Brăila	1991
Total: 3 nave cu 85894 taw					
1	Argeş	petrolier	39000	Galaţi	1992
2	Fefest	vrachier	25000	Mangalia	1992
3	Voineasa	vrachier	25000	Mangalia	1992
Total: 3 nave cu 89000 taw					
1	22 Decembrie	vrachier	165000	Constanţa	1993
2	Troianul	cargou	15950	Galaţi	1993
Total: 2 nave cu 180950 taw					
1	Rubin	petrolier	39000	Galaţi	1995
2	Cristal	petrolier	39000	Galaţi	1995
Total 1995-1996: 2 nave cu 78000 taw					
Total general 1991-1996: 10 nave cu 433844 taw					

Transporturile maritime comerciale în atenția Ligii Navale Române

Redacția revistei „Marea Noastră” s-a adresat președintelui de onoare al Ligii Navale Române, domnului viceamiral în retragere inginer Ilie Ștefan, cu rugămintea de a răspunde la câteva întrebări legate de perspectivele TRANSPORTURILOR MARITIME COMERCIALE ALE ROMÂNIEI

Întrebare: Când și de ce v-a venit ideea de a lansa la Conferința Națională a Ligii Navale Române propunerea de a se iniția o largă campanie pentru revigorarea transporturilor maritime ale României?

Răspuns: De mai multă vreme. Câteva considerațiuni generale m-au determinat.

România, prin așezarea geografică are ieșire la Marea Neagră și este străbătută de fluviul Dunărea. Prin ieșirea la mare țara noastră este pusă în legătură cu mările și oceanele lumii, iar Dunărea îi asigură contactul direct cu centrul Europei. Ieșirea la mare și accesul la fluviu fac ca țara noastră să aibă interese pe aceste ape, interese ce-i pot garanta existența pe plan mondial și prosperitatea. Aceste interese ar trebui să fie oglindite de politica navală națională care este parte componentă a politicii generale a țării.

Politica navală reprezintă totalitatea tezelor și principiilor cu ajutorul cărora România își promovează interesele sale pe apă. Aceste interese pe apă sunt definite ca totalitatea dorințelor și posibilităților pe care țara noastră le poate avea spre exercitarea drepturilor sale în exploatarea domeniilor mării și Dunării. Interesele pe apă ale României sunt posibil de exprimat și asigurat de puterea navală a țării. Ea constă în întreaga alcătuire navală civilă și militară și logistică aferentă (nave, firme, instituții, porturi etc) și se exprimă prin totalitatea mijloacelor prin care România, în cazul nostru, poate să obțină foloase politice, economice și militare, precum și prin dreptul de a purta cu navele sale pavilionul național pe drumurile comerciale maritime și fluviale ale lumii.

La Conferința LNR din mai 2009 s-a constatat că organele de conducere ale LNR nu au identificat temeinic aceste interese și de aceea nici nu au avut preocupări majore în domeniu.

În anii premergători lui 1990, România era considerată ca o putere navală. Ea avea o politică navală bine definită în documente programatice oficiale și dispunea: de o forță navală capabilă să-i asigure apărarea și siguranța dinspre mare; de o flotă comercială maritimă care număra 311 nave cu o capacitate de transport de 6.158.000 tdw precum și de flotă fluvială; de porturi cu posibilități pentru acostarea, încărcarea și descărcarea unui număr mare de nave; de șantieri navale pentru construcții și reparații nave; de școli pentru pregătirea navigatorilor.

Evenimentele petrecute în decembrie 1989 în România au dus la schimbări majore ale economiei naționale. Aceste schimbări, alături de consecințele crizei economice mondiale și prăbușirea economiei naționale, au dus la scăderea dramatică a volumului de mărfuri importate și exportate, față de capacitatea mare de transport pe care o avea flota noastră maritimă. Acestea au fost motivele pentru care flota și serviciile ei n-au mai fost solicitate. Companiile de navigație nemaiavănd activitate de transport au sucombat, încet dar sigur.

Astăzi în transportul maritim internațional nu mai există o

flotă sub pavilion românesc, cu toate că țara noastră are ieșire la mare și dispune de cel mai mare port la Marea Neagră.

Privim cu invidie la țările care n-au ieșire la mare (Cehia, Austria, Ungaria) dar dispun de flote comerciale maritime și navele lor poartă pavilioanele țărilor respective.

În luna mai 2009 a avut loc, la București, Conferința Națională a LNR, asociație de cultură și propagandă marinărească și pentru promovarea intereselor României pe apă.

Lucrările Conferinței au scos în evidență că filialele și Consiliul Director Național (CDN) prin obiectivele și sarcinile rezolvate onorează scopul pentru care au fost înființate. LNR este o organizație puternică și este ancorată bine în îndeplinirea sarcinilor și obiectivelor prevăzute în Statutul său.

Conferința a criticat Consiliul Director Național și filialele pentru insuficienta preocupare pentru promovarea intereselor României pe apă.

Liga Navală trebuie să aibă în atenție cel puțin următoarele interese: accesul la resursele materiale nelimitate ale oceanului planetar; posibilitatea dezvoltării unei rețele de transport maritim precum și promovarea imaginii României pe glob prin intermediul pavilionului național purtat de navele sale.

Țara noastră nu mai dispune de o flotă comercială care să poarte pavilionul național pe mările și oceanele lumii.

Consider că nu se poate concepe ca o țară cu ieșire la mare să nu dispună de o flotă comercială maritimă. Cu multă vreme în urmă, viceamiralul Ioan Bălănescu scria: „Țara care a fost dăruită cu ape navigabile și ieșire la mare, dar nescotește aceste daruri se condamnă singură la sinucidere”.

Aceste cuvinte ar putea fi profetice.

Marele gazetar român Pamfil Șeicaru arată și el: „România nu-și va realiza valoarea ei politică și economică decât atunci când va avea o puternică flotă de război și cea mai mare flotă comercială din Marea Neagră”. LNR consideră că o prioritate pentru România, într-o perioadă viitoare, este crearea unei flote comerciale maritime naționale.

Ideea că România are nevoie de o flotă comercială maritimă s-a născut la Conferința Națională a LNR.

În climatul politic actual se constată că în următorii ani țara noastră nu intenționează să constituie o nouă flotă comercială maritimă. Foarte mulți oameni politici, guvernanți și mulți dintre cei aleși să conducă destinele națiunii noastre, necunoscători în probleme ale transportului maritim, demonstrează prin atitudinea lor că nu există voință politică pentru constituirea unei flote comerciale maritime.

LNR consideră că este cazul și timpul ca acești „navigatori rătăciți și naufragiați” să lase deoparte vorbăria politică inutilă și să considere transportul maritim ca o subramură a economiei naționale care poate aduce venituri de pe mare. Conferința LNR a hotărât să aprindă un far, care să ardă cu lumina credinței și speranței pentru a-i convinge că România are nevoie de o flotă

interviu la
Marea Noastră



Viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan rostește discursul la Conferința Națională a Ligii Navale Române, în cursul căruia propune revigorarea transporturilor maritime comerciale ale României

comercială maritimă.

Pentru împlinirea acestei cerințe imperativ necesare LNR lansează o campanie la nivel național, pe o perioadă lungă de timp, în care, și cu ajutorul mass-media, folosind toate metodele, mijloacele și procedeele de care dispune în munca de propagandă, să poată ajunge la toate treptele de conducere ale țării pentru a convinge de necesitatea unei flote comerciale maritime.

Campania mai are ca scop să creeze în rândurile marelui public o stare de spirit necesară pentru susținerea constituirii flotei. Adică armatori români și pavilion român.

LNR este convinsă că această campanie va fi grea pentru că urmează să se desfășoare în condițiile crizei economice mondiale, iar transportul maritim este la un nivel scăzut, urmare a crizei de navlu.

Campania va fi organizată de CDN după un program și se desfășoară pe etape succesive.

Întrebare: LNR are priceperea necesară pentru a aborda o astfel de temă de o complexitate așa de mare? Considerați că va fi un „război fulger” sau o campanie de lungă durată?

Răspuns: Prin definiția statutară LNR este o asociație de propagandă și cultură.

Sarcina ce stă în fața Ligii în etapa următoare constă în a convinge marele public de necesitatea unei flote comerciale maritime, iar pe oamenii politici și pe guvernanți să-i determine să creeze acea voință politică pentru înființarea flotei românești.

Tema ce și-a propus s-o rezolve printr-o campanie la nivel național este foarte grea și foarte complexă motiv pentru care se va desfășura pe o perioadă lungă de timp.

Pentru Ligă această temă este ca pentru un matematician o ecuație diferențială cu mulți parametri.

Considerăm că Liga are experiență în munca de propagandă câpătată cu ocazia altor campanii ce le-a desfășurat (de exemplu SOS Mircea)

Ce vrem să facem astăzi seamănă cu ce au făcut o serie de personalități de seamă ale vieții politice și sociale românești, la sfârșitul sec. XIX pentru înființarea Societății de navigație (Serviciul Maritim Român, înființat la 19 mai 1895). Scopul cam-

paniei de propagandă de atunci a fost să convingă oamenii politici, necunoscători ai problemelor din transportul naval, să renunțe la ideea că „Marina pentru România este un lux” și să opteze pentru înființarea societăților de transport pe apă.

Noi considerăm că și în vremurile actuale „Tema” propusă de Ligă poate să nască o bătălie politică și apolitică pro și contra. Personalități ale vieții noastre sociale și politice vor fi opozanți, vor fi reținuți și refractari la realizarea acestei dorințe.

Un obiectiv, nu ușor, al acestei campanii este de a-i convinge pe opozanți că transportul maritim poate fi o latură profitabilă a economiei naționale, că și „de pe mare se pot scoate bani”.

Campania se va desfășura pe o perioadă lungă de timp în care se vor căuta argumente convingătoare.

Succesul nu poate fi obținut printr-un „război fulger” ci printr-o luptă pas cu pas. Campania va avea la bază un program pe etape și obiective.

Pentru crearea în rândurile marelui public a unui spirit binevoitor și a unei atmosfere favorabile susținerii reînființării flotei, LNR, în demersurile sale, are nevoie de ceva fonduri, de mijloace materiale și de sprijinul mass-media cu ajutorul căreia se va putea ajunge pe toate treptele de conducere a țării, până la cele mai

înalte.

Întrebare: Ați discutat cu foarte mulți oameni, specialiști în domeniu. Care sunt părerile și principiile ideii formulate de interlocutori?

Răspuns: Câțiva marinari din conducerea LNR, cu optimism și mult curaj, au demarat această campanie. Am format o comisie organizatoare.

În prezent ne aflăm în etapa I-a, cea a consultărilor. Colectivul de conducere a întocmit un chestionar cu un număr de probleme necesar să fi lămurite. Sunt consultați mai mulți specialiști în domeniul transportului maritim; cei ce l-au practicat dar și cei care-l mai practică.

Etapă de consultări se va încheia cu o consfătuire cu participare mai largă în care vor fi supuse dezbatelor concluziile rezultate din consultări.

a) „România are nevoie de flotă comercială maritimă?” (FCM) a fost prima problemă.

Părerile celor consultați sunt împărțite, pro și contra. Argumente sunt și dintr-o parte, cât și din cealaltă. Majoritatea celor consultați sunt sceptici cu privire la înființarea flotei comerciale maritime. Ca argument s-a reținut lipsa de navlu, ca urmare a crizei economice mondiale și a prăbușirii economiei naționale.

Dept urmare țara noastră nu mai face importuri și exporturi, motiv pentru care nu are nevoie de flotă.

Unii specialiști au afirmat că România nu are nevoie de flotă de stat sub

pavilion român, dar ea trebuie să ducă o politică de a atrage nave din alte țări sub pavilionul său.

Din analiza făcută cu atenție a rezultat că în România sunt importări și exportări de mărfuri. Prin portul Constanța au fost derulate 61.837 mii tone marfă în anul 2008, iar în 2009 42.014 mii tone. Scăderea cantităților de marfă în anul 2009 față de 2008 este urmare a efectelor crizei economice.

Categorii de mărfuri derulate: petrol brut și produse petroliere 12.940 mii tone în 2008 și 9.879 mii tone în 2009; minerale de fier și deșeuri 11.379 mii tone în 2008 și 3.843 în 2009; cereale 6.670 mii tone în 2008 și 10.418,6 mii tone în 2009; ciment (pe

Despre pricepere

Nu este necesar să te pricepi la orice; este suficient să întrebi suficient de mulți oameni pricepuți.

care-l produce o firmă franceză la Medgidia) 953 mii tone în 2008 și 38,1 mii tone în 2009 și exemplele pot continua. Aceste cifre demonstrează că există marfă ce se transportă pe mare.

În această perioadă a existat și explozia metodei de transport maritim de marfă în containere, pentru care portul Constanța dispune de terminale moderne.

România face import și export de mărfuri care sunt transportate pe mare cu nave ce aparțin companiilor străine.

Pentru realizarea acestor importuri și exporturi există în țara noastră un număr de 37 de agenții comerciale românești și străine, care au sediile în diferite orașe: București 14, Constanța 14, Galați 2, Fălțiceni 1 ș.a. Obiectul de activitate al acestor agenții este transportul maritim (unele au mai multe obiecte de activitate).

b) Înființarea unei flote necesită investiții foarte mari și de aceea interesează care va fi forma de capital investit. În cadrul consultărilor au fost argumente pentru toate formele: capital de stat; capital privat; capital mixt și capital obținut din subscripții publice.

Cu privire la forma „capital de stat” mulți factori consultați sunt împotriva, din numeroase motive: neputința statului datorită lipsei de fonduri financiare, generată de nivelul foarte scăzut al economiei naționale; statul român nu este interesat de o flotă sub pavilionul său; țara noastră ca să se mențină pe „linia de plutire” face împrumuturi foarte mari din străinătate.

Despre stat s-au făcut și multe alte aprecieri: este un slab și nepriceput gospodar, care practică un management defectuos ceea ce ar putea duce flota la faliment; nu acordă subvenții, garanții de stat și nici credite ipotecare; statul nu trebuie să investească în shipping, bugetul său poate fi destinat altor sectoare: sănătate, învățământ etc. Transportul maritim este o afacere riscantă iar riscurile trebuie lăsate în seama oamenilor de afaceri.

Forma cea mai apreciată și acceptată este cea cu capital privat.

Au fost nominalizate companiile românești cu capital privat: COSENA, SAMMARINA, HISTRIA-SHIPPING. MIHEI SHIP-PING care au ca obiect de activitate transportul maritim. Navele acestor companii au arborat pavilionul de convenție (complezență) a unor alte state, deoarece au navele înregistrate în regimul special maritim al acestora. Dacă navele acestor companii ar purta pavilion român s-ar putea constitui o mică flotă a României

S-a apreciat că în țara noastră s-ar afla investitori autohtoni cu resurse financiare pentru a susține investițiile construirii sau cumpărării de nave. Acești potențiali investitori se feresc să investească în domeniul transportului maritim din cauza legislației românești care este necorespunzătoare și care este supusă unor dese schimbări.

Constituirea unei flote comerciale maritime se poate face și cu capitalul unor investitori străini. Forma aceasta a fost respinsă deoarece investitorii străini ar arboră pe nave pavilionalele statelor de care ei aparțin.

Forma de capital obținut din subvenție publică nu se poate pune în etapa actuală, în care marea majoritate a cetățenilor noștri nu dispun de venituri corespunzătoare care să le dea posibilitatea să devină acționari. Este cunoscut că marele public nu este convins de necesitatea constituirii flotei comerciale.

Capitalul mixt, adică de stat și privat, este forma căreia nu i s-a acordat atenție. În lume se practică această formă însă nu pe scară largă. În țările în care se practică, statul este acționar. S-au dat ca exemplu Statele Unite ale Americii.

Unii factori consultați au propus ca actuala Companie de navigație PETROMIN, care este cu capital de stat majoritar, să

fie dezvoltată. Cele 2-3 nave pe care le are poartă pavilion de convenție. Pe scheletul acestei companii să se constituie o flotă comercială maritimă. S-a apreciat că în etapa actuală, România nu este mai săracă decât la sfârșitul secolului XIX când a putut cumpăra două nave și a înființat Serviciul Maritim Român (SMR) cu care a debutat în transportul maritim de mărfuri și pasageri.

c) Înființarea unei flote comerciale maritime nu este potrivită în etapa actuală deoarece transportul maritim internațional este dominat de o mare criză a navlului, în timp ce în lume se află într-o acerbă concurență peste 300 de companii de navigație. Cele mai multe se află în SUA 37, Anglia 29, Turcia 33, Norvegia și Grecia 29 etc. Sunt și țări cu companii mai puține: Polonia 2, Peru 1, Ucraina 2, Israel 2, Libia 2 etc. Aceste companii au prin însumare un număr mare de nave și ca urmare oferă posibilități mari de transport ceea ce face ca pe piață să existe o mare concurență.

Pătrunderea unei flote românești se va face cu mare greutate.

Flota comercială maritimă ar constitui un element benefic pentru economia națională datorită avantajelor pe care le aduce țării prin: plata taxelor și impozitelor; crearea unui număr mare de locuri de muncă; acoperirea capacităților de producție ale șantierelor navale prin construcția și repararea navelor; asigurarea continuității școlilor ce pregătesc viitorii navigatori.

O serie întreagă de companii de navigație au renunțat la transportul maritim ca obiect de activitate. Mass-media semnalează că unele companii au intrat în faliment iar altele au tras navele pe dreapta. Din lipsă de marfă, în lume, în jur de 12.000-15.000 de nave sunt scoase din activitatea de transport și stau acostate în diferite porturi.

Întrebare: În legătură cu pavilionul român, reglementările noastre sunt armonizate cu cele din UE?

Răspuns: Prin OG nr.116/1998 a fost instituit în România „regimul special de transport maritim”. El se referă la activitatea de transport maritim internațional de mărfuri și de persoane, efectuată de nave maritime.

Actul normativ stipulează că se beneficiază de acest regim dacă: activitatea de transport maritim se desfășoară numai de companii de navigație care dețin nave proprii sau navlosire, dacă navele acestor companii sunt înmatriculate în registrul matricol al unei căpității.

Regimul special maritim reprezintă așadar ansamblul de facilități acordate companiilor de navigație maritimă.

OG116 precizează că certificatele navei și cele ale echipamentelor acesteia, care sunt eliberate de o societate de clasificare agreeată de Ministerul Transporturilor, trebuie să corespundă acordurilor și convențiilor internaționale.

O companie de navigație pentru a fi admisă în regimul special maritim român trebuie să fie persoană juridică română.

După admiterea companiei în regimul special maritim și după îndeplinirea condițiilor de înmatriculare i se acordă dreptul de a arboră pavilionul român.

Navele ce aparțin companiilor de navigație arborează pavilionul regimului special maritim al țării în care este înscrisă.

În principiu armatorii urmăresc să se înscrie într-un regim special maritim care oferă cele mai convenabile înlesniri.

UE impune României ca facilitățile acordate de regimul său special maritim să fie aliniate la cerințele sale.

Art. 5 din OG116/1998 definește regimul special maritim în România, iar art. 6 precizează facilitățile ce sunt acordate pentru plata unor impozite și taxe. Guvernul României prin Legea bugetului a anulat aceste facilități, fapt ce a determinat pe armatorii români să migreze către regimurile speciale maritime ce oferă condiții avantajoase. Navele acestora au arborat

interviu la Marea Noastră



pavilioane de convenție (complezență) ale altor state.

Pentru ca tricolorul românesc să fie căutat de armatori va trebui ca statul nostru să creeze un regim fiscal favorabil.

Întrebare: Care ar fi după părerea dumneavoastră primele măsuri de întreprins?

Răspuns: Guvernul să definească „Politica navală a României” pentru perioada de tranziție, care să fie în concordanță cu evoluția economiei generale a țării.

Este necesar să se înceapă cu o inițiativă legislativă înaintată Parlamentului care să stabilizească actele normative ce reglementează activitatea de transport maritim și chestiunile legate de acesta.

Deoarece prin OG nr.116/1998 a fost înființat „Regimul special maritim” să se constituie un grup de specialiști pentru întocmirea unui program cu măsuri ce trebuie luate pentru înființarea unei flote comerciale maritime și să stabilească cadrul legislativ al funcționării acestui regim.

Toate acestea pe baza unui Program.

Obiectivele programului să se refere la următoarele aspecte: crearea unui cadru juridic, tehnic și financiar în concordanță cu recomandările și reglementările UE pentru transportul maritim internațional; adoptarea mecanismului economico-financiar corespunzător specificului transportului pe mare și cerințelor pieței.

În program se mai pot prevedea măsuri pentru: acordarea de subvenții prin derogări de la regulile U.E. (unele țări membre le-au obținut), înființarea Creditului maritim (instituție ce a existat în România), sprijinirea flotei comerciale maritime cu fonduri financiare protecționiste; redactarea codului comercial maritim ș.a.

Legislația din domeniul maritim trebuie să faciliteze practicile uzuale din lumea shippingului.

Consultările la care m-am referit anterior au scos în evidență că regimul fiscal adoptat de Belgia ar fi favorabil României.

Guvernul țării noastre ar trebui să revină asupra anulării facilităților prevăzute la art. 6 din OG nr.116/1998.

Întrebare: După discuțiile purtate sunteți mai optimist sau mai pesimist ca la început?

Răspuns: După discuțiile ce le-am avut până în prezent cu factori care au fost dispuși la un dialog pe această temă n-aș putea spune că sunt dezolat și că am devenit mai pesimist ca la început. Dacă acesta ar fi răspunsul, campania inițiată de LNR s-ar fi terminat înainte de a începe. Ca român voi proceda după obiceiul că odată prins în horă trebuie să joci. Acum „hora” LNR este campania de propagandă prin care se urmărește și creșterea responsabilității statului față de transportul maritim.

Membri Ligii, ca toți cetățenii țării noastre ar trebui să aștepte cu răsuflarea tăiată deznodământul acestei campanii.

LNR începe campania cu optimism, ia în considerație că țara noastră va dezvolta economia sa și nu va rămâne în vecii vecilor o țară săracă, motiv pentru care promovează activ ideea unei flote comerciale maritime.

LNR este convinsă că nu ea, cu tot rolul ei de asociație de utilitate publică, va putea crea flota comercială. Ea caută să fie un vector activ care să mențină în actualitatea politică și guvernamentală necesitatea existenței acesteia în România.

România, ca țară membră U.E., promovându-și interesele la Marea Negară, de exemplu, este un vector și al intereselor fundamentale ale U.E. în zona extinsă a acestei mări.

Pentru ca această campanie a noastră să se desfășoare în condiții bune și să înregistreze succesele dorite trebuie să fie întocmit un program pe etape, cu obiective clare, iar Consiliul Director Național al LNR să întocmească pentru filiale o hotărâre din care să reiasă etapele și obiectivele.

A consemnat Petre GEORGESCU

statistici

FLOTA MONDIALĂ DE TRANSPORT MARITIM

FLOTA Uniunii Europene - Țările U.E. dispun de 9.000 nave comerciale (de 500 TRB sau mai mult), însumând aproximativ 240 milioane tdw, aproape un sfert din tonajul mondial.

Industria europeană a transporturilor maritime este deservită de alte 4.000 de nave aparținând altor state. Deci în U.E. operează 13.000 de nave comerciale.

Transportul maritim pune în mișcare 90% din comerțul european.

Comerțul maritim a crescut de 4 ori în ultimii 40 de ani.

Feriboturile și navele de croazieră din Europa deservesc 350 milioane de pasageri în fiecare an.

COMERȚUL MARITIM MONDIAL - Transportul maritim asigură derularea a cca 75-80% din totalul traficului mondial de mărfuri.

Flota mondială va trimite în anul 2010 cca 2.000 de nave la fier vechi din cauza crizei mondiale și a faptului că nu îndeplinesc cerințele prevăzute în directivele IMO și U.E.

ANUL 2008 - Comenzile de nave, în anul 2008, au atins cel mai înalt nivel din întreaga istorie. S-au încheiat contracte de construcții noi pentru 10.053 nave, cu un tonaj total de 495 milioane tdw.

În anul 2008 în comaprație cu 2007, flota mondială a crescut cu 7,2 %, ajungând la 1,12 miliarde tdw (aportul României la această cifră este aproape zero).

Numeroasele nave ale flotei mondiale aveau în ianuarie 2008, un deficit de 37.000 de ofițeri.

AVANTAJELE TRASPORTULUI PE MARE

Transportul maritim consumă doar o zecime din combustibilul pe tonă-marfă necesar pentru transportul rutier.

„Autostrăzile mării” sunt ecologice în comaprație cu nivelul foarte ridicat al poluării în cazul transporturilor rutiere.

Redacția

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

ing. Dan STROESCU

În numărul trecut am evocat luptele antiotomane la Dunăre pe timpul lui Mircea cel Bătrân, Vlad Dracul, Vlad Țepeș, Ștefan cel Mare și Ioan Vodă



La 13 noiembrie 1594, Mihai Viteazul (1593-1601), domn al Țării Românești, proclamă eliberarea țării de sub turci. Două zile mai târziu, în fruntea oștilor sale, Mihai atacă raiaua Giurgiu, năvălește în oraș, îi dă foc și trece prin sabie circa 3.000 de turci, continuându-și apoi campania pe ambele maluri ale Dunării, unde atacă și distruge orașele, cetățile și așezările turcești.

La 10 decembrie, un corp de armată muntean atacă Cetatea de Floci de la gura Ialomiței, ocupă orașul care avea o garnizoană turcească și îl distruge din temelie. Toți turcii prinși au fost trecuți prin sabie. Trupele lui Mihai trec mai departe Dunărea pe gheață, și la 1 ianuarie 1595, atacă Hârșova. Garnizoana turcească a orașului îi iese în întâmpinare. O luptă crâncenă se încinge chiar pe gheața Dunării. Turcii sunt învinși și orașul ars.

La 6 ianuarie, banul Mihalcea¹, în fruntea unor detașamente muntene, atacă Silistra și, în urma unor lupte violente, o ocupă. Orașul este devastat și prădat. Cetatea n-a putut fi luată, deoarece trupele muntene nu aveau artilerie.

Spre sfârșitul lunii, două detașamente sub comanda spătarului Preda Buzescu și a stolnicului Radu Calomfirescu² atacă din nou Hârșova, o devastează trecând orașul și populația turcească prin foc și sabie.

Văzând toate astea, sultanul Amurat al III-lea trimite o armată de 40.000 de oameni ca să-l prindă pe domnul Țării Românești și să-l pedepsească. O parte din armata lui Mihai, sub comanda banu-

lui Manta³, atacă în noaptea de 24 ianuarie trupele turcești, care sunt distruse cu desăvârșire. Rămășițele otomane sunt aruncate peste Dunăre, dar Mihai trece Dunărea în urmărire lor și angajează cu acestea o nouă luptă crâncenă. Armata turcească este bătută, iar comandantul ei Ahmet Pașa este ucis.

După această victorie, Mihai Vodă atacă cetatea Ismailului pe care o cucerește, trecând prin sabie peste 10.000 de turci, capturează 70 de tunuri și lasă în cetate o garnizoană de 900 de oameni, apoi trece din nou Dunărea pustiind orașele turcești din dreapta fluviului.

La 14 februarie 1595, Albert Kiraly⁴ cu detașamentele sale trece Dunărea și bate armata pașei din Silistra, apoi atacă orașul Turtucaia, pe care îl supune. La 28 februarie, oștile lui Mihai se aflau în fața Brăilei, dărâmă zidurile orașului și încercuiesc cetatea pe care au bătut-o cu tunurile. După un scurt asediu, cetatea Brăilei a capitulat, ridicând steagul alb.

Aflând că la Nicopole, turcii fac pregătiri intense pentru o invazie a Țării Românești, aducând un pod de vase ce urma a fi întins pentru trecerea fluviului, Mihai îl trimite pe Albert Kiraly care trece Dunărea cu un corp de oaste de 5000 de oameni.

În lupta care a avut loc, turcii sunt bătuți, iar toate vasele destinate construcției podului au fost distruse căzând pradă focului. Peste 1600 de turci au fost omorâți. Orașul Nicopole a fost devastat și prefăcut în cenușă. Concomitent, un alt corp de oaste sub comanda banului Mihalcea este trimis de Mihai să atace din nou Silistra. Trupele turcești din Hârșova îi ies în întâmpinare, dar sunt repede împrăștiate de ostașii munteni care incendiază în final și

Hârșova și Silistra.

În vara anului 1595, noul sultan Mahomed al III-lea trimite împotriva lui Mihai Vodă o armată imensă de peste 180.000 de oameni sub comanda marelui vizir Sinan Pașa. Ajunsă la Giurgiu, această armată ocupă insula Dunării și începe construcția unui pod de vase peste fluviu pe care turcii urmau să treacă pentru invadarea Țării Românești. Zece galere turcești, ce au urcat Dunărea venind din Marea Neagră, încărcate cu muniții în sprijinul acestei armate, au ajuns la Ruscuc. Turcii intenționau să transforme țărilor române în pašalâcuri otomane. În fața lor, ca să le țină piept, stătea o singură armată-oastea Țării Românești a lui Mihai de 16 000 de oameni. A fost începutul uneia dintre cele mai strălucite campanii pe care românii au purtat-o vreodată. Aici la Giurgiu a avut loc una din cele mai înălțătoare lupte ce s-a dus de armata română în decursul timpurilor, pe malul Dunării. În timp ce turcii construiau podul de vase, Mihai a căzut ca un trăsnet asupra oștilor otomane. O lună întreagă domnitorul muntean a împiedicat cu

bravură trecerea armatei turcești pe malul stâng al Dunării, bombardând cu artileria sa acest pod, care astfel a fost rupt în mai multe locuri și gloate de vrășmași au fost înghițite de apele fluviului, împreună cu tunuri, cai și care de luptă. Dunărea se înroșise de sânge turcesc. În această bătălie turcii au pierdut peste 17.000 de oameni, o mare parte din artilerie și două corăbii.

Văzând dificultatea de a-și putea trece armata pe malul opus, Sinan Pașa își trimite o parte din oștile sale la o depărtare de două zile în aval de Giurgiu, ca să aleagă un alt loc de trecere și să-l atace pe Mihai prin învăluire. Acest plan reușește. Mihai Vodă, prins între două focuri,





părăsește Dunărea și se retrage la Călugăreni.

Acum armata turcească termină construcția podului și Sinan înaintază după Mihai. Aici, la Călugăreni, în ziua de 13 august a avut loc o sângeroasă bătălie în care turcii au fost înfrânți. Sinan Pașa ordonă retragerea, dar Mihai cu armata decimată nu putu pleca imediat în urmărirea turcilor care se retrăgeau. În primele zile ale lunii septembrie, primind întăriri militare de la domnitorul moldovean Ștefan Răzvan și de la principele Transilvaniei, Sigismund Batory, Mihai pornește în urmărirea lui Sinan spre Dunăre.

Ca să poată trece repede Dunărea, pe podul de vase pe care îl făcuse

la venire, armata turcească părăsește în retragere o mulțime de tunuri și o mare cantitate de furnituri militare. Dar o mare parte din trupele turcești sunt ajunse de ostașii lui Mihai și decimate. Oștenii moldoveni ai domnitorului Ștefan Răzvan s-au distins în această bătălie, oprind o mare parte din coloanele turcești lângă pod, pe care le-au macelărit, așa cum se menționează în cronică de Miron Costin.

Mihai cu artileria sa bombardează din nou podul pe care îl risipește cu fulgerele tunurilor. Pe Dunăre pluteau numai cadavre de soldați turci. Cetatea Giurguiului, după trei zile de asediu în care a fost bombardată violent de artileria munteană,

este cucerită de oștile lui Mihai din nou, arsă și distrusă cu totul. Sinan Pașa cu

nescu. Și tot aici la Dunăre, luptând cu un eroism legendar, mica oștire română la 1877 s-a acoperit de glorie, pecetluind cu sângele fiilor ei independența noastră națională, cinstind și omagiind totodată pe acei înaintași care de-a lungul secolelor de istorie, cu sabia în mână, au apărat această fruntărie de invadatori neaveniți, care așa „cum veniră se făcură toți o apă și un pământ.”



„Oastea lui Mihai Viteazu” - pictură de Gheorghe Tătărescu

greu scapă de a cădea prizonier și se întoarce la Constantinopol încărcat de umilință. De adâncă supărare, muri un an mai târziu, în martie 1596.

În anul 1597, banul Mihalcea, cu un corp de oști, trece din nou Dunărea, atacă și cucerește Silistra pe care o arde și o trece prin sabie.

Și după asasinarea mișelească și lașă a lui Mihai Vodă Viteazul, ciocniri militare cu turcii pe linia Dunării au continuat și în anii care au urmat. Unirea Principatelor Române din anul 1859, a condus la nașterea armatei noastre naționale – Armia Română – cum a numit-o poetul nepereche Mihai Emi-

Note:

1. Boier muntean, general în armata lui Mihai Viteazul;
2. Idem
3. Idem
4. Era comandantul unor detașamente de

secui venite în sprijinul armatei lui Mihai Viteazul

Bibliografie:

1. Lt. Col. Mihai Drăghicescu – „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare...” – București 1943
2. Nicolae Densusianu – „Domni glorioși și căpitani celebri ai Țărilor Române” – București 1912
3. Nicolae Bălcescu – „Istoria românilor sub Mihai Vodă Viteazul”



Măsurile igienico-sanitare la bordul navelor

Medic Toma Octavian MELINTE

Pentru bunul trai la bord sunt necesare: aer curat, apă potabilă bună, alimente corespunzătoare, hrănire potrivită, evitarea poluării sonore. Mă voi referi, pe rând, la aceste aspecte.

1. Ventilația mecanică și naturală la bordul navelor

Construirea și amplasarea instalațiilor de ventilație a aerului au drept scop să reducă până la limita admisă:

- căldura excesivă și radiațiile puternice de la compartimentele de luptă și de radiolație;
- umiditatea crescută;
- prezența fumului, gazelor, substanțelor iritante sau dezagreabile.

O măsură generală pentru micșo-

rarea gradului de impurificare a aerului o constituie purificarea substanțelor toxice rezultate din diversele instalații ale sălii motoarelor înainte ca acestea să fie eliminate în zonele din care se captează aerul proaspăt ce urmează a fi introdus în compartimentele navei.

2. Aprovizionarea cu apă

Este obligatoriu să se calculeze, în baza normativelor de consum existente, cantitatea de apă potabilă necesară și se vor constitui stocuri de siguranță de apă potabilă. Pentru siguranța echipajului este necesar ca apa să fie clorinată. Clorul este un dezinfectant excelent, adăugat în apa potabilă acționează ca un agent de conservare alimentară. Clorul nu dăunează sănătății. Dimpotrivă este un puternic mijloc de dezinfectare îm-



potriva bolilor transmisibile. Prin clorinare apa capătă o proprietate și calitate bacteriologică.

3. Aprovizionarea cu alimente

Comandantul navei împreună cu căpitanul secund și șeful mecanic vor stabili orele de predare zilnică a alimentelor din cambuză precum și zilele și orele de control al funcționării instalației frigorifice și de ventilație.

continuare în pagina 31

DE CE NU AVEM NAVE CU PAVILION ROMÂN LA CATARG?



Dumitru MĂRĂȘESCU
CLC și căpitan comandor (r)

Este o întrebare pusă de mai multe persoane! Iar răspunsul nu poate fi dat ușor și mai ales pe scurt.

1. Acum, în condiții de criză, un răspuns ar putea fi ceva de genul programului guvernamental „prima casă – investiții de stat și recuperare lentă”. Dar „casele” (navele) tot n-ar fi în România, atât timp cât nu am avea ce exporta. Totodată statul nostru nu este bogat și nici dispus să facă investiții pe termen lung pentru construcția de nave. În plus, nu avem bănci comerciale românești sau străine, dornice să suporte asemenea investiții pe termen lung. Și nu avem nici programe, deși suntem sfătuiți binevoitor de FMI să facem bugete pe obiective măcar pentru doi – trei ani, dacă nu „cincinale”. Unele intenții de programare prevăd taxe împovărătoare sau sunt lipsite de instrucțiuni clare și ferme de aplicare.

Prin Convenția Națiunilor Unite privind Dreptul pe Mare (UNCLOS), Statul pavilionului are întreaga răspundere pentru implementarea și punerea în aplicare a reglementărilor maritime internaționale navelor care poartă pavilionul acestuia. În acest context, rolul este cel mai important al statului pavilionului este de a asigura operarea navelor sale în condițiile siguranței și prevenirii evenimentelor care pot crea riscuri, dar și a navelor străine care vin în porturile sale, fără a tolera navele sub-standard. Organizația Internațională a Muncii – ILO stabilește condițiile prin care navigatorii să își primească drepturile fără întârziere, pentru a menține reputația companiilor de navigație.

Dar nu se poate apuca cineva de o „afacere” dacă viitorul nu este predictibil. Toată lumea vrea să trăiască în condiții cel puțin minime de siguranță pentru două generații, deși „țara asta aparține nepoților și strănepoților noștri!” Depinde de a cui este țara în prezent! Că prea am cesionat unor întreprinderi de stat străine (și nu unor întreprinzători particulari străini) pachetul majoritar de acțiuni al fostelor noastre „întreprinderi de stat” (telefoanele – unei companii grecești de stat, petrolul prahovean – unei bănci austriece, etc).

2. După 1990, intrând în lumea bună (direct în clasa I, venind din clasa a II-a și jumătate) flota comercială, slab întreținută tehnic, nu a mai putut face față cerințelor Port State Control în porturile străine și neplății la termen a unor cheltuieli în valută, inclusiv pentru navigatori, ca urmare „au fost arestate”, companiile de navigație fiind răspunzătoare juridic cu tot capitalul lor, așa cum era NAVROM-ul. Abia în 1992 apar la noi primele „companii ale armatorilor posesori de o singură navă”. De ce? Explic în continuare.

La 24 martie 1988, puțin după miezul nopții, vrând să evite un aisberg, tancul EXXON VALDEZ sub pavilion SUA, încărcat parțial cu 37.854 mc (aprox. 36.700 tone) de țiței a naufragiat pe un recif în golful Prince William Sound din Alaska, eveniment care a creat cea mai mare poluare din istoria SUA – peste 3.000 de mile pătrate și peste 350 mile de plaje; lucrările de remediere au durat peste 6 luni, armatorul a fost amendat cu un miliard de dolari. Nimeni în SUA nu era pregătit să facă față unui asemenea eveniment, dovadă confuzii și întârzieri. S-a constatat odată în plus că prevenirea este prima cerință a protecției și că instruirea trebuie îmbunătățită și consolidată, inclusiv legislația existentă și studiile pe termen lung a protecției mediului și sănătății umane (acum problema s-a rediscutat la Copenhaga, dar fără succes). Ca reacție, guverul SUA a elaborat Oil Pollution Act – OPA 90, care, în principal, prevedea următoarele:

a. toate tancurile petroliere ce intră în apele SUA trebuie să aibă un Plan de prevenire și combatere a poluării cu produse petroliere (conform procedurilor anexate actului), care să fie înaintat statului american pentru aprobare cu 6 luni

înainte ca tancul petrolier să intre în marea teritorială a SUA;

b. după 3 luni de la aprobare, conducerea navei și companiei vor efectua o aplicație „Desk Exercise” cu autoritatea SUA și, numai după trecerea ei cu succes, nava poate primi aprobarea;

c. înainte de a intra la operare, nava va fi supusă unui control riguros din partea autorității SUA;

d. în caz de poluare în apele SUA, acțiunile de depoluare vor fi conduse de un oficial al statului american, care va face orice cheltuieli pentru depoluare; acestea urmând să fie recuperate de la armator care răspunde cu toate navele lui.

Ultima clauză nu a convenit nici armatorilor, nici asigurătorilor, care au reacționat astfel:

- asigurătorii vor trimite inspectori ce vor aviza cheltuielile efectuate pentru depoluare;

- armatorii și-au împărțit flota în companii cu o singură navă;

- IMO a impus statelor ca până la 01.07.94 să aibă planuri de prevenire și depoluare – Ship Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP), conform unui standard de aplicare, planul urmând a fi realizat sub supravegherea societății de clasificare a statului respectiv și aprobat de acesta.

În România, primul SOPEP a fost elaborat de Șantierul Naval Galați pentru o navă nou-construită și se referă mai mult la date tehnice. Următorul plan a fost elaborat de autor pentru M/T DACIA de 85.000 tdw și a fost apreciat de către Registrul Naval Român (RNR) ca fiind „adresat comandantului și echipajului pentru organizarea, instruirea, prevenirea și combaterea poluărilor accidentale, precum și colaborării cu organele de stat”.

Deci în 1994 se cunoștea practica internațională de „armator cu o singură navă”, fără angajarea întregului patrimoniu al acestuia sau al statului.

3. De asemenea, practica arborării pavilionului „de complezență” de către state se cunoștea de mult, probabil din perioada interbelică. Aceste state ofereau impozite reduse pentru serviciile prestate de autoritatea de stat (înregistrare, evidență, eliberare acte, acceptarea controlului de către societățile de registru, audit și asigurare propuse de armator sau managerul unei companii de navigație



etc). Asemenea „paradisuri financiare” erau și aproape de noi: Cipru, Malta, ca să nu mai vorbim de Liberia și altele cunoscute de ai noștri și ca buni „vorbitori” de limbă engleză.

Aceste state erau aliniate la ultimele noutăți și standarde sau coduri în materie de comerț pe mare, prezentau o legislație simplă, dar stabilă și predictibilă pe termen lung, care se modifica doar la apariția unor elemente importante, și – mai ales – care prezentau încredere.

Acestea nu au impus tarife pe venit sau profit, care depinde de bursa navlurilor și de nevoile aleatorii ale economiei, ci se rezumă la taxa de tonaj, mărimea navei.

Inclusiv pentru navigatori, nu cer armatorului un impozit de 45% la salariu, aceștia fiind plătiți conform contractului standard al International Transport Federation, al cărui membru este și Sindicatul Liber al Navigatorilor din Constanța. Contractul ITF prevede despăgubiri de circa 85.000 \$ în caz de deces și circa 15.000 \$ pentru moștenitori (conține o specificație precisă, cu valori mai mici, pentru foarte multe feluri de accidente).

După 1990, statul român nu a mai putut finanța investițiile și suporta cheltuielile în valută. Cheltuielile bugetare au crescut vertiginos și ca urmare statul a fost obligat să mărească impozitele interne, fapt care a fost de rău augur pentru el, iar FMI ne-a sărit în ajutor cu angajamente precise și nu ușor de suportat pentru bugetul de stat. Și cum „time is money” și mai toate companiile străine de navigație aveau nave cu pavilioane de „complezanță”, exemplul a fost molipsitor. Constatând că statul român are tarife mai scumpe, că „formalitățile” durează mai mult timp și că au costuri „suplimentare”, armatorii români au preferat să arboreze pe navele lor pavilioane de complezență.

Dar atenție: acum în țară, firmele care nu au declarat la începutul anului financiar că au un venit planificat, acoperindu-și doar cheltuielile și salariile, pot fi supuse unui „impozit forfetar” pentru că nu declară venit taxabil cu 45 %, ci că, între timp, și-au mărit salariile cu aceasta, scăpând de taxă. Noroc că nu se poate aplica metoda și „căpșunarilor mării”.

Și din nou atenție: dacă navigatorii nu declară în țară o sumă primită drept salariu pe timpul navigației, pe care să-l trimită familiei și din care statul să rețină impozitul pentru Casa de Asigurări de Sănătate (CAS), aceștia nu vor avea

drept de pensie și asigurări de sănătate, iar economii în valută nu prea se pot face! Dar nici bugetul de stat nu se face fără impozite. Statul nu poate renunța la contribuția preliminară pentru pensie!

Cu asemenea cerințe pe cap și în condiții de criză, statul român s-a văzut obligat să revină asupra tendinței de creștere a taxelor, astfel că în 2008 ministerul transporturilor a aprobat scăderea cu 50% a tarifelor pentru navele care intră în șantierele navale din România „pentru reparații”, dar numai pentru șase prevederi (lucrări) specifice.

Ca ultim exemplu, în 2008 patronul Combinatului Siderurgic Galați a luat măsura de a duce minereul în Bulgaria și de aici prin canalul Bâstroe, evitând Constanța și canalul Dunare – Marea Neagră! În consecință, Administrația Canalului s-a văzut obligată să ceară și a obținut o reducere a tarifelor de tranzit prin Canal, reușind să își realizeze planul valoric pentru 2009! Se pare însă că re-



Tricolorul la catarg

luarea transportului de minereu prin canal mai are de așteptat!

4. O altă constatare este aceea că importanța Registrului Naval Român a scăzut cu mult din cauza lipsei de comenzi pentru nave care să arboreze pavilionul român, urmată de reducerea drastică a ariei de activitate a acestuia. Din această cauză documentația IMO nu mai este integral tradusă și riguros implementată, iar manuale pentru instruirea personalului din marina comercială nu se

mai elaborează sau editează – cu mici excepții, ca în perioada 1970 – 1985, deși pe navele străine sunt angajați peste 12.000 de tineri navigatori – „căpșunarii mărilor” și alții sunt solicitați. IMO a deschis o campanie pentru „Go to sea” – „Marea vă cheamă!”

5. Cea mai mare lacună a sistemului nostru legislativ constă în neaplicarea prevederilor obligatorii ale sistemelor de management. Se impune ca Planul de afaceri să se bazeze pe analiza factorilor favorabili și nefavorabili, care pot apare în viitorul apropiat sau mai îndepărtat; se au în vedere și factori ce nu pot fi prevăzuți în momentul acestei analize. Concomitent trebuie să fie elaborate proceduri de lucru pentru persoanele care lucrează în colaborare și instrucțiuni de lucru pentru operațiile ce se vor executa. Se cere completarea unor formulare, fără de care nici o persoană din sistem nu poate lucra. Orice omisiune sau apariție a unui nou factor, mai ales nefavorabil, cu un set de consecințe, trebuie urmată imediat de modificarea procedurilor și instrucțiunilor în vigoare și de o reinstruire a persoanelor respective.

Dar legile (și cele referitoare la domeniul managementului maritim) publicate în Monitorul Oficial nu sunt însoțite de norme metodologice și norme de procedură pentru ca persoana ce este obligată să le aplice să aibă de la început un îndrumar clar, iar cel ce controlează aplicarea lor să nu găsească alte interpretări, de multe ori intenționate altfel decât a dorit legiuitorul.

Foarte multe texte ale actelor normative publicate nu se fac cunoscute în mod public și ca urmare nu pot fi cunoscute decât de un număr restrâns de persoane. La înlocuirea unui salariat din indiferent ce motive, acesta pleacă cu întreaga lui experiență, iar instruirea unui nou angajat nu se poate face în câteva zile. De aceea se cer și persoane cu experiență!

Aceasta pentru faptul că orice omisiune a actelor normative poate fi ulterior completată, pe când orice neaplicare sau aplicare incorectă a lor constituie o contravenție sau chiar o culpă.

Concluzionând, subliniem că o relaxare, o mai bună orientare și precizare a impozitelor și aplicarea lor corectă ar face ca activitatea economică a întreprinderilor, inclusiv a companiilor de navigație, să se revigoreze într-un climat mai propice dezvoltării.



A XX-A ANIVERSARE

Comandor (r) Dr.

IOAN DAMASCHIN



Februarie 1990. Ultimii vâlătuci de fum se risipiseră de la gurile țevilor de pușcă AKM cu care militarii armatei române își lichidaseră „teroriștii”, inventați de capii loviturii de stat din decembrie '89. Se făceau deja primii pași spre democrație. La Comandamentul Marinei Militare sosește o depeșă (a se înțelege invitație) prin care un comitet de inițiativă din București, format din ofițeri de marină activi și în rezervă, solicita noului comandant al Marinei Militare, amiralul Mihai Aron, să trimită o delegație pentru a lua parte la ședința de reconstituire a Ligii Navale Române, a cărei activitate fusese interzisă la începutul anilor 50.

Întâmplarea face ca în mod neoficial să iau cunoștință de conținutul acestei invitații. Aveam multe cunoștințe despre activitatea Ligii Navale din perioada antebelică, urmare a studierii revistei Marea Noastră, iar inițiativa de înființare nu numai că m-a bucurat, dar mi s-a părut absolut logică în abia înfiripata democrație. Știam, spre exemplu, că marinarii militari români se implicaseră activ în activitățile acestei Organizații non guvernamentale, iar activitatea Ligii avea efecte benefice în rândul altor organizații, în general a cetățenilor care se familiari-

ANIVERSĂRI,
ANIVERSĂRI

SERVICIUL MARITIM ROMÂN 115 ani de istorie

Dr. Carmen ATANASIU

În anul 2010 se împlinesc 115 ani de la înființarea primei instituții naționale de navigație maritimă comercială – SERVICIUL MARITIM ROMÂN (S.M.R.).

În baza Hotărârii Consiliului de Miniștri din 23 aprilie 1895 și a Referatului din 19 mai același an, Grigore Manu, directorul Regiei Monopolurilor Statului, a primit însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigațiune maritimă”. Prima călătorie sub auspiciile S.M.R. a făcut-o vaporul „Medeea”, care, la 14 august 1895, a plecat de la Brăila cu destinația Constantinopol, având la bord 25 de pasageri și 600 tone mărfuri generale.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ REDIVIVUS

zau astfel cu mediul marinăresc, cultura și profesia de marinar.

Noul comandant al Marinei, care se prezentase la post încă din ajunul anului nou, manifesta o oarecare reticență față de implicarea militarilor activi în societăți din afara sistemului. Ca ofițer în Comandamentul Marinei Militare (cu gradul de căpitan de rangul III) nu mi-a fost prea greu, sprijinit și de șeful meu ierarhic căpitanul de rangul I Emanoil Țigănaș, să obțin o delegație pentru București, propunând ca să fiu însoțit la eveniment de un coleg, de asemenea familiarizat cu activitățile Ligii Navale Române, căpitanul de rangul III Jianu Moldovan șef de secție la Muzeul Marinei Române.

ANIVERSĂRI,
ANIVERSĂRI

Ședința de reconstituire a Ligii Navale Române s-a desfășurat la Muzeul Național de Istorie din București, la data de 18 februarie 1990. Comiteul de inițiativă era prezidat de un lider de necontestat, viceamiralul în rezervă Gheorghe Sandu, veteran de război, fost membru al Ligii Navale Române, care îndeplinise importante funcții printre care: comandant al Marinei Militare, șef de catedră de marină din Academia Militară, șef al Secției Marine din Marele Stat Major, șef al Departamentului Marină Civilă din Ministerul Transporturilor. Sufletul acestui comitet era însă un alt ofițer de marină în rezervă, căpitanul de rangul III Nicolae Bârdeanu, primul secretar al LNR, cunoscut istoric militar, autor, printre altele, a unei lucrări de referință „Contribuții la Istoria Marinei Române”.

Lucrările ședinței s-au desfășurat sub semnul unui entuziasm nedisimulat. S-a dat citire Statutului LNR (conceput în spiritul vechiului statut, actualizat însă) și s-a propus inițierea demersurilor pentru recuperarea patrimoniului, inclusiv a se-diului, donat ligii de un fost membru.

S-a propus reînscrisirea LNR ca persoană juridică, reînființarea filialelor locale în țară și reluarea în mod oficial a activității acesteia. A fost ales în funcția de președinte al Ligii Navale Române viceamiralul (r) Gheorghe Sandu, iar ca secretar cpt RIII (r) Nicolae Bârdeanu.

Sosit la Constanța, „înarmat” cu noul Statut (ce urma să fie atestat juridic la București) și cu adeziuni scriptice, după ce am raportat, ca orice militar disciplinat, cele petrecute la ședința din București, am purces împreună cu colegul meu Jianu Moldovan la înființarea unui comitet de inițiativă. Am ales ca președinte tot un veteran de război, fost profesor și șef al catedrei de practică marinărescă din Școala de Ofițeri de Marină, căpitanul de rangul I (viitor contraamiral) Petre Zamfir. De remarcat un alt membru activ al acestui comitet, veteranul de război, fost căpitan șef de port Octavian Swed.

În scurt timp, am convocat ședința de constituire a filialei din Constanța a LNR unde a fost ales ca președinte o autoritate incontestabilă în domeniu din Marina Militară, domnul viceamiral inginer Ilie Ștefan, astăzi președinte de onoare al Ligii Navale Române.

ANIVERSĂRI,
ANIVERSĂRI





Amiralul CONSTANTIN NECULA

Colonel (r.) Virgiliu MORILANU

Mă leagă unele amintiri de Direcția Hidrografică Maritimă. Acum am să fac câteva referiri privind impresiile produse asupra mea în ziua de 19 februarie 2009, când am participat ca invitat la festivitățile prilejuate de aniversarea Hidrografiei Românești. Serviciul Hidrografic a fost înființat la 23 februarie 1926. În anul 1955 Serviciul a fost ridicat la nivelul de Direcție Hidrografică. Împreună cu mai mulți ofițeri, între care citez pe căpitan locotenent Huruban Ovidiu și Oltenu Solomon, locotenent major Stanciu Gheorghe, locotenent major Damian Liviu și locotenentii Agud Ion, Jianu Marin, Popa Costantin, Ignat Liviu, Nistor Gheorghe, am fost prezenți în ziua când căpitan de rangul 2 Necula Constantin a dat citire Decretului prin care se ridică Serviciul Hidrografic la nivelul de Direcție Hidrografică Maritimă (DHM) de pe lângă Comandamentul Marinei Militare.

De atunci au trecut mulți ani, vreo 54.

În ultimii ani a devenit un obicei, plin de toată lauda, ca la momentul aniversar din luna februarie a fiecărui an, conducere actuală a DHM să invite, la eveniment, toate cadrele militare și personalul civil care au prestat serviciul în unitate.

La acesta festivitate am avut ocazia ca alături, de comandorii în rezevă Stanciu Gheorghe, Iordache Eugen, Puscașu Stoica să urăm bun venit și urări de multă sănătate domnului contraamiral în retragere Constantin Necula, creatorul DHM. Aceleași urări de sănătate și viață lungă și domului contraamiral de flotilă (r) ing. Corneliu Enăchescu care, cu competență și dăruire, a condus destinele unității mai bine de 20 de ani.

Domnul comandor doctor Romeo Boșneagu, șeful DHM, după ce a făcut o prezentare a persoanelor invitate la eveniment, a dat cuvântul invitatului de onoare contraamiralul Constantin Necula.

Am ascultat cu multă atenție cuvântul domnului contraamiral, care în puține cuvinte, dar cuprinzătoare a amintit, celor prezenți, invitați și personalul actual al unității, cum a muncit și a reușit să înființeze noua formă a serviciului, să o încadreze cu personal competent și să îmbine armonios experiența vârstnicilor cu elanul tineresc al celor tineri.

Vigoarea și modul clar și explicit a scurtului său cuvânt au surprins pe cei prezenți. La cei 94 de ani ai domniei sale, a expus cu lux de amănunte, istoricul hidrografiei românești, precum și ce-și propusese atunci când a militat pentru noua unitate. A amintit cu multă satisfacție numele comandorului Panaitescu Vasile, de la care a preluat conducerea Serviciului Hidrografic, câte și pe cele ale comandorilor Andrișoiu Nicolaie, Gheorghe Ioan, Hurban Ovidiu ale tinerilor ofițeri pe care domnia sa i-a adus în unitate.

A urmat la cuvânt domnul contraamiral de flotilă (r) ing. Corneliu Enăchescu care a felicitat pe înaintașul său la conducerea unității, pe actualul șef precum și pe personalul unității care continuă tradițiile Hidrografiei Românești

Pentru prima dată, conducerea unității, prin șeful său, ca semn de respect pentru ce au fost domnii comandori Milu Nicolaie și Hruban Ovidiu a adresat câte o invitație doamnei Milu Rada, soția comandorului Milu Nicolaie și doamnei Huruban Livia soția comandorului Huruban.

Cei prezenți s-au felicitat reciproc pentru respectabile vârste (foarte mulți septagenari și chiar octogenari); au depănat amintiri, au schimbat impresii cu personalul actual al unității, s-au interesat despre noile metode și aparatura cu care se execută lucrările hidrografice și se întocmesc și editează hărțile de navigație.

Când am aflat că la întâlnirea din 19 februarie va veni și domnul contraamiral Necula l-am sunat pe colegul meu mai mare, Nistor Gheorghe și i-am comunicat că la aniversare va veni și domnul contraamiral Necula. El mi-a spus: „...domnul amiral Necula a creat o constelație și din aceasta ce mai strălucită stea a fost domnul Necula. Pentru o revedere cu dumnealui aș

merge pe jos, până în pânzele albe, dar acum starea momentană a sănătății mele nu-mi permite. Te rog transmite-i, din partea mea, cea mai deosebită considerație, multă sănătate și La mulți ani ! Orice constelație are o stea care strălucește cel mai tare. În constelația DHM acea stea alfa a fost comandorul Necula, care a militat îndelung și a reușit să creeze o unitate de elită în cadrul unităților Marinei Militare cu puternice recunoașteri internaționale. Domnia sa a conceput o unitate modernă cu secții care să asigure toate domeniile: asigurarea navigației, hidro-

grafia, cartografie, aparate electrice de navigație, semnalizări maritime, informare de navigație care se cereau într-o navigație modernă. Numai în 2-3 ani unitatea a fost încadrată cu personal competent, toate farurile de pe litoral au trecut în subordine Marinei Militare, fiind administrate de DHM; au fost ridicate farurile noi de la Mangalia și Constanța; s-au modernizat farurile Tuzla, Midia și Gura Portiței, s-a realizat o bază de viteze la Tuzla, s-au ridicat pe litoral, în zonele mai dificile semnale pentru asigurarea navigației (la Chituc, Zatoane, Ciotica, Câșla Vadanei, sau Roșuleț). După indicațiile și planurile sale a fost amenajată Nava Hidrografică cu număr de bordaj NH 112, au fost aduse din import autostațiile din sistemul radiotelemetric RÎM B – RÎM K, Sub comanda sa personalul nou încadrat a început să-și desfășoare activitatea într-o nouă locație - cazarma de pe strada Mircea. Conform indicațiilor sale s-a realizat primul proiect tehnic al campaniei hidrografice de-a lungul litoralului românesc. Ce păcat că a fost înălțurat în mometul când era pe drumul unor mari realizări”.

Cu ocazia revederii de la 19 februarie am înmănat domnului amiral o parte din amintirile mele și am reușit să realizez câteva fotografii, pe care ulterior le-am expediat la adresa din București. Ca răspuns am primit următoare scrisoare pe care o reproduc în întregime.

continuare în pagina 26





Consiliul Director Național

Liceenii sunt informați despre LNR

În ziua de 11 noiembrie 2009, în Sala de festivități a Colegiului Național „Gheorghe Lazăr” din capitală, a avut loc o activitate deosebită.

Prim-vicepreședintele LNR, împreună cu ing. Ion Nedelescu, au organizat o întâlnire cu elevii din anii terminali ai colegiului care, în anul 2010, împlinesc 150 de ani de la înființare.

Domniile lor au avut întregul sprijin al conducerii colegiului și al catedrei geografice.

Ing. Ilarion Barbu, absolvent al colegiului, promoția 1952, a vorbit despre anii 1944-1952, când a fost elev al liceului „Gheorghe Lazăr”. Apoi, a evocat perioada „de după”. În final a vorbit despre Liga Navală Română și scopurile ei, făcând „lobi” pentru învățământul civil și militar de marină. A oferit Colegiului „Gheorghe Lazăr” suplimentul V „Marea Noastră” – 70 de ani navașcoală MIRCEA, ultimul număr din „Marea Noastră pentru tineret” și numerele de la 1 la 20 al seriei noi a revistei „Marea Noastră”, dăruite de domnul Horia Grideanu, fostul tehnoredactor al revistei.

Ing. Ion Nedelescu, alias „Zeul Nep-tun”, a vorbit despre cărțile sale de călătorie ca globe-trotter al României, inclusiv despre expedițiile nautice pe Olt-Dunăre-Mare, oferind câteva volume colegiului.

Elevii, veniți în număr mare, au fost captați de expuneri punând numeroase întrebări, în special la periplusurile ing. Nedelescu.

Sedința Consiliului Director Național al LNR pe trimestrul 4/2009

La 17 decembrie 2009, în sala Ștefan cel Mare a Palatului Cercului Militar Național a avut loc întâlnirea trimestrială a Consiliului Director Național al Ligii Navale Române. La reuniune au participat membri CDN-LNR din capitală.

DI. Cristi Munteanu a prezentat site-ul www.lnr.ro, al cărui realizator este și care

zilnic este vizitat de 10-15 persoane. A solicitat numirea unui responsabil I.T. oficial din partea CDN-LNR, precum și implicarea structurilor LNR la dezvoltarea site-ului, până în luna mai 2010.

Alte subiecte au fost: efecte filatelice propuse de LNR a fi emise în 2010; realizarea machetei MARİȚA pentru SMFN și cei 150 de ani ai săi (machetator prof Virgil Milesco); evenimentele marinărești ale anului 2010 și scrisoarea de intenție pentru sponsorizarea lor (ing. Ilarion Barbu). Cam (rtg) ing. Ioan Marian a dat citire cererii sale de demisie din funcția de președinte al LNR din motive personale, cerere cu greu acceptată de cei prezenți. Vam (rtg) dr. ing. Ioan Plăviciușu a propus ca până cel mai târziu la Adunarea Anuală LNR din luna aprilie 2010, președinte interimar să fie primul vicepreședinte LNR. Supusă la vot, propunerea a fost acceptată cu 14 voturi pentru și cinci împotriva.

Hotărârea nr. 953 din 17 decembrie 2009

În baza Statutului LNR, Art. 14, litera n, prin prezenta C.D.N. hotărâște pentru anul 2010 următoarea tematică de bază a revistei „Marea Noastră”:

- nr. 74 (1/2010) - Flota de transport maritim a României. Necesitate. Impedimente actuale. Sugestii pertinente ale unor specialiști avizați. Pași spre promovarea pavilionului român.

- nr. 75 (2/2010) - Ziua Marinei la români. File de istorie. Tradiții abandonate.

- nr. 76 (3/2010) - 150 de ani de la înființarea marinei militare a statului român modern.

- nr. 77 (4/2010) - Marea și Dunărea în literatură și artă.

În paginile revistei vor fi reliefate și alte aspecte majore ce vor surveni pe parcursul anului 2010.

De Ziua Națională a României

Festivitatea de ziua națională a României a început în capitală printr-o ceremonie militară și religioasă care s-a desfășurat la Mormântul eroului necunoscut din Parcul Carol I. Din partea Ligii Navale Române a fost depusă o coroană de flori, cu pnaglică tricoloră. La ceremonial, LNR a fost reprezentată de cam (r) Ion Boian, cam (r) ing. Ioan Chiril, cam. fl.

(r) Dănuț toader, cdor (r) Florea Ionescu, cdor (r) Ernest Daisa, cdor (r) Ion Simion, cdor av. (r) Marius Popescu, ing. Ilarion Barbu, ing. Mircea Popescu, of.el. Mihai Căciuleanu, solist vocal Ion Schipoancă.

ONG-urile de marină

Coducerea LNR a participat la o consfătuire care a avut loc la Statul Major al Forțelor Navale (SMFN)

La 26 ianuarie 2010, la sediul Statului Major al Forțelor Navale a avut loc o întâlnire de lucru la care s-a discutat „Planul de activități organizate cu prilejul sărbătoririi celor 150 de ani ai SMFN”, la care au participat și reprezentanți ai LNR.

Cei prezenți la întâlnire au subliniat importanța evenimentului de la 22 octombrie 1860 când domnitorul Alexandru Ioan Cuza a semnat Ordinul de zi de înființare a Corpului Flotei, nucleul marinei militare moderne.

LNR, prin CDN și toate cele 10 filiale se va implica plenar în sărbătorirea evenimentului.

Delegații LNR au dăruit organizatorilor publicații proprii și insignele Ligii.

În ziua de 25 ianuarie 2010, la Constanța s-au întâlnit în același scop reprezentanți ai SMFN cu conducătorii asociațiilor: Clubul Amiralilor, Liga Ofițerilor din Marina Militară, Liga Navală Română, Liga Maiștrilor militari de Marină și Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

În cadrul ambelor întâlniri s-au discutat modalitățile de coordonare a acțiunilor aniversare și educative în anul 2010.

CHEMARE:

ÎNSCRIEȚI-VĂ ÎN LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

Liga Navală Română este o asociație de cultură și propagandă marinărească, neguvernamentală, liber consimțită, autonomă, apolitică, constituită la nivel național, în scopul cultivării atașamentului față de Marina Română și tradițiile sale, dezvoltării culturii marinărești, turismului și sporturilor nautice în rândul cetățenilor români și în mod deosebit al tineretului.

În LNR se poate înscrie orice persoană fizică, indiferent de naționalitate, religie, apartenență politică, sex, vârstă, care aderă la programul și statutul acesteia.



Dacă iubiți marea și marina și doriți să contribuiți la realizarea obiectivelor LNR, faceți acest lucru în calitate de MEMBRU ACTIV al Ligii.

Membru ACTIV al LNR este persoana înscrisă, care plătește cotizația și participă la manifestările Ligii, cu drept de vot deliberativ.

Dacă doriți să deveniți Membru Activ al LNR, completați o cerere și mergeți la filiala LNR unde o depuneți însoțită de două fotografii tip buletin/carte de identitate. Apoi achitați cotizația. În cel mai scurt timp veți primi carnetul de membru.

Prezenta chemare a fost redactată inițial de ing. Florin Gusman, vicepreședinte în C.D.N al LNR. Vezi la pagina 50 un model de Cerere de înscriere.

Filiala București

Înaintare în grad

Un membru al LNR a devenit locotenent comandor

De Ziua Armatei române, 25 octombrie 2009, la propunerea Asociației Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retrageră – ANCMRR – ing.nav. Dan Stroescu, membru al filialei LNR București, a fost înaintat în gradul următor, de locotenent-comandor în retrageră.

Reuniunea lunară de comunicări

În ziua de 2 decembrie 2009, la sediul central și al filialei capitalei, a avut loc reuniunea de comunicări a membrilor filialei LNR.

Două au fost comunicările și anume: „Cercetări de tehnică militară în timpul celui de-al Doilea Război Mondial”. Autor cam (r) ing. Ioan Chiril, președinte de onoare al filialei București; „Mareșalul Ion Antonescu. Viața și activitatea. Suișuri și coborâșuri”. Autor cam fl. (r) Dănuț Toader, vicepreședinte al filialei LNR București.

Intervențiile pe marginea celor două comunicări au fost susținute de cdor (r) Ion Simion, cdor av. (r) Marius Popescu, ing. Ioan Nicolescu și ing. Mircea Popescu.

Crăciunul marinarilor

La 18 decembrie 2009, la sala corăbiilor lungi ale vikingilor „Sala norvegiană” a Palatului Cercului Militar Național, s-a desfășurat activitatea cultural-recreativă, devenită tradițională, „Crăciunul marinarilor”. Au participat cca 100 de membri ai filialei LNR a capitalei însoțiți de membri de familie și prieteni. Gazde ospitaliere și

neobosite au fost componentele „Careului Doamnelor”. În jurul pomului de Crăciun au cântat colinde două formații corale: Corala „Dumitru D. Botez”, dirijată de prof. Eugen Kreis și corul constituit ad-hoc de cdor (r) Emilian Munteanu și sora sa, doamna Iuliana Constantinescu, familia Barbu și alți iubitori ai muzicii corale.

Ca de obicei „Crăciunul marinarilor bucureșteni” rămâne o frumoasă tradiție și un bun obicei.

Calendar LNR 2010

„Marinari de frunte ai scumpei noastre României” este genericul calendarului de perete 2010, editat de filiala LNR București, în baza materialelor furnizate de membrii filialei. De format A4 color, pe copertă este reproducă o acuarelă a ing. navalist Silviu Morariu care s-a ocupat de apariția în timp util a calendarului. Fiecare din cele 12 file (luni) ale calendarului înfățișează fotografia și scurte date biografice ale următorilor marinari militari și civili: viceamiralul Ion Murgescu și contraamiralul Emanuel Koslinski; viceamiralul Vasile Urseanu și viceamiralul Constantin Bălănescu; comandorul Eugeniu Botez și viceamiralul Nicolae Păiș; amiralul Petre Bărbuneanu și viceamiralul Gheorghe Koslinski; viceamiralul Alexandru Gheorghiu și contraamiralul Horia Macellariu; contraamiralul August Roman și comandorul Alexandru Dumbravă; viceamiralul ing. Grogore Marteș și comandorul Niculae Milu; viceamiralul Victor Bogdan și viceamiralul Gheorghe Sandu; comandant de lungă cursă Gheorghe Balaban și comandorul Dumitru Munteanu; amiralul Mihai Aron și viceamiralul Ioan Mușat; viceamiralul Sebastian Ulmeanu și amiralul Gheorghe Anghelescu.

160 de ani de la nașterea lui Mihai Eminescu

Cu prilejul sărbătoririi a 160 de ani de la nașterea lui Mihai Eminescu, 15 ianuarie 1850-2010, în Sala Rondă a Palatului Cercului Militar Național a fost deschisă expoziția de numismatică și obiecte rare în cinstea acestui eveniment.

Printre expozanți, ca în fiecare an de altfel, s-au remarcat panopliile cu insigne, medalii, plachete aparținând colecției comandorului aviator în retrageră Marius Popescu Călărași, membru activ al filialei LNR a Capitalei.



Filiala Constanța

Eminescu - Unirea

Două evenimente importante din istoria și viața spirituală a poporului român au fost marcate prin programe artistice organizate în luna ianuarie la sediul subfilialei L.N.R. „Amiral Petre Bărbuneanu”: 160 de ani de la nașterea poetului național Mihai Eminescu și 151 de ani de la înfăptuirea Unirii Principatelor Române. „Actorii”, elevi din clasele III-VII, au fost la înălțime prin naturalețea interpretărilor și a mesajelor transmise auditoriului prezent la aceste manifestări. Un merit deosebit în pregătirea elevilor revine colectivului de cadre didactice: dir. prof. Radu Luminița, învățători Untaru Elena și Uruc Elena, profesor de muzică Bosnea Elena, prof. educație fizică Trașcă Ana, s.a.

Prezentarea cărții „S.O.S. PE DRUMUL SPERANȚEI”

LNR filiala Constanța a organizat la 27 ianuarie prezentarea cărții „SOS pe drumul speranței”.

Miercuri, 27 ianuarie 2010, Cercul Militar Constanța, sala de concerte, în fața unui numeros public a avut loc prezentarea cărții „SOS pe drumul speranței”, autor comandorul dr. Ioan Damaschin, membru fondator al filialei constănțene a LNR. Organizatorul activității a fost Liga Navală Română, filiala Constanța. Manifestarea a fost deschisă de președintele interimar al Filialei, contraamiralul de flotilă (r) dr. Aurel Constantin. Apoi s-a făcut o prezentare a autorului, ca publicist și autor de cărți de istorie, de către contraamiralul (r) George Petre, vicepreședinte în Consiliul Director Național al LNR. Doctorul în științe istorice Mariana Păvaloiu a susținut o bine articulată expunere despre conținutul cărții. Aspectele navale ale emigrării evreilor din România pe calea Mării și a Dunării, în perioada 1939-1944, au fost înfățișate cu profesionalism de viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan, președintele de onoare al Ligii Navale Române. În încheiere autorul cărții a explicat pe larg necesitatea abordării subiectului, aspectele cele mai importante din punct de vedere istoric tratate în lucrare.

El a arătat că lucrarea deschide noi orizonturi pentru dezbateri. Cartea a fost apreciată pozitiv de personalități de marcă ale culturii noastre printre care profesorii universitari Ioan Coja și Gheorghe Buzatu. Cei care au luat cuvântul au adresat sincere felicitări autorului.

*Pagini realizate de ing. Ilarion BARBU,
prof. Elena STĂNESCU și
Petre GEORGESCU*



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Sistem de management al traficului pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare - RORIS 2

Mona PARASCHIV,

șef Serviciu Secretariat,

Relații Publice, Autoritatea Navală Română

Autoritatea Navală Română a început în luna mai 2009 implementarea fazei a II-a a Proiectului „Sistem de management al traficului pe Dunăre și de informare asupra transportului pe ape interioare – RORIS 2”. RORIS este un sistem complex de monitorizare și management al traficului de nave pe tot sectorul românesc al Dunării. Sistemul respectă standardele directivei 2005/44/EC intrată în vigoare la 20 octombrie 2005.

În momentul de față, faza I a proiectului RORIS (sau VTMS pe Dunăre) este finalizată, urmând ca în cea de-a II a fază, sistemul să sufere completări și să fie implementate noi servicii. Scopul proiectului RORIS a fost de a realiza un sistem RIS pentru toată lungimea Dunării care să fie perfect compatibil cu Directiva Europeană 2005/44/EC (Directiva RIS). De asemenea, tot în cadrul fazei a II-a se va realiza interconectarea cu sistemele similare din Austria, Ungaria, Slovacia, Bulgaria sau Serbia.

Proiectul face parte din Axa Prioritară TEN – T, respectiv Axa Prioritară 3, domeniul major de intervenție 3.2 „Îmbunătățirea siguranței traficului pe toate modurile de transport”, vizând asigurarea standardelor europene de securitate și de siguranță în cadrul transportului naval, respectiv îmbunătățirea Sistemului de Informare privind Managementul Traficului de Nave (VTMS) și asigurarea serviciilor de informare fluvială pe căile navigabile ale României. Județele vizate sunt: Constanța, Tulcea, Galați, Brăila, Călărași, Ialomița, Giurgiu, Teleorman, Dolj, Olt, Mehedinți, Caraș – Severin.

Finanțarea sistemului este asigurată din fonduri publice nerambursabile, prin Autoritatea de Management în cadrul Programului Operațional Sectorial – Transport, Axa Prioritară 3 -, Modernizarea sectorului de transport în scopul protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor.

Contractul de finanțare a Proiectului a fost semnat la data de 29.10.2009. Valoarea totală a Proiectului este de 49.989.094 lei, din care valoarea totală eligibilă este de 42.007.642 lei.

Finanțarea nerambursabilă a Proiectului se va realiza prin contribuția Comisiei Europene prin Fondul de Dezvoltare Regională în proporție de 71,12% din valoarea eligibilă a proiectului, respectiv 29.875.835 lei și prin contribuția Bugetului de Stat, în proporție de 28,88%, respectiv 12.131.807 lei.

Obiectivele Proiectului

Sistemele RIS au ca premisă trei mari obiective:

- transportul trebuie să fie sigur (presupune minimizarea numărului accidentelor și cel al incidentelor în timpul voiajului);
- transportul trebuie să fie eficient (maximizarea capacității efective de transport a căii navigabile, maximizarea capacității de încărcare a navelor, reducerea timpilor călătoriei, reducerea costului transportului, reducerea consumului de combustibil, reducerea efortului utilizatorilor RIS, furnizarea unor legături eficiente și economice între modurile de transport, eficientizarea activității din porturi și terminale);
- transportul trebuie să protejeze mediul (reducerea hazardului de mediu și reducerea poluării datorate accidentelor, acți-

unilor ilegale și a operărilor normale).

Aceste obiective sunt întărite de faptul că sistemele RIS furnizate trebuie să fie fiabile, eficiente și realizate în condiții de respectare a legilor.

Stabilirea obiectivelor Proiectului RORIS 2 s-a făcut ca urmare a îndeplinirii următoarelor cerințe specifice proiectului:

- oferirea de servicii de management și de informare asupra traficului de nave pe apele interioare RIS, aliniate la cerințele Directivei RIS EC/44/2005 și a regulamentelor asociate;
- creșterea traficului de persoane și de mărfuri pe apele interioare prin reducerea externalităților negative ale transportului fluvial, ca urmare a reducerii accidentelor și incidentelor de navigație, a reducerii duratelor de transport și a costurilor;
- crearea unui spațiu unic de transport pe ape interioare prin oferirea de servicii de armonizare la nivel european și prin realizarea interconectării centrelor RIS naționale.

Proiectul RORIS 2 se încadrează în Axa prioritară 3, DMI 3.2 care are ca obiective „un transport naval mai sigur prin îmbunătățirea Sistemului de management al traficului de nave și prin Servicii de informare fluvială, pe căile navigabile din România”.

Obiectivele Proiectului RORIS 2, aliniate la cerințele Directivei RIS EC/44/2005 a Parlamentului European și a Regulamentelor specifice ale Comisiei Europene referitoare la această directivă, sunt următoarele:

Creșterea siguranței transportului prin:

- creșterea lungimii căilor navigabile asigurate cu servicii de identificare și localizare automată;
- creșterea numărului de aplicații suport pentru serviciile RIS;
- Creșterea eficienței transportului prin:**
- creșterea numărului de stații fixe de localizare și identificare nave;
- creșterea numărului de stații radio VHF de comunicare cu navele;
- creșterea numărului de radare de supraveghere;
- creșterea numărului de piloni noi;
- beneficiile (efectele) obținute din economii de timp (valoarea timpului) pentru transportul de persoane pe Dunăre;

Protecția mediului datorită:

- beneficiilor (efectelor) obținute din reducerea extremităților negative pentru transportul de marfă pe Dunăre;
- reducerea numărului de evenimente de navigație/an/navă/km.

Obiectivele Proiectului RORIS 2 se încadrează în obiectivul general POS-T de a „promova un sistem de transport durabil în România, care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri cu nivel de servicii la standardele europene”.

Arhitectura sistemului RORIS 2

Pentru asigurarea interoperabilității și armonizării operaționale a sistemelor ce sunt parte din conceptul RIS, este absolut necesară dezvoltarea unei arhitecturi de sistem bazată pe Directiva 2005/44/EC și pe rezultatele proiectelor europene de cercetare și dezvoltare din domeniu (IRIS I, IRIS II, GIS Forum, Platina etc.).

Sistemul RoRIS are o arhitectură funcțională ierarhică structurată pe următoarele nivele:

- nivelul local - centre locale - asigură colectarea inițială a



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



datelor de la senzori, recepționarea datelor de la diferiți utilizatori, transmiterea de date către diferiți utilizatori și transmiterea de date către următorul nivel, cel regional;

- nivelul regional – centre regionale - recepționează datele de la nivelul local, filtrează datele duplicate, transmite datele către nivelul național, asigură coordonarea la nivel regional și stabilește legături între centrele regionale;

- nivelul național – un centru național care asigură colectarea datelor de la nivelul regional, asigură coordonarea întregului sistem, realizează schimbul de informații cu alte organizații, pune la dispoziție interfețe externe pentru alte aplicații;

Terminale la Ministerul Transporturilor.

Sistemul RORIS 2 dezvoltă rețeaua de senzori de localizare și de identificare nave tip AIS (Automatic Identification System), radare și monitorizare video tip CCTV (Close Circuit Television). Conceptul și structura rețelei suport de comunicații este complet redefinită prin transferul digital al tuturor informațiilor (inclusiv a mesajelor vocale) în tehnologie IP (Internet Protocol).

Toate informațiile sunt transmise direct sau prin radiolink-uri dedicate senzorilor către nodurile de comunicație din posturile locale, regionale și central. Vehicularea informațiilor între toate aceste noduri de comunicații se realizează printr-un furnizor de servicii de telecomunicații extern.

Componentele sistemului RORIS 2

Senzorii folosiți în cadrul sistemului sunt: Radar, AIS, CCTV.
Rețeaua AIS

Noul sistem RORIS își propune extinderea serviciilor AIS existent pentru acoperirea pe cât posibil integrală a Dunării.

Sistemul va fi structurat, de asemenea, pe trei nivele:

- stații de bază la nivel local, sau în puncte izolate de-a lungul Dunării;

- patru centre regionale la Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Galați, Tulcea;

- un centru național în Constanța.

Senzorul Radar

Scopul echipamentului radar va fi de monitorizare și control al traficului 24 ore/ 7 zile în zonele în care vor fi amplasați senzorii. Senzorii Radar vor fi amplasați în următoarele locații: Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu Severin, Giurgiu, Oltenița, Călărași, Cernavodă, Brăila, Galați, Galați – Grindu, Galați – Vărsare Prut, Tulcea și Sulina.

Senzorul video de zi/noapte

Senzorii video vor permite supravegherea zonelor de interes în condiții de zi și noapte la distanțe de 30 - 4000m. Locațiile în care se vor monta senzori video sunt următoarele: Moldova Veche, Orșova, Drobeta Turnu Severin, Calafat, Giurgiu, Călărași, Cernavodă, Brăila, Galați, Galați – Grindu, Galați – Vărsare Prut, Tulcea, Sulina.

Stații meteo

Stațiile meteo vor fi instalate în fiecare locație unde există Consolă de Operator ECDIS. În cadrul centrelor regionale va fi instalată o singură stație meteo ale cărei informații vor fi afișate ambilor operatori: local și regional. Stațiile meteo vor fi prevăzute cu senzori de măsurare pentru vânt (direcție și viteză), temperatura aerului (grade Celsius) și vizibilitate (MOR).

Aplicația desktop pentru managementul traficului naval fluvial de tip ECDIS

Aplicația ECDIS este parte integrantă a nucleului întregului sistem, aceasta integrând informații de la toți senzorii sistemului.

Rețeaua pentru comunicații de voce VHF

Rețeaua de stații radio VHF constituie suportul pentru multe dintre serviciile RIS, fiind utilizată pentru:

- servicii de informare asupra căilor navigabile referitor la obstrucționări temporare ale căilor de navigație; funcționări defecțuoase ale echipamentelor de suport pentru navigație; schimbări pe termen scurt ale timpilor de operare pentru ecluze și poduri; restricții de navigație datorate inundațiilor și înghețului; nivelul prezent și viitor al apei în punctele critice;

- servicii de informații strategice;

- servicii suport pentru situațiile de calamitate (coordonarea asistentei navelor de patrulare, informarea asupra incidentelor, prezentarea informațiilor către navele de patrulare, navelor poliției și cele pentru intervenții speciale etc.);

- servicii de management al ecluzelor și podurilor mobile;

- servicii de planificare a voiajului;

- servicii suport pentru impunerea legilor și a regulilor în următoarele aspecte: managementul trecerilor frontierei, respectarea cerințelor privind siguranța traficului și respectarea cerințelor privind protecția mediului.

Rolul subsistemului de voce VHF este acela de a asigura comunicarea operatorilor din centrele VTS cu navele, ele constituind suportul pentru multe dintre serviciile RIS.

Sistemul de comunicații cu navele de tip VHF, conform Regulamentului de radiocomunicații pe Dunăre, va avea două niveluri funcționale:

- nivelul local – navele pot comunica între ele și cu operatorul RIS local; comunicațiile cu navele vor fi realizate de către operatorii centrului local în aria de acoperire a acestui centru.

- nivelul regional - operatorul RIS regional poate comunica cu orice navă din zona sa de jurisdicție.

Pentru sistemul de voce VHF vor exista patru centre regionale, fiecare dintre ele având un număr de centre locale în subordine. Cele patru centre regionale sunt: Tulcea, Galați, Giurgiu și Drobeta Turnu Severin. Un sistem similar va fi instalat și în cadrul VTMS de la Canalul Dunăre-Marea Neagră. Fiecare dintre cele patru centre regionale funcționează independent de celelalte trei.

Serviciile furnizate de Sistemul RORIS 2

Aplicații suport pentru servicii RIS:

- raportarea electronică a voiajelor;

- avize pentru navigatori;

- managementul ecluzărilor;

- statistică trafic nave;

- aplicație înmatriculare/evidență nave – este un instrument flexibil și rapid care să ofere o imagine de ansamblu asupra navelor cu pavilion românesc și a evoluției lor de-a lungul timpului din punct de vedere al caracteristicilor tehnice cât și al status-ului juridic;

- aplicație/bază de date personal navigant - realizează un mediu de lucru informatizat în domeniile de gestiune și arhivare electronică a documentelor prin oferirea unei platforme solide de gestiune și arhivare a documentelor și înregistrărilor;

- aplicație de tip bază de date pentru identificarea navelor (hull database);

- servicii suport pentru reducerea efectelor calamităților (calamity abatement);

Prin definiție, o calamitate reprezintă o situație sau un eveniment critic, din care pot să rezulte afectarea siguranței publice, amenințări ori pericole pentru viața oamenilor sau distrugerii majore de bunuri, ori asupra mediului înconjurător.



AUTORITATEA NAVALĂ ROMÂNĂ * SIGURANȚĂ PRIN CALITATE



Astfel de evenimente necesită intervenții multimodale, pe fronturi suprapuse și complete, astfel încât să se minimizeze, pe cât de mult posibil, efectele situației critice deja declanșate și să se evite, pe cât posibil, agravarea ori extinderea situației deja declanșate.

Relativ la domeniul naval în general și fluvial în special, calamitățile au în general legătură cu vasele de transport mărfuri și călători sau infrastructura aferentă navigației.

Procedurile referitoare la calamități se tratează în două direcții distincte:

- intervenția efectivă la situația de urgență, în vederea limitării cauzelor și a înlăturării efectelor calamității;
- informarea și comunicarea referitoare la situația în desfășurare.

Aplicație RIS intitulată „Calamity Abatement” va asigura suport informațional atât pentru autoritățile direct implicate (ANR, Poliția de Frontieră, IGSU etc.) cât și pentru navigatori.

O altă aplicație este cea de monitorizare a navelor cu mărfuri periculoase (Dangerous Goods).

Măsuri de creștere a securității traficului naval sunt în general deja adoptate în toate statele care au legături de navigație, atât singular cât și prin organizații specifice, cum ar fi International Maritime Organisation (IMO), International Labour Organisation (ILO) și World Customs Organisation (WCO).

Aceste organizații asigură inițiative și coordonare în vederea asigurării securității pe diferite căi de transport naval, principalele recomandări de siguranță referindu-se la riscurile de poluare în larg, siguranța vaselor, siguranța la port, la ecluze, terminale, poduri și tunele.

Scopul aplicației de monitorizare a navelor cu mărfuri periculoase („Dangerous Goods”) este acela de menținere a evidenței în timp real și a arhivei privitoare la transportul mărfurilor care pot prezenta un grad de risc și a căror securitate este important să fie asigurată cu maxim de eficiență.

Informare sintetică a traficului pe ape interioare:

Sistemul RORIS va dispune de legături VPN între ANR și stațiile la distanță, pentru Ministerul Transporturilor. Acestea permit transmiterea unor informații sintetice pentru utilizatori cu drepturi predefinite.

Accesul la informațiile sintetice prezentate utilizatorilor autorizați trebuie să aibă loc prin metode de control riguroase, pe bază de nume de utilizator și parolă de acces.

Interfețe cu alte sisteme / instituții

Interfața pentru transfer date către Poliția de Frontieră

Legătura între RORIS și Sistemul de supraveghere a frontierei pe Dunăre se va face într-un singur punct și anume între Postul Central RORIS și Direcția Regională Constanța a Poliției de Frontieră.

În cadrul RORIS se va crea o interfață care să asigure transmiterea următoarelor date:

- date privind urmărirea și localizarea navelor în timp real (AIS și Radar);
 - liste ale pasagerilor și echipajului;
 - informații privind marfa; mărfuri periculoase;
 - date statistice și analize;
 - informații senzori: radar, AIS;
 - alte informații din gestiunea ANR: baza de date cu informații despre nave, proprietari, etc.; baza de date cu personalul navigant.
- Prin integrare PFR va primi informații privind navele comerciale de marfă și pasageri (date privind poziția, elementele de

mișcare și voiajul: structură convoi, marfă, echipaj, pasageri).

Interfața cu VTMS Canal Dunăre - Marea Neagră

Sistemul VTMS Canal Dunăre - Marea Neagră va fi o entitate distinctă, ce va fi definită printr-o specificație tehnică proprie.

Funcțiile de bază vor fi aceleași ca ale sistemului RORIS, la care se vor adăuga funcții specifice legate de:

- managementul ecluzelor;
- managementul porturilor;
- taxare/facturare.

Interfața cu AFDJ

Administrația Fluvială a Dunării de Jos (AFDJ) este un actor foarte important și cu un rol bine stabilit în domeniul RIS din țara noastră. De aceea, este necesar ca AFDJ să aibă acces la sistemul RORIS. Astfel, în noul sistem RORIS se va crea o categorie de utilizator pentru AFDJ cu următoarele drepturi în sistem:

- acces la aplicația Avize către Navigatori, existând posibilitatea de a genera și a aduce avizele în starea „publicat” conform aceleiași metodologii utilizată de operatorii ANR;
- acces la modulul din cadrul aplicației Avize către Navigatori care gestionează generarea de avize privind nivelul apei. Operatorii AFDJ vor avea dreptul să modifice și să actualizeze baza de date asociată cu acest modul și de asemenea să modifice parametrii modulului pe baza opțiunilor pe care acesta le oferă;
- actualizarea hărților digitale de navigație Inland ECDIS folosite de sistemul de vizualizare a traficului de nave, cu respectarea următoarelor principii: doar operatorii AFDJ au dreptul să actualizeze hărțile Inland ECDIS; actualizarea se face dintr-un singur punct (un singur terminal) simultan pe toate stațiile unde rulează sistemul de vizualizare a traficului de nave; operația de actualizare trebuie să poată fi confirmată și verificată de la terminalul de unde s-a făcut actualizarea imediat după ce procesul s-a încheiat; operația de actualizare nu va perturba și nu va întrerupe funcționarea normală a sistemului de vizualizare a traficului de nave.
- acces nerestricționat la sistemul de vizualizare a traficului de nave.

Din punct de vedere al conectivității, integrarea AFDJ în sistemul RORIS se va face prin intermediul unei conexiuni securizate directe între sediile AFDJ și ANR de la Galați.

Interfața pentru integrare cu alte centre naționale RIS

Scopul principal al RIS este îmbunătățirea siguranței și a eficienței navigației fluviale. Acest deziderat nu poate fi atins numai printr-o implementare locală ci impune extinderea ariei RIS la nivel european, deziderat posibil numai dacă centrele RIS naționale sunt interconectate și au posibilitatea să schimbe date între ele.

Se intenționează, la nivel minimal, ca cel puțin următoarele tipuri de date să fie interschimbate:

- informații AIS;
- rapoarte electronice (ERI);
- informații privind corpul navelor (date pentru identificarea navelor).

Drepturi de acces în sistemul RORIS

Drepturile de acces în sistemul RORIS sunt utilizate pentru a stabili exact la ce informații au dreptul utilizatorii în funcție de tipul lor.

Identificarea utilizatorilor în sistem se va face pe bază de nume de utilizator și parolă, asocierea cu un anumit tip realizându-se chiar din momentul în care se creează contul unui utilizator. Username-urile vor fi unice pentru toți utilizatorii naționali și internaționali implicați în schimbul de date RIS.



MARINA GRĂNICEREASCĂ

Episodul 2

Maistru militar principal (r)

Petre MARAVELA



Problema granițelor a fost complexă, în special în perioada 1878 – 1939. Unele aspecte le-am prezentat în numărul trecut al revistei.

Amintesc că 16 noiembrie 1919 este data înființării Marinei Grănicerești la Brăila. Unitatea a fost condusă din 1921 de locotenent comandorul Ion Constantin Cerna. El s-a preocupat de îmbunătățirea pazei frontierei pe fluviu și în deltă, a activității de însoțire a navelor străine și a colaborării cu unitățile de la uscat.

Cu gradul de comandor va preda ștafeta în 1936, lăsând în unitate destoinici ofițeri precum : G. Eminescu, Corneliu Niculescu, I. Raba și D. Zenovie, să conducă Marina grănicerească.

Pe timpul războiului, în perioada 1940 – 1944, marinarii grăniceri sunt ambarcați pe navele Marinei. Comandantul Grupului era colonelul Alexandru Teodor, iar al Companiei Nave, locotenent comandorul Ion Raba. În dotare se aflau: două remorcheri, un tanc CL (Carburanți Lubrifianți), 21 șalupe, 46 bărci cu motor; efectivul celor două companii și al atelierelor era de 817 oameni. Aici funcționa și Școala de Subofițeri de Marină, cu durată de 2 ani, care forma comandanți de șalupă.

După 23 august 1944, se constituie Gruparea tactică „Corabia” – cu misiunea opririi convoaielor și navelor germane plecate din deltă și de la Brăila. Până la 12 septembrie, când se semnează Armistițiul, sovieticii capturează 12 șalupe și 2 nave auxiliare. Pe 28 august același an, Grupul Navelor este desființat.

Situația navelor grănicerești la 15 septembrie 1944 era următoarea:

- necunoscută situația șalupei „Pomrumbița”, a GRD 1 și 2 și a șalupei „Popescu C.”;

- sub pavilion sovietic : remorcherul „Coșna”, șalupele nr. 1, 5, 6 și barcazul „Fiat 2”;

- înecate pe canalul Dunavăț – GRD 3 și „Pănculescu”;

- scufundată pe canalul Sulina – șalupa nr. 4.

Minărilor sovietice și germane de pe fluviu – pericole grave pentru navigație, duc la constituirea Flotiei de Dragaj – comandant locotenent comandorul I. Raba. Comandanții secțiilor de dragaj erau locotenenții: Lupu Dinescu, Mihai Georgescu și Ion Coadă. Grupul Navelor Grănicerești (G.N.Gr.) Brăila participă la dragaj cu 7 șalupe, trei șleपुरi magnetizate, remorcherul „Coșna” și încă două șleपुरi.

Cele șapte șalupe erau: Gr.D. 8 – comandant sergentul major Nicolae Bănică, mecanic sergentul major Dumitru Drobotă, 6 militari; Gr.D. 9 – comandant sergentul major Nicolae Munteanu, mecanic sergentul major Ion Olteanu, 6 militari; Gr.D. 10 – comandant sergentul major Anton Jerloianu, mecanic Ion Constantin; Gr.D. 11 – comandant sergentul major Mihai Molujinski, mecanic Ion Făgăreșeanu; Gr.D. 12 – comandant sergentul major Valeriu Tătaru, mecanic Gh. Voinescu; Gr.D. 13 – comandant Gh. Bărăgan, mecanic Petre Tudor; Gr.D. 14 – comandant Constantin Moise, mecanic Ghe. Colichiși. O șalupă G.R.D. avea 10 tone, viteză 12-20 km/oră.

Pe timpul acțiunii de dragaj din 27 decembrie 1944, GRD 12 și GRD 14, se scufundă, toți marinarii dispar în apa plină de sloiuri, împreună cu subofițerii Gh. Colichiși și V. Tătaru – comandanții șalupelor.

În ziua de 11 martie 1945, la km 913 – Crivina, șalupa „Cătina”, comandată de sergentul major Ion Rotaru, lovește o mină și se scufundă cu întreg echipajul.

Pentru merite în îndeplinirea serviciului în vreme de război au fost decorați: un ofițer cu „Coroana României”, nouă maiștri militari cu „Crucea Serviciului

Credincios”, șase ofițeri, 15 maiștri militari și subofițeri precum și 23 de soldați și gradați cu „Virtutea Militară”. Din cei 10.626 grăniceri români decorați, 54 au fost marinari.

După 1946, Grupul, cu un efectiv de 156 de oameni, a funcționat cu diverse denumiri: Corpul Navelor Grănicerești; Parcul Navelor Grăniceri – comandant, lt.col. Gheorghe Luca; Divizionul Independent de Nave Grănicerești; Baza Nave Grănicerești (cu Divizionul de nave, Compania de instrucție, Atelierul plutitor și Depozitele).

Prin Legea 208 / 21 iunie 1947 și Decretul nr. 1259, Corpul Grănicerilor se transformă în Comandamentul Trupelor de Grăniceri (ce cuprindea și Biroul Nave), subordonat Ministerului Afacerilor de Interne. Ordinul Direcției Trupelor de Grăniceri nr. 00381374 / 1953 dispune divizarea unității în următoarele structuri:

- Divizionul nave grăniceri Brăila, cu grupurile de nave Constanța, Giurgiu și Turnu. Severin, comandate de locotenentul major Nicolae Bănică;

- Școala specialiști de marină cu Compania Punte și Compania Tehnică, condusă de căpitanul locotenent Ion Tudor;

- Baza nave grăniceri – având atribuții de reparații și dotare, condusă de maiorul Gh. Vasilescu, apoi de locotenentul major Ionel Chitaru.

Ulterior, se îmbunătățește organizarea corespunzător cerințelor pazei fron-



tierii fluviale și maritime și se creează:

- o companie de instrucție marinari;
- o companie cu 3 șalupe maritime;
- compania ateliere de reparații și depozite armament;
- subunitate de pază, gospodărie și

meseriași.

Se prevede dotarea cu 32 șalupe și alte ambarcațiuni fluviale.

Granița cu URSS era râul Prut, Dunărea și brațul Chilia, cu ostroavele Tătarul Mare, Cernovca și Babina de partea României.

Parcul de nave se reorganizează sub comanda maiorului Marin Vasilescu, Atelierul construia foișoare de observare, lansatoare de semnale, materiale de instrucție. Prin reorganizări ia ființă Centrul de Instrucție Nave și Ateliere Grăniceri.

La 1 ianuarie 1952, Baza Nave Grăniceri Brăila, aflată sub comanda căpitanului locotenent. Ionel Chitaru, cuprindea: divizionul de nave, școala de specialiști marină, batalionul de instrucție, atelierele și depozitele. Vedetele și șalupele erau în subordinea regimentelor de grăniceri de la fluviu. Între 1952 și 1956, șef al Secției Nave a fost căpitanul de rangul III (locotenent comandorul) Ștefan Aurite.

Urmează o nouă formă de organizare, mai judicioasă. În august 1955, cele 3 unități se unesc în Baza Navelor Grănicerești, sub comanda căpitanului locotenent I. Chitaru (până în octombrie 1960), șef de stat major fiind locotenentul major N. Bănică.

Prin Decretul nr. 68 / 20 febr. 1960 se dispune ca Trupele de Grăniceri să treacă în subordinea M.Ap.N. Secția de Marină din cadrul Comandamentului Trupelor de Grăniceri (C.T.Gr.) se desființează. În 1961, se înființează Serviciul Nave Grăniceri (în organica Comandamentului Trupelor de Grăniceri), cu sediul la Brăila, având în componere:

- 4 divizioane de nave, la Brăila, Giurgiu, Constanța și Turnu. Severin;

- Corpul școală specialiști marină;

- Atelierul plutitor (primit de la Marina Militară).

În anul 1964, Divizioanele sunt subordonate Marilor Unități (Brigăzilor teritoriale) de Grăniceri. Corpul școală se mută la Giurgiu, transformându-se în unitate de instrucție a Marinei Grăniceri. Atelierul plutitor și Depozitele formează o unitate care în 1972, se numea Secție de Reparații (în subordinea C.T.Gr.).

În 1980, comandantul Grupului era căpitanul de rangul II (căpitan comandorul) Gh. Geambașu, iar al Secției de Reparații Nave Brăila, căpitanul de rangul II Haralambie Anghel.

După 1 ianuarie 1990, grănicerii revin la M.Ap.N., dar prin Legea 56 și Decretul 119 / 3 iunie 1992, Comandamentul Național al Grănicerilor trece în subordinea Ministerului de Interne, misiunile

pentru unitățile de nave fiind la fel ca cele anterioare:

- paza și supravegherea frontierei de stat pe apă;

- controlul malurilor și al ostroavelor;

- descoperirea și identificarea indiciilor de trecere a frontierelor fluviale și a obiectelor plutitoare la malul românesc;

- observarea și supravegherea navigației;
- transportul de efective și materiale necesare pazei;

- asigurarea legăturilor între subunitățile izolate;

- evacuarea subunităților de grăniceri în cazul unor calamități;

- asigurarea asistenței medicale a subunităților din Deltă;

- misiuni care necesită deplasarea pe apele de frontieră ale organelor statului, în legătură cu misiunile trupelor de grăniceri.

Marina Grănicerească avea cinci divizioane de nave pentru paza frontierei și două unități neoperative:

- Divizionul (Dn) 3 Nave Grănicerești Drobeta Turnu Severin, comandant – căpitan comandorul Ion Berariu.

- Dn. 96 Nave Gr. Giurgiu, comandant - căpitan comandorul Constantin Popescu.



- Dn. 60 Nave Gr. Brăila, comandant - comandorul Gheorghe Bizineche (numit pe 17 dec. 1990), având în componere 7 V.G. (Vedete Grănicerești), 4 V.P.(Vedete de Patrulare) dispuse una la Brăila și trei la Sulina), un R.F. (Remorcher Fluvial), 2 S.F.P.I., 2 S.R.S. (Șalupe Remorcaj și Salvare), 40 bărci și șalupe.

- Dn. 97 Nave Gr. Constanța (cu o secție la Sulina) comandant – căpitan comandorul Ion Dina.

- Dn. 95 Nave Gr. Mangalia, comandant - căpitan comandorul Constantin Gomeajă

- Secția 70 Reparații Nave Brăila, comandant - căpitan comandorul Ion Nițulescu, inițiatorul reînființării Ligii Navale – filiala Brăila.

- Centrul de Pregătire Efective de

Marină Giurgiu, comandant – căpitan comandorul Ștefan Aștefanei.

În înzestrare erau 186 nave operative din care: 24 maritime și 162 fluviale. Erau în dotare: 36 șalupe, 58 bărci cu motor, 68 bărci cu motor atașabil, mai multe nave auxiliare: bacuri, remorchere, ateliere, doc plutitor. După 1997, s-au mai primit: o navă atelier, 45 pontoane pentru cazare în Deltă și pe canale.

În timpul embargoului împus lugoșlaviei, unitățile de la Orșova și Drobeta-Turnu Severin au avut noi misiuni, dar s-au bucurat și de unele dotări moderne.

La 1 sept. 1998, Comandamentul Grănicerilor ia noi măsuri de organizare, printre acestea: trecerea divizioanelor de nave grănicerești sub o conducere unitară și transformarea Secției de Reparații Nave în Bază de Reparații (pentru navele proprii și forțe ale M.I.).

Misiunile marinarilor grăniceri au fost diverse, executate pe orice timp, noaptea sau ziua, pe caniculă sau printre sloiuri de gheață, de la prinderea de braconieri la controlul și supravegherea convoaielor, de la salvări pe apă la intervenții la mal.

Interesant de remarcat este faptul că minele „ascunse” în Dunăre în timpul războiului nu au dispărut. În august 1977, V.G. 16 descoperă, pe fundul brațului Chilia la km. 113, un șlep încărcat cu mine marine, trei dintre ele plutind pe suprafața apei. Misiunea riscantă de neutralizare a lor a fost îndeplinită cu succes.

În 1995, comandorul (viitor contraamiral) Anatolie Zemba este numit șef al Marinei Grăniceri, iar în 1999 adjunct al Șefului Inspectoratului Poliției de Frontieră – înființată prin Ordonanța Guvernului nr. 80/4 iunie 1999.

Grupul de Nave, după colonelul Andronescu, în 2003 este comandat de comisarul Ștefan Stoica, iar Baza de Reparații Tehnică Navală de comandorul Dumitru Fuior, ambele unități fiind subordonate direct Inspectoratului General al Poliției de Frontieră.

Să urăm marinarilor grăniceri viață lungă și succese, să le spunem că frații lor din Marina Militară nu i-au uitat și nu-i vor uita, deoarece avem aceeași profesie, ne pregătim în aceleași școli, ne unește practicarea asprei meserii de marină.

Bibliografie:

1. xxx, „Istoria trupelor române de grăniceri”, Editura Militară, 1987.
2. General (r) Sever Neagoe, General (r) Ilie Tender, General (r) Gheorghe Văduva, „Istoria Grănicerilor”, Ed. „Scaul”- 2003.
3. Comandor.(r) Gherghie Biziniche, „Note și comentarii”

ÎNTÂMPLĂRI ADEVĂRATE DIN VIAȚA MARINARILOR

Comandor (r) Bardan ARJISTICĂ

În viața marinarilor, frumoasă dar și dură, petrecută în „familiile” echipajelor de pe nave, unde acestea petrec o bună parte din timp, au loc și unele momente vesele, spirituale, ilare chiar, ducând la uitarea unor necazuri și chiar la alinarea de moment a dorului de casă.

Aceste întâmplări aduse în atenția marinarilor la careul navei și mai târziu în cercul pensionarilor provoacă nostalgia acelor vremuri, destinderea, cât și reținerea unor concluzii și învățăminte pentru tinerii ofițeri. Pot fi interesante și pentru cei ce citează revista „Marea Noastră”.

Pot spune că fiecare navă din flota militară și civilă, are aceste întâmplări care, în anumite ocazii, sunt depășite de marinari aducând destindere și voie bună.

În august 1952, Bricul Mircea, având ambarcați la bord elevii promoției 1953, după o navigație de câteva zile, executată în largul mării, venea la aterizare în portul Constanța pe o vizibilitate redusă și neavând certitudinea că se află pe pasa de navigație stabilită prin planul Pilotajului de Război încă în vigoare. Comandantul și ofițerii punțiști căutau cu disperare coasta, dar fără rezultat. Încordarea era mare și, din cauză că barajele de mine puse în timpul războiului fuseseră doar parțial dragate, riscul explodării acestei arme statice dar puternice era foarte mare. Văzând agitația de pe punte, cu felul său spiritual, colegul meu Liviu Miroescu, aflat în gabie la postul de observare, a dat un raport „istoric”: „COMANDA, PĂMÂNT...” și, după câteva secunde, completează „PE ANCORA”.

Liviu, colegul meu, a ajuns mai târziu un foarte bun căpitan de cursă lungă.



Tot la Bricul „Mircea”, la o oră de navigație desfășurată pe teugă (puntea de la prova) sub conducerea regretatului comandor Balaban, colegul de clasa Tolan Liviu trăgea câte un fir de păr de pe piciorul lui Balaban (ținuta de bord era la șort). Acesta crezând că este o muscă lovea cu mâna în picior, iar noi elevii abia ne abțineam să nu râdem. Din fericire profesorul nu a sesizat „gluma” lui Tolan care cred că o făcea inconștient, fiind dus cu gândul în altă sferă de preocupări.



Cum elevii pierdeau beretele fiind luate de vânt în marș sau staționare, a început „vânătoarea” pentru completarea lor, folosindu-se diferite și ingenioase metode. Subsemnatul în timp ce eram la toaleta de pe puntea centru, pe hublou mi-a fost luată bereta de pe cap, fără să știu cine este „infractorul”. Am auzit numai cuvintele: „multumesc, Bardane, îmi vine bine pe cap”. După circa o oră am făcut și eu la fel. Acest „joc” se termina când beretele erau bine păzite, rămânând în final păcăliți câțiva colegi.



Prin anul 1960-61, la Secția de Votare de pe dană, a venit înopinat Comandantul Marinei Militare Florea Diaconu, care s-a adresat unui caporal din echipajul navei pe care eu o comandam. La prezentare caporalul emoționat a inversat gradele, adresându-se cu formula: „tovarășe caporal, sunt amiralul Cernenca”, la care amiralul mi se adresează mie și Comandantului Brigăzii, comandor Gheorghe Rusu („nea Gică”), spunând: „ce mama dracului se întâmplă cu marinarul acesta?”. Rusu, care era puțin „dispus”, m-a întrebat ce a spus caporalul,

după care îmi spune încet: „se mai întâmplă, dă-l în aia a măsii, că n-a greșit prea mult”. Rusu, a fost comandant de distrugător și de Divizion de distrugătoare (4 nave) care constituiau forța principală și ofensivă a Forțelor Navale Române. Nea Gică a fost un bun marinar.



Un caz hazliu s-a petrecut de Ziua Marinei Române, sărbătorită în anul 1961 în portul Constanța. Maistrul Frangeti, șef de echipaj pe Dragorul de radă 6, a întârziat câteva minute, iar nava începuse manevra de plecare. Frangeti amețit, dar conștient, a lăsat pantofii și cascheta pe dană și, în ținuta albă, s-a aruncat în bazin și a început înotul spre navă. Rusu, comandantul Brigăzii „făcut” și el, ca după sărbătoare, întreabă un ofițer „ce se întâmplă cu obiectul acela alb care se mișcă în apă”. Frangeti, ajuns la navă, a fost ridicat la bord cu gruiul (macara mică) precum un „casalot”.



Un foarte bun comandant de navă, Căpitanul Ion Suceava, făcea manevrele de acostare în forță și totdeauna reușite. La o manevră, nava n-a mai guvernat pe aliniament ca altă dată, spre surprinderea lui Suceava și a echipajului. Cauza, „motivată” de unii ofițeri, consta în faptul că Nea Ion, din greșeală, luase altă caschetă pe cap și, având altă poziție și formă, nu mai dădea imaginea știută de el pentru aprecierea unghiurilor și distanțelor, cât și a vitezei-elemente hotărâtoare în manevrarea navei. Neptun să-l odihnească în pace în abisul mării: a fost un foarte bun comandant și ofițer de marină.



Autorul pe când era ofițer cu navigația la Sm „Delfinul”

Subsemnatul, fiind comandant pe Dragorul de radă 7, venind de la Galați, la acostare în portul Mangalia am fost primit de un grup de submariniști în frunte cu comandantul lor, comandorul Nicolae Radu. Grupul „coral” acompaniat de un acordeonist cânta „Lume, lume, soro, lume”. La acest „spectacol” asistau și echipajele navelor apropiate din dana de acostare. În acest „alai” de primire m-am străduit să fac o manevră în forță dar am avut ghinion. Caporalul de la postul de ancorare, atent la momentul de pe dană, a uitat să pregătească ancora pentru fundarisire. La comanda „Fundă ancora” acesta nu a plecat de la post, punând în pericol nava care venea cu pupa la acostare și cu viteză apreciabilă. „Corul” de pe dană a continuat programul până am terminat manevra, după care am servit cu ceva băutură și gustări pe fostul meu comandant Radu, la careul navei după eticheta tradițiilor marinărești. Cu două luni în urmă fusesem mutat de pe funcția de ofițer secund pe submarinul „Rechinul” în funcția de comandant al dragorului de radă (D.R) 7.



La o convocare de pregătire, la care participau comandanții de nave, unități și Mari Unități, Comandantul Marinei Militare, contraamiralul Mihai, a dat ordin ca la ora de marinărie toți participanții să bată bandula (saulă lungă de 25-30 de metri cu o

pară de lemn la capăt). Un participant cu grad și funcție mare a făcut mai multe „fandări”, „piruete” și după atâta „efort” a aruncat bandula, para acesteia trecând pe lângă nasul amiralului, care se afla în spatele aruncătorului Mihai îi reproșează: „bine că nu ai aruncat-o în capul tău, că se auzea cât de dogit e”.



La terminarea aplicației care a avut loc în raionul Varna, comandantul Marinei, viceamiralul Ulmeanu, a invitat la masa de prânz, ce a avut loc la nava comandant, pe comandanții Grupărilor de Nave Române și reprezentantul Diviziei Maritime respectiv: comandorii Ion Boian, Aristică Bordan și Aramă Sava, cât și alți ofițeri din Statul Major al aplicației. La aperitiv servindu-se ciuperci fripte, amiralul, cât și noi invitații, am sesizat că la mestecare trosnea ceva în gură. Ulmeanu întrebă ofițerul cu protocolul ce se întâmplă, acesta motivând timid că ciupercile au „piper”. Ulmeanu nervos răspunde: „să vă ia mama dracului cu piperul vostru, voi n-ați spălat ciupercile, acestea sunt pline de nisip și pământ”.



Căpitanul Neguț Liviu, ofițer secund pe un Distrugător, care intrase în port după o ieșire în mare de peste zece zile, întrebă ofițerii ce program propun să execute echipajul în următoarele două zile (sâmbătă și duminică). Toți au propus să se facă curățenie generală a navei. Neguț le răspunde că nu „au căzut” pe soluție. După care ordonă ca echipajul, împărțit pe serii, să meargă cu bărcile la plaja „Modern” pentru destindere și pentru

admirarea sexului frumos, a unei „fuste”, „picior și trup de femeie”, pentru că destul au văzut numai nava și marea.

Ulterior ajungând comandant pe nava comercială „București”, în primul ei marș prin itinerariul stabilit, aceasta a făcut ocolul pământului. Negruț a dat o radiogramă în țară cu următorul conținut: „Sunt pe urmele lui Magelan, primul oltean care înconjoară pământul” (Neguț s-a născut în Craiova).

De reținut că Liviu Neguț era un ofițer bine cunoscut în Marina Militară și Civilă, ajungând Comandant de Cursă Lungă cu brevet Internațional, reținând atenția prin pregătirea sa, comportare „sociabilă și democrat-liberală” față de marinari și nu în ultimul rând cu spiritualitatea spontană adecvată momentului.



La un bilanț „analiză” ținut la Divizia Maritimă, Comandantul Marinei, înțeleptul Martes, făcea mai tot timpul adnotări pe niște foi volante întinse pe masă. Noi, participanții, credeam că reține lipsurile pentru a ne critica la sfârșitul bilanțului. Dar situația a fost alta, simplă și scurtă. Martes a concluzionat problemele în 2-3 fraze scurte, spunându-ne să luăm măsurile ce se impun în unitățile respective. Filele de hârtie pe care scrisese Martes au rămas pe masă, iar noi am fost mirați când am văzut că acestea erau completate cu rezolvări de probleme de matematici superioare. Martes era un ofițer studios, cult, cu mult raționament, știind să analizeze și să rețină problemele principale ce trebuiau rezolvate. Nu admitea, sau suporta greu vorbăria lipsită de substanță.

Amiralul CONSTANTIN NECULA

continuare de la pg.17

Domnule Colonel (r) V. Moroianu,

Am primit fotografiile și îți multumesc foarte mult pentru această surpriză plăcută.

Cu această ocazie îmi exprim plăcuta satisfacție pentru atitudinea avută în afirmațiile scrise despre mine în eseul documentar pe care mi l-ați dat spre consultare.

Adevărul este că amiralul Stoianovici a fost singurul hidrograf cu studii de specialitate în Italia. După el am urmat eu cu studii de topografie și geodezie la Institutul Geografic al Armatei (un an și jumătate) – teoretice și practice.

Atât înainte de mine, de la Stoianovici (cărui i-am fost învățacel), cât și după mine la conducerea Organului Hidrografic al Marinei au fost ofițeri cu pregătire marinărească și eventual alte studii din alte domenii. În munca mea am fost ajutat foarte mult de consilierul sovietic al Comandamentului Marinei - amiralul Cialăi, care mi-a cerut să realizez pentru

România un organ hidrografic conform cerințelor internaționale. Pentru aceasta am executat un an și jumătate serviciu și practica în Marina Sovietică, (cu 15 de nave hidrografice) [...].

De asemeni am primit un sprijin total din parte Ministrului Forțelor Armate Emil Bodăraș, care mă considera amic.

Toate succesele mele le-am obținut numai prin muncă și pe baza cunoștințelor mele.

Pentru eventuale idei, poți căuta la DHM sau la Academia Navală prin doamna Păvăloiu, broșurile mele „Așa a fost:” și „Struma” depuse pentru muzeu, broșuri care se află și la înalte locații de cultură din țară – Biblioteca Centrală a României, Biblioteca Academiei Române și la unele Instituții ale marinei, precum și în afară (în Spania, Italia, Franța și Israel). Am lucrat cu șefi de state etc., etc.

În plin succes al carierei mele, pentru că nu am fost cu carnet roșu, doi cretini din serviciul „cadrele hotărâsc totul” m-au împins afară din Marina Militară, fără știrea Ministrului Armatei și a Comandantului Marinei, la vârsta de numai 34 de ani și jumătate.

Iată aceasta este o parte din cronică vieții mele. Îți urez ție succes în munca începută.

Eu sunt mulțumit de ce am realizat pentru țară și Marină.

Cu atașament

C. Amiral (r)

C. Necula

Strada Bach Nr. 1 A. Sc. E Ap. 80, cod 020201
Sector 2 București



cele trei DMR până intersectează cercul de rază V_M , obținând vitezele relative V_{R1} , V_{R2} și V_{R3} ; se unesc vârfurile acestora cu originea lui V_T , obținând orientările vectorului V_M și implicit drumurile pe care va manevra nava M: D_{M1} , D_{M2} și D_{M3} ;

- durata manevrei pe cele trei drumuri se calculează cu spațiile relative și vitezele relative corespunzătoare, obținând $t_1 = 47^m$; $t_2 = 26^m$ și $t_3 = 16^m$;
- distanța maximă de trecere prin prova lui T este $d = 103$ cab. (se obține cu al doilea DMR).

Și vă mai propunem o problemă spre rezolvare (nr.25)

O formație F în $D_F = 251^0$, $V_F = 14$ Nd., are în $RpTb = 60^0$, la $d = 70$ cab. o navă de siguranță M care primește ordin să ocupe poziție în $RpTb = 30^0$, $d = 60$ cab. Nava M ia drum $D_M = 251^0$, $V_M = 14$ Nd. și determină că F se găsește în $RpTb = 123^0$, la $d = 73$ cab. M mărește viteza la 24 Nd. și ia drum pentru ocuparea poziției ordonate. Să se calculeze drumul lui M pentru ocuparea poziției și timpul necesar manevrei.

După ocuparea poziției de către M, formația mărește viteza la 18 Nd. După 3 minute F descoperă în $Ra = 180^0$, la $d = 100$ cab. o navă neidentificată T, în $D_T = 308^0$, $V_T = 15$ Nd. Se cere:

1. Ce viteză trebuie să ia F pentru a evita apropierea sub 60 cab. față de T, menținându-și drumul;
2. Ce drum trebuie să ia F pentru a evita apropierea sub 60 cab. manevrând cu $V_F = 18$ Nd.;

Nava M primește ordin, ca atunci când F, manevrând pe drumul calculat anterior cu $V_F = 18$ Nd., ajunge la 60 cab. față de T, să fie lansată o perdea de fum în $Ra = 125^0$ față de F, la $d = 30$ cab., $L_f = 30$ cab., $V_w = 6$ m/sec. din NW, $V_f = 18$ Nd. Să se calculeze:

- după cât timp va pleca nava M din formație;
- drumul de fumizare și durata fumizării;
- la ce distanță a trecut M prin prova lui F;
- care a fost distanța minimă la care s-a apropiat M de F.

După terminarea fumizării M primește ordin să ocupe poziție în $Ra = 180^0$, la $d = 40$ cab. față de F. Se cere drumul lui M și timpul de manevră.

36

MINICURS DE CINEMATICA NAVALA

- rezolvări grafice (VIII) -

contraamiral fl. (r)

Dan LEAȚU

Înainte de a trece la rezolvarea unor probleme publicate în numărul anterior vreau să vă reamintesc rolul determinant al cunoașterii și înțelegerii direcției mișcării relative. De asemenea, ca un sfat, rețineți că precizia lucrului pe hartă sau pe o coală de hârtie va fi mai mare cu cât scara aleasă va fi mai mică. Pentru verificarea corectitudinii și preciziei rezolvărilor sunt acceptate următoarele erori în determinarea elementelor:

- pentru drumuri și relevmente $\pm 2^0$;
- pentru distanțe ± 2 cab.;
- pentru viteză ± 1 cab./min.;
- pentru timp ± 2 minute;

Pentru rezolvare vă propun acum o problemă (nr.24) care, atunci când eram și eu locotenent, era o problemă cu „chichiță”. Este de fapt o problemă de goană cu schimbarea vitezei pe timpul manevrei.

a) Nava M descoperă în $Ra = 330^0$, la $d_0 = 85$ cab. nava T care are $D_T = 90^0$ și $V_T = 12$ Nd. Să se determine drumul de goană unic și durata manevrei știind că inițial nava M manevrează cu $V_{M1} = 18$ Nd., iar după 10 minute mărește viteza la $V_{M2} = 24$ Nd.

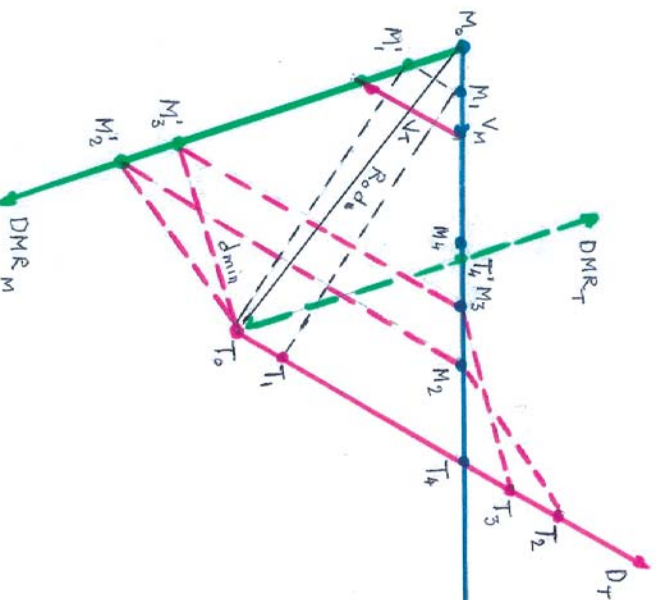
b) Nava M descoperă în $Ra = 333^0$, la $d_0 = 70$ cab. nava T în $D_T = 90^0$ și $V_T = 12$ Nd. Să se determine drumul de goană unic și durata manevrei știind că inițial nava M manevrează cu 9 Nd., iar după 10 minute mărește viteza la 24 Nd.

c) Cu aceleași date ca la pct.b, să se determine V_{M2} minimă pentru a mai putea da goană lui T.

Și acum să trecem la rezolvarea problemelor mai dificile publicate în numărul trecut. Eu am ales problemele următoare:

Problema nr. 4:

- se pune situația inițială funcție de Ro și do (pe hartă sau pe o coală de hârtie);
- se determină $DMR_M = 163^\circ$ și se trasează din Mo;
- se transformă $RpTb = 35^\circ$ în $Ra = 125^\circ$ și se trasează din To inversul acestuia ($Ra = 305^\circ$) până intersectează DMR;
- se determină pozițiile reale ale celor două nave M1 și T1;
- se calculează timpul până se ajunge la acest relevment $t_1 = M_0M_1 / V_M = T_0T_1 / V_T = 5^m$;
- se măsoară distanța dintre nave pentru acest moment $d_1 = 105 \text{ cab.}$;
- se transformă $RpBd = 35^\circ$ în $Ra = 55^\circ$, iar inversul acestuia ($Ra = 235^\circ$) se trasează din To până intersectează DMR și se determină



pozițiile reale pentru acest moment (M_2 și T_2);

- se calculează timpul $t_2 = M_0M_2 / V_M = T_0T_2 / V_T = 34^m$;
- se trasează DMR_T și se determină momentul trecerii prin prova lui M ($t_3 = 22^m$) precum și distanța de trecere prin prova $d_{pv} = 70 \text{ cab.}$;
- din To se duce o perpendiculară pe DMR_M și se obține $d_{min} = 65 \text{ cab.}$ și $t_{min} = 27^m$.

Problema nr.17:

- se pun pozițiile inițiale Mo și To și se determină DMR;
- se transformă $RpTb = 35^\circ$ în $Ra = 120^\circ$ care se trasează din To până intersectează DMR;
- se determină pozițiile reale M1 și T1;
- se calculează după cât timp s-a deschis focul $t = 4^m$;

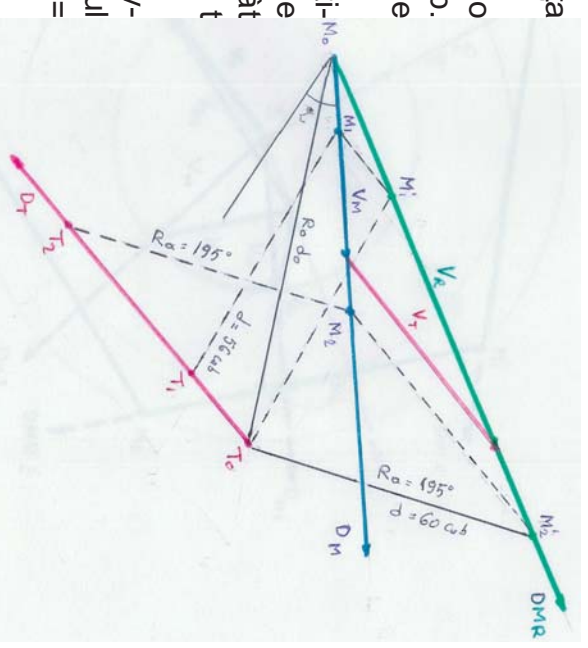
34

- se măsoară distanța între nave $d = 56 \text{ cab.}$;
- se ia în compas o mărime egală cu 60 cab. care se pune din To și se intersectează DMR;
- se determină pozițiile reale M2 și T2 și se calculează după cât timp încetează focul $t = 13^m$;
- se măsoară relevmentul în momentul încetării focului $Ra = 195^\circ$.

Problema nr. 22:

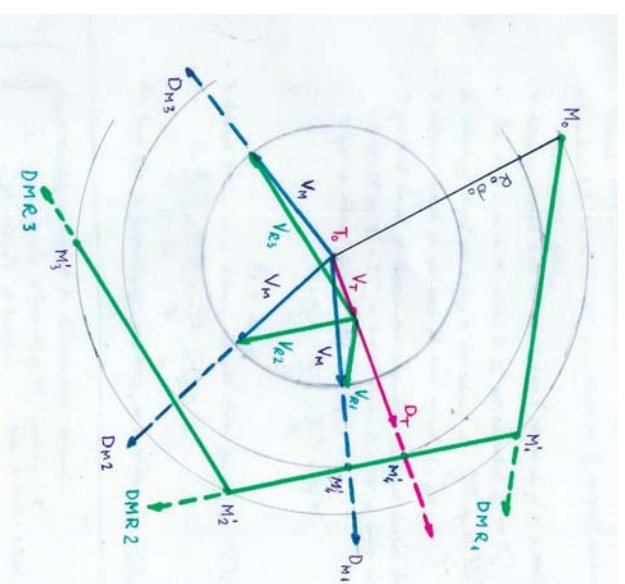
Este o problemă de menținere între două distanțe date:

- se pun pozițiile inițiale Mo și To; se trasează drumul lui T și pe el se



pune vectorul V_T ;

- se trasează trei cercuri concentrice cu centrul în To având razele P1, P2 și V_M (în cab./min.);
- din Mo (aflat pe cercul de rază P1) se duce o tangentă la cercul de rază P2 până intersectează cercul de rază P1; acesta este DMR_1 ; se trasează în continuare încă două tangente, obținând DMR_2 și DMR_3 ;
- din vârful vectorului V_T se duc paralele la



35



Anul 2010 a fost declarat Anul Navigatorilor

Ion TIȚA CĂLIN

2010 a fost declarat Anul Navigatorilor de către Organizația Maritimă Internațională (IMO). Prin această inițiativă, ea vrea să atragă atenția asupra presiunilor extreme la care sunt supuși navigatorii de pretutindeni. Tema a fost aleasă pentru a ajuta comunitatea internațională să înțeleagă mai bine rolul jucat de marinari în desfășurarea comerțului mondial.

Go to Sea!

Efthimios E. Mitropoulos, secretarul general al IMO, a anunțat că Anul Navigatorilor va fi marcat de adoptarea unor amendamente mult așteptate la Convenția Internațională privind Standardele de Pregătire, Certificare și Încadrare a Navigatorilor (STCW Convention) și a codului asociat acesteia.

În Anul Navigatorilor va continua campania „Mergi pe mare!” (Go to Sea!), lansată de IMO în noiembrie 2008, în asociație cu Organizația Internațională a Muncii și Federația Internațională a Transportatorilor (ITF), prin care se urmărește creșterea numărului celor ce își aleg profesia de marinar.

El însuși fost navigator, Mitropoulos a declarat: „Credința mea fermă este că, în ciuda declinului numeric al noilor ofițeri, shipping-ul rămâne o carieră atractivă, stimulativă, în care îți poți găsi împlinirea.”

Din Monaco până în Norvegia

Cum va fi marcat Anul Navigatorilor în România? În primul rând, prin creșterea numărului locurilor de muncă pe mare. „În prezent, am început discuțiile preliminare cu armatori din Germania și Monaco. Vrem să-i convingem să accepte echipaje românești. Sperăm să ajungem în faza de a negocia contracte colective de muncă. Dacă vom avea succes, vom câștiga câteva sute de noi locuri de muncă.

Spre sfârșitul lunii februarie începem negocierile cu armatorii

norvegieni. Încercăm să găsim formula pentru angajarea unui număr mai mare de români, inclusiv de cadeți.

În februarie - martie vom negocia cu armatorii italieni. Vrem să recuperăm cele 2.000 de locuri de muncă de ofițeri, nebrevetați și auxiliari, pierdute în 2009, pe navele cu pavilion italian.

Vom continua campania începută anul trecut pentru creșterea numărului de cadeți care pleacă pe mare. Vom organiza noi întâlniri cu firmele de crewing și sperăm că vom obține mai multe locuri de practică” - a declarat, pentru cotidianul „Cuget Liber”, Adrian Mihălcioiu, președintele Sindicatului Liber al Navigatorilor.

Mână pentru mână (strâns uniți, dându-și mâinile - n.red.)

Anul Navigatorilor va fi marcat și prin perfecționarea legislației shippingului. Împreună cu Autoritatea Navală Română, liderii sindicatului lucrează la normele de aplicare a HG 125/2009, referitor la securitatea financiară a navigatorilor în caz de abandon. „În asemenea situații, companiile de navigație românești vor fi obligate să asigure salariile, subzistența și repararea echipajelor. În cazul firmelor de



Adrian Mihălcioiu și colaboratorii săi

crewing, există deja asemenea prevederi” - a precizat Mihălcioiu.

Conducerea SLN va continua eforturile pentru creșterea gradului de sindicalizare în rândul personalului navigant și a celui auxiliar. Organizația nu este interesată să crească doar din punct de vedere numeric, ci și al implicării membrilor săi.

„Avem nevoie de o mai mare solidaritate și responsabilitate a membrilor

noștri de sindicat în apărarea drepturilor. De aceea am lansat propria campanie, sub motto-ul: Mână pentru mână” - a declarat liderul SLN.

Sindicatul va continua eforturile de informare a navigatorilor asupra problemelor contractelor de muncă, asupra drepturilor lor. În acest an, va fi editat un

buletin în format electronic, care va furniza o diversitate mare de informații, referitoare la legislația din shipping, evenimente de pe nave, din țară, din economia românească și mondială.

Tot în acest an, SLN își reînnoiește reprezentativitatea în raporturile cu autoritățile și patronatul din shipping.

Ce fac guvernele?

Pentru SLN, 2010 este marcat de numeroase activități pe plan internațional. În luna februarie, președintele lui va lua parte la reuniunea comitetului maritim tripartit, de la Bruxelles. „Tema principală este creșterea numărului de locuri de muncă pentru europeni, în flota europeană. Noi vom reprezenta interesele marinarilor români, pentru care vrem să găsim soluții de îmbarcare în flota Uniunii Europene. În 2009, Comunitatea Euro-

peană nu a făcut nimic pentru shipping, care trece printr-una dintre cele mai grave crize din istoria sa. Declinul continuă în 2010. Credem că UE, guvernele naționale au obligația să se sprijine companiile de navigație și, implicit navigatorii comunitari, prin acordarea unor facilități. În cadrul reuniunii, vom lua din nou atitudine față de acutizarea fenomenului pirateriei în Golful Aden. Le vom reaminti Uniunii Europene, marilor puteri ale lumii că au obligația să asigure condiții de securitate pentru transportul pe mare” - a declarat liderul SLN.

În perioada 1 - 5 martie, SLN va primi vizita unei comisii din cadrul Federației Ruse, care se ocupă de redactarea documentației privind serviciile acordate navigatorilor. Rușii doresc să preia modelul de servicii promovate de SLN pentru marinarii din România.

În luna august, liderii sindicatului vor participa la Congresul ITF, în cadrul căruia se va stabili politica organizației pe viitorii cinci ani.

„La fel ca în anii trecuți, vom continua să ne manifestăm solidaritatea internațională, participând la campania împotriva navelor sub standard”, a afirmat liderul SLN.

Articol preluat, cu acordul autorului, din ziarul CUGET LIBER din ziua de 15 ianuarie 2010

ACTUALITATE

DELFINII DIN MAREA NEAGRĂ

drd. Angelica CURLISCA, dr. Ligia Dorina DIMA
Complexul Muzeal de Științe ale Naturii Constanța

Delfinii sunt miracole ale evoluției și oricine i-a văzut, măcar o dată în viață, a fost încântat de formidabila energie, grație și inteligența remarcabilă a acestor animale.

Întâlnirile cu delfinii îi determina pe copii să viseze, iar pe adulți – să redevină copii.

Priviți ca zeiță și adorați în consecință, delfinii au reprezentat pentru om nu numai fascinația enigmei, ci și tot ceea ce era mai pur și mai frumos: inteligență, bucurie de a trăi, armonie, forță, libertate, fidelitate și loialitate.

Încă din antichitate, în anii 700 î.Hr. erau considerați drept animale sacre, obiect al unui cult special.

Să nu uităm, delfinul de la templul lui Apollo din Delphi, pe care Homer îl amintește într-unul din imnurile sale, a fost și rămâne simbolul divin al prezicerii, înțelepciunii, prudenței și al forței vitale a MĂRII.



Marsuinul

Deși încă de la începuturile navigației, delfinii au constituit subiect de artă, literatură și mit este necesar să amintim și faptul că în aceeași măsură, în care au fost adorați, au fost și vânați, uneori în mod irațional, astfel încât unele specii au ajuns în pragul extincției înainte ca omul să fi descifrat tainele care le învaluie existența. Cel mai ades, aceste perioade de antagonism între populația umană și „populațiile delfinilor” s-au constituit în stări de război pe mare. În etapele de avânt ale industriei pescărești, adesea delfinii au intrat în relații antagonice cu oamenii.

De aceea ne-am gândit că este bine să cunoaștem câteva date despre delfini și am ales pentru cele trei specii aflate lângă noi, adică în apele Mării Negre: marsuinul (*Phocoena phocoena relicta* Linnaeus, 1758); delfinul comun (*Delphinus delphis ponticus* Linnaeus, 1758) și

afalinul (*Tursiops truncatus ponticus* Montagu, 1821).

Delfinii și balenele, numiți generic grupul cetaceelor, este mult mai „bătrân” decât cel al oamenilor, având venerabila vârstă de cca. 12 milioane de ani.

Delfinii sunt încadrați sistematic în:
Clasa Mammalia
Supraordinul Carnivora (carnivore)
Ordinul Cetacea (cetacee)
Subordinul Odontoceti (cetacee cu dinți)
În lume sunt în total 32 de specii, cuprinse în 7 genuri.

Să încercăm a ne opri asupra speciilor/subspeciilor Mării Negre.

MARSUINUL sau PORCUL DE MARE (*Phocoena phocoena relicta* Linnaeus, 1758)

Aparținând familiei PHOCAENIDAE, marsuinul este cel mai mic cetaceu din Marea Neagră, talia lui variind între 1.5-1.7m femelele și 1.4-1.5m masculii și o greutate de 40-65 kg.

Este un delfin ușor de recunoscut după lipsa rostrului distinct și a melonului, precum și datorită coloritului negru-cenușiu dorsal și alb-gri pe abdomen.

Apare frecvent în zona costieră, fiind o specie bentofaga, hrănindu-se de preferință cu diferite specii de pești (cambula,

calcan, guvid, aterina), dar și cu neverte-

brate (gasteropode).

Durata de viață a speciei, în mediul său natural, este de 7-8 ani (cel mult 13-15 ani).

Marsuinii din Marea Neagră fac incursiuni primavara în Marea Azov, iar în perioada aprilie-mai în Marea Marmara de unde revin în septembrie. În noiembrie și decembrie este întâlnit în dreptul gurilor Deltei Dunării. Grupuri răzlețe de *Phocoena* sunt întâlnite la sud de Constanța până la Costinești, la adâncimi reduse, în imediata apropiere a malului. Uneori intră în porturile maritime Constanța, Mangalia și Midia.

Specie de talie mică, fără forță musculară deosebită, marsuinul cade ades pradă pescuitului cu setci de calcan, în special cu setcile de tip „ohane”.

Această specie este cunoscută în apele internaționale sub denumirea de: eng. - Harbour porpoise, fr.- Marsouin commun, sp.- Marsopa comun.

DELFINUL COMUN (*Delphinus delphis ponticus* Linnaeus, 1758)

Aparținând familiei DELPHINIDAE, delfinul comun din Marea Neagră, prezintă un rostru lung (10-20 cm) și melon cefalic evident, cu o înțotoare dorsală relativ lungă.

Talia acestei specii variază între 1.7m (femele) și 2.4m (masculi), în timp ce greutatea medie este de 90 kg.

Este ușor de recunoscut după colorit: are spatele sur-negricios cu reflexe verzui, laturi cenușii, abdomen albicios.

Pentru nutriție preferă speciile pelagice



Delfinul comun

gregare (hamsie, sprot și stavrid) pe care le urmărește de-a lungul coastelor. Vânează în grup și pot atinge o viteză de 40 km/h.

Durata maximă de viață este de 22 de ani masculii și 20 de ani femelele. Formează grupuri de 2-4 indivizi, până la maximum 150 exemplare.

Sunt remarcați adesea jucându-se în jurul navelor.

Specia este cunoscută în apele internaționale sub denumirea de: eng. - Common dolphin, fr.- Dauphin commun, sp.- Delfín común.

AFALINUL (*Tursiops truncatus ponticus* Montagu, 1821)

Afalinul este probabil cel mai cunoscut reprezentant al delfinilor, datorită răspândirii sale largi în rezervațiile marine și centrele de cercetare, dar și din cauza celebrului serial „Flipper”. Este o specie cosmopolită, cu repartitie geografică largă.

Apartine, ca și delfinul comun, familiei DELPHINIDAE.

Culoarea acestui delfin variază considerabil, dar, în general, este de la gri deschis ventral până la un gri-gresie pe partea dorsală și cu abdomenul alburiu.

Are o lungime cuprinsă între 1,9 m și 2,5 m. Greutatea exemplarelor mature nu depășește 150-300 kg (în cazuri excepționale 400 kg). Are o viteză de deplasare de 28-33 km/oră și poate coborî la adâncimi de până la 90-100 m.

Se hrănește în zona platformei continentale, în special cu pește (calcan, chefal, stavrid, barbu) dar poate consuma și nevertebrate.

Reprezentanții acestei specii pot trăi între 30-35 de ani.

În apele internaționale afalinul este cunoscut sub denumirea de: eng. - Bottlenose dolphin, fr.- Grand



dauphin, sp.- Tursion.

Intensificarea traficului maritim, dezvoltările de petrol, greșelile în manevre tehnice la nave, pescuitul accidental, vânarea ilegală, poluarea apei și restrângerea resurselor de hrană reprezintă cauzele ce au dus la perturbarea comportamentului și declinul populațiilor de delfini.

Pe plan internațional, aceste trei specii de mamifere marine au fost incluse în anexele mai multor convenții de mediu încă din cursul anilor '70, documente pe care România le-a ratificat doar în ultimul deceniu al secolului al XX-lea.

Toate cele trei specii figurează în Cartea Roșie a IUCN-ului, iar statele riverane Mării Negre au interzis vânarea lor în scopuri comerciale. Delfinii din regiune sunt protejați prin convențiile de la Berna/1979 (Appendix II) și Bonn/1979 (Appendix II) și cea de la Washington/1973-1975 (CITES - Appen-

dix II), Acordul pentru Conservarea Cetaceelor din Marea Neagră, Marea Mediterană și zonele atlantice adiacente – Monaco/1996 (ACCOBAMS).

Majoritatea acestor convenții/acorduri internaționale subliniază că toate cele trei specii sunt într-un declin evident.

Cercetările recente, după 2000-2001, scot în evidență o ușoară stare de revenire a efectivelor locale, pe măsura înăsprii legislației naționale și a măsurilor punitive impuse de aceasta.

Începând cu anul 1972, Delfinariul constănțean a găzduit reprezentanți ai celor trei specii. Specialiștii acestei instituții au avut ocazia să studieze biologia și etologia acestor specii în captivitate și să poată desfășura programe educative pe aceste teme, iar vizitatorii au avut ocazia să-i poată admira și să se bucure de apropierea lor.



continuare de la pagina 13

4. Măsuri igienico-sanitare specific debulului alimentară

- debarasarea, curățirea, spălare cu apă potabilă fierbinte în jet, clătirea cu apă potabilă la temperatura ambientală a veselei marinarilor, așezarea acesteia pe un suport special, până la uscare;

- curățirea, degresarea, spălare cu apă potabilă fierbinte și clătirea cu apă la temperatura ambintelă a tacâmurilor; ele vor fi șterse cu un prosop curat.

5. Alimentarea personalului navigant

Militarii beneficiază de rații calorice calculate de specialiști nutriționiști; etalon fiind un organism adult cu o greutate de 70-80 kg care desfășoară o activitate medie are ca necesar zilnic:

- 100 gr. proteine (1,5 corp);

- 70-80 gr. lipide (grăsimi);

- 400-600 gr glucide (6-8 gr/kilcorp)

6. Regimul de hrană la bord. Orarul meselor administrate

Orarul zilnic al meselor la bord, în principiu este următorul:

- 6.30-7.00 Micul dejun 20-25% din cantitatea de alimente zilnică

- 10.00-10.15 Gustarea (sau prânzișorul) 10-15%

- 12.30-13.30 Prânzul 40-45%

- 18.00-18.30 Cina 20-25%

Este urmărită cu atenție prevenirea bolilor profesionale în munca specifică fiecărui marinar.

7. Prevenirea efectelor zgomotului la nivelul instalațiilor tehnice și la navele militare a sistemelor de armament.

Prevenirea efectelor undelor electro-

magnetice de mare putere la nivelul instalației de cercetare-radiolocație care provoacă în timp impotență și alopecie (căderea părului).

Marinarii pot fi beneficiarii eforturilor comandantului și ajutoarelor sale pentru asigurarea unor condiții normale de trai la bord. Dar tot atât de important este ca fiecare membru al echipajului să acționează pentru crearea și menținerea unui climat igienic de viață.



UNELE CONSIDERAȚII PRIVIND ACȚIUNILE

Comandor retragere

Anton BEJAN



În perioada interbelică, conducerea statului sovietic a acordat o deosebită atenție dezvoltării Flotei Militare Maritime. În 1939, la Congresul al XVIII-lea al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice, comandantul Flotei sovietice, amiralul N.S. Kuznețov, declara: „flota noastră nu duce lipsă de mijloacele și resursele necesare și va avea cea mai ofensivă strategie”. Într-adevăr, în

ajunul războiului, în compunerea celor trei flote din partea europeană a Rusiei (mările din nordul Rusiei, Marea Baltică și Marea Neagră), se aflau 3 nave de linie, 7 crucișătoare, 54 distrugătoare, 400 de vedete, 130 nave de diferite clase (torpiloare, vânătoare de Sm, dragoare etc.) și peste 200 (două sute) de submarine, mai mult decât dispuneau flotele Germaniei, Angliei și Franței laolaltă. Era de așteptat ca într-un eventual război Rusia să impună o strategie activă în războiul pe mare, ceea ce nu s-a adevărat în al Doilea Război Mondial. Din datele statistice confirmate de statul major al Marinei Germane, reiese că marinarii și aviatorii celor 3 flote sovietice au scufundat în al Doilea Război Mondial 670 nave de transport germane totalizând 1,5 mil. tone, față de 3000 de nave de transport sovietice totalizând 14,5 mil tone distruse de flota și aviația germană. Cum se explică faptul că sovieticii, cu o flotă atât de impresionantă, au

o forță de sprijin al operațiunilor terestre. Dacă în condițiile date din punct de vedere strategic, angajarea flotei în sprijinul fronturilor terestre, unde se hotăra soarta războiului, era în principiu justificată, în practică prin subordonarea grupărilor navale fronturilor i s-a redus flotei, în mare parte, posibilitatea de a acționa independent, de a aplica propria strategie în războiul pe mare. Consecințe tot atât de grave a avut ordinul de debarcare de pe nave (la dispoziția unităților de uscat) a 390.000 de marinari și ofițeri pentru a lupta pe front, ceea ce a dus la scăderea capacității de luptă a unităților navale. O altă cauză, care a influențat negativ capacitatea de luptă a flotei sovietice, a fost starea tehnică înapoiată a acesteia. Navele de linie construite în 1915 erau depășite de cele germane. Aviația maritimă, din lipsa unor nave purtătoare de avioane, avea o rază de acțiune foarte limitată. Submarinele, deși în număr mare, erau folosite în principal în poziții de supraveghere și erau, de asemenea, depășite ca dotare tehnică. Dacă pe un submarin german o torpilă lansată era înlocuită cu alta în 2-3 minute, pe un submarin sovietic aceeași operație dura 2-3 ore.

Situația Flotei sovietice din Marea Baltică era deosebit de



În mijloc, comandantul Flotei Baltice, amiralul V.F. Tribuț

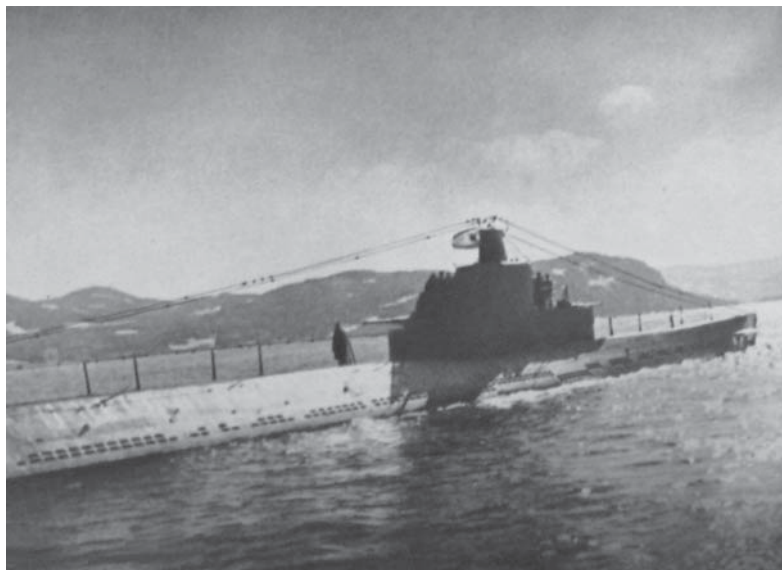


Navă de luptă de suprafață sovietică

avut, în războiul pe mare cu Germania nazistă, rezultate atât de slabe. Cauze au fost multiple. În primul rând a influențat tendința conducerii supreme a Armatei Sovietice, inclusiv a lui Stalin, de a minimaliza rolul flotei în război, de a privi flota exclusiv ca pe

grea. După lupte grele, când au pierdut o serie de baze din zonă, navele au rămas blocate la Kronstadt și Leningrad. Germanii, profitând de faptul că forțele navale din Marea Baltică (în compunerea cărora erau nave puternice, între care nava de linie „Marat”, crucișătorul „Kirov”, distrugătoare și submarine) nu au reacționat la timp, au blocat Golful Finic cu numeroase câmpuri de mine sub protecția crucișătoarelor „Leipzig”, „Köln” și „Emden”, nepermițând navelor de suprafață și submarine sovietice să iasă pe căile de comunicații germane din Marea Baltică și Marea Nordului. Incapacitatea conducerii Flotei Baltice de a împiedica blocarea G. Finic a avut consecințe tragice. Un exemplu cutremurător de spirit de sacrificiu l-au demonstrat echipajele a două divizioane de submarine a Flotei Baltice (36 submarine) care în 1942 au forțat în masă barajele de mine ca să iasă în spațiul operativ pentru a se confrunța cu flota germană. Din submarinele celor două divizioane au reușit

FLOTEI SOVIETICE ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL



Submarin sovietic din al doilea război mondial

să forțeze barajele numai 12 unități, celelalte fiind pierdute. Acesta a fost marșul temerarilor care au plătit cu viața incapacitatea „strategilor” de la conducerea flotei. Cele 12 submarine au executat atacuri care s-au soldat cu scufundarea a 14 nave mari germane.



În mijloc comandantul Flotei de Nord, viceamiralul A.G.Golovco

Flota de Nord, care a luat ființă în 1937 și care dispunea în ajunul războiului de 5 distrugătoare, 15 submarine, câte un divizion de escortoare, dragoare, putoare de mine și vedete precum și de 116 avioane, a acționat mai energic. Ea avea să



În dreapta comandantul Flotei Mării Negre, viceamiralul F. S. Octeabriski

împiedice plasarea barajelor de mine în Marea Albă atacând distrugătoarele germane care sprijineau putoarele de mine, limitându-se apoi la apărarea comunicațiilor și bazelor proprii, din Marea Albă și Marea Barents.

În Marea Neagră, flota sovietică avea o superioritate covârșitoare. În ajunul celui de-al Doilea Război Mondial, Flota Mării Negre avea în componență 1 navă de linie, 6 crucișătoare, 3 lidere, 14 distrugătoare, 47 submarine și, de asemenea, unități de canoniere, dragoare, putoare de mine, vedete torpiloare ș.a. Aviația maritimă dispunea de 625 avioane. La acestea se adăugau flotila de Dunăre și cea de Marea de Azov. Flota a sprijinit activ frontul terestru care acționa de-a lungul litoralului, participând la apărarea porturilor Odessa (1941), Sevastopol (1941-1942), Novorossiisk (1942-1943) și eliberarea Crimeii (1944). S-au debarcat și grupări de desant maritim, din care două de mai mare importanță, respectiv operația de la Kerchi-Feodosia (noiembrie 1941) și cea de la Kerchi-Elting (octombrie-noiembrie 1943). Pe mare, acțiunile flotei sovietice, până la sfârșitul războiului,

s-au redus la atacuri ale aviației și submarinelor. Excepție a fost raidul unei grupări de nave sovietice asupra Constanței la 26 iunie 1941, acțiune care s-a soldat cu un eșec (liderul de flotilă de distrugătoare „Moskva” a fost scufundat, iar „Harkov” avariât) din cauza unor erori tactice.

Se poate trage concluzia că în al Doilea Război Mondial Flota Sovietică a acționat sub așteptări. Majoritatea navelor fiind retrase în baze pentru a fi folosite la nevoie în sprijinul armatei terestre, Flota nu a putut utiliza întregul său potențial pentru a submina puterea maritimă a Germaniei, a evita pierderi în nave, bunuri și vieți omenești și a scurta durata războiului. Este incontestabil adevărat că, așa cum a declarat comandantul șef al Flotei U.R.S.S. amiralul Kuznețov (de altfel un remarcabil comandant de flotă, care a fost însă împiedicat să-și îndeplinească planurile strategice) că „Flota n-a dus lipsă de mijloacele și resursele necesare”, dar în ce privește „strategia ofensivă”, aceasta a rămas doar un deziderat.



Debarcare în Crimeea

Marea Noastră

pentru

Panait Istrati, vagabond pe mare

Nicolae Ionescu Jonson era comandant de navă comercială. Un comandant foarte bun. Avea grijă ca nu cumva vreun pasager clandestin să pună în primejdie (din nepricepere sau pentru că stătea ascuns) nava și echipajul. De aceea a fost „un aprig vânător de pasageri clandestini” (așa se autodefiniște N.I.J.).

În continuare vă vom prezenta un pasaj mai amplu din cartea sa „Însemnările unui marinar” despre un anume pasager clandestin pe care el nu l-a putut depista la bord.

Era un vagabond cutezător, disprețuitor de primejdii ieftine, un pierde-vară înamorat de soarele fierbinte și nopțile senine ale orientului. De câte ori îl răzbea dorul stelelor, se strecura pe vapor, se înfunda într-un ungher al calei, cu o pîine pentru el și una pentru șobolani, călătorind zile și nopți neștiut de nimeni. Uneori dădea peste el câte un marinar. Cum oamenii se rosteau în același grai, se înfrăteau repede de la primele vorbe. Atunci călătoria vagabondului se îndulcea cu câte o strachină cu ciorbă caldă, un pahar cu bere aduse pe furiș...

Pe Panait Istrati, căci ați înțeles, desigur, că despre el e vorba, nu l-am cunoscut decât foarte târziu, după ce Romain Rolland așternuse pe fruntea lui nimbul gloriei. Dar înainte de a ne strânge mîinile pentru prima oară în casa unui prieten comun din Brăila, mi-a vorbit de el cumnatul meu după soția de a doua, un prelat franțuz cu multe legături în cercurile literare din Franța. Îl cunoscuse pe Istrati în casa unei scriitoare celebre (contesa de Noailles) și în salonul acesteia, în prezența unor reputați oameni de litere, fostul hamal de la Brăila era poftit să-și povestească peregrinările prin lume, șolțicările de vagabond, despre care el știa să vorbească cu același farmec ce l-a pus scriindu-le.

Într-una din aceste reuniuni, Panait Istrati a povestit cu mult umor, dar și cu multă fantezie, cum a izbutit să se strecoare pe vaporul ce pleca în Orient și cum a înșelat el strășnicia de cerber a comandantului, care știind obiceiul vagabonzilor incorigibili de a se fofila clandestini pe vapor, dăduse teribile porunci de pază. Totodată povestirea lui Istrati s-a învârtit cu deosebire în jurul mutrei de tont a comandantului păcălit. Închipuți-vă ce prost s-a simțit cumnatul meu când Istrati a rostit numele tontului. Acela eram eu în persoană!

La plecare cumnatul meu nu s-a sfiit să-i spună cum stau lucrurile în privința rubedeniei noastre, dar nu ca să facă povestitorului vreun reproș, ci mai mult ca să-l informeze, nădăjduind cumnatul meu că pe viitor Istrati se va abține de a mai vorbi, cel puțin în prezența lui, despre farsele făcute mie.

La reuniunea viitoare, venind și alți invitați, atrași de pitorescul povestirilor, proaspătul romancier, scriitoarea îl rugă să mai spună povestea cu plecarea în Orient și păcăleala trasă comandantului de vapor. Cumnatul meu a lăsat privirile în jos; n-ar fi vrut să influențeze voința povestitorului, fiind însă sigur că, dacă acesta va satisface cererea gazdei, va mai atenua ceva din ironiile risipite la adresa mea. Da de unde! Istrati a povestit cu aceeași vervă toată întâmplarea, fără să cruțe pe comandant. La urmă însă a spus cam așa:

- Sunt unele lucruri pe care le trăim numai cu închipirea.

Eu pe comandantul despre care vă vorbesc nu l-am văzut decât din depărtare, stînd sus pe puntea de comandă. De aceea s-ar putea ca ceea ce v-am spus despre el să fie exagerat. Asta este poate încă o dovadă că nu putem da lucruri izbutite decât atunci cînd le cunoaștem cît mai aproape.

- Dar l-ai izbutit foarte frumos pe comandantul dumitale, spuse cineva dintre comenseni.

- Nu cred! Iată, dumnealui – și arată spre cumnatul meu – este de părere că nu l-am izbutit pe comandant. Îl cunoaște mai bine decît mine și m-a încredințat că i-am denaturat trăsăturile... Și ca unul ce m-am săturat făcînd fotografii a la minut pe promenade des Anglais (aluzie la vremea cînd Istrati făcea meseria de fotograf ambulant la Nissa), aș vrea acum să folosesc și rețușul la copiile ce le iau din viață...

Și cum nimeni n-a înțeles ce vrea să spună Istrati, cumnatul meu s-a simțit obligat să dea explicații.

Toată lumea a rîs cu poftă. Și temîndu-se Istrati că ar fi indispus pe cumnatul meu, spuse ca să fie auzit de toată lumea:

- Vedeți bine că nu mai poate fi vorba de un comandant tont, de vreme ce are un asemenea cumnat...

Alte rîsete și cu aceasta incidentul s-a terminat.

Mulți ani după aceea, cînd am făcut cunoștință cu Istrati, i-am amintit chipul în care m-a încondeiat față de cumnatul meu și prietenii săi din Franța.

- Te pomenești că vrei să-mi păstrezi supărare pentru atîta lucru?

- Supărat nu sunt, dar să știi că nici plăcere nu mi-a făcut cînd am auzit proastele păreri ce-ai arătat despre mine...

- Ei și? De vremea cînd dumneata erai comandant tont, eu nu eram decît calic, un golan care puneam la cale marinarii dumitale să fure pentru mine mîncare din cambuza vaporului. Te-ai interesat vreodată ce părere au derbedeii despre dumneata? Sunt sigur ca nu! S-o lăsăm deci încurcată...

Așa era Panait Istrati. Dîrz. Nu puteai să-l întorci din păreriile lui, chiar cînd greșea.

Definiții:

Port. Un loc unde vapoarele primesc adăpost de furtună și sunt expuse furiei taxelor vamale.

Prietenie. O navă destul de mare pentru a duce doi inși pe vreme frumoasă, dar numai unul cînd e vreme rea.

Viața. Un adevărat Ocean de posibilități.

Prezent. Acea parte a eternității care desparte domeniul dezamăgirii de tărîmul speranței.

A. Bierce, jurnalist american



Panait Istrati

tineret

Marea Noastră

Dunărea și Marea în cântecele interpretate de Vasile Șeicaru

În cântecele lui Vasile Șeicaru, sunt prezente, e drept nu prea des, Dunărea și Marea.

Într-un concert, din 1978 care a avut loc la Galați, orasul său natal, V.S. a interpretat „Colindul Dunării”. L-a remarcat atunci Adrian Paunescu care l-a inclus în Cenușarul „Faclara”. Colindul începea așa:

„Fie pâinea rea sau bună
Dunărea ne este mămă,
Fie pâinea bună, rea
Dunărim cu Dunărea.”

Un succes deosebit a avut cântecul „ARUNCAREA ÎN VALURI” compus de Vasile Șeicaru pe versuri de Adrian Păunescu. Reproducem în continuare versurile cântecului:

Iubita mea, să ne-aruncăm în mare
Împlețiți în sare și guvizi,
Să fie marea templul nunții noastre,
Pe urmă ușa țărmlui s-o-nchizi.
Iubita mea, te-ai îmbrăcat în alge
Și te sărut cu univers cu tot,
Pe zarea sfâșiată de păcate
Plutim răsând și ne iubim înot.
Iubita mea, să ne-aruncăm în mare
Și să trăim în mare neînfrânt
Și să ne luăm, dacă voiești, la vară
Trei săptămâni concediu pe pământ.
Ți-am spus de mult că pe pământ sunt rele,



Ți-am spus că marea-i căpătâiul meu,

Ți-am pregătit o flotă scufundată
Și-o nuntă pe-un vapor de minereu,
Iubita mea, să devenim acvatici,
Pământul care suntem ni-i destul,
Sătulă ești de cele pămâtenne,
De cele pămâtenne sunt sătul.

Ne vor privi prin sute de binocluri,
Se vor uita ca la un alt prăpăd

Mirându-se că doi fusesem parcă
Și ei pe mare numai unul văd.
Dar nu-i nimic. Le vom plăti aceasta
Vom reveni în anul 2000,
Cu plete-ncărunțite mult de sare
Și-n brațe cu o mare de copii.

Mira-m-aș să mai fie marea cum era odată.

Cum era odată, iarna. Vara trecută ne-am în-
tâlnit, parcă în fugă, parcă n-avea timp de mine,
Însă mie mi-a fost de ajuns cât m-a suportat.
Marea nu e tot timpul la fel, o poți privi ore în-
tregi fără să te plictisești, la fel ca și pădurea.

Și marea, și pădurea, și cerul... Ele fac parte
din veșnicie. Însă cerul... (Vasile Șeicaru)

Recunoașteți autorul picturilor



În prima și ultima imagine sunt lucrări ale pictorului român Nicolae Grigorescu. Autorul celorlalte trei picturi este artistul spaniol.....

(răspunsul corect la pagina 52)



Din lirica marină

Îmbrățișarea valului de mare

Proiec ie n trecut

prof. Eugenia VĂJIAȚ

Val de mare,
trupul meu alunec
cu fo net m t sos spre tine,
nisip ner bd tor n a teptare
pe bra e port ninsori de alge
din albe voaluri destr mate
de a apei trudnic mi care

nisipul soarbe apa vie
i nsetat o cheam iar,
cum flac ra spre cer se suie
dar se ntoarce tot n jar;

trupul de val mbr i eaz
frenetic trupul de nisip
i se p trund de o grea iubire
f r de glas, f r de chip.

PUNTEA

Aureliei, în amintire

Ceea ce impresionează
Este puntea aceea nesfârșită
Peste apele mării.
Suie, coboară...De fapt,
Este dreaptă, trasă la orizontală,
De un constructor perseverent.
Apele mării o scaldă miraculos...
E ceva tainic,
Încărcat cu mistere.

La capătul punții, departe în larg,
Doar noi doi,
Convorbim despre viață și moarte.
Nu vom termina conversația nicicând...
Soarele a apus și noaptea
Cade peste noi.
Trupurile ne ard de arșița zilei,
Adormim îmbrățișați,
Ca pentru Judecata de Apoi.

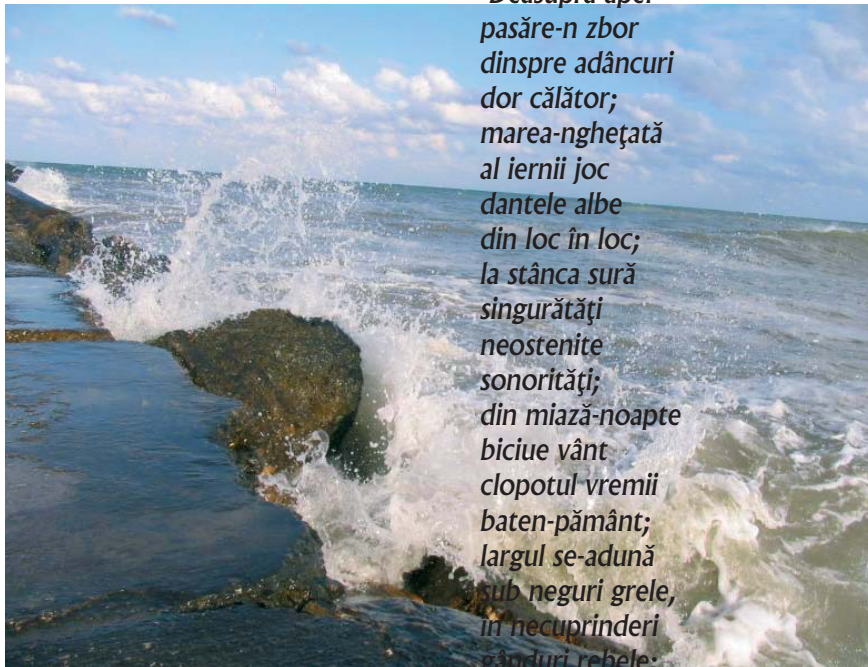
Aurel PENTELESCU

8 iunie 2005

Neostenite sonorități

prof. Eugenia VĂJIAȚ

Deasupra apei
pasăre-n zbor
dinspre adâncuri
dor călător;
marea-nghețată
al iernii joc
dantele albe
din loc în loc;
la stânca sură
singurătăți
neostenite
sonorități;
din miază-noapte
biciue vânt
clopotul vremii
baten-pământ;
largul se-adună
sub neguri grele,
în necuprinderi
gânduri rebele;
nici o scăpare
din lațul firii
e prețul morții
și al iubirii.



În nisipul mării

prof. Elena STĂNESCU

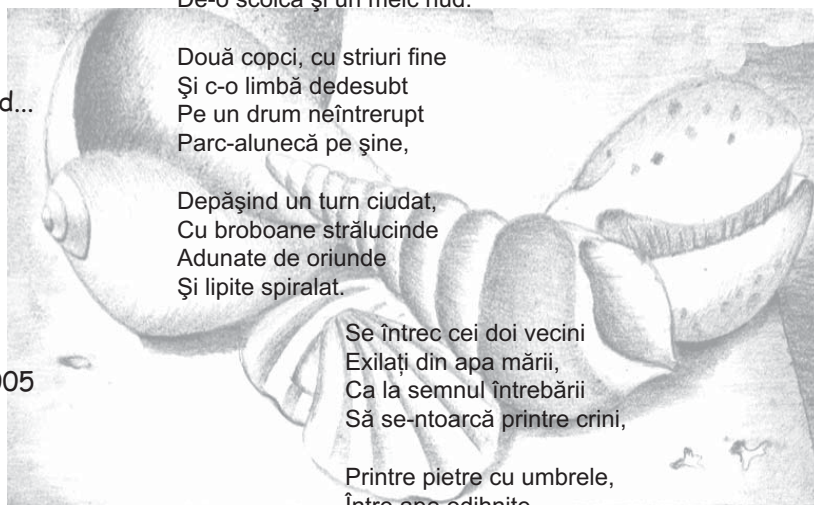
De cu zori nisipul ud
Îmbrăcat în broderii
E brăzdat în galerii
De-o scoică și un melc nud.

Două copci, cu striuri fine
Și c-o limbă dedesubt
Pe un drum neîntrerupt
Parc-alunecă pe șine,

Depășind un turn ciudat,
Cu broboane strălucinde
Adunate de oriunde
Și lipite spiralat.

Se întrec cei doi vecini
Exilați din apa mării,
Ca la semnul întrebării
Să se-ntoarcă printre crini,

Printre pietre cu umbrele,
Între ape odihnite
Unde neamuri felurite
Fac popasuri pe nivele





Nostalgia mării

Cător (r) Costică CIOCOIU

Fost comandant de navă în marina civilă

Din lirica marină

DOAR MAREA

Pentru Mihai Dan

Astăzi nostalgic privesc uneori marea
Ce-mi trezește din nou dorul de ducă
Dar îmi înăbuș îndată visarea
Și-mi reprim cu greu întristarea
Spunându-mi c-a fost o năluca

Și azi parcă aud al mării talaz
Lovind cu putere în etravă
Și șuerul vântului în sarturi bătând
Și pescărușii deasupra țipând
Parcă mereu mai sus c'o octavă

Și azi oceanul îl am pe retină
În noapte, cu luna cea plină
Cu scânteieri pe drum de văpaie
Ce arată al navei drum spre lumină
Și prin albastru oceanic îl taie

Acum urmași vor lua tricolorul
Ținând tot mai dârz de timonă
Mai temerari în lupta cu marea nebună
Vrem să îi știm, acesta ni-i dorul,
Urându-le să aibă, mereu mare bună

Marea era tot acolo

Marea.....

Aer foșnit cu albi pescăruși,
Țărm limpezit
Cu ploaia din zori...
În depărtări
Nu era nici o corabie!

Doar marea,
Dăruindu-se cu vopluțate
Mie-
Statornic și pur

În neostoita dragoste.

Aurel PENTELESCU

1989, vara

HAIKUUL ȘI MAREA

În noapte
Strigătul pescărușilor-
miros de alge

Sonia Coman

Satul așteaptă
cu lămpile aprinse-
furtună în larg

Șerban Codrin

Vin valuri vuind...
dar nici o corabie,
nici un pescăruș

Vasile Moldovan

Valul aduce
pălăria roșie
smulsă de vânt

Rađu Patrîchi

Viață de erou-
după furtună încă
un albatros mort

Șerban Codrin

Țărm fără margini-
doar unduirea apei
foșnind pe nisip.

Cornelia Atanasiu

Acalmie:
hârjonindu-se cu marea
vântu-acum a obosit

Ioan Marinescu

Cerul oglindit
în mișcarea apelor
aripi fâlfâind

Stela Moise

Printre scoici și crabi
trupul gol al șalupei
uitate pe țărm

Ioan Marinescu

Pe-un țărm cu miros
de alge și scoici moarte-
Eternitatea

Șerban Codrin

Val zburciat
izbește-n răstimpuri
la pupa navei

Alexandra-Flora Munteanu



BĂTĂLIA DE LA ACTIUM (31 î.Hr.)

(un episod celebru al istoriei navale antice)

Contraamiral fl. (r) Ion APOSTOL



1. Puțină istorie – Ziua de 15 martie 44 (î.Hr.), un complot politic are loc în ședința senatului roman.

În ziua de 15 martie, anul 44 (î.Hr.), ziua idelor lui martie, cum era denumită la romani a 15-a zi a acestei luni, Cezar, ales de romani consul și apoi dictator pe viață, suspectat de tendințe monarhice, este asasinat în plină ședință a senatului roman.

Complotul a fost pus la cale de coaliția republicană din senat în frunte cu senatorul Cassius, din grupul agresorilor-asasini făcând parte și Brutus, propriul protejat al lui Cezar.

Populația Romei vede cu spaimă evenimentul; ea este îngrijorată atât de vidul politic instalat la conducerea statului, cât și de faptul că grupul conjuraților nu avea un program al viitoarelor acțiuni politice care vor urma. Nu era un lucru ușor să succedă cineva celui dispărut, care primise de la senat titlul de dictator pe viață, exercita puteri depline și fusese înălțat în rândul zeilor.

În aceste împrejurări de relativă derută și nesiguranță la nivelul senatului, Antoniu, consul în exercițiu și pretendent nedeclarat la succesiunea puterii, în 20 martie 44 (î.Hr.) transformă funeraliile lui Cezar într-o manifestație de condamnare a ucigașilor acestuia, într-o demonstrație (pro Cezar). În acele momente de revoltă a mulțimii participante la eveniment, Antoniu părea să stăpânească Roma.

2. Triumvirii Antoniu, Octavian și Lepidus.

La acțiunile lui Antoniu, republicanii din senat nu-și pierd speranța de a relua

cărma republicii. Influențat de celebrul orator al antichității, Cicero, care rostește o serie de discursuri împotriva ambițiilor lui Antoniu („Filipicele”), senatul îl alege succesor al lui Cezar pe Octavian, un tânăr de 19 ani, nepot și fiu adoptiv al lui Cezar.

Octavian, contrar speranțelor puse în el de senat, de a fi un personaj ușor de manevrat, se manifestă însă independent și face o politică personală. El se apropie de Antoniu și de apropiatul acestuia, Lepidus, constituind cu cei doi un triumvirat, formulă de conducere a statului pe care senatul o legalizează în noiembrie 43 (î.Hr.).

Disponând de putere la Roma, una din primele griji ale triumvirilor a fost să întocmească o listă neagră cu toți cei care, într-o măsură mai mare sau mai mică, au avut vreun amestec în asasinarea lui Cezar. Cu această motivație a fost lichidată fizic întreaga opoziție republicană. Ca o ironie a sorții, printre cei uciși se găsea și Cicero, susținătorul tânărului Octavian, la intrarea acestuia în viața publică.

La doi ani după idele lui martie, trupele republicane au fost zdrobite și ele în bătălia de la Filippi-Macedonia (42 î.Hr.). În noile împrejurări care le erau favorabile, triumvirilor nu le mai rămânea acum decât să-și împartă teritoriile de care urmau să răspundă în fața senatului. Octavian a ales Occidentul, Antoniu – Orientul, iar lui Lepidus i-au fost rezervate provinciile mai modeste din nordul Africii și Numidia. (Numidia – străveche țară al cărei teritoriu se afla la est de actuala Algeria).

3. Orientul împotriva Occidentului. Expediția lui Antoniu împotriva parților; urmările acestei acțiuni.

Triumviratul nu prea a avut șanse să dureze, în pofida a două reînnoiri (în 40 și 37 î.Hr.) și a unei alianțe matrimoniale; Antoniu s-a căsătorit cu Octavia, sora lui Octavian.

Lumea romană este iarăși împărțită: Occidentul lui Octavian și Orientul lui Antoniu.

În ceea ce îl privește pe Octavian, acesta, slujit fidel de doi consilieri ai săi, Mecena și Agrippa, cât și de soția sa Livia, se debarasează rapid de Lepidus și devine stăpân absolut la Roma. Din această poziție aduce senatul la ordinele sale, iar propaganda care i se face îl celebrizează ca „fiu al lui Cezar divinizat”.

La rândul lui, Antoniu, în Orient, își stabilește reședința la Tars în Cilicia, unde adoptă modelul de guvernare al monarhiilor elenistice, moștenite de la

Alexandru. Asemeni renumitului cuceritor macedonean, el reia un proiect de expediție, rămas de la Cezar, împotriva regatului parților, acțiune ce se încheie cu o gravă înfrângere a legiunilor romane de sub comanda lui Antoniu (parții – popor antic, al cărui teritoriu se întindea aproximativ în nordul actualului Irak).

La Roma, vestea înfrângerii lui Antoniu în expediția împotriva parților și aflarea legăturilor amoroase ale acestuia cu Cleopatra, regina Egiptului, a căror căsătorie fusese celebrată în iarna 37-36 (î.Hr.) după ritul egiptean, determină senatul roman să-l renege pe consulul său în Orient, declarându-l pe Antoniu inamic public.

Riposta nu a întârziat. La Alexandria, în fața mulțimii adunate, Antoniu anunță organizarea imperiului egiptean, în care, generos, include și regiuni cucerite și anexate anterior în numele poporului roman; de acum înainte nimic nu mai poate împiedica războiul cu Roma.

4. Bătălia navală de la ACTIUM (anul 31 î.Hr.)

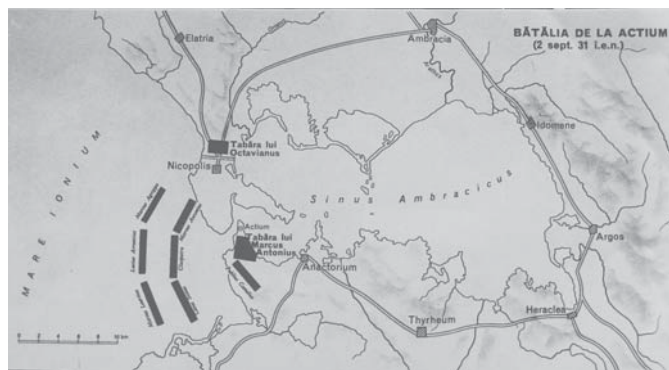
Considerând conflictul inevitabil, Antoniu și Cleopatra și-au concentrat forțele, nave de luptă și oameni, la Efes, oraș – port pe coasta asiatică a Mării Egee, pe care Antoniu îl transformă în bază militară și navală.

Aici, deși devenise cunoscută înfrângerea suferită de Antoniu în expediția dusă împotriva parților, totuși mai multe căpetenii a unor populații din Orientul limitrof Mării Egee s-au pus la ordinele lui Antoniu. Acestora li se adaugă și romanii sosiți de la Roma, care îi oferă serviciile; printre aceștia un număr de senatori care nu aveau încredere în Octavian vin la Efes să-l sprijine pe consulul proscris la Roma. Ei îl socoteau pe Antoniu mai lesne de manevrat, nădăjduind a face din el un bun general republican.

Personaj contradictoriu, la Efes, Antoniu a sperat până în ultimul moment într-o împăcare cu Octavian, cumnatul său legal. S-a lovit însă de atitudinea fermă și hotărâtă a Cleopatrei, în fața căreia consulul roman din Orient a trebuit să cedeze. Războiul dintre cei doi triumviri este acum ca și declarat.

În primăvara anului 31 (î.Hr.), pregătindu-se de acțiune, flota lui Antoniu părăsește Efesul, trece marea și se instalează în golful Ambracia, un vast port natural pe coasta de vest a Greciei, la marea Ionică.

Cele aproximativ 300 de nave de care



dispunea Antoniu erau aici la adăpost, dar pentru a ieși în larg erau obligate să se strecoare prin canalul îngust de la ACTIUM.

Încrezător în valoarea flotei sale și plictisit să privească navele inamice care supravegheau ieșirea din golf, Antoniu hotărăște să forțeze blocada, în pofida părerilor comandanților din subordinea sa. Era convins de reușita operației, deoarece în compunerea formațiunilor de luptă navală dislocate în golful Ambracia intrau nave mari, dotate cu mașini balistice, adevărate piese de artilerie, ce i-ar fi asigurat superioritatea în confruntarea cu navele din compunerea flotei lui Octavian. Acestea, deși mai mici, aveau în schimb performanțe nautice mai bune, erau mai rapide și mai ușor de manevrat.

La luarea hotărârii de a acționa, Antoniu a avut în vedere și situația din teren. La ACTIUM, Octavian a debarcat trupele sale pe malul opus celui pe care se afla tabăra lui Antoniu. Datorită acestei dispunerii a forțelor, acesta din urmă gândea că o eventuală victorie navală l-ar fi putut face stăpân pe situație, armata lui Octavian rămânând blocată în liniile sale de apărare.

Era un raționament bun, dar generalul Antoniu, cavalerist la origine și la nevoie bun pedestraș, era străin de strategia și tactica navală; pe lângă acest handicap el nu știa că amiralul flotei sale trecuse de partea inamicului.

Octavian, dimpotrivă, avea colaborator apropiat un marinar cu experiență, pe amiralul Agrippa. Acesta, înțelegând primejdia angajării navelor sale mici în luptă cu navele mai mari ale lui Antoniu, într-un spațiu limitat ca cel de la ACTIUM, și-a dispus navele din subordine în trei formațiuni operaționale mici, în arc de cerc, la o milă depărtare de ieșirea din golf.

În dimineața zilei de 2 septembrie, anul 31 (î.Hr.) navele lui Antoniu, apoi cele ale Cleopatrei se iviră în mare una câte una, se dispuseră în ordine de bătaie și acțiunea de luptă navală cu flota lui Octavian se angajă imediat.

Bătălia, în cursul primelor ore, a avut un caracter incert, cu o ușoară superiori-

tate din partea navelor de luptă ale lui Octavian; acestea fiind mai mici și mai rapide erau mai manevriere, se dispuneau mai ușor în formație de atac împotriva navelor lui Antoniu.

La un moment dat, situația luptei dintre cele două forțe navale nu era decisă în favoarea niciunuia dintre combatanți. În acest context al operațiunilor, succesul l-ar fi putut favoriza pe Antoniu, dacă flota egipteană în acest punct culminant al acțiunii ar fi atacat cu mai multă îndrăzneală. Dar nu s-a întâmplat așa. Întârzierea Cleopatrei în a-și angaja decisiv flota de sub comanda sa, când situația confruntării dintre cele două forțe navale îi solicită această intervenție, a rămas inexplicabilă pentru istoria navală.

Înțelegând că bătălia avea să fie pierdută de flota lui Antoniu și temându-se să nu fie luată captivă, dusă la Roma și târâtă în spatele carului învingătorului, Cleopatra a dat ordin să fie înălțat la catargul galerei regale pavilionul de raliere a navelor egiptene; după aceea, cu toate pânzele sus, nava sa a părăsit lupta.



Antoniu, al cărui curaj în luptă stărnise întodeauna admirația și simpatia soldaților săi, nu mai era decât un comandant îndrăgostit disperat, părăsit în toiul luptei de Cleopatra, principalul său aliat. Izbutind să-și desprindă nava-amiral de navele inamice care-l asaltau, el sare într-o galere rapidă și ordonă căpitanului acesteia să-l ducă la flota egipteană, respectiv la corabia Cleopatrei; o situație mai rar întâlnită în istoria războaielor navale, când comandantul-amiral al uneia dintre flotele aflate în luptă, părăsește el însuși lupta, lăsându-i în voia sorții pe cei care-apărau și mureau pentru el.

Despre gestul lui Antoniu, istoricul grec Plutarh (46-127 e.n.) avea să scrie:

„În momentul părăsirii luptei, Antoniu s-a dovedit că nu este condus nici de judecata unui conducător, nici de judecata unui bărbat, nici de propria-i judecată...ci a arătat că sufletul celui care iubește trăiește într-un corp strein”.

Părăsind acțiunea navală de la ACTIUM, corabia regală egipteană, cu Cleopatra și Antoniu la bord, ajunge la Alexandria. Antoniu este resemnat, în timp ce Cleopatra, încă regină a Egiptului, nutrește gânduri de a relua lupta pierdută la ACTIUM. Ea se gândește la o mare alianță, la federalizarea în jurul ei a popoarelor din Orientul învecinat, care îndurau cu greu dominația stăpânirii romane. Cu acest plan, în perioada imediată sosirii la Alexandria, Cleopatra trimite soli la curțile micilor regate asiatice din zonă, urzește intrigi. Este însă prea târziu. Octavian sosește cu legiunile sale la Alexandria și Antoniu se sinucide.

Cleopatra avea acum 39 de ani și era încă o femeie frumoasă; totuși cuprinsă de îndoială că după Cezar și Antoniu l-ar putea seduce și pe Octavian, se sinucide și ea suportând mușcăturile unei vipere.

Manifestând generozitate și măreție romană, Octavian a hotărât construirea unui frumos mormânt în care au fost depuși cei doi îndrăgostiți, Antoniu și Cleopatra, rămași celebri în istorie și în literatura dramatică universală.

În același timp dovedindu-se prevăzător în a-și asigura succesiunea la conducerea statului roman, învingătorul de la ACTIUM ia măsuri să fie lichidați fizic fiul cel mare al lui Antoniu din legătura acestuia cu Cleopatra și tânărul Cezarion, fiul Cleopatrei, din legătura acesteia cu Cezar. Pe ceilalți doi copii mai mici ai lui Antoniu și Cleopatrei (gemeni) i-a încredințat surorii sale – Octavia, pentru creștere și educație.

După moartea Cleopatrei, Egiptul a fost transformat în provincie romană, iar la întoarcerea la Roma a lui Octavian i s-a făcut o primire triumfală. Prin intrarea Egiptului în hotarele statului roman, el înfăptuise un imperiu de peste 3 milioane kilometri pătrați, care se întindea de la Oceanul Atlantic la Mesopotamia și de la Marea Nordului până la Munții Caucaz, un imperiu pe care nu reușiseră să-l realizeze nici Cyrus (558-529 î.Hr.), nici Alexandru Macedon (356-323 î.Hr.). Pe drept cuvânt se putea spune că, sub Octavian, statul roman devenise stăpânul lumii antice¹.

¹ Octavian August (63 î.Hr. – 14 e.n.) primul împărat roman căruia senatul i-a acordat titlul de „Augustus”. Luna a opta a actualului calendar îi poartă numele: luna august. Împăratul Octavian August l-a exilat pe poetul latin Ovidius în anticul Tomis, în anul 8 (î.Hr.)



Semnale editoriale



Fost reporter de război în Serviciul Presă și Propagandă al Marelui Stat Major, între 1943-1945, în calitate de corespondent al ziarului „Universul”, venerabilul publicist Dan Brătescu și-a văzut de două ori visul cu ochii: primul, cel de a face o călătorie în jurul lumii și al doilea, de a realiza o antologie a impresiilor de călătorie publicate de-a lungul anilor. Ultima dorință i-a fost împlinită de Editura Aldo Press din București, care a publicat, în condiții grafice aparte, volumul „Octogenar în jurul globului”, 376 de pagini, cu o selecție de imagini care completează descrierea itinerariului străbătut.

În ultimii 20 de ani, autorul a cutureierat



toate continentele și marile oceane ale lumii, satisfacându-și nu numai curiozitatea jurnalistică, ci și setea de a cunoaște oameni, locuri, tradiții, construcții monumentale, edificii culturale. Cu vasul de croazieră „TAHITIAN PRINCESS” a cutureierat cele două emisfere și a făcut escale în 42 de porturi. Între 1933-2009, autorul a efectuat 97 de călătorii, vizitând 75 de țări. Prima călătorie în străinătate a fost o excursie în Grecia, în 1933, împreună cu familia Ciulei, tatăl regizorului Liviu Ciulei, cu pasagerul „PRINCIPESA MARIA”, despre care își amintește: „Am plecat de la Constanța cu vaporul «PRINCIPESA MARIA», construit în 1896, dar care se prezenta încă foarte bine, cu saloane și cabine elegante și toată suprastructura vopsită în alb. Era una din lebedele albe ale S.M.R.-ului. Masa era servită în tăvi și cu tacâmuri de argint și se mânca efectiv de cinci ori pe zi, la orele 8, 11, 14, 17 și 21. [...] Aceasta a fost o simplă excursie de Paști, care a durat circa 10 zile și care nu a costat mai mult de 1200 lei de persoană, cam cât un salariu minim, excursie pe care o putea face atunci oricine, fără nicio problemă de

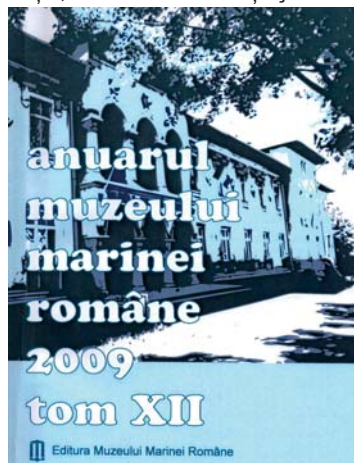
aprobare specială sau de pașaport”.

De altfel, în tinerețe, Dan Brătescu a și cochetat cu marinăria: „În iulie-august 1940, am stat la Constanța, unde am susținut examenul de intrare la Școala Navală, care, după părerea mea, a fost cel mai greu examen pe care l-am dat în viața mea, din cauza multiplelor probe scrise și orale, mai ales la algebră, geometrie, trigonometrie. Am intrat cu destulă dificultate, căci concursul era foarte sever și candidații pentru cele 40 de locuri foarte bine pregătiți, majoritatea fiind formați din crema liceelor militare [...] La Școala Navală nu am stat însă efectiv decât trei luni, căci după vacanța de Crăciun nu m-am mai întors din propria mea voință”.

Volumul, o inspirată sinteză a precdentelor sale lucrări – „Carnet '43”, Editura Universul, 1943, „Carnet '93”, Editura Universul 1994, „Imagini Nord Atlantice”, Tipografia Fed, 1998, „Între Capul Nord și Tropicul Capricornului”, Editura Rao, 2001, „Old Globe Tracker”, Editura „Monitorul Oficial”, 2004 și „Între meridiane și paralele”, Editura Aldo Press, 2008, este structurat pe șase capitole: „Old Globe Tracker”, „Imagini Nord Atlantice”, „Între Capul Nord și Tropicul Capricornului”, „Între meridiane și paralele”, „Croaziera Mediteranei Occidentale” și „Octogenar în jurul globului” și reprezintă, pe lângă ineditul oricărui jurnal de bord, a veritabil ghid de călătorie.



Într-un an aniversar – împlinirea a patru decenii de la inaugurarea sa, la 3 august 1969, Muzeul Marinei Române a lansat simultan tomurile XI și XII ale „Anuarului Muzeului Marinei Române”, periodic apărut sub sigla editurii instituției. Notabile sunt eforturile și ambiția editorului, dr. Florin Stan, a redactorului-șef, dr. Andreea Atanasiu-Croitoru, a secretarului general de redacție, drd. Andrei Vochițu și a redacto-



rilor drd. Tanța Mândilă și dr. Ion Râșnoveanu de a ține pasul cu vremurile, punând în circulație teme de cercetare proprii, precum și studiile unui număr semnificativ de cercetători care abordează cu din ce în ce mai profundă rigoare istoria navală românească. Onorante sunt, pentru ambele numere, studiile prof. univ. dr. Dumitru Mazilu, „Bogățiile Oceanului Planetar – un patrimoniu comun al umanității” și „Disputa privind delimitarea spațiilor maritime din Marea Neagră în fața Curții Internaționale de Justiție de la Haga”. Cu trimitere directă la istoria navigației naționale, am reținut, dintre subiectele deosebit de interesante și de incitante, doar câteva: „Metode de organizare a transporturilor pe apă. Societăți și contracte maritime în secolele XIII-XIV” (dr. Andreea Atanasiu-Găvan), „Măsuri de optimizare a activității portului Giurgiu în perioada 1880-1906” (Gabriel-Felician Croitoru), „De ce nu am avut armatori români” (dr. Constantin Cheramidoglu), „Problema statutului Serviciului Maritim Român și al Navigației Fluviale Române la începutul celui De-al Doilea Război Mondial” (dr. Ion Râșnoveanu), „Nava-școală „MIRCEA” în mass-media S.U.A. – momentul 1976” (dr. Valentin Ciorbea, dr. Nicoleta Stanca) din tomul XI și „Consiliul Superior al Apărării Țării și politica navală din perioada interbelică” (drd. Luminița Giurgiu), „Activitățile de contrabandă pe Dunăre în atenția Serviciilor de Informații/Contraintformații românești (1943)” (dr. Alin Spânu și „Sistemizarea legislației maritime” (colonel (r) dr. Constantin Anechitoae, locotenent-colonel magistrat Silviu Chifan) din tomul XII.

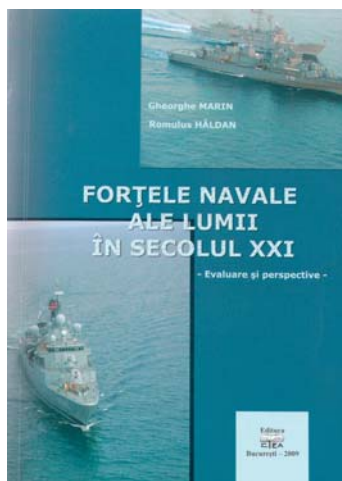


Lucrarea „FORȚELE NAVALE ALE LUMII ÎN SECOLUL XXI. EVALUARE ȘI PERSPECTIVE”, avându-i ca autori pe amiralul prof. univ. dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General și contraamiralul de flotilă dr. Romulus Hâldan, șeful Instrucției și Doctrinei în Statul Major al Forțelor Navale, apărută în 2009 la Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, reprezintă, cu siguranță, una dintre noutățile editoriale remarcabile ale anului precedent, atât din punct de vedere al importanței și semnificației temei abordate, cât și în ceea ce privește interesul major pe care îl suscită problematica navală contemporană sub aspect politic, economic și militar. „Ca o componentă importantă a forțelor militare, forțele navale ale statelor democratice – subliniază autorii în Introducere – au astăzi ca principal scop prevenirea conflictelor militare și apărarea intereselor națiunilor cărora aparțin sau ale statelor din alianțele și coalițiile la care statul respectiv este parte, iar o analiză se-



rioasă și un studiu atent al noilor caracteristici și probleme în situația strategică navală a lumii vor ajuta toate țările să-și ajusteze și să-și îmbunătățească politicile navale și procedurile de exercitare a drepturilor navale proprii”.

Demersul celor doi reputați autori „se constituie atât într-o pledoarie pentru necesitatea politicii, doctrinei, strategiei navale și a documentelor ce derivă din acestea, cât și într-o încercare de a prezenta opinia noastră asupra a ceea ce



considerăm că trebuie să conțină aceste documente care sunt cu atât mai necesare cu cât România, într-un interval relativ mic de timp, a devenit membră NATO și UE. Accederea României în aceste organisme necesită reevaluarea conceptelor existente și, implicit, elaborarea de noi documente care să exprime în mod clar opțiunea noastră la nivel strategic, bineînțeles în concordanță atât cu documentele NATO, dar și cu cele ale UE”.

Preocupați de dezvoltarea puterii navale a României, de asigurarea elementelor de legislație pe baza cărora aceasta trebuie să funcționeze, dar și de generarea unor dezbateri care să conducă la elaborarea documentelor, să asigure cadrul legislativ-normativ al executării misiunilor specifice, adaptarea sistemului de planificare și conducere a acțiunilor militare și implementarea procedurilor standard de executare a acțiunilor în comun cu Forțele Navale ale aliaților și partenerilor, autorii constată ei înșiși că lucrarea este „o premieră în literatura de specialitate din România și una dintre puținele lucrări de acest gen pe plan mondial. Încercarea noastră este de a oferi o imagine cât mai documentată științific a dimensiunii navale a acțiunilor militare ale viitorului, dar și de a prezenta și argumenta considerațiile proprii asupra acestui subiect”.

Cei doi experți consideră că dimensiunea navală a acțiunilor militare viitoare

se configurează prin trei elemente esențiale, respectiv principiile și concepțiile de folosire a forțelor navale, arhitectura structurilor preconizate pentru punerea în aplicare a acestora și misiunile ce vor fi îndeplinite de către forțele navale astfel proiectate. Abordând într-un mod inedit problematica arhitecturii structurilor navale ale secolului al XXI-lea, autorii prezintă principalele elemente definitorii care determină reconfigurarea forțelor navale și creșterea rolului acestora la acest început de secol, cât și o prezentare analitică a actualelor forțe navale ale lumii și a elementelor de bază privind dezvoltarea acestora în prima jumătate a acestui secol. Astfel sunt detaliate și principalele caracteristici ale generațiilor viitoare de nave, precum și marile proiecte și programe care vor configura forțele navale ale viitorului.

Lucrarea inedită, originală și deosebit de utilă ofițerilor de marină, strategilor și analiștilor militari, dar și cadrelor didactice din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” și Universitatea Națională de Apărare „Carol I”, este structurată pe șase capitole – „Evoluția dimensiunii navale a acțiunilor militare după încheierea celui de-Al Doilea Război Mondial”, „Doctrină, strategii și concepte strategice navale ale începutului de secol XXI”, „Configurația forțelor navale ale primei jumătăți a secolului al XXI-lea”, „Rolul și misiunile forțelor navale în secolul al XXI-lea”, „Considerații asupra perspectivelor de evoluție a puterii navale a României. Necesitatea politicii, doctrinei și strategiei puterii navale a statului. Considerații. Propuneri de conținut” și „Concluzii”, la care se adaugă o vastă bibliografie conștient în acte normative, documente și studii oficiale, periodice, lucrări de autor, date statistice etc., un glosar de termeni și abrevieri și opt anexe complementare.

Lucrarea „GIURGIU VĂZUT DE ALȚII”, de Gabriel-Felician Croitoru, a apărut la Editura Muzeului Marinei Române, în anul 2009. Demersul salutar al abordării unui astfel de subiect privind istoria unui oraș-port românesc de la Dunăre debutează cu prezentarea conținutului a două documente („Itinerarul de la Burgas” și „Codex Latinus Parisinus”, date cu aproximație, în perioada 1380-1390).

Interesante sunt paginile referitoare la incursiunea pe Dunăre, de la guri la Giurgiu, din 1445, a flotei burgunde co-

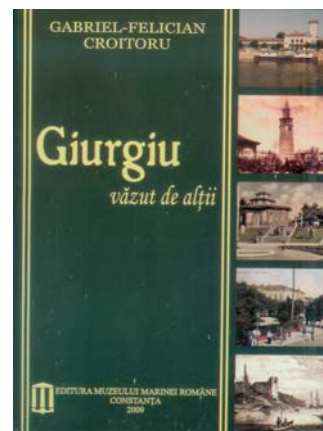
mandată de Waberand de Wavrin.

Numeroase și interesante sunt pasajele referitoare la Giurgiu în scrierile cronicarilor și istoricilor turci. În secolul al XVII-lea se înmulțesc relatările călătorilor străini prin ținuturile danubiene ale Țării Românești. Pentru următoarele două secole relatările a numeroși călători din multe țări diferite sunt deosebit de interesante. Citind despre Giurgiu vedem orizonturi mult mai largi ale istoriei române, unele aducând în atenție aspecte inedite sau mai puțin cunoscute astăzi.

Capitolul referitor la secolul XX este o reușită sinteză care îmbogățește informația istorică a cititorilor.

Valoarea științifică a lucrării este pusă în evidență și de numeroasele surse bibliografice asupra cărora autorul s-a aplecat cu evident profesionalism.

Cea mai bună caracterizare a cărții o face însuși autorul care scrie: „Am considerat că dincolo de evenimentele istorice care au marcat mai mult sau mai puțin evoluția Giurgiului, unele atât de bine cunoscute, prezentate și prelucrate într-o formă care se apropie periculos de mult de desuetudine, ar fi indicat de prezentat o fațetă interesantă și pitorească a orașului, ce ar putea aduce un par-



fum specific: cum anume a fost văzut Giurgiu de alții. Am încercat să construim o imagine a trecutului orașului și locuitorilor săi, văzuți de pe puntea corăbiilor care veneau sau ieșeau din port, din goana cailor căruțelor de poștă, diligențelor, convoaielor de negustori, vagoanelor de tren sau pentru perioadele mai apropiate, cum era el descris în jurnale sau impresii de călătorie, dicționare geografice, ghiduri turistice, reviste de călătorii, documente sau chiar imagini”.

Rubrică realizată de comandorul dr.
Marian MOȘNEAGU



Semnale editoriale



AMINTIRI DIN RĂZBOI

FAPTE, PERSONAJE ȘI ÎNTÂMPLĂRI CU CARACTER ANECDOTIC DIN VIAȚA MARINARILOR ÎN TIMPUL RĂZBOIULUI

Romeo HAȚIAC,

diplomat ing., veteran de război, comandor (r)



Salutul pavilionului

În primăvara anului 1942 elevii, ce trecuseră în anul II, au fost trimiși conform programului de practică marinărească, la Brăila și ambarcați pe bricul „Mircea”. Lipseau șase dintre ei - între care și șeful clasei - aflați în capitală pentru sărbătorirea Zilei Naționale a României, „ziua de 10 mai”. Ei constituiau garda de onoare a drapelului tricolor al școlii navale.

Până la venirea lor, colegii au și fost repartizați pe roluri, s-au acomodat cu hamacele, cu corvoada la curățenie, cu tururile de sart în arboreda și cu frecatul punții (bricuitul).

Pe 12 mai au sosit din București la Brăila și cei șase lipsă. Bricul era acostat la un șlep, tampon cu cheul, de pe care accesul pe punte se făcea urcând scara de bord a bricului, oprindu-ne și salutând pavilionul tricolor de la pupa navei, ca și acum.

La venirea lor, colegii de clasă, respirați la copastie, le-a imaginat o farsă anunțându-i că pe bric nu se urcă nimeni încălțat, arătându-le picioarele lor.

A fost un haz nebun când eroii noștri au urcat pe punte salutând solemn, cu mâna la chipiu pavilionul navei, numai în ciorapi și cu pantofii atârnați de mâna stângă.

Abandonarea navei

În vara anului 1942, în plin război, bricul „Mircea” nu a fost dezarmat, ci și-a îndeplinit menirea de navă școală. În schimb s-au luat măsuri de siguranță: piturarea bordajului și a suprastructurii în verde, brațarea și gruparea vergilor și adăpostirea navei, camuflând-o, la ancoră, pe canalul Macin, între imensele sălcii, în apropierea canalului Filipoiu.

Programul de instrucție marinărească era dur: exerciții în arboradă, matelotaj, trasul la rame, manevre, navigație, semnale, velatură, curățenie, bricuitul punții, furbișarea alămurilor, programul „la sac”, folosirea mandarului ș.a. La sfârșitul zilei eram frânți.

Comandantul bricului era atunci căpitanul Gheorghe Drimba, unul dintre cei mai buni ofițeri de marină și bun navigator cu vele. Sever, netolerând nicio abatere; tururile de start, puțul lanțului, consemnul la bord erau la ordinea zilei. Era însă așa de corect, încât toți elevii și echipajul îl respectau ca pe un model de urmat și, în fond, el era unul dintre cei mai îndrăgiți dascăli.

Într-o vineri din luna mai, după miezul nopții, comandantul apare pe punte și ordonă ofițerului și elevului de cart să dea semnal cu sifleia: exercițiul „abandonarea navei”. Echipajul și elevii îmbrăcați în grabă, buimăciți încă de somn și-au luat în primire posturile de manevră, potrivit registrului de „roluri”.

Cea mai dificilă operație era lansarea la apă a bărcilor de

salvare ce presupunea înclinarea gruiurilor, mânuirea legăturilor și palancurilor, echilibrul și ferirea bordajului, pregătirea ramelor, precum și gimnastica de coborâre în barcă, agățati de paramele cu noduri ce atârnau de la ghiuri numite atârănători.

Supraveghind operația, comandantul Gheorghe Drimba observă, lângă el, fără vreo treabă, pitorescul personaj aflat la bord, un infanterist detașat ca ofițer de legătură cu uscatul. Cam rotofei, era cunoscut sub porecla de „Chioftică”, datorită deselor „inspecții” pe care le făcea la bucătărie. Comandantul îl întreabă: „Dumneata ce faci? E vorba de abandonare, coboară în barcă. Uluire generală! Un marinăr i-a oferit parâma de manevră.

A fost o scenă de neuitat, să vezi personajul „rotofei” încălțat cu cizme de infanterie și chipiul pe cap, atârnat de parâma de salvare și coborând cu teamă și dese opriri. Hazul a fost general. Peste câteva zile, ofițerul de legătură s-a debarcat!

Inspecție de la București

În programul de învățământ al Școlii Navale era prevăzut, în secundar, câteva ore de instrucție de infanterie. De această sarcină se ocupa căpitanul de infanterie I.V., un ofițer simpatic, prietenos, un bun pedagog.

Programul prevedea și trageri cu arme ușoare, pe care elevii le efectuau sub supravegherea căpitanului, la poligonul militar, aflat la sud de Constanța.

Într-o astfel de zi pică la poligon o misiune de inspecție condusă de un general de infanterie. Elevii, culcați în gropile individuale de trageri, cu ochii la țintele din față, încep să fie interogați pentru a se vedea gradul de pregătire. Din păcate, întrebările erau incomode față de formarea noastră ca viitori ofițeri de marină. De exemplu: „Ce înseamnă sentinela îndoită?”. Cu seriozitate, elevul Mehale răspunde: „Dacă unul adoarme, celălalt să-l păzească”. Altă întrebare: „Sunteți un pluton înconjurat de inamic și în spate este o mlaștină. Ce faceți?” Elevul Bobseală răspunde: „Luptăm și murim cu toții și devenim eroi”. Au urmat alte întrebări de același gen.

Concluzia: în iulie 1942, elevii anului II punte, aflați în practica de vară, au fost transportați cu bric cu tot la Ismail și puși la dispoziția conducerii regimentului de infanterie marină, cu indicația de la minister: „instrucție întărită”.

E dificil azi să se istorisească cum au fost frecăți cadeții noștri sub soarele arzător al lui cuptor, prin praful și noroaiele plaje și coclaurile falezei de la Ismail.

Dar munca nu se terminase: la sfârșitul zilei, reveniți la bric,



Figura de galion a bricului „Mircea”



Începea corvoada curății „elegantelor” uniforme bleumarin și a încălțăminte, apoi masa de seară, debarasarea careului și, în fine, întinderea hamacelor.

Toată tevatura asta a durat 10 zile. Nu se știe la ce a folosit marinei, dar pentru noi, cadeții, a fost o probă de rezistență fizică și morală.

Sfaturi de vacanță

Plecarea în vacanța de Crăciun 1942 a elevilor Școlii Navale oferea comandantului, comandorul Arpad Gherghel, prilejul de a adresa, în afară de urările de rigoare, și unele sfaturi asupra comportamentului în societate: ținuta, portul obligatoriu al stiletului, gulerul scrobit, mănuși, politețea de salon, la teatru, restaurante etc.

Prin contrast însă după plecarea comandantului, noi, elevii, am fost luați în primire de căpitanul Niculescu-Roșu, care, cu bonomia cunoscută, înaintând în fața careului, declară: „Băieți, iată sfaturile mele: unu — să nu schimbați vinul și localul; doi - ferii-vă de fete și de farmecele lor, că vă treziți la școală cu mamele pentru legalizarea căsătoriei!” Practice sfaturi, nu?

Lucrări scrise

a) Extemporal la balistică

În anii '40, deși în plin război, Școala Navală își păstra prestigiul de instituție serioasă de învățământ. Se învăța carte, nu glumă. Profesorii erau, în marea majoritate, ofițeri de marină dintre cei mai bine pregătiți. Exigenți, buni pedagogi, ne urmăreau atenți pregătirea. Notele se dădeau cu mare zgârcenie și verificarea cunoștințelor în scris se făcea, uneori, pe neașteptate. Astfel, într-o luni (grea zi după învoirea de duminică), profesorul de balistică, căpitanul Gh. Ștefănescu-Musteață, ne anunță, cu seriozitatea-i cunoscută, „extemporalul” și scrie subiectul pe tablă. Rezultatul a fost un dezastru, nimeni din clasă nu pregătise subiectul, foile rămânând albe; notele — „unu pe linie”. Săptămâna următoare, ca să ne îndreptăm notele, profesorul ne oferă șansa unui nou extemporal, dar, surpriză, cu același subiect.

Epilog: majoritatea, foi goale. Numai doi elevi au avut curiozitatea de a verifica subiectul și au fost notați cu opt. Scopul, însă, a fost atins: toți am luat în serios și cursul de balistică.

b) Teză la Navigație, Cearceaful lui Bibi

Elevii anului II punte - promoția 1943, au avut șansa de a avea ca profesor de navigație pe căpitanul Constantin Costăchescu-Bibi. Era un domn, o personalitate ce impunea respect celor din jur. Cu eleganță și o logică perfectă, ne prezenta materia ce părea o cercetare pasionată a cerului și pământului, iar tabla se acoperea de semne misterioase.

A rămas celebru ritualul lucrărilor scrise, moment în care ne obliga să avem în scris, de acasă, tipul de calcul pliat dintr-o coală mare de patru ori cât A4. Pe orizontală subiectul: „punctul” stabilit, prin patru drepte de înălțime, obținut din observarea a patru aștri. Fiecare elev primea aceleași date ale problemei, dar cu unul din elementele de calcul diferit. În acest fel, era exclusă influența vecinului de bancă, iar orice eroare apărea în evidență. Când terminam calculele, duceam cearceaful împăturit la catedră profesorului, căpitan Costăchescu Bibi, care înscris pe teză,

cu cifre mari și creion roșu, timpul realizat, în ore și minute. Notarea o stabilea în funcție de aceste date și, bineînțeles, de corectitudinea rezultatelor.

P.S. Cele două lucrări le-am donat la Muzeul Marinei pentru documentare

O partidă de cărți

Între exercițiile cuprinse în regulamentele Școlii Navale era

și interzicerea jocurilor de noroc, în special pocherul. Era sfârșitul anului II al promoției de război. Câțiva elevi, atrași de joc, și-au găsit locul ideal unde partidele se puteau desfășura nestingerite: podul școlii. Amenajările erau simple: patru scăunele clădite din cărămizi și o masă pătrată, improvizată dintr-o placă de gresie, folosită la acoperiș. Miza era mică, la nivelul bugetului unui elev, dar zgomotul monedelor de metal suna plăcut pe gresie la fiecare plusare!

Într-o după-amiază de primăvară, patru amatori — „Mehale”, „Cazino”, „Haș” și „Bopseală” au încins o strașnică partidă. Tocmai când distracția era în toi, la ușa podului apar doi ofițeri din cadrele administrației școlii. Surprinși în flagrant, bineînțeles că banii (sumă derizorie) și cărțile de joc au fost imediat confiscate. S-a întocmit raportul de rigoare, destinat conducerii școlii. Urmarea: trimiterea vinovaților în fața Consiliului de disciplină. Peste două zile, iată-i pe eroii noștri spășiți în fața instanței. Însirați la front. Primul jucător este întrebat de comandantul școlii, comandorul X.G.: „Ce s-a întâmplat, domnule elev?”, „Să trăiți, am jucat pocher în podul școlii!”.

Replica comandantului: „Ah! Foarte frumos că recunoști că ai călcat consemnul!”

Ceilalți trei împricinați, întrezărind o rază de speranță, au răspuns în același sens. Degeaba, pedepsele au fost aspre: scăderea notei la purtare, dar și mai dureros: cei patru, consemnați în școală timp de trei duminici.

Finalul: nu s-a mai jucat pocher în școală până la sfârșitul războiului. Nici unul dintre cei patru nu a devenit cartofor!

S-a terminat fasolea

În timpul războiului, masa elevilor Școlii Navale se servea în pavilionul B, la etaj. La dejun erau abonați și unii ofițeri, în special cei burlaci.

Între comensii obișnuiți era și căpitanul X.L., viitor strălucit profesor Bălăbănescu de matematică. Serviciul popotei era asigurat de câțiva ostași, concentrați din contingente mai vechi. Între ei, un ardelean, „Nică”, un zdrăhlon de marinar cu o mândră mustață, cu o voce puternică, de bariton, ce îndeplinea funcția echivalentă unui șef de sală.

Acestuia i se adresa, deseori, căpitanul X.L.: „Sergent, ia vezi de niște fasole, căci mi-a rămas pâine”. Nică al nostru primea mesajul și, din gura liftului, striga tare, de râsuna sala de mese: „O porție dă făsule pentru dom căpitan XL, căci i-o rămas o țără de pâine”.

Peste puțin, scena se repeta aproape identic: „O porție de pâine pentru dom căpitan XL, căci i-o rămas o țără de făsule!” și așa mai departe.... de tot hazul.



Fostul local al Școlii Navale, actualul sediu al Muzeului Marinei Române

Istoria Pirateriei

Prof. Vlad A. MARAVELA

Nu este numai o cronică necruțătoare a triumfului legii, ea este mai mult decât o serie de povestiri romantice despre aur, lupte și aventuri. Este relatarea violențelor, fărădelegilor, acțiunilor brutale, uneori de o ferocitate de neînchipuit.

Viața șarlatanilor, briganzilor și aventurierilor a interesat dintotdeauna. Poate drept compensație a unor existențe searbede și monotone, poate ca răspuns al unor dorințe de aventură nemărturisite, irealizabile. Majoritatea cărților la început de secol al XIX-lea erau de aventuri și erau citite îndeosebi de tineri și doamne.

Peirates - aventurier (sau descoperitor de țărături noi), este o noțiune ce vine din greaca clasică, preluată în latină sub forma pirata – definită ca o acțiune pe mare, efectuată de echipajul unei nave în scopul jefuirii unei alte nave.

Romanii vor folosi expresia ars piratica – deci meșteșugul.

Pirat – persoană din echipajul răzvrătit al navei sau din rândul pasagerilor, care săvârșesc acte de violență ilicită pe mare cu scopul de a jefui, captura sau scufunda nava. Aici pot intra și răufăcătorii de la uscat, care, prin semnale luminoase false, făcute noaptea pe furtună sau ceață, derutează navele de la drumul lor spre a eșua, cu scopul de a le jefui. Dar și nave ce vin spre uscat pentru a jefui țărmurile. Pirații sunt inamici ai genului uman, actele lor sunt crime de drept internațional.

Pirateria – este o veche încălcare a legii, neavând o definiție autorizată datorită caracteristicilor războiului pe apă din perioada colonialismului.

Tot ce a fost legat de piraterie a fost de fapt un segment al istoriei planetei; să nu uităm că pirații – acești golani ai mărilor, - au dat unor state amirali, au făcut descoperiri geografice, au participat la progresul navigației și al construcțiilor navale.

Au fost, înainte de toate, ucigași și jefuitori, i-am urmărit în filme, fascinați de corăbiile, hainele și comportarea lor; adevărul a fost crud, uneori chiar groaznic.

Înainte de piraterie a fost comerțul. La

început locuitorii de pe malul apei – majoritatea săraci - se grupau la bordul unei corăbii și atacau vasele de comerț, lipsite de apărare.

Pirateria s-a dezvoltat odată cu navigația – meserie practică de locuitorii coastelor și a insulelor.

Primele regiuni cunoscute erau Adriatica și Cilicia (S-V Asiei mici), apoi Etolia – golful Corintului. De aici pleacă prima expediție piraterească, pentru a fura „lâna de aur” din Colchida (Gruzia de azi), cu „Argo” și Iason – primul, șef de pirați, autentificat de istorie în anul 1100 î.Hr.

Pe vremea grecilor, pirateria era o meserie ca oricare alta, pirat era sinonim cu navigator, ambarcațiunile lor erau ușoare, cu fundul plat, pescajul mic ajutând la fuga spre ape mici. Locurile de atac erau rutele comerciale, noaptea era timpul când plinele corăbii erau ancorate. Incursiuni se făceau și în diverse porturi,

marinarii fenicieni ai regelui Hiram, pleacă spre Ophir – țara aurului.

Prima ciocnire între un stat comercial și pirateria organizată a început între fenicieni – vestiți navigatori - și greci pe post de pirați – puțin mai comozi în ale comerțului. Primul care a încercat să curețe Mediterana de pirați a fost regele Cretei – Minos - care construiește o flotă pentru combaterea piraților din Marea Egee, apoi Corintul organizează în sec. VII î.Hr. o altă flotă.

Cunoscuți erau Policrate, inovator în piraterie (530 î.Hr.), Teopomp din Milet, inovator al construcțiilor navale, și Dionisos sicilianul (350 î. Hr.).

Policrate din Samos – piratul Mării Egee - devine vânzător de pirați. Cu cele o sută de nave de război, zdrobește flotele piraților din Lesbos și Melita, ucigându-și chiar fratele, pe Policrate. În partea a doua a vieții încurajează artele și știința, dar introduce vama pentru corăbiile ce treceau prin zona sa.

Istoricul, dar și fost comandant al flotei ateniene - Tucide scria în 400 î.Hr. despre fenomen, nu ca o rușine, ci mai degrabă, cinste: Întrebați dacă se îndeplinesc cu tălhăria pe mare, nu tăgăduiesc cătuși de puțin și nu socotesc faptele lor ca fiind reprobabile, și nici nu există nimeni care să-i dojenească din această pricină, lucruri confirmate de Herodot sau Xenofon.

Comerțul se dezvoltă și o perioadă pirateria dispăre, un rol pozitiv avându-l Minos, regele Cretei, care creează prima flotă ce vânează pirați, care din eroi devin, ce erau de fapt, tâlhari ai mărilor, porturile devin cetăți, cu ziduri de apărare, pirații devin negustori.

Prima femeie – pirat, despre care se știa în 800 î.Hr. era Elisba din Tir – fiica unui căpitan fenician, măritată cu armatorul Sicharbas, ce își va ascunde comoara pe o insulă (presupusele „Insula comorilor” sau cea găsită de Monte Cristo) – ucis de fratele Elissei. Aceasta se stabilește în cetatea Byrsa (Cartagina); s-a sinucis precum un viking, aruncându-se în flăcările ce mistuiau corabia incendiată de echipaj.

captura valoroasă consta în oameni.

O veche legendă „spune” că Dionisos, zeul vinului de pe meleagurile noastre, este capturat de către „tâlhari ai mărilor”, pentru a-l vinde ca sclav, dar acesta îi transformă pe pirați în delfini.

Și Achile din Iliada declară cu mândrie că în tinerețe a fost pirat, ca și Ulise, de altfel, ce ataca des coasta egipteană.

În 950 î.Hr., regele Solomon, ajutat de



va urma

PIRATERIA

IN PRIMUL TRIMESTRU AL ANULUI 2009

Dumitru MĂRĂȘESCU

CLC și căpitan comandor (r)

În sudul peninsulei Arabice, între Aden și Moscat, nu sunt faruri, iar adâncimile sunt nesigure, ca urmare se navigă la 20 – 40 mile de coastă, prin zona de pescuit!

În zonă, numărul actelor ilegale de piraterie și atac înarmat este în continuă creștere, situație care a obligat statele cu flote comerciale numeroase să se adreseze tuturor statelor membre ale ONU care au semnat "Convenția privind Dreptul Mării" – UNCLOS, cu solicitarea de a se lua măsuri pe plan mondial pentru respectarea art. 101 din Convenție. În acest scop, ONU a întreprins demersuri pe lângă statul Yemen de a extinde controlul zonei adiacente din golful cu același nume, așa cum au procedat alte state din Asia de sud-est sau Extremul Orient, iar alte state au trimis nave militare care să supravegheze siguranța navelor proprii sau chiar sub alt pavilion, dar rezultatele nu sunt concludente (102 atacuri în primul trimestru, față de 53 incidente în același trimestru 2008 sau un total de 293 din tot anul 2008), pentru că statul somalez nu este capabil să vrea sau să-și poată impune autoritatea.

Toate rapoartele privind atacurile pirateresti și armate împotriva navelor au fost centralizate și analizate de către Biroul Maritim Internațional – IMB și postate pe internet până în august 2009 și puteau fi accesate de la orice computer de la bordul unei nave, care dispunea de facilitățile necesare. În prezent, rapoarte se pot trimite la adresele:

- a. imediat: imbkl@icc-ccs.org / piracy@icc-ccs.org;
- b. ulterior: opscentre@mschoa.org;
- c. cât se poate de repede: Regional Maritime Rescue Coordination Centre.

În prezent, informații la zi pot primi Sindicatul Liber al Navigatorilor (SLN) și companiile abonate; SLN transmite presei asemenea evenimente.

1. În primul trimestru al anului 2009, cele 102 acte ilegale petrecute pe plan mondial au avut loc în următoarele arii geografice: golful Aden – 40 și coasta Somaliei – 20 (împreună 63 %); câte 14 cazuri în restul Africii și Americii, 5 în Asia de S-E și doar 9 în alte zone!

Pentru apropiere față de navele în marș s-au folosit: ambarcațiuni de mare viteză (HSC); ambarcațiuni pescărești.

Au fost 10 nave abordate și 50 de încercări.

Dintre acestea numai în zona golfului Aden, piratii somalezi au efectuat un jaf la bord și 8 răpiri, precum și 26 de atacuri armate efective și 25 tentative de urcare; la bord, dintre care 9 în timpul marșului.

Ca rezultate s-a produs: 10 nave capturate cu 156 persoane luate ca ostatici și 4 persoane rănite.

Ca armament s-au folosit: în 48 de cazuri – arme de foc și în 12 cazuri – nu există informații. Rezultă că armele, inclusiv lansatoare reactive de grenade (rocket propelled grenades – RPG) și arme automate provin din armată sau capturate sau recent procurate; acestea sunt folosite mai ales pentru a obliga navele să stopeze pentru a facilita acostarea ambarcațiunilor cu pirai.

Navele capturate au fost duse pe coasta Somaliei și ținute la ancoră până la încasarea sumelor cerute pentru eliberarea ostaticilor.

În această zonă, cele mai importante incidente au fost: cargoul Blue Star a fost capturat la 01.01.09, ora locală 0747, de către 15 pirai sosiți; cu HSC și înarmați cu RPG, care l-au condus în rada Eyl; echipajul format din 28 de persoane a fost eliberat la 04.03.09 după primirea răscumpărării de la armatori; tancul de produse petroliere Sea Princess a fost atacat de 4 bărci și capturat la 03.01.09, ora 0500, cu 15 persoane la bord; a fost condus tot la Eyl și eliberat după 31.03.09; tancul de gaze petroliere lichefiate (LPG) a fost atacat cu foc de o șalupă și capturat la 29.01.09, ora 0340, cu 13 persoane la bord; a fost condus tot la Eyl și eliberat după 28.03.09; mineralierul Saldanha a

mineralierul Titan a fost atacat cu pistoale mitralieră AK47 și capturat la 19.03.09, ora 14.30, cu 24 persoane la bord; a fost condus tot la Eyl și eliberat după 31.03.09; tancul de produse chimice Nipaya a fost atacat de o HSC și capturat la 25.03.09, ora 13.16, cu 19 persoane la bord; a fost condus pe coasta somaleză și eliberat după 31.03.09; tancul de produse chimice Bow Asir a fost atacat de două HSC cu 16 – 18 pirai și capturat la 26.03.09, ora 07.54, a fost condus pe coasta somaleză; un catamaran plecat din Seychelles spre Madagascar o fost dat dispărut fără urmă.

La 24.03.09 armatorul a primit un telefon din Somalia prin care i se cerea răscumpărare pentru cele 2 persoane reținute ca ostatice.

2. Ca urmare a intensificării atacurilor pirateresti și de atac înarmat, organismele internaționale au luat următoarele măsuri:

a. International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre dispune de serviciul de 24 de ore Anti Piracy HELPLINE tel: ++ 60 3 2031 0014 din Kuala Lumpur, Malaysia este gata să primească rapoarte și să alarmeze autoritățile cele mai apropiate în caz de atac asupra unei nave;

b. CTF 151 este o nouă unitate de forțe combinate (Combined Task Force) formată din nave militare aparținând SUA, Angliei, Franței, Rusiei, Danemarcei, Turciei, Indiei, Chinei, Japoniei și Yemenului, care patrulează pe o rută recomandată navelor de orice natură, mai apropiată de coasta peninsulei Arabice și este gata să intervină cu elicoptere, imediat ce este anunțată prin VHF. Alte state (Coreea de Sud, Africa de Sud) și-au anunțat disponibilitatea de a



fost atacat și capturat la 22.02.09, ora 04.00, cu 22 persoane la bord; a fost condus tot la Eyl și eliberat după 31.03.09;

participa cu nave specializate.

c. Sub egida IMO, alte 9 state din jurul

continuare la pagina 51

INFORMAȚII - NOUȚĂȚI

„Gaudeamus” – 2009

La sfârșitul lunii noiembrie 2009, a avut loc la București Târgul internațional de carte GAUDEAMUS.

În ziua de 28 noiembrie am consemnat lansarea cărții „SOS – Pe drumul speranței” (salvarea evreilor pe Dunăre și Marea Neagră 1938-1944), avându-l ca autor pe cdor dr. Ioan Damaschin, o personalitate bine cunoscută în lumea membrilor LNR și nu numai.

Cuvântul de deschidere a fost rostit de autor. Profesorul univ. Ion Coja, care semnează prefața cărții, a ținut un cuvânt apreciativ. Autorul a vorbit apoi despre procesul de creație care a durat nu mai puțin de 12 ani, o muncă laborioasă desfășurată la masa de lucru și în numeroase arhive și biblioteci.

„SOS – Pe drumul speranței” vorbește despre exodul evreilor din România, în drumul spre Palestina, în perioada 1938-1944, când au fost transportați pe mare cu 47 de nave cca 27.000 de evrei.

Pagini emoționante sunt dedicate sinistrelor navelor STRUMA, scufundată în Bosfor, cu un singur supraviețuitor și MEFRURE, scufundată la Burgas. Sunt scoase în evidență faptele submarinelor sovietice SCI 213 și 215, autorii tragediilor umane.

Cartea are 464 de pagini, a apărut în Editura Ștefan și costă 30 de lei.

La lansarea ei, a participat un număr însemnat de membri LNR, în frunte cu cam fl (r) ing. Marian Ioan, președintele LNR.

Membri ai LNR la vernisaj

În după amiaza zilei de 2 decembrie 2009, sălile Galeriei de Artă a Municipiului București au reunit vernisajul unei ample expoziții de artă plastică.

Au expus artiștii Valeriu Stoica – icoane, pictură, sculptură în lemn; Elena Constantin – pictură de șevalet; Vasile Marin – sculptură în lemn; Laurențiu Macarie – sculptură în marmură, aflat la a 46-a expoziție. A mai expus Andrea Calusso – pictor italian. Au fost prezenți numeroși membri ai LNR, amatori ai operelor de artă autentică.

Uniunea Europeană și Dunărea

Una dintre principalele direcții de politică externă a României va fi ridicarea la standarde europene, din punct de vedere socio-economic, a zonelor adiacente cursului Dunării. La Parlamentul European a avut loc o dezbatere referi-

toare la viitoarea strategie europeană privind regiunea Dunării.

Dezbaterea din Parlamentul European a debutat cu sublinierea importanței acestei zone pentru Uniunea Europeană în perspectiva în care Dunărea străbate 10 state (majoritatea membre U.E.) și patru capitale europene.

Se impune însă dezvoltarea interconectărilor cu Marea Neagră.

Modernizarea porturilor, unificarea sistemelor de navigație pe Dunăre, eliminarea blocajelor de pe axa fluvială Rin-Meuse-Main-Dunăre pentru ameliorarea condițiilor de navigație, asigurarea intermodalității în regiune și creșterea conectivității cu Marea Neagră prin intermediul căilor de transport rutier și feroviar – coridoare feroviare de marfă și trenuri de mare viteză – sunt doar câteva dintre prioritățile de dezvoltare ale transportului din regiune. Atenția și fondurile U.E. ar trebui direcționate și către statele care nu fac parte din blocul comunitar, dar pe ale căror teritorii trece Dunărea, pentru a realiza o coeziune eficientă la întreg nivelul european.

În șase state membre U.E. riverane Dunării nu mai puțin de 80 milioane de persoane trăiesc de-a lungul fluviului. Totodată este importantă și implicarea autorităților locale.

A fost creat deja un grup de lucru care are ca misiune stabilirea priorităților viitoarei strategii europene pentru regiunea Dunării.

Până la finele acestui an Strategia U.E. pentru Regiunea Dunării va fi definitivată pentru a fi pusă în aplicare.

Cei trei piloni de funcționare ai viitoarei Strategii se vor axa pe conectivitate (transport, energie, telecomunicații), protecția mediului și gestiunea apei, dezvoltarea socio-economică (cultură, educație, turism, dezvoltare rurală). Strategia Dunării se află în prezent în stadiul de consultări publice pentru ca la finele anului 2010, Consiliul Europei să elaboreze un Plan de Acțiune.

O strategie a Dunării

La 20 ianuarie 2010, în saloanele hotelului Novotel din capitală s-au desfășurat lucrările conferinței internaționale „Strategia UE a Dunării – o nouă provocare în contextul coeziunii teritoriale din spațiul Sud-Est european”.

Organizatori: Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului în parteneriat cu Ministerul Afacerilor Externe.

Au fost prezenți specialiști pe domeniu din România, Austria, Ungaria, Serbia, Germania, Bulgaria, Turcia, Slovacia.

Agenda conferinței a fost deosebit de bogată și ea a cuprins: Sesiunea 1 – Dunărea, liant între statele UE și vecinii săi; Sesiunea 2 – Conexiuni și comunicații; Sesiunea 3 – Protejarea mediului înconjurător; Sesiunea 4 – Dezvoltarea socio-economică, cultură și instituțională.

Din partea LNR la conferință au participat domnii: ing. Ioan Cuncev, vicepreședintele în CDN al LNR, ing. Dan Molnar; ing. Dumitru Ciocoreanu și cdor av. (r) Marius Popescu.

Informații din Forțele Navale

☀ Sâmbătă, 19 decembrie 2009, între orele 00.30-03.00, 23 de militari ai B.I.M. din Forțele Navale au intervenit între localitățile Mihai Bravu și Turda, jud. Tulcea, pentru deblocarea unor autovehicole și ajutorarea oamenilor rămași înzăpeziți în zona respectivă. Intervenția s-a desfășurat conform planurilor de cooperare cu autoritățile locale, la solicitarea Inspectoratului pentru situații de Urgență Tulcea.

☀ Cu prilejul comemorării eroilor Revoluției române din decembrie 1989, pe data de 22 decembrie 2009, Forțele Navale au participat cu efective în garnizoanele Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea la ceremonii militare și religioase;

☀ Pe data de 9 ianuarie 2010, la SMFN și în garnizoanele Constanța, Mangalia, Tulcea și Brăila a avut loc deschiderea noului an de instrucție;

☀ Statul Major al Forțelor Navale a desfășurat joi, 14 ianuarie, în prezența ministrului apărării naționale, Gabriel Oprea, a secretarului de stat pentru politica de apărare și planificare, Viorel Oancea și a șefului SMG, amiralul dr. Gheorghe Marin, autoevaluarea structurilor în anul 2009.

Șeful SMFN, contraamiralul Dănilă, a evidențiat, în cadrul autoevaluării, eforturile personalului pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite, în condițiile unui an 2009 dificil. S-a realizat transportul maritim a peste 4.500 tone de materiale din Irak cu ocazia retragerii trupelor românești din acest teatru de operații. Anul trecut, militari din forțele Navale, au executat peste 1.000 de zile de instrucție pe mare și fluviu și peste 580 ore de zbor cu elicopterele Puma Naval.

Ministrul Gabriel Oprea a apreciat eforturile depuse de către personalul Forțelor Navale pentru creșterea contribuției acestei categorii de forțe la în-



deplinirea angajamentelor asumate de România față de NATO și UE, precum și în cadrul inițiativelor regionale.

„Atingerea standardelor actuale de operativitate, interoperabilitatea și compatibilitatea cerute de participarea la misiuni, alături de aliații și partenerii noștri, a însemnat un demers complex care a fost asumat cu responsabilitate și profesionalism de către marinari. Sunt realizări deosebite, care au avut menirea să consolideze statutul nostru de furnizor activ de securitate în cadrul Alianței. Forțele Navale s-au constituit, totodată, într-un important vector de imagine a României prin navele militare care au îndeplinit misiuni”.

Referindu-se la activitatea marinarilor militari, amiralul Gheorghe Marin a subliniat faptul că o mare parte din acțiunile desfășurate de aceștia au fost încununate de succes, existând însă și aspecte care trebuie îmbunătățite. „Militarii din Forțele Navale și-au îndeplinit sarcinile și misiunile trasate și asumate. Forțele Navale au reușit să îndeplinească angajamentele asumate în cadrul NATO și al inițiativelor regionale la Marea Neagră, prin participarea cu personal și tehnică în teatrul de operațiuni Kosovo, la Operația «Active Endeavour» în Marea Mediterană și în cadrul exercițiilor regionale «BlackSea Partnership»”.

La activitate au mai participat șefii celorlalte categorii de forțe, generali și ofițeri din Statul Major General și din celelalte structuri centrale ale Ministerului Apărării Naționale, comandanți de unități și mari unități din Forțele Navale.

☀ Dumincă, 24 ianuarie, cu prilejul sărbătoririi Zilei Unirii Principatelor Române, militari din structurile Forțelor Navale au participat la ceremonialuri mili-

tare și religioase organizate în garnizoanele Mangalia, Brăila, Babadag și Tulcea. La ceremonialuri au luat parte reprezentanți ai autorităților publice locale, Bisericii Ortodoxe Române, Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Administrației și Internelor, Ligii Navale Române, veterani de război, ofițeri în rezervă și în retragere. De asemenea, la Cercul Militar al Forțelor Navale și la Muzeul Marinei Române au fost organizate activități culturale dedicate acestei zile.

☀ În perioada 25-29 ianuarie, la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale s-a desfășurat exercițiul prin simulare „Danube Protect 2010”.

☀ Cu prilejul sărbătorilor de iarnă șeful SMFN a adresat un mesaj personalului Forțelor Navale: „Doresc să subliniez că, în ciuda constrângerilor bugetare, Forțele Navale au reușit, în anul 2009, să-și desfășoare toate misiunile de foc, ceea ce denotă o bună capacitate de planificare, organizare și coordonare din partea structurilor de conducere și de execuție. Profesionalismul marinarilor militari a făcut ca anul acesta să ne putem achita, în continuare, cu succes de angajamentele pe care SMFN și le-a asumat în cadrul structurilor NATO și al inițiativelor regionale. Efectivele Forțelor Navale participante la exercițiile și misiunile internaționale s-au întors cu rezultate foarte bune și aprecieri deosebite din partea aliaților noștri. Sunt rezultatele noastre, ale întregului personal al Forțelor Navale, care ne fac cinste și cu care trebuie să ne mândrim. [...] Am convingerea că și în continuare, prin activitatea noastră, împreună, vom consolida poziția Forțelor Navale în cadrul Armatei române, pentru a demonstra necesitatea Marinei Militare într-o țară cu ieșire la mare și a ne aduce contribuția și

utilitatea în cadrul Alianței Nord-Atlantice. Tuturor celor care, prin natura serviciului, contribuie la bunul mers al lucrurilor în Forțelor Navale, de la amiral la soldat și gradat voluntar sau salariat civil, tuturor celor care se simt legați de mare și marină, precum și familiilor acestora, le doresc să fie sănătoși, un sfârșit de an cât mai plăcut alături de cei dragi, multă fericire și împliniri în Noul An. La mulți ani! Cam Dorin Dănilă, șeful SMFN”



Careul marinarilor

La 20 ianuarie 2010, s-a desfășurat prima întâlnire lunară din acest an a membrilor Careului marinarilor la care au participat: veteranii de război, comandorii Nicolae Mujicov, Mircea Caragea, Nicolae Preda, Romeo Hagiac, Petre Zamfirescu, Cristea Georgescu; comandor (r) Emilian Munteanu, cam.fl. (r) Dănuț Toader, prof. Virgil Milesu și inginerii Mircea Popescu și Ilarion Barbu. Gazdă de onoare a fost doamna avocat dr. Dana Gruia Dufaut.

A fost prezentat mesajul doamnei dr. Mariana Păvăloiu, custodele Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. S-a păstrat un moment de reculegere pentru cei dispăruți: cam Tomescu și cdor Mircea Carp. A fost sărbătorit cdor (r) veteran de război, Mircea Caragea la cei 91 de ani ai săi, precum și cdor (r) Colea Mujicov, cu prilejul obținerii gradului de străbunic activ.

Cdor (r) R. Hagiac a vorbit despre marele colecționar de artă, armeanul Zambaccian.

A urmat un moment poetic, apoi s-au depănat amintiri.

Rubrică realizată de cam.fl. Dan LEAHU și ing. Ilarion BARBU

revista revistelor



Marina Română nr.8/2009 (octombrie-decembrie) cuprinde articole deosebit de importante printre care remarcăm din sumar: editorialul „În căutarea unei strategii maritime”; reportaje de la activități de pregătire pe mare în cadrul NATO și de instruire a marinarilor de pe monitoarele dunărene; relatări din activitatea aviației navale și despre aniversările marinei.

Timona, nr.136 (ianuarie-februarie 2010) publică interesante reportaje, frumos ilustrate, din activitatea Ligii Maiștrilor



militari de Marină, pagini de magazin și divertisment. În memoria celor plecați pe ultimul drum publică un necrolog pentru maistrul principal Gheorghe Bucur și contraamiralul Ioan Postică și un remember la 8 ani de la decesul viceamiralului Ioan Mușat, fost comandant al Marinei Militare. ediția se încheie cu „Noutăți editoriale”.

Primim la redacție

Prin amabilitatea domnului comandor (r) Neculai Pădurariu am primit la redacție două numere din „Revista Marittima” edi-

tată de Ministerul Apărării din Italia.

Spicuim din cuprinsul publicației, numărul din ianuarie 2009 articolele despre: navele militare ale unor țări membre NATO; submarine italiene; despre flota britanică; picturi marine tradiționale.

În numărul februarie-martie 2009 sunt publicate articole de actualitate și de istorie navală.

La rubrica „Marine militare” citim informații despre U.S. Navy, despre marina militară a Georgiei.

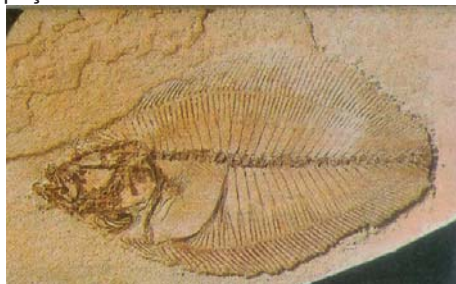
Ca de fiecare dată la rubrica „Sporturi nautice” apar veliere.



MAGAZIN

Acvariul de piatră

În apropiere de Piatra Neamț există un „acvariu” cu „locatari”, în majoritate pești care nu mai înoată de 30 de mili-

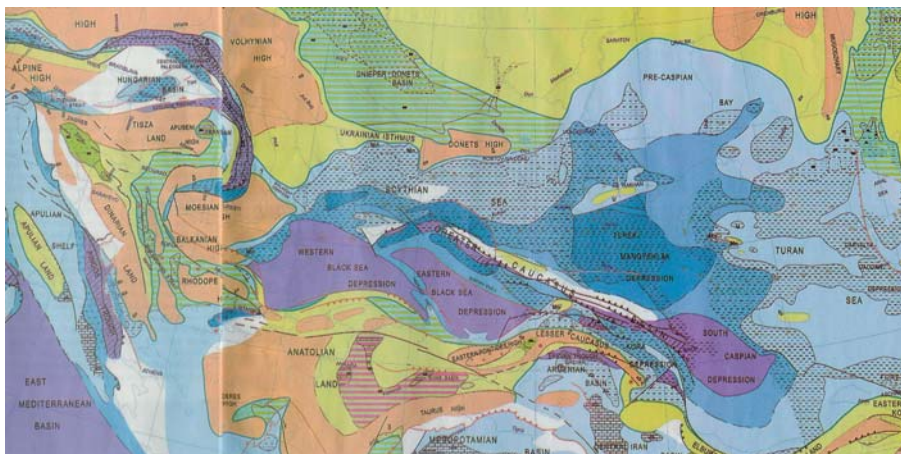


oane de ani. Sub stive groase de aproximativ 100 de metri, pe câteva sute de hectare, au fost descoperite de arheologi ciudatele viețuitoare, ființe subacvatice care au trăit cu mult timp înainte de apariția omului.

Era atunci o lume în care Pământul arăta cu totul altfel. Cea mai mare parte a Europei actuale se afla încă pe fundul unei mări străvechi, iar uscatul era concentrat în câteva arhipelaguri împrăștiate peste tot.

În Oligocen (acum 30 de milioane de ani de la dispariția dinozaurilor) cele trei dealuri din jurul orașului Piatra Neamț erau fundul unei întinderi de ape străvechi pe care savanții zilelor noastre le numesc Marea Paratethys. Locurile care, mult mai târziu, se vor numi Germania, Anglia, Franța, inclusiv Parisul, se aflau încă pe fundul acestei mări. La noi țărmul mării era undeva prin munții Apuseni de azi.

„Zoon”, nr. 59/2008



Harta fostei mări Paratethys care se întindea peste întreg teritoriul țării noastre

Aforisme despre mare

Marea... lichid în mișcare care oferă omului cea mai înaltă idee a frumuseții.
Ch. BAUDELAIRE

Marea ... generatoare de forme extraordinare, mamă a Afroditei și sufletul atâtor aventuri.

Paul VALERY

Limba nu poate să spună și mâna nu poate scrie despre toate minunățiile mării.
Cristofor COLUMB

Marea e o veche minune pe care Dumnezeu o reîncepe necontenit, schimbându-i aspectul în fiecare moment al zilei.
Radu TUDORAN

Marea....nemărginiri pururea mișcate.
Mihai EMINESCU

Marea în proverbe românești

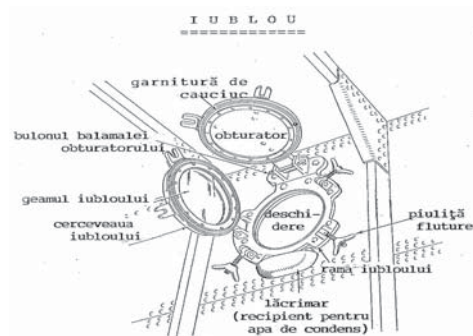
Toate apele în mare se varsă și marea nu se mai umple.

Scară la cer și pod peste mare nu se poate.

Când ești pe luciul mării și tună, anevoie o să scapi de furtună.

Frumos să privești furtuna pe mare, dar cât mai de departe.

Marea că e mare și tot are fund, dar inima omului!



Iublou

Folosit intens din cea de-a doua jumătate a secolului al XIX-lea, când franceza a înlocuit italiana ca lider al procesului de modernizare a terminologiei nautice românești, **iublou** reflectă forma pronunțată a vechiului cuvânt franțuzesc **hublot** cu sensul de „deschidere circulară în bordaj pentru aerisire și iluminare, cu posibilități de închidere etanșă și camuflare”. Ignorând lucrările marinărești și evoluția firească a limbii române vorbite, dicționarele generale dau în continuare preferință formei învechite **hublou**, în timp ce **h-ul** a dispărut în ultimele decenii din cuvinte ca **(h)abitacul**, **(h)elice**, **(h)elicopter**, **(h)igienă** etc. Pe de altă parte, lexicografii montează „hublouri” nu numai în bordaj, ci și în pereții interiori ai navei, adică acolo unde nu sunt necesare decât **uși** și **porți** (inclusiv **porți etanșe**, care împiedică inundarea compartimentelor vecine cu cel în al cărui bordaj s-a produs o spărtură numită „gaură de apă”).

comandor (r) Neculai PĂDURARIU

Zicale marinărești

Marea pe furtună e ca o femeie nebună.

Nu răul de mare e răul cel mai mare pentru marinari, ci lunga-așteptare în rada propriului port.

Învăță această artă a marinăriei și vei afla cât de puține știi.

Când trei marinari gândesc și acționează la fel, pot preface și marea în aur.

Marea-i plină de talazuri, iar lumea cu feluri de necazuri.

Marea liniștită nu formează marinari iscusiți.

Dacă găsești un drum fără obstacole, probabil că drumul acela nu duce nicăieri.



SUDOKU SPECIAL

Rezolvați acest SUDOKU, apoi înlocuind cifrele cu litere veți putea citi pe diagonală două nume: al unei firme de asigurări (începe cu litera A) și al unui magazin care a ființat în zona Gării de Nord din București (începe cu litera S).

Maimuța și delfinul

În apropierea portului Pireu, o maimuță e salvată dintr-un naufragiu de către un delfin.

- Ești din Atena? o întrebă delfinul.
- Da – răspunde maimuța. Dacă ai nevoie de ceva, te ajut. Părinții mei sunt demnitari, vărul meu e mare dregător.
- Și Pireul îl cunoști? Îl vezi adeseori?
- Desigur, mi-e vechi prieten!

Expresia „a luat Pireul drept om” e folosită deci la adresa cuiva care face o confuzie între două noțiuni cu totul diferite.

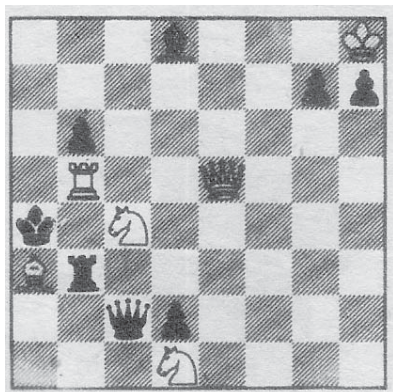


Explicație: „Prendre le Pirée pour un nom d'homme” (fr. „A lua Pireul drept nume de om”) este din La Fontaine, cartea IV, fabula 7.

ȘAHUL PENTRU TOȚI

Începând cu acest număr reluăm o rubrică mai veche a revistei “Marea Noastră” și anume rubrica “ȘAH”. În fiecare număr vom publica două probleme, una mai simplă și una mai complicată. Vă urez succes în rezolvare și aștept soluțiile dumneavoastră.

Problema nr. 1



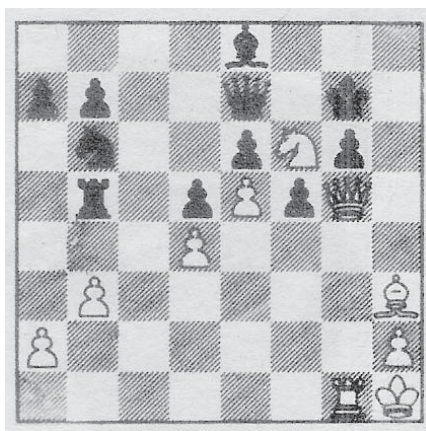
Albul: Rh8, De5, Tb5, Na3, Cc4, Cd1;
Negrul: Ra4, Dc2, Tb3, Nd8, b6, d2, g7, h7.
Albul joacă și-l face mat pe negru în 3 mutări.

Tabel de codificat și decodificat



Exemplu de citire a tabelului:
A = 11; P = 41; N = 34 ... sau 33 este M; 45 este T; 52 este V etc...

Problema nr. 2



Albul: Rh1, Dg5, Tg1, Nh3, Cf6, a2, b3, d4, e5, h2; Negrul: Rg7, De7, Tb5, Ne8, Cb6, a7, b7, d5, e6, f5, g6. Albul joacă și câștigă.

D.L.

	1	2	3	4	5
1	A	B	C	D	E
2	F	G	H	I	J
3	K	L	M	N	E
4	P	Q	R	S	T
5	U	V	W	X	Z

Soluția jocului:

11, 44, 45, 43, 11● 44, 35, 43, 11



URARE MARINĂREASCĂ

Tradiționala urare marinărească este VÂNT BUN DE PUPA și nicidecum VÂNT BUN DIN PUPA, vânt care la corăbii maschează velele și acestea încep să fluture.

CERERE DE ÎNSCRIERE ÎN L.N.R.

NUME.....
 PRENUME.....
 DATA NAȘTERII.....
 PROFESIA.....
 ADRESA

 TELEFON Loc foto
 E-MAIL.....
 LOC DE MUNCĂ.....

Pentru SPONSORIZĂRI și DONAȚII contul Consiliului Director Național al Ligii Navale Române este:
IBAN: RO06BPOS70402779981ROL01 deschis la Banc Post București, sucursala Palatul administrativ CFR

ECOU la semnalări ale LNR

În numărul 71/(2)/aprilie-iunie 2009, la pagina 13 –14 revista noastră a publicat articolul domnului comandor (retr) Nicolae Mujicov care semnală un grav prejudiciu adus memoriei a doi ofițeri de marină, șefi ai promoțiilor 1940 B și 1941, eroi ai ultimului război mondial, avansați și decorați post mortem cu ordinul „Mihai Viteazul”: omiterea înscrisurii pe placa de onoare a șefilor de promoții din holul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a numelor acestor bravi eroi, lipsă care a mai fost de altfel semnalată și în numerele anterioare ale acestei reviste.

Doamna dr. Mariana Păvăloiu, custodele muzeului de istorie al acestei prestigioase instituții de învățământ, ne-a semnalat acum corectarea acestei omisiuni: Pe placa de onoare a Academiei Navale au fost dăltuite în marmură numele celor doi ofițeri eroi, șefi ai promoțiilor lor:

Aspirant CORNĂȚEANU AUREL promoția 1940 b

Aspirant METZ MIRCEA promoția 1941

Mulțumim tuturor celor care au contribuit la rectificarea acestei inadvertențe

comandor (r) veteran de război

Doru IONESCU

2% din impozit în contul Ligii Navale Române

Potrivit legislației în vigoare salariații pot oferi 2% din impozit în contul Ligii Navale Române.

Pentru aceasta se vor parcurge următorii pași:

1. Procurarea de către filiala LNR a unor formulare model Ministerul Finanțelor
2. Contactarea de către reprezentanții LNR a celor interesați și completarea formularelor de către aceștia;
3. Depunerea formularului la Administrația financiară de către reprezentantul LNR.

Notă: Cei care vor face această opțiune nu vor pierde absolut nici un ban din veniturile cuvenite.

Model al formularului cererii la pagina 52

Regulă:

Contribuabilii care solicită deducerea din veniturile impozabile din salarii, obținute la funcția de bază, a cheltuielilor efectuate pentru economisirea în sistem colectiv pentru domeniul locativ, vor anexa, în copie, formularul 210 - „Fișa fiscală”, pentru veniturile realizate la funcția de bază.

În memoria unui fidel colaborator al revistei „Marea Noastră”

**VALERIU CUȘNER
(1937 - 2010)**



A plecat dintre noi poetul și scriitorul constănțean Val Cușner.

Pe numele său adevărat s-a numit Valeriu Cușnerenco și se născuse la Constanța la 22 martie 1937.

Am fost cu Val Cușner colegi de

liceu la Constanța, în aceeași promoție, încă din anul 1951.

Val Cușner a terminat „Liceul Mircea cel Bătrân” în anul 1954. Imediat, a urmat, la Iași, Facultatea de Mecanică a Institutului Politehnic, pe care a absolvit-o în anul 1960. A fost inginer proiectant specializându-se în instalații și Stații de Pompă în cadrul Sistemului de Irigații din Dobrogea.

O boală foarte grea, poliomiela, l-a obligat să poarte în ultimii ani cărje pentru ambele picioare. Dintr-un tânăr inginer vesel și bun sportiv a devenit datorită infirmității, mai sociabil, dovedind o tărie de caracter deosebită. Lipsa zilnică a mișcării l-a obligat să-și pună în mișcare mintea, gândirea.

Având o cultură literară temeinică bazată pe refturi întregi de cărți citite, imobilizat în casă, gândirea a început să-i zburde, iar muzele i-au venit aproape făcându-l să se exprime în profunde și sensibile creații lirice.

A fost un bun coleg de promoție, a fost un bun coagulator al tuturor colegilor. Nu a existat reuniune a absolvenților din ultimii zece ani, în care Valerică Cușnerenco să nu ne citească o poezie dedicată promoției noastre. Toate au avut câte o idee, alta în fiecare an. Ne bucuram la auzul tâlcului poeziei în care de cele mai multe ori erau amintiți colegii noștri. Nu a scăpat niciunul neîncondeiat.

Cu dragoste îmi voi aminti de sufletul lui cald, curat, amical și dezinteresat. Sunt dator să trec pe la tipografie și să rog tehnoredactorul să înconjoare cu un careu de doliu, numele lui Val Cușner din subsolul Prefaței de la ultima mea carte.

Dumnezeu să-l odihnească în pace.

Petre COVACEF



DECESE



A încetat din viață în ultimele zile ale anului 2009, contraamiralul (r) Ioan Postică, președintele filialei LNR Mangalia. L-au condus pe ultimul drum numerosi locuitori ai orasului, camarazi

POSTICĂ IOAN

cu care a lucrat în Marina militară și la Liga Navală.

S-a născut la 25 iulie 1944. Primii ani de învățământ preuniversitar i-a făcut la Liceul Militar de Marină din Galați. A absolvit Școala Militară Superioară de Ofițeri de Marină, fiind avansat la gradul de locotenent, în anul 1966. A devenit licențiat în științe militare după absolvirea Academiei Militare Generale, Facultatea de Comandă și Stat Major, Secția Marină. În 1999 a fost avansat la gradul de contraamiral cu ocazia pensionării pentru limită de vârstă.

A avut o activitate profesională prodigioasă îndeplinind funcții importante precum: comandant de vedetă torpiloare, șef de stat major al divizionului de vedete torpiloare pe aripi portante, șef de stat major și comandant al divizionului de vedete torpiloare mari, șef de stat major al Brigăzii de vedete și comandant al Brigăzii Rachete Navale.

A fost distins cu decorațiile militare pentru o bună activitate profesională, inclusiv cu ordinul „Meritul militar”, clasa a III-a, a II-a și I.

După decesul comandorului Iosif Beran a preluat conducerea filialei Mangalia a LNR, desfășurând o activitate bogată. A fost membru activ al Clubului Amiralilor încă de la înființarea acestuia.

continuare din pagina 45

PIRATERIA ÎN PRIMUL TRIMESTRU AL ANULULUI 2009

golfului Aden au semnat un Cod de acțiune concertată pentru a contribui la eforturile internaționale de combatere a pirateriei.

d. Prin IMO MSC.4/Circ. 142 din 02.09.09, rapoartele se vor transmite lunar cu anexele: piraterie și atacuri cu mână armată efectuate în marea internațională sau teritorială sau în porturi; tentative de piraterie și atac cu mână armată efectuate în marea internațională sau teritorială sau porturi.

Rapoarte lunare se pot obține din MSC.4/Circ. 133 – 141, de la adresa „IMO MSC.4/Circ. No ...” inclusiv luna ianuarie.

3. Din experiența navelor atacate și jefuite de către pirați, s-au tras următoarele concluzii și proceduri de acțiune:

a. se va respecta ruta de navigație (transit corridor) controlată de CTF 151;

b. se va asculta traficul pe VHF, canalul 16 sau alte canale stabile;

c. de la intrarea în zona periculoasă și până la ieșirea din aceasta, se instalează personal suplimentar de veghe, inclusiv radar, pe scale sub 6 mile, pentru a observa apropierea ambarcațiunilor, mai ales a celor care „vin la coliziune”;

d. se vor evita zonele sau grupurile de nave de pescuit, printre care se pot „camufla” ambarcațiuni piraterești;

e. navele cu bord liber mic sunt o țintă preferată pentru acostarea directă, iar cele cu bord liber mare vor fi somate să se oprească prin trageri „demonstrative” cu grenade sau tir de arme automate;

f. atunci când comandantul este con-

vins de un atac probabil, el poate întoarce de drum, mărind dacă poate, și viteza, pentru a prelungi timpul de ajungere din urmă, alertare a echipajului și a navelor de patrulare;

g. cunoscând că scopul urcării piraților la bord constă în:

- jefuirea casei bordului, a valutei aflate asupra echipajului, a cambuzei, medicamentelor și bunurile echipajului și navei (aparate portabile), sau

- capturarea navei și luarea membrilor echipajului ca ostatici, planul comandantului și al echipajului este de: a ascunde în locuri greu de descoperit a marii părți a valutei și bunurilor, și menținerea în locurile obișnuite a unei mici părți din ele; a grupa echipajul în 2 – 3 careuri și nu în cabine; a nu se lăsa intimidat de manifestările piraților; a menține controlul marșului până la locul de ancoraj, evitând eșuarea și poluarea.

În urma supravegherii zonei de către nave militare, pirații au devenit disperați și au lărgit zona de acțiune la peste 600 mile, fiind semnalati și în apropiere de Kenya și Seychelles. Se crede că în aceste zone îndepărtate există nave – bază pentru ambarcațiunile de mare viteză ale piraților.

În prezent însă, pirații și jefuitorii cu mână armată, folosesc ca nave bază diverse nave de utilitate publică și metode noi de camuflare.

Ca exemplu vă putem da un raport primit de la adresa www de mai sus.

„12.10.2009: 0345 UTC: Posn:

12:15.83N – 044.04.74E, Gulf of Aden.

A fishing vessel closed onto a general cargo vessel underway. Master increased speed and took evasive manoeuvres, raised general alarm and contacted coalition warship. At a distance of around 0.5 nm a white and blue hull skiff with 5 armed pirates was launched from the fishing vessel. The skiff approached the vessel with a speed of approximately 20 knots but stopped and aborted the attack at a distance of around 0.2 nm. The attempted attack lasted around 25 minutes”.

„La 12.10.09, 0345 UTC, în poziția 12°15.83'N - 044°04.83'E, Golful Aden.

O navă de pescuit s-a apropiat foarte strâns de un cargo cu mărfuri generale aflat în marș. Comandantul a mărit viteza și a efectuat manevre de evitare, a ordonat alarmă generală și a contactat navele de război ale coaliției. La o distanță de aproximativ 0,5 mile marine, nava de pescuit a lansat un skif cu corpul alb și albastru cu 5 pirați înarmați la bord. Skiful s-a apropiat de cargou cu o viteză de aproximativ 20 Nd, însă s-a oprit și a renunțat la atac la distanță de aproximativ 0,2 mile marine. Tentativa de atac a durat 25 de minute”.

Îi invităm pe toți cei ce doresc să navighe pe mare să rețină această experiență și să acționeze în consecință atunci când traversează zona strâmtorii Bab-el Mandeb – Somalia – ins. Socotra – peninsula Arabică și chiar în afara ei.

CUPRINS * CUPRINS * CUPRINS

Flota, un vis frumos, cam (r) George Petre.....	p. 2
Dotarea cu nave a flotei maritime comerciale române după 1945, ing. Sergiu Filipescu.....	p. 4
Interviu cu vam (r) ing. Ilie Ștefan: Transporturile maritime comerciale în atenția L.N.R.....	p. 8
Statistici : Flota mondială de transport maritim.....	p.11
Apărarea frontierelor dunărene în vremea lui Mihai Viteazul, ing. Dan Stroescu, ...	p.12
Măsuri igienico-sanitare la bordul navelor, medic Toma Octavian Melinte.....	p.13
De ce nu avem nave cu pavilion român la catarg, clc Dumitru Mărășescu	p.14
LNR- a XX-a aniversare, cdor (r) dr. Ioan Damaschin.....	p.16
SMR- 115 ani de istorie, dr. Carmen Atanasiu	p.16
Amiralul Constantin Necula, col. (r) Virgil Moroianu.....	p.17
Viața LNR	p.18
ANR. Sistem de management al traficului pe Dunăre și apele interioare, Mona Paraschiv	p.20
Marina grănicerească, Episodul 2, maistru m.p (r) Petre Maravela.....	p.23
Întâmplări adevărate din viața marinarilor, cdor (r) Aristică Bardan.....	p.25
Cinematică navală. Exerciții, cam. fl. (r) Dan Leahu.....	p.27
2010- Anul Navigatorilor, Ion Țița Călin.....	p.29
Delfinii din Marea Neagră, drd. Angelica Curlișca, dr. Ligia Dorina Dima	p.30
Acțiunile Flotei sovietice în al Doilea Război Mondial, cdor (r) Anton Bejan.....	p.32
Marea Noastră pentru Tineret.....	p.34
Din lirica marină	p.36
Bătălia navală de la Actium, cam. fl. (r) Ion Apostol.....	p.38
Semnle editoriale, cdor. dr. Marian Moșneagu	p.40
Amintiri din război, ing. cdor (r) Romeo Hagiac	p.42
Istoria pirateriei, prof. Vlad Maravele	p.44
Pirateria în primul trimestru al anului 2009, clc. Dumitru Mărășescu	p.45
Informații – Noutăți, ing. Ilarion Barbu, cam.fl. (r) Dan Leahu	p.46
Magazin	p.48
În memoriam, Valeriu Cușner, de ing. Petre Covacef	p.50
A decedat contraamiral (r) Ioan Postică.....	p.51

REDACTIA

Director: v.am (r) ing. Ilie ȘTEFAN
Redactor-șef: c.am (r) George PETRE
Redactori-șef adj.: cam.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 GUS-
MAN, ing. Silviu MORARIU (București),
dr. Carmen ATANASIU, Elena STĂ-
NESCU (Constanța), Dănuț CHIRIAC
(Sulina), Petre MARAVELA (Brăila).
Corectură: prof. Eugenia VĂJIAȘ și prof.
Olga VLAD
Tehnoredactare: Maria GROSU
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: foto Mihai ȘERBĂNESCU
ISSN: 1223-0332

Responsabil de număr
MARIA GROSU

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 878/21.XII.2007

19

Agencia Națională de Administrare Fiscală

CERERE PRIVIND DESTINAȚIA SUMEI REPREZENTÂND
 PÂNĂ LA 2% DIN IMPOZITUL ANUAL ȘI DEDUCEREA
 CHELTUIELILOR EFECTUATE PENTRU ECONOMISIREA ÎN
 SISTEM COLECTIV PENTRU DOMENIUL LOCATIV

230

Anul

I. DATE DE IDENTIFICARE A CONTRIBUABILULUI

Nume	Inițială tatălui	Prenume	Cod numeric personal / Număr de identificare fiscală
Județ/Sector	Localitate	Strada	Număr / Bloc
Scara	Ap.	Cod poștal	Telefon / Fax / E-mail

II. DESTINAȚIA SUMEI REPREZENTÂND PÂNĂ LA 2% DIN IMPOZITUL ANUAL, POTRIVIT ART.57
 ALIN.(4) DIN LEGEA NR.571/2003:

☐ 1. Bursa privată

Contract nr./data Suma plătită - lei - Documente de plată nr./data

☐ 2. Susținerea unei entități nonprofit/unități de cult

Suma - lei - Denumire entitate nonprofit/unitate de cult

Codul de identificare fiscală a entității nonprofit/unități de cult Cont bancar (IBAN) a entității nonprofit/unități de cult

3684670 RO10845614050569241100

☐ III. DEDUCEREA CHELTUIELILOR EFECTUATE PENTRU ECONOMISIRE ÎN SISTEM COLECTIV PENTRU DOMENIUL LOCATIV DIN VENITURILE IMPOZABILE DIN SALARIU, OBTINUTE LA FUNCȚIA DE BAZĂ

Denumirea instituției de credit Documente anexate

Suma plătită - lei -

Sub sancțiunile aplicate faptei de fals în acte publice, declar că datele înscrise în acest formular sunt corecte și complete.

Semnătură contribuabil

Data

Loc rezervat organului fiscal

Nr. înregistrare:

Data:

NOTĂ: Contribuabilii care solicită deducerea din veniturile impozabile din salarii, obținute la funcția de bază, a cheltuielilor efectuate pentru economisirea în sistem colectiv pentru domeniul locativ, vor anexa, în copie, formularul 210 - "Fișa fiscală", pentru veniturile realizate la funcția de bază.

Numele de economie de date cu caracter personal 1007

Contul filialei Constanța a LNR: RO10BRDE140SV05692411400
Cod de identificare fiscală: 9684670

**Răspunsul corect de la pagina
35: Joaquin Sorolla**

Erată la nr.72

p.12, la foto, în loc de Baziâși se va citi Baziăș
p.14, col.1, în loc de Dolji, Dolj
p.16, col.1, rândul 8 și col.2, rândul 4 în loc de 1075 se
va citi 1072
p.37, col.2, sub foto, în loc de Lessepes se va citi
Lesseps
p.37, col.3, ultimul rând de jos, în loc de Ferdinan se
va citi Ferdinand
p.56, col.1, rândul 9, în loc de Floteile se va citi Flotei
p.56 la cuprins în loc de Stroiescu se va citi Stroescu
p.56, col.3, rândul 8, în loc de Coamndamentul Floteiei
se va citi Comandamentul Flotei

Erată la nr.73

p.13, col.1, în loc de Mahomed se va citi Mohamed
p.18, col.1, rândul 9, în loc de Capul Horm se va citi
Capul Horn
p.23, col.2, în loc de Știrbei se va citi Știubei
p.35, col.1, rândul 2, în loc de Impiu se va citi Olimpiu
p.36, col.2, rândul 2 de jos, în loc de Dobrotaru se va
citi Dohotaru
p.43, col.1, rândul 4 de jos, în loc de Mediternaă se va
citi Mediterană
p.45, col.3, rândul 10, în loc de Brabu se va citi Barbu
p.47, col.1, rândul 2 de jos, în loc de Arbu se va citi
Barbu
p.47, col.2, rândul 9, în loc de Alexandru se va citi
Alexandra



Navlomar Maritime SRL, Constantza Port, Gate No. 1, Navlomar Bldg., 4th Floor

Agency Department

Phone: +40 241 611970

Phone: +40 241 616528

Fax: +40 241 615274

Mobile: +40 744 356891/ 740 101139

e-mail: agent@navlomar.com

Trading Department

Phone: +40 241 611970

Phone: +40 241 614081

Fax: +40 241 615274

Mobile: +40 745 066452

e-mail: trading@navlomar.com

Chartering Department

Phone: +40 241 611970

Phone: +40 241 614080

Fax: +40 241 615274

Mobile: +40 745 066452

e-mail: chartering@navlomar.com



Tel: 0241-588 899

0241-588 877

Mob: 0788-352 340

Fax: 0241-588 933

OFFICE & PRODUCTIONS
NAVIGROMANIA
SRL

0788-405202
0241-670074



BRD

GROUPE SOCIETE GENERALE

**Turn BRD - Bdul Ion Mihalache nr.1-7,
011171 București, România**

Telefon: +4021.301.61.00

Fax: +4021.301.66.36

www.brd.ro



*Esti curios?
Explorează tradiția!*

**MUZEUL MARINEI
ROMÂNE**

un orizont fără limite

**Str. Traian nr. 53
8700 Constanța
Tel/Fax: 041.619035**

